

صف اتوبوس و تاکسی‌های فرسوده برای جابه‌جایی شهروندان

نوسازی ناوگان اتوبوسرانی پایتخت به شرط پرداخت از جیب شهروندان!

به گفته معاون وزیر کشور و رئیس شورای عالی ترافیک حدود ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی پیر و فرسوده هستند. بر این اساس ناوگان اتوبوسرانی پایتخت نزدیک به ۷ هزار و ۶۰۰ دستگاه اتوبوس دارد که از این تعداد چیزی در حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس سنن فرسودگی را رده‌ده‌اند. بعد از گذشت هشت سال از آخرین اتوبوس‌هایی که با همکاری دولت وارد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران شد، اکنون شهرداری تهران تصمیم گرفته است تا در آخر اسمال ۱۰۰دستگاه اتوبوس تازه‌نفس را وارد ناوگان فرسوده اتوبوسرانی شهر تهران کند، اما این نوسازی یک شرط دارد؛ اینکه به گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اگر شهروندان بدهکاری خود را درخصوص پرداخت این اتوبوس‌ها خبری‌بندی خواهد شد. به هر رو در پایتخت مدیریت شهری به جای حل فرسودگی ناوگان حمل و نقل شهری خود را درگیر طرح‌های در آمدزایی ترافیکی با محدودیت‌هایی برای ترده کرده و می‌خواهد جای خالی سهم دولت و خود را به نوعی از جیب شهروندان پر کند.

■ **ناوگان فرسوده در خدمت شهروندان**

دولت سال‌هاست به تعهدات قانونی خود مبنی بر نوسازی ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران عمل نکرده است. آخرین سری از اتوبوس‌های جدیدی که بنا بر قوانین بالادستی با مشارکت دولت و شهرداری تهران خریداری شد، به سال ۸۹ بازمی‌گردد و از این سال به بعد دولت تصمیمی برای انجام تعهدات قانونی خود نداشت.

هر چند مدیریت گذشته شهری سعی کرد تا به جای دولت اتوبوس‌های جدیدی را وارد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران به‌ویژه خطوط ده‌گانه اتوبوس‌های تندرو کند و تا حدودی نیز در این کار موفق شد و حتی در مرحله بعد تصمیم گرفت تا با تغییر روش خصوصی‌سازی سرمایه‌گذاران فعال در این حوزه را تشویق به خرید اتوبوس‌های جدید برای نوسازی اتوبوس‌های فیدر بخش خصوصی کند.اما مشکلات اقتصادی و عدم وجود توجیه اقتصادی باعث شد تا سرمایه‌گذاران تمایلی برای ورود به این بخش از خود نشان ندهند.

دلیل عدم وجود تمایلی به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل عمومی لایست متعددی دارد. از بی‌میلی شهرداری تهران در دوره گذشته نسبت به ورود بخش خصوصی به این حوزه گرفته تا عدم بازگشت سرمایه به دلیل خلأهای قانونی موجود در حوزه حمل و نقل باعث شد تا ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران در حوزه نوسازی نسبت به برنامه‌های پنج ساله تدوین شده دچار عقب‌افتادگی بزرگی شود. یکی از دلایل تأثیرگذار در این حوزه را می‌توان پرداخت نشدن به موقع سهم یک‌سوم دولت در پارهانه بلیت اتوبوس عنوان کرد. همچنین غیرواقعی بودن هزینه سفر با اتوبوس‌های شهری نیز یکی دیگر از دلایلی بود که باعث می‌بود که تا سرمایه‌گذاران نسبت به ورود به این دست به عصاباشند. با وجود تمامی این مشکلات هر چند دولت در سال‌های اخیر با قرار دادن بندهایی در قانون بودجه سالانه خود نسبت به نوسازی ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران امیدهایی را در این خصوص مطرح کرد. همچنین غیرواقعی بودن قانون بودجه سال ۹۴ از نوسازی ناوگان اتوبوسرانی از محل صرفه‌جویی سوخت توسط وزارت نفت یا ورود وزارت صنعت به حل مشکل نوسازی ناوگان اتوبوسرانی تمام این اهرکارها تنها باری‌هایی بود که دولت برای سرگرم کردن مدیریت شهری و شهروندان نسبت به این موضوع اجرایی کرد.

