



## یادداشت

## نگاهی به گسترش پارکینگ‌های مکانیزه در تهران

**بهاد گروگان**

کارشناس شهرساز

پارکینگ‌های مکانیزه بنابر تبلیغات انجام شده، می‌توانند حدود زیادی معضل پارک خودرو را در برخی مناطق شهرهای بزرگ حل کنند. مدل‌های گوناگونی از این سیستم ابداع شده که ظرفیت آن از دو خودرو شروع و در موارد بزرگ‌تر به ده‌ها خودرو بالغ می‌شود. همچنین استقرار این نوع پارکینگ‌ها بسته به موقعیت در سطح زمین یاد ریززمین قابل پیش‌بینی است. آمریکا نخستین کشوری است که به‌دلیل تحول سریع و موتوریزه شدن گسترده در وسایل نقلیه‌اش در اوایل قرن بیستم، ساخت پارکینگ مکانیزه را در دستور کار قرار داد. یکی ازنخستین پارکینگ‌های مکانیزه در سال ۱۹۳۷ میلادی یعنی بیش از ۷۰ سال پیش در شهر شیکاگو ساخته شد و به بهره‌برداری رسید. پس از جنگ جهانی دوم این موج تحول و دگرگونی به اروپا رسید و شهر لندن در ساخت پارکینگ مکانیزه پیش قدم شد. هدف این نوشتار توجه به مزایای پارکینگ‌های مکانیزه نسبت به پارکینگ‌های طبقاتی و کاربرد آن در شهر تهران نخواهد بود زیرا چند صیاحی است تبلیغات کالی در مورد فواید استفاده‌از این سیستم‌ها از جمله نیاز به فضای محدود و ظرفیت زیاد آن در پارک خودرو و… انجام شده است. در اینجا نگاهی به معضلات بومی شدن این وسیله و محدودیت‌های استفاده از این تکنولوژی را در شهر تهران بررسی خواهیم کرد. مشکلات پارکینگ‌های مکانیزه خصوصا در ظرفیت بیش از ۲۰ خودرو تا سه بخش بروز مشکلات ناشی از وجود نقص فنی در خودروهای داخلی فاقد استاندارد؛ هزینه سنگین بهره‌برداری، نگهداری و پشتیبانی که در درازمدت مزیت اقتصادی این سیستم را در مقابل پارکینگ‌های طبقاتی سنتی منتفی می‌سازد و مشکلات ناشی از وقوع زلزله تقسیم می‌شود. پارک فشرده و نزدیک به یکدیگر خودروها ریسک خطر را در این پارکینگ‌ها افزایش می‌دهد. مثلا ۱۸۰ خودرو در یک پارکینگ مکانیزه،به فرض آنکه یک‌هک اتومبیل حدود ۵۰لیتر بنزین داشته باشد، به معنی تراکم ۹۰۰ پشکه ۱۰۰ لیتری در یک فضای بسیار محدود خواهد بود که با توجه به نبود استانداردهای لازم و وجود نقص فنی برخی از خودروهای ساخت داخل و آتش‌سوزی خود به خود آنهاباعث بروز حوادثی به‌ویژه حمل پارکینگ‌ها می‌شود که باید به این مسأله توجه بیشتری نشان داد.

## اعلام اسامی افراد واجد شرایط دریافت آرم طرح ترافیک تا پایان دی

غلامحسین زمان آبادی گفت: «اسامی افراد واجد شرایط دریافت آرم طرح ترافیک تا پایان این ماه اعلام می‌شود.»
غلامحسین زمان آبادی، رئیس صدور آرم طرح ترافیک معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری با اعلام این خبر گفت: «اسامی خیرنگاران برای دریافت آرم طرح ترافیک از سوی خیرگزارهای، روزنامه‌ها و مجلات داده شده‌است.»

