



تکمیل متروی شهرک‌های اقماری موجب کاهش ۳۰ درصدی ترافیک و آلودگی ورودی به پایتخت می شود

دولت ترمز متروی شهرک‌های اقماری را کشید

بخش زیادی از آلودگی شهرها به دلیل تردد خودروهای تک سرنشین و ورود خودروها از شهرهای اقماری به‌سوی پایتخت‌است. برای‌این اساس دولت دوستدار محیط زیست موظف است با تکمیل خطوط متروی شهرک‌های اقماری زمینه کاهش تبعات ورود خودروها به شهرها را فراهم کند. متأسفانه وزیر راه به رغم وعده‌ها برای تکمیل و احداث این خطوط شهرک‌های اقماری تاکنون اقدام خاصی انجام نداده است. هر چند یکی از مهم‌ترین دلایل و چالش‌های توقف خطوط اقماری تأمین اعتبارات لازم برای احداث این خطوط است اما باید توجه داشت دولت موظف است زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی احداث کند؛چراکه کارشناسان ترافیکی معتقدند تکمیل این خطوط، ۳۰ درصد از ترافیک ورودی به پایتخت تهران می‌دهد و خودروهایی را که تنها برای کار وارد می‌شوند و مبدأ آنها بیشتر شهرهای اقماری است به سمت خطوط ریل هدایت می‌کند.
با این حال به نظر می‌رسد دولت با هزینه کرد قطره چکانی، عملاً ترمز احداث خطوط متروی شهرهای اقماری را کشیده است.

کاهش ورود اتومبیل به شهر با احداث مترو شهرک‌های اقماری
طی دهه‌های گذشته شهرهاو شهرک‌های اقماری بسیاری در اطراف شهر تهران ساخته شده‌است که یکی از بهترین راه‌های اتصال این شهرک‌ها، تأمین زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی به ویژه سامانه‌های ریلی است، اما در تهران با وجود آنکه چهار خط متروی اکسپرس در طرح جامع ترافیکی آن پیش‌بینی شده هنوز بودجه‌های لازم برای ایجاد این ارتباط ریلی اختصاص نیافته است. این در حالی است که هم دولت هم پارلمان شهری و هم شهرداری بر توسعه متروهای اقماری تأکید داشته‌اند.

کارشناسان ترافیکی معتقدند تکمیل این خطوط ۳۰ درصد از ترافیک پایتخت می‌کاهد و خودروهایی را که تنها برای کار وارد تهران می‌شوند و مبدأ آنها بیشتر هشتگر، شهریار، پرند و پردیس است، به سمت ریل هدایت می‌کند. تجربه متروی کرچ به یک نشان می‌دهد استقبال از این خطوط، می‌تواند مترو را به یک وسیله اصلی تردد که دارای ارزش افزوده هم باشد تبدیل کند. غیر از ترافیک، ورود این چندصد هزار خودرو به داخل شهر تهران منشأ بسیاری از آلودگی‌های زیست‌محیطی

خط متروی شهرک‌های اقماری

یکی از مهم‌ترین دلایل و چالش‌های توقف خطوط اقماری تأمین اعتبارات لازم برای احداث این خطوط است. به نظر می‌آید بهترین روش، الگوبرداری از روش‌های جهانی است. بدین معنا که هزینه ساخت خطوط ریلی در محدوده‌های شهری را شهرداری‌ها پرداخت کنند و مسئولیت توسعه این خطوط در محدوده‌های برون‌شهری به نهادهای مرتبط واگذار شود. همچنین در موضوع بهره‌برداری یک شرکت مستقل از همه نهادهای تشکیل‌گردد و مسئولیت بهره‌برداری را برعهده گیرد.

