دریچه

انتقال اسکلت زن ۷ هزارساله تهران به موزه ملی

● **شرق:** اسکلت زن هفت‌هزارساله تهران پس از چند روز عملیات سخت و خطرپذیر توسط حفاظتگران و مرمتگران پژوهشکده حفاظت و مرمت پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری عصر جمعه به موزه ملی منتقل شد. دی‌ماه سال گذشته بود که سرپرست گروه باستان‌شناسی در برنامه پژوهش باستان‌شناسی در جنوب بازار تهران، از کشف اسکلت یک انسان با قدمت هزاره پنجم پیش از میلاد در حفاری‌های فاضلاب خیابان مولوی خبر داد. در ادامه همان کاوش‌ها، روز گذشته نیز خبر رسید بقایای یک اسکلت دیگر در نزدیکی اسکلت پیش‌تریافته کشف شده است. پس از کشف اسکلت اول اعلام شده بود «این کشفِ منحصربه‌فرد سابقه سکونت در محدوده شهری تهران را تا هفت هزار سال به عقب می‌برد». در رابطه با کشف بقایای اسکلت هفت‌هزارساله تهران، محمداسماعیل اسماعیلی‌جلودار، سرپرست گروه باستان‌شناسی طرح پژوهش باستان‌شناسی در جنوب بازار تهران، در گفت‌وگویی با «شرق» اعلام کرد: «اینکه می‌گوییم دوره فرهنگی، الزاما به معنای سابقه شهرنشینی یا تمدنی در تهران نیست، منظور این است که سابقه سکونت در محدوده شهری تهران به هزاره پنجم پیش از میلاد - هفت هزار سال پیش- می‌رسد، برهمین‌اساس باید گفت با این کشف‌ها استقرار در این جغرافیا با این پیشینه اثبات شده است، اما اینکه این استقرار دائم یا فصلی بوده هنوز معلوم نیست». اسماعیلی‌جلودار همچنین درباره ویژگی‌های محوطه در حال کاوش نیز به «شرق» این‌گونه توضیح داد: «فعلا محوطه موردکاوش ترانشه‌ای به مساحت پنج متر در سه متر است و به دلیل سازه‌های شهری و... محدودیت‌هایی برای توسعه محل موردکاوش داریم». طبق گفته‌های این باستان‌شناس: «پس از شروع طرح لوله‌گذاری شرکت فاضلاب تهران در خیابان مولوی (حدفاصل میدان‌های محمدیه و قیام) و کشف آثار پرشمار و گوناگون زیرسطحی و همچنین نظارت بر روند اجرای عملیات عمرانی و مستندسازی شواهد گذشته عملیات گمانه‌زنی باستان‌شناختی در کنار اسکلت هفت‌هزارساله قبلی، بقایای دومین اسکلت انسانی که احتمالا مربوط به همان بازه زمانی است، کشف شد». فتح‌الله نیازی، کارشناس پژوهشکده حفاظت و مرمت، با اعلام خبر انتقال اسکلت زن هفت‌هزارساله تهران به موزه ملی به جزئیات چگونگی آزادسازی اسکلت زن هفت‌هزارساله تهران و انتقال آن به موزه ملی پرداخت. وی گفت: مشکل اصلی ما در عملیات آزادسازی، قرارداشتن یک لایه شنی متزلزل حدود ۳۰ سانتی‌متر زیر اسکلت بود که با هر اقدامی امکان فروریختن آن وجود داشت. او با اشاره به وجود لایه آبرفتی شبیه ماسه بادی رودخانه‌ای زیر اسکلت افزود: از آنجا که نمی‌توانستیم به روش مرسوم، بلوک‌برداری اسکلت را جدا کنیم، ابتدا یک سری مطالعات اولیه برای سنجش عمق متزلزل لایه انجام دادیم. این کارشناس با اشاره به گودبرداری با زاویه ۴۵ درجه به سمت محیط داخلی زیر اسکلت خاطرنشان کرد که پس از گودبرداری به این نتیجه رسیدیم که باید از لایه زیر، استحکام‌بخشی صورت گیرد. برای انجام این کار از تورهای پلی استایرن استفاده کردیم و پس از قراردادن تور در محل خالی‌شده با درجه ۴۵ درجه و با استفاده از گچ فراوری‌شده دور تا دور زیر اسکلت را مسلح و دو طرف زاویه ۴۵ درجه را از زیر به‌هم متصل کردیم. نیازی با اشاره به اینکه پس از مسلح‌شدن اطراف اسکلت، محیط زیر آن را حفاری و با پروفیل آنجا را مستحکم کردیم، افزود: پس از آن با استفاده از یک جرثقیل دستی، قالب گچی زیر اسکلت و خود آن را با احتیاط فراوان، پنج سانتی‌متر از کف زمین جدا کردیم. این کارشناس حفاظت و مرمت خاطرنشان کرد پس از جداشدن اسکلت از لایه آبرفتی، شروع به خالی‌کردن کامل زیر اسکلت، برداشتن لایه آبرفتی و مسلح‌کردن کامل زیر اسکلت کردیم. او با اشاره به انجام عملیات سه‌روزه در محل دفن بانوی هفت‌هزارساله تهران گفت: پس از خشک‌شدن کامل گچ‌ها، اقدام به ساخت یک سکوی چرخ‌دار کردیم و روی آن دو لایه فوم پلی‌اتیلن قرار دادیم تا در اصل نقش برانکارد را ایفا کند. نیازی در ادامه افزود: پس از آماده‌شدن برانکارد، کل باکس اسکلت را به‌آرامی و به میزان یک متر از سطح زمین جدا کرده و پایه آهنی برانکارد را زیر باکس گچی قرار دادیم که پس از جداکردن، الوارها روی سطح برانکارد چرخی قرار گرفت. به گفته او پس از ۲۴ ساعت و خشک‌شدن کامل گچ‌ها، اسکلت عصر جمعه به موزه ملی منتقل شد. این کارشناس درباره چگونگی انتقال اسکلت از خیابان مولوی به موزه ملی گفت: برانکارد چرخ‌دار با باکس گچی اسکلت با تسمه مهار و توسط یک جرثقیل هشت‌تنی روی کامیون قرار گرفت و به موزه ملی منتقل شد. برای جلوگیری از لرزه‌های احتمالی، زیر چرخ‌های برانکارد، ماسه گذاشتیم تا لرزش‌ها در مسیر حرکت را خنثی کند و اسکلت به سلامت به موزه ملی برسد. به گفته او اسکلت بانوی هفت‌هزارساله تهران در طبقه اول موزه ملی قرار داده شد تا پس از آماده‌سازی‌های لازم در محل موردنظر قرار گیرد. قرار است اسکلت بانوی هفت‌هزارساله تهران در هفته پژوهش «اواخر آذر» در معرض دید عموم قرار گیرد. پیش‌تر چند نفر از باستان‌شناسان عضو پژوهشکده باستان‌شناسی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری با انجام حفاری‌هایی راه سفر بانوی هفت‌هزارساله تهران به موزه ملی را هموار کرده بودند.

