یادداشت

فقر ایمنی در جنوب تهران ابعاد ناشناخته محرومیت شهری

علی‌پیرحسین‌لو

شهر تهران زیستگاه انواع محرومیت‌هاست. برخی از انواع فقر، تبعیض و محرومیت‌ها شهرت بیشتری دارند و برخی کمتر شناخته شده‌اند. یکی از محرومیت‌هایی که کمتر می‌شناسیم، محرومیت حمل‌ونقلی است. میزان بهره‌مندی شهرنشینان از امکانات آمدوشد، حاوی تبعیض‌های آشکاری است که کمتر کسی به فکر رفع آنهاست. این تبعیض‌ها هم در میزان و کیفیت دسترسی، هم برای اقشار مختلف و هم در میزان پراکنش و توزیع منابع دیده می‌شود. آن محرومیت حمل‌ونقلی هم در استفاده از تجهیزات و امکانات وجود دارد، هم در سیاست‌گذاری‌های خطوط و مسیرها و هم در رسیدگی‌های ناظر بر رفع نقص و تعمیرات. پیامد این محرومیت را هم علاوه بر فقر دسترسی و محرومیت‌های ثانویه، در جنبه‌هایی همچون فقر ایمنی هم می‌بینیم. گو اینکه در بسیاری از جنبه‌های محرومیت، تمایز و تبعیض بین شمال-جنوب کاملا آشکار است.

دیروز یک عضو شورای شهر تهران از آماری خبر داد که نشان می‌دهد به‌طور میانگین هر شش روز یک نفر قربانی تصادفات در اتوبان آزادگان واقع در جنوب تهران می‌شود. این بزرگراه که به‌عنوان کمربندی اول شهر شناخته می‌شود، روزانه محل عبور هزاران انسان سواره و پیاده است. محل کار، زندگی یا عبور بسیاری از این شهروندان به ناگزیر در اطراف این بزرگراه است. آنها چاره و مجالی جز این ندارند. شهرداری با ناتوانی یا کم‌گذاشتن در انجام تعهدات و وظایف خود، همچون قراردادن نیوجرسی‌ها به اندازه کافی، اصلاح آسفالت مسیر، تأمین روشنایی معابر و پل‌های عابرپیاده، تعویض گاردریل‌هایی که به سرقت رفته‌اند، ایمن‌سازی تقاطع‌ها و گذرگاه‌های کندرو به تندرو و حتی کم‌گذاشتن در آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک و رانندگی، نقش مؤثر و البته مخربی در ازدست‌رفتن جان شهروندان دارد.

اینکه سهم بزرگراه آزادگان از مجموعه تصادفات بزرگراهی تا این حد زیاد است، اینکه سهم تصادفات فوتی از کل تصادفات در جنوب تهران به مراتب بیشتر از مرکز و شمال شهر است، اینکه حتی مقایسه چهره ظاهری آزادگان و نیوجرسی‌ها، گاردریل‌ها و تابلوهای آن با دیگر معابر بزرگراهی و شریانی تهران خبر از تفاوت و تبعیض می‌دهد و اینکه شهرداری در توزیع منابع و امکانات تا این حد واضح ناعادلانه رفتار می‌کند، نشان می‌دهد که ما در شهر تهران گرفتار تبعیض سیستماتیک بین شمال و جنوب شهر هستیم. حمل‌ونقل و ایمنی تنها یک جنبه از این تبعیض است و البته جنبه بسیار مهمی است که در حیات اجتماعی شهروندان و احساس آنها نسبت به زیست‌ناپذیری شهرشان بازتاب دارد.

نجواهای یک هافبک چپ

در حاشیه مرگ‌های ارزان دو هفته اخیر

ما عدد نیستیم!

سحرطلوعی

یکی دو هفته اخیر بوی مرگ می‌دهد، بوی مرگ مفت و ارزان. مرگی که نه محصول جنگ و عملیات نظامی است و نه نتیجه همه‌گیری یک بیماری ناشناخته و نه حتی سیلاب و زلزله؛ ما در اثر اهمال مرده‌ایم. ما در این چند روز مرگ سهل‌انگارانه را تجربه کرده‌ایم؛ پنج نفر از ما از درخت گردو در فصل گردوچینی همدان افتاده و مرده‌اند.

