

-فقدان مراکز مناسب خدمات‌رسانی و بهداشتی و استراحت‌گاهی برای مسافران و گردشگران
 -عدم توجه به بهسازی روکش جاده و لکه‌گیری مناسب مسیرهای ورودی
 نبود چراغ و تابلوهای ایمنی متناسب با وضعیت

هر قسمت از مسیر
 -عدم روشنایی و دید مناسب در شب
 -وجود زیاده‌های ساختمانی رها‌شده در برخی قسمت‌های ورودی شهر
 عدم آبیاری و احیاء فضای مناسب برای جلوه‌نمایی بصری و خدمت‌رسانی به مسافرین و عموم مردم
 وجود مشاغل آلاینده و صنوف مزاحم که علاوه بر ایجاد آلودگی زیست‌محیطی با تجاوز به مسیر راه موجب ایجاد خطر می‌شوند
 -فقدان سر درب و طاق نما و پسا بنای ورودی با استفاده از سبک معماری، ویژگی‌های فرهنگی و تاریخی و مصالح بومی منطقه‌ای
 - فقدان تابلوهای خوش‌آمدگویی زیبا و جذاب
 فقدان ویرترین فرهنگی و نمایه‌های بصری برای خلاصه‌گویی دانسته‌های شهر
 - فقدان فضاهای تفریحی و فراغتی جهت استفاده ساکنین، مسافرین و توریست‌ها با استفاده از عناصر و ویژگی‌های طبیعی و تاریخی

- فقدان مراکز تولید، نمایش و عرضه محصولات بومی، سنتنی و محلی در مکان‌های مناسب فضای ورودی
 عدم تبیین ضوابط عملیاتی در طراحی محیطی پهنه ورودی شهر
 عدم توجه به فرم و شکل طبیعی اراضی محدوده ورودی شهر بر مبنای اصول زیست‌محیطی و طبیعی فقدان المان‌هایی متناسب با هویت شهر
 عدم استفاده از چراغ‌های خورشیدی برای تأمین روشنایی و کاهش مصرف انرژی
 عدم توجه به بحث نسواوری و تقویت و ایجاد جذابیت در نقاط عطف بصری تقویت حس نزدیک شدن به شهر با جانمایی نشانه‌های بصری متوالی در طول محور

عدم توجه و به ساماندهی و حذف مشاغل و عناصر و علامی که موجب آلودگی و اغتشاشات بصری می‌باشند
 عدم توجه به حذف نخاله‌ها و زیاله‌ها از اطراف محور

عدم توجه به جمع‌آوری و عقیم‌سازی حیوانات وحشی و مزاحم در اطراف ورودی
 عدم توجه به شاخص کردن لحظه مواجه با شهر با تأکید بر نشانه‌های بصری
 عدم مسدود کردن دید به محل توقف وسایل نقلیه سنگین

- عدم هدایت وسایل نقلیه سنگین از راه‌های ثانویه و کمربندی‌ها و عدم تداخل وسایل نقلیه سنگین و سبک در ورودی شهر
 - عدم نورپردازی مناسب و جذاب ورودی متناسب با حس القا به شهر
 عدم حفظ و تقویت کاربری‌ها و فعالیت‌های با سابقه جهت تداوم شخصیت
 و مواردی ازاین‌دست می‌باشد که امید است روزی دستنی از استنان بیرون آمده و به فکر چاره‌اندیشی برای آن‌ها بیافتد.

بومی و منطقه‌ای بیشتر مشکل و مسئله‌ساز بوده‌اند تا راهگشا و کاربردی.
 روند و روایی که باعث شده پس از گذشت چند ده سال از آغاز طرح توسعه شهر به‌جز یک ورودی خاص (که البته متأثر از مصلحت و ضرورت مدیریتی که تا حدودی ساماندهی شده) ورودی‌های دیگر همان در یک نسخه‌نویسی غلط بدون دقت‌ترین و استراتژی، فاقد توجیه اقتصادی و پیام‌های فرهنگی نامشخص و م‌ه‌گرفته چیزی برای عرضه نداشته باشد جز روایت فضایی برای انباشت نخاله، زباله‌دان و تبعیدگاه صنوف مزاحم، راسته‌بازاری برای سنگ‌فروش‌ها، دلالان احشام و طیور، بازآفنتی‌ها و انبوهی از ده‌های زشت و مستهل‌دار و وا‌ت‌بارهای فروش میوه و بدتر از همه مکانی امن و مهیا برای حضور پررنگ ولگردها و معتادان و کارتن‌خواب‌ها.

