گزارش «جوان» از شبگردی در یکی از مناطق جنوبی پایتخت

بافت فرسوده و محرومیت؛ رنج دیروز و امروز منطقه ۱۷

گزارش شهری
بیژن سورانی

دومین شبگردی خبرنگاران به منطقه ۱۷ شهرداری تهران رسید، این منطقه با وسعت ۸۶۰ هکتار درجنوب پایتخت قرار گرفته است و از جمله مناطق قدیمی به حساب می آید. این منطقه از شمال به خیابان قزوین، از جنوب به بزرگراه جوانه، از شرق به بزرگراه شهید نواب‌صفوی و از غرب به جاده ساوه منتهی می‌شود. منطقه ۱۷ با وجود تلاش‌های صورت گرفته برای آبادانی هنوز هم با خیل مسائل و مشکلات بسیاری روبه‌رو است. بیش از ۳۰ درصد این منطقه را بافت فرسوده تشکیل داده است، به گونه‌ای که بافت‌های ریزدانه و ناپایدار را می‌توان در بیشتر محلات آن به صورت آشکار و پنهان مشاهده کرد. بافت متراکم و معابر باریک و تنگ سبب شده است به‌رغم تسهیلات ارائه‌شده نوسازی و احیای بافت فرسوده به کندی انجام شود. وجود امامزاده حسن (ع) در شمال منطقه و بازار مبل یافت‌آباد در حاشیه غربی این منطقه باعث شده تا حدودی رونق اقتصادی در این منطقه صورت بگیرد. به دلیل وجود اینگونه مراکز تجاری ارزش اقتصادی این محلات رشد خوبی داشته باشد تا آنجا که به گفته یکی از مسئولان فروش یک متر مربع از برخی مراکز تجاری به قیمت حدود ۵۰ میلیون تومان انجام می‌شود. منطقه ۱۷ پیش از این به واسطه قرار گرفتن بین خطوط راه‌آهن تهران - تبریز و خط تهران - اهواز و بزرگراه آیت‌الله سعیدی، جزیره لقب گرفته و در معرض انواع آسیب‌های اجتماعی بود و به نوعی محرومیت و فقر را برای اهالی ایجاده کرده بود، البته پیش از این اگر مسافری با قطار گذرش به تهران یا امامزاده حسن (ع) می‌افتاد، هنگام ورود به این بخش پایتخت با ساختمان‌هایی بدقواره و نافرم روبه‌رو می‌شد که شباهتی به خانه نداشتند و فشردگی خانه‌ها و کوچه‌ها و وجود پنهان برخی آسیب‌های اجتماعی را در سطح می‌شد مشاهده کرد. سرانه واحدهای مسکونی در این منطقه به ۱۲/۱۶ مترمربع می‌رسد، این در حالی است که این سرانه در مناطق دیگر تهران ۲۰ مترمربع است. وجود فضاهای سبز کوچک و در کنار بافت‌های فرسوده همچنان به دلیل پرجمعیت بودن، سرانه‌های این منطقه را در سطح پایین نگه داشته است.

■ **۳۰ درصد بافت منطقه ۱۷ فرسوده است**

در دومین برنامه شبگردی قائم‌مقام شهردار منطقه ۱۷ توضیحاتی درباره «ترین»های این منطقه بیان کرد.

علی رضایی گفت: این منطقه بیش از ۴ هزار شهید تقدیم انقلاب کرده که به همین دلیل به عنوان دارالشهدای مناطق تهران معروف است و به لحاظ تعداد شهید، منطقه‌ای است که بیش از سایر مناطق تهران شهید داده است، از سوی دیگر این منطقه متراکم‌ترین و پرجمعیت‌ترین منطقه تهران است و سرانه جمعیت آن چهار برابر میانگین متوسط جمعیت تهران است.

شهردار منطقه ۱۷ درباره جمعیت این منطقه نیز گفت: با توجه به دو بازار مهم امامزاده حسن (ع) که بورس پوشاک، کیف و کفش است و بازار مبل و محصولات چوبی (یافت‌آباد)، جمعیت شناور منطقه ۵۰۰ هزار نفر است و بسیاری از مردم این منطقه را با دو بازار بزرگش می‌شناسند.