## ۱۶ شهروندان

**آمار سازمان حمل‌ونقل از تردد خودروها با مبدل کاتالیستی تخریب شده**

# سه میلیون خودرو خطرناک در خیابان‌های تهران

**نگس رضایی**

تهران امروز

براساس تازه‌ترین آمار و ارقام سازمان حمل‌ونقل شهرداری تهران نزدیک به یک میلیون خودرو در تهران با مبدل کاتالیستی تخریب شده تردد می‌کنند که این خودروها در بهترین شرایط هر کدام به اندازه چهار خودرو دارای استاندارد روز آلودگی تولید می‌کنند.
وحید نوروزی، مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهرداری تهران در این رابطه به تهران‌امروز می‌گوید: در حال حاضر نزدیک به یک میلیون خودرو در سطح شهر تهران وجود دارد که مبدل کاتالیستی آنها تخریب شده و هر کدام از این خودروها بیش از حد استاندارد سازمان حفاظت محیط زیست که در یک دوره یورو یک و در دوره‌های دیگر یورو دو بوده، هستند که این موضوع یک تهدید جدی برای محیط زیست پایتخت محسوب می‌شود. او در توضیح اینکه این خودروها تا چه حد به محیط‌زیست آسیب می‌زنند، ادامه می‌دهد: این خودروها که با مبدل کاتالیستی تخریب شده تردد می‌کنند در بهترین شرایط به اندازه چهار خودرو استاندارد روز آلودگی تولید کرده و با توجه به این مسأله می‌توان چنین محاسبه کرد که بیش از سه میلیون خودرو نامرئی با میزان آلانبدگی بالا در شهر وجود دارد که هیچ ارگان و دستگاهی مسئولیت آن را برعهده نمی‌گیرد. هرچند این مقام مسئول در سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران خلأ نظارتی در برخورد با این خودروها را مهم‌ترین عامل ایجاد آلودگی توسط آنها می‌داند و معتقد



برخی شهروندان با این تصور که مبدل کاتالیستی موجب کاهش شتاب خودرو می‌شود آن را از خودرو برداشته و با منابع آگزوز یکسره می‌کنند که این موضوع متعاقباً به ایجاد آلودگی می‌انجامد

است شهر را به مرز بحران زیست‌محیطی می‌کشاند اما از دیدگاه او و برخی مدیران شهری و راهنمایان و رانندگی این تمام ماجرا نبوده و ناآگاهی شهروندان در مورد کاربرد این دستگاه شرایط به اندازه چهار دامنه بیشتری پیدا کند.

نوروزی با انتقاد از سهل‌انگاری شهروندان در این رابطه می‌گوید: برخی شهروندان با این تصور که مبدل کاتالیستی موجب کاهش شتاب خودرو می‌شود آن را از خودرو برداشته و با منبع آگزوز یکسره می‌کنند که این موضوع متناقض به ایجاد آلودگی می‌انجامد و ضرورت دارد در این رابطه اطلاع‌رسانی‌های لازم از سوی ارگان‌های رسمی صورت گیرد و

### اولین پیاده‌روی استاندارد نابینایان

شهرداری منطقه ۷تهران نخستین پیاده‌رو استاندارد نابینایان را در راستای اجرای طرح جامع پیاده‌رو خیابان شریعتی با اعتباری بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان می‌سازد.سعید احمدیانی با اعلام این خبر گفت: «با توجه به مشکلاتی که پروژه‌های عمرانی در فصل پاییز وزمستان دارند پیش‌بینی می‌شود این پروژه تا پایان سال جاری کلنگ بخورد.»

احمدیانی در ادامه صحبت‌های خود گفت: «استفاده از کفیوش‌های زرد رنگ برای نابینایان که جزو استانداردهای جهانی است برای نخستین‌بار در قالب این طرح اجرا می‌شود.»
به گفته معاون فنی – عمرانی شهرداری منطقه، پیاده‌رو خیابان شریعتی نخستین پیاده‌رو استاندارد برای نابینایان است که در ورودی و خروجی‌های آن از کف‌پوش‌های سکه‌ای استفاده شده است.



