



پلمب یک شرکت آمبولانس

رئیس سازمان اورژانس استان تهران، از پلمب شرکت آمبولانس خصوصی ای که در ورزشگاه آزادی تخلف کرده بود، خبر داد. محمد اسماعیل توکلی با بیان اینکه همزمان با پایان بازی تیم فوتبال پرسپولیس و انتشار تصویری از استفاده دو نفر از پیشکسوتان فوتبال کشور برای خروج از ورزشگاه از یک دستگاه آمبولانس تحت مالکیت یک شرکت خصوصی گفت: «بلافاصله با دریافت این گزارش اداره نظارت بر آمبولانس‌های غیر ۱۱۵ اورژانس استان تهران بررسی موضوع را در دستور کار قرار داد.» او ادامه داد: «با انتشار تصاویر این تخلف در شبکه‌های اجتماعی ضمن مطالبه عمومی مردم برای برخورد با این اقدام غیرقانونی و غیراخلاقی و جهت حفظ اعتماد جامعه به آمبولانس‌ها که این خودرو فقط برای انتقال بیمار است، با هماهنگی‌های لازم، این شرکت پلمب و تمام آمبولانس‌های آن تا تعیین تکلیف، به پارکینگ هدایت شد. این سازمان با هیچ مرکز آمبولانس خصوصی، شرکت‌های تابعه و هر نهاد غیردولتی ای که از آمبولانس خصوصی استفاده می‌کند مماشاتی نداشته و هرکس دستورالعمل‌ها را نقض کند، با برخورد قاطع و قانونی مواجه خواهد شد.»



تهران گرم‌تر می‌شود

اداره کل هواشناسی استان تهران از افزایش نسبی دما تا دوشنبه (۲۱ خردادماه) خبر داد. به گزارش ایلنا، براساس تحلیل الگوهای همدیدی و بررسی نقشه‌های پیش‌یابی، وضعیت جوی استان طی پنج روز آینده، آسمان صاف تا قسمتی ابری گاهی با افزایش سرعت خردادماه) احتمال بارش و وزش باد شدید در استان ضعیف‌تر است و از امروز تا دوشنبه روند افزایش نسبی دما پیش‌بینی می‌شود. طبق این گزارش، آسمان تهران شنبه (۱۹ خردادماه) صاف، از بعدازظهر افزایش باد با حداقل دمای ۲۴ و حداکثر دمای ۳۵ درجه سانتی‌گراد و در روز یکشنبه (۲۰ خردادماه) صاف، از بعدازظهر افزایش باد با حداقل دمای ۲۶ و حداکثر دمای ۳۶ درجه سانتی‌گراد پیش‌بینی می‌شود. براساس اعلام اداره کل هواشناسی استان تهران، ایستگاه ورامین با بیشینه دمای ۳۵ درجه سانتی‌گراد، گرم‌ترین ایستگاه استان تهران طی ۲۴ ساعت گذشته بوده است.



دادستانی پیگیر خشکی درختان

علی صالحی، دادستان تهران گفته است که باتوجه به حساسیت امر و در راستای صیانت از انفال و ثروت‌های عمومی، دستور رسیدگی به علل خشک‌شدن درختان منطقه چیتگر با قید فوریت خطاب به دادسرای ناحیه ۳۷ (ویژه انفال) صادر شد و پس از بازدید معاون دادستان و سرپرست دادسرا از محل، در جلسه با دستگاه‌های متولی تصمیمات لازم اتخاذ و دستورات لازم جهت حفاظت از درختان صادر شد. به گفته دادستان تهران در جلسه دادستانی تهران با مدیران منابع طبیعی و آب‌خیزداری شهر تهران، سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران، شرکت آب و فاضلاب شهر تهران، شهردار منطقه ۲۲، رئیس اداره محیط‌زیست شهر تهران مقرر شد راهکارهای جلوگیری از خشک‌شدن درختان و احیای آن‌ها با تشکیل کارگروه ویژه بررسی شود و برنامه اجرایی مشخص با لحاظ موقعیت محل و اقدامات لازم تهیه و نتیجه اقدامات انجام شده به دادستانی گزارش شود.

گزارش شهر



کارشناسان شهری از تبعات توقف طرح‌های توسعه دوچرخه در تهران می‌گویند

سیاهچاله خودرومحوری در پایتخت

پیروز حناچی شهردار پیشین تهران: سالانه حدود ۷۰۰ هزار تن آلاینده‌گی در تهران تولید می‌شود

