

نکته

شهرنشینی

سلامت انسان ها را تهدید می کند

■ امروزه با تغییر تعریف کار، رفاه و امنیت، شهر به مکان مناسبی برای برآوردن ساختن نیازهای انسان امروز تبدیل شده است. سیل جمعیتی که در دهه ۶۰ تا ۷۰ از سوی روستاها به سمت شهرها سرازیر شد گویای این مطلب است که انسان امروزی شهر را محل مناسبی برای زندگی خویش می‌پندارد. در این راستا زندگی شهری را به توجه به نقاط ضعف و قوت خویش از جنبه‌های مختلفی قابل ملاحظه است که یکی از این نقاط، سلامت مردمان شهرنشین است. «میانگین طول عمر» یکی از فاکتورهای بسیار مهمی است که بیانگر سلامت گروهی از انسان ها در جامعه است. متأسفانه با وجود رفاه نسبی مردمان شهرنشین طول عمر آنها نسبت به مردمان روستائین پایین تر است. دلایل مختلفی را می توان عامل این اختلاف دانست. به عنوان مثال، عدم وجود هوای سالم، تحرک بسیار اندک مردمان شهرنشین، فشارهای شدید عصبی و روانی به دلیل نوع زندگی و کار در شهر و فرهنگ خاص زندگی شهری در مورد تغذیه و نوع موادغذایی مصرفی از جمله این عوامل هستند. با توجه به فضای آلودگ و منابع محدود در شهر، رقابت برای به دست آوردن فرصت‌های مناسب، بسیار شدید و دشوار است. جمعیت ساکن در شهر نیز خود عاملی بر افزایش این فشار است. متأسفانه بیماری‌های روحی از قبیل افسردگی، بسیار شایع است. بیماری که به جرات می‌توان گفت در میان روستاییان وجود ندارد یا بسیار اندک است. سازمان جهانی بهداشت، گسترش شهرنشینی را یکی از اثرگذارترین وقایع قرن بیست و یکم بر سلامت انسان‌ها می‌داند. تلاش و همکاری‌های بین بخشی برای بهبود معیارهای سلامت در شهرها تنها زمانی به نتیجه دلخواه خواهد رسید که از نقطه شناخت دقیق معضلات آغاز شود. در حال حاضر ۸۰ درصد بیماری‌های مزمن در کشورهایی با درآمد متوسط و ناچیز متمرکز شده است. این بیماری‌ها با توجه به مسیر طولانی خود بار مالی فراوانی را در طولانی مدت به همراه دارند. رشد افسارگسیخته شهرنشینی و حواشی آن، سلامت روان بسیاری از شهروندان را به طور مستمر تهدید می‌کند. ازدحام جمعیت، بیکاری، فقر، اختلافات فرهنگی و احساس تنهایی در کنار مشکل مسکن برای آنها که اجاره‌نشین‌اند، همگی عوامل مهم تشدید استرس‌های روحی در شهرها هستند. طبق آمارها، شهرنشینی به افزایش محسوس بار بیماری‌های اعصاب و روان انجامیده است. همچنین مقاومت به در مان‌های موجود در ساکنان مراکز کلاتشهرها بیشتر مشاهده می‌شود. مطالعات گسترده نشان داده است که کودکان در نواحی شهری با مشکلات روحی بیشتری در مقایسه با کودکان روستایی روبه‌رو هستند. تراکم جمعیت و

اجبار به زندگی در آپارتمان‌ها موجب شده است تا نقش

همسایه‌ها نیز به عنوان یک عامل دخیل در سلامت

روان مورد توجه قرار گیرد. آلودگی‌های صوتی، نداشتن

اطمینان متقابل و تفاوت‌های رفتاری و فرهنگی موجب از بین رفتن احساس امنیت و آرامش روحی بسیاری از شهروندان می‌شود.

