خبر

میزان بارندگی‌های چند شب گذشته

ورود موج بارشی جدید به تهران

بر اساس اعلام اداره کل هواشناسی استان تهران، بارش برف و کولاک برف و احتمال سقوط بهمن در ارتفاعات، ورود موج بارشی جدید و افزایش دما پیش‌بینی می‌شود. به گزارش ایسنا، با بررسی نقشه‌های هواشناسی، تصاویر ماهواره‌ای و خروجی مدل‌های پیش‌یابی عددی با گذر سامانه بارشی از سطح استان برای امروز ۲۵ بهمن در ارتفاعات در بعضی ساعات بارش‌های پراکنده برف، وزش باد، کولاک برف و احتمال سقوط بهمن دور از انتظار نیست. از بعد از ظهر روز سه‌شنبه با ورود موج بارشی جدید به استان و بر اساس خروجی فعلی مدل‌های پیش‌بینی افزایش ابرناکی، بارش برف و باران، وزش باد و در ارتفاعات کولاک و پدیده مه و تا اواخر روز چهارشنبه (۲۶ بهمن) پیش‌بینی می‌شود.

برای روزهای پنجشنبه و جمعه (۲۷ و ۲۸ بهمن) در بعضی ساعات وزش باد شدید به‌ویژه در غرب و نیمه‌جنوبی استان دور از انتظار نخواهد بود.از امروز تا پایان هفته روند افزایش تدریجی بیشینه دما پیش‌بینی می‌شود. آسمان تهران امروز (۲۵ بهمن) کمی ابری و گاهی وزش باد با حداقل دمای ۱ و حداکثر دمای ۷ درجه سانتیگراد و طی چهارشنبه (۲۶ بهمن) ابری در بعضی ساعت‌ها بارش برف و گاهی وزش باد با حداقل دمای ۱- و حداکثر دمای ۶ درجه سانتیگراد پیش‌بینی می‌شود. طی ۲۴ ساعت گذشته نیز، ایستگاه فیروزکوه آلودگی- امین آباد با کمینه دمای ۹- سردترین ایستگاه هواشناسی بود.

بارندگی‌های تهران طی چند شب گذشته

همچنین طی چند شب گذشته در استان تهران بارندگی‌هایی ثبت شد که بیشترین میزان بارش در ایستگاه فرودگاه امام خمینی(ره) به میزان ۱۳.۵ میلیمتر رخ داده است. پس از این ایستگاه در ایستگاه‌های شمیرانات- اقدسیه ۱۲.۴ میلیمتر، ورامین ۱۲.۲ میلیمتر، آبعلی ۱۰.۷ میلیمتر، فرودگاه مهرآباد و چیتگر ۱۰.۴ میلیمتر، ژئوفیزیک - تهران و پردیس ۱۰ میلیمتر، میگون ۹.۸ میلیمتر، شهریار ۹.۶ میلیمتر، فیروزکوه ۷.۷ میلیمتر و لواسان ۷.۳ میلیمتر بارندگی رخ داده است.

ثبت پاک‌ترین روز سال طی بهمن‌ماه

براساس اطلاعات شرکت کنترل کیفیت هوای تهران ۱۵ بهمن‌ماه سومین روز هوای پاک از ابتدای سال ثبت شد. تا کنون این روز با شاخص ۴۷ پاک ترین روز سال بوده است. طی روز شنبه (۱۵ بهمن‌ماه) رشد ناپایداری جوی همراه با وزش باد موثر شرایط مناسب را برای پراکندگی آلاینده‌ها فراهم کرد و در این روز سومین روز هوای پاک از ابتدای سال ثبت شد. تا کنون این روز با شاخص ۴۷، پاک ترین روز سال بوده است.لازم به ذکر است سومین هفته بهمن ماه شهر تهران یکی از مطلوب‌ترین شرایط کیفی هوا را تجربه کرده است.در بازه زمانی شنبه تا یکشنبه هفته بعد از آن (۱۵ تا ۲۳ بهمن‌ماه) آلاینده شاخص ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در کلیه روزها آلاینده شاخص شهر تهران بوده است.کیفیت هوا طی هفته گذشته یک روز در شرایط پاک و طی شش روز در وضعیت قابل قبول بود.