بیش از پنج کیلومتر و متوسط زمان آن حدود ۲۰ دقیقه برآورد شده است: «مجموع سفرهای دوچرخه‌های بی‌دود هم یک میلیون و ۵۵۵ هزار و ۱۳۹ نفر بود که مسیر طی شده آن بیش از هفت میلیون کیلومتر به دست آمده که معادل طی کردن ۱۷۶ بار دور کره زمین است. سهم این دوچرخه‌ها در جلوگیری از انتشار کربن ۳۹۷ هزار کیلو کربن و مصرف‌شده هم معادل ۴۹۴ هزار کیلوکالری بوده است که معادل ۹۱۱ هزار و ۴۸۰ همبرگر می‌شود. تجربه بی‌دود در تهران از نظر میزان جلوگیری از کربن هم معادل ۱۸ هزار و ۹۰۵ درخت در سال است.» او درباره دلیل موفق بودن استفاده از این دوچرخه‌ها گفت: «این سومین تجربه شهرداری تهران از نظر دوچرخه بود. در تجربه‌های قبلی استفاده کنندگان باید خودشان را با ایستگاه هماهنگ می‌کردند، اما به دلیل بالا رفتن سرعت اینترنت روی موبایل و استفاده از اینترنت اشیاء، امکان استفاده و پیاده‌شدن از دوچرخه‌ها در هر نقطه‌ای وجود داشت و در مجموع این پروژه در راستای کنترل آلاینده‌های شهر تهران بود.»

متحرک شهر تهران شامل سواری‌ها، موتورها، وانت‌ها، مینی‌بوس، اتوبوس‌های واحد، اتوبوس‌های سرویس‌های ادارات و کامیون‌ها و ماشین‌های سنگین می‌شوند: «میزان ذرات معلق خودروهای سواری حدود ۱۲/۹ درصد و آلاینده‌های گازی آنها ۳۷ درصد است. تا کسای نزدیک به ۱۰ درصد آلاینده‌های گازی دارند و ذرات معلق آنها ۲/۱ درصد است. موتورسیکلت‌های بنزینی ۱۰ درصد آلودگی ذرات معلق و ۲۱ درصد آلاینده‌های گازی را به خودشان اختصاص می‌دهند. سهم وانت‌ها حدود ۱۰ درصد، کامیون‌ها نزدیک به ۲۰ درصد، اتوبوس‌های شرکت واحد هم اگر گازسوز باشند حدود شش درصد در بخش ذرات معلق سهم دارند و آلاینده‌های گازی این اتوبوس‌ها هم حدود یک درصد است.»

شهردار پیشین تهران با بیان اینکه بحث کنترل آلاینده‌ها یکی از اصلی‌ترین موضوعاتی است که در کلانشهرها مطرح است، ادامه داد: «تولید بیش از ۸۰ درصد از آلودگی‌های گازی و بیش از ۶۰ درصد از ذرات معلق به‌طور مستقیم به منابع متحرک و منابع نقلیه موتوری وابسته است. حمل‌ونقل پاک به‌ویژه دوچرخه می‌تواند تاثیر مستقیمی بر کاهش مصرف انرژی بگذارد. مطالعه‌ای که توسط فدراسیون دوچرخه‌سواران اروپا انجام شده نشان داده است که دوچرخه‌سواری می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ حدود ۱۰ درصد از گاز دی‌اکسیدکربن را کاهش دهد، این رقم معادل ۴۴۶ مگاتن دی‌اکسید کربن است. سازمان بهداشت جهانی تخمین می‌زند که آلودگی هوا سالانه موجب بیش از ۴ میلیون مرگ زودرس می‌شود که این موضوع اهمیت بهبود کیفیت هوا از طریق دوچرخه‌سواری را برجسته می‌کند. این سازمان اعلام کرده که دوچرخه‌سواری در حمل‌ونقل شهری می‌تواند خطر ابتلا به بیماری‌های غیرواگیر مانند بیماری‌های قلبی و عروقی و دیابت را کاهش دهد. مطالعه‌ای در دانمارک هم نشان داده افرادی که به‌صورت منظم دوچرخه‌سواری می‌کنند، نسبت به افرادی که این کار را انجام نمی‌دهند ۳۹ درصد کمتر دچار مرگ‌ومیر می‌شوند. دوچرخه‌سواری تاثیر بسزایی در پایداری محیطی اجتماعی و اقتصادی در شهرها دارد. مسیری که ما برای کنترل آلاینده‌ها پیش رو داریم، استفاده از حمل‌ونقل پاک است: در دنیا مردم به استفاده از سواری مانند میکروموبیلیتی که شامل حمل‌ونقل فعال است و وسایل نقلیه کوچک برقی مانند اسکوترهای برقی و دوچرخه، پیاده‌روی و اسکیت که بخشی از آن محسوب می‌شود تسویه می‌شوند.» او درباره نتایج استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در تهران هم توضیح داد و گفت: «آمار دقیقی از تاثیرات محیط‌زیستی دوچرخه‌های شهری در تهران وجود ندارد، اما می‌توانیم به آمار سامانه دوچرخه‌های اشتراکی اشاره کنیم. سهم استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی بین ۲۰ تا ۲۵ درصد از سفرها بود و اگر صرفاً تعداد همین سفرها را ملاک قرار دهیم، می‌توانیم تاثیرات محیط‌زیستی را به دست بیاوریم.» شهردار پیشین تهران درباره سهم سفر با دوچرخه از کل سفرهای روزانه شهر تهران در سال‌های ۹۵ تا ۱۴۰۰ توضیح داد و گفت: «زمانی که این طرح را شروع کردیم، سهم دوچرخه در کل سفرهای شهر تهران شش دهم درصد بود. این رقم در سال ۹۹ به ۹ دهم درصد رسید و در نیمه ۱۴۰۰ که شهرداری راترک کردیم، یک‌درصد بود و طبق برنامه باید تا اواخر ۱۴۰۰ به ۱/۲ درصد می‌رسید. سهم سفر با دوچرخه در سال ۹۸ در یک تقاطع نمونه، حدود ۴۶ صدم درصد، در سال ۹۹ حدود هشت‌دهم درصد و در سال ۱۴۰۰ هم حدود ۵۵ صدم درصد بود، اما در نیمه دوم سال ۱۴۰۰ این سیاست‌ها به‌طور جدی دنبال نشد.» طبق گفته‌های حناچی، تعداد کاربرانی که در این دوره در تهران از دوچرخه‌های اشتراکی استفاده کردند، ۶۶ هزار و ۲۰ سفر بوده و متوسط هر سفر