۵۲ نفرمان در معدن طبس مظلومانه و غریبانه جان داده‌اند و ۴۷ نفرمان هم در مازندران، همدان و گیلان الکل مسموم نوشیده و قربانی شده‌اند. و اینها همه غیر از آمار مرگ‌ومیر در اثر تصادفات جاده‌ای است. غیر از آمار مرگ‌ومیری است که آلودگی هوا روی دستمان گذاشته است؛ نماینده مجلس آمار می‌دهد ۳۰ هزار نفر در یک سال در اثر آلودگی هوا جان باخته‌اند؛ آماری قابل مقایسه با تلفات جنگ غزه! و همه اینها ورای مجروحان و مصدومان و بازمانده‌های نقص عضو بعد از این حوادث است. چیزی غیر از اهمال و بی‌اهمیتی جان انسان‌ها در این فجایع سلسله‌وار می‌بینیم؟

و عجیب اینکه پیش‌تر هم همه این حوادث یقه‌مان را گرفته، اما باز هم اتفاق افتاده است و متأسفانه می‌دانیم همچنان تکرار خواهد شد. همان‌طورکه یورت و پیش از آن به طبس رسید، همان‌طورکه سقف مدرسه‌ای فرسوده در روز نخست مهر امسال در ارومیه پایین آمد و دو دانش‌آموز را به بیمارستان فرستاد، یا مرگ‌ومیرهای هرازچندی مربوط به الکل مسموم و رد جراحت‌هایی که گاندوها در سیستان و بلوچستان روی دست دختران و پسران ما می‌گذارند؛ حوادثی که با اندکی مسئولیت‌پذیری و توسعه‌یافتگی برای همیشه از فهرست عوامل مرگ‌ومیر حذف و یا دست‌کم کم‌رنگ می‌شود و جان ما را به این راحتی نمی‌گیرند.

شاهدش همین آمار مرگ ناشی از حوادث معدن که در کشورهای توسعه‌یافته به طور محسوسی کاهش یافته است؛ همین چند روز پیش حادثه در آسانسور معدن طلای کلرادوی آمریکا تنها یک نفر کشته داده و ۲۳ نفری که گیر افتاده بودند، نجات یافتند و... اما متأسفانه ما می‌دانیم و به عبارت بهتر اینکه به یقین رسیده‌ایم آنها که باید از این وقایع درس بگیرند، آنها که مسئول هستند، درس نمی‌گیرند و این گزاره را مدام به ما یادآور می‌شوند که «جان‌تان اهمیتی ندارد!».

و عجیب‌تر اینکه همان رسانه‌هایی که ما را به وقت حادثه و مرگ ارزان به هیچ می‌پندارند، گویی اتفاقی نیفتاده است. دریغ از یک روبان مشکی بر صفحه تلویزیون و دریغ از یک پیام تسلیت که به ما دلگرمی بدهد کسی مصیبت‌مان را دیده و همدرد است و...

ما همان مردم شریف و با شعور به وقت انتخابات هستیم که حضورمان پای صندوق رأی زینت‌بخش رخدادهای سیاسی است؛ همان مردمی که روز و شب به وقت مراسم دستپخت مسئولان از ما مایه می‌گذارند. کاش به وقت حوادثی که مسببش بی‌اعتنایی و بی‌تعهدی است، یادی از ما بکنید. کاش ما را عدد نبینید.

۱ - محدوده قطعی و توسعه آتی مورد نیاز فرودگاه و فعالیت‌های جانبی آن، با حذف عرصه های واگذار شده قبلی دارای حقوق مکتسبه شهری(بر اساس اعلام نظر سازمان ملی زمین و مسکن) با ابلاغ دبیرخانه شورایعالی تحت کاربری فرودگاه (Airport)در اسناد طرح‌های جامع و تفصیلی تهران تثبیت گردد.

۲ - به منظور جلوگیری از استعلامات موردی و در عین حال حفظ استانداردهای فرودگاه ، حریم پروازی و محدودیت ارتفاعی مترتب بر آن بر اساس ضوابط اعلامی توسط شرکت فرودگاه های کشور در اسناد طرح تفصیلی تهران لحاظ و ملاک اقدام شهرداری در صدور پروانه های آتی قرار گیرد.