از آغاز هفته جاری نیز تاکنون هوای تهران در وضعیت قابل قبول بوده است. در این روزهای مطلوب شاخص کیفیت هوای تهران بین ۵۱ تا ۸۰ بوده و فراتر از آن نرفته است.

رنگ‌بندی و اعداد شاخص‌های کیفیت هوا چه می‌گویند؟

شاخص کیفیت هوا (AQI) به پنج دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا پاک، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا سالم یا متوسط، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا ناسالم برای گروه‌های حساس، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا ناسالم برای همه گروه‌ها، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا بسیار ناسالم و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا خطرناک است.۰

افزایش کرایه تاکسی‌های اینترنتی تا ۱۲۰ درصد در روز برفی تهران

شهر قفل شده در برف و کرایه‌های خودرو نجومی!

تهران برفی شد، تمام راه‌ها و مسیرها مسدود و شهر بند آمد. این داستان تکراری تهران است. شهری با بیش از ۱۱ میلیون نفر جمعیت که هر بار بارش باران می‌تواند همه راه‌هایش را مسدود کند و با بارش برف تقریبا تهران به یک پارکینگ بزرگ تبدیل می‌شود. در این میان، اما در سال‌های اخیر دردسر تازه‌ای نیز به این شرایط اضافه شده است و آن نیز بحران وجود خودرو و وسایل حمل و نقل عمومی در شهر است و این مساله در مناطقی که دسترسی به مترو در آنان کمتر است حتی بیشتر نیز هست. با فراگیر شدن وجود تاکسی‌های اینترنتی که در میان بیشتر مردم به عنوان سرویس‌های اسنپ و تپسی شناخته می‌شوند، کمبود سرویس‌های خطی و خودروهای عبوری و حتی تاکسی در شهر به وفور دیده می‌شود و در این میان برد با تاکسی‌های اینترنتی است وقتی که به راحتی می‌توانند رقم و قیمت تعیین کنند.

حالا گلایه‌های مسافران این بخش را نیز شامل می‌شود که چرا حتی زمانی که ارقام نجومی را می‌پذیرند نیز همچنان بسیاری از تاکسی‌های اینترنتی در شرایط سخت برفی از دادن خدمات اجتناب می‌ورزند؟!

شیما، وکیل دادگستری است و در محدوده شهرک غرب زندگی می‌کند. او می‌گوید دسترسی راحتی به مترو ندارد و برای رسیدن به محل دادگاهش حوالی شرق تهران بیش از یک ساعت منتظر مانده است. او می‌افزاید درخواستش را با رقم ۲۰۵ هزار تومان ثبت کرده است و پس از مدتی رقم آن تا ۲۴۵ هزار تومان نیز افزایش یافته، اما ابدا هیچ خودرویی درخواست وی را نمی‌پذیرفته است. این وکیل دادگستری می‌گوید پس از بیش از یک ساعت انتظار تصمیم گرفته به هر شکلی خود را به دادگاه برساند و حتی سعی کرده پس از سال‌ها که هیچ شماره‌ای از تاکسی تلفنی‌ها نداشته، حداقل شماره‌ای بیابد، اما در نهایت در حالی که باید ساعت ۱۰:۳۰ در جلسه دادگاه حاضر می‌شده حدود ۱۲ ظهر به مقصد رسیده است. او تصریح می‌کند بارها با منشی شعبه دادگاه در این زمان حرف زده و شرایطش را توضیح داده است. «این بار شانس آوردم و شعبه‌ای که می‌رفتم را به خوبی می‌شناختم؛ خب در شرایط دیگر باید چه کار می‌کردم؟»

تهران قفل می‌شود و رقم تاکسی‌ها چند برابر!

