

از شهر



گو دبدرای‌های عمیق مگامال‌ها عاملی برای فرونشست زمین

مگامال‌ها یا مجتمع‌های تجاری- تفریحی اگرچه این روزها خود را در دل شهروندان جا کرده‌اندو بسیاری آن را پدیده مثبت می‌دانند اما یک استاد دانشگاه معتقد است اگر قبل از احداث این ساختمان‌ها تحلیل و بررسی صحیحی از مکان ساخت آنها صورت نگیرد، مشکلات زیادی را در پی خواهد داشت.

دکتر مهدی روانشادنیا با بیان اینکه به دلیل ضوابط شهرسازی، تمایل برای ساخت پارکینگ‌های زیرزمینی بیشتر شده و این امر از لحاظ محیط زیستی و اجرایی مشکلات جدی را به وجود آورده است، گفت: بسیاری از این گودبرداری‌ها منجر به از بین رفتن قنوت یا تغییر مسیر آبهای زیرزمینی شده است. همچنین از لحاظ فنی نیز در روش پایدار سازی که در بسیاری از موارد مبتنی بر نیلینگ بوده، باعث ورود به حریم ساختمان‌های مجاور یا بعضاً ایجاد مشکلاتی در قسمت‌های مختلف شده است که با توجه به این موضوع باید در ضوابط شهرسازی تجدید نظر جدی شود.

وی همچنین به پارکینگ مجتمع‌های تجاری و مال‌ها اشاره کرد و افزود، ساخت این پارکینگ‌ها علاوه بر مشکلات مذکور، مضرات ترافیکی را نیز ایجاد می‌کند، زیرا حجم تقاضای سفر به واسطه این مال‌ها بیشتر شده است و با ورود خودروهای بیشتر سیستم‌های ترافیکی به نوعی مختل می‌شود که وضعیت مال‌های موجود در سطح شهر شاهد این مدعاست. در حقیقت مکان یابی نادرست این مال‌ها باعث تشدید مشکلات ترافیکی شده است و سرریز وسایل نقلیه به ناچار در مسیر بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی شهر قرار می‌گیرد. عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اضافه کرد: اینکه باید پارکینگ مجتمع‌های تجاری تأمین شود شکی نیست اما نکته مهم در این زمینه توجه به مکان یابی درست پروژه‌های عظیم است. با وجود اینکه در طرح‌های تفصیلی و جامع حضور این پروژه‌های عظیم در نظر گرفته می‌شود اما گاهی پروژه‌هایی اجرا می‌شوند که در این طرح‌ها دیده نشده‌اند. همچنین در این پروژه‌های عظیم خصوصاً مال‌ها به دلیل سطح اشغال بالا، امکان استفاده از روش‌های مکانیزه و روش‌های دیگر برای تأمین پارکینگ کمتر وجود دارد. وی با بیان اینکه تنها راه تأمین پارکینگ لزوماً حرکت در عمق نیست، بیان کرد: باید در ساخت این مال‌هاالز مکانیسم‌های مناسبی برای اتصال این عناصر شهری به شبکه راه‌های شهر استفاده کرد. به عبارت دیگر این پروژه‌های عظیم و خصوصاً مال‌ها باید ارتباط مناسبی با وسایل حمل و نقل عمومی داشته باشند. ضمن اینکه اصلاحاتی هندسی در معبر اتفاق افتند و هزینه آن نیز از در آمد احداث مال‌ها تأمین شود. روانشادنیا در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه آیا فرونشست‌هایی که اخیراً در تهران شاهد آن هستیم ناشی از گودبرداری‌های عظیم به منظور تأمین پارکینگ برای ساختمان‌های بزرگ است یا خیر؟ اظهار کرد: فرو نشست زمین به عوامل زیادی بستگی دارد که یکی از آنها مربوط به آب‌های زیرزمینی است. درحقیقت افت سطح آب‌های زیرزمینی منجر به حرکت لایه‌های خاک و در نتیجه نشست زمین می‌شود و گودبرداری‌های عمیق و پایدار سازی آنها نیز به این موضوع دامن می‌زند و به نوعی آن را تشدید می‌کند. این کارشناس ساختمان در پایان گفت: در دنیاهنگام احداث پروژه‌هایی عظیم مانند مال‌ها ضمن مکان یابی صحیح از محل احداث، تحلیل‌های تخصصی درباره حساسیت به تقاضای سفر، سهم حمل و نقل عمومی و شخصی، و... می‌شود تا ضمن توجه به گودبرداری و حرکت در عمق، به محیط زیست نیز آسیب کمتری وارد شود.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



