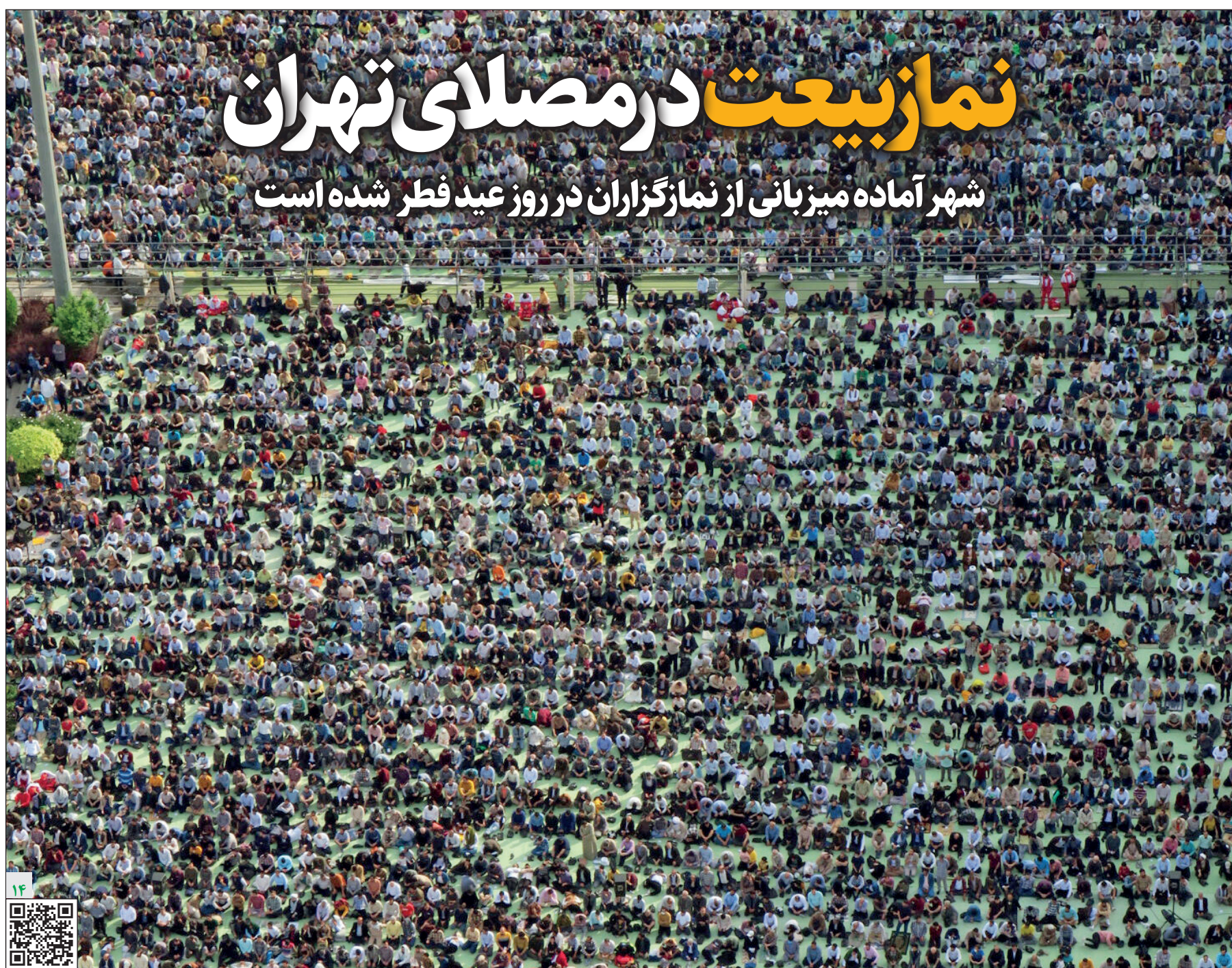


نماز بیعت در مصلای تهران

شهر آماده میزبانی از نمازگزاران در روز عید فطر شده است



با اسکن این کیو آر کد گزارشی درباره عید سعید فطر ببینید.