آنچه این وکیل به اقتصاد ۲۴ می‌گوید نمایی کلی از شرایط تاکسی‌های اینترنتی در روزهای بارانی، برفی و شرایط پرترافیک شهر است. ارقام نجومی برای کرایه، استفاده از گزینه افزایش قیمت و گاه در نهایت عدم دسترسی به خودرو!تاکسی‌های اینترنتی در ابتدای راه خود با رقم‌های منصفانه و دقیق و ادعای اینکه مسافت و زمان را به درستی محاسبه می‌کنند توانستند بازار کرایه خودرو و سواری را از آن خود کنند. در حالی که در آن زمان تاکسی تلفنی‌ها با ارقام نجومی بازار را قبضه کرده بودند و در حالی که هیچ نسبتی بین مسافت و رقم پرداختی در ساعت‌های مختلف وجود نداشت، اما روش محاسبه تاکسی‌های اینترنتی در ایران که از روی مدل اوبر کپی شده بود، موفق شد با رقم‌های منصفانه بازار را از آن خود کند.

بازاری که البته بسیاری در همان زمان نسبت به مساله انحصاری شدن آن در طول زمان هشدار دادند، اما مساله این بود که تاکسی تلفنی‌ها و همچنین بخش‌های سنتی‌تر تلاشی برای رقابت نکردند. برای مثال در حالی که در شب همواره خیابان‌ها خلوت‌تر بودند، تاکسی تلفنی‌ها تا ۳۰ درصد به قیمت اضافه می‌کردند، اما در مقابل تاکسی‌های اینترنتی گاه تا ۵۰ درصد از قیمت کم کرده و به این ترتیب تمایل مدام به سمت تاکسی‌های اینترنتی افزایش یافت و این مساله تا آنجا پیش رفت که تا ۹۰ درصد از تاکسی تلفنی‌های شهر تعطیل شد و رانندگانش به ناوگان اسنپ و تپسی‌پیوستند.

تاکسی اینترنتی‌ها چطور تلفنی‌ها را از میدان به در کردند؟

اما در طول زمان وضعیت دچار تغییر جدی شد و برخلاف روزگاری که در باران و برف از تاکسی‌های تلفنی نمی‌شد انتظاری داشت و اتفاقا تاکسی‌های اینترنتی از این فرصت سود برده بودند، اما به ناگاه با یک تغییر اساسی و در سال‌های اخیر و به خصوص پس از آبان سال ۱۳۹۸ و افزایش قیمت بنزین و سهمیه بندی جدید، قیمت‌ها با افزایش به شدت محسوسی همراه شد.

این افزایش پس از آبان سال ۱۳۹۸ آن قدر بود که بعدتر گفته شد تعدادی از تاکسی تلفنی‌ها دوباره به عرصه بازگشته اند و در عین حال، اما در این روند افزایش کرایه‌ها بود که بسیاری از رانندگان خطی نیز تصمیم گرفتند به کاروان تاکسی‌های اینترنتی بپیوندند.

در همین حال، اما در گذر زمان بیشتر پایتخت نشینان با موضوع افزایش نرخ کرایه‌های تاکسی در روزهای برفی و بارانی کنار آمده و حاضر هستند در زمان بروز چنین شرایطی برای رسیدن به مقصد خود هر نوع هزینه‌ای را پرداخت کنند، اما این موضوع نباید موجب شود تاکسی‌های معمولی و اینترنتی به فکر سوء استفاده از این شرایط باشند و به طور غیر منطقی نرخ کرایه‌ها را افزایش دهند. کما اینکه در هفته‌های گذشته به وضوح شاهد بودیم که با ورود موج جدیدی از بارش‌ها به کشور مردم در سرمای منفی صفر درجه چندین ساعت در خیابان‌ها سرگردان بودند و برای اینکه بتوانند از وسایل نقلیه عمومی و خصوصی استفاده کنند تن به خواسته‌های نامعقول رانندگان داده و هزینه‌های گزافی را پرداخت کردند.

شهرداری طبق معمول غافلگیر شد، شهر قفل شد، کرایه‌ها نجومی شد!