❗ مطالبه شهروندان از مسئولان و

مدیران!!!
 حالا اما برای اطلاع آن‌دسته از مسئولان، مدیران و تصمیم‌گیری‌انه که احتمالاً در طی این چند ده سال به علت مشغله فراوان و رسیدگی به موضوعات مهم‌تر و یا حضور دائمی در جلسات و همایش‌ها و جشنواره‌های مرتبط با محبت مدیریت و توسعه شهر نتوانسته‌اند تا سری به این مبادی زده و از نزدیک نیم‌نگاهی به وضعیت آن‌ها بیاندازند تا منوجه مشکلات و وضعیت وخیم و نیازمندی‌های آنان شوند کارگروه خبرنگاران بخش شهر روزنامه سپهرغرب برحسب وظیفه و رسالت صنفی با حضور در این مبادی و گفتگو با تعدادی از آزادگان، مسافران، شاغلین صنوف و نیز برخی از ساکنان در این مبادی از آن‌ها خواستند تا عمده مشکلات ورودی‌های شهر همدان را پس از گذشت چندین سال از زمان همدان را پس از گذشت چندین سال از زمان آغاز طرح توسعه شهری بیان تا به سمع و نظر تصمیم‌گیران و مجریان و مدیران برسد به این امید که شاید از این راه‌وارد چشم بینا و گوش شنوایی درصدد رسیدگی به آن‌ها برآید.

زیرا ازآنجاکه ورودی هر شهر نشان‌دهنده هویت آن و هویت شهری به معنای شکل کلی و فرم شهر، فرهنگ شهری در هر مکان و زمان است، بنابراین می‌توان با بهبود و ساماندهی فضاهای ورودی احساس تعلق را در ساکنین و خاط‌رای ماندگار در ذهن مسافرین خلق کرد که براین اساس همکاری و توجه مسئولان ذی‌ربط نسبت به ورودی‌ها و ارائه تدوین و راهکارهایی جهت احیا کردن ورودی شهر الزامی است.

اینکه درجمع‌بندی کلی مطالب و نظریات، انتقادات و پیشنهادها این‌گونه به نظر می‌رسد که از منظر این گفتگو شوندگان مهم‌ترین مشکلات ورودی شهر همدان؛ مشتمل برمواردی چون:
 -عدم تعریض مبادی ورودی و تعریف مسیر کندرو برای دو ورودی (به‌ویژه در جاده کرمانشاه و ملایر)
 عدم رسیدگی به ایستگاه‌های راهنمایی راندگی و رسیدگی موانع و کنبردهای ورودی شهر

پیشنهاد یک کارشناس برای رفع آشتگی کالبدی شهر

عابران، نتیجه تسلط کامل خودروها بر فضای شهری است.

باقری خاطرنشان کرد: چیرگی خودرو در شهرها و سکونت‌گاه‌ها، عامل از بین رفتن ویژگی‌های زیادی از بافت‌های مسکونی شهری در جهان به‌ویژه در ایران شده است.

وی تصریح کرد: برای مردم شهرها، ترافیک و مسیریهای جدید اتمویل، حس مکان و توان دریافت و بهره‌برداری از ارزش‌های کالبدی (مانند ویژگی‌های طبیعی، تنوع و نفوذپذیری فضایی و بصری، شکل بدنه‌ها و آمیختگی کاربری‌ها با کف، زمینه) و نیز درک ارزش‌های یادمان‌های بافت، هویت و اصالت بافت‌های مسکونی را تغییر داده است.