### ارتباط رفتارهای ترافیکی باعوامل مختلف

محمد حسن شهیدی، کارشناس ارشد مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک گفت: «گر یک مهندس تنها راه‌حل ترافیک را در حوادث پل و بزرگراه بداند، نگاه او بخشی ومقطعی و به‌اصطلاح عامیانه است.» او در ادامه افزود: «حیات حمل‌ونقلی شهر را باید با حیات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و حتی سیاسی شهروندان در تعامل بدانیم.» شهیدی رفتارهای ترافیکی شهروندان را با عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی آنها مرتبط دانست و گفت: «ممکن است حتی ناراحتی از گرانی کالها و اجناس هم هنگام رانندگی با تخلف و قانون‌گریزی بروز کند.» شهیدی چنین واکنشی را از نظر جامعه‌شناسی کنش به رفتارهای پیرامونی دانست و گفت: «در کشورهای توسعه‌یافته به جهت رعایت اصول شهروندمداری، رفتارهای ترافیکی شهروندان هم براساس قوانین مدنی است.»

## اعلام اسامی افراد واجد شرایط دریافت آرم طرح ترافیک تا پایان دی

او بیان اینکه سال گذشته پنج‌هزار سهمیه آرم طرح ترافیک خیرنگاران بود، گفت: «هنوز تعداد سهمیه واجدان شرایط دریافت آرم طرح ترافیک به خیرنگاران مشخص نیست.»
رئیس صدور آرم طرح ترافیک با بیان اینکه کل سهمیه‌های طرح ترافیک، ۹۰ هزار نشان است، ادامه داد: «اسامی افراد واجد شرایط دریافت آرم طرح ترافیک تا پایان این ماه اعلام می‌شوند.»

## روزنامه فرهنگي، اقتصادی واجتماعي، دوشنبه ۱۴دی‌ماه ۱۳۸۸/۱۸مهرم ۱۳۹۱

### شهر (حمل‌ونقل)

**آمار سازمان حمل‌ونقل از تردد خودروها با مبدل کاتالیستی تخریب شده**

# سه میلیون خودرو خطرناک در خیابان‌های تهران

یکمتر کار کرده باید مبدل کاتالیستی آن تعویض شده و مالکان خودرو به آن توجه کنند چراکه در صورت عدم تعویض آن نقشی و کارکرد آن که تبدیل گازهای آلاینده ناشی از احتراق ناقص سوخت به گازهای بی‌خطر است از بین می‌رود.
کما اینکه ما در حال حاضر با معضل آلودگی هوا در پایتخت مواجهیم و این مسأله وضعیت آلودگی را وخیم‌تر می‌کند.

**■ دوسوم خودروهای پایتخت بر که معاینه فنی ندارند**

بی‌توجهی به موضوع مبدل کاتالیستی در حالی است که از دیدگاه نوروزی، معاینه فنی خودروها هم چندان جدی گرفته نمی‌شود و ۸۵درصد ظرفیت مراکز معاینه فنی خالی بوده و دوسوم خودروهای پایتخت بدون برگه معاینه فنی تردد می‌کنند.

او می‌گوید: براساس آمار و ارقام رسمی دو و نیم میلیون خودرو واجد شرایط معاینه فنی فاقد برگه معاینه فنی بوده و این در حالی است که حجم قابل توجهی خودرو فرسوده در سطح شهر وجود دارد که موجب افزایش آلودگی هوا می‌شود.
نوروزی معتقد است: تاکنون تنها ۷۰۰ هزار خودرو در معاینه فنی شده و موضوع معاینه فنی تقریبا در تمامی کلاس‌ها هر دو غفلت واقع شده است. طوری که ظاهر موضوع معاینه فنی تابع اعمال قانون بوده و هر وقت سختگیری‌ها کاهش یافته شهروندان کمتر به انجام معاینه فنی اقدام کرده‌اند که البته این موضوع لازم است آسیب‌شناسی شده و راه‌حل اساسی برای آن اندیشیده شود.



