



### پیشخوان

**روزانه ۹۰۰ هزار خودرو**

**از اطراف وارد تهران می‌شود**

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدیدگفت:روزانه حدود۹۰۰هزارخودرواز شهرهای حومه‌ای وارد تهران می‌شود.
به گزارش روزنامه تجارت، حبیب‌الله طاهرخانی در همایش

توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی، اظهار کرد: منطقه کلانشهری تهران بدون توجه به حومه‌ای که شکل گرفته گسترش یافته است، این در حالی است که بیش از ۴۰ درصد جمعیت کلانشهری تهران در پیرامونی سکونت دارند و مهم‌ترین وجه رفت و آمد، حمل و نقل خصوصی است که باری را به ترافیک تهران تحمیل می‌کند.

وی با اشاره به کلانشهر ۳۶ میلیون نفری نو، ادامه داد: حدود مساحت کلانشهر توکیو با تهران تقریباً همسان است که ۵۰۰ کیلومترمربع راسا جمعیت ۳۶ میلیون نفر دربر می‌گیرد، یعنی بیش از ۲۰ میلیون نفر بیشتر از منطقه کلانشهری تهران جمعیت دارد. در منطقه کلانشهری توکیو توسعه شهری براساس حمل و نقل عمومی شکل گرفته بر خلاف تهران که مهم‌ترین موضوع، جاده است.

طاهرخانی با بیان این که درمنطقه کلانشهری توکیو ۵۶درصد از حمل و نقل از طریق ریل انجام می‌شود، ادامه داد: در خود توکیواین رقم ۹۰درصد است، لذا چیزی به عنوان آلودگی هوا در آنجا دیده نمی‌شود.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدیدظرفیت استفاده از شهرهای پیرامونی در تهران را پایین دانست و افزود:به طور مثال ما برند را در اطراف تهران داریم که از ظرفیت مسکونی آن به اندازه کافی استفاده نمی‌شود و علت اصلی آن پایین بودن کیفیت دسترسی به تهران است.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: منطقه کلانشهری تهران ۲۵درصد بنزین کشور را مصرف می‌کند و روزانه ۹۰۰ هزار خودرو از حومه تهران وارد آن کلانشهر می‌شوند.

طاهرخانی با بیان این که علی‌رغم گند شدن سرعت رشد جمعیت،توسعه سکونتگاهی در منطقه کلانشهری تهران ادامه خواهد داشت، ادامه داد:مسائله ترافیک و آلودگی هوا از طریق سیاست گذاری و اقدام صرف در کلانشهر مرکزی تهران قابل حل نیست، بنابراین صرف‌های حاصل از تجمع و مقیاس می‌تواند بسیاری از خطوط را اقتصادی کند. در این خصوص می‌توان از ظرفیت‌های موجود خطوط ریلی استفاده کرد.

وی برنامهریزی برای توسعه حمل و نقل عمومی در اطراف تهران از ضروری دانست و گفت:منابع کشور نشان می‌دهد دیگر اختصاص بودجه‌های هنگفت به پروژه‌های شهری امکان‌پذیر نیست، بنابراین باید از ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم. در این خصوص باید از قطار برقی صادقیه- کرج، قطار تبریز- تهران – فردرگاه‌آمام خمینی(ره)، پرند،قطار حومه‌ای تهران – پرند، قطار حومه‌ای تهران – پشوا – گرمسار و قطار حومه‌ای تهران – هشتگرد – قزوین استفاده مناسب‌تری صورت داد.



