



نگین بهار ازلی

به بیان دهانه روی معماری بیگانه در روند اخیر ساخت و ساز تو را که خانه نئین است...

هندونه نفت اندازی همی آموخت حکیمی گفت ترا که خانه نئین است بازی نما این است. گلستان سعیدی

دنیاله روی کور کورانه و به دور از آگاهی و از روی خودباختگی، از عوامل اصلی رگود و ایستایی است و هر جا که چنین مسئله ای رخ دهد، دلیلی بر به کار گرفتن اندیشه و جوشش فکر، باقی نمی ماند؛ دنیاله روی بی اندیشه با سرسپردگی نابخردانه، راه شکوفایی عقل را بر خود می بندد و در تنگنای چارچوب فکری دیگران به بند می افتد و توان بروز در افق های تازه و روشن و دلخواه را از کف میهد.

داستان معماری ایران داستان عجیبی است؛ به قولی، بعضی این روزها آنچنان مشتعلند که نمی دانند چه چیز را از دست داده اند و چه چیز را نگاه داشته اند...

البته از تاریخ نباید غافل بود. اگر ما مسیر تحولات معماری ایران را مورد بررسی قرار دهیم، به وضوح خواهیم دید که معماری ایران تا دوره قاجار همواره ارائه دهنده نوعی فرهنگ معماری نوعا متعالی، به جهان معماری بوده، تا اینکه با روی کار آمدن سلسله قاجار این امروز به روز کم رنگ تر شد.

پادشاهان قاجاری با سفر به ممالک غربی شیفته و دلباخته معماری تجلی آن دیار گشته، بصورت بی پایه و ناصحیح دست به تقلید از معماری آنان زدند و معماران را بر آن داشتند تا عناصر معماری آن دیار را از نو بسازند و معنای مفنی آکنند.

پس از دوران قاجار، در دوره پهلوی اول و دوم اقداماتی نامناسب در راستای هویت بخشی به معماری ایران صورت گرفت که این اسلوبها نهایتاً موجب تفرقه جوامع شد.

هنر معماری با تمام ابعاد یک جامعه نظیر توده مردم با آرا و عقاید گوناگون، اقتصاد، فرهنگ و... سرو کار دارد به همین دلیل نیز دولتمردان و معماران غربی پوسته تاریخی شهر را حفظ می کنند و در ورای آن، دست به تغییر و تحول در نوسازی میزنند. حال آنکه در تبریز، بسیار دیده شده که مکان های تاریخی نیز قدامت بخش و نوسازی های جدید پیشوند.

سرگشتگی میان گذشته و حال و سنت و نوگرایی که تبدیل به مشکل عام و لاینحل جوامع شرقی (چه بسا به سبب غنای گذشته) شده، شرایطی را بر جامعه حکمفرما کرده که معماری اثر در طیفی میان شبیه سازی نمادین از معماری گذشته تا نوعی مقلد جملگی آخرین تحولات غربی قرار می گیرد.

دامنه این تقلید گرایی به حوزه آکادمیک معماری نیز سرایت کرده، چهره ای به ظاهر پیشرو به خود گرفته است. چهره ای که با توسل به هیاهوی مباحث نظری، راه را بر هر گونه نوآوری آره و به سوی حقایق و شرایط اجتماعی مان دارد آسود می کند. در زمانی است که رابطه متقابل مردم و معماری در این مرز و بوم روبه سستی پهلشت.

تنها هنر معماری ایرانی اسلامی اصیل در دست شناخته نمی شود، بلکه طراحان، معماران و دیگر فعالان صنعت ساختمان به دلیل بیگونی نظیر راحت طلبی در روند کار، کسب سود و منفعت بیشتر، به نوبت علم کافی و... به نوعی گره بر داری ناقص از فرهنگ غرب و سبک های معماری کشورهای بیگانه روی آورده اند. (غافل از اینکه در خود به اصطلاح غرب نیز این نوع معماری نماینده اقلیت است غالب مبادود.)

نبود قوانین و مقررات مدون و جامع و نهادی مقتدر که آنها را اجرایی سازد، خود مزید بر این علت شده است؛ چنانچه در حال حاضر، در ارتباط با حل این مشکل، هیچ اقدام موثری نمیتوان انجام داد.

گسست میان مردم و معماری، خسارات و تبعاتی دارد که از دو روی قابل بررسی است؛ اول آنکه مردم جدا از آراک هنری و معماری، در نبود آثار آرازی رزق، در ساختمان و تولید فرمایه ای راه به عنوان اکثر معماری می پذیرند، به آن دل می بندند و در آن زندگی می کنند. دوم آنکه معماری بریده از مردم در حصار تنگ محافل و مکتوبات تخصصی، گرفتار شده و از طریق سرگرم شدن در مباحث و گفت و گو های روشنفکرانه و گاه انحرافی، رسالت و مسئولیت خود آگویی معماری برای مردم است و نه صرفا برای محلات و توریست های زر زورسوزن فراموش می کند.

معماری امروز، نقطه اتکای روشنی (ایدئولوژی یک، سیاسی، اقلیمی و...) ندارد و عمدتا به تقلید از بیگانه و با پاسخ گوئی به علایق و سلیقه های تربیت یافته قشرهای مختلف استفاده کننده، اکتفا می نماید؛ آنچنان که در آثار معماری معاصر، به جز موارد معدود و انگشت شمار، اثری در بارز شکل قابل بحثی نمی شود.



سردبیر هفته نامه «پدیده شهر» مطرح کرد:

نطق های آتشین بی حاصل

افزایش نارضایتی از نجفی میان اعضای شورا سردگمی شورا در مواجهه با آقای شهردار

ابلاغ سیاست های تکراری و شعاری الزامات بودجه سیاست هایی که جدی گرفته نمی شود

بودجه ۹۷ شهرداری بلا تکلیف میان بر نامه دوم و سوم

نماینده هایی که بر اساس شایستگی انتخاب نمی شوند

یک بام و دو هوای آقای نماینده

از جلب اعتماد شهروندان تا معرفی برادر به عنوان نماینده شورا

چهره های «مؤثر» جلسه نوزدهم شورا



سالاری



مسجد جامعی



نژاد بهرام



فراهانی



علیخانی

ساختاری در این مدل از انتخاب ها وجود دارد. اول بسیاری از این «جامع» و ساختارهای تصمیم گیری سالها در شهرداری وجود دارد. اما در خصوص «تاکار آمدی و عملکرد» آنها مطالعه ای صورت گرفته است. نائبا، اعضای شورا بر اساس «میزت نسبی و تجربه فردی» برای این عضویت که در نظر غرای خود در ابتدا جلسه خواهان جلب اعتماد مردم شده بود. برای «کمیت فعالیت های قرآنی شهرداری» بود، گرچه شورا با یک اقدام اصولی به روی رای نداد. اما این مساله نشان داد که معیار «اعضاء» با کارکرد مفید و قابل قبول:

این است که برنامه سوم توسعه را بنویسد و برنامه دوم توسعه (تهیه شده توسط مدیریت قبلی) را قبول نداشتند و از طرفی بر اساس آمارهای موجود بین ۵۰ تا ۷۰ درصد برنامه دوم عمل محقق نشده است. در نتیجه معلوم نیست که شورا منتظر نوشتن برنامه سوم می ماند یا اینکه بر اساس برنامه دوم با آن مشکلات گفته شده عمل میکند؟

خصوص این بند که پیشتر بن زمان را به خود اختصاص داد (۵۶ درصد) نشان می دهد که شورا در این بخش دچار سردرگمی است.

از عملکرد نجفی شهردار تهران در میان اعضا شورا در صورت تداوم روند کنونی در انتصابات، رو به تازید است، گرچه هنوز برخی اعضا همچنان به وی شایستگی دارند.

خروجی نوزدهمین جلسه ی شورا (مورخه ۱۴ آبان) که بلافاصله بعد از جلسه موسوم به «هم اندیشی» نشست غیر علنی و غیر رسمی اعضا قبل از شروع جلسه رسمی تشکیل شد. علیرغم مطرح شدن موضوعات هیجانی و تند، چندان ملموس و قابل ارزیابی نبود. مبنای استدلال های قضاوت فوق در زیر می آید.

پایگاه اطلاع رسانی انجمن علمی اقتصاد شهری ایران

تجربه هوشمند سئول برای حل چالش ترافیک



ناحیه پایتختی سئول ۲۵ میلیون نفری که معادل نیمی از جمعیت کره را در خود جای داده است، می‌توانست به یک پدیده ترافیکی تبدیل شود اما مسئولان شهری سئول توانستند با استفاده از مترو و انتخاب مسیرها خودروها بر اساس اطلاعات زنده ترافیکی بهترین و پیشرفته‌ترین سیستم حمل و نقل شهری را تدوین کنند.

مسئولان سئول نه به فکر طبقاتی کردن بزرگراه‌های خود افتادند و نه منوریل‌های متعدد ساختند تنها اقدامی که به کمک حمل و نقل این کلانشهر آمد مترو و انتخاب مسیر آنلین به همراه بلیط‌های الکترونیکی بود. در سال ۲۰۰۴ میلادی مقامات کره جنوبی با کمک شهرداری سئول طرحی برای ساماندهی حمل و نقل درون شهری سئول در نظر گرفتند. در راستای اجرای این طرح خطوط ۹ گانه متروی سئول اکنون به عنوان یکی از بهترین و پیشرفته‌ترین سیستم‌های موجود برای مدیریت و نظارت بر حمل و نقل شهری شناخته می‌شود. بلیط‌های هوشمند متروهای سئول اکنون شمار استفاده کنندگان از خطوط مترو را ثبت می‌کند. این در حالی است که حسگرهایی نیز در خیابان‌ها و بزرگراه‌ها نصب شده‌اند تا تصویری روشن از تعداد خودروها در خیابان‌ها به دست دهند.

از سئو دیگری از راه‌های که اکنون در سئول مورد استفاده قرار می‌گیرد طرح انتخاب مسیر خودروها، قطارهای دورن شهری و اتوبوس‌ها به طور زنده و بر اساس اطلاعات ترافیک پیش در لحظه است. با این حال به نظر می‌رسد یکی از چالش‌های پیش روی مقامات سئول تغییر رویکرد شهروندانی است که به استفاده از خودروی شخصی به جای سیستم حمل و نقل شهری عادت کرده‌اند.

موج مهاجرت و رشد اقتصادی عواملی بودند که از دهه ۱۹۵۰ میلادی تاکنون باعث افزایش جمعیت پایتخت کره جنوبی شده‌اند. جمعیت کنونی سئول و حومه ۲۵ میلیون نفر تخمین زده می‌شود. رقمی که برابر با حدود نیمی از کل جمعیت کره جنوبی است. مانند بسیاری از شهرهای جهان با افزایش جمعیت سئول راه‌ها و جاده‌های بیشتری در این شهر ساخته شد و پایتخت کره جنوبی وسیع‌تر شد.

میزان خودروها در خیابان‌های سئول در سال ۲۰۱۷ حدود ۵۰ برابر شمار خودروها در خیابان‌های پایتخت کره جنوبی در دهه ۱۹۷۰ میلادی است. بل‌های شهری چند خطه در مرکز این شهر اکنون خودمانی می‌کنند. ساماندهی حمل و نقل درون شهری موضوعی است که در بسیاری از کشورهای جهان به مهمترین معضل حوزه شهری تبدیل شده است. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۴۵ بیش از شش میلیارد نفر از ساکنان کره زمین ساکن شهرها خواهند بود.

ایستاد

دانلود رایگان اپلیکیشن کتاب‌خوان «نشر چشمه»

از این پس کتاب‌های «نشر چشمه» را به صورت نسخه الکترونیک بخوانید. بنابر اعلام انتشارات نشر چشمه این اپلیکیشن از ویژگی‌های خواندن کتاب الکترونیک بدون نیاز به اینترنت، مطالعه رایگان نسخه‌های نمونه تمام کتاب‌ها قبل از خرید، امکان آرشیو کتاب‌ها توسط کاربر، امکان خرید آرای از سراسر دنیا، امکان گفتگو درباره کتاب‌ها در لایه‌های صفحات کتاب‌ها، مطالعه گروهی بر خوردار است. همچنین این اپلیکیشن امکان تنظیمات خاص کتابخوان مانند هایلایت و حاشیه‌نویسی، تغییر فونت، رنگ پس‌زمینه، نور صفحه، اندازه حروف و فاصله خطوط و امکان گوش دادن به کتاب‌ها صوتی را به خوانندگان می‌دهد.

