

ترافیک شهر در مصاف با LEZ!

اجرای طرح LEZ بدون خروج خودروهای فرسوده و تکمیل نشدن شبکه حمل و نقل عمومی هوا را پاک نمی‌کند



گزارش بیژن سورانی



هر چند طرح کاهش LEZ اجرا نشده، متوقف شد اما ترافیک شهری که عامل اصلی آلودگی هوا در کنار خودروهای فرسوده و آلاینده است همچنان به حال خود رها شده است به گونه‌ای که در معابر پایتخت در ساعات صبحگاهی و شامگاهی بار ترافیک سنگین، خودروها را در صف طولانی کیلومتری متوقف کرده است و همین امر سبب افزایش آلودگی و آلایندگی می‌هاو می‌شود. به واقع اجرای ناقص طرح LEZ به فرض آنکه تمامی خودروها بر گه معاینه فنی هم داشته باشند به دلیل تعداد بالای خودروها که گفته می‌شود چند برابر ظرفیت معابر شهری است خود عامل اصلی در کنار سایر عوامل برای افزایش آلودگی هواست که مسئولان دستگاه‌های متولی تاکنون بر گه معاینه فنی هم داشته باشند به دلیل تعداد بالای خودروها که گفته می‌شود چند برابر ظرفیت معابر شهری است خود عامل اصلی در کنار سایر عوامل برای افزایش آلودگی هواست که مسئولان دستگاه‌های متولی تاکنون فقط به فکر اجرای طرح کاهش (LEZ) افتاده‌اند و سایر بخش‌ها همچون تولید خودرو استاندارد، از زده خارج کردن خودروهای فرسوده و آلاینده، تکمیل شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل چند پارگی مدیریت در کشور به حال خود رها شده است بر این اساس تا زمانی که برای عوامل آلودگی و آلایندگی هوا فکر اساسی نشود با اجرای طرح کاهش و یا زوج و فر، نه از ترافیک و نه آلودگی هوا کاهش نخواهد یافت و همچنان چستر آلودگی و آلایندگی بر سر شهر و شهروندان سنگینی خواهد کرد. ■■■

آمادگی برای مقابله با آلودگی هوا

هدف اصلی طرح LEZ در شهر تهران محدود کردن منابع آلاینده متحرک است هرچند این طرح در ماهیت نگاهی ترافیکی ندارد، بلکه هدف اصلی کاهش آلودگی هواست، بر این اساس با اجرای طرح کاهش که مصوبه شورای عالی ترافیک را دارد، کاهش بار ترافیکی هم در نظر گرفته شده‌است. با اجرای طرح کاهش (LEZ) تمامی خودروهای فاقد معاینه فنی ۵۰ هزار تومان جریمه خواهند تا شاید با اجرای رسمی LEZ همراه با آغاز فصل پاییز که تعداد سفرهای شهرن درونی به واسطه آغاز سال جدید افزایش می‌یابد و پدیده وارونگی هوا رخ می‌دهد؛ از یک سواهد تنفس پایتخت‌نشینان در هوای کتر آلوده و آلایندگی بنامیم و از سوی دیگر اجرای صحیح طرح کاهش سبب کاستن از بار ترافیکی در معابر شهری میشود در این زمینه پوریا محمدیان مدیر کل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌گوید: حدود ۲۰۰ دوربین پردازش تصویر که قابلیت شناسایی پلاک خودروها را دارند، پلاک خودروها را با دالت می‌کنند و بانک اطلاعاتی که به این منظور تعبیه شده، اسال می‌کنند؛ این بانک اطلاعاتی، پلاک‌ها و معاینه فنی را مطابقت می‌دهد که در صورت فقدان معاینه فنی، صاحب خودرو اعمال قانون خواهد شد.

وی افزود: ما از نیمه آبان و سه ویژه آذرماه با پدیده وارونگی یا پایداری هوامواجه هستیم و حجم آلاینده‌های تولیدی از منابع متحرک می‌تواند سلامت شهروندان را خطر مواجه کند؛ لذا

کلانشهر

سند آسپ‌شناسی مدیریت بحران در کلانشهرها روی میز دولت

وزیر کشور به معاون اول رئیس‌جمهوری برای مسیر مراحل قانونی تصویب خبر داد.

