

رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر مشهد بیان کرد:

ساخت هر کیلومتر مترو = شش تقاطع چهار سطحی

محمد کامران به طور معمول بخش اصلی هزینه های شهر روی دوش پروژه های عمران و حمل و نقل است و این مهم در شهری مانند مشهد با میزبانی سالانه از ۳۰ میلیون زائر، بیشتر نمود دارد. تسهیل در حمل و نقل مجاوران و زائران و همچنین ایجاد زیرساخت هایی مانند راه و تقاطع و... در این سال ها بوده که همچنان مشهد را پویا و تغییراتش را ملموس کرده است. مجید نژاد حسین، رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر مشهد، در گفت و گو با ما به مرور کارنامه شورای ششم در فصل های عمران و حمل و نقل پرداخت.

در دوره ششم مدیریت شهری بود چه عمرانی شور و شهرداری چه تغییری کرد و چقدر افزایش داشته است؟

سال ۱۴۰۱ کل بودجه عمرانی شهرداری مشهد ۱۰ هزار میلیارد تومان بود که از این عدد سهم کمیسیون عمران ۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان بود. سال ۱۴۰۲ این بودجه به ۱۹ هزار میلیارد تومان رسید که ۱۰ هزار میلیارد تومان در اختیار کمیسیون عمران قرار گرفت. سال ۱۴۰۳ برای عمران شهر ۲۷ هزار میلیارد تومان مصوب کردیم و برای بخش عمران ۱۳ هزار میلیارد تومان در نظر گرفتیم. این عدد در سال ۱۴۰۴ برای عمران شهرداری و کمیسیون عمران به ترتیب ۳۶ و ۱۸ هزار میلیارد تومان است.

سال ۱۴۰۰ که شورای ششم شروع به کار کرد، کمیسیون عمران شورا چه اولویت هایی را برای پروژه های عمرانی و عمران شهر تعریف کرد و چه ریل گذاری هایی صورت گرفت؟

در دو سال اول کار ویژه شورای اسلامی شهر مشهد، اتمام پروژه های نیمه تمام دوره قبل بود. مثلاً چپ گرد پیامبر اعظم (ص) به بولوار هاشمی رفسنجانی در اسفند ۱۴۰۱ و در این دوره از شورای اسلامی شهر به پایان رسید و کل اعتبار ۱۵۰ میلیارد تومانی آن در همین دوره تأمین شد. ۷۵ درصد اعتبار تقاطع چهار سطحی آزادگان در شورای ششم تأمین شد و تخصیص پیدا کرد و پروژه را عملیات تمام کردیم. همه ۱۷۰ میلیارد تومان اعتبار پروژه تقاطع خلیج فارس هم به کوشش همین شورا تأمین و تمام شد. از شش کیلومتر تقاطع غیر هم سطح قمر بنی هاشم (ع) دو کیلومتر فقط اجرا شده بود و چهار کیلومتر نهایی آن در همین دوره به پایان رسید و در اختیار مردم قرار گرفت. این ها و البته تعدادی دیگر از پروژه های نیمه تمام، پروژه هایی بود که ما در دو سال اول

شورای اسلامی شهر به صورت ویژه رویشان متمرکز شدیم و به مرحله بهره برداری رساندیم. در مجموع در دو سال اول سراغ پروژه هایی رفتیم که به قول معروف زخمی شده و بخشی از آن اجرایی شده بود و در واقع چاره ای جز تأمین اعتبار و اجرای این پروژه ها نداشتیم و باید تکمیلشان می کردیم. اما از سال سوم به بعد پروژه هایی را که مدنظرمان بود و مردم نیاز داشتند، اجرایی کردیم.

البته پروژه های که شورای ششم بیش از هر چیز دیگری آن را مدنظر قرار داد و پیگیری اجرایی شدنش بود، فاز اول خط ۳ مترو بود.