سر دبیر هفته نامه «پدیده شهر» مطرح کرد:

۲۰ جلسه گذشت سود شورای شهر برای تهرانی‌ها چه بود؟

آزمون و خطای شورایی‌ها در قانونگذاری

هزینه‌ای که پایتخت برای آموزش قانونگذاری می‌پردازد

تذکرات مفید شورا؛ از تذکره به وزارت صنعت

تأهشدار در خصوص خشک شدن درختان باغ اوقاف

تقدیر از پذیرفتن اشتباه

از سوی شورایی‌ها_ جلسه‌ای که هزینه‌هایش بر باد رفت

چهره‌های «مؤثر» جلسه بیستم شورا



خداکرمی



زاده‌برام



خلیل آبادی

بلکه قانونگذاری حرفه‌ای و متناسب با اولویت‌ها و نیازهای واقعی شهر می‌باشد. به جز مطالب مطرح شده توسط «سالاری» و «مسجد جامع» بقیه موضوعات مطرح شده در این بخش قابلیت ارزیابی نداشت.

ج: بررسی اعتراض فرمانداری به مصوبه جلسه سیزدهم شورا! (مصوبه الزام شهرداری به ساماندهی و واگذاری حق بهره‌برداری املاک و اراضی غیر منقول به اشخاص حقیقی و حقوقی) بر اساس قانون، فرمانداری به عنوان تنها نهاد ناظر می‌تواند به مصوبات شورا ایراد قانونی وارد کرده و برای اصلاح به شورا بازگرداند. شورا در سیزدهمین جلسه خود مصوبه فوق را با رأی شکستنده‌ای تصویب کرد. در همان زمان حقیق در یادداشتی نوشتیم که چنانچه شورا برای واگذاری املاک به نهادها، افراد و موسسات برای خود در قالب ارائه «طرح» یعنی پیشنهاد توسط اعضا، رتبی قابل شورش، شورا را در زندان افکار عمومی در مظان اتهام قرار خواهد داد و از طرفی دولت در اجرام محسوب می‌شود.

خوشبختانه فرمانداری در اقدامی دقیق این مصوبه شورا را رد کرد. در این جلسه، شورا اشتباهات خود را پذیرفت. نفس پذیرش اشتباه توسط شورا اقدام مناسبی است، اما این مسئله نشان می‌دهد که شهر در حال هزینه دادن برای «آزمون و خطا» در قانونگذاری توسط شورا است.

بنابراین بر اساس منطق ارزشگذاری، هزینه تولید این کالا (مصوبه) در جلسه قبل محاسبه شده و در نتیجه زمان اختصاص یافته به آن در جلسه امروز قابل ارزیابی مجدد نمی‌باشد (حتی تمهیل هزینه مجدد نیز محسوب می‌شود).

د: اعضا با کارکرد «مفید و قابل قبول» خلیل آبادی، زاده‌برام و خداکرمی (به دلیل تذکرات ارائه شده در صحن)

نسبتاً قابل قبول، کالای قابل عرضه‌ای ارائه نکرد (فاقد خروجی ملموس و قابل ارزشگذاری).

در زیر به چرایی نمره دهی فوق می‌پردازم:

الف - تذکرات: (۱۰ دقیقه)

تذکره زاده‌برام: «اعتراض به تخریب و خشک شدن درختان باغ اوقاف در محله «اراج» منطقه یک، تذکره خداکرمی: «اعتراض به بلاتکلیفی طرح جاگزینی موتورسیکلت‌های برقی به جای بنزینی و نهایتاً تذکره میراثی» خلیل آبادی «در خصوص خانه «خازن الملک» قابلیت ارزیابی نسبی داشتند.

ب - گزارش رئیس اتاق اصناف تهران (۵۰ دقیقه)

یکی از محورهای که شورای پنجم در برخی جلسات علنی مورد توجه قرار داده، حضور مقامات دولتی و چهره‌ها در صحن شورا بوده است. در این جلسه رئیس اتاق اصناف تهران «آماهایی از تعداد صنوف موجود در سطح ملی و تهران ارائه کرد و در پایان سخن خود تقاضای مساعدت از شورا داشت.

گرچه نفس حضور یک نهاد غیر دولتی برای اولین بار در شورای مردم شهر تهران، یک ابتکار بدیع و قابل دفاع از سوی رئیس شورا می‌باشد، اما جنس و کیفیت موضوعات مطرح شده توسط مهمان جلسه و اعضای شورا در حد یک برنامه تلویزیونی یا یک مصاحبه ژورنالیستی ارزیابی کرد (اتفاقاً همین موضوع در «شبهه خبر» با حضور یک عضو شورا و رئیس اتاق اصناف تهران بررسی شد). صحن علنی شورا، گرچه به دلیل حضور گسترده رسانه‌های سراسری کارگزاران رسانه‌ای و تبلیغاتی وسیعی دارد، اما کار ویژه «اصلی» شورای بازی در زمین رسانه‌ها نیست.

فرد A (یک کشاورز) را در نظر بگیرید که گندم می‌کارد، سپس محصول خود را به فرد B فروخته و آن را به آرد تبدیل می‌کند، فرد C با یک نانواست آرد را خریده و تبدیل به نان می‌کند. مصرف کننده‌ی نان، آنرا به عنوان یک کالای نهایی مصرفی از نانوا یا یک قیمت معین خریداری می‌کند. این یک زنجیره ارزش است که نهایتاً به مصرف کننده می‌رسد. مصرف کننده نهایی، مجموع این ارزش افزوده‌ها را به عنوان قیمت کالا به نانوا پرداخت می‌کند. این مثال ساده اقتصادی را زدم که در قالب یک تمثیل با فرآیند قانونگذاری در شورا ای شهر مقایسه کنم.

شورا یک ساختار اداری گسترده (حدود ۴۰۰ نفر نیروی انسانی) به همراه چندین کمیسیون و کمیته در اختیار دارد تا موضوعات را فرآوری، چکش‌کاری و بهینه‌سازی کرده و به صحن علنی شورا بیاورد و بعد از رای گیری تبدیل به قانون نماید. این مسئله بدین معناست که ارزش کار شورا با قیمت کالای نهایی تولیدی آن یعنی قانونگذاری محاسبه می‌شود. وجه دیگر مسئله این است که اگر دهها ساعت سمینار، جلسه و... تشکیل و نهایتاً در صحن به خروجی مشخصی نیجامید، بدین معناست که کالایی تولید نشده است و در نتیجه ارزش قیمت گذاری ندارد.

تنها یک متغیر در مدل تمثیلی فوق وارد نشده است و آن هم «تذکراتی» است که اعضا در راستای وظیفه‌ی نظارتی خود شهرداری «حل مساله‌ای از شهر» «هدف قرار دادن مشکلات اختصاصی قانونی» «ناظر به طرح مسئله و مشکلی در شهرداری» «حل مساله‌ای از شهر» «هدف قرار دادن مشکلات واقعی مردم» و «مبارزه با فساد و رانت» باشد.

با این مقدمه، اگر جلسه بیستم شورا را (مورخه ۱۶ آبانماه) بر اساس معیار فوق مورد قضاوت قرار دهیم، به جزء «سه تذکره

رابطه اطلاع رسانی انحصاری
علمی اقتصاد شهری ایران

بی استرس ترین شهر دنیا راهی که اشتونگارت پیمود



اشتونگارت آلمان به عنوان بی استرس ترین شهر دنیا شناخته شده است. شهری که مساحت آن به جای خودروها به آدمها اختصاص یافته و در آن خیابانهای بدون تردد در وجود دارد. زمانی که مدیریت شهری این شهر آرام نشان می دهد توسعه حمل و نقل عمومی به گونه ای که رعایت شهروندان برای استفاده از خودرو شخصی برانگیزه نشود. مهمترین موفقیت فریتز کوهن شهردار این شهر عنوان شده است. کوهن که در خیابان مصاحبه می کند معتقد است به قدری زیرساختهای شهری در این کشور مناسب طراحی شده که همه تغییرات جدید در آمیزه ای با شرایط گذشته و موجود تدوین می شوند و ایجاد دستگاههای جانوری، توجه به زیبای بصری مثل پوش سفید سبز و همچنین طراحی مسیر دوچرخه سواری از جمله تغییرات ایر شهر آلمانی است.

فریتز کوهن شهردار اشتونگارت آلمان می گوید: وقتی درباره اشتونگارت صحبت می کنیم در واقع درباره شهری سخن می گوئیم که روند ساخت عناصر شهری آن از مدت ها قبل آغاز شده و حالا به نقطه ای رسیده که باید برای بهبود زیرساختها و کیفیت هر چه بهتر زندگی شهروندان فکر کرد. کیفیت زیرساختهای ایجاد شده در اشتونگارت بسیار عالی است و ما در برنامه های خود برنامه اصلی را تغییر ندادیم بلکه با نگاه به آنچه شهر بر پایه های شکل گرفته کار را دنبال کردیم. وی با اشاره به دلایل موفقیت این شهر می افزاید: برای اینکه مردم کمتر از خودروهای شخصی استفاده کنند باید دوندگاری را نظیر داشت. اول آنکه باید امکانات مربوط به حمل و نقل عمومی انقدر توسعه یافته باشد که مردم به راحتی و هر زمان که می خواهند از آنها استفاده کنند. ما در سال ۲۰۱۶ بالغ بر ۷۳ میلیون یورو تنها برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی جدید هزینه کردیم. این باعث می شود تا هم کیفیت خدمات افزایش یابد و هم گام های بزرگی در راستای کاهش آلودگی هوا برداشته شود. شهروندان نباید قید استفاده از راه آهن های درون شهری و حتی خرید بلیت از پناهگاه را به دلیل از دحام بزنند. این همیشه مدنظر باید قرار گیرد. دوم اینکه طوری برنامه ریزی شود که نیازی به استفاده از جریمه های مالی یا عوارض خیلی گران برای ورود به هسته های مرکزی شهر به خاطر استفاده از خودروهای شخصی نباشد. مردم باید خودشان به استفاده از حمل و نقل عمومی رغبت پیدا کنند. اینطوری خیلی واضح است که ترافیک هم کاهش می یابد. این شهردار موفق ادامه می دهد: باید از دانش فنی ایجاد شده در زمینه تبدیل خودروها استفاده کنیم و من از این ایده به شدت حمایت کرده ام. تحرک الکتریکی به مدت ۱۰ سال جدی گرفته نشده بود و حالا باید به سرعت به سمت کاهش پیش رفت. اگر چه قبلا چار چوب های کاری هنوز در دست ترسیم نشده بود اما وقتش فرا رسیده است. اکنون باید به دنبال ناواری ها، پروژه های اشتونگارت بود. من فکر می کنم متعلقه ما از لحاظ تکنولوژیکی و اقتصادی بهترین شرایط برای این امر است. و با اشاره به راه اندازی فاز دوم مسیر دوچرخه سواری می گوید: زمانی که می خواستیم مسیر دوچرخه را در فاز دوم بین هدف یکنگ و وانگ سازیم، مجبور بودیم فضاهای پارکینگ را کاهش بدهیم. به این خاطر اعتراضات اینچنینی بالا گرفت. اما اکنون مردم بسیار از دوچرخه سواری راضی هستند و برای تردد از دوچرخه استفاده می کنند. شما ببینید چقدر شهروندان از مسیر دوچرخه سواری در اطراف دریاچه کنستانس که یکی از محبوب ترین مسیرهای دوچرخه سواری در آلمان است، لذت می برند. ساختن مسیر دوچرخه سواری در اینچنینی نیز به عنوان یک پروژه فوری برای حمل و نقل و تردد در اشتونگارت در نظر گرفته شده است. ولی باید بر این اساس پیش رفت. این شده که مردم از تردد در شهر رضایت داشته باشند و نقش خودشان را در بالا بردن کیفیت زندگی شهری خودشان بسیار درک کنند. این یک مبارزه توزیع بین خودرو، دوچرخه و ترافیک و عابر پیاده است. کوهن خاطر نشان می کند: در همه شهرهای بزرگ، تمیزی شهر شهری پر اهمیت و در عین حال پر چالش است. به همین دلیل است که ما باید همه کارها را به گونه ای انجام دهیم که به طور قابل توجهی بهتر شود. یعنی افراد در مدیریت پسماند خوب بسیار هدفمند و همسو با اهداف زیست محیطی عمل کنند. وقتی زیاده کمتری این هم به صورت تفکیک شده تولید می شود، یعنی سراسر انجام هوا پاک تمیز و سالم می ماند. پس ما روی هانگارت کردیم. ما موفق به موفق بودیم. حالا افراد کمتری به خود اجازه می دهند که نسبت به تولید زیاده و هوا کردن آنها در هر جایی بی توجه باشند.