استرس یا فشار روانی، نیرویی است که چون فشار آن بر هر قسمتی از بدن وارد شود کار آن را مختل می‌کند و زمینه اضطراب را در انسان فراهم می‌آورد. هر عملی که موجب برهم خوردن تعادل روانی انسان و تغییرات سریع احساسی، عاطفی، خلقی و رفتاری شود، استرس‌زا است. همچنین عدم توانایی در برقراری ارتباط با دیگران، احساس خود کم‌بینی، ترس از اظهار وجود، از دست دادن اعتماد به نفس و نومییدی استرس‌زا است. شهرنشینی و پیشرفت تمدن امروز، دگرگونی روابط اجتماعی، به خصوص زندگی در شهرهای بزرگ و پر جنجال، فشارهای جسمی و روانی ناشی از ترافیک و آلودگی‌های هوا، امواج و صدا به خصوص در کنار کانال‌ها و پویمایی و اثرات آن بر روان و رفتار انسان، موجبات تشدید استرس را فراهم می‌کنند. در حال حاضر عوامل مولد استرس در جهان نسبت به گذشته بیشتر شده است زیرا بعضی از مکانیسم‌های سنتی که به مردم کمک می‌کرد تا با فشارهای روانی مقابله کنند به تدریج رو به نابودی می‌رود. امروزه مشکلات شغلی و اقتصادی، تغییرات سریعی را به وجود آورده و ارزش‌های انسانی و اعتقادات دیندیش گذشته را از بین برده و به ضعف روابط انسانی و بی تفاوتی انسان‌ها نسبت به یکدیگر حتی خویشان‌ودان نزدیک منجر شده و زمینه‌های استرس را فراهم آورده است.

رشد شهرنشینی، مشکلات ناشی از بی عدالتی و تبعیض در محیط کار و زندگی با رشد فزاینده اعمال خشونت‌آمیز در شهرها نیز باعث ایجاد ترس و فشارهای روانی شده که در نهایت به سلامت و بهداشت روانی انسان لطمه می‌زند. بنابراین تلاش برای مقابله با نارسایی‌های حاصله از این گونه مشکلات غالباً ناموفق می‌ماند.

اگر برای رسیدن به نقطه‌ای که طی کردن آن ۲۰ دقیقه با اتوبوس و ۱۰ دقیقه با تاکسی زمان بر است، دنبال بهانه‌ای می‌گردید تا راهی بی در دستر تر پیدا کنید؛ ما برای شما یک پیشنهاد داریم. احتمالاً شما هم با این حالت در ایسن روزها روبه‌رو شده‌اید: دوروبرتان را نگاه می‌کنید از اتوبوس خبری نیست و تاکسی‌ها هم برای شما ناز می‌کنند. بنزین لیتری ۷۰۰ تومان تاثیرش را تنها در کمتر از یک هفته روی نرخ کرایه‌های تاکسی‌ها و مسافرکش‌های شخصی (اگر نگوییم اتوبوس و مترو) گذاشته و کرایه‌های ۵۰۰ و ۶۰۰ تومان رسیده و شما با خود دو تا چهار تایی کنید که اگر ۱۰۰ تومان رویش بگذارم با ماشین شخصی با یک لیتر، چهار بار راه ۶۰۰ تومانی را بالا پایین می‌کنم. هنوز در گیر حساب کتاب هستید که یک دوچرخه‌سوار با فراغ‌بال از کنارتان عبور می‌کند و چه صحنه دل‌انگیزی است. در یک روز بهاری که کرایه تاکسی و خطوط اتوبوسرانی روی اعصابتان دوچرخه‌سواری می‌کند، دوچرخه واقعی به یکباره به شما چشمک می‌زند.

دوچرخه کجاست؟

اگر دوچرخه‌ای ندارید یک راه‌حل نه چندان سخت و پیچیده برای شما وجود دارد. به سمت اولین ایستگاه دوچرخه تغییر مسیر بدهید. دقت کنید که ایستگاه‌های دوچرخه کجا قرار گرفته‌اند: نزدیک ایستگاه مترو، پایانه‌های اتوبوسرانی به ویژه خطوط ویژه، ایستگاه‌های تاکسی و بازار میوه و تره‌بار. اولین بار که شهرداری تهران به فکر ساخت ایستگاه‌های دوچرخه یا همان خانه دوچرخه افتاد این طرح بیشتر برای کاهش بار ترافیک و آلودگی هوا بود اما کم‌کم مسئولان به این باور رسیدند که مردم می‌توانند دوچرخه‌سواری کنند و کمتر به وسایل حمل و نقل عمومی متوسل شوند تا جایی که شهردار و مسئولان حمل و نقل، تهران گفتند: سال ۹۰ سال توسعه دوچرخه‌سواری در تهران است و تلاش خواهیم کرد شاهد تجهیز تمام مناطق تهران به مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری باشیم و با آماده کردن زیرساخت‌های لازم زمینه فراگیر شدن استفاده از دوچرخه را فراهم کرده و دوچرخه‌سواری را در تمام سطح شهر گسترش دهیم.