امامزاده حسن (ع) از نوادگان امام حسن مجتبی(ع) می‌باشد که ۸۶۰ سال پیش به همراه فرزند گرامیشان در این مکان به شهادت رسیده و به خاک سپرده شده‌اند. ایشان با حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) پسرعموی تنی می‌باشند. بارگاه ملکوتی آن حضرت در شمال غربی منطقه و در خیابان امین‌الملک (بازار کیف و کفش) واقع شده است. در این خصوص قائم مقام شهردار با اشاره به بقعه امامزاده حسن (ع) از نوادگان امام حسن مجتبی(ع) گفت: وجود امامزاده حسن (ع) منطقه ۱۷ را به قطب مذهبی تبدیل کرده است، با این حال در یک دهه اخیر رشد بسیار چشمگیری داشته، ولی به لحاظ عمرانی شرایط مناسبی نداشته است. در دهه اخیر بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان در موضوعات عمرانی به آن کمک شده به طوری که سرانه فضای سبز آن از ۲/۵ متر به پنج متر رسیده است.

رضایی با اشاره به سرانه‌ورزشی نیز گفت: در این زمینه نیز اقدامات قابل تقدیری صورت گرفته به طوری که هم‌اکنون چند طرح ورزشی را در دست ساخت داریم. در حال حاضر سرانه ورزشی منطقه ۰/۱۸ مترمربع است.

به گفته این مقام مسئول ۳۰ درصد منطقه بافت فرسوده دارد که با بسته‌های تشویقی برای مردم ۱۵ درصد آن نوسازی شده، ضمن اینکه ما بافت پایدار در منطقه نداریم. بافت‌های ما یا فرسوده است یا ناپایدار، لذا تأکید داریم نسبت به نوسازی بسته‌های تشویقی بیشتری در نظر گرفته شود.

■ **جزیره‌ای ۵۰ ساله میان دو خط راه‌آهن**

قائم مقام شهردار منطقه ۱۷ در ادامه مسیر شبگردی به دو خط ریلی تهران- تبریز و تهران- خرمشهر اشاره کرد و گفت: سال‌ها بود این محدوده همانند جزیره‌ای شده بود که به مکانی برای بزهکاری تبدیل شده بود.

در ادامه مهندس نوروزی معاون حمل ونقل وترافیک منطقه ۱۷ در توضیح زیرزمینی شدن خط راه‌آهن تهران – تبریز گفت: متأسفانه ما در حدفاصل این دو خط که به آن جزیره می گفتند، شاهد انواع آسیب‌های اجتماعی بودیم، اما در سال‌های اخیر خط راه‌آهن تهران- تبریز به زیر زمین کشیده شده و روی آن صاف و هموار شد که این موضوع عاملی شد برای کاهش آسیب‌های اجتماعی.

وی در ادامه مسیر با حضور در سطح مسطح شده راه‌آهن تهران- تبریز گفت: وسعت این منطقه ۱۰ هکتار است یعنی چهار کیلومتر در ۳۰ متر که این مسیر از سال ۸۶ تا سال ۹۱ به زیرزمین منتقل شده است و اکنون می‌توانیم از این فضای ۱۰ هکتاری کمبود سرانه‌هایمان را جبران کنیم.

نوروزی اضافه کرد: ۵۰ سال بود این خط با عبور از روی زمین مشکلاتی را برای مردم منطقه ایجاد کرده بود که در نهایت با کمک شهردار تهران به زیرزمین منتقل شد و ما فضای خالی ۱۰ هکتاری داریم که به زودی قرار است به سرانه‌های موردنیاز منطقه تبدیل شود.

وی تأکید کرد: طرح‌های مدنظر در حال آماده‌سازی است و به زودی اجرایی خواهد شد. همچنین در این محدوده پل امین‌الملک را داشتیم که فضای مرده شهری زیادی ایجاد کرده بود که زمینه بروز آسیب‌های اجتماعی بود. این پل جمع‌آوری شده و به جای آن میدان زکات را ایجاد کردیم.