پیروز حناچی شهردار پیشین تهران: مجموع سفرهای دوچرخه‌های بی‌دود هم یک میلیون و ۵۵۵ هزار و ۱۳۹ سفر بود که مسیر طی شده آن بیش از هفت میلیون کیلومتر به دست آمده که معادل ۹۱۱ بار طی کردن ۱۷۶ هزار کره زمین است. سهم این دوچرخه‌ها در جلوگیری از انتشار کربن ۳۹۷ هزار کیلو کربن و مصرف‌شده هم معادل ۴۹۴ هزار کیلوکالری بوده است که معادل ۹۱۱ هزار و ۴۸۰ همبرگر می‌شود

زمانه ناامیدی از توسعه دوچرخه

یکی دیگر از سخنرانان این نشست، محمد نظریور، کنشگر شهری بود که از سال‌های پیش برای توسعه دوچرخه در تهران فعالیت مدنی می‌کند. او درباره موانع توسعه دوچرخه در تهران توضیح داد: «تهران فراز و فرودهای زیادی در توسعه دوچرخه‌سواری داشته است. ما این شهر را به‌عنوان یک شهر خودرومحور می‌شناسیم. سال‌ها سیاست‌های مدیریت شهری و برنامه‌های توسعه شهری همگی مبتنی بر این بوده‌اند که فضای خیابان باید محل عبور تسهیل شده خودرو باشد. این خودرومحوری علاوه بر اینکه در کالبد شهر تهران وجود دارد و می‌توانیم آن را در تعداد خودروها، اتوبان‌ها و پارکینگ‌ها و... ببینیم، در فرهنگ و مناسبات اجتماعی این شهر هم جای پای خود را محکم کرده است و چسبندگی ما به خودرو را نمی‌توان با اقدامات شهرسازانه تغییر داد.» او به هفت مورد از مهم‌ترین موانع توسعه دوچرخه‌سواری در این شهر اشاره کرد و گفت: «ما از فقدان یک چشم‌انداز علمی در بحث حمل‌ونقل در ایران و مشخصاً در تهران رنج می‌بریم. مدیریت‌های شهری و دانشگاهی در ایران چارچوب توسعه خودرومحور را ادامه می‌دهند که با مناسبات اقتصادی و سیاسی در هم تنیده است. ما توسعه خودرومحور را برای دهه‌ها در دستور کار خود قرار دادیم و هنوز آن را به شکل یک گفتمان گسترده توسعه نداده‌ایم و همین موضوع ما را در نهایت به سیاهچاله‌ای می‌رساند که چیزی از مسائل شهرهای ما را حل نمی‌کند. وقتی بزرگراه بیشتری می‌سازیم، یعنی ظرفیت و تقاضای بیشتری برای استفاده از خودروی شخصی ایجاد کرده‌ایم. در بسیاری از موارد شیوه‌های دیگر جابه‌جایی را منتفی می‌کنیم و فرد چاره دیگری برای تردد در شهر به غیر از خودرو ندارد. این یک ایده علمی در جهان است که مسیر نادرست است، اما همچنان آن را ادامه می‌دهیم. اگر دوره جدید مدیریت شهری را در نظر بگیریم، متوجه می‌شویم که تلاش می‌کند پارکینگ‌های بیشتری را احداث و تقاطع‌های بیشتری را به هم وصل کند، در عین حال حس می‌کنیم که ترافیک بیشتری را تجربه و فضای بیشتری را از دست می‌دهیم.» نظریور ادامه داد: «گفتمان حاکم بر شهرداری و مدیریت شهری امروز این است که از نهضت پارکینگ‌سازی، اتوبان‌سازی و آسفالت‌سازی صحبت می‌کند و آن را مایه افتخار خود می‌داند، در حالی که این مایه شرمساری است. گفتمانی زیادی درباره کاهش زمان تردد، مصرف سوخت و... مطرح می‌شود، اما می‌دانیم که در واقعیت رخ نداده‌اند و موجب بحرانی‌تر شدن مناسبات حمل‌ونقل در تهران و ایران می‌شوند. باید