بله. ساخت هر کیلومتر مترو ۵۰ میلیون دلار هزینه دارد. مادر شورای ششم در کمیسیون عمران به این جمع بندی رسیدیم که سرلیست پروژه هایی که باید اجرا کنیم، توسعه حمل و نقل عمومی و از همه مهم تر فاز اول خط ۳ مترو است. توسعه زیرساخت مهمی مثل مترو را انتخاب کردیم که زیر شهر دارد اجرایی شود و به قول معروف جلو چشم مردم نیست، در حالی که با هزینه هر کیلومتر می توانیم شش تقاطع چهار سطحی در مشهد ایجاد کنیم. مترو پروژه ای زیر سطحی است و شاید به چشم کسی نیاید، اما زمانی که به بهره برداری برسد و مردم از آن استفاده کنند، تازه متوجه کار بزرگ این دوره می شوند. حتی برنامه ریزی کردیم حفاری مترو در دو خط ۳ و ۴ متوقف نشود و دائم شارژ مالی صورت بگیرد تا حفاری این دو خط در سال ۱۴۰۵ تمام شود و در دوره های بعدی فقط ریل گذاری انجام و ایستگاه ساخته شود. دنبال کار نمایشی نرفتیم و سعی کردیم زیرساخت شهر را توسعه بدهیم.

مشهد دومین کلان شهر ایران است، شهر پر ترافیکی که برخی زیر ساخت های شهر مثل معابر و بزرگراه ها دیگر جوابگوی این حجم از خودرو نیست. برای حل این مشکل چه اقداماتی در شورا و شهرداری

انجام شد؟

شورای اسلامی شهر برای تقویت حمل و نقل عمومی در شهر تلاش کرد تا مردم کمتر از وسیله نقلیه شخصی استفاده کنند، اما در شهر مشهد گره های ترافیکی زیادی داریم که باید حل شوند. مثلاً طبق مطالعات جامع ترافیکی مشهد، میدان شهید فهمیده با وضع موجود ۱۰ سال پیش بوده است و الان چپ گرد نیاز دارد تا ترافیک بولوار توس را سبک کند. وضع در بولوار خیام نیز همین طور است. برای همین با توجه به مطالعات، سراغ تکمیل پازل میدان شهید فهمیده و خیام به عنوان دو پروژه مهم رفتیم. دیگر پروژه های عمرانی هم که در دو سال اخیر بر آن ها متمرکز شدیم و تعریف کردیم، پروژه هایی بودند که در مطالعات جامع ترافیکی بر اجرای آن ها تأکید شده بود و نیاز شهر بودند. مثلاً میدان امام حسن (ع) یک گره ترافیکی سنگین دارد که با یک اتصال این مشکل حل می شود و پروژه اش در همین دوره تعریف شد و به مرحله اجرا رسید. برای کاهش ترافیک بزرگراه شهید کلاتری، اتصال میدان انقلاب به نماز باید اتفاق می افتاد که پروژه اش را آغاز کردیم و تأمین اعتبار کردیم. این پروژه ها تعریف شدند و بر اساس زمان بندی مشخصی که دارند، در حال اجرا هستند.

اما برای اینکه چالش و اختلالی در روند اجرای این پروژه ها پیش نیاید، رویکرد سال ۱۴۰۴ شورای ششم این بود که پروژه جدیدی برای شهرداری تعریف نکنیم و مدیریت شهری و بودجه عمرانی آن تمام و کمال روی پروژه هایی متمرکز شود که تعریف شده و کار ساخت و سازشان شروع شده است. همه این پروژه ها قابلیت این را دارد که در همین سال ۱۴۰۴ که سال آخر شورای ششم است، به بهره برداری برسد. البته بخشی از پروژه ها را هم داریم که مطالعاتشان در حال انجام است و در زمستان فرایند ساختشان شروع و بسترشان برای شورای بعدی مهیامی شود تا بتوانند آن ها را تکمیل کنند.



نگاهی به برخی دستاوردهای کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای ششم

۴۲
تعداد طرح های بررسی شده

۱۸۱
تعداد لوايح بررسی شده

۳۲۳
تعداد جلسات

بازگشایی معابر داخلی
پادگان ارتش

پیگیری خرید ۴۴۸
اتوبوس شهری

بهره برداری از ۱۲۰۳ اتوبوس
و ۳۰ دستگاه میدل باس

راه اندازی ۶ خط کوتاه
حمل و نقل در حاشیه شهر
تخفیف ۹۰ درصدی

افزایش بودجه عمرانی
حاشیه شهر از ۳۰ به ۴۲ درصد

اجرای نهضت آسفالت و
آسفالت بیش از ۸ میلیون
مترمربع از معابر شهر

تکمیل بازوی چهارم
تقاطع غیر هم سطح مصلی

اصلاح هندسی بیش
از ۴۰ گره ترافیکی شهر

احداث دور برگردان
غیر هم سطح شهید
میرزایی

اتمام عملیات عمرانی
فاز یک خط ۳
قطار شهری