بوی بد مسیر و اطراف فرودگاه همچنان ادامه دارد

۶ ماه است دنبال منشأ بو می‌گردیم

معصومه اصغری: بوی بد مسیر و اطراف فرودگاه امام خمینی(ره) مربوط به دیروز و امروز نیست؛ بااین‌حال تاکنون اقدام خاصی برای رفع این بوی بد و مشمئزکننده در اطراف فرودگاه که اصلی‌ترین محل ورود و خروج گردشگران و سرمایه‌گذاران خارجی به کشور است انجام نشده. البته مدیرکل محیط‌زیست استان تهران در گفت‌وگویی با «شرق» می‌گوید: «شش ماهی است دنبال منشأ بوی بد می‌گردند و هنوز موفق به یافتن آن نشده‌اند».

محمدهادی حیدرزاده، مدیرکل محیط‌زیست استان تهران دراین‌باره به «شرق» گفت: هنوز منشأ بوی بد مسیر و اطراف فرودگاه امام خمینی (ره) نامعلوم است. پیش‌تر گفته شده بود منشأ این بو گاوداری‌های فعال در این محدوده هستند ما از این گاوداری‌ها بازدید کردیم و حتی فعالیت چند گاوداری را متوقف کردیم اما بوی بد هنوز ادامه داشت. بعد گفتند ممکن است منشأ این بوی بد رودخانه‌ای باشد که اتفاقا فاضلاب مراکز صنعتی این منطقه به آن سرازیر می‌شود. به‌همین‌دلیل پس از بررسی به صنایعی برخوردیم که صنایع آلوده و شیمیایی خود را به این رودخانه سرازیر می‌کردند. متأسفانه پس از پلمپ‌شدن این مجموعه‌های صنعتی متخلف باز هم این بوی بد ادامه داشت.

