

# همیشه پارسا



## پرنده-تهران: ۳۶۵۰ تومان

### شورای شهر تهران روز گذشته نرخ بلیت متروی پرنده-تهران را تصویب کرد



گزارشی درباره اقدامات کمیسیون ماده ۵ جهت تحول در شهر را با اسکن این کیو آر کد ببینید.

تکس: همشهری آنلاین/شاهین

### پروژه بعدی: قطار پرسرعت

مدیر کار گروه قطار ملی از توانایی ساخت قطارهای برقی پرسرعت می‌گوید

**+** قطار پرسرعت طراحی شده توانایی سیر ۳۰۰ کیلومتر را دارد

صفحه ۱۵

### بررسی تبصره‌های بودجه ۱۴۰۲ شهرداری آغاز شد

## ذره‌بین روی دخل و خرج شهر

۳۹٫۲ هزار میلیارد تومان وصولی ۷ ماهه

صفحه ۱۶

۷۵٫۹ هزار میلیارد تومان بودجه مصوب

### عصبانی از نوسازی جنوب شهر

علیرضا زاکانی: ناراحتند چون می‌خواهیم کمر قیمت مسکن را بشکنیم

**+** آمار رونق ساخت و ساز در تهران برای محرومان، نه برج‌سازان

صفحه ۱۴

### گزارش تصویری

عکس‌ها: آژانس عکس تهران

### تأمین ۸۵ دستگاه خودرو با کاربری خدمات شهری

این انعقاد قرارداد سازمان پسماند شهرداری تهران و شرکت بهمن دیزل با هدف واگذاری ۸۵ دستگاه از محصولات گروه‌های تجاری با انواع کاربری‌های خدمات شهری برگزار شد. در این مراسم رضا محمدی، مدیرعامل سازمان پسماند شهرداری تهران و حسین خضری، مدیرعامل شرکت بهمن دیزل، حضور داشتند که در پایان هم تجهیزات رونمایی شدند.



### نگاه

سیدمهدی هدایت: مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران

### پیگیری نوسازی با تکیه بر پهنه جنوب تهران



سازمان نوسازی شهر تهران، فعالیت‌هایی در جهت سیاستگذاری نوسازی بافت‌های فرسوده با طرح‌های موضوعی و موضوعی انجام داده است و هر موردی را که ما از کمیسیون ماده ۵ پیگیری کرده‌ایم و مصوبه گرفته‌ایم، تنها با هدف نوسازی بافت‌های فرسوده و همچنین محدوده‌های عارضه‌دار مانند دهونک، سیمین‌دره، گلابدره، دره اسلام‌آباد و کوره‌های آجرپزی منطقه ۱۹ بوده است. ما به‌عنوان سازمان نوسازی وظیفه‌مان این است که بافت‌های فرسوده را نوسازی کنیم. یکی از مصوباتی که ما در سال گذشته به‌دست آوردیم، مربوط به بحث مشوق‌های بافت فرسوده بود. هیچ کارشناسی با هر جهت‌گیری سیاسی در نوسازی بافت فرسوده بحثی ندارد. یکی از اقدامات کمیسیون ماده ۵ این بود که با هر براندان مشوق‌ها به بافت فرسوده، آمار نوسازی را چندبرابر کرده‌از این طریق هم منتظر گذاشتیم. از منتظر نوسازی شهر تهران، استطاعت پذیر در تهران افزایش پیدا می‌کند. اگر براساس انصاف بخواهیم تحلیل کنیم، باید بگوییم که کمیسیون ماده ۵ اکثر مصوباتی که در این دوره صادر کرد، مربوط به نقاط جنوبی شهر و بافت فرسوده بود که مسکن استطاعت‌پذیر ایجاد کنیم. مشکل در تهران این است که تولید مسکنی که مردم بخواهند بخرند، کم است. کمیسیون ماده ۵ تمام تلاش خود را برای نوسازی مسکن انجام می‌دهد و متأسفانه یک تعداد می‌گویند که چرا مسکن نمی‌سازید و یک عده می‌گویند چرا مصوبه ماده ۵ صادر می‌شود. به منتقدان باید گفت که جریان نوسازی پایدار باید در حفظ شود، نباید شهر را منتظر گذاشت. از منتظر نوسازی شهر تهران، مصوبه‌ای که کمیسیون ماده ۵ در این حوزه صادر کرده است، در جهت نوسازی بافت فرسوده و تولید مسکن استطاعت‌پذیر با تأکید بر پهنه جنوب تهران و محدوده‌های عارضه‌دار بود. به‌عنوان نمونه، می‌توان منطقه ۱۵ مطرح کرد که ۲۵ درصد بافت‌های فرسوده این منطقه با تکلیف بودند و نوسازی آنها با اولویت پیگیری و عملیات اجرایی ساخت ۲۷ پلاک از پلاک‌های فرسوده این منطقه اجرایی شد. همچنین با رونق ساخت و ساز، منطقه ۱۵ در صدور پروانه بافت‌های فرسوده رتبه اول را کسب کرده و این بیانگر آن است که مدیریت شهری در این دوره توجه ویژه‌ای به مناطق کم‌برخوردار دارد. اغلب بافت‌های فرسوده پهنه‌های جنوبی به فضاهای بی‌دفاع شهری تبدیل شده‌اند و ساکنان شاهد وقوع و بروز آسیب‌های اجتماعی در آنها هستند و به همین دلیل تعیین تکلیف آنها سبب بازگشت آرامش به محلات و بهبود کیفیت زندگی شهروندان می‌شود. نکته دیگری که توسط مدیریت شهری در این دوره مورد توجه قرار گرفته این است که برخی ساکنان بافت‌های فرسوده، تخریب و نوسازی ندارند و از این‌رو مسکن معوض برای آنها پیش‌بینی شده است. به‌طور کلی می‌توان اینطور جمع‌بندی کرد که سال گذشته ۶۲ درصد افزایش پروانه داشتیم و امسال در بافت فرسوده افزایش ۴ تا ۴۳ برابری خواهیم داشت. همچنین برای ترغیب شهروندان به مشارکت در نوسازی بسته‌های تشویقی پیش‌بینی شده است.