علی نودرپور گفت: سند آسیب‌شناسی مدیریت بحران در کلانشهرها با رویکرد تاب آوری شهری و استفاده از نظرات مدیران و کارشناسان دستگاه‌های اجرایی شناسایی مشکلات و چالش‌های پیش‌روی کلانشهرها در برابر حوادث و بحران‌های طبیعی با انطباق آنها با چارچوب سندی(کاهش خطر بلایای جهانی)، سیاست‌های کلی نظام و قوانین و مقررات شهرداری‌ها، در راستای پیروی از الگوی تاب آوری شهرها در بحران به منظور رسیدن به یک سند واحد تهیه شده است.

وی افزود: سند آسیب‌شناسی مدیریت بحران کلانشهرهای کشور به منظور شناسایی مشکلات و چالش‌های پیش‌روی کلانشهرها در برابر حوادث و بحران‌های طبیعی با انطباق آنها با چارچوب سندی(کاهش خطر بلایای جهانی)، سیاست‌های کلی نظام و قوانین و مقررات شهرداری‌ها، در راستای پیروی از الگوی تاب آوری شهرها در بحران به منظور رسیدن به یک سند واحد تهیه شده است.

نودرپور اضافه کرد: سیاست‌های کلی مصوب مقام معظم رهبری در خصوص پیگیری و کاهش خطرات ناشی از سوانح طبیعی و حوادث غیرمترقبه در سال ۱۳۸۴ تنظیم و ابلاغ شد و ملاک عمل در تنظیم قوانین و مقررات پایین دستی دستگاه‌های اجرایی می‌باشد و به محوره‌های کلیدی این سیاست‌ها در این سند توجه شده است.

این یک‌اقدام پیشگیرانه است تا بتوانیم بخشی از آلاینده‌ها را در آن بازه زمانی از طریق کنترل آلاینده‌های خودروهای متحرک به حداقل برسانیم. بر این اساس در معاینه فنی یکی از تست‌ها، کنترل حد مجاز آلایندگی خودروهاست که بر اساس اعلام سازمان محیط‌زیست تعیین شده است و در معاینه فنی به دقت کنترل می‌شود. دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور با اشاره به اینکه طرح LEZ با فراهم شدن بسترهای لازم از اول آبان ماه برای تمام تهران اعمال خواهد شد، می‌گوید: ما در این حوزه دو موضوع را به صورت جدی پیگیری کردیم؛ بحث اول سامانه یکپارچه معاینه فنی کشور بود که در واقع ۴۴۰ مرکز معاینه فنی در سطح کشور را از طریق یک سامانه یکپارچه با هم مرتبط کرده‌ایم، به این معنا که گواهی که در جنوبی‌ترین نقطه کشور صادر می‌شود، اطلاعات آن در تهران نیز موجود و قابل دسترسی است.

طرح (LEZ) اجرا نشده متوقف شد

سیدتیومر حسینی، رئیس راهبر شهر تهران از توقف اجرای طرح LEZ توسط پلیس خبر داد و گفت: از چند روز مانده به اجرای طرح تاکنون شاهد ازدحام تعداد زیادی از شهروندان در مراکز معاینه فنی بودیم که با توجه به کمبود این مراکز بسیاری از شهروندان هنوز موفق به دریافت این معنا فنی نشده‌اند و هر روز جریمه می‌شوند. وی با اشاره به اینکه برای رفع ازدحام ایجاد شده و همچنین آرامش روانی شهروندان، اجرای طرح کاهش موسوم به LEZ موقتا متوقف شده است، می‌گوید: توقف اجرای این طرح کاملا موقتی است و به موجب رفع ازدحام، بار دیگر اجرای آن از سر گرفته می‌شود. حسینی تأکید می‌کند: جریمه ثبت شده برای خودروهای فاقد بر گه معاینه فنی معتبر تاکنون لحاظ نشده است و خودروهای که برای آنها جریمه در نظر گرفته شده، این جریمه برایشان اعمال نخواهد شد و به زودی با رفع ازدحام در مراکز معاینه فنی،

نمای نزدیک

تولید خودروهای آلاینده را متوقف کنید

به دنبال اعلام توقف موقت اجرای طرح کنترل آلودگی هوا موسوم به «طرح کاهش» یک عضو شورای اسلامی شهر تهران در مورد متوقف شدن این طرح می‌گوید. کاهش آلودگی هوا با اقدامات مقطعی و تصمیمات احساسی قابل حل نیست و نیازمند روش‌های استاندارد ضد آلایندگی همچون طرح کاهش است که به کنترل آلودگی هوا می‌انجامد. محمد مهدی تندگویان با اعلام اینکه خودروها، بزرگ‌ترین منبع تولید آلاینده‌ها در شهر تهران هستند، می‌افزاید: علاوه بر خودروهای فرسوده و آلاینده، خط تولید غیر استاندارد بسیاری از خودروسازان داخلی، مولد آلودگی هواست که خط تولید آنها باید به طور کامل تغییر کند. وی با اشاره به