شهروندان نسبت به ابعاد و پیامدهای تردد یا خودرو فاقد مبدل کاتالیستی آگاه شوند. موضوعی که به‌نظر می‌رسد همکاری بخش‌های مختلف اجرایی در حوزه شهری و محیط‌زیست را می‌طلبد.

**■ اهمیت مبدل کاتالیستی کمتر از ترمز ABS نیست**

مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهرداری تهران با انتقاد از بی‌توجهی مسئولان و شهروندان به موضوع مبدل کاتالیستی می‌گوید: اهمیت مبدل کاتالیستی که گازهای آلاینده ناشی از احتراق ناقص سوخت را به گازهای بی‌خطر و بخار آب تبدیل کند، کمتر از ترمز ABSنبوده

## مسئولان

### ساخت تونل توحید برای رهای از انفجار ترافیکی

نایب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با اشاره به تاثیرات ترافیکی تونل توحید گفت: «پروژه عظیم تونل توحید نقش بسزایی در کاهش و تسهیل ترافیک کلانشهر تهران خواهد داشت.»
نماینده مردم سراب در مجلس شورای اسلامی با بیان این مطلب گفت: «این پروژه با بهره‌مندی از علوم روز مهندسی و همچنین با مطالعات کارشناسی اجرایی شده و کمک بسزایی به تسهیل ترافیک تهران خواهد کرد.» او ادامه داد: «با توجه به ظرفیت فعلی معیار تهران هر اقدامی که به تسهیل تردد خودروها در شهر کمک کند، بسیار مثبت و قابل تقدیر خواهد بود که این اقدامات امروز توسط شهرداری در حال پیگیری است.»

نماینده مردم سراب در مجلس شورای اسلامی همچنین گفت: «چند سال قبل اقداماتی توسط شهرداری صورت گرفته تا تهران از انفجار ترافیک نجات یابد اما هنوز به شرایط آرمانی نرسیده‌ایم و باید با تجهیز و احداث معیار جدید، حرکتی صورت گیرد تا مردم وقت خود را در ترافیک هدر ندهند.» او با اشاره به برخی جوسازی‌های رسانه‌ای علیه تونل توحید گفت: «شهرداری در سال‌های اخیر اقدامات مثبتی در مباحث مختلف انجام داده که به نقد کشیدن آن به این صورت، آن‌هم از سوی رسانه‌های نزدیک به یک جریان خاص سیاسی، چندان منصفانه نیست.»

#### تهران باید به سمت تونل‌سازی برود

عضو هیات‌رئیس شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه ترافیک تهران نیازمند تونل توحید است، گفت: «شهرداری تهران از این پس باید به سمت تونل‌سازی برود.»
علیرضا دبیر با اشاره به سیاست تونل‌سازی در شهرهای گوناگون دنیا گفت: «در اکثر شهرهای دنیا که به لحاظ وضعیت شهری از ما جلوتر هستند، پلی‌های رو گذر جمع شده و به‌جای آن به سمت تونل‌سازی و استفاده از فضاهای زیرسطحی برود. البته از آنجایی که در تهران اولویت‌های دیگری وجود دارد، نمی‌توانیم تمامی پلی‌های رو گذر را جمع کرده و به‌جای آن تونل ایجاد کنیم.» دبیر در ادامه گفت: «باید با استفاده از تمامی امکانات در محل‌های مورد نیاز مانند خیابان توحید، بزرگراه صدر-تیاشب، بزرگراه حقیقی و میدان ونک تا بزرگراه کردستان و… به تونل‌سازی بپردازیم.»