لذا در اجرای تکلیف مقرر در بند یک و با استناد به اعلام نظر سازمان ملی زمین و مسکن به شماره ۶۰۰/۱۴۰۲/۴۲۷۹ مورخ ۱۴۰۲/۰۱/۳۰ تقدم به نامه شماره ۱۴۰۲/۱۲۰۰/۱۰۴۴ص مورخ ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ اداره کل راه و شهرسازی استان تهران ، **به پیوست دو ثبت نقشه مشتمل بر محدوده فرودگاه مهر آباد و حرایم پروازی آن** جهت اجرا ابلاغ میگردد:

به استناد مصوبه شورایعالی شهرسازی و معماری :

- محدوده فرودگاه مهرآباد به شرح نقشه مذکور تحت کاربری فرودگاه (Airport) در طرح تفصیلی تهران تثبیت میگردد.
- حریم پروازی فرودگاه مشتمل بر ضوابط ارتفاعی مستحدثات واقع در آن به شرح نقشه پیوست در طرح تفصیلی درج و ملاک اقدام میگردد. بدیهی است ضوابط ارتفاعی قطعات واقع در حریم پروازی بر ضوابط پهنه اولویت دارد.

مجوز ساخت ۲۱ ساختمان ۱۱طبقه در همسایگی فرودگاه قدیمی پایتخت صادر شد

برج‌سازی در حریم مهرآباد

امیرحسین‌عبدالله‌زاده
کارشناس ارشد شهرسازی

بیش از سه دهه از محدودیت ارتفاعی ساخت‌وساز در حریم پروازی فرودگاه مهرآباد می‌گذرد. در این سال‌ها محدودیت ساخت‌وساز گریبان‌گیر بخش وسیعی از مردم ساکن محدوده تهرانسر و هاشمی و استاد معین و آذری و... شده است. این محدودیت در برخی سال‌ها آن‌چنان شدید بود که حتی اجازه ساخت بیش از دو طبقه نیز داده نمی‌شد. با وجود تأکید معاون پیشگیری از جرم دادگستری تهران و سرپرست ناحیه ۳۰ دادسرای تهران مبنی‌بر جلوگیری از بلندمرتبه‌سازی در حریم‌بان پروازی، اما در اقدام مشارکتی رئیس شرکت فرودگاه‌ها و معاون وزیر راه و شهرسازی به همراه شهرداری تهران، ضمن بی‌توجهی به تمام قوانین‌ومقررات، مجوز صدور پروانه برای ساخت ۲۱ برج ۱۱ طبقه را صادر کردند. در تاریخ ۳ بهمن ۱۴۰۱ بابت پادگان متروکه شهید تندگویان به مساحت ۵۹ هکتار واقع در غرب بزرگراه آزادگان و جنوب اتوبان کرج، در کمیسیون ماده ۵ شهر تهران به ریاست علیرضا زاکانی و دبیری حمیدرضا صارمی، دستور صدور مجوز ساخت ۲۱ برج ۱۱ طبقه و هفت هزارو ۷۰۰ واحد مسکونی را تصویب می‌کنند.