معاون ترافیک شهردار منطقه ۱۷ در ادامه به ایجاد پارکینگ زیرزمینی با ظرفیت ۱۲۰۰ خودرو اشاره کرد و گفت: ما همچنین در این فضا توانستیم پارکینگی زیرزمینی برای ۱۲۰۰ خودرو آماده کنیم که به زودی به بهره‌برداری می‌رسد. این پارکینگ روی ریل راه‌آهن زیرزمینی تهران- تبریز تعبیه شده است.

نوروزی همچنین به ایجاد پارکینگ طبقاتی برای پوشش ترافیک بازار امامزاده حسن (ع) و یافت‌آباد اشاره کرد و گفت: این پارکینگ نیز به زودی افتتاح می‌شود.

■ **موزه مبلمان از دوران باستان تاکنون**

بازدید از موزه مبل و دکوراسیون مقصد بعدی خبرنگاران و مسئولان شهرداری منطقه ۱۷ بود.

خانم رتبه‌ای مدیر موزه با اشاره به اینکه چهار سال است موزه مبلمان به بهره‌برداری رسیده، گفت: این موزه در چهار سال متوالی از سوی یونسکو به عنوان موزه برتر ایران معرفی شده است.

وی توضیح داد: در این موزه‌می‌توان تاریخ مبل ایران را از دوران باستان تاکنون مشاهده کرد، ضمن اینکه تفاهمنامه‌ای با دستگاه‌های مختلف از جمله آموزش و پرورش، دانشگاه‌ها و سازمان میراث فرهنگی منعقد کرده‌ایم تا بتوانند از تسهیلات این موزه برخوردار شوند.

رتبه‌ای در ادامه با اشاره به اینکه ۲۰۰ اثر در این موزه نگهداری می‌شود، گفت: آثار شاخص ما صندلی‌های مربوط به هزاره سوم قبل از میلاد، صندلی اتابک اعظم و صندلی امام راحل است که از جماران به اینجا منتقل شده است.

■ **بوستان‌های قرآن و عترت در دل منطقه دارالشهدا**

گروه شبگردی منطقه ۱۷ در ادامه مسیر خود به بوستان بهاران به مساحت ۶۵ هزار و ۸۲ متر مربع رسید؛ فضایی آرام و دلنشین که با نرده‌هایی از فضای پارک بهاران جدا شده بود و روی ستون‌ها و المان‌های این بوستان آیات الهی نقش بسته بود.

قائم مقام شهردار منطقه ۱۷ درباره این بوستان گفت: مجموعه بوستان بهاران قطب تفریحی، ورزشی، فرهنگی و اقتصادی منطقه است. اینجا که روزگاری فضایی متروکه بود، در دهه گذشته به شکل فعلی تغییر وضعیت داده است.

رضایی افزود: بوستان بهاران بزرگ‌ترین پارک منطقه است، سینمایی دارد با ظرفیت ۶۰۰ نفر، فروشگاه شهروند و ورزشگاه بزرگی نیز دارد. همچنین فضایی در این بوستان برای تعزیه‌خوانی طراحی و اجرا شده است.

وی گفت: ما در این بوستان، دو بوستان عترت و قرآن را که الهام گرفته از موضوعات قرآنی و هفت شهر عشق است طراحی و اجرا کردیم.

دست آخر به مجموعه خیریه بهشت امام رضا(ع) محل نگهداری کودکان ایتام رسیدیم که در آن از فرزندان یتیم و بی‌سرپرست از سنین ۱/۵ سال تا ۲۱ سال تحت پوشش قرار می گیرند.

به گفته یکی از مسئولان بهشت امام رضا(ع) این کودکان در مدارس عادی ثبت‌نام شده‌اند و رمضان هر سال شهردار تهران میهمان یکی از این مجموعه‌هاست.

