یادداشت

تفویض اختیار به زنان برای توسعه پایدار

چالش اصلی پیش روی کشورهای در حال توسعه مساله مشارکت زنان و نقش‌آفرینی آنها در مسیر توسعه است و کشورهایی زمینه مشارکت این بخش جامعه را فراهم آوردهاند ولی با این حال هنوز ایران و جوامع خاورمیانه به توانایی و ظرفیت زنان به دیده تردید می‌نگرند. نوع نگرش به زنان نشان می‌دهد جامعه مردسالار تفاوت جنسیتی را درک کرده است و این تفاوت‌ها را نوعی امتیاز منفی می‌دانند اما واقعیت بیان‌کننده این موضوع است که تفاوت روحی و جسمی زنان مکمل مهارت مردان برای توسعه است. چرا که می‌دانیم برای حرکت در مسیر توسعه نیاز به همه ظرفیت‌های مادی و معنوی است و می‌توان نادیده گرفتن زنان در توسعه را به معنای نادیده گرفتن نیمی از منابع دانست و چه‌بسا شخصی برای توسعه یافتگی می‌تواند حضور زنان باشد.

امروزه زنان خوشگر و توانمند بسیاری در سراسر ایران در حال جهاد اقتصادی و شغل‌آفرینی هستند. با تمام دشواری‌هایی که در مسیر کسب و کار قرار دارند، زنان زیادی توانسته‌اند به موفقیت‌های حرفه‌ای و شغلی دست پیدا کنند. حضور زنان چه در بخش‌های صادرات، تولید و خدمات و چه در مقام‌های سیاسی و مدیریتی که زمینه حضور زنان دیگر در اجتماع و اقتصاد را فراهم آوردهاند، همگی نوید آینده‌ای روشن و امیدبخش را به جامعه ایران می‌دهند. آنها در عمل ثابت کرده‌اند که زنان نیز می‌توانند پله‌پای مردان توانمند گام بردارند و برای جامعه کارآفرینی کنند اما با همه تلاش‌هایی که زنان مستقل برای اثبات جایگاه خود در جامعه ایران داشته‌اند، مسیر همچنان دارای پیچ و خم‌های خشنی است. زنان برای راه‌اندازی کسب و کار خود علاوه بر تقابل با دیوار بلند مردسالاری در بازار کسب و کار، باید با هزارتوی بوروکراسی اداری نیز دست و پنجه نرم کنند.

مسیر دشوار کارآفرینی برای زنان ایرانی در حالی ادامه دارد که تحقیقات دانشگاه «استون» بریتانیا در پژوهشی در زمینه راه‌اندازی کسب و کارهای نوپا نشان می‌دهد از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۶ در ۶۰ کشور جهان تعداد زنانی که کسب و کار مستقل خود را راه‌اندازی کرده‌اند، ۴۵ درصد افزایش یافته است. برای جبران عقب‌ماندگی‌ها در حوزه کارآفرینی زنان علاوه بر تسهیل خدمات مالی برای آنها، اتاق‌های بازرگانی باید آموزش‌های خود را از نظر کمی و کیفی ارتقا دهند. اتاق‌های بازرگانی با توجه به ظرفیت‌هایی که دارند می‌توانند زمینه مشارکت بیشتر زنان را در اقتصاد فراهم کنند.

