



کم‌کاری خودروساز داخلی، دلیل واردات اتوبوس

دادستانی به مسئله نقص در مینی بوس های ایران خودرو ورود کرد

باسکن این کیوار که گزارشی درباره تحول حمل و نقل پایتخت ببینید.



اتوبوس های جدید با هر بار شارژ ۲۰۰ کیلومتر تردد می کنند و توان حرکت در شیب ۲۰ درصد را دارند

اتوبوس های برقی در جمهوری و ولیعصر

۱۴۰۳، سال طلایی حمل و نقل برقی پایتخت

صفحه ۱۶

ساماندهی دستفروشان خیابان صابونیان انجام شد

بازگشت امنیت به بازار بلور تهران

وقوع سرقت های متعدد و مشکل ترافیکی از مهم ترین مشکلات محدوده شوش بود

- ۵۰۰ غرفه در روزهای پایانی سال پیش بینی شده است.
- ۱۹۰ غرفه ثابت در بوستان میثاق ایجاد شده است.
- ۴۰۰ دستفروش در خیابان صابونیان حضور داشتند.

صفحه ۱۴

۷ هزار و ۸۰۰ دکل و سایت مخابراتی در سطح شهر تهران وجود دارد

دکل های غیر مجاز جمع آوری می شوند

۱۶۰۰ دکل مخابراتی فاقد مجوز در پایتخت هستند

صفحه ۱۵

گزارش تصویری

عکس ها: آژانس عکس تهران

نفر آباد؛ از ویرانی تا توسعه

طرح بازآفرینی محیط پیرامونی حرم مطهر حضرت عبدالعظیم (ع) حدود ۲۰۰ هکتار وسعت دارد که ۱۳ تا ۱۵ هکتار آن به محله نفرآباد با بیش از ۲۰۰ پلاک مسکونی اختصاص یافته است. ۲۱ پروژه محرک توسعه این طرح در زمین های متعلق به شهرداری و طرح های همچون مسکن الگو، مجموعه اقامتی، خدماتی، پارکینگ و فضای باز شهری اجرایی می شود.



نگاه

محمدامین سالاری پور؛ شهردار منطقه ۱۶

حل مشکل ۲۰ ساله به همت شهرداری



از دیرباز محله شوش و بخشی از منطقه ۱۶ مانند باغ آذری و... به دلیل کورهای آجرپزی، تقریباً محدوده صنعتی محسوب می شدند که خارج از بافت شهری قرار داشتند. سال ۱۳۵۲ تصمیم گرفته می شود تا در راستای گسترده شدن شهر، این محدوده از خیابان فائیان اسلام تا میدان بهمن شامل محلاتی چون تختی و... به بافت شهری منطقه ۱۶ اضافه شوند. در نتیجه این اقدام کورهای آجرپزی و پس از پهنه بندی به لحاظ محدوده جغرافیایی به بازار بلور و شیشه تبدیل شدند. منطقه به دلیل فعالیت باربری های متعدد وجود برخی از باراندازها قابلیت تبدیل شدن به قطب تجاری پایتخت را داد، چرا که بیش از ۷۰ درصد امیر بازار تهران در محدوده شوش و خیابان های شهید رجایی و بعثت قرار دارد؛ همین امر تردد عابران و خودروسواران را به این منطقه و به ویژه محدوده شوش افزایش داده که نتیجه آن ایجاد گرهای ترافیکی است. در محدوده شوش به ویژه خیابان صابونیان که از معبرهای مهم منطقه و البته از محورهای اصلی بازار بلور تهران محسوب می شود، علاوه بر ترافیک، معضلاتی چون سد معبر و بروز آسیب های اجتماعی و جرمی چون سرقت و کیفی قاپی بروز و ظهور یافته است. در گذر زمان این بازار رونق گرفته و دامنه فعالیت دستفروشان هم گسترده تر شده و اکنون به نقطه ای رسیده ایم که معضلات ۲۰ ساله این خیابان گلانامندی و نا رضایتی شهروندان را در پی دارد. در راستای احقاق حقوق شهروندان اجرای طرح ساماندهی دستفروشان خیابان صابونیان یک ضرورت بود که باید به سرعت انجام می شد. پس مطالعات اولیه و آسیب شناسی آغاز شد و شرکت های ساماندهی صنایع و مشاغل و شهریان و حریم بان پای کار آمدند و مقرر گردید دستفروشان به بوستان میثاق منتقل شوند.