بیش از ۵۰۰ ساختمان مشایبه پلاسکو در تهران وجود دارد
عضو کمیسیون عمران مجلس، با تأکید بر اینکه تمل در ساخت مجدد پلاسکو در دهه فجر به ورود مجلس و پیگیری موضوع منجر می شود، گفت: وجود بیش از ۵۰۰ ساختمان مشابه پلاسکو در تهران رنگ خطری است.
به گزارش تجارت، علیم یارمحمدی در گفت وگو با خبرگزاری خانه ملت، با اشاره به اینکه یکسال از حادثه غمبار پلاسکو می‌گذرد، گفت: طبق راپرتی های صورت گرفته مقرر شده بود عملیات ساخت مجدد این ساختمان قبل از سالگرد آن آغاز شود اما اکنون این موضوع به دهه فجر موکول شده است.
عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اشاره به نشست‌های مستمر کمیسیون عمران مجلس با مسئولان مربوطه در خصوص ساختمان پلاسکو،افزود:ساخت مجدد این ساختمان به اذنان مسئولان مربوطه در دهه فجر صورت می‌گیرد و اگر این موضوع با هم با تمل مواجه شود کمیسیون عمران ورود خواهد داشت.

نماینده مردم زاهدان در مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه عدم ارایه مجوز برای ساخت پلاسکو به سبک و سیاق قبل با تعداد طبقاتی که در گذشته وجود داشت یکی از علل تأخیر در آغاز عملیات عمرانی این پروژه بوده است، تصریح کرد: بنیاد مستضعفان ساختمان دیگری در مجاورت با پلاسکو داشته که خواهان ادغام با این ساختمان در ساخت مجدد است که این موضوع و بررسی‌های کارشناسی آن نیز یکی دیگر از علل تأخیر در آغاز عملیات عمرانی بوده است.
یارمحمدی با تأکید بر اینکه در نشست‌های برگزار شده در کمیسیون عمران مجلس مسئولان مربوط به ساختمان پلاسکو علت تأخیر در ساخت مجدد این ساختمان را توجیه کرده اند، افزود: هر چند تأخیر در ساخت مجدد این ساختمان توجیه‌پذیر نیست اما باید پذیریم که ساخت پلاسکو با تعداد طبقات قبلی به هیچ وجه ممکن نیست.
این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان اینکه تمل مجدد در ساخت پلاسکو پس از دهه فجر ورود مجلس به موضوع را در پی خواهد داشت، گفت: بنیاد اجازه متضرر شدن بیش از این کسبه پلاسکو داده شود.

یارمحمدی با تأکید بر اینکه مقصران حادثه پلاسکو و سهم دستگه‌های مختلف در گزارش کمیسیون عمران مجلس مشخص شده و به اطلاع مردم رسیده، تصریح کرد: با توجه به حساسیت بالای مجلس در این موضوع زمینه رسیدگی به تخلفات صورت گرفته در این پروژه فراهم می‌شود.
وی با بیان اینکه نمایندگان عضو کمیسیون عمران مجلس از توجیحات دستگاه‌های مسئول در حادثه پلاسکو قانع نشده اند، افزود: متأسفانه هنوز کدام از دستگاه‌های مسئول در حادثه پلاسکو تقصیر را به گردن دیگری یا موضوعی موهوم می‌اندازند. این نماینده مردم در مجلس دهم، ادامه داد: کمیسیون عمران مجلسی حتی آماده رفتن خلاء‌های قانونی در حادثه پلاسکو بوده اما پرسی‌های انجام شده هیچ خلاء دیده‌نشده است. یارمحمدی گفت: میزان قصور دستگاه‌های مختلف در حادثه پلاسکو مشخص است و متأسفانه نادیده گرفتن تذکرات در خصوص ایمن نبودن این ساختمان از سوی بنیاد مستضعفان نیز حادثه رارقم زد. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با انتقاد از اینکه ساختمان‌های مشابه پلاسکو در تهران زیاد است، افزود: طبق آذاعان دستگاه‌های مسئول بیش از ۵۰۰ ساختمان مشابه پلاسکو در تهران وجود دارد که بی‌توجهی به آن‌ها حادثه مشابه را رقم می‌زند. مقاوم سازی ساختمان‌های مشابه پلاسکو باید در دستور کار قرار بگیرد در غیر این صورت پیشمانی سودی نخواهد داشت.