■ **تکمیل شبکه اتوبوسرانی و عده توخالی دولت و مدیریت شهری**

بر اساس مصوبات گذشته شورای شهر تهران، شهردار

■ **طهران قدیم**

ورود به قدیمی‌ترین خیابان طهران با بهسازی محور لاله‌زار

در تاریخ تهران قدیم از خیابان لاله‌زار به عنوان راسته فرهنگی و البته مرکز تمدن قدیم یاد می‌شود. ظهور سینماها، کافه‌ها و البته سالن‌های تئاتر در این خیابان که قدمت آن به دوره ناصری بازمی‌گردد، باعث شد تا این محور به راسته‌ای برای هنر سینما و تئاتر شهر تهران تبدیل شود. هر چند در طول دهه‌های اخیر تهران خیابان لاله‌زار را به عنوان راسته بورس لوستر و وسایل برقی می‌شناسند، اما با مطالعاتی که شهرداری تهران انجام داده‌است، این خیابان تاریخی با ساماندهی می‌تواند بازگشت دوباره‌ای به تاریخ قدیمی پنهان خود داشته باشد.

■ ■ ■

آنچه در تاریخ تهران دربارۀ لاله‌زار آمده است بیانگر این موضوع است که ناصرالدین شاه پس از بازگشت از سفر اول خود به فرنگ به خیال ایجاد خیابانی مانند «شانزلیزه» پاریس در تهران به عنوان «دارالخلافه» افتاد. به همین دلیل دستور داد تا از میان باغ صفایی لاله‌زار خیابانی به سمت قلب تهران کشیده شود و زمین‌های اطراف خیابان نیز میان «مقربین در کافه» تقسیم شود. لاله‌زار باغی بود بین خیابان لاله‌زار و میدانی در متمم خیابان اسلامبول و خیابان ماشین یا همان اکباتان کنونی. قسمت شرقی این خیابان به باغ وحش معروف بود که بعدها به عمارت تبدیل شد. ناصرالدین شاه لاله‌زار را به ۹۰ هزار تومان فروخت تا به رویای خود یعنی احداث خیابانی شبیه شانزلیزه پاریس برسد.

در دوره پهلوی این خیابان به مرکز موسیقی، تئاتر و سینمای تهران تبدیل شد. زمانی در لاله‌زار ۱۵ سینما و چندین تئاتر و تماشاخانه فعالیت داشتند. در اوایل خیابان لاله‌زار از سوی میدان توپخانه، مغازه‌ای به نام پیرایش قرار داشت که به داشتن پوشاک مد روز در تهران شهرت داشت. روبه‌روی این مغازه، کافه قتادی لاله‌زار واقع بود. اما امروزه بیشتر لاله‌زار را صنف فروشندگان لوازم برقی در اختیار گرفته‌اند. در حال حاضر «خانه و باغ اتحادیه» یا «خانه امین‌السلطان» عملتی مربوط به دوران قاجار است که به عنوان تنها بازمانده از خیابان لاله‌زار قدیم و یکی از نمایس معماری عصر قاجار

موظف است سالانه ۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید را وارد ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران کند. هر چند در یکی دو سال نخست تصویب این قوانین در شورای شهر تهران مدیریت شهری توانست تا انتهای سال به تعهدات قانونی خود عمل کند، اما تا توجّه به مشکلات اقتصادی‌ای که شهرداری تهران در طول سال‌های اخیر با آن دست به گریبان بود و از همه مهم‌تر نوسانات ارزی باعث شد تا این مصوبه نیز هر سال اجرایی شود.

هر چند برای ترغیب سرمایه‌گذاران نسبت به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل عمومی، شهرداری تهران هزینه‌ای را به عنوان ریسک سرمایه‌گذاری در این حوزه برای شرکت‌های خصوصی قرار داد تا آنها را تشویق به نوسازی ناوگان تحت پوشش خود کند، اما مشکلات اقتصادی‌ای که کشور درگیر آن بود ن توانست انگیزه لازم را در این بخش ایجاد کند. برابر بررسی‌های انجام شده در حال حاضر تهران به ۱۱ هزار اتوبوس جدید نیاز دارد؛ این در حالی است که ناوگان کنونی اتوبوسرانی پایتخت نزدیک به ۷ هزار و ۶۰۰ دستگاه اتوبوس دارد که از این تعداد چیزی در حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس سن فرسودگی را رده کرده‌اند.

