



اعضای کمیسیون برنامه‌بودجه پارلمان شهری از فرایند پیشرفت طرح‌های عمرانی منطقه ۱۱ بازدید کردند

تغییر چهره چهارراه ولیعصر

۸۹۲ میلیارد تومان بودجه امسال شهرداری منطقه ۱۱ بوده است

صفحه ۱۶

سخنگوی شهرداری تهران از آخرین وضعیت ساماندهی آسیب‌های اجتماعی پایتخت می‌گوید

بازگشت معتمدان از کلونی به خانه



۲۹

پایگاه خدمات اجتماعی در تهران فعال هستند

۱۰۰

دستگاه خودروی حامی شهر در تهران فعالیت می‌کنند

۷۸۵۰

ظرفیت در یاورشهرها ایجاد شده است

صفحه ۱۴

نتیجه آخرین نظرسنجی همشهری درباره اقدامات شهرداری در پاکسازی اماکن عمومی

۹۸ درصد مردم:

جمع آوری معتمدان ادامه یابد

۶۲ درصد از پاسخگویان در مواجهه با معتمدان با مراکز جمع آوری تماس می‌گیرند

صفحه ۱۵



هزینه بازسازی یک اتوبوس ۲ میلیارد تومان

احیای صفر تا صد هر دستگاه اتوبوس در مراکز بهسازی بین ۱۵ تا ۳۰ روز زمان می‌برد

۱۵ دستگاه بهسازی در ماه

هر ماه به‌طور میانگین ۱۵ دستگاه اتوبوس بازسازی می‌شود که شامل تعمیرات اساسی و جزئی است که در بخش‌های اتاق، بدنه، مجموعه داخلی و موتور انجام می‌شود؛ چون این بخش‌ها بیشترین نیاز به تعمیرات را دارند.

۲ میلیارد تومان هزینه هر اتوبوس

هزینه بازسازی کامل هر دستگاه اتوبوس به‌طور متوسط ۲ میلیارد تومان است. این هزینه‌ها به‌دلیل فرسودگی ناوگان و نیاز به تأمین قطعات یدکی در سال‌های اخیر به میزان قابل توجهی افزایش یافته‌است.

۱۵ تا ۳۰ روز زمان تعمیرات

زمان مورد نیاز برای تعمیرات هر دستگاه اتوبوس بین ۱۵ تا ۳۰ روز است. متغیر است. در این مدت تیم‌های فنی روی اتوبوس‌ها کار می‌کنند تا تمام تعمیرات لازم انجام شود.

۶۰ اتوبوس در کارگاه

در حال حاضر ۶۰ دستگاه اتوبوس در مرحله بازسازی و تعمیرات است که پس از تکمیل روند بازسازی وارد ناوگان خواهد شد. این تعداد نشان‌دهنده نیاز شهر به ناوگان حمل‌ونقل عمومی است.

ضرورت دریافت معاینه‌فنی برای اتوبوس‌ها

مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران: میانگین عمر اتوبوس‌ها ۲۹ سال است و این موضوع یکی از دلایل خرابی‌های مکرر این وسایل نقلیه به‌شمار می‌آید. در این میان براساس معیارها و استانداردهای ستاد معاینه‌فنی، طبق آمارهای جدید ۹۳ درصد اتوبوس‌های ملکی و خصوصی شرکت واحد معاینه‌فنی دریافت کرده‌اند. در حال حاضر مالکیت ۵۳ درصد اتوبوس‌ها متعلق به شهرداری است که عموماً مشمول معاینه‌فنی هستند و مابقی در اختیار بخش خصوصی قرار دارد. بنابراین معاینه‌فنی جزو شرط‌های لازم برای فعالیت اتوبوس‌هاست و اتوبوسی که گواهی معاینه‌فنی دریافت نکرده باشد، مجوز اشتغال در خطوط اتوبوسرانی شهر تهران را دریافت نمی‌کند.

۵۵۰ دستگاه اتوبوس بازسازی شده‌است.

۵۴۷۴ دستگاه آمار کل ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران است.



جداسازی تابرشکاری در نخستین مرحله

چند دستگاه اتوبوس با رنگ‌ها و اندازه‌های مختلف کنار هم در کارگاه ردیف شده‌اند و کارگران در حال کار روی آنها هستند. یکی از اتوبوس‌ها در مرحله جداسازی قطعات است. اتوبوس کنار دستی این مرحله را طی کرده و تمام صندلی‌ها و بخش‌های مختلف دکور داخلی یکی از اتوبوس‌ها جدا شده‌اند. چند نفر در داخل و بیرون کابین مشغول کارند. تعدادی هم با دستگاه‌های برش و جوشکاری و دیگر ابزارها در حال صافکاری و تعمیر کف و بدنه‌اند. برای اتوبوس‌هایی که نیاز به بازسازی اساسی دارند، این تازه نخستین مرحله بازسازی است.