این کارشناس حوزه شهرسازی تأکید کرد: گذر‌ها و میدان‌ها که دیرزمانی در پی پیاده‌روی و تجمع مردم، محل آسایش، آرامش، جنبش و تعامل بوده، امروزه به خیابان، فلکه و یا مکانی پ‌ر از هراس و

شلوغی و آلودگی برای تجمع و گذر خودرو تبدیل شده است.

آشتگی در فضاهای شهری

باقری با بیان اینکه آشتگی پیاده‌روی نه تنها در گذر‌ها، بلکه در همه فضاهای شهری مانند میدان‌ها و اقول دیده می‌شود، اظهار کرد: در کشورهای توسعه‌یافته، برای استفاده آیمن و صحیح از خودروها تمهیداتی

ورودی‌های شهر روایت یک فاجعه مدیریتی!

بو‌ده در نهایت قرار است این قصه کجا و کی به نتیجه برسد؟
 موضوع اینجاست که اگر مجمع مدیران و تصمیم‌گیران و مدعیان توسعه و تلاش جهادی به‌دنبال اعتلای کیفیت عملکردها و ارتقاء سطح برون‌دادهای توسعه هستند پس چرا در این سال‌های برخی به شکل واضح و آشکار و با شفافیت به این موضوع ورود پیدا نکرده و یکبار برای همیشه نسخه شفابخش آن البته برای این مسئله می‌توان دلایل بسیاری را بر عهده نمی‌گیرد و دلایل این‌همه عقب‌ماندگی و فراموشی بیان نمی‌شود؟ چرا برخی از مسئولان به‌رغم ظاهرسازی‌های گفتاری مبنی بر مطالبه محوری، توجه به مشکلات شهر و شهروندان و یا داد و دم دائمی از توسعه و دکت‌رین توسعه و پیشرفت برای لایه‌لایه سطح و عمق شهر اما در این باب حرف و توضیحی قانع‌کننده برای گفتن ندارند؟

بسیاری از صاحب‌نظران حوزه معماری شهری براین اعتقادند که جدا از این‌همه بی‌ثقوتی اما فاجعه اینجاست که عمده پروژه‌های مربوط به ساماندهی ورودی‌ها که تاکنون به انجام رسیده و یا در حال طراحی و اجراست نیز عموماً بدون چهارچوبی متناسب و ساختاری هماهنگ و بستر موردمطالعه با ارزش‌ها و فرهنگ‌های بومی شهر همدان صورت گرفته و مناسفانه مشاوران و پیمانکاران و یا مهندسان با سلایق فردی و با محوریت منفعت اقتصادی بدون لحاظ کردن مفاهیم هنری و فرهنگی به تحلیل و تفسیر موضوع پرداخته‌اند.

که البته دلیل این امر نیز نبود مفاهمه جمعی و نقش‌آفرینی خرد جمعی و نیز مبانی نظری مستحکم دراین‌باره است. موضوعی که باعث شده در بسیاری از موارد طرح تولیدی به دلیل نداشتن رویکردی چندسویگر در محبت فنی و زیرساختی و به موازات آن پیوست و ویرترین فرهنگی، نمایه‌ها و سمبل‌های خود موضوع پرداخته‌اند.

سپهرغرب، گروه شهر: یک کارشناس شهرسازی گفت: در کشورهای توسعه یافته، برای استفاده آیمن و صحیح از خودروها تمهیداتی اندیشیده‌شده که در نتیجه آن عابران پیاده از آرامش و ایمنی نسبی برخوردار شدند، اما در کشورهای در حال توسعه همچون ایران، چنین تمهیداتی اندیشیده نشده است.
 فرانک باقری با بیان اینکه مسیریهای عابر پیاده به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر سیستم حمل‌ونقل شهری و ارتباط‌دهنده مبدأ و مقصد با سواره‌ها، اظهار کرد: توجه به بهینه‌سازی پیاده‌راه سبب افزایش سلامتی جسمی و روحی شهروندان و خلق فضاهای شهری با کیفیت و مناسب خواهد شد.
 وی افزود: اهمیت به عابران پیاده ویژگی مشترک بهینه‌سازی پیاده‌راه‌ها به عنوان عامل حیات‌بخش فضاهای شهری در طراحی این فضاها و مانعی بر متروک شدن آن‌ها است.