❧ برف یاف شهروندان چندین استان از جمله شهر رینه را غافلگیر کرد



❧ باران پاییزی و طغیان سیلاب در آستارا



❧ بافت فرسوده در حوالی بازار تهران



❧ رها دهنسوی ارجان



وقتی پیاده‌رو پارکینگ اختصاصی می‌شود

رقابت دستگاه‌ها برای تعرض به معابر حاشیه‌ای پایتخت

نکردن شهرداری و نیروی انتظامی با اینکهونه تخلفات دستگاه‌ها هم‌اکنون برخی از مغازه‌داران و به خصوص نمایشگاه‌های اتومبیل نیز در حاشیه معابر فضاهای عمومی را به اشغال خود در آورده‌اندو مانع استفاده سایر شهروندان از این فضاها شده‌اند. به هر صورت اشغال و مسدود کردن معابر و آنچه به عنوان سد معبر مطرح می‌شود، به لحاظ قانونی عملی خلاف بوده است که باید با سد معبر کنندگان برخورد قانونی صورت گیرد.

❧ ناز بیا کردن معابر شهری

اینکه برخی از ادارات، دستگاه‌ها و کسبه به نوعی اقدام به تصرف فضاهای عمومی شهر می‌کنند جای تعجب دارد. این دستگاه‌ها یا قرار دادن موانع فلزی، طناب کشی، قرار دادن گلدان یا علائم ترافیکی و یا گم‌کردن افرادی از کارکنان دستگاه خود ضمن سد معبر مانع استفاده شهروندان از فضاهای عمومی و معابر شهری می‌شوند.

این اقدام ضمن زشت کردن سیمای شهری به نوعی در برخی معابر سبب ایجاد گرّه ترافیکی نیز می‌شود. گاهی افرادی که از معابر عبور می‌کنند مجبور هستند این موانع را دور زده و به ناچار به حریم تردد خودروها وارد شوند که حوادث رانندگی نیز جان عابران را تهدید می‌کند. به هر حال در بسیاری از موارد سد معبر به اشکال مختلف که در این متن به آن اشاره شده سبب می‌شود تا نظم شهری بر هم بخورد و بر برخی افراد و دستگاه‌ها هر کاری که می‌خواهند انجام دهند و در مقابل اعتراض شهروندان هم پاسخگو نباشند.

❧ برداشتن سد معبر طبق قانون وظیفه کدام سازمان یا نهاد است؟

طبق ماده ۵۵قانون شهرداری ایجاد خیابان‌ها، کوچه‌ها،میدان‌ها و همچنین گسترش و توسعه معابر از وظایف شهرداری است و مطابق تبصره یک بند ۲همین ماده جلوگیری از ایجاد سد معبر توسط بازاریان و غیره هم بر عهده شهر دار است که ناشی شده است،

۷۹ درصد از درآمد پایتخت از محل درآمدهای ناپایدار وصول می‌شود

درآمد پایدار، حلقه گمشده اقتصاد شهر



۱۱۵/۱۱۵ میلیارد ریال معادل ۶۴ درصد و بخش غیر نقدی معادل ۶۳/۸۸۵ میلیارد ریال معادل ۳۶ درصد و در مجموع ۱۷۹/۰۰۰ میلیارد ریال در نظر گرفته شده است.

