پایانه جنوب؛ ضرورت ساماندهی یا انتقال؟



موضوع انتقال پایانه جنوب، مساله جدیدی نیست. این پیشنهاد دست‌کم از اواسط دهه ۸۰ شمسی و در دوره‌ای مطرح شد که طرح‌های بلندپروازانه‌ای برای ارتقای جایگاه تهران در مقیاس جهانی و ایجاد قطب‌های جدید فعالیت در جنوب شهر در قالب پهنه تجارت جهانی در طرح جامع، دنبال می‌شد.

در سال‌های بعد، گزینه‌هایی مانند شهر آفتاب و محدوده منطقه ۱۸ و ۱۹ برای استقرار پایانه مطرح شدند؛ اما این پیشنهادها به جابه‌جایی نهایی منجر نشدند. نهایتا در ۳۰ آبان ۱۴۰۵، نیز شهردار تهران، بار دیگر از انتقال پایانه‌های جنوب و غرب به محدوده هاب لجستیک منطقه ۱۸ سخن گفته است. تکرار این پیشنهاد در فاصله‌ای نزدیک به دو دهه، ضرورت بررسی دقیق‌تر آن را نشان می‌دهد؛ در این رابطه پرسش اصلی این است که چرا پیشنهادهای پیشین به مرحله اجرا نرسیدند و آیا شرایط امروز تهران، انتقال را به گزینه‌ای مناسب‌تر از ساماندهی پایانه در مکان فعلی تبدیل کرده است؟ محدودیت منابع مالی، ضرورت استفاده موثرتر از زیرساخت‌های موجود و توجه بیشتر به پیامدهای زیست‌محیطی و کیفیت زندگی شهری، از جمله عواملی هستند که ارزیابی دوباره گزینه‌ها را ضروری می‌کنند.

پایانه جنوب در بستر تحولات منطقه ۱۶

منطقه ۱۶ زمانی که در حاشیه تهران قرار داشت، میزبان کارخانه‌ها، انبارها، سیلوها، بارانداز‌ها و فعالیت‌های پشتیبان حمل‌ونقل و توزیع کالا بود. با گسترش شهر، منطقه از نظر کالبدی به تهران پیوست؛ اما بخشی از ساختار فعالیتی آن همچنان متاثر از نقش صنعتی و پیرامونی گذشته باقی ماند. بخشی از اراضی صنعتی نیز به کاربری‌های دیگر، از جمله مسکونی، اختصاص یافتند؛ اما عدم تعادل میان سکونت، اشتغال و خدمات همچنان مشکل‌زا است.

پایانه جنوب یکی از عناصر مهم و البته مساله‌ساز این منطقه است. ترددا تویوس‌های بین‌شهری و خودروهای وابسته، فشار بر شبکه معابر، آلودگی هوا و صوت، اختلال در حرکت پیاده و کاهش کیفیت محیط زندگی از پیامدهای استقرار آن در بافت شهری هستند. محصوربودن مجموعه نیز در بخش‌هایی از محدوده به ضعف ارتباط پایانه با بافت پیرامونی دامن زده است. بااین‌حال، مشکلات منطقه ریشه‌هایی فراتر از پایانه دارند و با انتقال یک مجموعه مسافربری به‌تنهایی برطرف نمی‌شوند.

ظرفیت مکانی پایانه: مزیتی قابل تامل

در کنار پیامدهای ذکرشده، موقعیت پایانه جنوب از ظرفیت‌های حمل‌ونقلی قابل توجهی برخوردار است. مجاورت با ایستگاه و اراضی راه‌آهن تهران، دسترسی به خط یک مترو و شبکه اتوبوسرانی، امکان پیوند سفرهای بین‌شهری و درون‌شهری را فراهم می‌کند. همچنین، در ارزیابی آینده این محدوده باید ارتباط آن با توسعه آتی مترو (خط ۸) نیز به‌عنوان یک فرصت مهم در نظر گرفته شود. بنابراین، پایانه می‌تواند فراتر از یک محل توقف و اعزام اتوبوس، به مرکزی برای تبادل میان شیوه‌های مختلف جابه‌جایی ارتقا یابد؛ البته تحقق این ظرفیت به اصلاح دسترسی‌ها، مدیریت ورود و خروج اتوبوس‌ها و بهبود ارتباط پیاده با ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی وابسته است.

تجربه پایانه Port Authority در نیویورک نشان می‌دهد که حل مسائل پایانه‌های بزرگ شهری الزاما به معنای انتقال آنها نیست. در این پروژه، پایانه در مکان فعلی با مجموعه‌ای جدید جایگزین می‌شود و با پیش‌بینی تاسیسات مستقل توقف اتوبوس‌ها، فضاهای تجاری و فضای عمومی سبز، ضمن حفظ عملکرد حمل‌ونقلی، آثار آن بر معابر کاهش یافته و ارتباطش با محیط شهری بهبود می‌یابد.