درحالی منطقه ۱۷ تهران را ترک کردیم که در ساعات پایانی شب در برخی از معابر وانت‌ها و دستفروشان در حال عرضه کالا و محصولات خود بودند. قیمت اجناس از روی اتیکت‌ها نشان می‌داد اجناس و میوه‌ها به قیمت کمتر از سایر نقاط تهران عرضه می‌شود.

نمای نزدیک

به رغم تلاش‌های صورت گرفته در سال‌های اخیر از سوی مدیریت شهری متأسفانه به دلیل بی‌توجهی دولت‌ها بسیاری از مسائل و مشکلات زیرساختی منطقه ۱۷ فقط بین دولت‌ها دست به دست شده است و چهره محرومیت را می‌توان هم در سیمای شهر و هم چهره شهروندان دید. درحقیقت این منطقه دارای ظرفیت و پتانسیل‌های اقتصادی همچون بازار مبل است که در یک دهه اخیر بخش کوچکی از این منطقه محروم را به قطب اقتصادی تبدیل کرده است، به گونه‌ای که ارزش اقتصادی این محله به دلیل اقدامات صورت گرفته با مناطق شمال شهر همچون نیاوران و ظفر از لحاظ قیمت برابری و حتی بیشتر ارزش‌گذاری شده است، بنابراین لازم است با فراهم ساختن بسترهای لازم و با سرمایه‌گذاری و حمایت از بخش خصوصی زمینه رونق اقتصادی بیشتر این بخش فراهم شود تا بتوان با رشد ارزش افزوده عرصه‌های این منطقه گامی در جهت ایجاد اشتغال پایدار برای محرومیت‌زدایی و کاهش آسیب‌های اجتماعی این منطقه برداشته شود. همچنین با توجه به وجود بافت‌های فرسوده که حدود ۳۰ درصد منطقه ۱۷ را در بر گرفته ضروری است دولت به خصوص وزارت مسکن و شهرسازی وارد عرصه کار شده و با ارائه تسهیلات و تقویت بسته‌های تشویقی در جهت نوسازی و احیای بافت‌های فرسوده این منطقه با کمک مدیریت شهری – شهرداری و شورا – گام‌های بلندی بردارد تا آرامش و ایمنی سازه که همواره تهدید جدی برای این منطقه محسوب می‌شود، زمینه کاهش محرومیت را به دنبال داشته باشد و توسعه پایدار را به این منطقه ارزانی کند تا علاوه برافزایش سرانه و برطرف شدن خلأهای موجود زمینه توسعه شهری و ارتقای شهرنشینی بیشتر فراهم شود؛ اقداماتی که شهروندان این بخش پایتخت مستحق داشتن آن هستند.

از شهر

هزار و ۵۷۰ گودبرداری در پایتخت رها شده است

۱۵۰ سیاهچاله شهری؛ تهدیدی برای امنیت شهروندان

فضاهای بی‌دفاع شهری در بیشتر مناطق جان و مال شهروندان را در معرض تهدید قرار داده است، به گونه‌ای که وجود هزار و ۵۷۰ گودبرداری رها شده در پایتخت که ۱۵۰ گود در مرحله پرخطر و بحرانی قرار دارند، همچون سیاهچاله‌هایی امنیت و آسایش عابران و ساکنان را در معرض تهدید جدی قرار داده است و هر لحظه هر یک از این گودهای ساختمان‌های نیمه‌کاره رهاشده آبستن حادثه‌ای است که در صورت وقوع خساراتی را به بار خواهد آورد.

هرازگاهی بر اثر بی‌دقتی در شیوه گودبرداری و تخریب سازه‌ها حادثه‌ای روی می‌دهد و جان شهروند یا شهروندانی در معرض تهدید جدی قرار می‌گیرد و تکرار این حوادث سال‌هاست مسئولان دستگاه‌های متولی را از خواب بیدار نکرده است. پاسکاری، کم‌کاری و ناکارآمدی دیگر به امری عادی تبدیل شده است. وجود گودبرداری‌های رها شده فضاهای بی‌دفاع شهری را به شدت ناامن کرده است، به گونه‌ای که رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران با اشاره به گودهای پرخطر شهر تهران گفت: طبق بررسی‌های سازمان نظام مهندسی، از ۴ هزار گودبرداری انجام شده در سطح شهر تهران، هزار و ۵۷۰ گود رها شده داریم، یعنی از زمان پایان فعالیت‌های آن گذشته و عملیات ساختمانی در آن انجام نمی‌شود.