عضو هیات‌رئیس شورای شهر تهران با اشاره به اینکه رویکرد تونل‌سازی در شهرداری تهران به‌وجود آمده است، همچنین گفت: «در دنیا بحث استفاده از فضاهای زیرسطحی اکنون با جدیت پیگیری می‌شود تا از این فضاها برای جبران مسائل و کمبودهای موجود در شهر استفاده شود.» او با تاکید بر اینکه در شهر تهران نیز باید به سمت استفاده از فضاهای زیرین زمین برویم، گفت: «قطعا مدیریت شهری تهران به این سمت در حال حرکت است.»

### آشنایی دانش آموزان با فرهنگ ترافیک

معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۴، کارگاه‌های آموزش ترافیک را به‌منظور آشنایی دانش آموزان با اصول و ضوابط ترافیک در مدارس منطقه برگزار کرد.
مهندس منصور هنرو، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۴ با اشاره به نهادینه کردن دانش ترافیک در میان دانش آموزان گفت: «کارگاه‌های آموزش ترافیک در مدارس در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک میان دانش آموزان و تاثیر به‌سزای آن در جلوگیری از روند ناسالم جریان فرهنگ ترافیکی، مشکلات اجتماعی و زیست‌محیطی برگزار شد.»
همینروز ادامه داد: «موضوعات آموزش داده‌شده در این کارگاه‌های آموزشی شامل رعایت نکات ایمنی کودکان از جمله نشستن در اتومبیل، صحبت نکردن با والدین هنگام رانندگی، شناخت مفهوم علائم راهنمایی و رانندگی هستند.»



**مدیرعامل شرکت ارتباط مشترک شهر خبر داد:**

### ورود شهرداری به ساماندهی دکل‌های مخابراتی

تایید می‌شود. مدیرعامل شرکت ارتباط مشترک شهر گفت: تدوین لایحه ساماندهی دکل‌ها، آنتن‌ها، تاسیسات مخابراتی و ارتباطی، عضویت در کمیته تنظیم مقررات و حفاظت در برابر اشعه، عقد قرارداد شهرداری با اپراتورهای تلفن همراه، کارگزاری شهرداری تهران، سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی و سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران در امور ساماندهی دکل‌های اپراتورهای تلفن همراه، هماهنگی لازم جهت ساماندهی ایستگاه‌های مخابراتی توسط شرکت ارتباط مشترک شهر از جمله وظایف اصلی این شرکت است که تاکنون در بخش فنی با احداث ۱۰۰ سایت مشترک بین سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی و اپراتورهای تلفن همراه و چهار سایت دیگر نیز در دست بررسی فنی است. مدیرعامل شرکت ارتباط مشترک شهر با اشاره به ایستگاه‌های ری‌سازی شده گفت: سایت زمینی در پارک چیتگر، سایت زمینی در پارک جمشیدیه، سایت پشتیبانی در چیتگر شمالی، سایت پشت‌بامی در حاشیه بزرگراه صیاد شیرازی و سایت پشت‌بامی همراه اول در بزرگراه حکیم قبل از میدان نور از دیگر اقدامات این شرکت بوده است.



بوستان ترافیک در منطقه ۲ شهرداری تهران جزو ۵۷ طرحی بود که روز شنبه توسط شهردار تهران افتتاح شد تا دانش آموزان با فرهنگ ترافیک بیشتر آشنا شوند. عکس: حامد فرج‌الله/ تهران امروز

اخیر این کار گروه وظایف خود را نشانخته و در حالی که قرار بود این کار گروه به ریاست استانداری تشکیل شود، جای خود را با کمیته هماهنگی مواقع اضطراری آلودگی‌های هوا شتاب گرفته و در این یکسال تمام اقدامات خود را در قالب شرایط اضطراری تنظیم کرده است.

براساس برنامه‌های از پیش طراحی‌شده استاندارد تولید خودرو در ایران باید تا دی‌ماه سال ۸۹ براساس استاندارد یورو ۲ باشد، امری که به نظر نمی‌رسد در شرایط فعلی تحقق آن قابل تصور باشد.

