یادداشت

## «یادگیری مادام‌العمر» مفهومی برای رشد آموزش در آینده

خودتان را در روز جشن فارغ‌التحصیلی از دانشگاه و کنار همکلاسی‌هایتان که افق‌های تازه‌ای پیش روی خود می‌بینند، تصور کنید وقتی کلاهتان را به هوا می‌اندازید، به چه چیزی فکر می‌کنید؟ برگه تازک مدرک تحصیلی چه چیزی دارد که آن را ارزشمند می‌کند؟ فقط مدرکی که نشان می‌دهد چه دانشی کسب کرده‌اید مهم نیست، بلکه شهرت جایی که در آن درس خوانده‌اید هم اهمیت دارد. فارغ‌التحصیل مدرسه حقوق هاروارد، لیهیف دیگری دارد. این طور نیست؟ اما اگر نگاهی دقیق‌تر داشته باشید، می‌بینید که این مدرک پایانی همه جانبه برای تراژدی مدرن آموزش است.

چرا؟ چون دانشگاه‌ها و دوره‌های آموزشی در راستای سه سازه کلاسیک طراحی شده‌اند: زمان، عمل و مکان. دانشجویان معمولا در سال‌های دهه ۲۰ زندگی خود (سازه زمان) در محیط دانشگاه همدیگر را می‌بینند (سازه مکان) تا در کلاس‌ها شرکت کنند (سازه عمل). این مدل کلاسیک از گذشته دانشگاه‌های مهمی را ایجاد کرده، اما حالا با دیجیتالی شدن جوامع - که به همه امکان می‌دهد با اتصال به اینترنت به یادگیری دسترسی داشته باشند □ و با ایجاد نیاز به کسب مهارت‌های روز در جایی که به سرعت تغییر می‌کند، به چالش کشیده شده است. دانشگاه‌ها باید بدانند که یادگیری در دهه ۲۰ زندگی دیگر کافی نیست. اگر یادگیری و اجرای تکنولوژیک سریع‌تر از این رشد کند، تیروی کار مجبور است دائما مهارت‌های خود را تجدید کند.

مدل دانشگاه‌های امروزی باید رشد کند. دانشجویان باید به مهارت‌ها و دانش درست مجهز شوند تا بتوانند در جایی که «ارزش‌ها عمدتا از تعاملات انسانی و توانایی ابداع و تفسیر چیزهایی که از عهده ماشین خارج است» استخراج می‌شوند، رقابت کنند. دانشگاه‌ها با آموزش دانش بنیادی و مهارت‌های به‌روز شده می‌توانند مهارت‌های یادگیری مادام‌العمر به دانشجویان ارائه کنند و صرفا آنها را برای شغل داشتن آماده نکنند.

برخی دانشگاه‌ها همین الان هم تفسّن مهمی در یادگیری مادام‌العمر ایفا می‌کنند و می‌خواهند ارزش مدارکی را که به دانشجویان فارغ‌التحصیل می‌دهند حفظ کنند. این تفکر جدید، با مجموعه چالش‌های بزرگی مواجه است و نیاز دارد که کاملا ابداع شود. یک روش برای شروع این فرآیند تحول، می‌تواند این باشد که مدل دادن مدرک بعد از چهار سال را کنار بگذاریم تا برنامه آموزشی را با یادگیری مادام‌العمر سازگار کنیم. تام مدل جدید می‌تواند «گذرنامه مادام‌العمر» باشد. به این ترتیب، مدرک کارشناسی گذرنامه شما برای یادگیری مادام‌العمر خواهد بود. دانشجویان در چند سال اول، فقط «بلد» می‌گیرند که چگونه یاد بگیرند» و مهارت‌های استدلال کردن به آنها یاد داده می‌شود که تا آخر عمر با آنها می‌ماند. به عنوان مثال، فیزیک به شما امکان می‌دهد همه چیز دنیا را مشاهده و توجیه کنید و در ضمن این مشاهدات را در قالب مدل‌های تازه تلفیق کنید و گاهی آنها را به تئوری‌ها یا قوانینی تبدیل کنید که برای پیش‌بینی کردن مورد استفاده قرار می‌گیرند. ریاضی، زیبایی است که برای فرمول‌سازی قوانین فیزیک یا اقتصاد و انجام محاسبات پیچیده که به پیش‌بینی منجر می‌شوند، مورد استفاده قرار می‌گیرد. این دو رشته، بطور طبیعی ارکان اصلی آموزش را در دانشگاه‌های فنی شکل می‌دهند.