❧ عملکرد درآمدها در ۶ ماهه اول ۱۳۹۶

عملکرد در آمدی شهرداری تهران در شش ماهه اول سال جاری نشان می‌دهد در بخش غیر نقدی با وصول ۴۵/۵۹۳ میلیارد ریاله توانسته است ۷۸ درصد از سهم خود را محقق کند. در بخش غیر نقدی نیز با تحقق ۲۰/۸۳ میلیارد ریال به میزان ۶۲ درصد از درآمد غیر نقدی بودجه سال جاری شهرداری تهران محقق شده است که با این احتساب می‌توان گفت در مجموع با تحقق ۶۷/۶۷۶ میلیارد ریال حدود ۷۲ درصد از درآمدهای ناپایدار و ۷۹ درصد از درآمدهای پایدار شهرداری تهران تا کنون محقق شده است. اما آنچه در این میان مهم به نظر می‌رسد این است که ریز تحقق درآمدهای شهرداری تهران در دو بخش پایدار و ناپایدار نشان می‌دهد بیشتر میزان کسب در آمد در بودجه سال جاری شهرداری تهران از محل درآمدهای ناپایدار و در بخش عوارض مازاد تراکم و تغییر کاربری‌ها بوده است. مشکلی که در سال‌های

درد

برخی دستگاه‌ها با قرار دادن موانع فلزی، طناب کشی، قرار دادن گلدان یا علائم ترافیکی و یا گم‌کردن افرادی از کارکنان دستگاه خود ضمن سد معبر مانع استفاده شهروندان از فضاهای عمومی و معابر شهری می‌شوند

خدمات خودرویی که بیشترین مزاحمت را برای تهران ایجاد کرده است، با یکسری تمهیدات همچنان در داخل شهر فعالیت می‌کنند. کامران زنگیسه افزود، خدمات خودرویی باید به اندازه وسعت مغازه‌ها،ان پذیرش خودرو داشته باشند که متأسفانه این اتفاق صورت نمی‌گیرد، بنابراین رسیدگی به این شغل را در اولویت قرار داده‌ایم. زنگیسه با تأکید بر اینکه رسیدگی در این شغل مزاحم را در دستور کار قرار داده‌ایم، خاطر نشان کرد: در حال ساخت مجتمع‌های خدماتی هستیم که بتوانیم بخش خصوصی را نیز به این مسئله وارد کنیم تا هر چه سریع‌تر ساماندهی این بخش صورت گیرد.

وی موضوع دوم مزاحمت مشاغل تهران را رستوران‌ها و فست‌فودها دانست و گفت: شلوغی و جای پارک رستوران‌ها نیز بیشترین مزاحمت را برای شهروندان تهرانی دارند که باید در اسرع وقت ساماندهی شوند. مدیر عامل شرکت ساماندهی و صنایع مشاغل شهر تهران یکی دیگر از مشاغل مهم را نمایشگاه‌های اتومبیل بر شمرده و تأکید کرد: با همکاری که با پلیس راهور داشتیم، به تعداد زیادی از این نمایشگاه‌ها تذکر داده و آنها را ساماندهی کرده‌ایم.

۳۷ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است.

اما در بخش سهم مبالغ پرداختی جالب است بدانید ۲۰ درصد از در آمد شهرداری در بخش باز پرداخت دیون و سایر هزینه‌های جاری، ۱۲ درصد حقوق و مزایای پرسنل شهرداری تهران، ۱۲ درصد باز پرداخت فاینانس، وام‌ها و اوراق مشارکت سنوات گذشته، ۱۰ درصد جبران هزینه سازمان‌ها و شرکت‌ها، ۱۱ درصد ایجاد و توسعه خطوط مترو، ۸ درصد کمک به مابه‌التفاوت قیمت بلیت اتوبوس و مترو، ۸ درصد کمک به مدارس و مساجد، ۷ درصد تملک املاک، ۷ درصد ایجاد و توسعه، ۶ درصد مطالعه و پژوهش، ۵ درصد نگهداشت شهر، ۳ درصد تعمیر و تجهیز، ۲ درصد اجرای برنامه‌ها و تعمیر و تجهیز، ۲ درصد تملک املاک منصرفی و برداشت فضای از بودجه شهرداری هزینه شده است. با توجه به آمار مطرح شده در بررسی گزارش عملکرد درآمدها و هزینه‌های شهرداری پایتخت درشش ماهه نخست امسال می‌توان نتیجه گرفت تمامی هزینه‌های شهرداری تهران در شش ماهه اول سال جاری معادل ۷۹/۲۶۲ میلیارد ریال بوده که نسبت به میزان درآمدهای وصولی ۱۳/۵۸۶ میلیارد ریال بیشتر است. در واقع این اختلاف مربوط به وام‌های دریافتی به میزان ۹۷/۲۳۸ میلیارد ریال و درآمدهای استرداد ی واحدهای شهرداری ۲۹۸۰ میلیارد ریال است که تا کنون در سیستم درآمدی ثبت نشده است. همچنین از کل هزینه‌های شهرداری تهران معادل ۵۸۷۹۲ میلیارد ریال (با احتساب وام‌های دریافتی، واریزها و برداشت‌ها) به صورت نقدی بوده که معادل ۷۴ درصد از کل هزینه‌ها می‌شود. این در حالی است که مبلغ ۴۷۰/۲۰ میلیارد ریال بوده است، به کل هزینه‌ها از پرداختی‌های شهرداری به صورت غیر نقدی ثبت شده است.