حیدرزاده تصریح می‌کند احتمالا این بوی بد تلفیقی از چند منشأ با هم است که اتفاقا ماندگاری بالایی هم دارد. پیگیری‌های ما بیش از شش ماه است که ادامه دارد و در این مدت به دنبال منشأ این بوی بد هستیم اما هنوز نتوانسته‌ایم منشأ آن را پیدا کنیم. وی اذعان دارد مسئول شناسایی و پیگیری این موضوع اداره کل محیط‌زیست استان است و در ادامه می‌گوید: در چند ماه اخیر به طور هم‌زمان چند شرکت دانش‌بنیان با ما برای ازبین‌بردن این بوی بد همکاری می‌کنند اما مسئله این است که ابتدا باید بدانیم منشأ این بوی بد کدام‌یک از موارد است تا بتوانیم درباره آن تصمیم بگیریم.

حیدرزاده می‌گوید بوی بدی که از کهریزک استنشاق می‌شود، کم شده اما هنوز هم وجود دارد و می‌توان با برنامه‌ریزی برای این مجموعه، این بو را به حداقل رساند.

اما در همین حال رحیمیان، مدیر روابط‌عمومی شرکت شهر فرودگاهی به «شرق» می‌گوید مجموعه او، نگرانی‌ای از بابت این موضوع ندارند. او می‌گوید جهت وزش باد به سمت شرق است و این بوی بد تنها در بخش‌هایی از مسیر وجود دارد، درنتیجه ما نگرانی نداریم و تاکنون موضوع از سوی فرودگاه پیگیری نشده است. او به میهمانان خارجی فرودگاه اشاره می‌کند و می‌افزاید: از نظر ما بوی بد مربوط به گاوداری‌های نزدیک مسیر است اما رسیدگی به این موضوع مربوط به سازمان محیط‌زیست است و ما به‌عنوان یک مطالبه آن را پیگیری می‌کنیم.

عبدالحسین مختاباد، عضو کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران یکی از اعضایی بود که نگران آبروی تهران شد و گفت: درست است که محدوده فرودگاه امام خمینی(ره) در حوزه کاری ما نیست اما میهمانان خارجی از همین مسیر به تهران می‌آیند و بوی بدی که در این مسیر وجود دارد، به هیچ‌عنوان قابل تحمل نیست.مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران که قبلا هم دراین‌باره در شورای شهر تهران صحبت کرده بود، به «شرق» گفت: موضوع به ما مربوط نیست و این مسئله در خارج از محدوده شهر تهران رخ می‌دهد و ما تنها به‌عنوان وظیفه انسانی درباره آن پیگیری مختصری داشته‌ایم.

چمران تأکید دارد این بوی بد به دلیل فعالیت گاوداری‌هاست و همه آنها باید ساماندهی یا بسته شوند و می‌گوید: بوی تعفنی که از یک گاوداری به مشام می‌رسد کاملا حسی مشخص است و نیازی به پیگیری ندارد. اگر هم فاضلاب صنعتی وجود داشته باشد مربوط به شهرک صنعتی روبه‌روی فرودگاه است که با محل گاوداری فاصله دارد. بویی که مشکل‌ساز شده در مسیر رسیدن به فرودگاه است و مسئولان مربوطه باید به دنبال رفع آن باشند. میهمانان خارجی که به ایران آمده بودند و رفتند در دسترس ما نبودند تا درباره بوی بدی که در مسیر فرودگاه تا تهران تجربه کرده‌اند از آنها بپرسیم اما حتما اتفاق خوبی نبوده و شیشه‌های خودروی‌شان را تا آخر بالا داده‌اند. تجربه مسافران ایرانی که در مسیر رفت یا برگشت به فرودگاه امام خمینی (ره) با این بوی بد مواجه بوده‌اند، اگرچه متفاوت است اما می‌تواند به ما کمک کند. یک نقطه اشتراک در صحبت‌های همه افرادی که با آنها صحبت کردیم وجود داشت و اینکه بوی بد تنها در قسمتی از مسیر زیاد است و در باقی مسیر تمام می‌شود.