پیشرفت‌های اخیر در متدهای محاسبه و علم داده، ما را به سوی بازنگری در علم و مهندسی سوق می‌دهد. کامپیوترها بیش از پیش به بازیگران اصلی آموزش داده تبدیل می‌شوند تا پرسش‌هایی را درست کنند که به روش‌های کاملا تازه استدلال نیاز دارد. بنابراین، رشته درسی تازه‌ای که علم کامپیوتر، برنامه‌نویسی، آمار و یادگیری ماشینی را ترکیب می‌کند، باید به رشته‌های پایه سنتی ریاضی و فیزیک اضافه شود. این سه رکن، به شما امکان می‌دهند یادگیری موضوعات فنی پیچیده را برنامه همه عمر خود قرار دهید.

طبق این مدل جدید، سطح کارشناسی ارشد، اولین مهر تایید در سفر یادگیری مادام‌العمر شما خواهد بود. برنامه آموزشی ارشد، باید با متمرکز کردن دانشجویان بر کسب مهارت‌های عملی از طریق انجام پروژه، آنها را برای مشاغل حرفه‌ای آماده کند.

علاوه بر قابلیت‌های فنی، ماهیت اصلی پروژه‌ها باید مهارت‌های توسعتی، اجتماعی و کارآفرینی را توسعه دهند: مهارت‌هایی مثل تفکر طراحی، ابتکار عمل، هدایت تیم، گزارش‌دهی عملکرد، یا برنامه‌ریزی منابع. این مهارت‌ها علاوه بر اینکه باید به‌صورت عملی در برنامه آموزشی گنجانده شوند، بلکه مجهز بودن به آنها در آینده بسیار مهم خواهد بود. چون اتوماتیک‌سازی آنها کار دشواری است.

بطور خلاصه، مدرک کارشناسی ارشد جدید، به پرتفویی از پروژه‌های تحقیقی و لیستی از مهارت‌های فنی که در واحدهای کوچک آموزش داده می‌شوند، تبدیل خواهد شد. این پرتفو، پایان بازی دارد و باید دائما و همزمان با تغییر تکنولوژی‌ها به‌روز شود.

بعد از مدرک کارشناسی ارشد، باید سطوح بسیار بیشتری وجود داشته باشد که امکان یادگیری مادام‌العمر را در طول سال‌ها فراهم کند. اگر دانشگاه‌ها تصمیم بگیرند این مدل یادگیری را پیاده‌سازی کنند، با چالش‌های سازمانی زیادی مواجه خواهند شد که سازه‌های مکان و عمل آنها را به هم می‌ریزد. اول، تعداد دانشجویان قیرقابل پیش‌بینی خواهد بود. اگر همه فارغ‌التحصیلان فعلی بخواهند دوباره طبق مدل جدید آموزش ببینند، تعداد آنها خیلی بیشتر از حالا می‌شود و دانشگاه‌ها از نظر وسعت یا متانت با تاپایداری مواجه می‌شود. دوم، دانشجویانی که تازه فارغ‌التحصیل می‌شوند، با فارغ‌التحصیلان حرفه‌ای و باتجربه قبلی ترکیب می‌شوند. این موضوع دینامیک کلاس‌ها را تغییر می‌دهد و شاید آن را بهتر کند. یادگیری مبتنی بر پروژه با یک تیم ناهمگن، واقعیت دنیای حرفه‌ای را منعکس می‌کند و بنابراین می‌تواند آمادگی بهتری برای آن ایجاد کند.