از سوی دیگر از کل درآمدهای در اختیار خزانه شهرداری تهران پس از کسر مواردی که فقط برای کارهای خاص از آن استفاده شده است (مانند واریز و برداشت‌ها، برداشت‌های قضایی، وام‌ها) معادل ۳۱۲۸۰ میلیارد ریال بوده است، به عبارت دیگر فقط ۶۸ درصد از درآمدهای نقدی شهرداری قابلیت تصمیم‌گیری و هزینه کردن برای تمام فعالیت‌های شهرداری را داشته است.

شهر موجود زنده است که نیاز به نگهداری و مراقبت دائمی دارد و کسب در آمد پایدار می‌تواند شهر را از وابستگی به درآمدهایی که تبعات منفی زیادی برای شهر دارد نجات دهد. بر این اساس نخستین گزارش عملکرد مالی شهردار پایتخت به شورای اسلامی شهر تهران نشان می‌دهد همچنان ۷۹ درصد از در آمد شهرداری تهران از محل درآمدهای ناپایدار تأمین می‌شود که شامل ۴۲ درصد عوارض شهر سازی، ۷ درصد تسهیلات دریافتی از بانک‌ها، ۶ درصد وصول مطالبات از محل اسناد دریافتی، ۱۵ درصد فروش ملک و پروژه‌های مشارکتی، ۸ درصد سایر عوارض و ۳ درصد نیز سایر موارد است. در حقیقت مدیریت شهری (شورا و شهرداری) گام برداشتن به‌سوی منابع درآمدهای پایدار است و اگر این امر محقق نشود شهر و شهروندان همیشه بدھکاران شهر خواهند بود. بنابراین این می‌توان گفت منابع در آمد پایدار حلقه گمشده یاز ل اقتصاد شهری است. ❧❧❧

بر اساس اطلاعات ارائه شده تنها ۲۱ درصد از درآمدهای مصوب شهرداری تهران در سال جاری از محل درآمدهای پایدار مانند در آمد حاصل از مالیات بر ارزش افزوده ۱۴ درصد و سایر درآمدهای پایدار ۷ درصد تأمین می‌شود. همین مسئله نشان می‌دهد در کنار عدم توجه دولت به ارائه لایحه درآمدهای پایدار شهرداری‌ها به مجلس، مدیران شهری نیز در طول سال‌های اخیر تلاشی برای جایگزین کردن راهکارهای اقتصادی برای افزایش درآمدهای پایدار انجام ندهاده‌اند. به نظر می‌رسد تا زمانی که تنها منبع در آمدی دولت‌ها نفت باشد، شهرداری‌ها نیز ضمن حفظ وابستگی‌های خود به منابع مالی دولتها تلاشی برای کسب درآمدهای پایدار برای اداره شهرها نمی‌کنند.

بر این اساس شهردار تهران نخستین گزارش در آمد و هزینه‌های شهر تهران را به شورای شهر ارائه کرد.

بودجه سال ۹۶ شهرداری تهران در سال گذشته بر مبنای ۴۴ درصد تملک دارایی سرمایه‌ای، ۳۹ درصد هزینه‌ای و ۱۷ درصد تملک دارایی مالی در بخش مصارف به تصویب رسیده است. همچنین بودجه امسال در بخش نقدی