این یعنی منشأ بو، تقریبا به محدوده خاصی برمی‌گردد. نقطه اشتراک دیگر شدیدبودن بوی بد تعفن است؛ این بو، آن‌قدر شدید است که نمی‌توانید آن را تحمل کنید و نفس عمیق بکشید و فقط باید به‌سرعت از این قسمت بگذرید. یکی از مسافران برخلاف نظر مسئولان فرودگاه امام خمینی(ره) به خبرنگار «شرق»، گفت: در محوطه بیرونی فرودگاه شدت بو آن‌قدر زیاد بود که با عجله پارک کردیم و خودمان را به سالن اصلی رساندیم. بوی بد شبیه بوی زباله و تعفن آن بود. مسافر دیگری می‌گفت من مطمئن‌ام که بوی فضولات گاوداری بود که با بوی تعفن زباله یکی شده بود.یکی از مسافران در کنار بوی گاوداری، بوی سوزاندن زباله و پلاستیک را هم احساس کرده بود و می‌گفت وقتی به همین بخش که بوی بد هم می‌دهد می‌رسید، غبار و دودی هم وجود دارد، قبلا که شب رفته بودم متوجه نشده بودم اما در یکی از سفرهای روزانه‌ام این موضوع کاملا مشخص بود. مخاطب دیگری به خبرنگار «شرق»، گفت: این مشکل مربوط به چند سال اخیر نیست و از همان سال‌های اولی که این فرودگاه، راه‌اندازی شده بود و من از آن استفاده کرده بودم، این بوی بد وجود داشت اما کسی به آن توجه نکرده چون معتقدند این بو برای فضای اطراف فرودگاه است و چون نمی‌توان آنها را حذف کرد، پس بوی بد را هم باید تحمل کرد.چند سال قبل که اوضاع کوه زباله در کهریزک به این شکل نبود، شرایط اسفباری وجود داشت و آنچه امروز با هزینه و تلاش بسیار شهرداری تهران وجود دارد و میزان بوی بد را کم کرده، شرایطی کنترل شده است. پیش از این تعداد پرندگانی که بالای کوه زباله بودند بسیار بیشتر از حالا بود. این پرندگان قاعدتا یک‌جا نمی‌ماندند و بارها خودشان را به نزدیکی فرودگاه و مسیر پروازی هواپیماها می‌رساندند و حتما مسئولان شهری تهران و فرودگاه امام(ره) هشدارهای حضور این پرندگان در نزدیکی فرودگاه و حرف‌وحدیث‌ها برای جابه‌جایی کهریزک را فراموش نکرده‌اند.به‌هرروی فعلا چند شهرک صنعتی ازجمله شمس‌آباد در نزدیکی فرودگاه امام‌خمینی (ره) وجود دارد و برنامه‌های مفصل و بسیاری برای ایجاد مجتمع‌ها و شهرک‌ها و تبدیل این مجموعه‌ها به منطقه ویژه اقتصادی در نزدیکی فرودگاه در دستور کار است. به این شرایط گاوداری‌های صنعتی که در همین محدوده‌ها وجود دارند و کوه ۴۰ متری زباله در کهریزک را هم اضافه کنید و ببینید اگر هر کدامشان آن بویی را که مسافران احساس کرده‌اند ایجاد کرده باشند، چه تلفیقی از انواع بوها در آنجا وجود دارد. در این شرایط اگر قرار باشد این محدوده که زمین‌های خالی و مستعد برای تبدیل به فضاهای صنعتی زیاد دارد، هر روز شلوغ‌تر شود و کهریزک همان‌جا بماند و گاوداری‌ها و فاضلاب‌های صنعتی هم راهشان را به آب‌های جاری پیدا کنند و ... دیگر نباید انتظار داشت آنجا اتفاق خوبی بیفتد و بوهای خوبی هم متصاعد شود. شاید بهتر است اداره‌کل محیط‌زیست استان تهران علاوه بر گشتن به‌دنبال منشأ بوی بد، شواهد آشکار اختلالات زیست‌محیطی را در این محدوده ردیابی کند و قبل از آنکه کار از کار این محدوده صنعتی بگذرد، برای این محدوده صنعتی چاره‌ای آبرودار بیندیشد.