خط متروی شهرک‌های اقماری در تهران

در شرایطی که در کلاتشهری مانند تهران همواره صبح‌ها و عصرها شاهد ترافیک سنگین ورودی و خروجی از تهران هستیم، می‌توان با راه‌اندازی ارتباط ریلی بین تهران و این شهرها تسهیلات ریلی ارزان، سریع و در دسترس برای عموم مردم ایجاد کرد، اما این اقدام از سوی دیگر می‌تواند باعث افزایش جمعیت شهرک‌های اقماری شود. خطوط پیشنهادشده شامل خط تهران - قزوین است که از شهرک قدس به کرچ و هشتگرد خواهد رفت. خط تهران - پیشوا و خط تهران - پرند از اسلامشهر، نسیم شهر، نصیرشهر و رباط کریم نیز عبور می‌کند. خط تهران - گلشهر از محمد شهر عبور کرده و خط فرودگاه امام و شهر پرند نیز از خطوط پیشنهادی اقماری مترو است.

مطالعات خطوط ریلی حومه‌ای در کشورهای اروپایی نشان می‌دهد تعداد خطوط ریلی سنگینی که مناطق حاشیه‌ای را به شهر مادر متصل می‌کنند، از تعداد خطوط متروی درون‌شهری بیشتر است. به گفته کارشناسان حوزه ترافیک ایجاد زیرساخت‌های ریلی برای اتصال شهرک‌های اقماری به شهر مادر در صورتی که این شهرک‌ها دارای طرح جامع مشخص و دقیقی باشند اجتناب‌ناپذیر است، اما در صورت نبود تفکر و سیاست‌گذاری صحیح در آن ممکن است پیامدهای نامطلوبی را در پی داشته باشد.

به گزارش یانا مثال عینی آن خط تهران - کرچ است که در سال‌های که بزرگراه‌ها و شریان‌های ارتباطی این دو شهر ظرفیت‌های کافی را برای تردد خودرو داشت، استقبال از این خط ریلی به قدری کم بود که موج انتقادات در آن زمان زار در پی داشت، اما امروز پس از گذشت حدود ۲۰ سال از فعالیت‌های این طرح، شاهد تراکم در همه خطوط ارتباطی میان این دو کلاتشهر هستیم.

تأمین اعتبارات لازم برای احداث این خطوط است. به نظر می‌آید بهترین روش، الگوبرداری از روش‌های جهانی است. بدین معنا که هزینه ساخت خطوط ریلی در محدوده‌های شهری را شهرداری‌ها پرداخت کنند و مسئولیت توسعه این خطوط در محدوده‌های برون‌شهری به نهادهای مرتبط واگذار شود. همچنین در موضوع بهره‌برداری یک شرکت مستقل از همه نهادهای تشکیل‌گردد و مسئولیت بهره‌برداری را برعهده گیرد.

ایران ششهر

ایرانشهر ۸۸۹۸۴۷۱



طی دهه‌های گذشته شهرها و شهرک‌های اقماری بسیاری در اطراف شهر تهران ساخته شده است که یکی از بهترین راه‌های اتصال این شهرک‌ها، تأمین زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی به ویژه سامانه‌های ریلی است، اما در تهران با وجود آنکه چهار خط متروی اکسپرس در طرح جامع ترافیکی آن پیش‌بینی شده هنوز بودجه‌های لازم برای ایجاد این ارتباط ریلی اختصاص نیافته است

به مدیریت شهری انجام می‌شد و با قرار دادن شهرداری در مقابل دولت، انواع و اقسام گروه‌کشی‌ها از پرداخت نکردن یارانه بلیت مترو و اتوبوس گرفته تا نبرداشتن بدهی‌های خود به مدیریت شهری را اجرایی کردند، اما اکنون وزیر راه مدعی است که دولت و شهرداری در ادامه هم هستند نه مقابل یکدیگر.

از ابتدا نیز بارها رسانه‌ها اعلام کردند که دولت و شهرداری در امتداد یکدیگر هستند اما با سیاسی جلوه دادن جایگاه شهرداری تهران این امتداد به انقطاع تبدیل شد.