غافلگیری شهرداری تهران از بروز شرایط بحرانی به موضوعی عادی تبدیل شده است و اینکه رانندگان تاکسی‌ها در زمان بارش برف و باران کرایه‌ها را تا حد زیادی افزایش دهند مسئله تازه‌ای نیست، ولی در این بین شرکت‌های تاکسی اینترنتی اسنپ و تپسی که مدعی هستند خدماتی بسیار مطلوب را با حداقل قیمت و بهتر از تاکسی‌های عادی ارائه می‌دهند چرا باید چنین رفتارهای از خود بروز دهند. این در حالی است که روایت تعداد زیادی از متقاضیان خدمات این است که با افزایش قیمت بسیار نیز نمی‌توانند تاکسی پیدا کنند. رضا ساکن سردار جنگل است و محل کار وی حوالی میدان ولیعصر و بازار کامپیوتر است، او می‌گوید برای رسیدن به مقصد رقم ۱۸۵ هزار تومان در صبح روز برفی، از اسنپ خودرو می‌خواسته و حتی با پذیرش این رقم نیز او نتوانسته است به مقصد برسد، چون هیچ خودرویی درخواست وی را نپذیرفته است و پس از بیش از یک ساعت انتظار در نهایت با رقم ۱۷۰ هزار تومان از تپسی ماشین گرفته است.

رقم‌های نجومی برای روزهای برفی

اینکه تاکسی‌های اینترنتی در روزهای برفی و بارانی سیاست‌های جدیدی را برای قیمت گذاری‌ها در پیش می‌گیرند حرکتی بسیار عجیب و غریب است و باعث شد مردم از این رفتار آن‌ها شوکه شوند.

از سویی رانندگان تاکسی‌های اسنپ و تپسی با توجه به اعلام شرکت‌های اینترنتی و بر اساس نیازهای مالی خود با دیدن قیمت‌های جدید و در نظر گرفتن به‌صرفه بودن قیمت‌ها به سمت شروع به فعالیت در روزهای برفی و بارانی و روزهایی که طرح زوج و فرد از درب منازل اجرا می‌شود هجوم می‌آورند و حاضرند ریسک افزایش خطرات رانندگی در این ایام را به جان بخرند و به مسافرین خدمات ارائه دهند. در مقابل، مسافران افزایش بی رویه نرخ کرایه‌ها را نمی‌پذیرند و از نظر آنان این افزایش غیر منطقی بوده و به ناچار حاضر به استفاده از خدمات تاکسی‌های اینترنتی می‌شوند و تا حدودی این احتمال وجود دارد که از میزان محبوبیت این تاکسی‌های اینترنتی در نظر مسافران کاسته شود.

حقیقت این است که با توجه به مزایای بسیار تاکسی‌های اینترنتی به نسبت تاکسی‌های عادی و با این که مردم علاقه بیشتری به استفاده از خدمات این تاکسی‌ها به نسبت تاکسی‌های بی سیم، گردشی و خطی دارند بروز شرایط حساس و بحرانی در هفته‌های گذشته به مسافران اثبات کرد که انواع تاکسی‌ها تفاوت چندانی با هم ندارند و هیچکدام به فکر رفاه حال مسافران نیستند!

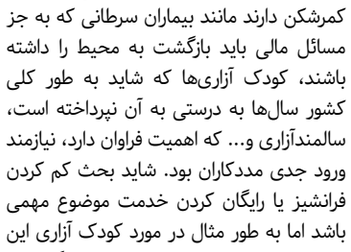
پورسانت‌هایی که کم نمی‌شود و رانندگانی که ریسک نمی‌کنند