عکس: امیر جدیدی، شرق

ادامه از صفحه ۱۶

گزارش سیل ایلام

به این ترتیب اگر کسانی که در مناطق پرخطر بودند محل سکونت یا کسب خود را به گونه‌ای مدیریت یا تخلیه کرده، حتی‌الامکان میزان آسیب کمتر می‌شد. دستور تخلیه خوابگاه‌های دانشجویی در روزهای قبل صادر می‌شد، مالکان ساختمان‌های در حال ساخت مصالح ساختمانی خود را به گونه‌ای مناسب مدیریت می‌کردند و اقدامات پرخطری که ناخواسته منجر به آسیب‌های ثانویه ناشی از این بحران همچون آتش‌سوزی، برق‌گرفتگی و... می‌شد برای عموم از طریق انواع رسانه‌ها تشریح می‌شد.

همچنین شهروندان اقلام مورد نیاز خود را از روزهای قبل تهیه کرده و در زمان جاری‌شدن سیل شاهد صفوف طولانی بنزین و نان و... نبودیم. به دلیل قطعی آب و برق، برخی نانوایی‌ها تعطیل بودند و این مسائل بر شدت بحران و ایجاد ترافیک سنگین در برخی مناطق دامن زده بود. قطعی آب نیز موجب بحران شده بود، به طوری‌که در برخی مناطق حتی در فروشگاه‌ها با نبود آب معدنی مواجه بودیم که این امر نارضایتی شهروندان را در پی داشت.

ضمن اینکه بهتر بود منبع مشخصی برای اطلاعیه‌های سازمان مدیریت بحران اعلام می‌شد تا با اطلاعیه‌های غیرفنی و غیرعلمی اخبار نادرستی مانند اعلام وقوع زلزله در چندساعت آینده به دلیل جاری‌شدن سیل و به حرکت درآمدن گسل‌ها، که در فضای مجازی به‌صورت گسترده در حال انتشار بود، بر بحران به‌وجودآمده دامن نمی‌زد.

با اینکه از بروز مخاطرات طبیعی نمی‌توان جلوگیری کرد، اما می‌توان میزان تلفات و خسارات آن را کاهش داد. یکی از مهم‌ترین عوامل در کاهش مخاطرات طبیعی، وجود آمادگی قبلی جامعه برای برخورد با آن است که البته می‌توان گفت شهر ایلام از قبل برای وقوع سیل آمادگی نداشت، حتی با اینکه از چند روز قبل هشدار جاری‌شدن سیل دریافت شده بود موفق به کنترل بحران نشد، مرگ سه نفر، مفقودشدن یک نفر، بی‌خانمان شدن حدود ۳۰۰ خانوار که کل وسایل زندگی خود را از دست داده، همچنین خسارت بسیار زیاد خصوصا در بخش تأسیسات و زیرساخت‌های شهری، واژگونی و مفقودشدن بیش ازهزار خودرو و... نشان‌دهنده این امر است. شیب‌بندی نامناسب، عدم هدایت صحیح آب‌های سطحی در برخی از معابر شهر، ظرفیت کم سیل‌بندها و ساخت‌وساز در حریم مسیل، کمبود و نبود پوشش مناسب فضای سبز در برخی مناطق، عدم مدیریت صحیح تخلیه نخاله‌های ساختمانی و... منجر به وقوع این بحران شد.

نقصان طراحی و نظارت صحیح و استاندارد در طراحی و ساخت برخی بناها و فضاهای شهری نیز در وقوع این بحران دخیل بوده و این مسئله اهمیت بالای طراحی ایمن و نظارت جدی‌تر در ساخت بناها و فضاهای شهری را نشان می‌دهد و باید در ساخت‌وسازهای آتی بیشتر به این مهم توجه شود.

مکان‌یابی نامناسب برخی بناها همچون ساختمان‌های مسکن مهر و مشکلاتی که در جریان وقوع سیل برای آنها رخ داد، گواه این امر است.

آسیب‌های فیزیکی، سبب ایجاد آسیب‌های جانی، مالی و عملکردی و در نتیجه سبب ایجاد آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی و ازکارافتادن سیستم شهری می‌شوند.