این تقابل‌ها از دولت نهم و دهم شروع شد و تا دولت یازدهم نیز کشیده شد. گاهی وضعیت به گونه‌ای پیش می‌فت که حتی مسئولان دولتی اعم وزرا و مدیران سازمان‌های زیرمجموعه وزارت کشور با گروه‌کشی‌هایی که انجام می‌دادند، تهرانی‌ها را از داشتن بدیهی‌ترین حقوق شهروندی‌شان محروم می‌کردند.

بیشتر از ۱۲ اسال مترو به فصل جدایی دولت و شهرداری تبدیل شد و هر زمان که مدیران شهری از یکسو و از سوی دیگر دولت می‌خواستند به یکدیگر حمله‌ور شوند، با بلوکه کردن بودجه مترو از سوی دولت داد مدیران شهری را در می‌آوردند و این وسط تنها مردم بودند که مانند گوشت قربانی با حداقل‌های خدمات مترو پایتخت راضی بودند.

هر چند اکنون وزیر راه و شهرسازی معتقد است نباید دولت و شهرداری را مقابل یکدیگر قرار داد بلکه در امتداد یکدیگر هستند، اما گویا وی فراموش کرده است خود بارها در صحبت‌هایش درباره بر شهر تهران شهرداری را به عنوان یک نهاد عمومی در مقابل دولت قرار دادند و از اجرایی کردن مطالبات قانونی شهروندان تهرانی دریغ کردند.

عباس اخوندی در گفت‌وگویی که با رسانه‌ها شهرداری انجام داده عنوان کرده‌است که حمل‌ونقل یکپارچه بهترین نسخه برای بهبود وضعیت شهری تهران است.

سؤال اینجاست که آقای وزیر گویا فراموش کرده‌اند که از دادن وعده تأمین منابع مالی مترو شهر پرند، رامین، پردیس و بسیاری از شهرهای اقماری سال‌های گذشته بوده و هنوز مترو به این شهرها نرسیده است. اگر منظور وزیر راه و شهرسازی ایجاد امکاناتی برای بهره‌مندی تمام شهروندان از خدمات حمل و نقل عمومی است پس چرا به وعده‌هایی که بارها به ساکنان شهر جدید پرند داده عمل نکرده‌است؟

آقای وزیر! حتی دولت از مشارکت در توسعه خطوط مترو در تهران در قالب تعیین بودجه عمرانی مترو و پرداخت یارانه بلیت مترو و اتوبوس دریغ و مشارکت خود را در نوسازی ناگان اتوبوسرانی شهر تهران به طور کامل قطع کرد. به گزارش «تیتز شهر» این گوی و این میدان آقای وزیر! اگر شما به توسعه یکپارچه حمل و نقل عمومی در شهر تهران به عنوان پایتخت کشور اعتقاد دارید، بدهجه و منابع مالی مترو تهران را در بخش دولتی تأمین کنید تا حداقل تهرانی‌ها بعد از سال‌ها یک بار شاهد هم‌راهی دولت و شهرداری در این حوزه باشند.

که وظیفه خود را انجام نداده است. ضمن اینکه شهرداری به خاطر حمل‌ونقل ریلی بدهی‌هایی را متحمل شده است و اینها در بخشی صورت گرفته که دولت باید آن را تجهیز می‌کرد. تکمیل خطوط متروی اقماری که مدت هاست مورد غفلت قرار گرفته می‌تواند اثا قابل توجهی در کاهش آلودگی هوا و ترافیک داشته باشد.

توقف مترو در ایستگاه شهرهای اقماری
براین اساس با توجه به اینکه مدت دوره گذشته مدیریت شهری، بیشترین نغدها و تخریب‌ها از سوی مسئولان دولتی