حریم ارتفاعی فرودگاه

طبق استاندارد سازمان ایکائو ICAO و انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی با نام یاتا IATA موضوع امنیت پرواز برای ایمنی و کاهش خسارت‌های ناشی از حوادث در محیط پیرامون، به صورت مخروط پروازی تعیین و حریم پروازی و آکس پروازی صرفا می‌بایست طبق آن استاندارد عمل شود. عدم رعایت این استاندارد سبب می‌شود که فرودگاه از صدور مجوز پروازی منع و از فهرست فرودگاه‌های جهانی خارج می‌شود. در این میان طبق دستورالعمل وزارت راه و شهرسازی مسئولیت صیانت از این حریم به عهده شرکت فرودگاه‌های کشور گذاشته شده است. درحالی‌که استعلام حریم فرودگاهی انجام شده و محدودیت ارتفاعی اعلام شده بود، اما شهرداری منطقه ۲۱ اعلام می‌کند که این پرونده در حال بررسی است. در تاریخ ۶ اردیبهشت سال ۱۴۰۲ شورای‌عالی معماری و شهرسازی محدوده و حریم پروازی را به همراه نقشه‌های GIS آن به صورت پلاک به پلاک به استاندار تهران و شهرداری تهران ابلاغ می‌کنند. دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ همان‌طورکه در خلاصه گزارش مصوبه ماده ۵ آورده است، مشابه سایر موارد، طبق برداشت شخصی ادعا داشته‌اند که در حریم پروازی نبوده و حتی حریم عمودی ۱۴۵متری را برای خود تصور کرده است. منطقه ۲۱ طی استعلام از شرکت فرودگاه‌های کشور موضوع در تاریخ ۲۰ اسفند ۱۴۰۱ طبق نقشه‌های حریم پروازی، مدیر کل فرودگاه مهرآباد نقشه نظام ارتفاعی بین ۱۵ تا ۲۵متری، یعنی بین پنج تا هشت طبقه را اعلام می‌کنند. پس از ابلاغ مصوبه شورای‌عالی معماری و شهرسازی توسط وزارت راه و شهرسازی، محمد محمدی‌بخش، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، ارتفاع مجاز این پروژه را ۴۵ متر اعلام کرده. این درحالی است که در حریم غربی فرودگاه بیشترین ارتفاع ۳۰ متر بیشتر نیست. در تاریخ ۲۹ شهریور ۱۴۰۲ ابراهیم مرادی، مدیرکل فرودگاه مهرآباد، ضمن تأکید مجدد بر جوابیه قبلی خود و مصوبه شورای‌عالی هرگونه افزایش ارتفاع را ممنوع می‌کند. مجدد محمد محمدی‌بخش طی یک نامه ارتفاع مجاز ملک را ۴۵ متر عنوان می‌کند. ضمن تماس با دفترهایشان مشخص می‌شود که طی جلسه با حضور مالکین و حفاظت فرودگاه این تصمیم اخذ شده است. این درحالی است که عمده بلوک‌های ساختمانی در نظر گرفته شده دقیقا در زیر آکس باند پرواز فرودگاه قرار دارد و براساس بند ابلاغیه ۲/۶ /۱۴۰۲ شورای‌عالی معماری و شهرسازی درج این نقشه کدهای ارتفاعی در طرح تفصیلی ضروری بوده و استعلامات موردی دیگر مرجعیتی ندارد. مشخص نیست این مصوبه با وجود علم و اطلاع از مصوبه شورای‌عالی معماری و شهرسازی و نفی هرگونه استعلام موردی، با چه سمت و انگیزه‌ای انجام شده است؛ چراکه طبق مصوبه شورای‌عالی، سازمان هواپیمایی کشوری موظف به ارائه ضوابط و صیانت از حریم بوده و بذل‌وبخشش نظام ارتفاعی و محدودیت‌های ارتفاعی در صلاحیت این سازمان نیست.

تخلفات حوزه شهرسازی

برخلاف قانون خروج پادگان‌ها، شهردار تهران به‌جای اعطای زمین برای خروج این پادگان متروکه، موضوع تعیین قدرالسهم برای بارگذاری را انتخاب می‌کند. با وجود اینکه کاربری ملک غیرمسکونی و زیرپهنه تجاری با غلبه فرهنگی و تصویب طرح ویژه بوده، اما جمعیت‌پذیری نزدیک به ۲۵ هزار نفری را به اندازه یک شهر برای این پلاک تصویب می‌کنند. مطابق با قانون منع فروش اراضی فاقد کاربری مسکونی به امر مسکن مصوب ۱۳۸۱ مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه آن، این ملک مشمول قانون منع فروش شده و مطابق با ماده ۴ آیین‌نامه مذکور، هرگونه دریافت پرونده توسط دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ تخلف محسوب می‌شود. مشخص نیست که به چه دلیلی دبیرخانه کمیسیون ماده با وجود علم و اطلاع از اینکه این پلاک مشمول قانون منع فروش می‌شود، نسبت به درخواست تغییر کاربری آن از خدمات فرهنگی به مسکونی پرتراکم اقدام کرده است.

ضرورت تصویب در شورای‌عالی معماری و شهرسازی

همچنین به دلیل بارگذاری جمعیتی ۲۵ هزار نفری برای پلاکی که در محاسبات جمعیتی تهران بدون جمعیت ساکن در نظر گرفته شده بود، مغایرت اساسی در جمعیت‌پذیری طرح جامع بوده و می‌بایست قبل از صدور پروانه به تصویب شورای‌عالی معماری و شهرسازی برسد. این پرونده بعد از گذشت نزدیک به دو سال هنوز به شورای‌عالی معماری و شهرسازی ارسال نشده است. برخلاف نظر دادستان تهران، درحال‌حاضر نیز پروژه به فوریت و سرعت تمام در حال اجرا و بدون اخذ پروانه ساختمانی در حال ساخت است. این پروژه به دستور شهرداری تهران به صورت هم‌زمان گودبرداری در حال اجرای فونداسیون ۱۱ طبقه است.

