

آمار شهر

تحلیل اقتصادی شهر و مسائل آن مستلزم دسترسی به آمار تفصیلی اقتصادی و اجتماعی با تفکیک جزئی مکانی است. خوشبختانه مرکز آمار ایران در سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، آمارهای مکانی را در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، تولید و ارائه کرده است. بدین ترتیب، می‌توان آمار مربوط به جمعیت، تعداد خانوارها، واحدهای مسکونی و مانند آن را به تفکیک شهرها و در هر شهر به تفکیک بلوک‌های شهری به دست آورد.

شهرداری تهران نیز اطلاعات آماری را به تفکیک مناطق و نواحی شهرداری تهیه و منتشر می‌کند که برای تحلیل اقتصادی شهر اهمیت دارد؛ از آن جمله آمار پروانه‌های ساختمانی و هزینه و درآمد شهرداری‌های مناطق را می‌توان نام برد.

آمارگیری نمونه‌ای قیمت زمین و مسکن که به سفارش وزارت مسکن و شهرسازی و به وسیله مرکز آمار ایران انجام و نتایج آن به طور منظم انتشار می‌یابد و هم‌چنین آمارگیری نمونه‌ای بانک مرکزی از فعالیت‌های ساختمانی بخش خصوصی در تهران و شهرهای بزرگ و کوچک، منبع اطلاعات ارزشمندی در اختیار تحلیل‌گران اقتصاد شهر قرار می‌دهد.

با این همه، اطلاعات آماری مهم دیگری هستند که هنوز در متیاس شهر تولید نشده، بلکه در سطح ملی یا استانی تولید می‌شوند؛ از آن جمله، آمارگیری نمونه‌ای بودجه خانوارهای شهری را می‌توان نام برد که حجم نمونه آن در سطح استان بهینه است و هم‌چنین آمار حساب‌های منطقه‌ای که از سال ۱۳۷۶ به طور منظم به وسیله مرکز آمار ایران تولید می‌شود.

با وجود پیشرفت‌هایی که در چند دهه اخیر در کشور ما در زمینه جمع‌آوری و انتشار آمارهای اقتصادی و اجتماعی صورت گرفته، به جرئت می‌توان گفت، هنوز کمبودهای آماری بسیاری در سطح شهرها و کلانشهر تهران وجود دارد. همین مسئله ضرورت ایجاد سیستم اطلاعات جغرافیایی در تهران را یک‌بار دیگر به ما نشان می‌دهد. اما این بار به شیوه‌ای نو و به گونه‌ای که این سامانه بتواند در خدمات تحلیل‌گران اقتصاد شهری، برنامه‌ریزان شهری و برنامه‌ریزان ترابری شهری سودمند واقع شود.

با توجه به اهمیت آمارهای اقتصادی و اجتماعی در تحلیل مسائل اقتصادی شهر، فصلنامه اقتصاد شهر تلاش خواهد کرد تا گزیده‌ای از مهمترین آمارهای اقتصادی و اجتماعی شهر تهران را در هر شماره، در اختیار علاقمندان قرار دهد. به همین منظور، در این شماره «وضعیت پروژه‌های مرتبط با ترافیک شهری بر مبنای داده‌های تفریغ بودجه‌ی شهرداری تهران» بررسی خواهد شد.

بررسی وضعیت پروژه‌های مرتبط با ترافیک شهری بر مبنای داده‌های تفریح بودجه‌ی شهرداری تهران دوره‌ی (۱۳۸۳-۱۳۸۶)