گروه راه و مسکن: صبح دیروز شنبه (۲۰دی‌ماه) ۹۶ سومین همایش توسعه شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل همگانی با حضور عباس آخوندی و سایر معاونان وزیر راه و شهرسازی برگزار شد. در این همایش آخوندی صحبت‌های تند و تیزی درباره عدم توجه دولت و مجلس به تخصیص بودجه کافی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی، افزایش بی‌منطق بزرگراه‌ها و تأثیر منفی آن بر کیفیت زندگی مردم، عدم توجه صداوسیما به معیشت مردم و اینکه کسر ۵رصد از دستمزدهمندان مبنای قانونی ندارد و ... کرد.

آخوندی در این همایش طی سخنرانی تصریح کرد: تجربه ۱۵ تا ۲۰ سال گذشته نشان می‌دهد که افزایش بزرگراه‌ها نه تنها منجر به بهبود کیفیت زندگی و حمل و نقل نشده، بلکه به طور معکوس عمل کرده است. البته زمانی که این موضوع توسط تقی زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی مطرح شد، اکثر رسانه‌ها آن را به‌سخره گرفتند که یکی از آن‌ها صدا و سیما بود!

وی در بخش دیگری از سخنان خود اظهار کرد: از روزی که به وزارت راه و شهرسازی آمدم، هر وقت صحبت از جابه‌جایی در تهران می‌شد، می‌گفتم نیم‌گاهی به ریل داشته باشیم، اما باید اعتراف کنم که تا به این لحظه در هیچ سطحی موفق نشده‌ام! طی چهار سال گذشته بیش از ۱۰ بار مسئولان مختلف از اتوبان همت به کرج بازدید کردند، اما هنوز موفق نشده‌ام در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی تهران – کرج یک جلسه در سازمان برنامه و بودجه برگزار کنیم!

آخوندی در بخش دیگری از سخنان خود از اظهار نظر محسن هاشمی‌انتقاد کرد و گفت: رئیس شورای شهر تهران می‌گوید می‌خواهیم هزینه‌ساخت مترو را از فروش تراکم در پیرامون مترو به دست بیاوریم؛ معلوم است که این طرح به نتیجه نمی‌رسد. مفهوم آن این است که نمی‌شود در غیر از اطراف مترو، تجمع اسکان و تجارت را داشته باشیم، چون هر دوی اینها با هم قابل جمع نیستند.

به گفته وزیر راه و شهرسازی، در سال ۹۶ و ۹۷ ردیف بودجه‌ای برای توسعه قطار حومه‌ای در نظر گرفته نشد، رسانه ملی اگر موضوع آلودگی هوا را مطرح می‌کند، باید بلافاصله علت آن را که توسعه خودرومحور شهر است را نیز توضیح بدهد و اختصاص منابع بیشتر به توسعه ریل‌پایه را مطالبه کند.

#### بحران مدرنیته در ایران

به گزارش خبرنگار روزنامه تجارت، عباس آخوندی در «سومین همایش توسعه شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل همگانی» با گرامیداشت یاد قربانیان نفکشتک سانجی و سالگرد حادثه پلاسکوکی تهران گفت: زندگی مدرن در ایران با بحران مواجه شده است، این بحران در حوزه‌های فرهنگی و سیاسی نیز دیده می‌شود، بنابراین نیاز به بازاندیشی و سیاست‌گذاری جدید داریم. پلاسکو نشان داد درحالی‌که به عنوان نماد زندگی مدرن در ایران شناخته می‌شد و معماران و شهرسازان به آن مرآجه می‌کردند، اما این نماد مدرنیته بعد از ۵۰ سال فروریخت. این بحران مدرنیته تنها در ایران وجود ندارد، بلکه در عراق، افغانستان و سوریه که منجر به جنگ و خشونت شده است نیز دیده می‌شود. در حوزه شهری، یحتمی که به آن بحران می‌گوییم، قابلیت‌زندگی، حرکت و جابجایی است. اینکه هزاران میلیارد تومان هزینه‌شد تا این شهر ساخته و پروژه‌های عمرانی اجرا شود، ولی شهر قابلیت زندگی نداشته و با انواع آلودگی آب، هوا و خاک مواجهیم، نشان می‌دهد که یک جای کار ایراد دارد.