صندلی‌ها نونوار می‌شود

کارگاه از بخش‌های مختلف تشکیل شده‌است که هر کدام وظیفه تعمیرات و بازسازی یکی از بخش‌ها را برعهده دارند. مثلاً در یک بخش فقط تعمیر صندلی‌ها توسط کارگران انجام می‌شود و در آن صندلی‌هایی را که ابر و روکششان پاره شده، جدا می‌کنند و رختی نو بر تن آنها می‌دوزند. کار که تمام می‌شود، دیگری از آن صندلی‌های پاره و رنگ‌روخته نیست. در بخش دیگری از تعمیرگاه، یک اتوبوس روی چال رفته و چند نفری روی موتور و تجهیزاتش کار می‌کنند. برای این کار با دستگاه‌های بزرگ و زنجیرهای ضخیم موتور اتوبوس را پایین آورده‌اند و در حال تعمیر آن هستند.

همه سخت مشغول کارند

بهسازی اتوبوس چندان آسان نیست. گاه تکنیسین‌ها و کارگران روزها و هفته‌ها سخت مشغول کار روی یک دستگاه اتوبوس می‌شوند. اینجا همه تلاش می‌کنند تا این چند دستگاه اتوبوس در سریع‌ترین زمان ممکن نونوار شوند و دوباره برای جابه‌جایی مسافران به ناوگان برگردند. در واقع تمام بخش‌ها از بدنه گرفته تا در و پنجره و جلوبندی و آگزوز، میزان فرمان و... نیاز به تعمیر و تعویض دارد. از نزدیک کردن تعمیرات را تماشا می‌کنیم بیشتر متوجه سختی کار و هزینه‌های بالای بهسازی این اتوبوس‌های غول‌پیکر شهری می‌شویم که حکم خون در رگ‌های حمل‌ونقل عمومی شهر را دارند.

مهدی اسماعیل پور روزنامه‌نگار

روزانه بیش از یک میلیون نفر از ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران استفاده می‌کنند. از طرفی در ۳ سال اخیر تلاش شده تا از طریق نوسازی و بازسازی، با وجود کمبود و فرسودگی اتوبوس، این ناوگان حمل‌ونقل عمومی سرپا بماند؛ در حالی که میانگین سن اتوبوس‌ها به حدود ۱۳ سال می‌رسد. همراه مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران به یکی از مراکز بهسازی اتوبوس‌های شهر تهران رفتیم تا از نزدیک در جریان نوسازی این خودروهای غول‌پیکر قرار بگیریم. اینجا منطقه ۵ اتوبوسرانی شهر تهران در محله جنت‌آباد جنوبی است.

۳۱۳۲ دستگاه تعداد ناوگان فعال اتوبوسرانی است.

۱۱۶۹ دستگاه اتوبوس نوسازی شده‌است.

عبور آسان از روی پل فولادی باغراه حضرت فاطمه زهرا (س)

مشخصات پل

شروع نصب: اول آذر ۱۴۰۳
هدف: اتصال معابر محدودده‌های مناطق ۱۷ و ۱۸
کاربری: عبور خودروها، دوچرخه‌سوارها و پیاده‌ها
طول پل: ۴۲ متر
نوع سازه: فولادی
وضعیت: مرحله اول نصب به پایان رسیده‌است. در روزهای آینده در ۲ مرحله دیگر تمام بخش‌ها نصب و آماده بهره‌برداری می‌شود.

باغراه حضرت فاطمه (س) به‌عنوان بزرگ‌ترین پروژه باز آفرینی شهری تهران در حال تبدیل شدن به محور گردشگری منطقه جنوبی پایتخت است؛ اما برای این مجموعه کارایی‌های دیگری هم تعریف شده‌است؛ تا جایی که به گفته مهدی هدایت، مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با نصب پل فولادی روی بزرگراه آیت‌الله سعیدی، مناطق ۱۷ و ۱۸ تهران از طریق باغراه به هم متصل می‌شوند تا تردد آسان شود.



کام‌هایی برای تبدیل خط‌آهن به باغراه

با احداث تونل و انتقال خط‌آهن تهران-تبریز به زیر زمین در سال‌های گذشته، فاصله‌ای بین منطقه ۱۷ و ۱۸ ایجاد و این فاصله به عرصه راهشده‌ای در این نقطه تبدیل شد.

طرح باغراه برای بازآفرینی شهری این نقطه کلید خورد؛ اما در دوره‌های گذشته تنها ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر از این پروژه ۹/۵ کیلومتری در منطقه ۱۸ آماده بهره‌برداری شده بود.

براساس تفاهنامه‌ای، حق بهره‌برداری دائمی از اراضی همسطح و روباز تونل واقع در مناطق ۱۷ و ۱۸ به طول ۹/۵ کیلومتر و عرض حدود ۳۰ تا ۳۵ متر از سوی شرکت راه‌آهن به شهرداری تهران واگذار شد؛ اما این عرصه حدود ۱۵ سال رهاساز شده بود.

طرحی برای آینده

مهدی هدایت، مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران: برای تهران کلان‌ساختار گردشگری تعریف شده که از باغ‌های کن شروع و شامل بوستان جوانمردان، فرودگاه مهرآباد و در نهایت باغراه حضرت زهرا می‌شود. در واقع این مسیر از باغراه که حدود ۱۰ کیلومتر است، به شن‌چاله‌ها ختم می‌شود. براساس برنامه‌ریزی‌ها پروژه باغراه حضرت زهرا به شن‌چاله‌ها می‌رسد و در نهایت این مجموعه به بوستان ولایت متصل می‌شوند. تغییر بوستان ولایت با رویکرد فناوریانه نیز در دستور کار قرار گرفته‌است.