حالا مسئولان به این نتیجه رسیده‌اند که در کشورهای پیشرفته و در حال توسعه دنیا استفاده از دوچرخه به بخشی از فرهنگ شهرنشینی آنها تبدیل شده است، بنابراین سعی می‌کنند در تهران اقدامات زیربنایی امکانات و تسهیلات ویژه به منظور استفاده از دوچرخه در نقاط مختلف شهر را فراهم کنند. بنابراین در مراکزی که مردم به وسایل حمل‌ونقل عمومی از جمله اتوبوس و مترو و تاکسی متوسل می‌شدند، نگاه کردند ایستگاه‌های تعبیه شده که شاید هنوز هم برای بسیاری از مردم غریبه است. کانکس‌های اغلب شیشه‌ای که پراز دوچرخه‌های نوو آماده رکابزنی است و شاید شما هم از کنار آنها رد شده باشید و از خود پرسیده باشید: «این دوچرخه‌ها برای فروش است یا تماشا؟»

نخستین ایستگاه دوچرخه

ایجاد مسیرهای مخصوص عبور دوچرخه در کلاتشهرها در قالب مصوبه‌ای از سوی شورای عالی

شهرسازی و معماری کشور از سال ۸۶مورد توجه مسئولان شهری قرار گرفت و توسعه سیستم دوچرخه‌سواری به عنوان سیاست جدید شهرداری تهران به منظور کاهش بار ترافیک و آلودگی هوا در پی اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین در دستور کار قرار گرفت. به گفته معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران مسیری‌های ویژه دوچرخه‌سواری به ایستگاه‌های نگهداری دوچرخه منتهی می‌شوند و این ایستگاه‌ها در مجاورت پایانه‌های مترو و اتوبوسرانی قرار می‌گیرند، تا در واقع مسیرهای دوچرخه‌سواری به سیستم حمل‌ونقل عمومی اتصال یابد و این امکان برای دوچرخه‌سواران فراهم شود که در صورت نیاز بتوانند از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند. نخستین مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری شهر تهران در شهرداری منطقه ۲۲ احداث شده و این طرح به مرور زمان در سایر مناطق از جمله شهرداری منطقه ۱۳ توسعه یافت چرا که منطقه ۲۲ برای پیاده‌راه‌سازی و ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری مناسب است.

رایگان دوچرخه بگیرد

به‌جز مناطق هشت، ۱۲ و ۲۲ مناطق دیگری از جمله جنوب شهر تهران در حال آماده شدن و تجهیز به خانه‌های دوچرخه هستند. چرا که شهرداری تهران تا امروز از ایجاد این ایستگاه‌ها احساس رضایت نداشته است، بنابراین اگر شما در نزدیکی یا در خود این مناطق زندگی می‌کنید بدون مشکل خاصی می‌توانید، دوچرخه رایگان برای طی کردن مسیر خود بگیرید. می‌توانید با مراجعه به یکی از ایستگاه‌های دوچرخه و ارایه مدرک شناسایی به صورت رایگان دوچرخه تحویل بگیرید و از آن برای تردد در مسیرهای منتهای ایستگاه‌های مترو، ترینیتال‌ها و مراکز خرید و پرازدحام و... استفاده کنید. حتی به گفته شهرداری منطقه هشت تهران شهروندانی

هم ورزش‌ش، هم تفریح، هم صرفه جویی

رکاب‌بزنید، کرایه ندهید

لیدر ایاز



که دوچرخه‌های شخصی آنها نیاز به تعمیر دارد، می‌توانند با مراجعه به یکی از ۳۴ خانه دوچرخه‌از خدمات رایگان این کانکس‌ها برای تعمیر دوچرخه خود بهره‌مند شوند. شما حتی می‌توانید با دوچرخه شخصی خود در مسیرهای معین حرکت کنید و زمانی که به مقصدتان رسیدید و دیگر به دوچرخه‌تان نیازی نداشتید، آن را به افراد مستقر در کانکس‌ها و ایستگاه‌های دوچرخه بسپارید تا زمان برگشت شما از آن نگهداری کنند و همه این امکانات با همان ردو بدل کردن کارت شناسایی ممکن است.