ایران ششهر

ایران ششهر ۸۸۹۸۴۷۱

مدیریت خودروها و تقاضای سفر می‌تواند نقش مؤثری در کاهش ترافیک داشته باشد. مازیار حسینی می‌افزاید: ما تنها کنترل یک شرایط اضطراری را برعهده داریم، چرا که ظرفیت ناوگان و معابر متناسب با یکدیگر نیست و اگر در محلی عرضه و تقاضا به هم بخورد، تنها می‌توانیم با کنترل و حضور فیزیکی نسبت به تعدال سازی این معبر اقدام کنیم. او با اشاره به بررسی یکجخ شهرداری تهران در کمیسیون زیربنایی دولت تأکید می‌کند چند ماه است در مورد لزوم داشتن معاینه فنی صحبت می‌کنیم، اما تا زمان نهایی شدن LEZ اعلام نشد، مردم به دلیل جریمه نشدن به معاینه فنی مراجعه نکردند و حالا شاهد صف‌های طولانی در مقابل مراکز معاینه فنی هستیم که بخشی از این روحتات، خاصیت فرهنگی ماست.

الزام خودروهای کار بر اتوری برای اخذ بر گه معاینه فنی

با این حال معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران با اشاره به اجرای طرح کاهش و خودروهای کار بر اتوری فاقد معاینه فنی می‌گوید: با اجرای طرح کاهش (LEZ) ، تکلیف، خودروهای کار بر اتوری فاقد معاینه فنی مشخص می‌شود لذا با اجرای مرحله اول این طرح در امسال کلیه دارندگان خودروهای کار بر اتوری نیز باید نسبت به اخذ بر گه معاینه فنی خود اقدام کنند.

مازیار حسینی می‌افزاید: طبق مصوبه شورای عالی ترافیک تا دی ماه ۹۶ کلیه خودروهای کار بر اتوری که دارای بر گه معاینه فنی هستند اجازه تردد در محدوده زوج و فرد را دارند.

وی با اشاره به توقف تولید خودروهای کار بر اتوری از سال ۸۴ خاطرنشان می‌کند از سال ۸۴ تاکنون خودروهای کار بر اتوری

در حال تردد هستند و به سن فرسودگی نرسیده‌اند و در تلاش هستیم خودروهای کار بر اتوری را از کلانشهرهایی که آلودگی هوای بیشتری دارند خارج کرده و به سایر شهرستان‌ها انتقال دهیم.

دوشیقته شدن مراکز معاینه فنی

با اینکه تمامی دستگاه‌ها در انجام طرح کاهش اتفاق نظر دارند با این حال به دلیل ازدحام رانندگان به مراکز معاینه فنی و تشکیل صف‌های طولانی شورای عالی ترافیک دستور توقف موقت طرح کاهش (LEZ) را صادره کرد تا صاحبان خودروها بتوانند در فرصت داده شده برای آخرین بار نسبت به انجام معاینه فنی اقدام کنند. در این زمینه مدیر عامل ستاد مرکزی معاینه فنی اجرای این طرح به کار شدفردم از معاینه فنی اجرای LEZ می‌گوید ملاک عمل باید ابلاغیه وزارت کشور و دستورالعمل اجرای طرح کاهش باشد و چه پلیس راهور قانون را اجرا کند یا نکنند، ما (شهرداری تهران) خودمان را مکلف به اجرای دستورالعمل و ابلاغیه وزارت کشور نمی‌دانیم.