دکتر مجید فراهانی، عضو شورای شهر تهران:

مظلومیت مضاعف امیر کبیر



در اربعین حسینی(ع) و در حرم سرور آزادگان جهان حضرت حسین ابن علی(ع) پس از فراغت از زیارت سالار شهیدان و یاران باوفایش به دنبال مزار میرزا تقی خان فراهانی امیر کبیر نمایم که خدماتش بر کانی برای ایران عزیزمان و جوش افتخاری برای همه ایرانیان به ویژه اهالی فراهان و من کوچکتر است. این جست و جو اما به علت زین گرفتن مزار امیر در بخش زانه حرم منجر به زیارت نشد و حسرتش بر دل ماند. موقدا امیر کبیر در دست در جرحه جنوب شرقی صحن، یا حیاط مسقف شده فعلی حرم سیدالشهدا(ع)، قرار دارد که اکنون محل زیارت بانوان است، به عبارت دیگر کسانی که در صف نخست نماز جماعت، در مکان مسقف شده کنونی بايستند، موقدا امیر کبیر در موازات شان چپ آنها جای می گیرند. در حال حاضر پس از مرمت های جدید، سنگ مزاری برای امیر کبیر، روی دیوار حجره نصب شده، تا نشانی از آن بزرگ مرد باشد.

پس از دیدار با شیخ عبدالامدی کربلایی



گروه مناطق: شهردار منطقه ۲ با اشاره به اینکه زیر گذر آرش - اسفندیار ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، گفت: امیدواریم حداکثر تا ۴ ماه آینده این زیر گذر به بهره برداری برسد. مصطفی سلیمی در گفت و گو با خبرنگار شهر نوشت، با اشاره به زیر گذر آرش - اسفندیار اظهار کرد: این پروژه ۱۲۰۰ متر طول دارد و هم اکنون ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. از آنجا که بستر این پروژه آماده بوده و تنها تاسیسات آن به اتمام نرسیده است، امیدواریم تا ۴ ماه آینده شاهد بهره برداری از این پروژه باشیم.



در هنگام شب به حداقل می رسد. سلیمی ادامه داد: این تغییر کاربری ها اشتغال و تجارت را به وجود آورده اند و از سوی دیگر ترافیک و آلودگی هوا بر اثر آن ها به وجود آمده است که باید به این مسائل معضلات زیست محیطی است. که باید تا پایان سال برای آن ها برنامه ریزی کنیم. شهردار منطقه ۲ با اشاره به تغییر کاربری ها در مناطق مرکزی و پسر ترافیک تهران تصریح کرد: در این مناطق بافت های فرسوده به مرور زمان به بافت تجاری و اداری تبدیل شده است به طریقی که در طول روز تردد در این مناطق بسیار زیاد و



شهردار با امانی در گفت و گو با شهردار نوشت مطرح کرد

اعتماد عمومی به اقدامات خالصانه شهرداری در راهپیمایی اربعین



زیادی بنگار و در کنار حفظ امنیت زائران، فرهنگ عاشورایی باید نهاد خود را نشان دهد. امانی با بیان اینکه در برخی از دوره ها بودجه را دست بالا گرفتند و آن را احیف و میل کردند، عنوان کرد: این مسئله بر افکار عمومی تاثیر منفی خواهد گذاشت، شهروندان تهرانی قطعاً از به هدر دادن منابع مالی مردم چگونه نتایج می شود، گفت: انتظار داریم به عنوان یک کشور مسلمان این راهپیمایی عظیمی که با خیل جمعیت همراه است، از لحاظ دینی تاثیر

در دولت اصلاحات و زمانی که هر بشکه نفت به قیمت هشت دلار به فروش می رسید، بودجه سازمان حج و زیارت کاهش یافت اما از همت مسئولان کم نشد و هبات پزشکی و مسئولان کاروان میزان خدمات رسانانه و بهره دوری را افزایش دادند. امانی در ادامه با تاکید بر اینکه در آن سال میزان رضایت مندی زوار بیش از سالهای دیگر بود، گفت: از آنجایی که مسئولان و خادمان این زائران، داوطلبانه خدمات را انجام می دهند، کاهش هزینه ها در نتیجه بهره دوری و کیفیت خدمات رسانی هیچ تاثیری نخواهد داشت. وی افزود: امام حسین(ع) نیز سرمایه خود را برای ماندگاری اسلام در طبق اخلاص گذاشت. از این رو امید داریم که دستاوردهای راهپیمایی تاریخی و معنوی اخلاقی مداری و احترام باشد.

عضو شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه اگر اعتماد عمومی مردم نسبت به خدمات رسانانه خالصانه شهرداری افزایش یابد، در هزینه های مادی نیز صرفه جویی صورت می گیرد، خاطر نشان کرد: زمانی که شهروندان اقدامات خالصانه شهرداری و صرفه جویی در هزینه ها و منابع مالی شان را ببینند، بیش از مسئولان و خادمان شهرداری با همت عالی در سال های آینده این مسئولیت را خود بر عهده می گیرند که این امر باعث کاهش هزینه های اضافه و غیر مرتبط نیز می شود.



وقتی برای بازدید از منطقه ۱۷ تهیه گزارش، نگاه می‌کنم. نقشه شهر تهران انداختیم، منطقه را یکی از ورودی‌های اصلی شهر تهران بردارم و تصور ماتمی وارد این محله یا بازار شاه شدیم... گروهی نام برمی‌آوردیم از مملات این منطقه در قالب مملات مرموم کیت شده است، اما مرکز از مملات یا بازار شاه ورودی شهر تهران چنین منتظاری نداشته... ورودی این مملات گروه یا امکانات نداشته و فکر بسیاری از کسپه‌ها، رفاه نسبی و امکاناتی را برای مملات دیگر پایتخت به خصوص مناطق شمالی ایجاد کرده اند اما سهم خودشان از این رفاه نسبی در مد و اندازه اسفباری است. مفهوم بی عدالتی در این منطقه به خوبی مشهود است. در همین رابطه گفت و گوی کوتاهی با «صدقات پورعباس» دبیر دبیران شورایی منطقه ۱۷ انجام شده است که در پی می‌آید...

رکورد جنوب شهری تهران

تیرهای تلخ

سهم پایین شهر

اخبار محلات جنوب پایتخت تنها در حواض منعکس می‌شود!

آمار بالای آسیب‌های اجتماعی!

دبیر دبیران شورایی منطقه ۱۷ با اشاره به مشکلات متعدد منطقه تاکید می‌کند: موقعیت منطقه باعث شده است که به صورت روزانه و ثابت، شاهد مهاجرت بی‌رویه به منطقه و محلات باشیم، جمعیتی که هر روز در این منطقه شناور هستند به صورت مستقیم و غیر مستقیم مشکلاتی را برای اهالی ایجاد کرده اند. در واقع منطقه از «سلامشهر»، «قم»، «شهریار»، «کیمی آباد» و دیگر شهرک‌های اقماری ورودی به حساب می‌آید و همین مساله معضلاتی را پدید آورده است: برادران افغانی به دلیل اجاره خانه‌های پایین و ناچیز و ارزان بودن قیمت زمین‌ها، در این منطقه زندگی کرده و به توجع آن نیازمند دریافت خدماتی هستند که متناسب سطح امکانات و خدمات شهری در این محدوده بسیار محدود است. منطقه از نظر جذب افراد غیر بومی و مهاجر دچار مشکلات اجتماعی و فرهنگی بیشماری شده و کاهش سکونت افراد بومی و رفتن آنها از محله، آمار آسیب‌های اجتماعی نیز در این منطقه و محلات آن بسیار بالاست.

تنها بیمارستان منطقه

ستم کش مناطق دیگر است!

«پورعباس» با اشاره به معضل کمبود امکانات بهداشتی در منطقه یادآوری می‌کند: منطقه تنها به یک بیمارستان «رضائیان» ۸۰ تخت خوابی، مجهز بوده که با پیگیری‌های شوراییان و شهرداری، ظرفیت آن افزایش داشته و به ۱۱۰ تخت رسیده است... با این حال این حجم از تخت نیز بسیار محدود بوده و جمعیت بالایی از بیماران و متقاضیان دریافت خدمات درمانی از شهرک‌های اقماری اطراف و حتی مناطق ۱۸ و ۱۹ به این بیمارستان می‌آیند. در حالیکه ظرفیت فعلی این بیمارستان همچنان با کمبود مکان و کیفیت روبه‌رو بوده است. تمام محلات منطقه از معضل نبود خدمات بهداشتی و درمانگاهی محلی نارضی بوده و تقاضای رسیدگی دارند.



فراوانی فضاهای بی دفاع شهری!

این فعال اجتماعی با ارزیابی وضعیت امنیت محله به نکاتی اشاره کرده و تاکید می‌کند: متأسفانه تمام امنیت منطقه با یک کالتری که تعداد پرسنل و نیروهای کمی داشته و ساختمان مناسبی هم ندارد تامین می‌شود، که اگر چه خدمات خوبی ارائه داده‌اند، اما این تدابیر با توجه مشکلات امنیتی منطقه تا کافیه بوده قدرت پوشش کل منطقه را نداشته‌اند. کانکس نیروی انتظامی در چهار محله دیگر نیز جانی شده، اما تنها به یک سرزبان مجهز بوده و مدت زمان رسیدن مأموران در زمان وقوع حوادث متعدد بسیار طولانی و زمانبر است. در حالیکه امنیت اجتماعی در منطقه بنسب بسیار بالا بوده و به عنوان مثال محله «فلاح» نیز از محلات جرم خیز است، حریم خطوط راه آهن نیز با مشکلات متعددی مواجه بوده و فضاهای بی دفاع زیادی به واسطه وجود این ریل‌ها معضل ساز شده‌اند؛ گازهای موجود در محلاتی از منطقه بی‌تنبه‌ای کل منطقه را با حواشی زیادی روبه‌رو ساخته است. اما برای تامین واقعی امنیت محله اقدامی صورت گرفته نشده است. بخش اعظمی از حوادث گروگان‌گیری، سرقت، توزیع مواد مخدر و... که هر روز در صفحات روزنامه‌ها به چشم می‌خورد، همه در فضای بی‌دفاع و گازهای تارک و جرم خیز رخ داده است.

معضل پروژه‌های نیمه تمام فرامنطقه‌ای!

«پورعباس» همچنین در ارتباط با مشکلات و نیازهای عمرانی منطقه به تعدادی از پروژه‌های فرامنطقه‌ای و مهم اشاره کرده و ادامه می‌دهد: ضرورت احداث تقاطع غیر همسطح در «سه راه آذری» از جمله پروژه‌های مهم و ضروری منطقه است که نه تنها منطقه ۱۷، بلکه مناطق ۱۸ و ۱۹ را هم درگیر کرده است، همچنین همین معضل در ورودی «پایت الله سعیدی» به «مزم» نیز وجود دارد. پروژه‌های چند میلیاردی دیگری نیز در منطقه وجود دارد که از توان مالی منطقه خارج بوده و نیازمند توجه و اقدام معاونت عمرانی شهر داری تهران است.

ضرورت ایجاد انگیزه برای نوسازی بافت فرسوده

دبیر دبیران شورایی منطقه ۱۷ تهران، در ارتباط با معضل فرسودگی بافت‌ها خاطر نشان می‌سازد: منطقه با داشتن تراکم بالای جمعیت، بافت فرسوده و قدیمی زیادی داشته و در جذب تمایل صاحبان برای نوسازی و تجمیع اقدام و به‌زودی صورت گرفته نشده است. در حالیکه بیش از ۶۰ درصد منطقه بافت فرسوده محسوب شده و رئیس سابق شورایی شهر تهران هم با انجام کار کارشناسی دقیق، وجود حدود ۳۰ درصد بافت فرسوده را تایید کرده و حتی میزان ۶۰ درصدی بافت ناپایدار را نیز تایید کرده است اما هنوز هیچ اقدام عاجل و قابل توجهی در ارتباط با این مساله صورت گرفته نشده است. طرح‌های توشیحی نیز چندین امتیازی برای خانواده‌های پر جمعیت در نظر نگرفته و آنها تمایلی به زندگی در خانه‌های ۴۰-۵۰ متری ندارند.

شیرابه‌ها و بوی تعفن در منطقه!

وی در ادامه در خصوص معضلات زیست محیطی و بهداشتی منطقه نیز تاکید می‌کند: معضل جاری بودن شیرابه‌ها از سطل‌های زباله شهروندان ساکن در منطقه باعث ایجاد بوی نامطبوع و بد در سطح محلات شده و بالا بودن تراکم جمعیت نیز باعث شده است تا روزی سه نوبت نسبت به جمع‌آوری زباله‌ها اقدام شده و عدم همکاری مردم ساکن در این ارتباط، منطقه و محلات را با مشکلاتی روبه‌رو کرده است.

بعد از زلزله به داد مردم می‌رسند!