دوچرخه‌سواری نه فقط در چیتگر

اکنون دیگر روز شما با مرتبط شدن مسیر حرکت‌تان به اولین ایستگاه دوچرخه به یک روز خوب و مفرح تبدیل می‌شود. اما اگر شما یک خانم هستید، متأسفانه هنوز استفاده از دوچرخه در معابر عمومی برای شما یک علامت سوال است اگر چه مسئولان تاکنون موضع مشخصی نسبت به این موضوع اتخاذ نکرده‌اند اما به صورت غیررسمی عنوان شده که خانم‌ها هم می‌توانند با رعایت حجاب لازم به دوچرخه‌سواری در مسیرهای تعیین شده بپردازند، با مراجعه به ایستگاه‌های دوچرخه کسی مانع از گرفتن دوچرخه‌از سویی شما نمی‌شود. این موضوع باعث می‌شود تا فکر کنید: «چقدر خوب حالا دیگر پارک چیتگر تنها مکان دوچرخه‌سواری برای زن‌ها نیست!»

بنیاد خیریه‌ای که به ترافیک می‌پردازد

جاده‌های ایمن، راننده‌های مطمئن، مرگ کمتر

ترجمه: علیرضا سرדشتی

در کل در سال ۲۰۰۹ در این شهر امیرنشین ۲۲۵ نفر اثر تصادفات فوت کردند که این آمار در سال ۲۰۱۰ به ۱۵۳ نفر کاهش یافت. براساس آمار سازمان بهداشت جهانی هر روز ۳۰۰۰ نفر در خیابان‌ها و جاده‌ها بر اثر تصادفات وسایل نقلیه فوت می‌کنند و هر سال میلیون‌ها نفر دچار جراحت و حتی از کار افتادی می‌شوند. در مجموع تخمین زده می‌شود که خسارت کلی تصادفات در سطح جهان فراتر از ۶۰۰ میلیارد دلار است که این میزان با درآمد سرنانه کلی تمام کشورهای در حال توسعه جهان برابری می‌کند.

آموزش، بهترین شیوه

یکی از اهداف بنیاد نریا این است که میزان هوشیاری و سطح توجه رانندگان وسایل نقلیه را بالا ببرد. اخیرا آگهی‌هایی توسط این بنیاد به زبان‌های عربی، هندی و انگلیسی در رادیوهای مختلف امارات پخش می‌شود که در آن فقط گفته می‌شود: «حواس هست؟» در واقع هدف این تبلیغات رادیویی این است که رانندگان را متوجه این موضوع کنند که ای‌اس‌الم و صحیح رانندگی می‌کنند یا نه؟ محمد شهناز می‌گوید: «هدف ما این است که جاده‌ها را کاملاً سالم و ایمن کنیم، شاید مهم‌ترین کار در ایسن زمینه آگاهی دادن به رانندگان باشد. اگر راننده‌ها در تمام لحظات با دقت تمام رانندگی و تمام حواس خود

شهرهای مختلف این جزوه‌ها را در

ایستگاه‌های دوچرخه منطقه هشت در قطعه شهیدا، محوطه صحن حرم مطهر امام خمینی (ره)، ایستگاه مترو حرم امام (ره) و درب شرقی بهشت زهرا (س) قرار دارند که ۳۰۰ ایستگاه دوچرخه در آنجا آماده واگذاری به مردم است.

طرح افزایش خانه‌های دوچرخه در نقاط پر تردد شرق تهران منجر به افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه در منطقه هشت شد و رقم آن به ۴۶ خانه دوچرخه رسید. گفته می‌شود هم اکنون روزانه حدود هزار نفر از شهروندان شرق تهران جهت تردد سفرهای درون شهری از دوچرخه استفاده می‌کنند.

پاریس اولین شهر دوچرخه‌ای

اگر می‌خواهید بدانید قبل از ایران و خصوصاً تهران چه شهری در دنیا از ایده استفاده از دوچرخه در شهر استقبال کرد، باید گفت پاریس شهری است که مقدمات بسیار مجهزی را برای تردد این وسیله ارزان ایجاد کرد.

مسوولان شهر پاریس با قرار دادن ۱۴ هزار و ۷۰۰ دوچرخه در ۵۰۰ ایستگاه، مردم و گردشگران خارجی حاضر در این شهر را به استفاده از این وسیله نقلیه راحت دعوت می‌کنند.