حرکت به سمت کاهش شکاف جنسیتی

اغلب کشورهای جامانده از قطار توسعه، هیچ‌گاه نقش زنان را در رشد اقتصادی جدی نگرفته‌اند. این مساله در بلندمدت تبدیل به تابرابری بین زنان و مردان شده یا به بیان بهتر، شکاف جنسیتی را افزایش داده است. شاخص شکاف جنسیتی بیانگر چهار مولفه مدیریت سیاسی، اقتصاد، آموزش و بهداشت است. اگرچه زنان ایرانی در حوزه‌های سیاسی نسبت به گذشته از سهم بیشتری برخوردار هستند، هنوز آن‌طور که باید نتوانسته‌اند در سپهر سیاسی ایران اثرگذاری مطلوبی به نفع همجنس‌های خود داشته باشند. بر اساس آمارهای سال ۲۰۱۷ مجمع جهانی اقتصاد، ایران در میان ۱۴۴ کشور، رتبه ۱۴۰ را در شاخص شکاف جنسیتی کسب کرده است. این رتبه ناخوشایند در حالی است که تجربه نشان داده زنان ایرانی در هر موقعیتی که مسئولیت قبول کرده‌اند، از آن سربلند و موفق بیرون آمده‌اند. برای بررسی تاثیر منفی شکاف جنسیتی از بُعد اقتصادی، نگاهی می‌اندازیم به میزان تولید ناخالص داخلی ایران و ترکیه و سپس از این منظر، دو کشور را مقایسه می‌کنیم. رتبه یکصد و چهلم شکاف جنسیتی ایران، بیشتر از اینکه نمایانگر مسائل مربوط به زنان باشد، بی‌اعتمادی سیاستمداران و جامعه را نسبت به زنان نشان می‌دهد. این بی‌اعتمادی هزینه‌های هنگفتی در پی داشته و بی‌گمان ادامه این روند، هزینه‌های مادی و معنوی جامعه را به مراتب افزایش خواهد داد. یکی از اثرات منفی شکاف جنسیتی در ایران، در تولید ناخالص داخلی این کشور دیده می‌شود. به کار نگرفتن ظرفیت‌ها و توانمندی‌های زنان در ایران یکی از دلایل عمده کوچکی اقتصاد ایران به حساب می‌آید؛ به گونه‌ای که سرانه تولید ناخالص داخلی ایران در سال ۲۰۱۵ میلادی با جمعیت ۷۹ میلیون و ۳۶۰ هزار نفر، ۴ هزار و ۹۷۵ دلار و سرانه تولید ناخالص داخلی ترکیه در همین سال با جمعیت ۷۹ میلیون و ۵۱۰ هزار نفر، ۱۰ هزار و ۷۸۷ دلار است. یکی از علت‌های این اختلاف بیش از ۶۰ درصدی سرانه تولید ناخالص داخلی ایران و ترکیه، شکاف پایین جنسیتی در کشور همسایه است. بر اساس آمارهای بانک جهانی میزان تولید ناخالص داخلی (اسمی) ایران در سال ۲۰۱۵ میلادی بالغ بر ۳۹۳ میلیارد دلار بوده و ترکیه در همین سال با تولید ناخالص داخلی بیش از ۸۸۹ میلیارد دلاری، چند سر و گردن بالاتر از ایران است. تردیدی نیست فقری که امروز در ایران گریبان عده زیادی را گرفته است، ریشه در تولید ناخالص داخلی اندک و بازتوزیع ناعادلانه ثروت دارد. قربانی نخست این مشکل بزرگ، زنان هستند؛ زنانی که با وجود همه تنگناها، بسیاری از فرصت‌های آموزشی، اجتماعی و اقتصادی را به دلیل شرایط نامناسب مالی از دست می‌دهند. حل این مشکل پیچیده در ابتدا مستلزم دست یافتن به یک ساختار مناسب برای افزایش مشارکت اقتصادی زنان است. این ساختار باید دارای سه مولفه اصلی شامل: عدالت اقتصادی، آزادی برابر و مشارکت سیاسی باشد.

دستیابی به این ساختار برای افزایش مشارکت زنان در فعالیت‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی، نه فقط در بلندمدت اثر مثبتی روی تولید ناخالص داخلی کشور دارد، بلکه به معنای اجرای بُعد ترم‌افزاری و فرهنگی توسعه است. توجه مداوم به سه شاخص عدالت اقتصادی، آزادی برابر و مشارکت سیاسی روی دیگر سکه توسعه پایدار با مشارکت زنان محسوب می‌شود. هرچند دولت‌های متکی به درآمدهای نفتی در شاخص اخیر چندان موفق عمل نمی‌کنند.