این بوستان در ضلع شمالی و حدود ۱۰۰ متری خیابان صابونیان قرار گرفته و حدود ۸۵ هکتار مساحت دارد. سال های این بوستان توسط معتمدان متجاهر، کارکنان خوابگاه ها و افراد آسیب دیده تصاحب شده بود و خانواده ها سهمی از این فضای عمومی نداشتند. بنابراین استقرار دستفروشان در این یک تیر و دو نشان بود، چرا که اولاً با انتقال آنها از خیابان صابونیان، معبر برای تردد سهل و آسان عابران و خانواده ها و خریداران و کسبه باز می شد، ثانیاً بوستان میثاق برای حضور آسیب دیدگان نامن می شد و خانواده ها بدون دغدغه می توانستند از امکانات رفاهی و فضای سبز بوستان استفاده کنند. اجرای این طرح نیاز به دستور مقام قضایی داشت که با همکاری و هماهنگی دادستان تهران این مجوز داده شد. در موضوع دستفروشان قطعاً مافیا مطرح می شود و می خواستیم طرح را به گونه ای اجرایی کنیم تا دستفروشان واقعی در بوستان میثاق صاحب غرفه شوند. از این رو شهرداری ناحیه ۶ اطلاع رسانی کرد و دستفروشان مراجعه و ثبت نام کردند و به این منوال شناسایی شدند. مرحله بعدی میبایست غرفه ها جانمایی و سازه ها نصب می شدند. لازم بود این کار به گونه ای انجام شود تا تردد خریداران سهل و روان باشد و از سوی دیگر مراجعه خانواده ها تحت الشعاع قرار نگیرد و استفاده از امکانات و تجهیزات بوستان مخدوش نشود. بر اساس رسالتی که در مسیر خدمت رسانی به شهروندان داشتیم، حدود ۱۹۰ غرفه در بوستان میثاق برای استقرار دستفروشان واقعی جانمایی شد و با نرخ مصوب در اختیار آنها قرار گرفت. امروز شاهد هستیم که دستفروشان به این کار نه تنها اعتراض ندارند بلکه ابراز رضایت می کنند و اگر صدای گلایه یا اعتراضی شنیده می شود مربوط به کسانی است که در سایه قرار داشتند و نقش مافیا را بازی می کردند. مدیریت شهری در این دوره برای احقاق حقوق شهر و شهروندان اهتمام ویژه ای دارد و به افراد فرصت طلب و سودجو اجازه مداخله در امور شهر و جوسازی علیه مدیریت شهری داده نمی شود. بر آن هستیم تا با حفظ وضع موجود و تغییر سازه ها و تشدید نظارت بر حسن اجرای طرح بتوانیم فضای عاری از هر گونه آسیب اجتماعی در ایام پایانی سال داشته باشیم. قطعاً با وجود مافیا و دستفروشان غیربومی کار سهل و آسانی نخواهد بود، اما با برنامه ریزی های صورت گرفته و همکاری سایر دستگاه ها از جمله نیروهای فاتب، شهریان، حریم بان و... می توان آن را محقق کرد.

داده نما

فرناز محمدزاده؛ روزنامه نگار

علی حسینی؛ گرافیکست

نگاهی به اقدامات متروی تهران برای معلولان

در راستای اجرایی شدن اهداف قانون حمایت از حقوق معلولان و آن بخش از وظایفی که به تسهیل تردد در ایستگاه های شبکه راه آهن شهری منجر می شود، شرکت متروی تهران اقدامات متعددی را از سال ۱۳۹۹ آغاز کرده که هر سال به کیفیت و تنوع این قبیل فعالیت ها افزوده شده است. در این راستا پرویز ظهرا بزرگ، معاون فنی و مهندسی شرکت متروی تهران مواردی را تشریح کرد:

اقدامات شرکت مترو در ۵ بخش

- نصب آسانسور
- افزایش پله های برقی ایستگاه
- تجهیز خطوط بساواپی
- تعمیر رمب معلولان
- ایجاد رمب معلولان
- احداث گیت عرض ویلچر

اجرا شده در ایستگاه ها و خطوط مترو

- ۴۲ ایستگاه
- خط ۴ (۳/۶/۷)

طراحی ایستگاه های خطوط جدید (۸ و ۱۱) بر اساس مقررات شهرسازی برای معلولان

موارد احداث شده در ایستگاه علامه جعفری خط ۴

- مسیر ویژه نابینایان
- رمب ورودی
- پله برقی
- گیت عرض ویلچر
- آسانسور

خط ۷ مترو

- دریافت مجوز بهره برداری از ۱۵ ایستگاه آسانسور در خط ۷
- ایجاد ورودی ویژه برای توان خواهان در ورودی سوم ایستگاه بریانک