#### اعتراف دیر هنگام آخوندی:

# در هیچ سطحی موفق نشده‌ام!



#### هر گونه تغییری تا حد مرگ از مسئولان وقت می‌گردد

آخوندی با اشاره به وجود خشونت و پرخشگرگی در شهرها به خاطر بحران حرکت در شهر و ساعت‌ها ترافیک، اضافه کرد: اخیراً آقای تقی‌زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی گفته بود تجربه نشان داده است که ساخت بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها، نتوانست مشکل ترافیک را حل کند؛ بلکه آن را بسته‌تر کرده است. پس از اظهار این سخن، رسانه‌ها این جمله را تفسیر کردند، از جمله صداوسیما که دنبال سوزه بود تا آن را مورد تمسخر قرار دهد. درحالی‌که اندیشمندان چهار می‌گویند اگر کاری انجام ندیم، ادامه توسعه خودرومحوری شهرها، به بحران در زندگی منجر خواهد شد.

#### در هیچ سطحی موفق نشده‌ام

آخوندی، پیچیده‌ترین کار در ایران را اعمال یک تغییر نگرش عنوان و اظهار کرد: هر گونه تغییری تا حد مرگ از مسئولان وقت می‌گیرد؛ به محض اینکه بخواهیم تغییر نگرش ایجاد کنیم، همه‌وارد می‌شوند و می‌گویند، این کار محکوم به شکست است. از روزی که به وزارت راه و شهرسازی آمدم، هر وقت بحث جابجایی در کرج و حومه به تهران می‌شد، می‌گفتم به ریل هم نیم‌تگاهی داشته باشیم. باید اعتراف کنم تاکنون در هیچ سطحی موفق نشده‌ام.

#### اتوبان همت برای مسئولان مهم است، اما مترو مهم نیست

وی ادامه داد: امروز بازدیدی از آزادراه همت – کرج داشتم. چهار سال است که به سازمان برنامه و بودجه می‌گویم برای دوخطه کردن راه‌آهن تهران – کرج اعتبار بدهید، اما این کار انجام نشده است. روزانه ۹۲هزار دستگاه خودرو از کرج

به تهران می‌آید، با این حال تعداد دفعتی که مقامات ارشد ایران از کژ آزادراه در حال احداث همت – کرج بازدید کردند، بیش از ۱۰ مرتبه است، اما تا حالا یکبار هم نتوانسته‌ایم راجع به قطار حومه‌ای تهران – کرج با سازمان برنامه و بودجه جلسه برگزار کنیم؛ اینها نشان می‌دهد که تغییر نگرش کار پیچیده‌ای است. انقدر که تقاضا به وزارت راه و شهرسازی برای ۶بانده کردن آزادراه تهران – قم شده است، حتی یکبار همه‌سرای ایستگاه خطه کردن راه‌آهن تهران-قم در خواستی انواع آلودگی آب، هوا و خاک موجودیم، نشان می‌دهد که در خواستی نداشته‌اند.

تأمین ۱۵ میلیارد دبرای خرید واحدهای مسکونی

## پیشرفت ۸۲ درصدی آزادراه همت – کرج

افزود: باید ۷۲ واحد مسکونی را همراه با اراضی مردم و پاورهای برق خریداری کنیم که در حال حاضر اجرای این فرآیند ۳۰ میلیارد تومان نیاز دارد. هفته گذشته ۱۵ میلیارد تومان به ما تحویل داده شد و در صورت تکمیل خریداری اراضی و املاک مسکونی، تا ۵ ماه آینده این پروژه تحویل می‌شود.
مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور تصریح کرد: این آزادراه از انتهای متصل ۲۲ تهران آغاز شده و در شمال کرج به ابتدای جاده چالوس متصل خواهد شد که به کاهش ترافیک ابتدای جاده چالوس کمک خواهد کرد.