ریحانه نیک‌نام

بضاعتی پور خبر داد؛

زیباسازی پایه‌های پل حامی با تکنیک «کاشی شکسته»

رئیس سازمان سیما منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: عملیات زیباسازی پایه‌های پل حامی با تکنیک کاشی شکسته در حال اجرا است.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور با اشاره به اهداف اجرایی طرح کاشی‌کاری پایه پل های شهر کرج، گفت: در جهت بهسازی و زیباسازی چناره معابر شهری در چند سال اخیر در پروژه‌های جدیدالاحداث، سازه‌های خشک و بی روح بتنی پروژه‌های شهری با نماداهای بومی و برگرفته از فرهنگ و ادب و رسوم ایرانی در بستری کاملا امروزی بدنه سازی شده و این امر موجب تلطیف فضاهای شهری و تأمین آرامش روحی شهروندان در شهر کرج شده است.

وی با بیان اینکه زیبا سازی پایه های پل حصارک با اجرای نقاشی دیواری و پل سه راه گوهر دشت در مساحتی به متراژ ۴۵۰ متر مربع با تکنیک کاشی شکسته زیباسازی شده است، گفت: به منظور زیبایی ورودی شهر طرح گرافیک روی پل حامی با اجرای تکنیک کاشی شکسته در حال اجرا است.

رئیس سازمان سیما منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج توضیح داد: با توجه به تردد حجم زیادی از خودروها در ساعات شبانه روز از طریق این معبر مواصلاتی مهم در ورودی شهر، زیباسازی نمای آن با هدف ایجاد چشم انداز زیبای شهری در دستور کار اجرایی این معاونت قرار گرفته است.

به گفته بضاعتی پور زیباسازی و بهسازی فضاهای شهری اعم از نقاشی دیواری، بهسازی و نوسازی آبنمای میادین و نصب المان های جدید، نورپردازی و استقرار مبلمان شهری، یکی از دغدغه های اصلی معاونت زیباسازی است.

وی با بیان اینکه در اجرای پروژه های عمرانی شهر اکنون بیش از گذشته به اصل زیبایی پروژه توجه می شود، افزود: انتظار می رود با رواج و توسعه طرح های زیباسازی به نقاط مختلف شهر، شاهد تحولی چشمگیر در نما و چهره کلان شهر کرج باشیم.

عاقلی خبر داد؛

مناطق کم برخوردار کرج صاحب زمین ورزشی می‌شوند

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از آغاز عملیات احداث زمین های ورزشی در مناطق کم برخوردار شهر خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا عاقلی با اشاره به اهداف و سیاست های مجموعه مدیریت شهری کرج مبنی بر ارتقای سلامت شهروندان و ترویج فرهنگ ورزش، گفت: با هدف افزایش سرانه ورزشی در راستای تحقق سیاست های مدیریت شهری، عملیات احداث زمین ورزشی در مناطق ۶، ۷ و ۸ کرج آغاز شد.

او با اشاره به کمبود شدید فضاهای ورزشی در مناطق محروم شهر کرج و لزوم افزایش سرانه ورزشی در این مناطق، گفت: عملیات ساخت تجهیز زمین ورزشی در منطقه ۸ در پارک بوعلی و منطقه ۷ در پارک گل ترگس در حال انجام است و ساخت زمین ورزشی منطقه ۶ در پارک لاله در دستور کار سازمان قرار دارد.

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج با بیان اینکه این پروژه در ارتقای سطح کیفی زندگی ساکنان این مناطق به ویژه اوقات فراغت جوانان تاثیر برزایی خواهد داشت عنوان کرد: مساحت زمین های ورزشی مناطق ۷ و ۸ حدود هزار مترمربع و زمین ورزشی منطقه ۶ حدود ۷۰۰ متر مربع است که این عملیات شامل احداث دیوار دور زمین، نصب توده، روکش آسفالت، رنگ آمیزی، نصب تجهیزات ورزشی و ساخت رختکن است.