اقبال شاکری افزود: از میان گودهای رها شده، ۱۵۰ گود در مرحله پرخطر و بحرانی قرار دارد که هرچه سریع‌تر باید ایمن‌سازی شوند. معمولاً برای برخورد با این گودها، اخطار داده می‌شود تا هرچه سریع‌تر مجریان نسبت به ایمن‌سازی اقدام کنند اما آنچه از روال کار در شهرداری مشخص است، تنها گزارشات و اخطارهای متعددی به مالکان داده شده و برخورد خاصی نمی‌شود.

وی اضافه کرد: بر اساس ماده ۵۵ بند ۱۴ قانون شهرداری‌ها اگر بنا یا سازه‌ای، ایمنی شهر را به خطر بیندازد، شهرداری رأساً می‌تواند وارد شود و گود را ایمن‌سازی کند و سپس هزینه را از مالک دریافت کند.

رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران با اشاره به گود ایران‌زمین گفت: این گود توسط شهرداری ایمن‌سازی شد اما به دلیل آنکه مالک آن به وزارت نفت بدهی داشت، این ملک دست به دست شده و در حال حاضر مشخص نیست مالک آن چه کسی است و کمی روند دریافت هزینه‌های شهرداری بابت ایمن‌سازی پیچیده شده است.

به گفته وی، شهرداری حتی در خصوص ساختمان‌های مخروبه و نیمه‌مخروبه که برای شهروندان ایجاد مشکل می‌کند نیز می‌تواند با استفاده از همین بند، ورود پیدا کند. همچنین در یکی از تبصره‌های بودجه ۹۴ این موضوع آمده است که شهرداری در مواقع بحرانی اجازه ایمن‌سازی را دارد.

با این حال گودبرداری‌ها و خانه‌های نیمه‌ساخته و متروکه بسیاری به دلایل مختلف در سطح شهر رها شده‌اند و به دلیل کم‌کاری دستگاه‌های متولی این سازه‌ها خطر جدی برای ایمنی شهر وشهروندان به حساب می‌آیند، درحقیقت مشخص نیست در حوادث گودبرداری مقصر کیست چراکه هر کس دیگری را مقصر اعلام می‌کند و توپ مسئولیت را به زمین دیگری می‌اندازد، این در حالی است که شهرداری و سازمان نظام مهندسی هر دو در این زمینه باید با جدیت وارد شوند چراکه این حوادث با جان شهروندان در ارتباط مستقیم است.

در حقیقت با نظارت سیستمی و قبول مسئولیت از سوی دستگاه‌های متولی می‌توان فضاهای بی‌دفاع شهری را تبدیل به فضاهایی ایمن کرد و حتی در زمینه گودبرداری‌های غیراصولی می‌توان با چند درصد هزینه اضافی در گودبرداری و رعایت اصول فنی و مهندسی جلوی ریزش آوارها را گرفت تا شاهد حوادث ناگوار برای شهروندان نبود.

اقتصاد شهر

انقباض بودجه پایتخت زیر سایه برنامه ششم توسعه

■ بیژن یانچشمه

در حالی هفته گذشته شهردار تهران لایحه بودجه سال ۹۵ پایتخت را با رقم پیشنهادی ۱۸ هزار و ۷۶۳ میلیارد تومان به شورای شهر تقدیم کرد که دخل و خرج سال آینده پایتخت کمتر از ۹ درصد رشد داشته است. ارقام پیشنهادی از سوی مجموعه شهرداری تهران برای اداره پایتخت نسبت به سال ۹۴ فقط ۸/۹ درصد رشد داشته است. از این رقم ۶۰ درصد سهم منابع نقدی و ۴۰ درصد سهم منابع غیرنقدی است. براین اساس بیش از ۵۰ درصد بودجه بر توسعه حمل و نقل عمومی با تأکید بر توسعه مترو متمرکز شده است. با این وجود به گفته شهردار تهران رشد بودجه ۹۵ شهرداری از نرخ تورم کشور کمتر است، این درحالی است که در برنامه ششم توسعه دولت، درآمدهای پایدار شهرداری‌ها کاهش می‌یابد.