نحوه استفاده از این سامانه نیز عبارت از تهیه یک کارت اعتباری مدت‌دار جهت امکان خارج کردن دوچرخه از ایستگاه‌ها و پس از آن پرداخت مبلغی بسیار ناچیز برای استفاده از دوچرخه در بازه‌های زمانی نیم ساعت است که بصورت تصاعدی افزایش می‌یابد. در این طرح هر شهروند پاریسی از ایستگاه محل زندگی یا کار خود یک دوچرخه تحویل می‌گیرد دو پس از تردد در شهر و انجام کارهای ضروری خود آن را در ایستگاه بعدی تحویل می‌دهد. این طرح با هدف کاهش استفاده از خودرو و همچنین پایین آوردن میزان آلودگی هوا به مرحله اجرا درمی‌آید. فاصله ایستگاه‌ها بر اساس زمان مورد نیاز طوری تنظیم شده است که دوچرخه‌سواران پیش از پایان زمان ۳۰ دقیقه‌ای به ایستگاه بعدی رسیده و دوچرخه را تحویل مسوولان آن ایستگاه بدهند. در ازای هر ۳۰ دقیقه تأخیر یک یورو جریمه در نظر گرفته شده است که پس از پایان زمان ۳۰ دقیقه‌ای محاسبه می‌شود. دست‌اندرکاران این طرح همچنین به منظور جلوگیری از عدم بازگرداندن به موقع یا دریده شدن دوچرخه‌ها، کارت‌هایی با همان مدت زمان در نظر گرفته شده (۳۰ دقیقه) طراحی کردند که به محض اتمام زمان تعیین‌شده، زنگ خطر رابه صدا درمی‌آورد. شهر پاریس ۳۷۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه‌سواری دارد و نخستین شهر جهان است که از طریق قرار دادن دوچرخه‌های رایگان در اختیار شهروندان در سطحی وسیع، پروژه گسترش فرهنگ کمک به رفع آلودگی هوا توسط این وسیله را در پیش گرفته است. این کشور چهارمین کشوری است که این رویکرد را در پیش گرفته است. این راهکار آنچنان مورد استقبال مردم قرار گرفت که پاریس رانندگان تاکسی به‌دلیل پایین آمدن درآمد خود دست به اعتراض زده‌اند اما همچنان مدیریت شهری در پاریس انواع تسهیلات لازم جهت ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه، محل پارکینگ آن و برردن دوچرخه به داخل ایستگاه‌ها و حتی واگن‌های مترو را فراهم می‌کنند و مسامد در حال افزایش امکانات ضروری در این ارتباط هستند.

استفاده از نمادهای ملی در نمای ساختمان‌های تهران

■ محمدهادی ایازی با اشاره به انجام مطالعه‌ای در مورد دو محله «پریانک» تهران و «پرسی» شهر پاریس گفت: در «پرسی» بخش قابل توجهی از این محله را انبارها تشکیل می‌داد که شهرداری از این شهر کاربری آنها را تغییر داد و آنها را به مراکز فرهنگی تبدیل کرد، در حالی که «پریانک» در این سال‌ها مورد بی توجهی بوده است.

دکتر محمد هادی ایازی، معاون امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران در آیین گشایش «نخستین همایش ملی نمای ساختمان و سیمای شهر» که در مرکز همایش‌های بین‌المللی برج میلاد برگزار شد، به نظرسنجی انجام شده از شهروندان در خصوص اهمیت نمای شهری در جامعه آماری ۱۷۷ نفری در سطح مناطق ۲۲گانه شهر تهران اشاره کرد و گفت: این نظرسنجی نشان می‌دهد ۹۰ درصد مردم شهرداری‌ها را نهاد مسوول در زیبایی شهر می‌دانند و این نشان می‌دهد ما به عنوان مجموعه شهرداری‌ها چه وظیفه‌ای را بر عهده داریم.