عاقلی گفت: در پارک بوعلی پس از جمع‌آوری زمین، خاکبرداری و ایجاد پی دیوار انجام شده و سنگ کاری دیوار در حال اجرا است.

او همچنین افزود: در پارک گل ترگس پس از خاکبرداری پی کنی دیوار انجام شده و خاکبرداری زمین ورزشی پارک لاله در منطقه ۶ نیز در دستور کار سازمان قرار دارد. امید است با بهره برداری از این زمین های ورزشی موجبات رضایتمندی ساکنان این مناطق فراهم شود.

یادداشت

معبرخواری در مقابل دیدگان شهرداری

مرتضی دربری

سال‌هاست شاهد دست درازی صاحبان قدرت و ثروت به منابع طبیعی هستیم و واژه‌هایی چون کوه خواری، زمین خواری و جنگل خواری همزاد رسانه‌های ما شده است.

البته گرفتار شدن متخلفان در چنگال قانون و برخورد قدرتمند سیستم قضائی کشور با متجاوزان به منابع طبیعی و بیت المال، مرهمی است بر دردهایمان. اکنون همه ایرانیان از مبارزه و برخورد با فساد آرامش خاطری پیدا کرده‌اند اما همواره هستند مواردی که به دلیل بی توجهی و عملکرد نامناسب برخی از مدیران و مسئولان منجر به دلسردی و ایجاد یاس و ناامیدی در مردم می‌شوند. در کنار تخلف‌های مذکور، معبرخواری نیز اهمیت ویژه‌ای دارد، موضوعی که در حوزه شهرداری‌ها و در مقابل دیدگان ملتا تیزبین شهرداری اتفاق می‌افتد که همواره در موضوعات برخورد با تخلفات شهری خبرساز می‌شوند. معبر خواری تخلفی است که بیشتر در زمان ساخت املاک شاهد آن هستیم؛ در این حالت معبری که متعلق به عموم شهروندان است تبدیل به ملک خصوصی زیاده خواهان می‌شود.

موضوعی که چندی پیش در یکی از شهرستان‌های استان البرز با آن مواجه شدم و فردی متخلف در ساخت ملک جدید خود که بر روی بنای قدیمی احداث شده است به معبر عمومی تجاوز کرده و یکی از افراد محلی مطلع از تجاوز به معبر، با مراجعه به شهرداری و گزارش تخلف پاسخی دریافت نمی‌کند و کارشناس شهرداری رسیدگی به موضوع را منوط به شکایت از متخلف و ارائه مدرک می‌کند که دریافت نقشه هوایی ملک مذکور از سازمان نقشه برداری با صرف هزینه و ارائه شکایت کتبی، شهروند مطلع از موضوع را با مشکلاتی مواجه می‌کند و اساسا راههای گزارش و برخورد با تخلفات را می‌بندد؛

درصورتیکه شهرداری موظف به جلوگیری از بروز تخلف و رسیدگی به گزارشات واصله است و اما تکنه جالب آنجاست که حتی وقتی با سخنی‌های موجود، شهروندی مسئولیت پذیر با ارائه دادخواست کتبی رسیدگی به تخلف احتمالی و بررسی مستندات پیش قدم می‌شود، شهرداری حتی بعد از گذشت ۳ ماه خود را ملزم به پاسخگویی نمی‌داند.

هماناگونه که مشخص است معبر در اثر تفکیک اراضی برای عبور و مرور ایجاد می‌شود و اشغال و تصرف معابر به لحاظ قانونی عملی مجرمانه بوده و مرتکب این عمل مستوجب مجازات است و بنابرین اقدام متصرف در تجاوز به معابر عمومی قابلیت صلح، پرداخت جریمه و یا اخذ مجوز را ندارد.