■ **دولت؛ مسبب کاهش درآمد پایدار شهرداری‌ها**

اگر چه دم زدن از مشکلات و معضلات شهری دغدغه مشترک مسئولان کشور است ولی بخش زیادی از مسائل و مشکلات شهری نیازمند بسترسازی از سوی دولت است اما چه سود سال جدید و برنامه پیشنهادی ششم توسعه کشور در حالی از سوی دولت ارائه شده است که در این برنامه برای تقویت مدیریت شهری راهکار راهبردی مشخص اجرایی مشخص نشده است. بر این اساس نباید انتظار داشت مشکلات شهری همچون حمل ونقل عمومی، بافت فرسوده و آلودگی هوا به راحتی برطرف شود.

شهردار تهران درخصوص میزان تحقق بودجه سال آتی در زمان ارائه بودجه به شورای پایتخت گفت: سیاست ما در بودجه‌بندی سال آتی انقباضی است، به همین دلیل رشد بودجه‌ای برابر ۳/۸ درصد است که رشد قابل توجهی نیست زیرا حتی کمتر از تورم رشد داشته است.

قالیباف با اشاره به اینکه در تدوین برنامه ششم توسعه درآمدهای پایدار شهرداری‌ها در خطر است، افزود: این موضوع یک بحث رویکردی است. در سال ۸۶ موضوع ارزش افزوده که بخشی از درآمدهای شهرداری که آیتم‌هایی که عوارض و مالیات را به شهرداری اختصاص می‌داد تحت عنوان لایحه ارزش افزوده با مالیات دولت جمع و در مجلس تصویب شد و شروع این لایحه با ۳ درصد بود که نصف – نصف به دولت و شهرداری‌ها تعلق داشت.

وی با اشاره به اینکه این ارزش افزوده به ۹ درصد تا کنون افزایش یافته است، خاطرنشان کرد: این رویکرد برنامه ششم که تقدیم مجلس شده است، درآمدهای پایدار شهرداری‌ها را در سراسر کشور تحت تأثیر قرار می‌دهد زیرا درآمد پایدار شهرداری‌ها را کاهش می‌دهد، به همین دلیل تصور می کنم دولت و مجلس به این موضوع توجه کنند که اگر شهرداری‌ها به دولت افزوده شوند بار دولت را زیاد می کنند.

قالیباف با اشاره به خطر دولتی شدن نظام اداری و اجرایی شهرداری‌ها تأکید کرد: این موضوع و بحث ارزش افزوده با قانون مغایرت دارد و زحمت دولت را زیاد می کند.

با این حال وی به رویکرد اقتصاد مقاومتی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها اشاره کرد و گفت: با توجه به رویکرد اقتصاد مقاومتی در دو بعد دقت لازم انجام شد؛ یک بعد صرفه‌جویی بود، لذا هر گونه خرید اقلام اداری و مصرفی را در شهرداری تهران هم محدود و هم خرید آن منوط به خرید از فروشگاه‌های شهروند تنها با طی مراحل تأیید شد. در سال‌های گذشته تا این مقطع ۴۵۰ میلیارد تومان در این زمینه خرید صورت می‌گرفت که امسال به ۵۰ میلیارد تومان رسیده است. این به معنی صرفه جویی ۴۰۰ میلیارد تومانی و تأکید بر خرید داخلی است.