از نظر آنها آلودگی‌های تهران در چهار سال گذشته بدترین روزهای خود را پشت‌سر گذاشته و در چنین شرایطی کارشناسان محیط زیست و طرفداران هوای پاک منتظر هستند تا ببینند در جلسه فردا رئیس جدید سازمان محیط‌زیست چه تهدیداتی را برای جبران شکست برنامه جامع کاهش آلودگی‌های تهران که زمان آن به پایان رسیده در نظر به عقیده اغلب کارشناسان محیط‌زیست تهران نیازمند برنامه جدید و قابل اجرایی با تعیین متولیان امر در حد ملی برای برون‌رفت از معضل آلودگی‌های پایتخت است و پرداخت به مسائل موقتی و اضطراری آلودگی‌های تهران در حد مسکن‌های لختله‌ای دردی را از شهر تهران دوانمی‌کند.

اصلی‌ترین معضل آلودگی‌های تهران موضوع خودروهای فرسوده است که مثل دملی چرکین با مصرف سوخت بالا و ایمنی پایین و خسارات شدید اقتصادی را به شهروندان تهرانی وارد می‌کند. امری که از سوی دولتدر دان کاملا رها شده و متولی پاسخگویی که بتواند کار آن را در قالب کمی و کیفی می‌رسد که متأسفانه این مسأله محقق نشد و وجود ندارد.

این در حالی است که براساس برنامه‌های از پیش طراحی‌شده استاندارد تولید خودرو در ایران باید تا دی‌ماه سال ۸۹ براساس استاندارد یورو ۲ باشد. امری که به‌نظر نمی‌رسد در شرایط فعلی تحقق آن قابل تصور باشد.

**محیط زیست**

**شهر**

استاندار تهران تشکیل می‌شود که برنامه جامع کاهش آلودگی‌های تهران در دهمین سال اجرایش با سرنوشتی غم‌انگیز روبه‌رو شده است.
قرار بود با اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی‌های تهران طی ۱۰ سال گذشته کیفیت هوای تهران به استاندارد‌های سازمان بهداشت جهانی نزدیک شود، امری که البته به دلایل مختلف هرگز اتفاق نیفتاد.
یک کارشناس محیط‌زیست درباره علل شکست این برنامه به مهر می‌گوید: «این برنامه به‌دلیل عدم تخصیص بودجه کافی و نیز عدم مسئولیت‌پذیری وزارت‌خانه‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط و از همه مهم‌تر عدم تصویب کامل این برنامه در مراجع ذی‌ربط عملا اجرایی آن با شکست کامل مواجه کرد.»

به اعتقاد وحید نوروزی، مهم‌ترین شاخص برای اثبات شکست این برنامه ثبت ۳۵ روز ناسالم در ۹ ماه گذشته در شاخص کیفیت هوای تهران است. آن هم در شرایطی که استاندارد سازمان جهانی بهداشت تنها یک روز از سال را برای هر آلاینده مجاز می‌داند.

این همه در شرایطی رخ می‌دهد که کمیته اجرایی کاهش آلودگی‌های تهران نزدیک به یک سال است که کاملاً منحل شده و کار گروه کاهش آلودگی‌های تهران با مسئولیت استانداری استان تهران پیگیری اقدامات و برنامه مدیریت کاهش آلودگی‌های تهران را از معضلی ملی به برنامه‌ای استانی تقلیل داده است.

این در حالی است که براساس برنامه چهارم توسعه که در شهرداری منطقه یک برگزار شد با اعلام مطلب فوق گفت: «یکی از موضوعاتی که می‌تواند پایه و اساس عملکرد شهرداری قرار گیرد جامعه ایمن است.» او ادامه داد: «باید در حوزه‌های مختلف به کیفیت بیش از کمیت توجه کنیم و با تکیه بر اصول جامعه ایمن عملکردها را به سمت کیفیت مطلوب هدایت کنیم.»
شهر دار منطقه یک گفت: «باید ارزش‌های یک جامعه ایمن و ظرفیت‌های جدید آن را در ارائه خدمات عمومی برای مردم روشن کنیم.»
مهندس احمدی یادنده ادامه داد: «گر شهروندان با اصول جامعه ایمن آشنا باشند با حداقل آسیب‌ها مواجه خواهند شد و سلامتی آنها حفظ می‌شود.»