- ۸ مشوق نوسازی در دوره ششم به قرار ذیل است:
- تخفیفات ویژه عوارض پروانه ساختمانی
- وام ۴۵۰ میلیون تومانی دولت
- تخفیف ۵۰ درصد حق‌الزحمه ناظر سازمان نظام‌مهندسی
- یک طبقه تشویقی به املاک بالای ۱۰۰ متر
- تراکم ۴ طبقه به املاک ۵۰ تا ۱۰۰ متر که امکان تجمع ندارد
- ارائه رایگان کل مساحت بن‌بست در صورت تجمع تمامی املاک واقع در کوچه بن‌بست
- ۲ طبقه تشویقی در صورتی که مساحت کل تجمع به ۴۰۰ متر برسد
- ساخت پارک‌کینگ‌های محلی در بافت‌های فرسوده و ریزدانه

### داده‌نما

گرافیک: ارش شاه‌سمندی

### صفر تا صد سفر به پرنده با مترو

اعضای شورای شهر تهران نرخ کرایه متروی پرنده را تا پایان سال تصویب کردند. براساس مصوبه شورا، نرخ کرایه بلیت تک سفره از پرنده به تهران ۱۵ هزار تومان و کارت بلیت ۱۳ هزار و ۶۵۰ تومان تعیین شد. البته مسافران از تهران به پرنده با همان کرایه ۳ هزار تومانی می‌توانند سوار قطار شوند. کرایه بلیت متروی پرنده پس از تأیید فرمانداری اجرایی می‌شود. همچنین شهرداری تهران مکلف است تا پایان سال جاری نسبت به انعقاد قرارداد با دولت در زمینه رفح نواقص خط، تعیین هزینه نگهداشت، خدمات و مابه‌التفاوت بلیت اقدام و جهت دریافت آن پیگیری‌های لازم را انجام دهد.



ساعت حرکت نخستین قطار به سمت پرنده: ۶ صبح  
ساعت حرکت آخرین قطار به سمت تهران: ۷ شب  
طول مسیر تونلی: ۳ کیلومتر  
حرکت رفت: ۷ بار  
حرکت برگشت: ۷ بار



نرخ کرایه با کارت بلیت پرنده به تهران: ۱۳۶۵۰ تومان  
نرخ بلیت تک سفره پرنده به تهران: ۱۵۰۰۰ تومان