وی ادامه داد: این آزادراه سه قطعه دارد که قطعه اول ۹۵درصد پیشرفت فیزیکی، قطعه دوم ۹۲درصد و قطعه سوم ۶۴درصد پیشرفت فیزیکی دارد و به‌طور کلی پروژه ۱۴۶ کیلومتری همت – کرج بالغ بر ۸۲٫۲درصد از پیشرفت برخوردار است.
مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور گفت: مشکل این آزادراه را تاوقی با مناطق مسکونی دانست و

در برخی آزادراه‌ها نیز ۳۰سال طول می‌کشد تاصل سرمایه برگردد.
به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، معمولاً ۲۰درصد درآمد سالانه آزادراه‌ها از محل اخذ عوارض برای نگهداری آزادراه و ۸۰درصد بقی برای بازگشت سرمایه در نظر گرفته می‌شود. تاکنون ۳۰۰ میلیارد تومان برای تملک اراضی و احداث آزادراه همت – کرج هزینه شده که برای اتمام آن، ۱۴۰ میلیارد تومان نیاز است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور اظهار داشت: در حال حاضر ۲۴۰ کیلومتر شبکه آزادراهی در حال ساخت در دست اجرا و ۱۱۳۰ کیلومتر در دست مطالعه است که برای اجرای این پروژه‌ها ۶۰۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است؛ ضمن اینکه پروژه‌های در دست احداث نیز ۵۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارند.

#### فقرزدایی با توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه توسعه حمل و نقل عمومی و شهرسازی مبتنی بر حمل و نقل عمومی است و یکی از مهم‌ترین نتایجش فقرزدایی است، گفت: در بسیاری از جاهایی که اول شبکه ریل ایجاد شد و بعد توسعه سکونتگاه‌ها را شاهد بودیم، اساساً کانون فقر شکل نگرفته است؛ نمونه آن زاین است، اما در ایران پیرامون تهران، کانون‌های فقر به شدت گسترش یافته است. بنابراین از اثرات مهم توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی، دسترسی آسان، ارزان، ایمن و برابر برای گروه‌های کم‌درآمد، به خدمات شهری است؛ خدماتی چون آموزش، بهداشت، اشتغال و رقابت در به دست آوردن مشاغل دانش‌بنیان و نه سرمایه‌بنیان.

#### همچنان در پی ایدئولوژی‌های چپ‌گرایانه هستیم

وی خاطر نشان کرد: در حال حاضر طرح‌های مبارزه با فقر در دولت و مجلس، توزیع پول است؛ این در حالی است که هیچ‌کس نمی‌گوید راه فقرزدایی، توسعه حمل و نقل همگانی است. اخیراً دانشگاه‌ها وارد در تحقیقی اعلام کرد تنها عاملی که می‌تواند روری فقر اثر بگذارد، توسعه حمل و نقل ریلی میان پیرامون و مرکز است، چرا که کانون‌های فقر محصول زندگی مدرن است؛ همین زندگی مدرن می‌گوید اگر می‌خواهید راحت زندگی کنید، راه حل آن، توسعه حمل و نقل عمومی ارزان است، اما آیا این ادبیات در ایران طرح شده است؟ این در حالی است که ما همچنان در پی ایدئولوژی‌های چپ‌گرایانه به دنبال توزیع پول و یارانه بنیان.

#### انسان‌ها در شهرهای ما، له می‌شوند!

آخوندی با اشاره به اینکه جانمایه حقوق شهروندی، دسترسی آسان شهروندان از محل سکونت خود به حمل و نقل عمومی به صورت پیاده‌است، یادآور شد: انسان‌ها در شهرهای ما، له می‌شوند. خیابان مفتح تهران، نمونه چنین ساخت و سازی است که شهروند و عابر پیاده، محلی از اعراب ندارند و ماشین، تمام دانسان است. شهر قبل از اینکه مجموعه کالبدی باشد، مجموعه انسانی است، لازمه اجرای این کار این است که تمام آئین‌نامه‌ها، طرح‌های جامع و تفصیلی، قوانین و ... عوض شود.

همچنین در پایان این نشست آخوندی در جمع خبرنگاران با بیان اینکه در سال ۹۶ و ۹۷ ردیف بودجه‌ای برای توسعه قطار حومه‌ای در نظر گرفته نشد، گفت: رسانه‌ها اگر موضوع آرونگی و آلودگی هوا را مطرح می‌کند، باید بلافاصله علت آن را که توسعه خودرومحور شهر است را نیز توضیح بدهد و اختصاص منابع بیشتر به توسعه ریل‌پایه را مطالبه کند.