آیا همه اینها مثل یک داستان علمی-تخیلی به نظر می‌رسد؟ در بسیاری از کشورها، تحصیل به‌صورت پاره‌وقت، موضوعی استثنایی نیست. بطور میانگین، در کشورهای عضو «سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه» (OECD)، در سال ۲۰۱۶ دانشجویان پاره‌وقت ۲۰ درصد ثبت‌نام‌های دانشگاهی را تشکیل می‌دادند. در خیلی از کشورها این درصد بالاتر است و مثلا در استرالیا، نیوزیلند و سوئد از ۴۰ درصد هم فراتر می‌رود.

دانشگاه‌ها در این سفر جدید، تفنّن مهمی دارند و تحصیلات عالی در معرض تغییر است. درست است که در مدل قدیمی هم دانشگاه‌ها استعدادهایی پرورش دادند و برای جامعه ارزش ایجاد کردند، اما این باعث نمی‌شود که خواستار سازگار شدن ویژگی‌های آنها با نیازهای جامعه امروز نشویم.

مترجم: مریم رضایی

رسولی تاکید کرد؛

# رفع آشفتگی بصری تابلوهای تبلیغاتی با جانمایی مناسب

رئیس کمیسیون معماری، شهرسازی و بافت های فرسوده شورای اسلامی شهر کرج بر شیوه جانمایی و مکان یابی مناسب بیلبوردها و تابلوهای سطح شهر تاکید کرد.

شورای اسلامی شهر بر نحوه صحیح جانمایی تابلوها، بیلبوردها و سازه‌های تبلیغاتی در سطح شهر و عدم توجه به این موضوع، متاسفانه شاهد آشفتگی بصری در شهر هستیم که چهره نازیبایی به شهر داده و نارضایتی شهروندان را به همراه داشته است.

رسولی با اشاره به وجود تابلو و بیلبوردهای فراوان در محدوده میدان آزادگان کرج بیان کرد: ضرورت نصب این تعداد از تابلوها چیست؟ تنها نازیبایی و آشفتگی بصری ایجاد نموده است. رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر کرج از سازمان زیباسازی و روابط عمومی شهرداری کرج خواست تا با همکاری و نظارت دقیق تر در جانمایی تابلوها وضعیت شهر را از این وضعیت آشفته نجات دهند.

**به گزارش پیام آشنا**، احد رسولی عصر روز یکشنبه ۱۸ خرداد طی نطق پیش از دستور در ابتدای صد و نود و ششمین جلسه رسمی شورای اسلامی شهر کرج ضمن انتقاد از سازمان سیما و منظر شهری این کلانشهر، خواستار جانمایی صحیح بیلبوردها و تابلوهای تبلیغاتی سطح شهر به منظور رفع اغتشاشات بصری شد.

او گفت: با توجه به تاکید و دغدغه اعضای

با صرف نزدیک به ۲۴۷۰ تن آسفالت:

# معابر حلقه دره بهسازی می شود

رئیس سازمان عمران و باز آفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از اجرای عملیات روکش آسفالت مکانیزه معابر حلقه دره (محل دفن پسماند) و جاده پیام در انتهای قزلحصار خبر داد.

**به گزارش پیام آشنا**، علیرضا عقلی با اشاره به دشواری اجرای این پروژه به دلیل شرایط جوی حلقه دره و اهمیت استفاده از فناوری های نوین جهت استحکام و تحکیم بستر در زیرسازی آسفالت گفت: عملیات روکش آسفالت مکانیزه در معابر حلقه دره با استفاده از تکنولوژی ژئو گرید اجرایی شده که باعث استحکام و کیفیت بالای آسفالت با توجه به تردد زیاد کامیون و وسایل نقلیه سنگین در این معابر می شود.