اکنون معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در گفت‌وگو با خبرنگاری فارس وعده داده است که تا پایان سال ۱۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران افزوده می‌شود. اما به گفته محسن پورسیداقایی اجرای این طرح یک شرط دارد، اینکه در صورتی که به‌دکتران طرح ترافیک عوارض خود را پرداخت کنند، شهرداری تهران



می‌تواند این اتوبوس‌ها را خریداری کند.

آنطور که معاون شهردار تهران توضیح داده است، در حال حاضر میزان بدهی شهروندان به شهرداری در خصوص پرداخت عوارض ورود به محدوده طرح ترافیک نزدیک به ۳۸۰ میلیارد تومان است.

به عبارت دیگر وعده‌ای که معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص حرکت مدیریت شهری برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران داده است، از جمله وعده‌هایی است که عدم تحقق آن بیشتر است از محقق شدنش، از آن هم در روزهای پایانی سال.

هر چند پورسیداقایی عنوان کرده است که خرید این ۱۰۰ دستگاه اتوبوس از محل نوسازی ناوگان اتوبوسرانی است اما گویا به نظر می‌رسد که ردیف بودجه‌ای که برای انجام این کار در نظر گرفته شده‌است، در محل درآمد شهرداری از اخذ عوارض ورود به محدوده طرح قرار دارد و اکنون شهروندان بزرگ‌ترین به‌دکاران در این خصوص به مدیریت شهری هستند.

■ **فرسودگی ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی شهری**

جمالی‌نژاد رئیس شورای عالی ترافیک کشور در خصوص نوسازی شبکه حمل و نقل عمومی گفت: همیشه تأکید بر استفاده از خودروهای حمل و نقل عمومی و عدم استفاده از خودروهای شخصی را در کلانشهرها داریم و برای اینکه بتوانیم این موضوعات را به صورت اجرایی پیش ببریم هم سازمان شهرداری‌ها و هم وزارت کشور برنامه‌ریزی‌هایی در این خصوص انجام داده است. اما از ۲۲ هزار دستگاه

درد



شناخته می‌شود. احیای دوباره هویت تاریخی خیابان لاله‌زار

از جمله برنامه‌هایی است که در سال‌های اخیر مورد توجه شهرداری تهران قرار گرفته است و در این زمینه نیز طرح‌های مطالعاتی زیادی توسط پژوهشگران انجام شده‌است.

■ **تاریخ راسته فرهنگی لاله‌زار رخ می‌نماید**

هر چند در دوره گذشته شهرداری تهران تصمیم داشت تا با احیای هویت تاریخی این خیابان، آن را به یک راسته پیاده‌راه با هدف انتقال اصناف شاغل در این محدوده به جایی دیگر و رونق مشاغل فرهنگی و هنری این محدوده را به یکی از پاتوق‌های تهرانی‌ها در قلب تاریخی تهران تبدیل کند، اما مقاومت مردم اعم از ساکنان و کسبه باعث شد تا اجرای این طرح با مشکلات زیادی روبه‌رو شود و حتی در برهه‌ای از زمان مدیریت شهری از خیر انجام این کار گذشت. اما در دروه جدید فعالیت شهرداری تهران، احیای دوباره لاله‌زار در دو بخش شمالی و جنوبی در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفته است با این تفاوت که در اجرای این طرح ارک نیست

درد

مدیریت شهری پایتخت به جای حل فرسودگی ناوگان حمل و نقل شهری خود را درگیر طرح‌های در آمدزایی ترافیکی با محدودیت‌هایی برای ترده کرده و می‌خواهد جای خالی سهم دولت و خود را به نوعی از جیب شهروندان پر کند

اتوبوس شهری نزدیک به ۱۶ هزار دستگاه که حدود ۷۰ درصد ناوگان را شامل می‌شود، فرسوده و پیر هستند و این میزان فرسودگی برای ناوگان اتوبوسرانی بسیار بالاست.

بنابراین نیازمند نوسازی این ناوگان هستیم.