دریافت مجوز بهره برداری از ۱۵ ایستگاه آسانسورهای خط ۷

چهار تن دروآب

بوستان گشنه

مهلبه

برج میلاد

کمیلا

حلال احمر

دربافت مجوز بهره برداری از ۱۵ ایستگاه آسانسورهای خط ۷

یادداشت

عبدالمطهر محمدخانی؛ سخنگوی شهرداری تهران

نیاز همزمان به اتوبوس های داخلی و خارجی



مدتی است که دوگانه انتخاب میان اتوبوس های تولید داخلی یا اتوبوس های خارجی شکل گرفته است و برخی بدون بررسی دقیق ماهیت این دوگانه دست به اظهار نظر می زنند اما برای کشف واقعیت باید از منظر درست به تحلیل این موضوع پرداخت. شاید در نگاه اول طرح این سوال که آیا باید شهرداری تهران میان تولید داخلی یا وارداتی را انتخاب کند منطقی و عادی به نظر برسد اما نیم نگاهی به وضعیت فعلی حمل و نقل عمومی شهر تهران و آمار موجود، ما را به این نتیجه می رساند که این سوال از اساس غلط است. شهر تهران در وضعیت فعلی حداقل به ۴ هزار دستگاه اتوبوس نیاز فوری دارد و تعداد بیشتر از این را باید در افق چندساله برای تأمین اتوبوس در نظر گرفت. طبق طرح جامع ترافیک، تهران باید حداقل ۴ هزار اتوبوس فعال داشته باشد، اما در وضعیت فعلی حدود ۲ هزار اتوبوس داریم. به عبارت دیگر برای رسیدن به این خواسته باید ۴ هزار اتوبوس تأمین شود، حتی برخی بر آورده در مورد نیاز تهران به اتوبوس، عدد ۱۱ هزار اتوبوس را نشان می دهند.

در رابطه با تأمین نیاز از طریق تولید داخلی باید گفت که ظرفیت تولید داخلی برای تأمین اتوبوس کمتر از ۲ هزار دستگاه در یک سال است. با یک حساب و کتاب ساده مشخص می شود که انتخاب نامی توانمند میان تولید داخلی یا خارجی باشد بلکه شهر تهران همزمان به تولید داخلی و خارجی نیاز دارد.

شهرداری تهران برای رسیدن به نقطه مطلوب تمام راه های پیش رو را رفته گزین اول استفاده از ظرفیت دولت بوده است. شهرداری تمام تعهدات مالی اش را در این بخش انجام داده است، امیدواریم تا پایان سال ۲۰۲۰ به ۴۰۰ دستگاه اتوبوس را تحویل بگیریم. مسیر دوم تأمین نیاز از طریق تولید داخلی است. شهرداری تهران برای ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه قرارداد امضا کرد. تمام شرکت های تولید کننده ای که متعهد بودند و کیفیت مناسبی داشتند را مورد بررسی قرار دادیم. برای نمونه با شرکت عقاب افشان قرارداد داریم و تمام ظرفیت خط تولید این شرکت را خریداری کرده ایم. همینطور توافقی که با شرکت مینا در مورد اتوبوس برقی داشتیم. شهرداری تهران در مسیر موازی با ۲ مسیر ذکر شده، خریداری اتوبوس از شرکت های خارجی را در دستور کار قرار داد. در این مسیر اولویت با خرید اتوبوس های برقی است و در همین راستا قرارداد خرید ۲۵۰۰ اتوبوس برقی را با شرکت های با کیفیت و شناخته شده چینی بستیم. بنابراین ما نامی توانمند میان تولید داخلی یا خارجی انتخاب داشته باشیم. نباید فراموش کرد که میزان تیراژ تولید از سوی تولید کنندگان داخل در مقایسه با نمونه خارجی قابل مقایسه نیست، ظرفیت تولید شرکت های چینی در مواردی که ما بررسی کردیم گاهی ۱۰ برابر ظرفیت داخلی است، به همین دلیل این مقایسه نمی تواند درست باشد. در میان شرکت های داخلی با متعهدترین ها قرارداد بستیم. شهرداری نیز به تمام تعهداتش عمل کرد، حتی در مواردی باید فقط قسط اول را پرداخت می کردیم اما قسط دوم را نیز پرداخت کردیم.

تولید کننده داخلی به شکل فعالیت می کند؛ برخی از تولید کنندگان به درستی در این حوزه فعالیت می کنند اما متأسفانه برخی خودروساز های معروف داخلی اقدام به واردات اتوبوس های چینی می کنند و از شهرداری تهران توقع دارند که همان اتوبوس ها را به نام اینکه تولید داخل است، ۳۵ درصد گران تر از نمونه مشابه چینی خریداری کنند. در رابطه با این شرکت ها باید گفت که شهرداری تهران هرگز حاضر نیست از جیب مردم به خودروساز کمک کند.

در نهایت باید قبول کرد که کمبود اتوبوس در شهر تهران را که منجر به انتظار طولانی مردم شریف تهران در صف های اتوبوس شده است فقط با اتکا به ظرفیت داخلی نمی توان تأمین کرد؛ البته این گفته به معنای حذف تولیدات داخلی نیست بلکه شهرداری تهران تمام ظرفیت تولید داخلی را (با ۲ شرط کیفیت و تحویل در زمان بندی مشخص) خریداری می کند.



6 260641 200359



6 260641 200014