ایسن کارشناس حوزه شهرسازی با اشاره به فراموشی سپرده شدن برخی فضاهای شهری تصریح کرد: با اختراع خودروی شخصی و تولید روزافزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد، رفته‌رفته نقش وجودی انسان به‌عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری رو به فراموشی رفت. تجاوز به حریم پیاده و آمار بالای تصادفات منجر به مرگ

عملکردی ورودی شهر در یک رابطه سه‌جانبه بین شهروند، طبیعت و اقتصاد که عناصر شاخص در تبیین منظر ورودی است قرار دارد.
 درواقع به‌منظور دست‌یابی به تعریف دقیق‌تری از جایگاه ورودی در شهرها لازم است تا دیدگاه غالب دانش حرفه‌های مرتبط با منظر شهری از قبیل شهرسازی و معماری، جامعه‌شناسی، محیط‌زیست، اقتصاد شهری و ترافیک و... اخذ و جمع‌بندی شود درحالی‌که با جستجوی دقیق در لایه‌بندی‌های این دانش حرفه‌ها و ارتباط آن‌ها با توسعه شهرهای امروزی به‌وضوح مشخص می‌شود که عمدتاً مدیران و برنامه‌ریزان و نیز تصمیم‌گیران در رابطه با عملکرد مبادی ورودی از یک نگاه و تعریف و تصمیم جامع و معین، مطلع و برخوردار نیستند تا ضمن ایده‌پردازی و اجرای مناسب موجبات روشن شدن مکانیزم فهم و مفهوم محتوایی مبادی ورودی شهر را برای ساکنان و وارد شوندگان باعث شوند.

موضوع اینجاست که متأسفانه امروزه مبادی ورودی شهرها ازجمله فضاهای فراموش‌شده‌ای محسوب می‌شود که با مشکلات و نابسامانی‌های متعددی روبرو هستند تا آنجا که برخی از این نابسامانی‌ها و بی‌توجهی‌ها منجر به آن گردیده که حتی بعضی از حداقل مؤلفه‌های خواننده شده به‌عنوان یک محط و فضای مطلوب شهری نیز بی‌بهره بمانند.

به اعتقاد صاحب‌نظران گسترش و توسعه بی‌بوجه و بدون برنامه شهرها و توجه نکردن به الگوهای توسعه فضایی مناسب باعث ضعف در شکل و محتوای فضاهای ورودی شهرها در ایران گردیده و البته لزوم تعمق در این مسئله هنگامی بیشتر نمایان می‌شود که بدانیم امروزه ورودی شهرها به سطحی از کیفیت تنزل پیداکرده‌اند که در فضاسازی آن‌ها غالباً تنها عناصر مشهود برنامه‌ریزی‌شده جهت یادآوری مفهوم ورود، چیزی بیشتر از تعییه یک تابلو نیست که ورود به شهر را متذکر شده عبارت خوش‌آمدگویی روی آن نقش بسته است.

موضوع اینجاست که در گذشته‌های نه‌چندان دور ورودی شهرها جزو مهم‌ترین فضاهای با هویت شهر بودند، اما امروزه با توجه به گسترش روزافزون جمعیت و شهرنشینی به فراموشی سپرده شده‌اند و این در حالی‌است که در شهرهای توسعه‌یافته و مدعی جذب گردشگر و توریسم وجود نشانه‌های شهری به‌عنوان هویت یک شهر، پدیدآورنده تصویر واضح ذهنی در افکار بازدیدکنندگان و ساکنان است.