وی آخرین وضعیت نوسازی ناوگان تاکسیرانی را نیز تشریح کرد و گفت: به‌رغم اینکه در ناوگان اتوبوسرانی درون شهری نیازست‌ایم اقدامات لازم را انجام دهیم اما در حوزه طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی بسیار موفق بوده‌ایم و این طرح در سال ۹۵ با همکاری دستگاه‌های مرتبط آغاز شد و تاکنون بیش از ۷۱ هزار تاکسی اسقاط شده است و ۶۱ هزار و ۴۴۷ نفر از متقاضیان تاکسی جایگزین دریافت کرده‌اند.

از این تعداد ۴۷ هزار و ۴۶۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۹۵ تحویل شده است. در سال ۱۳،۹۶ هزار و ۹۰۲ دستگاه خودرو تحویل داده شده است. در سال ۹۷ نیز در حدود یک هزار دستگاه تحویل داده شده است و به دنبال این هستیم که خودروسازان را به عرصه آورده و از آنها کمک بگیریم و بدانید که در سال آینده این اتفاق خواهد افتاد.

معاون عمرانی وزیر کشور در خصوص نوسازی تاکسی‌های فرسوده گفت: در آخرین جلسه که در کارگروه آلودگی هوا و وزارت صنعت داشتم قول دادند که هفته‌ای ۲۰۰ تاکسی به ما تحویل دهند که امیدواریم در اسرع وقت انجام شود.

■ **الزام خودروسازان برای اختصاص بخشی از تولیدات خود به تاکسیرانی**

مرتضی ضامنی مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: در جلسات کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا مقرر شد با مدیریت وزارت صمت، خودروسازان سهمیه‌ای برای تولید تاکسی در نظر بگیرند. وی گفت: فرآیند نوسازی تاکسی‌های فرسوده همچنان ثابت و نزدیک توقف است، اما در جلسات کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا که با حضور وزارت صنعت برگزار شد، مقرر شد که با مدیریت وزارت صنعت مذکور خودروسازان سهمیه‌ای برای تاکسیرانی در نظر بگیرند. وی افزود: در صورت تحقق این وعده خودروسازان مکلفند در سال آینده بخشی از تولیدات خود را به تاکسیرانی اختصاص دهند. بر این اساس چندی پیش‌بینی مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های کشور گفته بود که وزارت صنعت بایستی در موضوع نوسازی تاکسی‌های فرسوده دخالت و برای حل این مشکل چاره‌جویی کند. در حقیقت بایستی بخشی از تولیدات شرکت‌های خودروساز به حوزه تاکسیرانی اختصاص یابد.

این مقام مسئول همچنین گفته بود که خودروساز، تاکسیرانی را مشتری را گارانتی می‌داند و اگر تاطلمی در بازار رخ دهد اولین حوزه‌ای که از لیست آنان برای تخصصی خودرو حذف می‌شود تاکسیرانی است و اگر طرح نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی دوباره به جریان نیفتد تا پایان سال ۱۴۰۰ تقریباً حوزه تاکسیرانی دچار انباشت فرسودگی می‌شود و به نوعی ۷۰ درصد ناوگان فرسوده خواهد شد.

درد

درد

طرح ساماندهی و بهسازی خیابان لاله‌زار با رویکرد تسهیل حرکت پیاده، آرام‌سازی حرکت سواره، رفع نابسامانی‌های کالبدی و فضایی این محور از طریق چشم‌اندازسازی و اقداماتی جامع و یکپارچه و رعایت چارچوب اسناد بالادست تهیه شده است

تشویقی‌ای را در نظر گرفته است. عبدالغابلیانگی معاون شهردار تهران معتقد است طرح ساماندهی و بهسازی خیابان لاله‌زار با رویکرد تسهیل حرکت پیاده، آرام‌سازی حرکت سواره، رفع نابسامانی‌های کالبدی و فضایی این محور از طریق چشم‌اندازسازی و اقداماتی جامع و یکپارچه و رعایت چارچوب اسناد بالادست تهیه شده است.