در دیدار صمیمانه دانشجویان سراسر کشور مطرح شد

تمجید رهبر انقلاب از برگزاری افطاری های خیابانی

+ قدردانی رئیس جمهور از شهرداری بابت توزیع عادلانه کالا

صفحه ۱۴

آغاز ساخت آخرین خط متروی پایتخت در بهار

متروی تهران به خط آخر رسید

+ آشنایی با خط ۱۱ متروی تهران



صفحه ۱۶

مدیریت شهری پروژه ای را با محوریت شهردار در فرهنگسرای خاوران طراحی کرد

تهران میزبان «شهر شهدا»

+ جزئیات برنامه های شهردار برای کودک و نوجوان

صفحه ۱۵

گزارش تصویری

عکس‌ها: آژانس عکس تهران

پوبیش روز هاولی ها در بوستان لاله

جشنواره شهر رمضان بوستان لاله با حضور بیش از ۵۰۰ دختر روز هاولی (مناطق ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱ و ۱۲) و به میزبانی شهرداری منطقه ۶ تهران برگزار شد. شرکت کنندگان در ادامه مراسم از موزه فرش بازدید کردند.



نگاه

لطف‌الله فروزنده: معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران

نگاه بلندمدت در قرار دادهای اتوبوس برقی چینی



برقی سازی حمل و نقل عمومی راهبرد مدیریت شهری تهران برای مبارزه با آلودگی هواست و مذاکرات برای تولید و واردات اتوبوس برقی هم در همین مسیر انجام شد. در زمینه واردات اتوبوس های برقی از چین، توافق ما به این شکل بود که محموله اول اتوبوس ها در فاصله ۳ ماه پس از واریز پیش پرداخت، به دست ما برسد. قسط اول نیز قرار است در همین ماه پرداخت شود. در این باره با بانک مرکزی تعامل کردیم و برنامه پرداخت هم تقریباً مشخص شده است. منتظریم طرف چینی اعلام کند که شرکت تولید کننده اتوبوس، هماهنگی را از نظر مالی و بانکی انجام داده است. مشکلی درباره پرداخت قسط اول از طرف ایران وجود ندارد و در ادامه، پرداخت اقساط بعدی را باید دنبال کرد. زمان پرداخت بعضی از اقساط دوم وسایل حمل و نقل عمومی از چین به یکسال و نیم بعد موکول شده است که آن هم به شکل فاینانس است؛ به این معنی که چینی ها فاینانس می کنند و باز پرداختش با ماست.

این سؤال مطرح شده است که پرداخت اقساط بعدی خرید اتوبوس و مترو از چین به دوران بعد از مدیریت فعلی موکول می شود و انجام این کار بر عهده آنها گذاشته می شود. در پاسخ باید گفت همانطور که ما نمی توانیم از عمل کردن به تعهدات مدیریت قبلی خودداری کنیم، مدیران شهری دوران بعد هم نمی توانند این کار را بکنند. اصولاً اگر قرار باشد هر طریقی را تنها در زمان کاری کوتاه یک دوره مدیریت طراحی و اجرا کنیم دیگر نمی توان نگاه بلندمدت داشت. اگر نگاه بلندمدت نداشته باشیم دیگر هیچ قرار دادی نمی شود.