این فعال اجتماعی می‌افزاید: علاوه بر نگرانی‌هایی که در مورد مشکلات بافت فرسوده وجود دارد، کم‌عرض بودن معیار نیز معضل دیگری است که محله را در صورت وقوع حادثه دچار چالش خواهد کرد. عرض معیار منطقه در نهایت به ۶-۸ متر می‌رسد و کمتر معبری در منطقه مشاهده می‌شود که عرض بیشتری داشته باشد. به عنوان مثال معیار محله «بویذر» - «فلاحی» از وضعیت بهتری برخوردار بوده و به ۲۰ متر نیز می‌رسد، قیمت املاک در این محدوده نسبت به سایر محلات از ارزش بیشتری برخوردار است. معضل ترافیک و عدم دسترسی به معیار کم‌عرض مشکل بزرگ و مهمی است که تا به امروز به چشم نیامده است؛ تنها زمانی ممکن است مورد توجه قرار گیرد که منطقه در وضعیت بحرانی قرار داشته و زلزله آمده است که آن زمان دیگری بایده است.

مترو برای منطقه رونقی ایجاد نکرد!

وی با ابراز ناسف از اینکه وجود مترو در ضلع جنوبی منطقه هیچ سودی جز مشکلات فراوان برای منطقه نداشته است می‌گوید: فعل و انفعالاتی که مترو برای مناطق دیگر داشته، در منطقه ۱۷ بسیار ضعیف بوده است. تصور مسئولان و نماینده‌های مردم در محلات این بود که منطقه با وجود راه‌اندازی مترو، به آبادانی می‌رسد و رونق بیشتری پیدا می‌کند. اما از آنجا که راسته خط مترو، گاز و کارگاه‌های کف‌دو، صافکاری و قهوه‌خانه وجود دارد، مترو وقت و اندک‌های روزانه مردم هیچ سودی یا منفعتی برای منطقه نداشته است.

لج‌بازی راه آهن تمامی ندارد!

«پورعباس» به عدم همکاری راه آهن اشاره کرده و ادامه می‌دهد: متأسفانه هنوز سه ریل و خط آهن مربوط به تهران - تبریز فعال نبوده و یکی از آنها نیز به ندرت فعال است. شهردار سابق منطقه حریم خطوط ریلی را بونه کاری کرده و سروسامانی به این محدوده داده است که متأسفانه راه آهن در این زمینه از شهردار سابق منطقه شکایت کرده و حکمی مربوط به تخریب محدوده بونه کاری شده از دادستانی ارایه کرده است. این در حالی است که اقدام شهردار سابق منطقه با هدف افزایش سرانه فضای سبز و ایجاد یک بوستان کوچک برای اهالی بوده و درخت کاری نشده است. متأسفانه بالغ بر ۱۰ محله از محلات منطقه ۱۷، به اندازه یک متر نیز فضای سبز نداشته و این سرانه در محدوده مرکز و شمال منطقه بسیار ضعیف است.

مناطق جنوب پایتخت بی بهره از پروژه‌های کلیدی

وی در ادامه با انتقاد از عدم توجه شورایی شهر جدید تهران به اعضای شورایی ارایه تاکید می‌کند: خواست اصلی شوراییان توزیع عدالت اجتماعی در مناطق به خصوص پهنه جنوب تهران است. در واقع بعد از گذشت ۳۹ سال از پیروزی انقلاب اسلامی که وارثان اصلی آن مردم جنوب تهران بوده‌اند، حداقل سهم آنها از امکانات مربوط به حوزه شهری محقق نشده است. تمام پروژه‌های مربوط به مناطق جنوب تهران یا آورده و سودی برای شهروندان نداشته و یا به عنوان نمونه پروژه ای مثل بوستان «ولایت» نیمه کاره رها شده می‌شود. در مناطق جنوبی تهران هیچ پروژه در محور توجهی تشریف نشده و راه‌آهن در این ارتباط وجود نداشته است.

ایردات قانونی شورایی بر طرف شود!

این فعال شورایی تصریح می‌کند: اعضای شورایی شهر تهران بدانند که نمایندگان محلی مردم باهمان حکمرانان محله‌ای، در دنیا و کشورهای توسعه یافته جواب‌گاو و اقبال زیادی به این افراد شده است؛ به همین دلیل بسیاری از وظایف و مسئولیت‌ها مثل انتخاب شهرداران ناحیه، مناطق و بسیاری از مسئولیت‌های مهم دیگر بر عهده اعضای شورایی یا نمایندگان محلی گذاشته شده است در حالیکه اعضای شورایی شهر تهران روز به روز از این افراد فاصله گرفته و از تجربیاتشان بهره‌بردار نمی‌کنند؛ استفاده از تجربیات کشورهای دیگر در این زمینه می‌تواند بسیار ارزشمند باشد و اگر ساختار شوراییان را در قالب باغیالیستان یا ایرداتی روبه‌رو بوده، اصلاح و تقویت شود تا این نماینده‌های بی‌اعتمادی مردم، بیش از پیش موثر بوده و نقش آفرینی کنند.



شهر هنوز تعطیل است

«نادر و کش» از اعضای شورای ارباب محله «امام زاده حسن» که ده‌ده‌های بیشماری در ارتباط با محله داشته و معتقد است که شهر تهران، بعد از انتخابات ریاست جمهوری، تعطیل شده است در گفت و گو با خبرنگار پدیده شهر می گوید: «یکی از اصلی ترین مشکلات به خیابان «خردبیک» یا خیابان «سید جواد» سابق بر می گردد. صاحبان مغازه ها به خاطر کساد بازاری، مغازه ها را تبدیل به انباری کرده و تا دو متر از مغازه و پیاده رو را برای فروش اشغال کرد است و مأموران سد معبر شهراری هم از این فرصت استفاده کرده و از این فروشنده ها پول های زیر میزری دریافت می کنند به همین دلیل با سد معبر و دست فروشی، بر خودری صورت نمی گیرد... تنگ و پارک بودن معابر و کوچه ها باعث شده تا هیچ یک از زائران حساسی برای پارک خودروها روی این کوچه ها باز نکنند و ساعت ها دنبال جای پارک بچرخند... در عوض سرمایه گذارانی که از مشکلات و بیضاعت مالی مردم محله سوء استفاده کرده و خانه ها را با هدف تبدیل کردنشان به مغازه یا پاساژ، خریداری می کنند هم هیچ نظر یا تصمیمی برای آرامش و آسایش مردم نداشتند و اقدامی برای احداث پارکینگ نمی کنند... ماشین ها هم تلباری می شوند و ترافیکی سنگین می آفرینند... آنهم ترافیکی که نه تنها محله امام زاده حسن، بلکه ده ها محله اطراف و خیابان های اصلی یا فرعی را هم درگیر می سازد... محله ای که تنها زرق و برق بازار و مغازه هایش به چشم می خورد، امکانات رفاهی و جانبی برای ساکنان ندارد...»

موش و گر به امانان را بریده!

اهالی محل سهم خود از امکانات شهری را اصغر ازبایی کرده می گویند: «محله حتی اندازه یک باغچه نیم متر هم فضای سبز ندارد از مین خالی، راه شده و گازهای زیادی هم موجود دارد اما مشخص نیست که چرا از این امکانات بهره برداری نمی شود... انکار اهالی و ساکنان در این محله اضافی هستند و بهایی ندارند... حتی شهرداری قول و قرارهایی برای توسعه فضای سبز داده است اما تا به امروز هیچ کدام از وعده ها محقق نشده است... بخشی از خانه ها توسط ادارا اوقاف خریداری شده و به بهانه توسعه فضای سبز یا توسعه امام زاده راه شده است... همه زمین ها به مرکز تجاری و مغازه تبدیل شده است... از خانه های متروک مانده هم برای انبار و دپوی کالا و اجناس استفاده می شود که شب ها ناامن هستند... تنها اطراف حرم به تعدادی چراغ و روشنایی مجهز شده و باقی محله در تاریکی آرا زده شده ای به سر می برد... انقدر حجم رفت و آمد به خیابان و مغازه ها زیاد است که محله را موش و گر به گرفته است...»
«وقتی با ۱۲۷ تناس می گیریم، بعد از دادن کدره گیری، پیگیری و اقدام خاصی صورت نمی گیرد... برای موش ها شب و روز فرقی ندارد از کنار جوی های آب بیرون می آیند و از زیر پای رهگذران سسر در می آورند... وجود موش ها برای اهالی محل هم پدیده ای عادی شده و دیگر صدای جیغ و داد اهالی را یادین موشها نمی شنویم! شاید معضل نداشتن شبکه فاضلاب مزید بر علت شده تا محله پر از موش شود... محله با اینکه به شبکه فاضلاب شهری پیوسته است، اما تمام فاضلاب خانه ها را جوی های سرباز می شود! این طرح همچنان نصفه و نیمه راه شده است... مغازه دار ها هم بهداشت را رعایت نمی کنند، غذای موش ها را در جوی های آب تامین کرده و زاد و ولد موش ها بیشتر می شود... اهالی مدتی خودشان تله موشهایی تهیه کردند و با یک موش ریختند... دوره ای هم شهرداری دلسوزی کرده و تله موش گذاشت اما کار نفلطت جوی ها و لایه رویی به خوبی و کامل انجام نشده و در این مورد سهل انگاری می شود... نبود پل های آهنی روی جوی های محله خودش به تنهایی مشکل ساز است... بار ها به همین دلیل ماشین ها داخل جوی های آفتاده اند و خسارت دیده اند... این مورد را هم به ۱۲۷ اعلام کردیم که مثل موارد پیشمار دیگر نایده گرفته شده است...»

بسیار بعید است که یک تهران بی بالا نشین با یک منوب پایتخت نشین، سری به ممله «امام زاده مسن» نزده باشد، و قن صمیمت از فریاد ارزان می شود، نام و آوازه پاساژ و مغازه های این محدوده شنیده می شود... ممله امام زاده هم زیارت دارد هم سیاحت... اما سیاحت نه به معنای واقعی کلمه! آنچه زیارت که در ممله «امام زاده مسن» می بینید، تمام مامرای این ممله نیست... باید یک کفش آهنی پوشید و به یک تک کوه پیس کوهی ها سرک کشید... تمام کوهی های که با هزاران پاشش رو به رو هستید... انزان این امام زاده هر روز برای زیارت می آیند... نماز می خوانند و سری به بازارهای اطراف میزنند، دیگر مای نمود را به مغازه های بزرگ و پاساژ های جدید داده است، می روند... دیگر هیچ تازه واردی فرصت و انگیزه یا گذاشتن و آمدن به مملات تو در توی صد پلوه را ندارند... این مملات می مانند و مشکلاتشان... مشکلاتی که متری با نذر و نیاز و واسطه قرار دادن امام زاده هم حل نشده و باقی مانده است...

از مراکز تجاری آباد تا خانه های زاغه نشین

گروه خبری هفته نامه «پدیده شهر» به لایه های زیرین و دیده نشده از محله سری می زند و نبود امکانات و گر فشاری های محله نشینان در جوار امام زاده را یکی پس از دیگری مرور می کنند... همه چیز روشن است که وقتی اوضاع و احوال مغازه و مراکز تجاری اطراف این چنین باشد، در یافت فرسوده محلات بیج در بیج چه خبر است... این قصبه سسر در از دارد... پاک شدن محله از خانه حالا دیگر نه تنها هدف و سود سرمایه گذاران بوده، از روی دیرینه اهالی است... از روی آنهاهی که با خودشان ویرانی صدها خانه را به چشم دیدند و سبزشدن پاساژ و مشکلات بیشمارش را به جان خریدند... هنوز حوالی بازار خانه های زیادی جان دارند و چشم طمع سرمایه گذاران به تمام آنهاست... یکی از اهالی قدیمی این محله از نیمه کاره کردن گود برداری بسیاری از خانه ها خبر می دهد و می گوید: «... خودتان نگاه کنید... تمام محله را خاک و آوار برداشته است... معلوم نیست چرا کار این خانه های خراب شده را یکسره نمی کنند... هر سال خانه خراب می کنند و ما می مانیم و هزار مشکل حاشیه ای دیگر... اینجا تمام خانواده ها فرار کردند... گرچه زندگی کنار یک امام زاده حال و هوای خوبی دارد و امیدبخش است، اما وقتی مغازه اطراف حرم زیاد شده، دیگر جایی برای زندگی نماند... همه رفتند... دیگر هیچ قدیمی و سرشناسی که حداقل بشود رویش حساب کرد وجود ندارد... قبل تر ها وقتی برای نماز جماعت به امام زاده می رفتیم، همه آشنا بودند و هیچ غریبه ای نبود... اما حالا هیچ کس را نمی شناسیم... همه تازه وارد هستند و غریبه... امام زاده حوالی عید نوروز و حتی روزهای پنجشنبه و جمعه هم جای سوزن انداختن نیست... تا دلان بخواد مغازه و پاساژ بدون پارکینگ زده شده است... هر خانواده ای با ماشین آمده، اسیر شده است... حالا هم هر روز به تعداد پاساژ و مغازه ها اضافه می شود... دست فروشی در این محدوده زیاد شده است... هر کس از راه رسیده و بیکار بوده دستفروش شده است... این مساله به تنهایی می تواند کل محدوده حرم و اطراف را با مشکلات زیادی رویه رو کند چنانچه الان هم مشاهده می کنید که سد معبر چه قدر مشکل ساز شده است...!»