❗ یک غفلت و بی‌توجهی غیر قابل توجیه...
 و اما شاید این‌ چندمین بار است که طی نوشتارهای متعدد به‌ه حضر مبارک مسئولان و مدیران و تصمیم‌گیران شهر و استان متذکر شدیم که محبت ساماندهی و طراحی مسیرهای ورودی به شهر همدان قریب به ده‌ها سال است که به یکی از معضلات ریشه‌دار و قابل‌توجه و تأمل در فضاسازی جدید آن مبدل شده و نخستین تصویری که در اولین نگاه از شهر در ذهن گردشگران و میهمانان و حتی مسافران عبوری نقش می‌بندد همین وضعیت

است.
 گو اینکه هنوز این سؤال نیز بی‌جواب مانده که ماسوای پیش‌نویزهای توسعه گردشگری و توریسم اما سهم توسعه و بهسازی ایمن‌سازی و ارتقاء سطح کمی و کیفی ورودی‌ها به‌عنوان اولیه‌ترین زیرساخت یک شهر در کجای نقشه جامع شهری لحاظ شده اینکه کدام دلیل باعث این توقف تعجب‌برانگیز و چندساله شده و اصولاً کدام خرد جمعی و مفاهمه عمومی براین رویه غلط و پراشتباه و کج‌روانه حاکم

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سریشی:
 یک سؤال ساده از مسئولان! پس از گذشت چند دهه از آغاز طرح توسعه شهری به‌راستی جایگاه ورودی در سیستم شهرسازی معاصر همدان کجاست و معیارهای منظر ورودی‌های آن کدامند؟

کارشناسان براین عقیده‌اند که یکی از مهم‌ترین عوامل در موضوع ورودی‌های شهرها که باید بدان توجه داشت مسئله خوانایی است؛ زیرا ورودی‌های هر شهر اولین منظر شهری است که مسافران، و رهگذران و یا گردشگران با آن برخورد دارند درحالی‌که بخش عمده‌ای از تصورات ذهنی آن‌ها در خصوص محتوای شهر نیز دقیقاً در همان لحظه ورود و دیدن ورودی‌ها شکل می‌گیرد؛ بنابراین پرداختن به مسئله ورودی‌های شهر و توجه به کیفیت خوانایی آن‌ها امری اجتناب‌ناپذیر تلقی شده و باید بدان‌ها توجه خاص داشت.

درواقع ورودی هر شهر به‌منابه شناسنامه فرهنگ، سیاسی، اجتماعی هر شهر عمل می‌کند که خوانایی هر چه بیشتر آن در ایجاد تصور ذهنی مناسب و جذب مسافران و گردشگران و حتی ساکنان با در نظر گرفتن مؤلفه‌های مرتبط با این موضوع می‌تواند نقش بسیار باری را در این خصوص ایفا کند.
 کما اینکه روانشناسان نیز با‌اشاره بر تأثیرات بصری ورودی‌ها براین نکته تأکید دارند که ورودی‌های یک شهر درپچه‌ای برای ادراک منظر شهر و شهروندان آن محسوب می‌شود و شاخص بودن این عناصر فارغ از تشخیص کالبدی آن بیشتر در تشخیص معنایی آن نهفته است. درواقع اهمیت ورودی‌های شهر آن‌قدر مهم است که هر ورودی با نماد و ویژگی‌های خاص خود می‌تواند ایجاد حس تعلق و هویت در میان ساکنان و تازه‌واردان به شهر را ایجاد کند.

البته از منظر شهرسازان نیز؛ ورودی شهر به‌رغم جایگاه برجسته‌ست خود در منظومه شهری اما هویتی مستقل از شهر ندارد و حتی برخی آن را منظری تک‌رسم و خاصه شدن از تمامیت شهر قلمداد می‌کنند؛ این بدان معناست که ورودی‌ها تلفیقی هستند از همه داشته‌های یک شهر در همه ابعاد و سویه‌های مختلف بنابراین بسیار لازم است تا به‌عنوان مفصل اتصال‌دهنده فضای طبیعی خارج و داخل شهر و نیز برقرارکننده ارتباط میان شهر و اطرافش در موضوع طراحی و احداث فضاهای مذکور حداکثر استانداردهای لازم را همراه با خلاقیت‌پردازی‌های بصری و منظری در نظر گرفت.