البته سود بیشتر این افزایش و کاهش نرخ کرایه‌ها مسلما عاید شرکت‌ها و مسئولان آن‌ها می‌شود وگرنه برای یک راننده تاکسی که ناچار است هزینه‌های استهلاک خودرو را از جیب خود بپردازد تفاوت چندانی نداشته و سود زیادی ندارد. اینکه شرکت‌های اینترنتی در زمان پایین آمدن قیمت‌ها به هیچ وجه کمیسیون‌های خود را کاهش نمی‌دهند هم می‌تواند از معضلات رانندگان باشد.از طرفی باید به مشکلات رانندگان هم توجه داشت که در ساعات شلوغ و پیک ترافیک از خدماتی چون پشتیبانی شرکت محروم می‌شوند و پشتیبانان به هیچ وجه پاسخگوی آن‌ها نیستند و در انتهای سفر با مسائلی همچون تغییر یکباره قیمت‌ها (که اغلب کاهش قیمت است) مواجه می‌شوند و با مسافر اختلاف نظر پیدا می‌کنند. در همین حال اما افزایش گاه تا ۱۰۰ و گاه تا ۱۲۰ درصد کرایه‌ها در روزهای برفی و در حالی که مسئولان شهری هیچ توجهی به وضعیت خیابان‌ها و حمل و نقل شهری در این شرایط ندارند نیز بر بحران‌های موجود می‌افزاید.این در حالی است که رانندگان می‌گویند اگر شرکت در این روزها از درصد دریافت خود کم کند می‌تواند کمک ارزنده‌ای به طرفین چه به عنوان مسافر و چه به عنوان رانندگان خودروها خواهد شد. در همین حال، اما حالا گلایه‌های مسافران این بخش را نیز شامل می‌شود که چرا حتی زمانی که ارقام نجومی را می‌پذیرند نیز همچنان بسیاری از تاکسی‌های اینترنتی در شرایط سخت برفی از دادن خدمات اجتناب می‌ورزند؟!

خبر

رییس مرکز مدیریت بیمارستانی وزارت بهداشت مطرح کرد

لزوم ورود جدی «مددکاری» به کودک‌آزاری



رییس مرکز مدیریت بیمارستانی وزارت بهداشت با تاکید بر لزوم تغییر نگاه صرفا اقتصادی به واحدهای مددکاری بیمارستان‌ها، بر لزوم ورود جدی مددکاران به مباحثی نظیر کودک‌آزاری و سالمند آزاری و ... بازگشت به جامعه این افراد تاکید کرد. به گزارش ایسنا، دکتر واعظی _ رئیس مرکز مدیریت بیمارستانی وزارت بهداشت، در مراسم بزرگداشت روز ملی مددکاری اجتماعی که در مرکز همایش‌های رازی دانشگاه علوم پزشکی ایران برگزار شد، گفت: بیمار بعد از دریافت خدمات تشخیصی و درمانی، به جایی متصل نیست و بیمارستان صرفا به بیمار به عنوان مورد درمانی نگاه می‌کند و این یک حلقه مفقوده است که تلاش کردیم برای رفع آن اقدام کنیم. بیمار نمی‌داند چگونه با واحد مددکاری در ارتباط باشد و این مشکل باید برطرف شود.