■ **رشد ۳۰ درصدی توسعه حمل و نقل عمومی در بودجه ۹۵ شهرداری**

در بودجه پیشنهادی سال ۹۵ هم مانند سنوات گذشته حمل و نقل عمومی اولویت نخست بودجه شهرداری تهران است.

شهردار تهران هنگام ارائه بودجه به شورای شهر با ابراز امیدواری نسبت به افتتاح خط ۷ متروی پایتخت در سال ۹۵ از جنوب شرقی شهر تا منطقه ۲ خاطرنشان کرد: امید داریم دولت نیز در این حوزه کمک‌هایی را داشته باشد تا بتوانیم همزمان با توسعه خطوط مترو واگن نیز خریداری کنیم. قول‌های مساعدی در این حوزه در گفت و گوهایی با کشور چین ارائه شده است تا یک هزار و ۲۰۰ دستگاه واگن مترو فاینانس شود.

قالیباف افزود: در این صورت قول می‌دهیم سال آینده می‌توانیم ظرفیت حمل و نقل ریلی را به مرز ۶ میلیون نفر در روز یعنی دو برابر افزایش دهیم. همچنین می‌توانیم سرفاصله قطارها را به‌خصوص در خط ۳ کاهش دهیم.

در این زمینه سیدجعفر تشکری‌هاشمی گفت: به‌رغم آنکه بسیاری از مأموریت‌های شهرداری تهران کاهش بودجه دارند اما رقم بودجه پیشنهادی شهرداری تهران برای سال آتی در بخش حمل ونقل عمومی افزایش دارد.

وی با تأکید بر اینکه بودجه سال آینده ۷۰ درصد عمرانی و ۳۰ درصد هزینه‌ای و نگهداشت است، اعلام کرد: از اولویت‌های بودجه‌سال ۹۵ شهرداری تهران توسعه حمل‌ونقل عمومی است، به طوری که در بخش اتوبوسرانی، سیستم‌های هوشمند، توسعه مترو و طرح‌های مرتبط با انضباط ترافیکی نسبت به سال گذشته پیش‌بینی افزایش بودجه شده است.

تشکری‌هاشمی تصریح کرد: بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته در بودجه سال آینده تلاش می‌شود عملیات عمرانی خط ۷ مترو در سال ۹۵ به اتمام رسیده و در نیمه دوم سال ۹۶ هم خط ۶ مترو به اتمام برسد.

همچنین اسماعیل دوستی در خصوص میزان بودجه اختصاص یافته به حوزه حمل ونقل عمومی گفت: پیش‌بینی شده است اعضای شورای شهر و به خصوص اعضای کمیسیون عمران و حمل ونقل شورا، برای سال ۹۵ به موضوع توسعه حمل و نقل عمومی بیشتر توجه شود. نایب رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران افزود: درصدد هستیم برای سال آینده بودجه حمل و نقل عمومی انقباضی بوده و افزایش داشته باشد، البته این میزان افزایش بستگی به میزان درآمدهای شهرداری در سال ۹۴ و پیش‌بینی میزان تحقق درآمدهای سال ۹۵ شهرداری دارد. وی با اشاره به اینکه پیش‌بینی می کنیم در بخش توسعه حمل و نقل عمومی با محوریت مترو و اتوبوس، حدود ۳۰ درصد رشد داشته باشیم، خاطرنشان کرد: حمایت دولت بدین معناست که بدهی‌های قبلی خود را در ناوگان حمل و نقل عمومی پرداخت کند تا میزان توسعه زیرساخت‌ها افزایش پیدا کند. دوستی با اشاره به دیگر دلایل نبود زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی گفت: همان طور که اشاره شد بارگذاری بیش از اندازه جمعیت یکی از دلایل عقیم ماندن توسعه حمل و نقل عمومی در پایتخت است اما باید توجه داشت که مدیریت شهری نیاز به تأمین اعتبارات از سوی مراجع دولتی نیز دارد.

عکس نوشت

پس از جمع آوری دستفروش‌ها آیا نوبت به ساماندهی وانت‌های میوه دوره‌گرد می‌رسد؟