این مسئول در ادامه هدف از این عملیات را تسهیل در تردد کامیونها و وسایل نقلیه تخلیه زباله و همچنین اصلاح و ساماندهی آسفالت معابر حلقه دره عنوان کرد و افزود: این پروژه با صرف نزدیک به ۲۴۷۰ تن اجرایی شده است.

رئیس سازمان عمران همچنین از اجرای آسفالت مکانیزه جاده پیام در انتهای قزلحصار (ورودی جاده حلقه دره) خبر داد و یادآور شد: حدود ۱۷۰۰ تن آسفالت در این پروژه مورد نیاز خواهد بود که به دلیل تردد وسایل نقلیه سنگین نیاز است از ضخامت بیشتری برخوردار باشد.

# پاکبان‌های نمونه تهران انتخاب می‌شوند

سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در راستای اجرای طرح کاپ (کاهش پسماند) و به منظور قدرشناسی از تلاش شبانه‌روزی پاکبانان تهرانی، پاکبانان نمونه پایتخت را با انتخاب شهروندان معرفی می‌کند.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از تسنیم، روابط عمومی سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران اعلام کرد: پاکبان‌های شهرداری تهران، از مهمترین گروه‌های تلاش‌گر در راستای کنترل بهداشت محیط بویژه در روزهای همه‌گیری ویروس کرونا در جامعه هستند که ممکن است فعالیت‌های آنان شاید کمتر به چشم بیاید.

بر همین اساس معاونت امور اجتماعی و فرهنگی سازمان مدیریت پسماند برای قدردانی از تلاش پاکبان‌های پایتخت، نخستین دوره انتخاب فصلی پاکبانان یا مرفتی شهروندان را برگزار می‌کند. علاقه‌مندان می‌توانند نام و نام خانوادگی پاکبانان نمونه‌ای که در محله خود می‌شناسند، با ذکر منطقه و نام محله برای سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران ارسال کنند. شهروندان می‌توانند در صورتی که فعالیت پاکبانان در هر نقطه از شهر مورد توجه‌شان قرار گرفته است، تصویر پاکبان را با آدرس دقیق محل ارسال کنید.

آخرین مهلت فراخوان فصل تابستان، ۳۱ تیر ماه ۹۹ است و علاقه‌مندان می‌توانند برای مشارکت در این فراخوان آثار و انتخاب‌های خود را به نشانی دبیرخانه دائمی همایش همیاران کاپ واقع در معاونت امور اجتماعی و فرهنگی سازمان مدیریت پسماند یا به نشانی wm.education@yahoo.com و شبکه اجتماعی شماره ۰۹۹۱۲۳۶۷۸۷۵ ارسال کنند.

# بهبود ۱۳ پله‌ای وضعیت محیط زیست ایران نسبت به ۲۰۱۸

سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌ها محیط زیست گفت: جمهوری اسلامی ایران در ردهبندی ۲۰۲۰ EPI با کسب رتبه ۶۷ و امتیاز ۴۸، نسبت به سال ۲۰۱۸ از وضعیت بهتری برخوردار شد.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از مهر، به مناسبت روز جهانی محیط زیست از رتبه‌بندی وضعیت محیط زیست جهانی کشورها بر اساس شاخص عملکرد محیط زیست طی مراسم آنلاین رونمایی شد.

نرگس صفار سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌ها در سازمان حفاظت محیط زیست گفت: از آنجا که شاخص عملکرد محیط زیست (Environmental Performance Index - EPI)، بر دو هدف اصلی از جمله کاهش فشارهای زیست‌محیطی بر سلامت انسان و ارتقای وضعیت زیست‌بوم‌ها و مدیریت صحیح منابع طبیعی تأکید دارد، ارزیابی وضعیت محیط زیست ایران و سایر کشورها و رده‌بندی جهانی بر اساس این شاخص بین‌المللی صورت می‌گیرد.