● دانن جلالی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

مقدمه

ماده‌ی ۲۳ آیین‌نامه‌ی مالی شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷/۴/۱۲، بودجه‌ی شهرداری را چنین تعریف می‌کند: بودجه‌ی سالانه‌ی شهرداری عبارت است از یک برنامه‌ی جامع مالی که در آن کلیه‌ی خدمات و فعالیت‌ها و اقداماتی که باید در طی سال مالی انجام شود همراه با برآورد مبلغ و میزان مخارج و درآمدهای لازم برای تأمین هزینه‌ی انجام آنها پیش‌بینی می‌شود و پس از تصویب شورای شهر قابل اجراست (نقل شده در بهرامی، ۱۳۸۷). به عبارت دیگر شهرداری به عنوان نهادی عمومی جدا از داشتن برنامه‌ای برای ارائه‌ی خدمات و اقداماتی در بهبود خدمات‌رسانی خویش، می‌بایست برای انجام این اقدامات منابع مالی مورد نیاز یا به عبارتی اعتبارات لازم برای هزینه‌کرد در موارد گوناگون را داشته باشد. بودجه چنین برنامه‌ای است و سند آن که به تصویب شورای شهر می‌رسد در واقع قراردادی است میان شهرداری به عنوان دولت محلی و شورای شهر به عنوان نهاد نظارتی نماینده‌ی مردم. جدا از نظارت در جریان اجرای این برنامه، در انتهای کار نیاز است تا تصویری کلی از عملکرد شهرداری در راستای این قرارداد در اختیار شورای شهر به عنوان نمایندگان شهروندان قرار گیرد. این مهم در گزارش تفریح بودجه‌ی شهرداری به انجام می‌رسد. به عبارت دیگر، در پایان کار شهرداری نتایج اقدامات خویش را در راستای برنامه‌ی مورد نظر، در قالبی از ارقام و داده‌های مالی‌ای چون اعتبارات، هزینه‌ها، تعهدات، مانده‌ی اعتبارات و مواردی از این دست ارائه می‌دهد که بدان گزارش تفریح بودجه می‌گویند. با توجه به دستورالعمل‌های متعدد که از سوی وزارت کشور در سال‌های مختلف در راستای عمل به ماده‌ی ۲۵ آیین‌نامه‌ی مالی شهرداری‌ها تهیه شده است، شهرداری‌ها بودجه‌ی خویش را بر مبنای قالب برنامه‌ها، وظایف، فعالیت‌ها و یا طرح‌ها و پروژه‌ها تنظیم می‌نمایند و تفریح بودجه‌ی ایشان هم بر همین اساس می‌بایست ارائه گردد. بدین ترتیب می‌توان این مسئله را دنبال نمود که شهرداری اعتبارات را صرف انجام چه اقداماتی کرده است. و از این‌رو گزارش تفریح بودجه به گونه‌ای ارائه‌دهنده‌ی تصویری از عملکرد شهرداری در راستای برنامه‌ای است که از پیش ریخته شده است. جدا از

آن می‌توان برحسب میزان اعتبارات اختصاص یافته به هر برنامه، طرح و پروژه به نقطه نظرات ضمنی مدیران شهری در اداره و برنامه‌ریزی شهر پی برد، و در نهایت ابعاد مورد توجه ایشان در حل مشکلات و اهدافی را که دنبال کرده‌اند دریافت.

از مهم‌ترین حوزه‌هایی که مدیریت شهری به ویژه در کلان‌شهرها درگیر آن است، حوزه‌ی ترافیک (عبور و مرور) در شهرهاست. این مسئله بدان حد اهمیت دارد که برنامه‌ریزی برای آن جز اقدامات اصلی شهرداری‌هاست و برنامه‌ی بهبود عبور و مرور شهرها یکی از هشت برنامه‌ی تشکیل دهنده‌ی وظیفه‌ی عمران شهری است و همچنین برنامه‌های بهبود ترافیک شهری و حمل و نقل شهری هر دو جز هشت برنامه‌ی دیگری هستند که وظیفه‌ی خدمات شهری را تشکیل می‌دهند (بر مبنای دومین دستورالعمل تهیه و تنظیم بودجه‌ی شهرداری‌ها در ۱۳۷۰، نقل شده در بهرامی، ۱۳۸۷). با این وجود حجم فعالیت‌ها و به ویژه طرح‌هایی که شهرداری‌ها در ارتباط با ترافیک شهری انجام داده و تهیه می‌نمایند محدود به این موارد نمی‌گردد. به عنوان نمونه، در شهرداری تهران جدا از خود شهرداری و مناطق و واحدهای تابعه‌ی آن، سازمان‌های غیرمستقلی چون سازمان حمل و نقل ترافیک، سازمان پایانه‌های مسافری و پارک‌سوارها و سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی، به همراه سازمان‌ها و شرکت‌های مستقلی چون شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) و شرکت واحد اتوبوسرانی نیز وجود دارند که همگی بر این مهم تأثیرگذار هستند. در سایر برنامه‌های شهرداری نیز طرح‌هایی وجود دارد که بر ترافیک شهری مؤثر است؛ در نتیجه هرگونه بررسی جامع در این خصوص نیازمند استخراج تمامی این گونه طرح‌ها با توجه به هدف‌شان می‌باشد. از سوی دیگر از مهم‌ترین مشکلات در این راه آن است که، در گزارش‌های تفریح بودجه‌ی شهرداری تهران تنها هزینه‌های عمرانی در قالب برنامه، طرح، پروژه تنظیم شده حال آن‌که هزینه‌های خدمات شهری به صورت فصول و مواد آمده است و مشخص نیست که این میزان هزینه در قالب چه برنامه و در جریان چه فعالیتی صرف شده است. در نتیجه نمی‌توان بررسی همه جانبه‌ای از هزینه‌های مربوط به برنامه‌ها و طرح‌های مؤثر بر ترافیک شهری انجام داد.

با در نظر گرفتن مشکلاتی که بدان‌ها اشاره شد، آمار شهر این شماره به بررسی تمام برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌هایی می‌پردازد که توسط خود شهرداری و سازمان‌های غیرمستقلی چون سازمان حمل و نقل و ترافیک و سازمان پایانه‌های مسافری و پارک‌سوارها، در دوره‌ی چهار ساله‌ی ۱۳۸۳-۱۳۸۶، در رابطه با ترافیک درون شهری انجام شده است. بنابراین، حدود بررسی در اینجا تنها اعتبارات عمرانی، هزینه‌های عمرانی و مانده‌ی اعتبارات عمرانی هزینه نشده در قالب پروژه‌های مرتبط و مؤثر بر ترافیک شهری است که توسط خود شهرداری و یا سازمان‌های غیرمستقل مرتبط با این امر انجام شده است.