یادداشت

نگهداشت شهر در سایه مدیریت ناپایدار شهری

■ بیژن سورانی

تهران شهری با ۱۳ میلیون جمعیت ثابت و سنناور و وسعتی حدود ۶۵۰ کیلومتر مربع نیازمند مراقبت و نگهداری دائمی است. بویابی یک شهر به توسعه و نگهداشت داشته‌های آن است. متأسفانه در شهر تهران بحث نگهداشت از تجهیزات و امکانات شهری در سال‌های اخیر بسیار نامناسب و ضعیف است. هر چند در برخی موارد همچون مرمت و مقاوم‌سازی پل کریمخان که در حال اجراءست اقدامات خوبی انجام گرفته ولی لازم است تا بسیاری از تأسیسات و امکانات شهری مورد ارزیابی و بررسی مجدد قرار گیرند. به هر حال تجهیزات و امکانات عمومی شهر تهران با توجه به جمعیت بالای این کلانشهر بسیار مورد استفاده و کاربرد شهروندان قرار می‌گیرد و لازم است مدیریت شهری (شورا و شهرداری) نسبت به نگهداشت، ترمیم و توسعه این امکانات اقدامات لازم را انجام دهند. شهر تهران به دلیل قدمت و سرعت کند نوسازی و بازسازی زیرساخت‌ها و تأسیسات ایستن حوادث بسیاری است که از آن جمله می‌توان به فرسودگی تأسیسات زیرزمینی و امکانات حمل و نقل عمومی و فضاهای عمومی اشاره کرد.

آنچه سبب می‌شود تا شهر به عنوان یک موجود زنده به حیات خود ادامه دهد، حفظ، نگهداری و به روزرسانی امکانات شهری است. در حقیقت هزینه کرد برای این موارد می‌تواند علاوه بر کاهش حوادث احتمالی که بارها شاهد آن بودیم به توسعه و ارتقای زندگی شهری شهروندان نیز کمک بسزایی کند.

متأسفانه مدیریت شهری در دوره اخیر به دلیل برخی مسائیل حاشیه‌ای نتوانسته است آنگونه که باید از شهر و شهروندان حفاظت کند. هر چند برخی تلاش‌ها برای جلوگیری از فسادهای سیستمی در این دوره صورت گرفته است ولی با توجه به اینکه شهر نیازمند تلاش روزافزون است هر گونه کم کاری و ناکارآمدی به شهر و شهروندان لطمات بسیاری وارد می‌سازد.

اینکه شورا به عنوان مغز متفکر مدیریت شهری به رغم آنکه با دولت ، شهرداری و حتی مجلس همسو است اما در هفت ماهه گذشته نتوانسته است به نیازها و مطالبات شهروندان و شهر پاسخ دهد.

اختلاف‌نظر درون گروهی میان اعضای شورا از یکسو و سهم‌خواهی و سلیقه‌ای عمل کردن از سوی دیگر سبب شده است تا شهر در گیر و دار کلیدبار همچنان در جا بزند. البته باید به این موارد نیز اشاره کرد که شهر تهران از سال‌های بسیار دور از نبود منابع در آمدی پایدار رنج برده و می‌برد و تاکنون شهرداران این شهر با اتکا به فروش تراکم و زمین‌های ذخیره شهری و دادن مجوز تجاری به اراضی به اداره شهر اقدام کرده‌اند. براین اساس لازم است برای نگهداشت شهر و توسعه زندگی شهری علاوه بر اختصاص منابع در آمدی پایدار، مدیریت تک‌پارچه شهری نیز محقق شود تا شهر بتواند به حیات خود ادامه دهد.

حال باید دید مسئولان شهری و اعضای شورا برای اداره این ابر شهر چه تمهیداتی در نظر خواهند گرفت تا جبران کم کاری‌های گذشته شود. امید آنکه اعضای شورا وعده‌های انتخاباتی خود را بار دیگر رصد کنند تا به آرای مردمی عمل نمایند.