او ادامه داد: در حال حاضر ملاک مقایسه توسعه کشورها، وضعیت محیط زیست آنان بوده و نتیجه آن هر دو سال یکبار توسط اجلاس جهانی اقتصاد (دلیوس) با همکاری دانشگاه Yale و کلمبیا منتشر می‌شود.

سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌ها در سازمان حفاظت محیط زیست گفت: جدیدترین گزارش منتشر شده برای اولین بار به موضوعات مدیریت پسماند و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای پرداخته شده که کشورهای دانمارک، لوکزامبورگ و سوئیس، سه کشور برتر در این شاخص هستند.

صفار گفت: جمهوری اسلامی ایران در رده بندی ۲۰۲۰ EPI، با کسب رتبه ۶۷ و امتیاز ۴۸، نسبت به سال ۲۰۱۸ (رتبه ۸۰) از وضعیت بهتری برخوردار شده که مقدار شاخص EPI از صفر تا ۱۰۰ تعیین شده و امتیاز ۱۰۰ بهترین و صفر بدترین وضعیت محیط زیست است.

# چالش تاکسیرانی در اجرای طرح فاصله گذاری اجتماعی با عدم حمایت دولت

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران گفت: اگر دولت در خصوص طرح‌های مقابله با کرونا که توسط شهرداری تهران و سازمان تاکسیرانی در حال انجام است حمایت عاجل مالی نکند، اجرای بسیاری از این طرح‌ها یا چالش جدی مواجه می‌شود

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایلنا، علیرضا قنادان مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران در پاسخ به سوالی درباره دو نرخی شدن کرایه تاکسی‌ها در شرایط کرونایی، گفت: اعمال دو نرخی کرایه تاکسی مصوبه دوره چهارم شورای شهر تهران در سال ۹۶ است که بر اساس آن به شهرداری تهران اجازه داده شد تا در صورت نیاز چنین اقدامی را انجام دهد.

او با اشاره به اینکه در آن زمان نیز با هدف آسایش مردم اقدام به تصویب چنین مصوبه‌ای شد، افزود: البته در آن زمان ابلاغ چنین مصوبه‌ای توسط شورای شهر وقت به شهرداری تهران بیشتر با هدف توجه به راحتی مردم بوده است، چراکه از نظر ظرفیت خودرو حضور سه نفر در صندلی عقب اذیت کننده است.

قنادان ادامه داد: براساس این مجوز تاکسیرانی تهران می‌تواند در خصوص تاکسی‌های خطی در تقاضای از شهر برای افزایش راحتی، تعداد مسافران را کاهش دهد و نرخ کرایه را بر اساس این کاهش تنظیم کند.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران تصریح کرد: اما این مصوبه در سال‌های گذشته در برخی موارد محدود و بعضی از خطوط طولانی در خارج از شهر و همچنین در تقاضایی که تقاضا به ویژه در ساعات میانی روز پایین است، بیشتر استفاده شده است.

قنادان با بیان اینکه تقاضای سفر این اجازه را نمی‌دهد که بخواهیم با وضعیت مطلوب کار کنیم، گفت: بنابراین طی این سال‌ها این مصوبه اغلب در بین خطوط تاکسیرانی به اجرا در نیامده است.

او در خصوص اجرای این طرح در شرایط کنونی گفت: این مصوبه در شرایطی دوباره به مرحله اجرا رسیده است که علاوه بر شیوع کرونا که ما را ملزم به سوار کردن سه مسافر کرده است، تقاضای خطوط نیز براساس اطلاعات در حدود ۶۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کمتر شده است.

قنادان گفت: پیش‌بینی هم نمی‌کنیم که با توجه به استفاده مردم از خودروهای شخصی و کاهش میزان تقاضای سفر و همچنین تعطیلی مدارس در سطح شهر به این زودی‌ها ظرفیت مسافر به شرایط عادی بازگردد.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی با بیان اینکه به نظر نمی‌رسد در این زمینه با چالشی مواجه شویم، ادامه داد: علت اینکه نرخ ها به صورت دو نرخی اعلام شده این است که هر زمان محدودیت‌ها برداشته شود و تقاضای سفر به وضعیت معمولی بازگردد، دستورالعمل مجددی صادر خواهیم کرد و ظرفیت مسافر و نرخ کرایه را به همان وضعیت قبل باز خواهیم گرداند.