تعارض منافع شرکت مشاور شهرداری و مالک

همچنین اداره کل معماری و ساختمان، شرکتی که مشاور طرح تغییر کاربری پروژه بود را به عنوان مهندس حقوقی ثبت و تمام حیطه اختیارات نظام مهندسی را هم به این شرکت واگذار می‌کند. مشخص نیست که با چه سازوکاری این شرکت با صلاحیت «مشاور» در حوزه شهرسازی چگونه می‌تواند طراحی و نظارت فاز یک و دو مجموعه نظامی را عهده‌دار باشد؟ یکی دیگر از مصادیق تعارض منافع این پرونده، می‌توان به این موضوع اشاره کرد که این شرکت به عنوان مشاور طرح جامع و تفصیلی تهران در پیشنهاد خود با دلایل توجیهی و فنی این پلاک را کاربری اداری و تجاری با غلبه فرهنگی درج و در پروژه‌ای که با مالک به صورت جداگانه منعقد کرده نیز طرح توجیهی برای ساخت ۳۳۰ درصد تراکم مسکونی پیشنهاد داده است. این موضوع مصداق بارز تعارض منافع بوده و حوزه شهرسازی نیز حق ثبت‌نام این شرکت به عنوان مهندس طراح یا ناظر را برای این پروژه نداشته است؛ چراکه طبق ماده ۳۳ قانون نظام مهندسی تنها شرکت‌هایی که متعلق به نهادهای دولتی و نظامی باشند می‌توانند مسئولیت طراحی و نظارت نظام مهندسی را به صورت اختیار برای نهاد متبوع دریافت کنند.

ون‌کافه‌ها از پایتخت می‌روند؟

شرق: تصمیم برای کیوسک‌های شهر تهران دشوار است. سال‌هاست می‌خواهند بدنه این کیوسک‌ها را تغییر دهند و بارها نیز از چهره جدید آن رونمایی کرده‌اند، اما مقاومت کیوسک‌داران مانع آن شده است. می‌گویند این کیوسک‌ها دیگر شبیه سوپرمارکت شده و خبری از روزنامه‌فروشی نیست، اما وزارت بهداشت هم نتوانست مانع فروش سیگار و اقلام خوراکی در این کیوسک‌ها شود. روز گذشته هم طرح «ممنوعیت افزایش کیوسک‌ها (دکه‌ها) و کاهش سالیانه ۲ درصد از تعداد کیوسک‌های موجود در سطح مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران» برای بررسی بیشتر به کمیسیون مربوطه ارجاع داده شد و با وجود تلاش‌های رئیس شورای شهر تهران، به سرانجامی نرسید. برخی از اعضا از واکنش کیوسک‌دارها نگران و معتقد بودند در سال آخر شورا تصمیمی گرفته نشود که آوناله قشری را به دنبال داشته باشد. برخی هم شفاف‌نبودن سازوکار حذف کیوسک‌ها را یادآوری می‌کردند و اینکه بودجه‌ای برای جبران حذف این کیوسک‌ها پیش‌بینی نشده است.