آزشهر



پایتخت مدیر قوی می‌خواهد

چندی است شهردار تهران استعفا کرده و بر این استعفا اصرار دارد؛ این در حالی است که برخی اعضای شورای شهر به التماس آقای شهردار افتاده‌اند به گونه‌ای که گویا دیگر نیروی خوبی در زمین اصلاح‌طلبان برای مدیریت شهری وجود ندارد. تا جایی که ادعا شد اصلاح‌طلبان نیروی متخصصی برای تصدی شهرداری تهران ندارد! زهرا نژاد بهرام، عضو هیئت رئیسه شورای شهر تهران گفت: به نظر ما عملکرد آقای نجفی در این مدت عملکرد قابل دفاعی بوده است و در تهران با ۱۰ تا ۱۲ میلیون تردد در شبانه‌روز و به عنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران، هر نوع تزلزل مدیریتی می‌تواند برای آن هزینه‌های سنگینی را به دنبال داشته باشد. به خصوص اینکه شهردار تهران عضو هیئت دولت هم است و در شرایطی که ما در حال درسامان دادن به سامانه سیاسی کشورمانیم برای استحکام آن نیازمند آن هستیم که در مجموعه شهری نیز شاهد مدیریتی مستحکم و قوی باشیم. هر چند در این بین ممکن است فشارهایی هم باشد، ولی به تشخیص فکر می‌کنم این فشارها قابل مدیریت و حل شدن است. در چنین شرایطی هر گونه اختلال مدیریتی می‌تواند برای کشورمان گران تمام شود.

عضو شورای شهر تهران در باره دلیل استعفاي شهردار تهران گفت: فشارها نقش مهمی در استعفاي آقای نجفی دارد. گرچه همانطور که گفتم معتقدم به خاطر شهر تهران و ایران باید مدیران این مصائب را تحمل کنند و با تدبیر و ارزینتی و تعامل آنها را حل کرد.

نژاد بهرام همچنین از شهرداری می‌خواهد به مرخصی برود و پس از درمان دوباره به مجموعه مدیریت شهری بازگردد! این در حالی است که اساساً اینگونه پیشنهادات برای مدیریت شهری پایتخت از اساس با سوآلات بسیاری همراه است! و این سوآل پیش می‌آید که آیا پایتخت بیش از این توان تشویش را خواهد داشت؟ شهرداری که در روزهای پایانی سال پایتخت را با اضطراب استعفا مواجه می‌کند و حاضر به عقب‌نشینی نیست تا جایی که دوبار استعفا را به شورا تقدیم می‌کند و دلیل آن را بیماری ذکر می‌کند آیا صلاحیت ادامه این جایگاه اجرایی را خواهد داشت؟

به گزارش «تیتز شهر» در این راستا جمیله‌رضا ترقی، عضو حزب مؤتلفه اسلامی در خصوص استعفاي آقای شهردار اظهار نظر کرده است. وی بیان کرد: مسلماً در صورت قبول استعفاي آقای شهردار از سوی شورای شهر، تهران نیازمند حضور مدیری بسیار قوی است.

این فعال سیاسی اصولگرا گفت: هر چند موضوع مهم انتخاب مدیری با شایستگی‌های مورد نظر است اما متأسفانه نمی‌توان انتظار تحقق چنین خواسته‌ای را یک بار دیگر در شهرداری توسط اعضای شورای شهر داشت، چراکه اصلاح‌طلبان نیروی کار آمد و مدیری که قدرت و قوت کافی برای مدیریت شهر تهران را داشته باشد ندارد!

وی خاطر نشان کرد: از سوی دیگر به دلیل سیاسی کاری و توجه بیش از حد آنها به جناح‌طلبی اعتقادی به شایسته‌سالاری ندارند از این رو نمی‌خواهند نیروی شایسته‌تر را خارج از اصلاح‌طلبان روی کنار بیاورند، لذا چاره‌ای جز انتخاب سرپرست برای شهرداری تهران ندارد!

ترقی افزود: اگر مبنای اصلاح‌طلبان شایسته سالاری بود شهروندان تهرانی چند روز

مانده به عید نوروز شاهد استعفاي شهردار و معطل ماندن شهر در بی‌توجهی‌های

شهری نبودند.

وی بیان کرد: اگر اعتقادی به شایسته سالاری وجود داشت شهر در یک روز برفی با آن هم محدودیت مواجه نمی‌شد، بنابراین در حالی که اعتقادی به شایسته‌سالاری وجود ندارد انتخاب سرپرست در حال حاضر برای اصلاح‌طلبان تنها چاره و راهکار است.