قنادان تاکید کرد: دستورالعملی که مجوز شورای شهر بوده، مبنای محاسبه دو نرخی کرایه تاکسی‌ها است و بر همین اساس نیاز به اخذ مجوز مجدد از شورای شهر را نداشتیم و قبل از اجرای این طرح هماهنگی‌های لازم با شورای شهر انجام شده است.

قنادان اظهار کرد: شهرداری تهران تقریبا تمامی منابع درآمدی‌اش متوقف و یا کاهش یافته و امروزه تمام راه‌های حمایتی مبارزه با کرونا به شهرداری و در حوزه حمل و نقل محدود شده است، در حالی که متاسفانه حمایتی که دولت برای تاکسیرانی‌ها مصوب کرده بود عملیاتی نشده و هیچ مبلغی به حساب تاکسیرانی‌ها واریز نشده است.

او با تاکید بر اینکه تنگناهای دولت در این شرایط قابل درک است، افزود: از اعتبارات ویژه‌ای که برای مقابله با کرونا تخصیص یافت تاکنون نه به مجموعه‌ای از شهرداری تهران رسیده و نه به سازمان تاکسیرانی چیزی پرداخت شده است.

قنادان افزود: اگر دولت در خصوص طرح‌های مقابله با کرونا که توسط شهرداری تهران و سازمان تاکسیرانی در حال انجام است، حمایت عاجل مالی نکند، اجرای بسیاری از این طرح‌ها با چالش جدی مواجه می‌شود.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی افزود: بخشی از کار تصویب و تخصیص اعتبارات است و بخشی نیز عملیاتی و اجرایی و مربوط به پرداخت پول است. اکنون برنامه‌ریزی و تخصیص‌ها انجام شده، اما پرداخت پول به مرحله اجرایی نرسیده است.

او با اشاره به اینکه نقش شهرداری‌ها در پی شیوع کرونا پررنگ‌تر دیده می‌شود، گفت: در نتیجه با این نقش پررنگ که همکاران وزارت بهداشت نیز مدام در مورد آن صحبت می‌کنند، انتظار می‌رفت که در تخصیص اعتبارات مقابله با کرونا شهرداری‌ها مورد توجه بیشتری قرار گیرند که چنین موضوعی به هیچ وجه محقق نشده است و شاغلان نوکاران حمل و نقل عمومی به ویژه رانندگان تاکسی در اولویت دولت نیستند.

قنادان در ادامه به اجرایی شدن بخش‌های مختلفی از اعتبارات اختصاصی یافته در راستای مقابله با کرونا اشاره کرد و گفت: این در حالی است که هنوز تخصیص اعتبارات برای شهرداری و حمایت از طبقه زحمت کش در حمل ونقل عمومی که همانند کادر درمان در خط مقدم مبارزه با کرونا و در کف خیابان و در شرایط بسیار پرریسکی مشغول فعالیت بودند، به جایی نرسیده است.

او ادامه داد: این موارد در حالی است که به رانندگان تاکسی حتی بیمه بیکاری نیز اختصاص نیافته و آنها برای امرار معاش باید در سطح شهر حضور می‌یافتند.

قنادان تاکید کرد: انتظار داریم مصوبات خوبی که دولت داشته و ظرف چند ماه گذشته درباره آنها در رسانه‌ها نیز صحبت و اطلاع رسانی شده هرچه سریع‌تر به مرحله اجرا برسند و اولویت‌بندی‌ها به خوبی انجام شود، چرا که اگر یک برنامه خوب در زمان خود به اجرا در نیاید، کار کردی که باید داشته باشد را نخواهد داشت.