### یادداشت

سیدمحسن طباطبایی: دبیرکل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران

### دنیا برای مقابله با آلودگی هوا چه می‌کند؟



یکی از مشکلاتی که سلامت انسان را به شکل جدی تهدید و مزغ و مغز و عروق آسیب وارد می‌کند و می‌تواند باعث بروز سرطان و مرگ زودرس شود، بحث آلودگی هواست. صنایع و حمل‌ونقل، ۲۰ منبع اصلی تولید ذرات معلق در هوا هستند و آلودگی هوا عوارض مستقیم و غیرمستقیمی برای مردم و جامعه دارد. متأسفانه بیشترین بحث آلودگی هوا را در کشورهای در حال توسعه شاهد هستیم. در بحث مقابله با آلودگی هوا می‌توانیم از تجربه کشورها و شهرهای موفق در این زمینه استفاده کنیم. یکی از نمونه‌های موفق شهر مکزیکوسیتی پایتخت کشور مکزیک است که به‌عنوان یک الگوی مناسب می‌شود به آن توجه کرد. در سال ۱۹۹۲ میلادی، سازمان ملل این شهر را به‌عنوان آلوده‌ترین شهر جهان معرفی کرد. شهر مکزیکوسیتی به واسطه برخی ویژگی‌ها از جمله محصور شدن در ۳ جهت توسط کوه‌ها و داشتن ۴ تا ۶ میلیون خودروی شهری اغلب آلوده، شباهت زیادی به شهر تهران دارد. در شهر تهران هم طبق آمارهای موجود و با احتساب موتورسیکلت‌ها بالغ بر ۸ میلیون تردد روزانه ثبت می‌شود. از آنجا که ظرفیت جمعیت‌پذیری تهران با درصد تردد خودروها متناسب چندان ندارد، این شهر عملاً یک ابرشهر آلوده محسوب می‌شود. مکزیکوسیتی زمانی در صدر فهرست آلوده‌ترین شهرهای جهان قرار داشت و شهروندان مکزیکوسیتی در طول سال تنها ۱۸۰ روز هوای سالم داشتند، اما کارهای بنیادی و زیرساختی که در راستای مقابله با آلودگی هوا در این شهر صورت گرفت، امروز ناشی حتی بین ۲۰ شهر آلوده جهان هم به چشم نمی‌خورد و تعداد روزهای پاک در مکزیکوسیتی با جمعیتی بالغ بر ۲۰ میلیون نفر، اکنون به حدود ۲۵۰ روز در سال رسیده است. از جمله کارهای مؤثری که برای مقابله با آلودگی هوا در این کلانشهر انجام شد، افزایش و توسعه خدمات حمل‌ونقل عمومی با محوریت مترو و ایجاد خطوط تندروی اتوبوسرانی بود. البته در شهر تهران هم حدوداً طی ۱۰ سال اخیر روند توسعه این دو بخش یعنی خطوط مترو و بی‌آرتی، خوب و مناسب بوده است، اما باز هم نیاز به توسعه وجود دارد و وسایل حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه در بحث مترو و بی‌آرتی عملی متناسب و همخوانی چندان ندارد. از طرف دیگر شاهد این هستیم که توسعه عمودی تهران تقریباً متوقف شده و در حال توسعه افقی است که در این رابطه از جمله می‌توان به محله‌ها و شهرهای جدیدی اشاره کرد که در اطراف حاشیه تهران ساخته شده و شکل گرفته است. البته تلاش‌هایی هم برای مقابله با حاشیه‌نشینی و شکل گرفتن شهرهای اقماری در اطراف تهران صورت گرفت اما در نتیجه توسعه افقی شهر باعث تشدید آلودگی تهران شده است. در مکزیکوسیتی تلاش شد تا بین توسعه حمل‌ونقل عمومی و رشد جمعیت، تناسب خوبی ایجاد شود. این شهر ۱۲ خط مترو دارد و به سهولت شاهد استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در آنجا هستیم و عملاً مردم تشویق شده‌اند تا کمتر از وسایل نقلیه شخصی استفاده کنند. همچنین سیستم ناوگان اتوبوسرانی در مکزیکوسیتی جداگانه ظرفیت مسافرپذیری و حداقل آلودگی را دارد و سالانه بالغ بر ۸۰ هزار تن از میزان آلوده دی‌اکسید کربن این شهر کم کرده است. موضوع بعدی در مکزیکوسیتی استفاده از دوچرخه همگانی است. در این شهر بالغ بر ۲۱ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه‌سواری ایجاد شد.

نوسازی ۹۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل عمومی و استفاده از اتوبوس‌های هیبریدی به جای اتوبوس‌های گازوئیلی از دیگر کارهای مهم انجام شده در مکزیکوسیتی بود. از دیگر برنامه‌های مکزیکوسیتی بحث تست آلودگی و معاینه فنی خودروها در ۶ ماه یکبار بود. همچنین خودروها برای ورود به معابر شهری محدودیت‌هایی داشتند و فقط یکبار در هفته اجازه ورود داشتند ضمن اینکه استفاده از سرب در بنزین‌ها کاملاً صفر شد. استفاده از میدل‌های کاتالیستی از دیگر کارهای انجام شده در این بخش بود که لازم است به این سمت حرکت کنیم.