زمانی که مدیریت فعلی کار را شروع کرد تعهدات مالی و بدهی های زیاد از دوره قبلی باقی مانده بود که اکنون شهرداری در روند قانونی در حال تسویه و پرداخت آنهاست. جهت برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهر تهران رویکرد اصلی ما استفاده از ظرفیت های تکنیکی و در عین حال مالی کشور چین بود، زیرا سیاست اصلی دولت این است که تعامل با دولت های همسایه بیش از پیش افزایش پیدا کند، بر همین اساس نخستین گام، بحث انجام فاینانس واگن های است که از سال ۹۵ بر زمین مانده بود. در همه مذاکرات با طرف چینی آشرف مهم داشتیم: اول انتقال تکنولوژی به تولید کنندگان ایرانی، دوم جذب سرمایه گذاری خارجی در داخل کشور. این موضوع نیز بسیار مهم است و باعث شراکت طرف های خارجی در ایران خواهد شد. اکنون نحوه قرارداد با چینی ها در ۳ مرحله خلاصه می شود، که در مرحله اول واردات به تعداد مشخص شده انجام می گیرد. در مرحله دوم کنسرسیومی با یک تولید کننده داخلی با حمایت شهرداری تهران تشکیل می شود که در نتیجه آن قطعات وارد و مونتاژ می شوند و در نهایت در مرحله سوم انتقال تکنولوژی صورت خواهد گرفت.

مذاکرات مفصلی با طرف چینی انجام شده؛ زمان تحویل واگن ها هم به حدود یک سال کاهش یافت. بنا بر این واگن ها قرارداد های بعد از آن، ظرفیت واگن های تهران تقریباً ۲ برابر می شود. نخستین س سری از واگن ها امسال وارد کشور می شود و سفارش ها تا ۳ سال دیگر تکمیل خواهد شد. موضوعی که درباره واگن ها مطرح شد هم این بود که طرح اولیه طرف چینی باید در وزارت کشور ایران بررسی و تأیید شود. ما توافق شد که اختیار این بررسی و تأیید به مترو سپرده شود. نزدیک به ۲۵ میلیون یورو ظرفیت مالی برای واردات ۲۵۰۰ اتوبوس برقی، ۲۷ هزار و ۵۰۰ هزار تاکسی و... در نظر گرفته شده است که در این رابطه شاهد حمایت بی نظیر دولت و بانک مرکزی در تخصیص ارز بوده ایم.

داده‌نما

مهدی اسماعیل پور: روزنامه نگار

علی حسینی: گرافیکست

آمار مسافران وفادار به اتوبوس و مینی بوس

سفر برون شهری با وسایل حمل و نقل عمومی مثل اتوبوس و مینی بوس و... هنوز هم مخاطبان خود را دارد. امسال نوروز هم مثل همه سال های گذشته، مسافران رکورد استفاده از پایانه های مسافربری را زده اند. به عبارتی، بالغ بر ۸۰۰ هزار مسافر تهرانی از طریق ۵ پایانه مسافربری تهران راهی سفر به سراسر کشور شده اند.

آمار پایانه های مسافری غرب، جنوب، شرق، بیهقی و پونک تهران (از ۱۵ اسفندماه سال گذشته تا ۱۵ فروردین ماه امسال)



۷۰,۹۳۲ (شامل اتوبوس، سواری مینی بوس و میدل باس)

آمار مسافران



با اتوبوس های بین شهری



با سواری کرایه، مینی بوس و میدل باس

شلوغ ترین پایانه ها

۳۷۹ هزار نفر (۴۳ درصد) از طریق پایانه مسافری جنوب

۳۰۳ هزار مسافر (۳۸ درصد) پایانه مسافربری غرب

بیشترین مقصد مسافران تهرانی

۵۱ هزار نفر اصفهان
۳۳ هزار نفر مشهد
۲۶ هزار نفر همدان

یادداشت

سرهنگ علی اصغر شریفی: رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهور

موتور سیکلت خوب است اگر...