ساماندهی فعالیت‌ها، نه حذف یکپارچه آنها

مساله منطقه ۱۶ صرفا به پایانه مسافربری محدود نمی‌شود؛ انبارداری، بارانداز‌ها و توزیع کالا نیز بخشی از ساختار اقتصادی و حمل‌ونقلی مساله‌ساز آن هستند. نیاز شهر به زیرساخت‌های جابه‌جایی مسافر و کالا، حذف یکپارچه این فعالیت‌ها را منتفی می‌کند. تجربه برخی شهرهای اروپایی، از جمله آمستردام هم نشان می‌دهد که مدیریت هوشمند جریان کالا و تجمیع محموله‌ها می‌تواند آثار ترافیکی و زیست‌محیطی لجستیک شهری را کاهش دهد.

البته این رویکرد به معنای حفظ همه فعالیت‌ها در مکان فعلی نیست. باید میان فعالیت‌های ضروری و قابل‌سازگارشدن با محیط شهری و فعالیت‌های ناسازگار، بر اساس تبعات آنها، تمایز قائل شد. گروه نخست با نوسازی تجهیزات، مکانیزه‌شدن و مدیریت هوشمند سامان می‌یابند و برای گروه دوم باید مکان مناسب‌تری در نظر گرفت. در عین حال، بهره‌برداران نیز باید در قبال پیامدهای فعالیت خود مسوولیت بپذیرند و در بهبود محیط پیرامونی مشارکت کنند؛ چراکه بهره‌مندی از مزایای استقرار در شهر، مستلزم پذیرش هزینه‌ها و مسوولیت‌های آن است.

قوه قضائیه به ماجرای آلودگی هوای تهران وارد شد

پیگیری سوخت‌های آلاینده

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، در روزی که باد به داد پایتخت‌نشینان رسید و شاخص کیفیت هوا از مرز قرمز به مرز زرد یعنی قابل قبول رسید، سخنگوی قوه قضائیه از پیگیری کیفیت سوخت توزیعی در جایگاه‌ها خبر داد. براساس آخرین سیاهه انتشار تهران که به سفارش مدیریت شهری تهیه و پارسال منتشر شد، خودروهای شخصی سهمی ۱۶ درصدی از کل آلاینده‌های هوای پایتخت دارند. درواقع سهم منابع متحرک، از کل آلاینده‌های تهران به ۴۰ درصد می‌رسد که ۱۸ درصد آن مربوط به خودروهای دیزلی است و موتورسیکلت‌های نیز سهمی حدود ۶ درصدی دارند. همچنین گفته می‌شود که ۱۳ درصد از کل آلودگی هوا توسط نیروگاه‌ها متصاعد می‌شود.

در این شرایط سخنگوی قوه قضائیه از پیگیری کیفیت سوخت توزیعی در جایگاه‌ها، اجرای طرح کاهش انتشار بخارات بنزین، معاینه فنی موتورخانه‌ها، نظارت بر مراکز معاینه فنی و توسعه حمل‌ونقل عمومی با کیفیت و همچنین بازدید میدانی از نیروگاه‌ها، کارخانه‌ها، واحدهای صنعتی و سایر مراکز آلاینده و مقابله با متخلفان خبر داده است. قرمز شدن شاخص کنترل کیفیت هوای تهران در روز دوشنبه ۲۴ آبان باعث شد تا کمیته اضطرار تصمیم به اجرای طرح زوج و فرد از در منزل برای روز چهارشنبه و پنج‌شنبه بگیرد؛ با وجود این، با وزش باد که سازمان هواشناسی نیز آن را پیش‌بینی کرده بود، شاخص کنترل کیفیت هوای تهران در عصر روز سه‌شنبه به ۱۰۰ و در ادامه ۹۳ یعنی قابل قبول برای همه گروه‌ها بازگشت.

برخورد با متخلفان آلودگی هوا

به گزارش میزان، سخنگوی قوه قضائیه، روز گذشته در نشست خبری درخصوص «قانون هوای پاک و مسوولیت دستگاه‌ها و سازمان‌های مسوول در اجرای این قانون» اظهار کرد: قانون هوای پاک تکالیف بسیار خوبی در این زمینه مطرح کرده و مساله هوای پاک مربوط به حقوق عامه و صیانت از حقوق عامه است. وی با اشاره به پیگیری دادستان‌ها به‌ویژه در شهرهای بزرگ و کلان‌شهرها، گفت: در دادستانی تهران اقداماتی انجام شده است؛ چرا که بیشترین مشکل را در تهران داریم و آلودگی هوا و آلایندگی‌های زیاد مردم عزیز تهران را اذیت می‌کند.

سخنگوی قوه قضائیه نخستین اقدام را تشکیل کارگروه تخصصی با حضور ۲۸ دستگاه اجرایی از جمله سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت بهداشت، سازمان هواشناسی و سایر دستگاه‌های مرتبط عنوان کرد و افزود: در این کارگروه قانون هوای پاک و موضوعاتی مانند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، از رده خارج کردن خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده، توسعه حمل‌ونقل برقی، کیفیت سوخت و تامین اعتبارات مورد نیاز دستگاه‌ها به‌صورت مستمر در این کارگروه دنبال می‌شود. کاظمی با اشاره به بازدیدهای میدانی و نظارت بر منابع آلاینده تصریح کرد: بازدید میدانی از نیروگاه‌ها، کارخانه‌ها، واحدهای صنعتی و سایر مراکز آلاینده در دستور کار قرار دارد و وظایف قانونی مسوولان این مراکز نیز بررسی می‌شود و با دستگاه‌ها و مسوولان متخلف برخورد قانونی لازم صورت می‌گیرد.