در این طرح به موضوع ون‌کافه‌ها هم پرداخته شده بود. برخی از اعضای شورا مدافع فعالیت‌های ون‌کافه‌ها بودند و اعتقاد داشتند نسل جوان از این ون‌کافه‌ها استقبال کرده و برخی بر غیربهداشتی‌بودن آن به دلیل نبود مجوزهای بهداشت تأکید کردند. شهرداری تهران مدتی پیش ون‌کافه‌های خیابان سی‌تیر را به بهانه ساماندهی حذف، و قرار بود اردیبهشت‌ماه امسال با شکل‌وشمایل جدید به این خیابان بازگردند که با مخالفت مهدی چمران روبه‌رو شد. روز گذشته نیز در ابتدا مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری، در توضیح این طرح گفت: صدور هرگونه مجوز نصب کیوسک جدید و استقرار کیوسک و ون‌کافه جدید و امثالهم به صورت موقت و دائم با هر کاربری و تحت هر عنوانی در معابر و شوارع شهر تهران ممنوع بوده و در سایر فضاهای عمومی شهر نیز صرفا با ارائه دلایل توجیهی توسط مناطق ۲۲گانه به شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر پس از طرح و بررسی کارشناسی براساس کلیه ملاحظات حقوقی قانونی و اجرائی و تأیید کمیته‌ای که ترکیب آن هم در این طرح پیش‌بینی شده قابل رسیدگی و تصمیم‌گیری نهایی است. در تبصره یکم این طرح اشاره شده که شهرداری تهران موظف است حداکثر ظرف مدت دو ماه از ابلاغ این مصوبه نسبت به تعیین سازوکار مناسب برای کاهش سالیانه دو درصد از تعداد کیوسک‌های موجود در سطح معابر مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران اقدام کند و طبق تبصره دوم، شهرداری تهران مکلف است راهکارهای حقوقی و بودجه سالیانه لازم را برای کاهش دو درصد از تعداد کیوسک‌های موجود در سطح معابر شهر تهران پیش‌بینی کند. پیرهادی درباره ون‌کافه‌ها نیز گفت: ایجاد ون‌کافه جدید ممنوع است، اما در مورد کافه‌های موجود فعلی ظرف بازه زمانی شش ماه یا یک سال باید نسبت به تعیین‌تکلیف آنها اقدام شود و چون اینها از وزارت بهداشت مجوز ندارند، برای شهروندان و سلامت آنها یک دغدغه جدی محسوب می‌شوند و ممکن است که به سلامت آنها آسیب برسانند. در اینجا پیشنهاد می‌شود که لزوم اخذ مجوز از وزارت بهداشت به عنوان یک بند جدید به مصوبه افزوده شود. در ادامه، محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورا، پیشنهاد کرد: در گام نخست کیوسک‌ها تعیین‌تکلیف شوند. زمانی که ما در این موضوع تأکید داریم که صدور هرگونه مجوز و استقرار کانکس، ون‌کافه جدید و امثالهم، یعنی نصب و استقرار هرآنچه در عالم وجود دارد در تهران ممنوع است. با دو خط نمی‌توان برای کلان‌شهری مانند تهران تصمیم‌گیری کرد. لذا پیشنهاد می‌شود در این ماده‌واحده‌ها و تبصره‌ها تکلیف کیوسک‌ها مشخص شده و در مرحله بعد در قالب طرح دقیق‌تری نکات مربوط به ون‌کافه‌ها و غیره مورد بررسی قرار گیرد. اینکه با یک خط همه‌چیز را در تهران ممنوع کنیم صورت خوشی ندارد و کارشناسانه نیز نیست. در برخی موارد اینها می‌تواند باعث ایجاد اشتغال جدید در تهران شود که این نکته نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

سپس حبیب کاشانی، عضو شورا، هم یادآوری کرد: اینکه ما سالی دو درصد از تعداد کیوسک‌ها در سطح شهر تهران و مناطق ۲۲گانه بکاهیم، یک بار حقوقی ایجاد می‌کند. برخی از اینها در گذشته محل توزیع یخ بوده و بیش از پنج دهه سابقه فعالیت دارند و با گسترش تهران اجازه دادیم این دکه‌ها از شکل خاص خود تغییر کاربری دهند. اینکه تلاش می‌کنیم این مسئله را ساماندهی کرده و یک مبلمان شهری جامع داشته باشیم خوب است، اما درباره افزایش آن باید تدبیری اندیشیده شود تا به صورت افسارگسیخته اضافه نشود. در طی ۲۰ سال گذشته شورا درباره افزایش تعداد کیوسک‌ها مخالفت داشته، به این دلیل که هزاران خانواده عادی و بازنشسته تمایل به فعالیت در قالب این دکه‌ها دارند. اما متأسفانه در این دکه‌ها چیزی تحت عنوان نشریه وجود نداشته و تبدیل به سوپرمارکت شده است. لذا این کاهش دودرصدی با توجه به سابقه برخی از آنها باید با تدبیر بیشتر انجام شود. هیچ مرجع قضائی براساس مصوبه شورا دراین‌باره تصمیم نمی‌گیرد. بنابراین درخواست می‌شود در این مورد بیشتر تأمل شود. من با موضوع کاهش دودرصدی مخالف هستم. مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورا، نیز درباره این طرح گفت: اگر امتیاز کیوسکی به خانواده‌ای واگذار شده بود در شرایطی اختصاص پیدا می‌کرد که مأمور به ارائه خدمات فرهنگی بود، یعنی حتی قیمت واگذاری و شرایط واگذاری هم به گونه‌ای بود که اقتصاد آن منوط به ارائه خدمات فرهنگی بود. ولی امروز دایره خدمات آن فراتر رفته و می‌بینیم اقلام دیگری جز محصولات فرهنگی در آن به فروش می‌رسد. بنابراین درآمد آنها فرهنگی محسوب نمی‌شود، بلکه در ساختار درآمدزایی تجاری قرار می‌گیرند.