معابر عمومی متعلق به عموم شهروندان است و تحت هیچ شرایط و نامی امکان انتفاع شخصی و مسدود کردن معابر وجود ندارد و قانونگذار نیز در تبصره ۶ ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها صراحتا اعلام کرده که در مورد تجاوز به معابر شهری مالکین موظف هستند در هنگام توسازی بر اساس پروانه ساختمان و طرح‌های مصوب رعایت برهای اصلاحی را بکند و در صورتیکه بر خلاف پروانه ساختمان یا بدون پروانه تجاوزی در این مورد انجام گیرد شهرداری مکلف است از ادامه عملیات جلوگیری و پروانه امر را به کمیسیون ارسال کند و برای مالک پرونده کیفری تشکیل دهد.

موضوع مطرح شده با عنوان معبرخواری در بسیاری از شهرها و روستاها رخ می‌دهد و بسیار مشاهده شده که املاک ساخته شده دارای تخلف بوده و مالک با عمل غیرقانونی و تجاوز به حریم معبر عمومی موجب تضییع حقوق سایر شهروندان شده است. اما به دلایل بسیاری از جمله عدم اطلاع مالکان مجاور از تخلف صورت گرفته، عدم دسترسی به نقشه و عکس‌های هوایی قدیمی و نسبت‌های فامیلی در شهرهای کوچک، امکان طرح موضوع از سوی شهروندان امکان پذیر نیست.

با عنایت به اینکه از نظر شرعی تیز تجاوز به معابر جایز نیست و این عمل تصاحب اموال عمومی است و قانونگذار تیز در قانون شهرداری‌ها صراحتا شهرداری را مکلف به رفع موانع و تجاوز از معابر عمومی کرده است؛ شهرداری‌ها موظف هستند در زمان صدور پروانه ساختمانی و پایان کار ساختمان با توجه به اسناد موجود در شهرداری‌ها که حریم املاک را مشخص می‌کند ضمن کارشناسی دقیق به گونه‌ای عمل کنند تا ساتیمتری از اموال عمومی به تصرف متخلفان در نیاید.

شهرداری مکلف است در صورت انجام تخلف با استناد به مواد قانونی مرتبط با موضوع در قانون شهرداری‌ها و قانون مجازات اسلامی به ویژه ماده ۶۹۰ قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) که صراحتاً متجاوز به معبر عمومی را مستوجب مجازات می‌داند، نسبت به رفع تصرف از معبر عمومی، تشکیل پرونده کیفری برای مالک و همچنین شناسایی و برخورد با افراد متخلف اقدام کند.

این مهم یکی از وظایف اصلی شهرداری‌هاست و صیانت از حقوق شهروندان و پیشگیری از تخلف اصلی مهم و اساسی به حساب می‌آید. بنابراین ضروری است شهرداری‌ها در صورت گزارش تخلف از سوی هر یک از شهروندان، بدون نیاز به شاکی خصوصی اقدام کرده و با بررسی و اقدام دقیق، سریع، قاطع و اعمال قانون بدون هیچ گونه ملاحظاتی در جلوگیری از تضییع حقوق شهروندان اقدام کنند تا شاهد کاهش معبرخواری در حوزه شهری باشیم؛ هرچند در صورت عدم اقدام لازم از سوی شهرداری‌ها، پیگیری موضوع از طریق مراجع قضائی و اداری مسئول امکان پذیر است و شهرداری باید در خصوص تخلف صورت گرفته و عدم اقدام لازم و قانونی پاسخگو باشد.

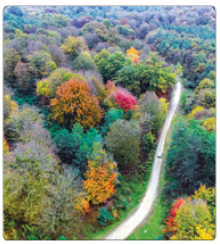
اما سوال اینجاست؛ چگونه چنین تخلف آشکاری از دیدگان مثلا تیزبین شهرداری پنهان می‌ماند؟ و یا دلیل عدم رسیدگی به پرونده‌های اینچنینی پس از گذشت چندین ماه از ارائه درخواست رسیدگی و مدارک لازم از سوی شاکی به شهرداری چیست؟

پای تخلف شهرداری‌ها در پرونده‌های مذکور وسط است یا اعمال نفوذ و قدرت متخلفان در روند رسیدگی؟

امید است برای انجام وظیفه قانونی و رسیدگی به تخلفات شهرداری‌ها پیش قدم باشند تا نیازی به طرح این موارد در رسانه‌ها نباشد.

کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم شناسی

اصرار بر نصب تله کابین در جنگل‌های ثبت جهانی شده هیرکانی ادامه دارد



سرپرست شورای عالی جنگل می‌گوید که دستگاه‌های مختلف از جمله کمیته راهبری ثبت هیرکانی در حال انجام هماهنگی‌های لازم برای مراکز بین‌المللی برای نصب تله کابین در بخشی از جنگل‌های هیرکانی هستند که ثبت جهانی شدند و چنانچه این مراکز با نصب تله کابین مخالفت کنند ما باید طرح گردشگری خود را اصلاح کنیم.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، سال گذشته ۳۱۰ هزار هکتار از جنگل‌های بکر هیرکانی در شمال کشور پس ۱۳ سال تلاش در فهرست یونسکو ثبت جهانی شدند و کشور ما موظف شد که با همکاری دیگر کشورها از این میراث جهانی بیش از پیش حفاظت کند.

اما اکنون درحالی تنها یک سال از ثبت جهانی این جنگل‌های ارزشمند گذشته است که زمزمه‌های نصب تله کابین در بخشی از این میراث جهانی به گوش می‌رسد. بسیاری از کارشناسان هشدار داده‌اند که نصب تله کابین می‌تواند این ۳۱۰ هزار هکتار را از لیست جهانی یونسکو خارج کند و لازم است که بخش‌های مختلف از جمله شورای عالی جنگل با نصب تله کابین در جنگل‌های هیرکانی مخالفت کنند. ستار یلایی؛ سرپرست شورای عالی جنگل، مرتع و آبخیزداری اظهار کرد: پیش از آنکه بخشی از جنگل‌های هیرکانی در استان گلستان ثبت جهانی شوند، مجوزهایی برای اجرای طرح گردشگری در پارک جنگلی کیودول صادر شده و موضوع نصب تله کابین نیز از پیش از ثبت جهانی جنگل‌های هیرکانی مطرح بود اما اکنون پس از ثبت جهانی ۳۱۰ هزار هکتار از جنگل‌های هیرکانی گفته می‌شود که ۹ پایه تله کابین کیودول در منطقه ثبت جهانی شده قرار می‌گیرد که این مسئله می‌تواند شاخص‌های ثبت جهانی را با تهدید مواجه کند. سرپرست شورای عالی جنگل یادآور شد: اشتباه ما از ابتدا این بود که برای بخشی از جنگل‌های هیرکانی در استان گلستان دو برنامه متفاوت - ثبت جهانی و اجرای طرح گردشگری - داشتیم، تصریح کرد: مشخص است که این دو برنامه را نمی‌توان هم‌زمان باهم اجرایی کرد و اکنون باید اشتباه خود را جبران کنیم، چراکه نمی‌توانیم به مراکز بین‌المللی بگوییم که ما اشتباه کرده ایم و برای یک منطقه، دو برنامه مدیریتی متفاوت از هم داشتیم.

یلایی در ادامه با اشاره به اینکه به‌هرحال نصب تله کابین در کیودول قرار نیست سبب قطع درختان شود، گفت: موضوع نصب تله کابین در جنگل‌های هیرکانی در دست بررسی است و کمیته راهبری ثبت هیرکانی باید قبل از صدور هر گونه مجوز هماهنگی‌های لازم را با دستگاه‌های بین‌المللی انجام دهد.

به گفته وی چنانچه موسسات بین‌المللی از جمله یونسکو مخالفت خود را با نصب تله‌کابین در جنگل‌های ثبت جهانی شده هیرکانی اعلام کنند ما باید طرح گردشگری خود را اصلاح کنیم. یلایی در پایان با تأکید بر اینکه لازم است ملاحظات جهانی در این زمینه دیده شود، تصریح کرد: این موضوع در دست بررسی است و پیش از صدور مجوزهای لازم اقدامی صورت نخواهد گرفت.