ثبت بین‌المللی بیش از ۱۰۰ منطقه در ایران برای تماشای پرندگان



مدیر انجمن پرنده‌نگری و پرنده‌شناسی طرلان با اشاره به ظرفیت‌های ایران برای توسعه پرنده‌نگری گفت: این فعالیت علاوه بر فراهم کردن فرصتی برای لذت بردن از تماشای پرندگان می‌تواند نوعی بهره‌برداری خردمندانه و پایدار از طبیعت و بخشی از گردشگری حیات وحش باشد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، ۲ آذرماه در تقویم کشورمان به‌عنوان روز ملی پرنده‌نگری نام‌گذاری شده است؛ مناسبتی برای توجه بیشتر به پرندگان، شناخت گونه‌های مختلف و معرفی ظرفیت‌های طبیعی ایران در این حوزه.

پرنده‌نگری در سال‌های اخیر از یک فعالیت صرفا مبتنی بر تماشای پرندگان فراتر رفته و به تجربه‌ای برای شناخت زیستگاه‌ها، رفتار و الگوهای مهاجرت آن‌ها تبدیل شده است. ایران نیز به دلیل تنوع زیستگاهی و قرار گرفتن در مسیر مهاجرت پرندگان، ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه این فعالیت دارد.

علیرضا هاشمی- مدیر انجمن پرنده‌نگری و پرنده‌شناسی طرلان - در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به نام‌گذاری ۲ آذرماه به‌عنوان روز ملی پرنده‌نگری اظهار کرد: در سطح جهانی دو مناسبت در بهار و پاییز برای پرندگان مهاجر در نظر گرفته شده است که هدف از آن‌ها ایجاد صدایی واحد در سراسر جهان برای حفاظت و آشنایی بیشتر مردم با پرندگان است. این دو مناسبت به دلیل تفاوت فصل‌ها در نیمکره شمالی و جنوبی در دو زمان مختلف برگزار می‌شوند تا کشورهای هر دو نیمکره بتوانند در این فعالیت‌ها شرکت کنند.

وی افزود: در این مناسبت‌های جهانی، هر سال شعار مشخصی انتخاب می‌شود و کشورهای مختلف همزمان فعالیت‌های آگاهی‌بخش و حفاظتی انجام می‌دهند تا ارزش پرندگان و ضرورت حفاظت از آن‌ها را بهتر معرفی کنند.

هاشمی با بیان اینکه چند سالی است روز ملی پرنده‌نگری از سوی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در کشور اعلام شده است، گفت: بهتر بود این روز با یکی از مناسبت‌های جهانی مرتبط با پرندگان همزمان باشد چراکه در این صورت می‌توانستیم قابلیت‌ها و ارزش‌های کشورمان را در زمینه پرنده‌نگری و تنوع پرندگان به‌ویژه برای گردشگران بین‌المللی بهتر معرفی کنیم. در روزهای غیر از مناسبت‌های جهانی نیز اخبار و فعالیت‌های مرتبط با این حوزه کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد البته اصل نام‌گذاری روز ملی پرنده‌نگری اتفاق مثبتی است اما اگر این مناسبت با روز جهانی هماهنگ باشد، می‌تواند از پراکندگی فعالیت‌ها و دیدگاه‌ها جلوگیری کند و تأثیر گذاری بیشتری داشته باشد.

آگهی برگزاری انتخابات پنجمین دوره هیأت مدیره سازمان نظام مهندسی معدن استان البرز (نهمین دوره کشوری)

به اطلاع عموم اعضای سازمان نظام مهندسی معدن استان البرز می‌رساند که مجمع عمومی انتخابات اعضای پنجمین دوره هیأت مدیره استان البرز از ساعت ۹ تا ۱۶ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۵/۱۲/۱۳ در محل دفتر سازمان نظام مهندسی معدن استان البرز به آدرس کرج – گلشهر خیابان درختی بعد پارک عطار ساختمان گارنت پلاک ۲۷۲/۱ طبقه ۶ واحد ۶۰۵ برگزار خواهد شد.

اعضای سازمان استان می‌توانند برای اطلاع از جزئیات بیشتر با سازمان استان تماس گرفته و داوطلبان عضویت در هیأت مدیره می‌توانند برای تکمیل فرم داوطلبی از تاریخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۹ حداکثر تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۵/۱۰/۰۷ شخصاً به دفتر سازمان نظام مهندسی معدن استان البرز مراجعه کنند.

جهت اطلاع بیشتر مراجعه به وبسایت: http://alborz.imeo.ir

رییس هیات اجرایی انتخابات پنجمین دوره سازمان نظام مهندسی معدن استان البرز
عباس ابراهیمی بسابی