وی گفت: تهیه طرح‌بازبرایی و ساماندهی محور لاله‌زار با توجه به خواست مردم و کسبه به صورت مرحله‌ای مورد توجه قرار گرفته است به گونه‌ای که آسببی به کسب و کار موجود در لاله‌زار وارد نشود. معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران یاد آورشد: در تهیه این طرح شناسایی و احیای بناهای واجد ارزش در محدوده طرح در جهت رونق‌بخشی به فعالیت‌ها از موضوعاتی است که به آن توجه شده است. بر این اساس احیا و به‌بربرداری از بناهای باارزشی همچون خانه اتحادیه، خانه پزینیا، موزه سینما متروپل، هتل لاله و کافه پارس و تئاتر نصر می‌تواند در ارتقای کیفیت محور تأثیرگذار باشد. وی گفت: تهیه طرح ساماندهی و بهسازی خیابان لاله‌زار (حد فاصل خیابان انقلاب تا خیابان جمهوری اسلامی) از حدود شش ماه پیش شروع شده و بعد از آن وارد فاز اجرایی می‌شود.

تیترشهر



کاشت ۱۱۰۰ اصله درخت چنار در خیابان ولیعصر (عج)

میراث سبز ولیعصر را حفظ کنیم

روز جمعه با حضور و کاشت درخت به دست پیروز حناچی شهردار تهران، فاز دوم طرح ساماندهی و احیای درختان چنار خیابان ولیعصر آغاز شد اما نکته قابل توجه آن است که در کنار احیای درختان این محور مراقبت و حفاظت از میراث این خیابان باید مورد توجه و اولویت قرار بگیرد؛ چراکه بسیاری از درختان تونمند به دلیل بی‌توجهی و ساخت و ساز و فعالیت‌های عمرانی خشک شده‌اند.

در ادامه عملیات احیای فضای سبز خیابان ولیعصر، هزار و ۱۰۰ اصله درخت چنار هشت تا ۱۲ ساله به شیوه روت‌بال در خیابان مزبور حد فاصل چهارراه امام خمینی تا میدان راه‌آهن و نیز حد فاصل سه‌راه شهید بهشتی تا چهارراه شهید چمران کاشته خواهد شد. در جریان اجرای عملیات در ابتدا جانمایی جهت کاشت و همچنین حذف تنه و ریشه‌های آلوده صورت می‌گیرد و سپس گودال‌هایی به ابعاد ۱/۵ در ۱/۵ متر خاکبرداری شده و خاک و اندام‌های گیاهی آلوده به خارج از پروژه منتقل می‌شوند و پس از ضدعفونی دیواره‌های محل کاشت، با تهیه خاک زراعی مرغوب و مورد تأثیر خاکریزی و فعالیت‌های عمرانی خشک صورت می‌گیرد.

تهیه درختان پس از بازدید و تأیید متخصصان و مشاوران از نهالستان‌های خارج از شهر تهران که از نظر سلامتی مورد تأیید باشند صورت می‌گیرد و تمامی اقدامات تخصصی از قبیل دقت در روش‌های روت‌بال، رعایت نکات لازم در حمل و جابه‌جایی درختان و همچنین علامت‌گذاری و منظور قبله درخت و تیمارهای لازم قبل از کاشت نیز به نحو مطلوب مورد بررسی قرار می‌گیرد. علی محمد مختاری مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران با بیان اینکه عملیات آماده‌سازی بستر و حفر گودال برای غرس هزار و ۱۰۰ اصله درخت ۱۰ تا ۱۵ ساله که به صورت روت‌بال از نهالستان‌ها به تهران یافته‌اند در خیابان ولیعصر (عج) انجام شده است، اظهار کرد: عملیات کاشت درختان با کاشت ۴۰ اصله درخت چنار به مناسبت چهلمین سالگرد پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی آغاز شد و تا پایان اسمال با کاشت ۱۱۰۰ اصله درخت به اتمام خواهد رسید. وی افزود: ۵۰ اصله از این درختان در محدوده مناطق ۳ و ۴ از تقاطع خیابان شهید بهشتی به سمت شمال خیابان ولیعصر(عج) و ۵۵۰ اصله دیگر در محدوده منطقه ۱۱ از تقاطع انقلاب به سمت جنوب غرس می‌شوند. مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران گفت: در این پروژه ابتدا تیمار و رسیدگی به درختان آسیب‌دیده و شناسایی درختان خشک قدیمی که تنه و ریشه آنها دچار چفت جلوگیری از ورود پساب‌های آلوده و جلب همکاری کسبه کار قرار گرفته و پس از ضدعفونی محلی که درخت از آن خارج شده، درختان سالم و قوی با محیط بیش از ۵۰ سانتیمتر کاشته می‌شوند.