اخبار

کاهش ساعت کاری حمل و نقل عمومی متناسب با تصمیمات ستاد ملی کروناست

مشاور عالی معاونت حمل و نقل و ترافیک با بیان اینکه کاهش ساعت کاری خطوط حمل و نقل عمومی در پایتخت، در راستای مصوبات ستاد ملی مقابله با کرونا اتخاذ شده است، گفت: کاهش شیوع کرونا، همکاری همگانی را می طلبد.

به گزارش پیام آشنا، شهریار افندی زاده در این باره تصریح کرد: با توجه به وضعیت شیوع کرونا در شهر تهران که روزانه بیش از ۱۱ هزار ابتلای جدید و بیش از ۴۵۰ مرگ را رقم میزند ستاد ملی مقابله با کرونا، تصمیم بر اعمال محدودیت فعالیت برای ۳ گروه از مشاغل گرفت که بر مبنای آن از ساعت ۱۸ دیگر فعالیتی در شهر تهران انجام نشود.

مشاور عالی معاونت حمل و نقل و ترافیک گفت: متناسب با تصمیمات ستاد ملی مبارزه با کرونا مبنی بر اعمال محدودیت یک ماهه برای فعالیت مشاغل گروه ۲،۳ و ۴ به منظور جلوگیری از شیوع ویروس کرونا، کاهش ساعت کاری خطوط حمل و نقل عمومی در پایتخت از سوی معاونت حمل و نقل، ترافیک هم اجرا شد.

افندی زاده با تاکید بر اینکه در ردیف مشاغل گروه ۳ مشخصا به کاهش فعالیت مترو و حمل و نقل عمومی درون شهری اشاره شده است، گفت: ساعت کار حمل و نقل عمومی حدود ۲ تا ۵ ساعت پس از محدودیت فعالیت اعلام شده از سوی ستاد (ساعت ۱۸) در نظر گرفته شده و اکنون آخرین زمان حرکت حمل و نقل عمومی ساعت ۸:۳۰ میباشد.

بنا براعلام روابط عمومی معاونت حمل و نقل شهرداری تهران، وی با بیان اینکه همه باید در جهت کاهش شیوع کرونا و اجرای دقیق محدودیت‌ها همکاری و مساعدت لازم را به عمل آوریم گفت: معاونت حمل و نقل و ترافیک وضعیت خدمات رسانی به مسافران در تمام ناوگان را روزهای اولیه مورد بررسی قرار میدهد و در صورت نیاز به اصلاح، نسبت به تغییر مجدد زمان و نحوه ی سرویس رسانی اقدام خواهد شد.

انتقاد محیط زیست تهران از حذف سهم محیط زیست از عوارض آلایندگی

در پی تصویب طرح یک‌فوریتی در مجلس شورای اسلامی برای حذف سهم صندوق ملی محیط زیست از عوارض آلایندگی که در قانون بودجه ۹۹ مصوب شده بود، مدیرکل حفاظت محیط زیست استان تهران ضمن انتقاد از این طرح گفت: عوارض مربوط به آلایندگی حتما باید در جهت رفع ضرر هایی که به محیط زیست و سلامت مردم وارد شده است هزینه شود و نه برای اموری که هیچ ربطی به مسایل زیست محیطی ندارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، بر اساس قانون بودجه سال ۹۹ بنا شد که از ابتدای سال جاری ۳۵ درصد از یک درصد عوارض آلایندگی که پیش از این به حساب شهرداری‌ها و دهیاری‌ها واریز می‌شد به صندوق محیط زیست برای کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی و جلوگیری از تخریب محیط زیست اختصاص یابد اما نمایندگان مجلس شورای اسلامی شش مهرماه یک فوریت طرحی را تصویب کردند که در صورت نهایی شدن آن کل یک درصد از درآمد عوارض آلایندگی‌ها به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اختصاص پیدا می‌کند و دیگر ۳۵ درصد از آن به صندوق محیط زیست پرداخت نخواهد شد.