گزارش «پدیده شهر» از وضعیت

مسئولان به محله «امام زاده





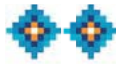
از نیمه کاره رها شدن طرح فاضلاب

شهری تابی مهری مغازه داران!

«ورن کش» فعال اجتماعی، با انتقاد از مشکلات زیست محیطی محله می گوید: «بارها وقت وبی وقت رنگ خانه ام را زده اند و با بیج و داد اعتراض کرده اند که حیاط خانه شان پر از موش شده است، نمی دانیم چه طور به خانواده ها و اهالی ثابت کنیم که در این مورد تمام کاری که از دستمان ساخته بود انجام دادیم... بیمائیکاران مرگ موش ریختند، امام هاشم جوان ناده و بازاد ولد، تعداد موش ها بسیار زیاد شده است... مغازه داران به هیچ عنوان نظافت را رعایت نکرده و فقط محدوده مغازه خودشان را می بینند و تصور نمی کنند که وقتی تمام زباله را داخل جوی آب می ریزند، خانواده های دیگری در اطراف محله دچار مشکل می شوند آنها فردی که در محلات زحمت می کشند و کار می کنند، رفتگران بیمائیکار است که واقعا تصبیح زمین اطراف مغازه ها را جارو می زنند و شب ها وقتی مغازه ها تعطیل می شوند انگار یک هفته است که جارو نشده است؛ مغازه داران واقعا رعایت نمی کنند؛ متناسفانه طرح فاضلاب شهری هم در برخی از کوچه ها اجرا شده و نیمه کاره مانده است. فقط از اهالی پول گرفته اند و چند سال بعد برای گرفتن هزینه های مربوط به مایه تفاوت این طرح به سراغ اهالی خواهند آمد، در حالیکه معلوم نیست چرا این طرح از دو سال گذشته نیمه تمام رها شده است.»

خانه هایی که نوسازی نشده

مالکانی که ضرر کردند!



حسرت فضای سبز به دل اهالی ماند!

در محدوده امام زاده فقط مغازه یا پاساژهای اطراف نیست که اهالی را به ستوه آورده است... حالا دیگر دستفروش ها هم برای خودشان ادعای مالکیت داشته و کار و کاسبی هرچند کمی راه انداخته اند... آنها نه تنها در محدوده بازار و امام زاده بلکه تا دال محلات هم نفوذ کرده و در پی یک رقمه نان حلال هستند... گرچه اهالی با این موضوع مشکلی ندارند اما از اینکه یک پیرزن یا داشتن فرزندان دانشجوی و دم بخت مجبور باشد تا در کوچه پس کوچه ها کار کند تا شکم آنها را سیر کند، گله مند هستند...

این فعال اجتماعی با انتقاد از عملکرد ضعیف شهرداری در محله محروم «امام زاده حسن» تاکید می کند: «با وجود آنکه طرح توسعه امام زاده توسط اداره اوقاف به خوبی انجام شده است اما شهرداری تهران هیچ نظر مثبتی به محله ندارد، در حالیکه بخش زیادی از درآمد شهرداری منطقه از همین محله امام زاده حسن و پاساژها تأمین می شود؛ اما این درآمد برای رفاه حال ساکنانی که مشکلات همین پاساژها و مغازه ها را به جان خریده اند هزینه نمی شود، محله یک متر هم فضای سبز ندارد، داروخانه ششپان روزی ندارد، حالا هم شهردار منطقه تغییر کرده و این مشکلات به شهرداران سابق هم گفته شده اما به هیچ نتیجه ای نرسیده است.»

گاراژهای متروک آبستن حوادث تلخ!

بازدید از خانه های زاغه نشین اطراف خطوط ریلی راه آهن باعث شد تا فقر و نداری در حد اعلا را به چشم ببینیم... خانه های کالی بعضاً آجری هیچ شباهتی با خانه نداشت... بوی تعفن از در و دیوارها بلند می شد... حتی تا یک متری خانه ها هم به سختی قدم بر می داشتیم، وسایلی مثل اجاق گاز یا یخچال در خانه ها نبود... پرده های پارچه و چرم که در خانه ها از یکدیگر را جدا می کرد... فقط جای خواب بود و درختخواب هایی که بچه ها و پسران بالا پایین می رفتند، بوی تعفن و کثیفی همه جا را برداشته بود... انگار بچه ها تمام ریل ها را با به رهنه می رفتند و بازی می کردند... بچه های قد نیم قد تنها به همین ریل های کثیف قانع بودند و اصلا نمی دانستند که جایی به نام زمین بازی، پارک، تاب سواری و... وجود دارد... محله «امام زاده حسن» با قرار گرفتن در محدوده حریم راه آهن مشکلات زیادی را به جان خریده است... در واقع این محدوده نیز مثل دیگر اهالی، از حواشی وجود خط راه آهن در دل منازل مسونی خجالت زده است... پشت اهالی برای استفاده از برخی امکانات مثل مسجد و... مجبور هستند تا از روی خط آهن رد شوند... تا به امروز حوادث زیادی در این محدوده به خصوص شبها گزارش شده است... ویراژ موتور سواران مزاحم در این محدوده هم داستان های خاص خود را دارد... زمین های راه آهن در پشت خانه های اهالی، به محل تزریق مواد مخدر تبدیل شده است... صحنه های به جا مانده از این افراد در اوایل صبح از جمله دیدنی های پر از حسرت و افسوس است... صبح ها همه نیمه جان هستند... خمار و مست... دراز کشیده اند و خبر از شب نحس و سختی می دهند... شبی که یادود و مواد مخدر به صبح رسیده و شب هایی که برای از این معاندان ته خطی، به صبح هم ختم نمی شود...

انسفجار زاغه نشینی و محله نشینی!

حسن «سر بزنند، ثواب دارد!»





تسهیلات نوسازی بافت

فرسوده نیازمند اصلاح است!

«بورعباس» دبیر شورایاری محله زمزم در گفت و گو با خبرنگار «پدیده شهر» تاکید می کند: «محله زمزم درگیر کاستی های متعددی است و مدت ها در مورد این کاستی ها اطلاع رسانی و مذاکره شده است... در محله از بانک، میدان میوه و تره بار، مرکز خرید، در مانگاه، کیوسک نیروی انتظامی و بسیاری از امکانات دیگر خبری نبوده و از چالش فقر پیشماری رنج می برد؛ بافت موجود نیز به صورت یکسخت زیر ساخت مسکونی نداشتند و در کنار خانه های موجود، مغازه و گاراژ های بسیاری وجود دارد که این موضوع پاشنه آشیل عدم استقبال سرمایه گذاران برای سرمایه گذاری در هر زمینه ای شده است... ما بین کوچه پس کوچه ها، مراکز صنعتی و کارگاهی، مشکلات متعددی را ایجاد کرده و محله از هر سو با فضاهای بی دفاع و رهاشده زیادی محاصر شده و بافت فرسوده و معابر کم عرض در این محله بسیار معضل ساز شده است... گرچه زمانی شهر دار و سازمان نوسازی، برای احیای بافت فرسوده تسهیلاتی را پیش بینی کرده است اما در ست از زمان انتخابات و شلوغی فعالیت های دولتی و شهری و تغییر سیستم مدیریت شهری، تمام اقدامات در این مورد روی زمین مانده و بدون تکلیف رها شده است. مردم هم از وضعیت مناسب اقتصادی برای نوسازی بافت هابر خوردار نبوده و متأسفانه این موضوع را جدی نمی گیرند...»

به محله «زمزم» که می رسیم نمی توانیم نام محله را گوشه ذهنمان همغ کنیم... «زمزم» در کنار تمام مملاتی که هویت ویژه امکانات را می فونند، در بسیاری از معضلات ماشیه ای ریز درشت را تحمل می کنند و هنوز صدایشان به مایه نرسیده است... شاید به کاربرد نام محله ای بی دفاع هم بندان نتواند حق مطلب را ادا کند! آفراین محله بیشترین مانفشان و شهید را تقدیم کشور کرده است... شهیدانی که از میهن دفاع کرده و ملاقاته هایشان در همین محله و شهبان نفس می کشند و معضلات پیشماری دارند... اینها تنها مثل مملاتی همچون «شوش»، «هرندی» و محل های خط قرمز تهران، چندان مطرح و شنافته شده نیستند... وهره تک کوچه ها مثل یک ده ویران و فست است. اما این می گویند اینها فقط زمانی سزبان ها می افتد و پزایش دایه مهربان تر از مادر پیدا می شود که قرار است رای گیری یا انتخاباتی انجام شود...! مردم محله همه شهید پرور هستند و فاطمه بچه های شهیدشان را همیشه زنده نگاه داشته اند... اصلا در دیوار محله، کوچه و فانه ها مشخص است که منس مردم اینها فرق دارد... مادری می گوید: «بچه م برای نظام شهید شد، برای اسلام، برای انقلاب، مالا تک ما زمان انتخابات پای صندوق های رای می آیم، رای می دهیم، زمان راهیمایی مضمور داریم، اما این مضمور ما به این معنی نیست که از شرایده فعلی مان راضی هستیم... ما راه و مصیت بچه هایمان را انجام می دهیم... اینها مسین، علی، سجاد های زیادی برای سزافزای کشور شهید شدند، مالا کمترین توقع و شواسته ما این است که مداخل به محله ما رسیدگی شود... توقع یا انتظار بالایی نداریم... اینکه محله امنیت ندارد، بانک و پارک ندارد، برای مسئولان رشت است و گرنه ما که به سرسختی روزمان را شب و شیمان را روز می کنیم... رشت است که مسئولان همه زمان انتخابات و رای جمع کردن سراغ مایباید...»



«پدیده شهر» گزارش می دهد:

و مملو از آسیب های اجتماعی! «زمزم» محله ای خالی از امکانات



«زمزم» بهترین محله

برای زندگی مشقت بار!

حواشی محله پر رمز و راز می مثل «زمزم» بسیار زیاد است... قدیمی تر های محله، آنها که خون و دل زیادی خوردند تا شاید محله آباد شود می گویند که از اول اوضاع محلمان این اندازه خراب و نا به سامان نبود... حتی زمانیکه خطوط راه آهن هم راه اندازی و قطارها یکی بعد از دیگری اعلام حضور می کردند هم مشکلات چندانی نداشتیم... صدای قطار بر ایمان تفریح بود. بچه ها با شنیدن صدای قطار با خوشحالی به سمت خط آهن می رفتند و از دور قطارها را تماشا می کردند... بچه ها با سوت قطار و صدای قطار بزرگ شدند... اما ورق آرام آرام برگشت و مهاجرت شروع شد... اطراف همین ریل های آهن انقدر ساخت و ساز شد تا صدای قطار به گونه دیگری به گوشمان رسید... قیمت زمین ها از آن است و محله نام و نشان خوبی از خودش بر جای نگذاشته است... اینجا درست محل زندگی افرادی می شود که چاره ای جز این ندارند... قدیمی تر ها که به محله عادت کرده اند... شهید داده اند و می خواهند در خانه هایی بمانند که پر از خطر است اما تازه واردهای محله با نسبت به معضلات محدوده آشنایی چندانی ندارند و با اقتدر گر مالی دارند که حتی اگر با محله آشنا هم باشند، فرقی به حالشان نداشته و چاره دیگری جز ماندن ندارند... در غیر اینصورت حتما فرار را برقرار ترجیح می دادند اما هجران هم که همیشه حساسی در مورد قیمت خانه های محلات و مناطق تهران تحقیق کرده اند به خوبی می دانند که «زمزم» بهترین محله برای زندگی مشقت بار است... وقتی خبری از مهاجرت به این محله نبود، تمام زمین ها و محوطه اطراف خط آهن، باغ و سرسبز بود... اما فضای سبز اطراف محله هم راه با صدای آگاه و بیگانه قطارها زبانه زد و خاص و عام در جنوب غرب تهران بود... دیگر کسی به این محله، برچسب محرومیت نمی زد... اما حالا ورق برگشته است... نه از فضای سبز و زیبایی های زیان داطرار خط آهن اثری مانده و نه از دنج بودن محله نشانی است... تا چشم کار می کند خانه های فرسوده و ویران به چشم می خورد که به زبان بزرگانی فریاد نوسازی و کمک سر داده اند... اما این اهالی که توان مالی برای نوسازی ندارند و حتی از آسیب ها و خطرات زندگی در این خانه های فرسوده اطلاع و آگاهی چندانی ندارند، چه نوعی می توان دانست؟



بلای اعتیاد، خانه های

اهالی را به نوبت سوزاند!