وی افزود: خوشبختانه به یاری مددکاران طی ۵ سال اخیر در حوزه مددکاری قدم‌های ارزنده‌ای برای گروه هدف برداشته شد. بیمارانی که هزینه کمرشکن دارند مانند بیماران سرطانی که به جز مسائل مالی باید بازگشت به محیط را داشته باشند، کودک آزاری‌ها که شاید به طور کلی کشور سال‌ها به درستی به آن نپرداخته است، سالمندآزاری و... که اهمیت فراوان دارد، نیازمند ورود جدی مددکاران بود. شاید بحث کم کردن فرانشیز یا رایگان کردن خدمت موضوع مهمی باشد اما به طور مثال در مورد کودک آزاری این مهم است که کودک بتواند به جامعه بازگردد که این خدمت از مددکاران برمی‌آید. او تاکید کرد: مددکاری اجتماعی پل ارتباطی وزارت بهداشت و سایر نهادهای خارج از وزارت بهداشت است تا افراد نیازمند و گرفتار این خدمات را به درستی بگیرند که سه دهک پایین اقتصادی که نیاز به کمک دارند، گروه هدف هستند. واعظی، ادامه داد: در اورژانس بیمارستانی معتقدیم همانطور که باید پرستار خوش آمدگو داشته باشیم، باید در حوزه مددکاری هم نیروی فعال داشته باشیم که ببینیم این مراجع نیاز به خدمات سلامت روان و مددکاری هم دارد یا خیر؟ وی افزود: در این چند سال خدمات مددکاران اجتماعی دیده شده است و جزو کادر درمان ما هستند؛ ولی برای ردیف‌های شغلی و جایگاه ساختار تشکیلاتی مددکاران پیگیریم. همانگونه که پرستار و کادر سلامت جامع‌نگر از تاکیدات است در همین کادر از ورود همکاران مددکار به این بخش هم استقبال می‌کنیم. برای بحث رتبه‌دار شدن مددکاران اجتماعی در سازمان نظام پزشکی به عنوان دفتر تخصصی در حال رایزنی هستیم. او با اشاره به اینکه نگارش پروتکل‌های تخصصی خدمات، شناسنامه‌های حوزه مددکاری اجتماعی است، بیان کرد: این پروتکل‌ها سبب می‌شود دوره گذار از نگاه به واحد مددکاری بیمارستانی صرفا در حوزه اقتصادی تغییر کرده و به موضوعات تخصصی خدمات نگاه شود. وی افزود: در بحث ۲۵ هزار استخدامی وزارت بهداشت تبدیل وضعیت همکاران مددکار ما در دانشگاه‌ها را انجام می‌دهیم و گزارش آن منتشر می‌شود. رییس اداره مددکاری اجتماعی وزارت بهداشت نیز اخیرا با اشاره به اقدامات انجام شده در جهت اصلاح برخی استانداردهای مددکاری در مراکز درمانی، در عین حال تعرفه‌گذاری و سختی کار مددکاران و همچنین پروانه‌دار شدن مددکاری اجتماعی را از مهم‌ترین دغدغه‌ها و برنامه‌های وزارت بهداشت خوانده بود. پیش از این نیز از سامانه و شبکه بی‌سیم اختصاصی(POC) اورژانس اجتماعی سازمان بهزیستی کشوربهره برداری شده بود. سامانه و شبکه بی‌سیم اختصاصی(POC) اورژانس اجتماعی سازمان بهزیستی کشور با حضور علی‌محمد قادری رئیس سازمان بهزیستی کشور، حمید بهروزی قائم مقام همراه اول، محمدرضا حیدرهایی سرپرست آسیب‌های اجتماعی بهزیستی کشور و جمعی از اصحاب رسانه رونمایی شد. علی‌محمد قادری گفت: این جلسه در ساحت یک موضوع در امتداد تلاش‌های صورت‌گرفته در ۲ دهه اخیر فکر اورژانس اجتماعی به عنوان فرآیند نوینی برای پیگیری و به نتیجه رساندن موضوعات آسیب اجتماعی شکل گرفت و نمای جدید و بروزی در راستای هوشمندسازی سازمان بهزیستی کشور به عنوان یکی از ارکان اساسی تحولی بتوانیم قدمی برداریم.

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل تهران

تغییر برخی دکه‌های روزنامه به کتابفروشی و صنایع دستی

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران از تغییر کسب‌وکار برخی دکه‌های روزنامه به کتابفروشی و صنایع دستی خبر داد و گفت: ۲۵ رسته از مشاغل مزاحم باید از تهران خارج شوند.

سعید بیگی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره عملکرد این شرکت در جهت خروج مشاغل مزاحم از تهران طی سال ۱۴۰۱، گفت: چند رسته اصلی با رویکردهای مختلف هدف گذاری شده و برنامه‌ریزی‌های لازم برای آن‌ها صورت گرفته است. بخشی از اهداف این است که مزاحمت‌ها برای شهروندان کاهش پیدا کند. بخشی دیگر کاهش ترافیک برای سهولت رفت و آمد مردم است.

وی با بیان اینکه ساماندهی مشاغل مزاحم در منطقه ۱۲ در اولویت است، اظهار کرد: با چند رسته اعم از اتحادیه تولید کنندگان پوشاک، تولیدکنندگان کفش دست‌دوز، سازندگان طلا و بخشی از اتحادیه خشکبار مذاکراتی صورت گرفته است. این موضوعات، مذاکره محور است. همچنین بودجه‌ای برای آن‌ها نمی‌توان در نظر گرفت و نیازی هم ندارند و تغییرات بر اساس رأی بند ۲۰ بوده که صادر می‌شود.

وی با اشاره به اینکه عمده آرای صادر شده در شهرداری بر اساس تمهیدات است، افزود: حدود ۲۵ رسته هستند که باید از شهر خارج شوند.