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی در پاسخ به این سوال که چرا بیمه بیکاری به رانندگان تاکسی تعلق نگرفت؟ گفت: در مکاتباتی که شهردار تهران با معاون اول رئیس جمهور داشت، منجر به دریافت پاسخی از سازمان تامین اجتماعی شد که آنها به یک موضوع مفروانی و قانونی اشاره کردند که براساس آن بیمه بیکاری قانوناً به تاکسیرانی‌ها تعلق نمی‌گیرد.

او ادامه داد: اما نامه جناب شهردار صرفا استناد به بیمه بیکاری نداشت و ایشان از معاون اول رئیس جمهور درخواست کرده بودند که دولت در مقابل بیمه بیکاری و یا سایر کمک‌های مشابه بخشی از خسارات مالی که به تاکسیرانی‌ها وارد شده است را جبران کند که اگرچه جلسات متعددی با عزیزان در دولت داشته‌ایم، اما متاسفانه هنوز در این زمینه اتفاق جدی خاصی نیفتاده است.

قنادان گفت: البته با همکاران در وزارت رفاه در حال پیگیری برای اجرایی شدن درخواست نامه شهردار هستیم.

اخبار

## طرح ترافیک برای کادر درمان رایگان شد

مدیر واحد ساماندهی محدوده‌های طرح ترافیک شهرداری تهران گفت: طرح ترافیک برای کادر درمانی درگیر با کرونا رایگان شد.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایرنا، عمار سعیدیان‌فر در تشریح تسهیلات در نظر گرفته شده برای کادر درمانی درگیر با کرونا، گفت: مکاتباتی با علیرضا زالی فرمانده ستاد مقابله با کرونای کلانشهر تهران به منظور معرفی کادر درمانی درگیر با کرونا برای اختصاص معافیت از پرداخت عوارض در تهران انجام و مقرر شد که افراد را به شهرداری تهران معرفی کنند.

وی افزود: این تسهیلات به افرادی در کادر درمانی تعلق می‌گیرد که از سوی فرمانده ستاد مقابله با کرونا کلانشهر تهران به شهرداری معرفی شوند و محل خدمتشان در محدوده طرح ترافیک و آلودگی هوا بوده و درگیر خدمت‌رسانی به بیماران کرونایی باشند.

مدیر واحد ساماندهی محدوده‌های طرح ترافیک شهرداری تهران گفت: افرادی معرفی شده به طور رایگان می‌توانند از طرح ترافیک استفاده کنند.

۲ طرح «ترافیک» و «کاهش و کنترل آلودگی هوا» در محدوده مرکزی شهر تهران از ساعت ۸ تا ۱۶ روزهای غیرتعطیل اجرا می‌شود.

## تبدیل ولیعصر به «خیابان کامل» برای ثبت جهانی

معاون شهرسازی شهرداری تهران در مورد وضعیت خیابان ولیعصر(عج) در راستای تلاش برای ثبت جهانی آن توضیح ارائه کرد.

**به گزارش پیام آشنا** به نقل از ایسنا، عبدالرضا گلپایگانی در مورد وضعیت خیابان ولیعصر(عج) و لزوم بازنگری در طرح تفصیلی این خیابان با توجه به تلاش برای ثبت جهانی آن گفت: شهرداری تهران موضوع ایجاد خیابان کامل را در دستور کار خود قرار داده است.

وی با بیان اینکه خیابان کامل به خیابانی گفته می‌شود که برای همه اقشار جامعه اعم از پیاده، سواره و استفاده‌کنندگان از حمل ونقل عمومی بهسازی شده به گونه‌ای که همه بتوانند تردد‌ی ایمن و آسان داشته باشند و علاوه بر گذراندن اوقات فراغت به فضاهای کار و تجاری نیز دسترسی داشته باشند، گفت: در این راستا شورای راهبردی به ریاست شهردار تهران و نمایندگان شهرسازی، زیباسازی، فضای سبز، فنی عمرانی، اجتماعی، حمل و نقل و ترافیک و نمایندگان شورای شهر تشکیل شده است تا وضعیت بهسازی و ساماندهی خیابان ولیعصر را راهبری کنند.