گرچه اهالی هر کدام از کوچه های محله زمزم مشکلات مشابهی را مطرح می کنند و بررسی و موشکافی هر کدام از اینها نشان می دهد که کل محله آسیب های فراوانی دارد... نبود امنیت و بی سرو سامانی از مهمترین مشکلات است که و امداار خطوط راه آهن تهران - تبریز و تهران اهواز هستند... محدوده این خطوط دیگر مثل گذشته محل تفریح کودکان نبوده و دیگر رنگ و بویی از امنیت ندارند... تبدیل به با توفی برای معتادان و کار تن خواب ها شده است... «شبی نیست که اینجا از خدای خیر با توفیق نکند... تاریکی ها زمان معتاد هم کنار دیگر معتادان زندگی می کنند...! خانه های نزدیک یا همجواری با این خطوط یکی دو تارد که ندارند... صدای وحشتناک آمدن قطار به کنار، موش، سگ و گربه به کنار... شبها وقتی در خانه را باز می کنیم، با معتاد می بینیم یا کار تن خوابی که فقط در حال جمع آوری زباله یا کنییدن مواد است... به خدا دلمان هم برایشان می سوزد، اعتیاد خانمان سوز است... حتی گاهی غذا یا خوراکی هم برایشان می بریم... اما واقعا مردم همسایه ها هم گناهی ندارند... مسئول سامان دادن به این بیماران چه کسی است؟ آنها دیگر هیچ چیزی برای از دست دادن ندارند... همین که شکمشان سیر باشد با مواد مخدر به بدنشان برسد برایشان کافی است اما مردم این محل زن و بچه دارند، ناموس دارند، بارها از زن و بچه مردم اخاذی شده؛ موبایل، کیف، پول و... می دزدند، خیلی هم حرفه ای هستند... وقتی خمار می شوند مواد ندارند همه کاری از آنها بر می آید... وقتی منتی نیستیم نگران هستیم، بارها خانه ها را خالی کرده اند... امنیت نداریم خانم خبر نگار!

همه مصائب ریل های راه آهن!

چالش های موجود در منطقه ۱۷ تهران را که لیست وار مورد بررسی قرار می دهیم، به این نتیجه می رسیم که خطوط راه آهنی که راه رفت و آمد مردم پایتخت را به تبریز یا اهواز نزدیک و راحت تر کرده است، برای ۱۲ محله از این منطقه (زمزم، زهتابی، گلچلی، گلچلی، سجاده، باغ خزانه، ابودر غربی، یاف آباد، امام زاده حسن، مقدم، بلور سازی، ابودر شرقی) سختی و چالش های زیادی را پدید آورده است... اما گویا با متاع جمعیت بالای مسافران به اهواز و تهران به جمعیت نچندان بالای این محلات برتری دارد... تمام زیر گذران این محلات و فضای سبز نشان بدون استثنا خانه اول و آخر مواد فروشان و معتادان شده اند، مواد فروشان تمام معتادان را می شناسند... همین کارخان همین زیر گذر ها مواد مخدر میالده می کنند، به خاطر پول یا مواد کتک کاری می کنند... عریه کشی می کنند، و هر از چند گاهی هم جنازه ای تحویل می دهند که با گاز خمار می بی مواد قربانی می شوند و با به خاطر نداشتن پول و حق دیگری را خوردن، درگیر آدم کشی می شوند... مردم محله که قبلا از فضای سبز و تفریح گاه های همین زیر گذر ها استفاده می کردند، حالا باید برای رد شدن از این محدوده جان خود را کف دستشان بگیرند و رد شوند... هر از چند گاهی وقتی محله با چراغ های کوچک و کم نوری روشن می شود، معتادان دست به کار شده و چراغ ها را می دزدند، یا تمام چراغ ها را از سر عصبانیت می شکنند... آند امنیت شان در تاریکی بیشتر تأمین می شود!

«پور عباس» دبیر شورایاری محله زمزم وجود خطوط راه آهن در محلاتی از منطقه ۱۷ نمونه بارزی از عدم سرازیر شدن عدالت اجتماعی میان شمال و جنوب شهر تهران ارزیابی کرده می گوید: «بلکه محور سبزی، زهتابی، زمزم، گلچلی و... بدون استثنا با مشکلاتی از ناحیه خطوط راه آهن روبه رو هستند... مهمترین علت تأمین نشدن سرانه های مورد نیاز شهر و ندان ساکنان در این محلات، همین ریل های آهنی چندین ساله است که آرامش را از شهروندان همجواری با آنها گرفته است؛ امنیت محله و منطقه از جانب این محدوده به صورت جدی تهدید شده و آرامش و آسایش را از محله نشینان سلب کرده است... نبود فضای سبز مناسب و کمبود این سرانه یکی از بزرگترین معضلات است در حالیکه با جمع شدن و تعطیلی کارخانه و روغن سازی در محدوده محله زمزم، این فضا به جای استفاده در دست و تبدیل آن به یک مرکز فرهنگی و ورزشی، سالهای زیادی است که رها شده و به مرکز انواع آسیب های اجتماعی تبدیل شده است... مسئولان هم در پاسخ به این نیاز محله اعلام می کنند که از همجواری با بوستان و لایت استفاده کنید در حالیکه این بوستان هم با محله فاصله داشته و کاری از لایز برانداز داشته است...»

«منقل» و «تلخک»

تنهادلخوشی جوانان!

اینکه محله از آسیب های اجتماعی پر شده و آرام آرام پای دود سیگار یا مواد مخدر به سفره روزانه جوانان اضافه می شود، چندان جای تعجب ندارد... کوچه پس کوچه های محله «زمزم» روزگاری از بچه های فوتبالیست پر بود... صدای بازی و گل کوچکشان تا چند محله اطراف تر را بر می داشت... زمین های خاکی همه اشغال بود و بچه ها جنب و جوش داشتند... اما حالا جوانان ترجیح می دهند که وقتشان را در قلیان خانه های محله «زمزم» یا «مقدم» سپری کنند.

اولین روزهای کافه گردی و جای خانه ها برای بچه ها لذت بخش است... اما چند صباچی که سبوری می شود، تازه با چم و خم کار آشنا شده و بعد فریب و سوسه های مواد فروش را می خورند... مواد فروش ها هم کار خود را بلند هستند؛ جوانان با به صورت اتفاقی با مواد مخدری که در داخل جایشان ریخته می شود به مواد اعتیاد پیدا می کنند... وابسته می شوند و هر زمان مجبور می شوند که به جای خانه رفته و یا مواد مورد نیاز را از طریق دیگری تأمین کنند... جوانان سالن ورزشی یا باشگاهی هم ندارند که از جای خانه دور شوند... تفریح و سرگرمی مفیدی ندارند... حداقل کارشان جمع شدن کنار دوستان در سر چهارراه ها، کوچه ها و یا رفتن به چایخانه های خیابانی اطراف است...



امنیت

چالش اصلی محله!

«سعیدی» از ساکنان محله «زمزم» می گوید: در حال حاضر به تنها مشکلی که فکر می کنیم، نبود امنیت در این خیابان ها است... دیگر حتی زلزله هم اهمیت چندانی برای اهالی ندارد... زمین لرزه واقعا مهم تر است یا جان و آبروی ناموسمان؟ غروب که می شود، هیچ کس جرأت بیرون آمدن از منزل را ندارد... معتادان و کار تن خواب ها روز روشن از خانه هایمان بالا می روند... وقتی به کوچکترین وسایل دور ریختنی و ناچیز خانه ها رحم نمی کنند... با این وجود امنیت مان مهم تر است با نوسازی کردن خانه ها... تمام همسایه ها می گویند حالا از این شرور و هاجان سالم بیرون ببریم، نوسازی و بازسازی چندان مهم نیست... حالا اهالی از سر دلواپسی این طور می گویند، معلوم نیست که وعده های رنگارنگ مسئولان در این زمینه چه زمانی محقق می شود... اما روی هم رفته فرسوده بودن خانه ها به وضوح مشخص است... وقتی قطار از روی ریل ها رد می شوند، همین خانه های بی پایه و بی اساس، چنان تکان خوره و می لرزند که احساس می کنیم هر لحظه امکان سقوط آوار روی سرمان وجود دارد... بچه ها که واقعا این زمان حساسی می ترسند و خانواده ها هم نگرانی دارند...!



محله‌ای که قلع و قمع شد!

«علی اصغر محمدی»، دبیر شورایاری محله «بلورسازی» در گفت و گو با خبرنگار «پدیده شهر» با اشاره به مشکلات زیرساختی محله تاکید می کند: «بعد از ساخت اتوبان «نواب»، دسترسی شرقی به غربی و جنوبی به شمال محله قطع شده و با برهم خوردن پیوست های فرهنگی، محله تبدیل به جزیره شده است! این معضل با بر زمین شدن تونل راه آهن تهران - تبریز هم تشدید شده است که با وجود پیشنهاد برای مسقف شدن تونل راه آهن، با این اقدام موافقت نشده و محله همچنان در بن بست باقی مانده است.» وی در ادامه با انتقاد از نبود فضای سبز مناسب و عدم استفاده از ظرفیت های موجود تاکید می کند: «قرار بر این بود که کریدور فضای سبزی از ابتدای محله و ناحیه ۳ به جنوب محله یعنی «هداری» ایجاد شود، اما بخشی از این فضا با عنوان کارگاه توسط شرکت مترو اشغال شده و این زمین و فضای خالی بدون تکلیف رها شده است... هر اقدامی هم که برای افزایش سرانه فضای سبز در محله می شود، با مخالف اداره راه آهن روبه روی می شود؛ متأسفانه با وجود اینکه در محله حریم راه آهن و تونل وجود داشته و مردم مشکلات متعدد آنرا تحمل می کنند اما راه آهن به شهرداری اجازه نمی دهد که این حریم به فضای سبز مجهز شود و در صدد تخریب فضای سبز و درخت کاری های صورت گرفته توسط شهرداری هستند...»

قلع و قمع شدن محله و تغییر یافت آن محله را با تغییرات عمده ای روبه رو کرد... تغییراتی که ریشه در مسایل اجتماعی داشته و حالانحوت هم به آنها توجه چندانی نشده است... درد و دل های اهالی از مشکلات فعلی شان به اندازه ای است که اولویت بندی برای هر کدام کار سختی است چرا که تک تک مسایل به نوبه خود ویژه و مهم هستند...

صمیمت از محله «بلورسازی» که می شود تنها قدمت و تاریخچه آن مطرح می شود... قدمت و اماکن قدیمی زیادی که می تواند مهر تاییدی بر ممله «بلورسازی» یا امام زاده «مصوم» و باغ «کمپانی» بزند. اما این مهر تایید پندان برای اهالی راهگشا نبوده و سالهای دراز است که سکونت آنها پر از زحمت و سختی بوده است... گویا عبور دو قطار راه آهنی که مملاتی را درگیر کرده است، این محله از تهران با مشکلات بر بسته تری روبه رو کرده است... فیلیان شهید «نصیمی» تا کوه «هفدهم» این محله قدیمی در جنوب غربی تهران باغی به نام «کمپانی» بود. پیشتر صاحبان این باغها افرادی به نام «کمپانی» و «اعتماد» بودند... این باغ های باصفا که در یاد و خاطره تعداد کمی از اهالی قدیمی مانده است به مرور دستفروش نظیر و ویرانی قرار گرفته و تبدیل به ستون های ساختمانی و مغازه شده اند. از کوه «یوسفی» به بعد کارخانه تولید شیشه و بلور وجود داشت که مالا تنها به مترو که ای شیشه است و نامی مهم و کم رنگ از آن باقی مانده است... روبه سوی کارخانه نیز دو کارخانه نمک سازی و کبریت سازی وجود داشت که آنها هم به سرزوشن باغ ها دچار شده و به پهرازدیدواری تبدیل شدند... تمام این تمولات از سال ۱۳۴۰ در محله رخ داد... مهاجرت و جابه جایی از یک سو، و تخریب باغ و زمینهای زراعی نیز از سوی دیگر ممله را به تاراج برد...

«دامغانی» و «سمنانی» ها پیشترین اقبال را به محله داشتند و جمعیت زیادی را در این محدوده تشکیل می دهند... قبل از مهاجرت های بی رویه، نام محله در نقشه موید نداشت و محدوده ای خارج از تهران محسوب می شد... تفریح گاهی برای پایتخت نشینان بود که هر از چند گاهی وقتی از پایتخت نشینی دل می کشند، به این محدوده می آمدند و هوایی تازه می کردند اما راه اندازی کارخانه های بلور و نمک سازی سرزوشن این محدوده از تهران را دستفروش تمولاتی کرد... یکی از مشکلات مهم محله یافت فرسوده است...