جمع مضمون اینکه ورودی هر شهرستان به‌عنوان پیشانی آن شهر به‌صورت مستقیم موردتوجه و دقت و قضاوت مسافران و رهگذران است که باید نسبت به زیباسازی و به‌سازی آن اقدامات اساسی صورت گیرد این بدان معناست که ورودی هر شهر باید طبق ضوابط شهری به‌گونه‌ای طراحی شود که با جذابیت تمام نشان‌دهنده ویژگی‌های آن شهر باشد.

❗ یک ورودی قابل قبول و منطقی...

کارشناسان براین موضوع تأکید ویژه دارند که بررسی کردن‌ورودی در نظام منظر شهرهای امروزی مستلزم شناخت درستی از مفهوم ورودی و جایگاه آن در سلسله‌مراتب ادراک یک شهر توسط طراحان، تصمیم‌گیران و مدیران شهری است زیرا علوم و شاخه‌های مختلف و مرتبط با حوزه‌های

سپهرغرب، گروه شهر: شهرداری همدان باید در آمده‌ای کوششی خود را افزایش دهد تا به شهروندان نیز فشار زیادی وارد نشود. تمکک، تبدیل به احسن و ایجاد ارزش افزوده در خصوص املاک نیز باید در سیاست‌های شهرداری برای سال ۱۴۰۰ گنجانده شود.

فصل بودجه شهرداری‌ها فرارسیده و شوراها باید بودجه تدوین‌شده شهرداری که در آن اهداف، هزینه‌ها و درآمدهای یکساله شهر تبیین شده را برسی و تصویب کنند.

با توجه به آنکه بودجه سیاست‌های مالی و کلان شهرداری تعیین می‌کند، کلان‌شهرها دقت ویژه‌ای در تدوین و تصویب آن به خرج می‌دهند. شرایط نامطلوب اقتصادی در سال جدید و شیوع کرونا بخشی از چالش‌های شهرهای کشور در سال جاری بود اما گاهی انتقاداتی نیز به سیاست‌های مالی برخی شهرداری‌ها وارد است که در این راستا سید مسعود عسگریان، رئیس شورای شهر همدان در خصوص جزئیات درآمد و هزینه‌های شهرداری همدان توضیح داده که متن آن را در ادامه می‌خوانید:

❗ بودجه سال آینده شهرداری همدان چند روز پیش به شورای شهر ارائه شد؛ جزئیات آن به چه شرح است؟

شامگاه سه‌شنبه ۱۴ بهمن‌ماه بودجه شهرداری توسط شهردار همدان در صحن شورای شهر به رئیس شورا تقدیم شد. مبلغ این بودجه یک‌هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان است که حدود ۶۵۰ میلیارد تومان آن جاری و حدود ۹۵۰ میلیارد تومان نیز عمرانی است که تا چند روز آینده این لایحه را مطالعه شده و روند بررسی آن آغاز خواهد شد.

❗ چه مواردی در ارائه این بودجه اولویت دارد؟
 با توجه به اینکه به‌تازگی بودجه در اختیار شورا قرار گرفته، درباره جزئیات آن اطلاعی نداریم. نسخه‌هایی از لایحه بودجه به اعضای شورای اسلامی شهر ارائه‌شده تا آن‌ها نیز جزئیات را مطالعه کنند و در هفته جاری نقطه نظراتشان درباره بودجه را ارائه دهند.