او با بیان اینکه شهر بر سه پایه کالبد، شهروندان و مدیریت شهری استوار است، افزود: ما به عنوان شهرداری وظیفه داریم موضوع نمای شهری را در تهران دنبال کنیم، و یکی از اقداماتی که باید برای آن با جدیت اقدام کرد احیای هویت اسلامی، ایرانی و انقلابی است. ایازی با اشاره به میراث گران‌بهای تمدن ایرانی-اسلامی تصریح کرد: معماری میدان نقش جهان درصفهان پس از چند دهه هنوز برای ایرانیان افتخار است و تحت جمشید نیز پس از هزاران سال هنوز نمادی از افتخار معماری ایرانی است و حتی میدان آزادی که در گذشته نزدیک ساخته شده برای جهانیان به عنوان نماد تهران شناخته شده، اما متأسفانه امروزه کمتر به این موضوع پرداخته‌ایم و حتی در بسیاری پروژه‌هایی که اجرا می‌شود، هویت ما نیز باغتشاش روبه‌رو شده است.

او با بیان اینکه وضعیت موجود نشان می‌دهد که در منظر شهری با اشکالاتی روبه‌رو هستیم و همچنین به معماری شهری چون استانبول اشاره کرد و گفت: نمادهایی که پیش از این در دوره عثمانی به کار رفته و نمادهایی که مربوط به عصر کنونی است، نشان‌دهنده هویت آنهاست. به گفته سخنگوی شهردار تهران، با توجه به هویت اسلامی ما، یکی از رویکردهای شهرداری تهران در سال ۸۹ ساخت گلدسته برای مساجد بوده است. او خاطرنشان کرد: باید اینکه میراث بسیار گسترده و گران‌بهای ملی داریم، اما در ساخت نمادهای ملی نیز اقدامی نشده و حتی گاهی آنچه که وجود داشته است را نیز از بین برده‌ایم در



صورتی که باید نمادهای ملی و دینی خود را حفظ و از آن نگهداری کنیم.

او با تأکید بر اینکه هویت محلات تهران باید احیا شود، اظهار کرد: «در این راستا در ۳۷۴ محله تهران سراسر‌های محلات ایجاد شده و همچنین به مدیریت محلات و ایجاد شش کارگروه تخصصی در هر محله مدنظر قرار گرفته است، ضمن اینکه تولید ۱۵۰ فیلم با عنوان «محله‌ما» و ۱۵۰ تألیف کتاب از اقداماتی بوده که در ایسن زمینه صورت گرفته است.

معاون شهردار تهران با اشاره به تأثیرات «منظر شهری» در مسایل اجتماعی و فرهنگی، خاطرنشان کرد: اولین تأثیر منظر شهری در حوزه سلامت شهری خواهد بود چرا که موجب ایجاد روحیه شاداب و سلامت روان در شهروندان می‌شود و همچنین به نیازهای فردی و جمعی شهروندان پاسخ داده می‌شود و آسایش را به عنوان یک اصل در سلامت شهری به دنبال دارد. او احداث بوستان نهج‌البلغه در رود رود فرحزاد را یکی از اقدامات شهرداری در این زمینه دانست و عنوان کرد: ایسن دره رود یکی از مراکز ایجاد آسیب‌های اجتماعی شهر تهران بود و امروز به یکی از مراکز فرهنگی و عمومی بدل شده که می‌تواند بسیاری از مشکلات را برطرف کند. ایازی، جذب گردشگر و توسعه گردشگری را از دیگر آثار توجه به منظر شهری و به‌شمرد و بیان کرد: چنانچه نمایهای شهری نمایی از هویت شهر باشد، در ذهن مخاطب باقی می‌ماند و موجب جذب گردشگران بیشتری می‌شود، در اصل کیفیت کلیدی فضای شهری به‌مقوله جذب جهانگرد کمک می‌کند. سئنگفرش کردن و پیاده‌راه‌سازی خیابان ولیعصر به طول ۱۸ کیلومتر یکی از اقدامات اساسی شهرداری تهران در این راستا به شمار می‌رود که به ارتقای منظر شهری کمک کرده است.

سخنگوی شهردار تهران تصریح کرد: پایانه‌ها و ایستگاه‌های مترو هر یک می‌تواند کارکرد فرهنگی داشته و از عوامل تأثیرگذار در منظر شهری و هویت بخشی به آن است. زمانی می‌توان شاهد ارتقای نمای ساختمان‌ها باشیم که مشارکت مردم در این زمینه افزایش یابد و وظیفه ما نیز این است که تسهیلات لازم را فراهم کنیم و با یکدیگر همکاری داشته باشیم.

در شهر