پدیده شهر گزارش می دهد:

جزیره «بلورسازی»

قربانی اتوبان سازی و خطوط راه آهن!



«پاس کاری» مشکلات!

مشکل وجود خطوط راه آهن به تنهایی محله را به یک باتلاقی از معضلات رها شده تبدیل کرده است... عدم تفاهم شهرداری باره آهن در این زمینه آنچنان دنباله دار است که هر یک مسئولیت را به گردن دیگری انداخته و در این میان تنها مردم هستند که که فشار حاصل از مشکلات این خطوط و به تبع، مسایل مربوط به عدم تفاهم مسئولان در این زمینه را تحمل می کنند. مسئولان اگر وقت بگذارند و بازدید دقیق و همه جانبه از محله داشته باشند، متوجه خواهند شد که وقتی صحبت از معضل خطوط راه آهن، آسیب های پیش رو و فعلی این محدوده می شود، دقیق به چه مسایلی اشاره دارد... آنچه مطرح شد مربوط به صحبت های آن دسته از اهالی است که کار و عده های بدون عمل خسته شده و تقاضای حل مشکلات را دارند... معضل عبور خطوط راه آهن تهران تیریز و اهواز که در دسترک و یکسان اهالی محلات ۱۷ و ۱۸ بوده و اشتراک و تفاهم آنها در این زمینه هیچ سودی جز همدلی و همدردی با یکدیگر نداشته، بارها به هر طریق ممکن در مورد تمام مشکلات در دودل کرده و هر بار اعضای شورای اار واسطه قرار می دهند تا اتفاق مثبتی رخ دهد... «محمدی» مدیر محله بلور سازی در ادامه با انتقاد از وضعیت امنیت منطقه ادامه می دهد: «با توجه به اینکه در شهر های کوچک، نظارت و کنترل شهرها توسط نیروی انتظامی دقیق تر است، معاندان، مواد فرورشان و... راه فراری ندارند و شهرهای بزرگ به خصوص تهران را برای سکونت و کارهای خلاف انتخاب می کنند... این افراد بعد از مهاجرت به تهران در محلاتی مثل شوش، دروازه غار، بازار و به خصوص مناطق ۱۶- ۱۷ و ۱۸ با اتوبق دارند و جولان می دهند... بهترین محل برای آنها حریم راه آهن است که می توانند از دست نیروی انتظامی فرار کرده و در پارکها هم احساس امنیت زیادی دارند. متأسفانه در حاشیه منطقه ۱۷ و محلات آن که کوچکترین منطقه از مناطق ۲۲ گانه تهران محسوب می شود، کارتن خواب و معاندان زیادی رفت و آمد دارند و با وجود تمام این معضلات، نیروی انتظامی نیز خوش فکری و وقوع حادثه یا جرم بر سر ندارد. اتفاقی که نباید بیافتد رخ داده و مجرمان هر نوع جرم و جنایت، آزر کشان و پر سر و صدای محله و کوچه پس کوچه های شونده، تا زمانیکه آنها به محل وقوع حادثه یا جرم بر سر ندارند، اتفاقی که نباید بیافتد رخ داده و معاندان دیگر مثل سابق نیستند، راه های فرار زیادی را یاد گرفته اند که می طلبند و نیروی انتظامی نیز هنگام با پیشرفت مواد فرورشان، معاندان و... پیش رفته و به روز شوند.»

امکانات رفاهی صفر؛

آسیب های اجتماعی

بیش از ۸۰ درصد!

مشکل وجود خطوط راه آهن به تنهایی محله را به یک باتلاقی از معضلات رها شده تبدیل کرده است... عدم تفاهم شهرداری باره آهن در این زمینه آنچنان دنباله دار است که هر یک مسئولیت را به گردن دیگری انداخته و در این میان تنها مردم هستند که که فشار حاصل از مشکلات این خطوط و به تبع، مسایل مربوط به عدم تفاهم مسئولان در این زمینه را تحمل می کنند. مسئولان اگر وقت بگذارند و بازدید دقیق و همه جانبه از محله داشته باشند، متوجه خواهند شد که وقتی صحبت از معضل خطوط راه آهن، آسیب های پیش رو و فعلی این محدوده می شود، دقیق به چه مسایلی اشاره دارد... آنچه مطرح شد مربوط به صحبت های آن دسته از اهالی است که از عده های بدون عمل خسته شده و تقاضای حل مشکلات را دارند... معضل عبور خطوط راه آهن تهران تیریز و اهواز که در دسترک و یکسان اهالی محلات ۱۷ و ۱۸ بوده و اشتراک و تفاهم آنها در این زمینه هیچ سودی جز همدلی و همدردی با یکدیگر نداشته، بارها به هر طریق ممکن در مورد تمام مشکلات در دودل کرده و هر بار اعضای شورای اار واسطه قرار می دهند تا اتفاق مثبتی رخ دهد...

«محمدی» مدیر محله بلور سازی در ادامه با انتقاد از وضعیت امنیت منطقه ادامه می دهد: «با توجه به اینکه در شهر های کوچک، نظارت و کنترل شهرها توسط نیروی انتظامی دقیق تر است، معاندان، مواد فرورشان و... راه فراری ندارند و شهرهای بزرگ به خصوص تهران را برای سکونت و کارهای خلاف انتخاب می کنند... این افراد بعد از مهاجرت به تهران در محلاتی مثل شوش، دروازه غار، بازار و به خصوص مناطق ۱۶- ۱۷ و ۱۸ با اتوبق دارند و جولان می دهند... بهترین محل برای آنها حریم راه آهن است که می توانند از دست نیروی انتظامی فرار کرده و در پارکها هم احساس امنیت زیادی دارند. متأسفانه در حاشیه منطقه ۱۷ و محلات آن که کوچکترین منطقه از مناطق ۲۲ گانه تهران محسوب می شود، کارتن خواب و معاندان زیادی رفت و آمد دارند و با وجود تمام این معضلات، نیروی انتظامی نیز خوش فکری و وقوع حادثه یا جرم بر سر ندارد. اتفاقی که نباید بیافتد رخ داده و مجرمان نیز فرار کرده اند، معاندان دیگر مثل سابق نیستند، راه های فرار زیادی را یاد گرفته اند که می طلبند و نیروی انتظامی نیز هنگام با پیشرفت مواد فرورشان، معاندان و... پیش رفته و به روز شوند.»

فضای سبز نداریم

معتاد داریم!

محله «بلور سازی» با وجود خطوط راه آهن تبدیل به محله یا همان بالا محله هیچ ارتباط و تفاهمی با جنوب محله، (پایین محله) نداشته و محدود به دو محله کاملاً متفاوت تقسیم شده اند که سهم یکی از امکانات تاحدی یا دیگری متفاوت است... مردم سوال دارند که باشنه آسپیل نبود یک پل ارتباطی میان این دو محله متفاوت، چه بوده و چرا در این زمینه اقدامی به نفع شهروندان انجام نمی شود... انطور که در آرشیو اخبار مشاهده می شود، قولی به شهروندان این محله داده شده بود تا دو خط تهران - تیریز و تهران - اهواز با احداث یک تونل، زیرزمینی شود که این وعده همچنان در حال خاک خوردن است و در آرشیو اخبار دهان کجی می کند... حتی وعده داده شده بود تا زمین های اطراف به فضای سبز تبدیل شده و محلی برای خدمت به شهروندان تبدیل شود... اما تا به امروز نه تنها فضای سبز خبری نشده است بلکه به جای تبدیل این به یک مکان تفریحی یا فرهنگی، که به نفع اهالی باشد، مرکزی برای بانوق و هجوم کارتن خواب ها و معاندان شده است... این معضل فشار مشکلات اطراف است و تنها به یک محله تعلق ندارد... محلات زیادی از این ناحیه قربانی وعده های بدون عمل مسئولان شده اند... اخباری هم به چشم می آید مبنی بر اینکه وزارت راه دستوراتی برای حل مشکل داده و شورای شهر نیز پیگیر مساله بوده و حتی اولتیماتوم هم داده شده است... اما تا به امروز مساله همچنان دست نخورده و آکیند باقی مانده است... دبیر شورای اار ی محله با اشاره به مشکلات مربوط به کمبود مدرسه و فضاهای اجتماعی تاکید می کند: «فیلادر این محله مراکز آموزشی و علمی زیادی وجود داشت که تمام این مدارس و فضاهای در طرح توسعه نواب و خرید املاک فرسوده این محدوده، تخریب شدند، در محله بلور سازی بالای ۱۵ مدرسه وجود داشت که با تخریب تمام این فضاهای آنها و مدارس در محله فعال است که کیفیت صبح دخترانه و شیفت عصر برای پسران است که همین مساله خائواده ها را با مشکلاتی روبه رو کرده است. این ایهام وجود دارد و بارها مطرح شده است که چرا به جای آن مدارس و مراکز آموزشی که در طرح نواب تخریب شدند، مدرسه ای ساخته نشد؟ چطور ممکن است به مالکانی که خانه هایشان در این طرح خریداری شد، هزینه آن پرداخت شد بدون شک به آموزش و پرورش هم بابت تخریب این مدارس بودجه ای داده شده است اما چرا اقدام به ساخت مدرسه جدید در محله نشده است؟»



پایگاه اطلاع رسانی انجمن علمی اقتصاد شهری ایران

حکمرای نو آورانه شهرهای آزاد

«روز جهانی شهرها» فرصتی است تا دولت‌ها، نظام ملل متحد به ویژه برنامه اسکان بشر ملل متحد، سازمان‌های بین‌المللی، جامعه مدنی و سایر فعالان شهری وضعیت توسعه شهری را در سرتاسر جهان بررسی می‌کنند. موضوع عام روز جهانی شهرها «شهر بهتر، زندگی بهتر» است و همه‌ساله موضوعی که موفقیت‌های شهری شدن یا چالش‌های ناشی از آن را منعکس کند نیز ذیل این موضوع انتخاب می‌شود. از این رو سازمان ملل متحد، موضوع «حکمرای نو آورانه: شهرهای آزاد» را برای روز جهانی شهرها در سال ۲۰۱۷ میلادی تعیین کرده است.

شهر آزاد، شهری است واجد نظامی پذیرا و چند عملکردی که دربرگیرنده تنوعی از مردم است که از فضای مشترکی استفاده کرده و دستاوردهای بومی خود حمایت می‌کنند. کیفیت زندگی و تداوم آن به نیروی کار و اطلاعاتی بستگی دارد که به آزادی در جریان است و به این ترتیب به فضای شهری شکل داده و آن را متحول می‌کند. در این شهر تنوع فرهنگ، جوامع و صنایع به نوآوری شهری و توسعه انسانی می‌انجامد.

موضوع عام روز جهانی شهرها «شهر بهتر، زندگی بهتر» است و همه‌ساله موضوعی که موفقیت‌های شهری شدن یا چالش‌های ناشی از آن را منعکس کند نیز ذیل این موضوع انتخاب می‌شود. از این رو سازمان ملل متحد، موضوع «حکمرای نو آورانه: شهرهای آزاد» را برای روز جهانی شهرها در سال ۲۰۱۷ میلادی تعیین کرده است.

ایده شهر آزاد در دستور کار جدید شهری مورد توجه قرار گرفته است. شهر آزاد، شهری است واجد نظامی پذیرا و چند عملکردی که دربرگیرنده تنوعی از مردم است که از فضای مشترکی استفاده کرده و دستاوردهای بومی خود حمایت می‌کنند.

کیفیت زندگی و تداوم آن به نیروی کار و اطلاعاتی بستگی دارد که به آزادی در جریان است و به این ترتیب به فضای شهری شکل داده و آن را متحول می‌کند. در این شهر تنوع فرهنگ، جوامع و صنایع به نوآوری شهری و توسعه انسانی می‌انجامد. شهرهای آزاد، متنوع و مشارکتی در نهایت به حکمرای مدنی شهری می‌انجامد که نیازمند نوآوری در توسعه شهری است.

حکمرای نو آورانه پایدار و روگیر خود:

- ذی‌نفعان مختلفی را دربرگیرد
- شامل همکاری‌های انعطاف‌پذیر و مؤثر بین نهادهای عمومی و خصوصی باشد

جهت تضمین تأثیرات عادلانه سرمایه‌گذاری دولتی از سرمایه‌های اجتماعی استفاده کند

مدیریت حکمرای شهری نیز باید از طریق معرفی فناوری‌های جدید اطلاعاتی و راه‌حل‌های داده‌محور، به منظور کمک به مقامات محلی برای دستیابی به نظام حکمرای شفاف، پاسخگو و مشارکتی ارتقا یابد.