❗ تحقق بودجه سال ۹۹ تاکنون راضی‌کننده بوده است؟
 در ۶ ماه نخست سال شاهد وضعیت خوبی بودیم و در این مدت حدود ۸۷ درصد از بودجه شهرداری محقق شد؛ بدین سبب بر اساس پیش‌بینی‌های انجام‌شده به‌منظر میزان بودجه تا پایان سال محقق شده و به اهداف مدنظر خواهد رسید. البته فـلـاع از موضوعات عددی و ترازهای بودجه، با توجه به افزایش قیمت‌ها و اینکه شهرداری یک روند درآمدی ثابت دارد، اجرای پروژه‌های

رئیس شورای اسلامی شهر همدان عنوان کرد: رشد ۶۰ درصدی بودجه پیشنهادی ۱۴۰۰ همدان

شهرداری دنبال درآمد کوششی باشد

شهرداری همدان این است که در فروش املاک زیاده‌روی می‌کند، نظر شما چیست؟

در برخی موارد شاهد بودیم که شهرداری در تقسیم و تفکیک اراضی به قطعات کوچک‌تر در قالب قانون ماده ۱۰۱ شهرداری‌ها فعالیت خوبی داشته است که این موضوع ازجمله فعالیت‌های کوششی محسوب می‌شود.

در خصوص املاک مازاد نیز شورا این اجازه را به شهرداری داد که برای جلوگیری از فشار به مردم زمین‌های خود را به فروش برساند، ۵۷ درصد درآمد شهرداری به فروش املاک تخصیص داده شد. این رویداد می‌تواند محل درآمد خوبی باشد و به‌طور مثال اگر با میزان مشخصی از درآمد ۱۰۰ واحد پروژه پیش‌بینی‌شده بود، هنگام اجرا به ۴۰ واحد می‌رسید که همین موضوع باعث می‌شود بخشی از پروژه‌ها باقی بماند.

❗ بودجه سال جدید شهرداری نسبت به سال گذشته چند درصد افزایش داشته است؟

بودجه سال ۹۹ یک‌هزار و ۵۰ میلیارد تومان بود که اکنون پیشنهاد برای سال ۱۴۰۰، یک‌هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان است که نشان‌دهنده رشد ۶۰ درصدی بودجه است.

❗ این رشد ۶۰ درصدی بودجه فشار سنگینی بر دوش مردم نمی‌گذارد؟

بدیهی است که همانند دولت، شهرداری ۳۰ درصد به تعرفه عوارض محلی اضافه می‌کند، بخش دیگری از درآمد که حاصل فروش املاک است نیز متأثر از افزایش قیمت‌ها خواهد بود؛ در سال جاری بیشتر درآمد شهرداری از فروش املاک به دست آمده، همچنین سطوح خدمات افزایش پیدا کرده که بهای آن‌هم افزایش می‌یابد؛ شهرداری نمی‌تواند با توجه به اقتصاد کنونی با قیمت قبل خدمات ارائه کند پس همین موضوع باعث می‌شود بهای خدمات افزایش پیدا کند. به‌طور مثال قیمت قیر از سال ۹۸ چهار برابر شده است.

البته شهرداری باید درآمدهای کوششی خود را افزایش دهد تا به شهروندان نیز فشار زیادی وارد نشود. تمکک، تبدیل به احسن و ایجاد ارزش‌افزوده در خصوص املاک نیز باید در سیاست‌های شهرداری برای سال ۱۴۰۰ گنجانده شود.

❗ یکی از انتقادات به عملکرد مالی

جالب است بدانید که لیبرتس اولین شهر در جمهوری چک خواهد بود که از تکنولوژی برای ایجاد ورقه‌های ضد میکروب در وسایل حمل‌ونقل عمومی بهره گرفته است. با این حال، پیش‌بینی می‌شود به‌زودی مقامات سراسر شهرهای کشور و حتی جهان از این ایده جهت افزایش ایمنی شهروندان خود در حین مسافرت با وسیله‌های حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند.

این خودروها به چشم نمی‌خورد، بدون شک یکی از مهم‌ترین دلایل کاهش مسافران، ترس مردم از سوار شدن و در نتیجه ابتلا به ویروس کرونا بوده است. با این حال، مقامات ارشد لیبرتس امیدوارند با استفاده از تکنولوژی و ایجاد ورقه‌های ضد میکروبی، ایمنی شهروندان خود را بیش از پیش تأمین و آنان را به تردد از طریق این وسایل جذب کند.