#### در شهر

#### عملیات عمرانی تونل صدر-نیایش

فارس، مدیرعامل سازمان فنی – مهندسی شهر تهران گفت: «عملیات عمرانی تونل صدر – نیایش آغاز شد. هزینه اولیه ساخت این پروژه حدود ۲۵۰ میلیارد تومان برآورد شده است.»
سیدمسعود نصرآزادانی با اشاره به ساخت تونل صدر – نیایش گفت: «فاز مطالعاتی این طرح ریه تمام است.»
مدیرعامل سازمان فنی مهندسی شهر تهران با بیان اینکه در سه سبجه کار آغاز شده است، گفت: «تاکنون تقریبا ۷۰۰ متر حفاری در یک پروژه صورت گرفته است.» نصرآزادانی از شروع عملیات عمرانی تونل صدر – نیایش خبر داد و گفت: «این تونل به‌طول حدود ۲۵ کیلومتر از نیایش تا تقاطع صدر است.» او ادامه داد: «هرای ساخت ادامه صدر نیز مطالعاتی صورت گرفته است.» نصرآزادانی ادامه داد: «او ادامه صدر یکی از گزینمه‌ها، امتداد تونل تا نوبنیاد است و همچنین گزینه دیگر برای این کار، ساخت پل است.»
مدیرعامل سازمان فنی – مهندسی شهر تهران دربار فاینانس این پروژه گفت: «قرار داد فاینانس بسته شده و در حال طی کردن مراحل اداری است.» او در پاسخ به این پرسشی که این پروژه ظرف چه مدتی ساخته می‌شود نیز گفت: «بعد از مشخص شدن فاینانس سازمان اعلام می‌شود.» نصرآزادانی قیمت اولیه قرارداد را ۲۵۰ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: «این مبلغ برای نیایش تصدیر است و الباقی آن هنوز مشخص نیست.»
مدیرعامل سازمان فنی – مهندسی شهر تهران در پاسخ به این پرسش که این تونل همانند تونل توحید است، گفت: «این پروژه شاخص‌های خاص خود را دارد.»

#### ماندگاری پروژه‌های شهری

اجرای پروژه‌های شهری با نلگه به اصول و مبانی جامعه ایمن به‌طور قطع پایدار تر، ماندگار تر و از کیفیت بهتری برخوردار است و خسارت‌های مالی را در شهرداری‌ها کاهش می‌دهد.
مهندس محمد احمدی یادنده، شهردار منطقه یک با بیان این مطلب در اولین کارگاه آموزشی منطقه‌ای جامعه ایمن که در شهرداری منطقه یک برگزار شد با اعلام مطلب فوق گفت: «یکی از موضوعاتی که می‌تواند پایه و اساس عملکرد شهرداری قرار گیرد جامعه ایمن است.» او ادامه داد: «باید در حوزه‌های مختلف به کیفیت بیش از کمیت توجه کنیم و با تکیه بر اصول جامعه ایمن عملکردها را به سمت کیفیت مطلوب هدایت کنیم.»
شهر دار منطقه یک گفت: «باید ارزش‌های یک جامعه ایمن و ظرفیت‌های جدید آن را در ارائه خدمات عمومی برای مردم روشن کنیم.»
مهندس احمدی یادنده ادامه داد: «گر شهروندان با اصول جامعه ایمن آشنا باشند با حداقل آسیب‌ها مواجه خواهند شد و سلامتی آنها حفظ می‌شود.»