بنابراین با کوچک‌ترین اشتباه در بخش شهرسازی و برنامه‌ریزی‌شهری؛ دولت، شهر و حتی شهروندان باید خسارت سنگینی بپردازند. ضعف قوانینی مبنی بر نظارت شهرسازان بر ساخت‌وسازها در کشور و توجه‌نکردن مردم، مسئولان و حتی عدم احساس مسئولیت و تعهد اخلاقی مهندسان در رعایت اصول شهرسازی مزید بر علت شده و با ساخت‌وساز بناهای غیرمستحکم، بافت‌های شهری پرخطر و غیرایمن و همچنین عدم توجه به زیرساخت‌های اساسی شهر بر دامنه تخریب، تاثیر گذاشته و آن را گسترش داده است.

گرچه رعایت استانداردهای معماری و شهرسازی به‌خصوص در بحث ساختمان‌ها و تأسیسات‌شهری و شریان‌های حیاتی تأثیر بسزایی در کاهش آسیب‌پذیری شهرها داشته و می‌تواند به کاهش آسیب‌های ناشی از مخاطرات طبیعی در فضاهای شهری بینجامد. در خاتمه باید گفت، امید است در بازسازی فضاهای آسیب‌دیده از دانش متخصصان دارای صلاحیت استفاده شود و در مکان‌یابی، طراحی و توسعه فضاهای شهری ایمنی را در اولویت قرار داده و در بخش نظارت دقت و سخت‌گیری بیشتری شود تا از اتفاقات اینچنینی در آینده جلوگیری شود.

***کارشناسی‌ارشد برنامه‌ریزی شهری مدرس گروه شهرسازی دانشگاه پیام‌نور ایلام**

خبر

اجرای قانون تسهیل ازدواج جوانان در گروی گشایش اقتصادی

● **ایسنا:** وزیر ورزش و جوانان درباره اجرای قانون تسهیل ازدواج، گفت: اجرای این قانون وابسته به شرایط اقتصادی کشور است و قطعا با مطلوب‌شدن شرایط، اجرای این قانون نیز به‌درستی انجام خواهد شد. محمود گودرزی با اشاره به اینکه تسهیل ازدواج جوانان به معنای دقیق، قانون محسوب نمی‌شود و آیین‌نامه‌ای است برای تسهیل ازدواج جوانان، تأکید کرد: قانون به صورت کلی اعلام کرده وزارت ورزش و جوانان مکلف است تسهیلات لازم را در این زمینه فراهم کند، اما بی‌تردید اجرای همه این موارد، بستگی بسیاری به شرایط اقتصادی کشور دارد که با مطلوب‌ترشدن شرایط اقتصادی، می‌توانیم در این عرصه گام‌های مؤثری برداریم و روند پرداخت وام به جوانان و تأمین مسکن آنها وضعیت بهتری یابد. وزیر ورزش و جوانان در پاسخ به این سؤال که آیا درحال‌حاضر این قانون مسکوت مانده است، گفت: این قانون مسکوت نمانده و ما مطالبات خود را منعکس کرده‌ایم و منتظر بازخوردها هستیم، بی‌تردید این موضوع فقط با گشایش اقتصادی محقق خواهد شد.

سرنوشت پرونده قطع درختان سازمان هواشناسی

● **مهر:** رئیس کمیسیون سلامت شورای شهر تهران با اشاره به سرانجام پرونده قطع درختان در سازمان هواشناسی، گفت: تفاهم شده سازمان هواشناسی چندین برابر درختان قطع‌شده، فضای سبز ایجاد کند. رحمت‌الله حافظی با اشاره به قطع تعدادی درخت در محوطه باز سازمان هواشناسی تهران، گفت: تعدادی درخت برای مرتب‌سازی و بازسازی محوطه سازمان هواشناسی قطع شده بود که پس از پیگیری‌های مدیریت شهری و بررسی نقشه‌های ساختمانی این سازمان، قرار شد چندین برابر محوطه تخریب‌شده، فضای سبز جدید ایجاد شود؛ در حدی که خسارت گذشته را جبران کند. وی درباره تذکر دیگری مبنی بر قطع یکی در میان درختان محوطه سبزی در نزدیکی پایانه غرب، گفت: پاسخ کتبی تذکر مکتوب معمولا بین یک تا یک‌ماه‌ونیم زمان می‌برد اما همان روز مدیرعامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اعلام کرد با بازرسی این سازمان، این محل را پیدا نکرده است. زمانی که عکس‌ها را تحویل دادیم، مختاری اعلام کرد این عکس‌ها به بخش بازرسی تحویل داده شده و با متخلفان به‌شدت برخورد خواهد شد.