#### کسر ۵رصد از حقوق همندان مبنای قانونی ندارد

همچنین وزیر راه و شهرسازی در خصوص حذف کسر ۵درصد از دستمزدهمندان ناظر و بخشنامه‌ای که وی اخیراً آن را ابلاغ کرده بود، تصریح کرد: طراحی مهندسی، مکاتبه‌ای میان صاحب کار و مهندس است وروود واسطه در این میان که بخواهد پنج درصد از دستمزد و همچنین آزادی ارتباط میان مهندس صاحب کار بگیرد، در قانون نیامده است. همچنین اینکه نظام مهندسی بتواند حق انتخاب را از مالک و مهندس بگیرد و آن‌ها را مجبور کند که فرد دیگری کار کنند، در قانون نظام مهندسی ذکر نشده است. به گفته آخوندی، خواسته همندان این است که چنانچه درصد از دستمزد آن‌ها به دیگری داده شود؛ این کار هیچ وقت مبنای قانونی نداشته است. من تصمیم گرفته‌ام که در ۱۵ سال گذشته سالانه ۹۰ کیلومتر آزادراه ساخته می‌شد که امسال ر کورد احداث ۲۰۳ کیلومتر آزادراه به ثبت رساندیم؛ ۱۴۹ کیلومتر نیز اسفالت شده است.



وی با بیان اینکه هزینه احداث آزادراه تهران – شمال تاکنون ۲۵۰۰ میلیارد تومان بوده است، ادامه داد: برای ساخت پروژه‌های آزادراهی کشور ۳۰۰ میلیارد تومان از محل اوراق مشارکت به پروژه‌ها تزریق شد که با این منابع مالی، آزادراه‌های مهمی که متوقف شده بودند مانند شیراز-اصفهان فعال شدند. در ۱۵ سال گذشته سالانه ۹۰ کیلومتر آزادراه ساخته می‌شد که امسال ر کورد احداث ۲۰۳ کیلومتر آزادراه به ثبت رساندیم؛ ۱۴۹ کیلومتر نیز اسفالت شده است.

### تصویب سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی



معاون وزیر راه و شهرسازی در تصویب و ابلاغ سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و تشکیل شورای عالی راهبردی توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل همگانی خبر داد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از وزارت راه و شهرسازی، مهدی‌تقداتی زاده در سومین همایش شهرسازی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با اشاره به اینکه در اختتامیه همایش، سه‌شهر کاندیدی اجرای TODخواهندشد از تصویب و ابلاغ سند توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و تشکیل شورای عالی راهبردی توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل همگانی خبر داد.
وی گفت: یک مفهومی که در کشور ما نیست آن تلقی اشتباهی شده است مرتبط با بحث رشد است. همه فکر می‌کنیم مردم با افزایش حواره وضعیت نامناسب را نشان می‌دهد در حالی که باید در نظر داشته باشیم رشد دو جنبه دارد که یکی از آن‌ها تصادفی و دیگری هوشمندانه است. تقی‌زاده ادامه داد: یکی از عواملی که در رشد هوشمندانه تأثیر مثبت دارد TOD است. در این توسعه به مرکزیت راه آهن، مترو و اتوبوس‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.
تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.
تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.
تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن آن است که در خودمحوری کاهش یابد. معاون تقداتی نیز وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: بدین معنا وقتی مترو ساختن برج در الهیه یا منطقه ۲۲ صادر می‌شود در حقیقت به مردم این پیام را می‌دهیم که از خودروی شخصی استفاده کنند، اما وقتی مجوز بلندمرتبه سازی در کنار حمل و نقل عمومی استناددار صادر می‌شود، موبدیان پیام است که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند.

تقداتی نیز افزود: در حالی که تراکم در حوالی ایستگاه‌های حمل و نقل همگانی و تقویت ایستگاه‌های دورن شهری کاربری‌های مختلف با تراکم بالا شکل می‌گیرد و نه پهنایشدن