اجاره دکه‌ها از ۴۰۰ هزار تومان تا یک میلیون

مدیرعامل شرکت ساماندهی مشاغل تهران در رابطه با وضعیت دکه‌های روزنامه در تهران با تاکید بر اینکه برنامه‌ای برای لغو امتیاز دکه‌های روزنامه شهر تهران نداریم، افزود: مقرر شده تا برخی از این دکه‌های روزنامه تغییر رسته بدهند و به صنایع دستی و کتاب‌فروشی تغییر پیدا کنند. فعلا برنامه‌ای برای لغو امتیاز دکه‌های روزنامه شهر تهران نداریم.

بیگی در خصوص اجاره‌ای که باید به شهرداری تهران از سوی این دکه‌ها پرداخت شود، گفت: بین ۴۰۰ هزار تومان تا یک میلیون تومان اجاره‌ای است که این دکه‌ها به شهرداری تهران می‌پردازند. مدیرعامل شرکت ساماندهی مشاغل تهران در پاسخ به این سوال که چرا برخی دکه‌های روزنامه در منطقه‌ای حذف و یا اضافه می‌شود، عنوان کرد: ممکن است دکه‌ای در برخی نقاط گذاشته شود و یا به علت‌های مختلف اعم از عملیات عمرانی و... جابه جا شود. اما از منطقه خارج نمی‌شوند و فقط جابه جایی صورت می‌گیرد. آن‌هایی که جای دیگری می‌روند به معنای حذفشان نیست.وی با اشاره به اینکه برخی دکه‌ها متعلق به تهران نیستند و جزء شهرهای اقماری هستند، تاکید کرد: این دکه‌ها چون به تهران نزدیک هستند، می‌خواهند وارد تهران شوند، اما بر اساس مصوبه شورای شهر و بازرسی کل کشور اجازه اضافه کردن این دکه‌ها به مجموعه دکه‌های تهران را نداریم.

روایت فعالان میراث فرهنگی از توسعه شاهچراغ

تخریب بافت تاریخی شیراز شروع نشده اما خطر جدی است

بافت تاریخی شیراز در معرض تخریب است. این را همه سال‌هاست که می‌دانند. تملک خانه‌های تاریخی توسط شهرداری شیراز نیز از ۱۰ سال پیش آغاز شده است. اما به گفته کارشناسان و شاهدان عینی هنوز هیچ تخریبی در بافت تاریخی شیراز صورت نگرفته. تملک خانه‌های تاریخی اما حکایت از خطر وقوع تخریب در آینده نزدیک دارد. به گزارش فراز، در تخریب آثار باستانی و تاریخی همواره دو مقصر وجود دار؛ مردم و دولت. نه حکومت علاقه‌ای به حفظ بافت تاریخی دارد و نه مالکان خانه‌های تاریخی. در شیراز هم ماجرا کم و بیش همین است. البته هستند مالکانی که از خانه‌های تاریخی به شدت حفاظت می‌کنند و همینطور انجمن‌هایی که مجلس را مجبور به تصویب قانون حفاظت از بافت‌های تاریخی می‌کنند. اما با وجود تخریب‌هایی که در گذشته صورت گرفته و طرح بین الحرمین همچنان باید نگران و مراقب بافت تاریخی شیراز باشیم.

تخریب‌ها از ۶۰ سال پیش آغاز شد

بافت تاریخی شیراز طی مدت اخیر هنوز تخریب نشده اما به دلیل سهل‌انگاری مالکان از ۶۰ سال پیش دچار تخریب‌هایی شده است. مسعود منیعاتی، رییس انجمن دوستداران میراث فرهنگی استان فارس به «فراز» گفت: هنوز هیچ تخریبی صورت نگرفته است. تخریب بافت تاریخی شیراز از ۶۰ سال پیش آغاز شده و همچنان هم ادامه دارد. تا سال ۹۸ قانونی مبنی بر حفاظت بافت‌های تاریخی ارزشمند نداشتیم. انجمن دوستداران میراث فرهنگی ۸ سال دوندگی کرد تا در نهایت قانون حفاظت از بافت‌های تاریخی در مجلس به تصویب رسید. بند دوم این قانون مربوط به حریم بافت تاریخی است و این پرسش مطرح است که چرا وزارت میراث فرهنگی به آن توجهی نمی کند.