وی تصریح می‌کند LEZ - طرح کاهش - در حال اجراست و نسبت به ثبت ورود و خروج‌های خودروهای فاقد معاینه فنی از طریق دوربین‌های ثبت تخلف اقدام می‌شود. حسینی منش می‌افزاید: فراموش نکنیم که قانون ممنوعیت تردد خودروهای فاقد معاینه فنی مصوبه اسفند ۸۹ است و طی پنج سال گذشته هر گونه تردد خودروهای فاقد معاینه فنی در سطح شهر تهران ممنوع بوده است، اینکه به هر دلیلی تاکنون خودروهای فاقد معاینه فنی در شهر تهران تردد می‌کردند خود جای سؤال دارد چه برسد به آنکه اکنون اجرای طرح را به دلیل ازدحام مراکز متوقف کنیم؟

نقش مدیریت خودروها و تقاضای سفر در کاهش ترافیک

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران می‌گوید: اینک

منابع

منابع

اینکه برای کاهش آلودگی هوا، باید در پی استاندارد کردن تولید خودروهای داخلی باشیم، تأکید می‌کند؛ البته این استانداردسازی، هم به معنای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودروسازی و تولید خودروهای نو است و هم به مفهوم ایجاد تحول اصولی در وضعیت موجود و کنترل تردد خودروهای آلاینده است. نماینده مردم در شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه آلودگی هوا با اقدامات مقطعی و تصمیمات احساسی قابل حل نیست و نیازمند روش‌های استاندارد ضد آلاینده است، می‌افزاید: علاوه بر خودروهای فرسوده و آلاینده، خط تولید غیر استاندارد بسیاری از خودروسازان داخلی، مولد آلودگی هواست که خط تولید آنها باید به طور کامل تغییر کند. وی با اشاره به

اینکه برای کاهش آلودگی هوا، باید در پی استاندارد کردن تولید خودروهای داخلی باشیم، تأکید می‌کند؛ البته این استانداردسازی، هم به معنای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودروسازی و تولید خودروهای نو است و هم به مفهوم ایجاد تحول اصولی در وضعیت موجود و کنترل تردد خودروهای آلاینده است. نماینده مردم در شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه آلودگی هوا با اقدامات مقطعی و تصمیمات احساسی قابل حل نیست و نیازمند روش‌های استاندارد ضد آلاینده است، می‌افزاید: علاوه بر خودروهای فرسوده و آلاینده، خط تولید غیر استاندارد بسیاری از خودروسازان داخلی، مولد آلودگی هواست که خط تولید آنها باید به طور کامل تغییر کند. وی با اشاره به

اینکه برای کاهش آلودگی هوا، باید در پی استاندارد کردن تولید خودروهای داخلی باشیم، تأکید می‌کند؛ البته این استانداردسازی، هم به معنای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودروسازی و تولید خودروهای نو است و هم به مفهوم ایجاد تحول اصولی در وضعیت موجود و کنترل تردد خودروهای آلاینده است. نماینده مردم در شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه آلودگی هوا با اقدامات مقطعی و تصمیمات احساسی قابل حل نیست و نیازمند روش‌های استاندارد ضد آلاینده است، می‌افزاید: علاوه بر خودروهای فرسوده و آلاینده، خط تولید غیر استاندارد بسیاری از خودروسازان داخلی، مولد آلودگی هواست که خط تولید آنها باید به طور کامل تغییر کند. وی با اشاره به

اینکه برای کاهش آلودگی هوا، باید در پی استاندارد کردن تولید خودروهای داخلی باشیم، تأکید می‌کند؛ البته این استانداردسازی، هم به معنای ایجاد تحول اساسی در صنعت خودروسازی و تولید خودروهای نو است و هم به مفهوم ایجاد تحول اصولی در وضعیت موجود و کنترل تردد خودروهای آلاینده است. نماینده مردم در شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه آلودگی هوا با اقدامات مقطعی و تصمیمات احساسی قابل حل نیست و نیازمند روش‌های استاندارد ضد آلاینده است، می‌افزاید: علاوه بر خودروهای فرسوده و آلاینده، خط تولید غیر استاندارد بسیاری از خودروسازان داخلی، مولد آلودگی هواست که خط تولید آنها باید به طور کامل تغییر کند. وی با اشاره به

سند آسیب‌شناسی مدیریت بحران در کلانشهرها روی میز دولت

وی برخی از سیاست‌های فوق را به این شرح عنوان کرد: ایجاد مدیریت واحد با تعیین رئیس‌جمهور برای فرماندهی بحران، تدوین برنامه جامع علمی به منظور باز توانی روانی آسیب‌دیدگان، گسترش نظامات مؤثر جبران خسارت نظیر بیمه‌ها، پیشگیری و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله‌ها (افزایش ضریب ایمنی در ساخت‌وسازها)، کاهش آسیب‌پذیری وضعیت موجود کشور در برابر زلزله با محوریت حفظ جان انسان‌ها از طرق مختلف، شناسایی پدیده‌های جوی و اقلیمی و نحوه ویدار شدن آشنان در برنامه راهبردی توسعه ملی در همه سطوح. وی با بیان اینکه یکی از رویکردهای این سند توجه به بحث شهرهای تاب‌آور است در خصوص ویژگی‌های آن گفت: شهر تاب‌آور، شهری است که دارای مولفه‌های دوام، سازگاری، آمادگی و پایداری باشد.