معاون شهرسازی ومعماری شهردار تهران افزود: خیابان ولیعصر با ۱۸ کیلومتر طول و اختلاف ارتفاع ۵۰۰ متری از میدان راه آهن تا تجریش، ویژگی‌های لازم برای تبدیل شدن به خیابان کامل را دارد و برهمین اساس به دنبال انطباق چارچوب‌های خیابان کامل در محور ولیعصر هستیم

وی با بیان اینکه بهبود کیفیت وضعیت خیابان ولیعصر از ابعاد مختلف در دستور کار قرار دارد، ادامه داد: با راه‌اندازی خانه میناییی به عنوان پایگاه خیابان، گام‌هایی برای خوانا‌سازی و تهیه نقشه فرهنگی خیابان برداشته شده و در گام نخست، در ۴۰ نقطه خیابان ولیعصر که در جاهایی که رویدادی رخ داده خوانا‌سازی مکان رویدادها انجام شده است.

گلپایگانی افزود: بر این اساس پایه‌هایی در مکان‌هایی که در آنجا رویدادی در خیابان ولیعصر رخ داده نصب شده و شهروندان می توانند با استفاده از "QRC" در مورد اتفاقات رخ داده در آن محل و شناخت نقاط و ساختمان‌های شاخص خیابان ولیعصر اطلاعات کسب کنند.

معاون شهردار تهران با تاکید بر اینکه مرمت و بهسازی پیاده‌روی خیابان ولیعصر، طراحی و تعبیه مبلمان مناسب، بهبود نمای ساختمان‌های جداره نیز در دستور کار سازمان زیباسازی قرار دارد که به عنوان پایلوت، بهسازی نمای ساختمان‌های حد فاصل چهار راه ولیعصر تا چهار راه جمهوری در حال انجام است، این مدل که با مشارکت صاحبان املاک است، بهسازی نماها در همه خیابان‌ها گسترش می یابد.

وی افزود: در دوسال گذشته وضعیت درختان خیابان بهبود یافته، در این دو سال ۳۳۰۰ درخت با سن ۱۰ تا ۱۵ سال و محیط بُن نزدیک به ۵۰ سانتیمتر توسط سازمان پوستانها کاشته شده است که در نوع خود کار کم نظیری بوده است.

معاون شهرسازی شهرداری تهران در مورد وضعیت بازنگری در طرح تفصیلی خیابان ولیعصر(عج) نیز با بیان اینکه سال گذشته موضوع سه متر عقب‌نشینی اجباری در خیابان در کمیسیون ماده ۵ لغو شد، ادامه داد: البته در مورد بازنگری در طرح تفصیلی بدنه خیابان ولیعصر (عج) چند شرکت مشاور بررسی و کارشناسی کرده‌اند که با جمع‌بندی و نهایی کردن بدنه روزی برای تصویب به کمیسیون ماده ۵ شورای عالی شهرسازی و معماری فرستاده می‌شود.

گلپایگانی در مورد پی آر تی خیابان ولیعصر نیز با بیان اینکه یکی از معیارهای خیابان کامل، وجود همه روش‌های حمل و نقلی است، اظهار کرد: این خط هم یکی از کارآمدترین خطوط اتوبوسرانی است که با کمک و همفکری معاونت حمل ونقل، احتمال بازنگری در پی آر تی بخشی از خیابان با توجه به وجود مترو وجود دارد.

وی افزود: احتمالا با حذف بخشی از خطوط پی آر تی در قسمتی از محور ولیعصر بتوان امکان تردد دوطرفه را فراهم کرد و این تصمیم به بررسی کارشناسی بیشتر و توجه به خواست شهروندان بستگی دارد.