مختاری تأکید کرد: به‌تذیه درختان با اضافه کردن کودهای آلی از طریق ایجاد چال کود، تمهیدات لازم جهت جلوگیری از ورود پساب‌های آلوده و جلب همکاری کسبه محل به منظور حفظ درختان و جلوگیری از تخلیه زباله و آب‌های آلوده در پای درختان در دستور کار مؤکد دست‌اندرکاران اجرای این پروژه قرار دارد.

از شهر



تجهیز آتش‌نشانی ۵۰شهر

به تجهیزات مقابله با حوادث میکروبی و شیمیایی

معاون امور شهری سازمان پدافند غیرعامل کشور از تجهیز آتش‌نشانی ۵۰ شهر کشور به تجهیزات مقابله با حوادث شیمیایی، پر تویی و میکروبی خبر داد.

اسدالله کریمی در نشست معاونان عمرانی استانداری‌های کشور و شهرداران منتخب در بندرعباس اظهار کرد: پدافند غیرعامل موضوع بسیار مهمی است که هر روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود. وی افزود: رهبر معظم انقلاب بارها تأکید کرده‌اند که مدیران کشوری باید احساس مسئولیت کنند و اگر اهمیت پدافند غیرعامل را درک نکنند و پدافند غیرعامل توسعه نیابد با مشکلات جبران‌ناپذیری روبه‌رو خواهیم شد. امروزه همه شهرها با تهدیدات متنوعی مواجه هستند و اگر آمادگی مدیریت تهدیدها را نداشته باشیم، در ارائه خدمات با مشکلات زیادی مواجه خواهیم شد. معاون امور شهری سازمان پدافند غیرعامل کشور تصریح کرد: در شهرها به جهت توسعه سریع و بی‌برنامه و استقرار کاربری‌های مختلف در کنار هم بدون توجه به اثرات آن، تهدیدات نوین به تهدیدات قبلی اضافه شده است که نمونه آن حمل و نقل مواد شیمیایی از داخل شهرهاست. به‌رغم تمام مزایای فناوری‌های روز، اگر به تهدیدات توجه نشود معضلات زیادی را در پیش رو خواهیم داشت. کریمی با بیان اینکه در تمام کشورها رویکرد توجه به نوع دفاع تغییر کرده و همه به سمت پدافند غیرعامل روی آورده‌اند، اظهار کرد: از سال ۸۲ با فرمان مقام معظم رهبری تشکیلات سازمان پدافند غیرعامل آغاز به کار کرد و با تصویب اساننامه، سازمان شکل جدیدی به خود گرفت. وی گفت: سازمان پدافند غیرعامل از سه سال قبل درصدد بود مفاهیم پدافند را به بدنه جامعه گسترش دهد. در این راستا ۵۰ شهر بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت که بیش از ۷۵ درصد جمعیت کشور در این شهرها زندگی می‌کنند، در اولویت قرار گرفته است که امیدوارم شناخت کلی از این شهرها داشته باشیم. معاون امور شهری سازمان پدافند غیرعامل با همکاری شهرداری‌ها قرارداد مطالعات پدافند غیرعامل برای ۲۲ شهر امضا شد که در آن مواردی همچون برنامه‌ریزی برای کاهش آسیب‌پذیری، پایش تهدیدات و ارائه برنامه‌های بلندمدت گرفته است. وی افزود: سال آینده سازمان پدافند غیرعامل با همکاری شهرداری‌ها درصدد است که با مشارکت سازمان همیاری شهرداری‌ها طرح انجام واکنش سریع به حوادث را در تمام شهرها اجرایی کند و البته شهرداری‌ها باید فضای مورد نیاز برای تخلیه جمعیت و مقابله با حوادث را شناسایی کرده باشند. کریمی از تجهیز آتش‌نشانی ۵۰ شهر کشور به تجهیزات مقابله با حوادث شیمیایی، پر تویی و میکروبی خبر داد و گفت: همه شهرداری‌ها باید ساختار پدافند غیرعامل را اجرایی کنند و پدافند غیرعامل در تمام طرح‌های عمرانی لحاظ شود.