نودرپور، تدوین برنامه عملیاتی ایجاد اتاق مدیریت بحران و فرماندهی حادثه در شهرها، اصلاح شرح خدمات طرح‌های توسعه شهری با رویکرد خطرپذیری و مدیریت بحران، تدوین شناسنامه مراکز حیاتی و حساس شهری، سازماندهی مشارکت شهروندان در امور ایمنی و مدیریت بحران شهری با تشکیل نیروهای داوطلب و واکنش اضطراری در قالب سلسله مراتب شهری را از جمله پیشنهادهایی برشمرد که در سند آسیب‌شناسی مدیریت بحران در کلانشهرهای کشور مطرح شده است.

وی، تدوین برنامه و ایجاد پایگاه‌های چند منظوره پشتیبانی مدیریت بحران در شهرها، بهره‌گیری چند منظوره از فضاهای شهری و لحاظ موارد مرتبط با مدیریت بحران در طرح‌های موضوعی و موضعی شهرسازی و تأمین

از شهر

شبگردی خبرنگاران در ایستگاه مترو

دولت در پروژه‌های بزرگ شهری

سهم خود را پرداخت نمی‌کند

بیژن یانچشمه

در طول سال‌های گذشته پروژه‌های سنگینی در پایتخت به اجرا در آمده است که متأسفانه دولت قدرالسهم خود را پرداخت نکرده است و شهرداری تهران برای ساخت مترو، بزرگراه و… مجبور شده است از بانک‌های مختلف وام در یافت کند. ■■■

بازهم شبگردی با حضور اصحاب رسانه این بار در خطوط مترو و ۶ در حال احداث مترو و آشنایی با مسائل و مشکلات شهری در منطقه ۲ برگزار شد تا خبرنگاران با روند حل مشکلات شهری و کم‌کاری‌ها آشنا شوند. در این زمینه، معاون مالی شهرداری تهران در شبگردی اصحاب رسانه در خصوص واگذاری شهروند، شهر آفتاب و BOT خط ۶ و ۷ مترو به بانک شهر به عنوان بخش خصوصی توضیحاتی را ارائه کرد و با اشاره به اینکه ساخت مترو هم به کاهش ترافیک و هم به کاهش آلودگی محیط‌زیست کمک شایانی می‌کند، افزود: این کار باید صورت می‌گرفت گرچه دولت رقم زیادی به شهرداری تهران بدهکار است و باید به توسعه مترو، اتوبوسرانی و حمل و نقل عمومی کمک می‌کرد و نکرد اما شهردار معتقد است باید به مردم عزیز خدمت شود. در بحث تونل‌ها، مترو و BRT اقدامات خوبی انجام شده است.

قدرت‌الله گودرزی با بیان اینکه شهرداری همواره با مشکل بودجه مواجه بوده است، تصریح کرد: با اعتقاد خدمت به مردم این خدمات بزرگ به خصوص درباره مترو انجام شده است و با افتتاح خطوط ۶ و ۷ حدود ۲۰۰ کیلومتر مترو در این دوره مدیریت شهری تهران افتتاح می‌شود.

وی هزینه ساخت خطوط ۶ و ۷ متروی تهران را ۱۲ هزار میلیارد تومان خواند و اظهار کرد: اگر شهرداری این پروژه را نمی‌ساخت حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان باید هزینه می‌شد. وضعیت بودجه شهرداری با توجه به پروژه‌های در حال ساخت اگر دولت همکاری کند و بدهی خود را بپردازد بهتر خواهد بود و پروژه‌ها تمام خواهد شد.

گودرزی ضمن بیان اینکه از فاینانس و تسهیلات بانکی برای ساخت پروژه‌های شهرداری استفاده می‌شود بیان کرد: اجرای این پروژه‌ها به کیفیت زندگی مردم کمک خواهد کرد و باعث آسایش و آرامش بیشتر آنها خواهد شد.