به گفته او از ۱۲ هزار پلاک خانه تاریخی، حدود هزار و ۴۰۰ پلاک آن باقی مانده است.

او افزود: ممکن است پژوهشگاه میراث فرهنگی تصمیماتی گرفته باشد که هنوز خبر آن منتشر نشده است. آقای دکتر معماریان که از تخریب خانه‌های تاریخی گفته نیز بر اساس اطلاعات دیگران صحبت کرده است.منیعاتی با رد ناامنی بافت تاریخی شیراز گفت: من به همراه خانواده‌ام در این بافت زندگی می‌کنم و اگرچه معتادانی در آن رفت و آمد دارند اما ناامن‌تر از بقیه محله‌های شیراز نیست.

هنوز هیچ تخریبی صورت نگرفته

فعالان میراث فرهنگی که از نزدیک بافت تاریخی را بررسی کرده‌اند می‌گویند هنوز تخریبی صورت نگرفته است. البته این به آن معنا نیست که در آینده تخریبی رخ نخواهد داد. تملک خانه‌ها به معنای تخریب در آینده نزدیک است. علی هاشمی، فعال میراث فرهنگی به «فراز» گفت: من از نزدیک بافت تاریخی شیراز را بررسی کردم و در حال حاضر هیچ تخریبی در این بافت صورت نگرفته است. یک فرد بومی اطلاعات غلط داده است.او افزود: اخطار ۷۲ ساعته نیز شایعه بوده است.

هویت ملی و دینی باید در کنار یکدیگر باشند

کارشناسان میراث فرهنگی معتقدند اماکن مذهبی در بافت تاریخی زیباتر و ارزشمندتر هستند و نباید هویت ملی و دینی در مقابل یکدیگر قرار بگیرند. علیرضا افشاری، فعال میراث فرهنگی به «فراز» گفت: ماجرایی مانند اتفاقی که برای بافت تاریخی شیراز رخ داده، سال‌هاست در حال وقوع است. از طرفی سالیان طولانی است که ما معترض شده‌ایم به تخریب بافت تاریخی در مناطق مختلف کشور. امیدوار بودیم در این سال‌ها فرهنگ پاسداری از مواریث کهن‌مان، که اتفاقا در بسیاری جاها با دین گره خورده است و یادگارهای دینی به شمار می‌روند، گسترش یافته باشد اما انگار همچون نبود فرهنگ محیط زیستی در مسوولان در این مورد هم در همچنان بر همان پاشنه‌ی قدیم می‌چرخد.

او افزود: همه دوستداران تاریخ و فرهنگ ایران و افرادی که به تاریخ و آثار تاریخی و هویت باستانی کشور علاقمندند همواره خواهان این بودند که هویت ایرانی در مواجهه با توسعه ناپایدار ویژگی‌های خود را حفظ کند تا اگر ما به دیدن شهرهای مان می‌رویم هویت هر منطقه و شهری را متوجه شویم. اما روز به روز شهرهای‌مان - بر خلاف همه‌ی شعارهای غرب ستیزانه - بیشتر شبیه بخش‌هایی خاص از شهرهای مدرن می‌شوند و هویت خود را از دست می‌دهند، در حالی که در بسیاری دیگر از شهرهای جهان، حتی در کشورهای همسایه، سعی می‌شود ویژگی‌های محلی برجسته شوند. دبیر دیده‌بان یادگارهای فرهنگی

و طبیعی ایران ادامه داد: به نظر می‌رسید دولت‌مردان نیز طی سال‌های گذشته متوجه شده باشند که با تاکید بر روی هویت دینی، اگر به هویت ملی بی‌توجهی کنند، تاثیر عکس می‌گذارد. آثار آن را نیز در رویدادهای ماه‌های اخیر مشاهده کردیم. با این‌همه عجیب است که همچنان عده‌ای پافشاری می‌کنند بر روی تخریب بافت تاریخی شیراز.