این عضو شورا اضافه کرد: امروز تجارت و اقتصاد کیوسک‌ها با فلسفه واگذاری کیوسک‌ها در تناقض است. به‌طوری‌که برخی از این کیوسک‌ها هم در حوزه ضدسلامت اقدام به درآمدزایی و نقش‌آفرینی می‌کنند. وقتی ما می‌گوییم دخانیات، قطعا باور داریم که این مؤلفه در مسیر سلامت نیست. او با اشاره به اینکه شاید کاهش دودرصدی در سال امری شدنی نباشد اما می‌تواند دو رویکرد جدی همچون ممنوعیت بلاشک افزایش کیوسک در شهر تهران و ساماندهی کیوسک‌هایی که با فلسفه خدمات شهر و آسایش شهری در تضاد است در دستور کار قرار گیرد، گفت ساماندهی هم به منظور حذف نیست. شاید در جایی تصمیم به حذف باشد و در مقطعی تصمیم به جابه‌جایی محل استقرار کیوسک‌ها باشد. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران شورا، نیز درباره ون‌کافه‌ها عنوان کرد: بهتر است کمی به حال‌وهوای جوانان و نسل جدید هم توجه کرد. نسل امروز این نوع خدمات و حتی مشابه آن را می‌پسندد. به‌جای حذف آن می‌توان بررسی کرد که به اقتضای نیاز و علاقه‌مندی نسل امروز چطور می‌توانیم این ون‌کافه‌ها را از لحاظ بهداشتی، نظم و سایر پارامترها ساماندهی کنیم. در ادامه مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، با بیان اینکه برخی ون‌کافه‌ها تجهیزات تهیه کرده‌اند و منظور ما حذف آنها نیست، گفت: برخی خودروها همچون گاری وسط خیابان ایستاده‌اند و میوه می‌فروشند و هیچ کاری با آنها ندارند. این موارد باید ساماندهی شود. پیشنهاد بنده این بود که فعلا مجوز ندهند تا دستورالعمل تهیه شود. شست‌وشوی ظروف ون‌کافه‌ها چگونه انجام می‌شود؟ آیا بهداشت رعایت می‌شود؟ در خیابان سی‌تیر یک منبع آب پیش‌بینی کرده بودند که ظروف را می‌شستند اما روال درست نبود.

چمران با بیان اینکه در کشورهای دیگر در فضاهای بزرگ ون‌کافه‌ها مستقر می‌شوند، گفت: برای مثال در پیاده‌روی ۳.۵متری یک کیوسک مستقر است و روزنامه‌ها در پیاده‌رو قرار داده شده است. رئیس شورای شهر تهران تأکید کرد: سد معابر عمومی و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیرمجاز از آنها و پارک‌ها ممنوع است و شهرداری وظیفه دارد از این موارد جلوگیری و نسبت به بازگشایی معبر توسط نیروهای خود رأسا اقدام کند.

درنهایت این طرح برای بررسی بیشتر و اعمال اصلاحات به کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورا ارجاع داده شد.

نگاه

اتوبان مرگ همچنان قربانی می‌گیرد

شرق: سال‌هاست که بزرگراه آزادگان مقام نخست را میان بزرگراه‌های خطرناک و حادثه‌ساز تهران دارد. تابستان امسال رابعه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ، دراین‌باره گفته بود: رتبه اول کل تصادفات در شهر تهران در سه‌ماهه سال جاری (۱۴۰۳) به بزرگراه آزادگان اختصاص پیدا می‌کند. بعد از بزرگراه آزادگان، بزرگراه امام علی (ع) و در رتبه سوم خیابان ولیعصر (عج) که یک معبر شریانی درجه اول است و ترددهای بسیاری در آن به صورت روزانه انجام می‌شود، اختصاص دارد. به گفته او در بررسی انجام‌شده از تصادفات فوتی شهر تهران در بازه زمانی بهار ۱۴۰۳، دریافتیم که بیشترین سهم، به تصادفاتی مربوط می‌شد که سرعت عامل آنها بوده است و همه این تصادفات در معابر بزرگراهی شکل گرفته است. در یکی از مراسم‌های امید و افتخار شهرداری تهران در سال ۱۴۰۳ اعلام شد با اقداماتی که مدیریت شهری در این بزرگراه انجام داده، از این پس شاهد کاهش تصادفات در این بزرگراه خواهیم بود.