سعید محمودی ضمن بیان اینکه ما و فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی پیگیر حل کردن موضوع حذف سهم محیط زیست از عوارض آلایندگی هستیم، گفت: ما نه تنها منتقد تصمیم نمایندگان مجلس مبنی بر عدم تعلق ۳۵ درصد از یک درصد عوارض آلایندگی به محیط زیست هستیم بلکه معتقدیم که بخش اعظم و سهم بیشتری از این عوارض باید به محیط زیست تعلق گیرد تا هزینه جبران خسارت‌هایی شود که صنایع آلاینده به محیط زیست و سلامت مردم وارد کرده‌اند.

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان تهران با اشاره به اینکه جای سوال دارد که چرا نمایندگان مردم تصمیم به حذف سهم محیط زیست از عوارض آلایندگی گرفته‌اند، تصریح کرد: انتظار ما از دولتمردان و تصمیم‌گیران این است که مسائل محیط زیستی در شکل‌گیری تصمیمات مد نظر قرار گیرد و در اولاویت و محور اصلی تصمیم‌گیری‌ها باشد. اکنون بیشتر کلانشهرهای کشور دچار مشکلات زیست محیطی شده‌اند، در صورتی که با رعایت برخی مسائل می‌شد از بروز بعضی از این معضلات جلوگیری کرد.

محمودی در پایان گفت: از نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی و دولتمردان درخواست می‌کنیم که در تصمیم‌گیری‌ها درباره حذف سهم محیط زیست از عوارض آلایندگی جوانب موضوع را با نگاهی جامع‌تر بررسی کنند.

احداث مسیرهای دوچرخه سواری در پیاده‌روها غیر کارشناسی است

عضو شورای اسلامی شهر تهران گفت: اجرای مسیرهای دوچرخه سواری در پیاده روها در شهر بدون در نظر گرفتن عوامل فعال سازی آنها از نمونه موارد اجرایی ضعیف و غیر کارشناسی است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، شهربانو امانی در جلسه صبح امروز شورای شهر تهران در تذکر خود درباره توقف احداث مسیر دوچرخه در پیاده روها گفت: یکی از ضعف‌هایی که امروزه شهرداری تهران با آن مواجه است، ضعف اجرایی در پیاده سازی ایده‌هاست. ضعف اجرایی نه تنها موجب اتلاف سرمایه می‌شود بلکه خطر خدشه دار شدن اعتماد عمومی را نیز به دنبال دارد.

عضو شورای شهر عنوان کرد: اجرای مسیرهای دوچرخه در شهر بدون در نظر گرفتن عوامل فعال سازی آنها از نمونه موارد اجرایی ضعیف است و متاسفانه در حال تبدیل شدن به نماد نگاه سطحی به معضلات و راه کارهای مدیریت شهری است.

امانی افزود: فاجعه‌آمیزتر از مسیر دوچرخه بدون دوچرخه سوار، اجرای آن داخل برخی پیاده روهای شهر است که ضمن کاهش عرض مفید عابران پیاده، پای موتورسیکلت‌ها را به پیاده روها باز کرده و ایمنی عابران را به خطر انداخته است.

وی ادامه داد: یکی از مهم‌ترین دلایل ایجاد مسیر دوچرخه سواری کاهش سهم خودروهای سواری از معابر به نفع سایر وسایل حمل و نقلی است.

این عضو شورای شهر گفت: باید ضمن توقف هرگونه احداث مسیر دوچرخه در پیاده روها در کوتاه‌ترین زمان ممکن مسیرهای ایجاد شده در این محیط، از پیاده روها حذف شود. همچنین اقدامات غیرکارشناسی مشابه تحت عنوان پارکومتر در برخی مناطق شهرداری تهران دیده شده و ضروری است مطابق مصوبه شورای معاونین تا تکمیل و ابلاغ دستورالعمل پارکومتر توسط معاونت حمل و نقل ترافیک، از هرگونه اقدام اجرایی تحت عنوان احداث پارکومتر ممانعت شود.