حکمرای نو آورانه شهری در چارچوب ارتقاء خدمات عمومی و با بهره‌گیری از فناوری و بهبود کارایی ساز و کارهای تبادل اطلاعات شهری میان دولت و شهروندان فعالیت می‌کند. در واقع شهر آزاد، از طریق تحقق گردش آزاد اطلاعات شهری و دسترسی یکسان به خدمات پایه، حقوق شهروندی را برای همگان تضمین می‌کند.

حمل و نقل و مسکن بخش بزرگ تولید دی اکسید کربن در جهان



همچنین برنامه ریزی های دقیقی برای آینده خود در زمینه حمل و نقل ریلی ارائه داده اند به عنوان نمونه یکن تا سال ۲۰۲۰ بیش از ۵۵۰ کیلومتر شبکه ریلی خواهد داشت. مورد دیگر توسعه BRT یا سامانه اتوبوس تندرو است که ۲۰ درصد از تراکم از حمل و نقل ریلی سبک و ۱۰۰ درصد از تراکم مترو است و تقریباً همان خدمات را هم ارائه می‌کند به همین خاطر سنسور طی یک دوره ۴ ساله شبکه BRT خود را بیش از دو برابر کرده است.

کیلومتر شبکه حمل نقلی ریلی شهری و منطقه ای داشته است. این آمار برای یکن ۲۲۹ کیلومتر و شانگهای ۲۲۲ کیلومتر بوده است به همین منوال در سه ساله ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۹ طول شبکه ریلی در شهر گوانگژو ۳۶ درصد افزایش یافته است در هنگ کنگ این رشد ۶۰ درصد و در شانگهای این افزایش نرخ ۱۲۲ درصد بوده است. ملاحظه می‌شود که شهرهای بزرگ شرق آسیا به طور روز افزون بر گسترش شبکه حمل و نقل ریلی شهری خود افزوده اند. این شهرها

اکتون سالانه بیش از ۲۴ میلیارد سفر یعنی معادل بیش از سه برابر جمعیت کره زمین با حمل و نقل عمومی انجام می‌شود و بیش از ۱۳ میلیون نفر شاغل در این بخش هستند. اکثر شهرهای جهان برای کاهش آلودگی در دراز مدت به سیستم های حمل و نقل جمعی روی آورده اند. در شهرهای بزرگتر گسترش حمل و نقل منطقه ای در نواحی کلانشهری امری است که امروزه توجه زیادی به آن می‌شود. بعنوان مثال در سال ۲۰۰۹ توکیو نزدیک به ۳۰۰

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی انجمن علمی اقتصاد شهری ایران، برای کاهش پایدار و بلند مدت آلودگی هوا در شهرهای کشور بخصوص کلانشهر تهران در درجه اول باید استراتژی‌های حمل و نقل در این شهرها تغییر کند چرا که سهم زیادی از آلودگی بی‌تردید مربوط به حمل و نقل است. اذعان داریم که آلودگی شهرها تحت تأثیر و معلول عوامل متعددی است که میتوان به عوامل جغرافیایی شهر، عوامل اقلیمی و میکرو اقلیمی منطقه مانند سرعت و جهت باد دما بارش رطوبت و... اشاره کرد. اما سیستم حمل و نقل شهری را تبای تنگاتنگی با بحث آلودگی هوا و انتشار گازهای گلخانه ای دارد و محیط زیست جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

حمل و نقل به طور کلی دومین بخش بزرگ تولید دی اکسید کربن در جهان است به گونه ای که بیش از ۲۳ درصد از انتشار دی اکسید کربن در جهان مربوط به بخش حمل و نقل است. بنابراین شهرها در سراسر جهان به دنبال بهبود حمل و نقل برای پاسخگویی به معضل آلودگی هستند. برنامه ریزان می بایست راه حل‌های مترون به صرفه دوستدار محیط زیست و پاسخگو به لحاظ اجتماعی ارائه دهند تا بتوانند توسعه آتی نواحی شهری را رقم بزنند برای کاهش این اثرات سیاست های حمل و نقل یا پایداری تا کمترین میزان حمل و نقل عمومی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. سیستم حمل و نقل عمومی در قرن بیست و یکم بیش از پیش در حال گسترش است و هر روز در حال تغییر و نوآوری است. هم

بلا تکیلفی زمین های تملک شده اطراف دانشگاه تهران

منطقه تغییر کاربری داده نشوند مگر در خصوص شغل های خاص مجاز مثل پزشکی که آن هم به ندرت اجازه تغییر کاربری، مسکونی صادر شده است. ظرف یک سال گذشته جمعیت پذیری منطقه ۶ بیشتر شده و این نیز حاصل افزایش علاقه شهروندان برای سکونت در منطقه به دلیل افزایش امکانات و رضایتمندی آنها از رفاهیات منطقه بوده است. ظرف یک سال گذشته تراکم در منطقه ۶ به عنوان یکی از معضلات همیشگی کاش پیدا کرده و سطح دسترسی ها بهتر شده است.

بابایی با اشاره به اینکه افرادی که در مراکز علمی و درمانی منطقه مشغول به کار هستند امروز در همین منطقه ساکن شدند افزود: با در نظر گرفتن تدابیری که عنوان شد، وضعیت منطقه بهتر شده و اکثر محلات منطقه ۶ شب‌ها زنده هستند.



بگیرد تا هر چه زودتر این موضوع ساماندهی شود. در شرایط فعلی برخی از زمین‌هایی که با کمک شهرداری برای ساماندهی دانشگاه تهران تملک شده بود، به فضای بی‌دفاع شهری تبدیل شده و ممکن است استفاده‌های نامناسب نیز از آنها انجام شود که این می‌تواند چالشی جدی برای منطقه ۶ قلمداد شود. وی در خصوص معضل ششم‌درگی در منطقه ۶ تهران به عنوان یکی از دغدغه‌های شهری گفت: در منطقه ۶، محله‌های تجاری کمتر وجود دارد و بیشتر محلات، پذیرای بخش اداری، آموزشی و درمانی هستند. وی افزود: منطقه ۶ بیشترین مراکز آموزشی و درمانی دارد و به نوعی برای مراکز درمانی قطب کشور محسوب می‌شود اما کمبود است برخی از بخش‌ها دچار ششم‌درگی شده بودند که خوشبختانه ظرف ۴ سال گذشته تدابیری برای رفع این معضل در نظر گرفته شده است. شهر در منطقه ۶ ادامه داد: تلاش کردیم بخش‌های مسکونی به هیچ عنوان در



شهردار منطقه ۶ در تشریح طرح ساماندهی دانشگاه تهران به کمک شهرداری تهران برای تملک برخی زمین‌های درون محدوده اشاره کرد و افزود: باید برای این طرح تدبیر مناسبی انجام شود چرا که زمین‌های تملک شده دانشگاه تهران، به فضای بی‌دفاع شهری تبدیل شده است. عظیم بابایی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره طرح جامع دانشگاه تهران و ساماندهی آن گفت: ساماندهی دانشگاه تهران ارتباط چندانی با شهرداری تهران ندارد، اما به عنوان یکی از معضلات منطقه محسوب می‌شود. در حال حاضر محدوده دانشگاه تهران فریز شده است و اجازه ساخت و ساز به شهروندان داده نمی‌شود که این برای شهروندان منطقه مشکلاتی را به همراه داشته برخی از آنها از مراجع قضایی حکم دریافت کردند و ما مجبور شده‌ایم به آنها پروانه ساخت بدهیم. وی انتظار داریم که دولت، تدبیر مناسبی برای دانشگاه تهران در نظر



با تخفیف ۵۰٪

همین حالا مشترک شوید!



eshterak.ir

طرح اشتراک نشریات



مدیر هنری: گلنوش مریخی
مدیر تحریریه: سمیه جاهد عطایان
چاپ: سلام
توزیع: صمت

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: سیمین سالاری اسکر
سرمدیر: عابدین سالاری اسکر
مدیر اجرایی: عیدا... سالاری



جایزه
۵,۰۰۰,۰۰۰ ریالی
در هر قرعه کشی

۱۲ سال
با سرمایه

برای شرکت در این جشنواره

لزوماً نباید مشتری بانک سرمایه باشید،

تمام ایرانیان به این جشنواره دعوت اند

در جشنواره

دوچرخه

تاریخ قرعه کشی: دوازدهم هر ماه

جشنواره دوچرخه بانک سرمایه؛ ۷۲ برنده خوش شانس در هر ماه

بانک سرمایه در ماههای منتهی به دوازدهمین سالگرد تأسیس خود تادی ماه سال جاری، جشنواره «دوچرخه» را با قرعه کشی ها و جوایز متعدد برگزار می کند. قرعه کشی این جشنواره به صورت ماهانه بوده و از مهرماه سال جاری آغاز و تادی ماه ادامه خواهد داشت. شایان ذکر است قرعه کشی در دوازدهم هرماه در شش موضوع به شرح ذیل برگزار خواهد شد:

۱. تمامی هموطنان دارنده کارت هدیه بانک سرمایه (کارت های هدیه صادرشده در بازه زمانی دوازدهم ماه قبل تا دوازدهم ماه قرعه کشی)
۲. تراکنش مشتریان بانک سرمایه در سیستم بانکداری الکترونیک این بانک (در بازه زمانی دوازدهم ماه قبل تا دوازدهم ماه قرعه کشی)
۳. خرید و فروش سهام توسط مشتریان بانک سرمایه در شعب ارائه دهنده خدمات کارگزاری بازار سرمایه این بانک (در بازه زمانی دوازدهم ماه قبل تا دوازدهم ماه قرعه کشی)
۴. افتتاح حساب مشتریان بانک سرمایه (در بازه زمانی دوازدهم

۵. تمامی هموطنانی که از دوازدهم ماه قبل تا دوازدهم ماه قرعه کشی ازدواج کرده اند (بدون محدودیت سال)
 ۶. تمامی هموطنانی که تاریخ تولد آنها از دوازدهم ماه قبل تا دوازدهم ماه قرعه کشی باشند (بدون محدودیت سال)
- شایان ذکر است هر یک از موضوعات قرعه کشی ۱۲ برنده خواهد داشت که در هرماه مجموعاً ۷۲ نفر، برنده خوش شانس این قرعه کشی خواهند بود. گفتنی است به هر یک از برندگان قرعه کشی یک قطعه کارت هدیه ۵ میلیون ریالی اهدا خواهد شد. لازم به ذکر است هموطنان دارنده کارت هدیه بانک سرمایه برای شرکت در قرعه کشی می بایست در صفحه مربوطه در وبسایت این بانک نسبت به ثبت مشخصات خود (نام، نام خانوادگی، نام استان، نام شهر، شماره ملی و شماره موبایل) اقدام نمایند و در صورت برنده شدن در قرعه کشی، برای دریافت جایزه خود به همراه اصل کارت هدیه برنده شده به شعبه مربوطه مراجعه نمایند.
- همچنین هموطنان علاقمند به شرکت در بندهای ۵ و ۶ قرعه کشی

(ازدواج و تولد) می توانند با مراجعه به کانال اینستاگرامی بانک به نشانی www.instagram.com/banksarmaye اطلاعات مربوط به تاریخ عقد و یا تاریخ تولد خود را به همراه سایر اطلاعات درخواستی بارگذاری نمایند.

همچنین برای حضور در بندهای ۲ و ۳ قرعه کشی نیازی به ثبت نام در سامانه نبوده و اطلاعات مورد نیاز مشتریان به صورت خودکار از واحدهای مربوطه جهت قرعه کشی دریافت خواهد شد.

شایان ذکر است قرعه کشی ها به تناوب در دوازدهم هرماه برگزار می گردد که دومین مرحله قرعه کشی انجام شده و اسامی برندگان مرحله دوم جشنواره به زودی در وبسایت بانک سرمایه منتشر خواهد شد. گفتنی است سومین مرحله قرعه کشی ۱۲ آذرماه بوده و هموطنان و مشتریان برای شرکت در سومین مرحله قرعه کشی می توانند از ۱۲ آبان ماه نسبت به ثبت اطلاعات خود در سامانه های مربوطه اقدام نمایند. لازم به ذکر است اسامی برندگان از طریق وبسایت بانک سرمایه به اطلاع عموم مشتریان ارجحند خواهد رسید.



دارندگان کارتهای هدیه

خرید و فروش سهام در شعب ارائه دهنده خدمات کارگزاری

تراکنش در بانکداری الکترونیک

افتتاح حساب

تولد

ازدواج

کسب اطلاعات بیشتر

[sarmayebank](http://sarmayebank.com) @sarmayebank

www.sbank.ir ۴۳۷۳