در این مراسم که یکصدوهجدهمین پویش امید و افتخار شهرداری بود، هادی حق‌بین، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران، اعلام کرد: «طی سال‌های گذشته روند بهسازی آسفالت بزرگراه آزادگان به دلایل مختلفی از جمله کمبود آسفالت و بتن غلتکی یا عدم صدور مجوزهای ترافیکی با کندی پیش می‌رفت تا اینکه مدیریت شهری در سال گذشته تصمیم گرفت ضمن انتخاب یک گزینه اجرائی مناسب‌تر، علاوه‌بر تسریع روند بهسازی، جریان ترافیک هنگام اجرای عملیات عمرانی را تسهیل کند».

رسانه‌های شهرداری درباره اقدام شهرداری در این بزرگراه نوشتند که در بحث بهسازی آسفالت بزرگراه مهم و پرتردد آزادگان، شهرداری تهران در این دوره یک رکورد جالب از خودش به جا گذاشته و در سال ۱۴۰۲، بیش از ۱۲ کیلومتر از مسیرهای تندروی بزرگراه آزادگان به صورت تمام‌عرض بهسازی شد و از این حیث در سرعت بهسازی روکش آسفالت معابر بزرگراهی نیز به رکوردی جدید دست یافته است. اما روز گذشته باز هم غیرایمن‌بودن این بزرگراه موضوع تذکر یکی از اعضای شورای شهر تهران بود. میثم مظفر، عضو شورای شهر تهران، در تذکری با اشاره به فقدان ایمنی مناسب در بزرگراه آزادگان، گفت: همواره طی سال‌های متمادی فقدان ایمنی در بزرگراه آزادگان موجب حوادث و تصادفات مرگ‌بار متعددی در این بزرگراه شده است.

او آماری از مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادف در این بزرگراه داد و گفت: به طور متوسط ماهانه حدود پنج نفر فوتی در این بزرگراه گزارش شده که از نظر آماری بسیار قابل توجه است و وظیفه جدی و فوریتی‌ای را بر گردن ما می‌نهد.

میثم مظفر اشاره کرد که بررسی میدانی از وضعیت این بزرگراه، نبود دید مناسب و روشنایی کافی در برخی محدوده‌ها مانند زیرپل‌های موجود به‌ویژه پل‌های شهید کاظمی و آیت‌الله سعیدی به سبب فقدان روشنایی مناسب و عبور معتادین متجاهر آن محدوده، بارها و به کرات موجب حوادث منجر به فوت شده است. او کمبود پل عابر پیاده در مقاطع خاصی از بزرگراه که محل تردد عابرین و مورد نیاز شهروندان است، نبود تابلو و علائم ترافیکی هشداردهنده کافی و مورد نیاز برای کنترل سرعت در محدوده‌های نقاط حادثه‌خیز، نبود آسفالت مناسب در برخی از مقاطع طولی بزرگراه و ضرورت اصلاح و لکه‌گیری، سوار و پیاده‌شدن مسافر بدون رعایت ضوابط ایمنی بزرگراهی و تمهیدات فنی در زیر پل‌های بزرگراه و عدم جداسازی معابر کندرو به تندرو در مقاطعی از بزرگراه و فقدان نیوجرسی و جداکننده‌های فیزیکی بلند را برخی از مشکلات این بزرگراه دانست. او یادآور شد: نظر به احکام ۲۱ و ۶۲ برنامه چهارم تحول و پیشرفت شهر تهران، لازم است شهرداری تهران نسبت به ایمن‌سازی معابر در نقاط حادثه‌خیز براساس شاخص‌های تعیین‌شده اقدام کند. در راستای این حکم، به طور ویژه ایمن‌سازی بزرگراه آزادگان مورد تأکید بوده و ضروری است شهرداری تهران در این زمینه با توجه به آنکه مسئله جان شهروندان مطرح است، به فوریت دراین‌باره اقدام کرده و نتایج آن را به شورای شهر تهران گزارش کند.