وی در خصوص حواشی واگذاری ۶۰ درصد از سهام فروشگاه شهروند و نمایشگاه شهر آفتاب گفت: با واگذاری شهر آفتاب و ۶۰ درصد سهام فروشگاه شهروند و BOT کردن خط ۶ و ۷ مترو، شش ماه است که مورد بررسی قرار گرفته است.

دولت قدرالسهم خود را در پروژههای شهری پرداخت نمی‌کند

گودرزی با بیان اینکه شهرداری در طول سال‌های گذشته پروژه‌های سنگینی در این انجام داده که متأسفانه دولت پرداخت نکرده است، گفت: شهرداری تهران برای ساخت مترو، بزرگ راه و… مجبور شده است از بانک‌های مختلف وام دریافت کند که بر همین اساس تهاتر شهر آفتاب و شهروند را در قالب یک لایحه تقدیم شورا کرده است.

وی با بیان اینکه فروشگاه شهروند سومین فروشگاه در کشور است اما از نظر بیان کاری برترین فروشگاه تجزیرهای در کشور محسوب می‌شود، گفت: این فروشگاه به دلیل آنکه برای شهرداری تهران بوده، اجازه توسعه در سایر شهرها و استان‌ها را نداشت و با وجود آنکه هر روز یک فروشگاه در کشور ایجاد می‌شود، حیات آن با دغدغه و مشکل مواجه شده بود به همین دلیل پیشنهاد شد، ۶۰ درصد از سهام

این فروشگاه به بانک شهر به عنوان بخش خصوصی واگذار شود تا علاوه بر اینکه این فروشگاه بتواند در سایر استان‌ها نیز گسترش یابد، در بورس نیز وارد شود که خوشبختانه شورای شهر تهران کلیات واگذاری را تصویب کرد اما در خصوص نحوه واگذاری و دیگر شرایط آن قرار است دو ماه بررسی تخصصی صورت گیرد.

معاون مالی شهرداری تهران با بیان اینکه در شورای سوم شهر تهران اجازه واگذاری و فروش شهروند به شهرداری داده شده بود، گفت: آن زمان شهروند زیان‌ده بود و افراد حقیقی و حقوقی زیادی برای خرید شهروند مراجعه می‌کردند اما هنگامی که مشکلات این فروشگاه و اسناد مالی آن رونوهر می‌شدند، دیگر به پای میز مذاکره باز نمی‌گشتند.

وی در پاسخ به این سؤال که چرا واگذاری به بانک شهر صورت می‌گیرد، گفت: مدت‌هاست که موضوع واگذاری بخشی از سهام این فروشگاه مورد بحث است و متأسفانه هیچ سازمانی به غیر از بانک شهر اعلام آمادگی نکرده است.

معاون مالی شهرداری تهران را رد برخی از انتقادات مبنی بر اینکه در واگذاری شهروند به بانک شهر ترک تشریفات قانونی صورت گرفته است، گفت: این موضوع در شورای شهر مصوب شده و قطعاً اگر مشکلی وجود داشت، اعضای شورا تذکرات کافی را ارائه می‌کردند.

واگذاری شهر آفتاب و شهروند برای افزایش ارزش افزوده

وی با رد هر گونه خام‌فروشی شهر آفتاب گفت: شهر آفتاب ارزش افزوده خود را با توجه به تکمیل زیرساخت‌ها پیدا کرده و مطمئن باشید ارزش عرصه و عیان این ملک به طور دقیق مشخص شده و این واگذاری نه به ضرر بانک شهر، نه شهرداری و نه مردم است. معاون مالی شهرداری تهران در خصوص بدهی شهرداری به دولت و دولت به شهرداری نیز با بیان اینکه طلب شهرداری از دولت ۱۴ هزار و ۵۰ میلیارد تومان است، گفت: طلب شهرداری از دولت بابت عدم پرداخت سهم دولت در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، بارانه بلیت، بافت فرسوده و… است.

که مستندات به دولت ارائه شده است و معاون اول رئیس‌جمهور پیگیری این موضوع را داده‌اند.

گودرزی با بیان اینکه شهرداری تهران نیز حدود ۴۰۰ میلیارد تومان در باب بیمه و مالیات به دولت بدهکار است، گفت: البته این معوقه نیست بلکه این بدهی‌ها به طور مستمر در حال پرداخت است.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



آغاز دهه محرم با آماده‌سازی هیات‌های عزاداری امام حسین (ع)