تمایل به استفاده از موتور سیکلت در شهر تهران رو به افزایش است که این موضوع دلایل متعدد و مختلفی دارد. یکی از دلایل این موضوع تبلیغات گسترده تلویزیونی و محیطی و... برای فروش موتور سیکلت آن هم با ارائه تسهیلات و به صورت قسطی است. از سویی دیگر قیمت پایین تر، استهلاک کمتر و هزینه کم نگهداشت و موتور سیکلت هم باعث شده تا تمایل به استفاده از این وسیله نقلیه در بین جوانان و حتی خانواده ها افزایش یابد. به این موارد تبلیغاتی و اقتصادی باید تسهیل و راحتی استفاده از موتور سیکلت برای تردد در معابر شهری را هم اضافه کرد. کوچک بودن و قدرت مانور این وسیله نقلیه باعث می شود تا کمتر پشت ترافیک شهر بماند و توان عبور و توقف در هر نقطه و معبری را داشته باشد. قدرت مانور بالا برای دور زدن ترافیک و نداشتن معضل جای پارک که هر دو از مشکلات ترافیکی جدی شهر تهران است، تأثیر زیادی در افزایش تمایل شهروندان به استفاده از این وسیله نقلیه دارد.

از سوی دیگر تردد بدون محدودیت و هزینه موتور سیکلت ها در محدوده طرح ترافیک هم تأثیر زیادی در گسترش این وسیله نقلیه در شهر تهران گذاشته است. همچنین موتور سیکلت علاوه بر اینکه یک وسیله حمل و نقل شخصی با ویژگی هایی است که بر شمرده شد؛ تبدیل به وسیله ای برای کسب و کار و درآمدزایی هم شده و علاوه بر بیکه های موتوری که در بخش های مختلف از قبیل رستوران ها و شرکت ها و... مشغول هستند؛ از این وسیله نقلیه برای مسافر کشی هم استفاده می شود.

در مجموع تمام این عوامل در کنار هم قرار گرفته و دست به دست هم داده است تا طی سال های اخیر تمایل به استفاده از موتور سیکلت افزایش چشمگیر و قابل توجهی پیدا کند. نکته ای که در این میان وجود دارد این است که استفاده از موتور سیکلت یا افزایش تقاضای استفاده از این وسیله نقلیه به خودی خود اشکال و ایرادی ندارد؛ بلکه مسئله نحوه استفاده از آن است. در واقع این موتور سیکلت نیست که مرتکب تخلف می شود، بلکه راکب آن است که با نادیده گرفتن و زیر پا گذاشتن قواعد و قوانین از جمله تردد در خلاف جهت، عبور از مسیر ویژه و ورود ممنوع یا استفاده از موتور سیکلت بدون داشتن گواهینامه و کلاه ایمنی و... مرتکب تخلف شود و جان و سلامت جسمی و روانی خودش و دیگران را به خطر می اندازد.

موضوع افزایش تمایل به موتور سواری زمانی نگران کننده می شود که به سهم ۴۹ درصدی موتور سیکلت ها در تصادفات می رسیم، آن هم در شرایطی که سهم خودروها در این بخش تنها ۱۰ درصد است. رعایت نکردن قوانین و قواعد استفاده از موتور سیکلت نتیجه اش این است که ۴۷ درصد از تصادفات فوتی شهر تهران مربوط به راکبان این وسیله نقلیه بوده و متأسفانه در ۷۲ درصد این نوع تصادفات مقصر راکبان موتور سیکلت ها هستند. مدیر یکی از بیمارستان های دولتی شهر تهران می گفت روزی نیست که آمبولانس ها مصدومان ناشی از تصادفات موتور سیکلت ها را نیاورند. او تأکید می کرد اگر تعداد مصدومان موتور سیکلت ها کمتر شود بخش های مختلف از قبیل آمبولانس، اورژانس، مغز و اعصاب، ارتوپدی، رادیولوژی، جراحی و... خلوت تر می شود که راکب بدون داشتن گواهینامه و بیمه و پلاک خوانا و کسب مهارت لازم و استفاده از کلاه ایمنی پشت وسیله نقلیه ای نمی شنند که دارای نقص های متعدد فنی از جمله سیستم روشنایی و ترمز و... است. استفاده از موتور سیکلت زمانی متعادل است که راکب با عبور در پیاده رو، رد کردن چراغ قرمز، نادیده گرفتن ورود ممنوع و خیابان های یکطرفه و... خودش و دیگران به ویژه عابران پیاده را به خطر می اندازد.



6 260641 200359



6 260641 200014