طبقه‌بندی‌ای که در این بررسی از پروژه‌ها صورت گرفته بر مبنای انواع حالت‌های تردد درون شهری می‌باشد که عبارت است از دو گونه‌ی اصلی تردد پیاده و سواره. تردد سواره نیز به دو دسته‌ی ترافیک سواره‌ی در گردش و ترافیک سواره‌ی ساکن تقسیم شده است. طبق تعریف کلیه‌ی وسایل نقلیه‌ای که در حال حرکت باشند، ترافیک [سواره‌ی] در گردش و وسایط نقلیه‌ای که در حال توقف و پارک باشند، ترافیک [سواره‌ی] ساکن را تشکیل می‌دهند (قریب، ۱۳۷۵). هدف از این بررسی آن است تا تصویری کلی از روند هزینه‌کرد شهرداری در پروژه‌هایی که در قالب این تقسیم‌بندی‌ها می‌نشینند ارائه گردد و به عبارتی بتوان از این راه، به میزان اهمیت هر یک از این حالت‌های تردد در نظر شهرداری پی برد. این اهمیت از دو وجه عمل و نظر قابل بررسی است. نخست نظر برنامه‌ریزان و مدیران شهر که خود را در قالب

سهم هر پروژه از اعتبارات اختصاص یافته نشان می‌دهد، و دیگری، سهم هر کدام از میزان هزینه‌های انجام شده که میزان توجه به هر یک از حالت‌های ترافیک را در عمل و در واقعیت امور باز می‌نمایاند. قالب بررسی درخصوص پروژه‌های مرتبط با هر یک از گونه‌های تردد درون شهری مشابه می‌باشد و تشابه مذکور خود را در جدول‌ها و مواردی که در هرگونه بررسی می‌شود نشان می‌دهد.

تردد پیاده

جدول‌های ۱ و ۲ به اعتبارات و هزینه‌های عمرانی انجام شده در جریان پروژه‌هایی می‌پردازد که به تردد پیاده در شهر تهران در طول دوره‌ی چهارساله‌ی ۱۳۸۳ - ۱۳۸۶ مربوط می‌شود. آنچه که در جدول ۱ با اهمیت است سه ستون پایانی است. شاخصی که عموماً از آن برای مقایسه‌ی برنامه‌ها و پروژه‌ها در زمینه‌ی جذب اعتبار استفاده می‌شود، مانده‌ی اعتبارات است. مانده‌ی اعتبارات نشان‌دهنده‌ی بخشی از اعتبارات مختص هر پروژه است که تا پایان دوره به صورت هزینه یا تعهد صرف نشده باشد. ناتوانی در جذب اعتبارات را می‌توان به دوگونه تلقی نمود، از یک‌سو به عنوان نشانه‌ای از ضعف مدیریت و عدم کارایی، قصور و عدم ایفای وظایف یا بی‌ثباتی مدیریت، و از سوی دیگر صرفه‌جویی در انجام هزینه‌ی پروژه‌های عمرانی و فعالیت‌های جاری (بهرامی، ۱۳۸۷). از این رو بهتر است وجود مانده‌ی اعتبار را به عنوان نشانه‌ای در نظر گرفت که نیاز به بررسی‌های بیشتر را گوشزد می‌کند. به هر روی، مطلوب آن است که مانده‌ی اعتبار کمترین حد ممکن باشد. با این وجود در اینجا از شاخص مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از اعتبارات نهایی ابلاغ شده برای هر پروژه استفاده شده است. علت آن است که از سال ۱۳۸۶ به بعد در گزارش‌های تفریح بودجه‌ی شهرداری تهران ارقام تعهداتی که تا پایان دوره‌ی عمل، پرداختی در قبال‌شان صورت نگرفته به ارقام ستون مانده‌ی اعتبارات اضافه شده‌اند در نتیجه، با توجه به نیاز به یکدست بودن داده‌ها برای مقایسه در اینجا، داده‌های سه سال آغازین دوره‌ی مورد بررسی نیز بر همین اساس دوباره تنظیم و در نهایت از شاخص سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه نشده به عنوان شاخصی جایگزین استفاده شد. نکته‌ای که باید بدان توجه نمود آن است که این شاخص جایگزین صرفاً بیانگر وضعیت پروژه‌ها و برنامه‌ها از نظر جذب اعتبار نیست، بلکه توأمان وضعیت شهرداری را درخصوص پرداخت در قبال تعهداتی که تا پایان سال مالی برای خود ایجاد کرده نیز به تصویر می‌کشد. از این رو، به طور کلی می‌توان گفت هنگامی که در این بررسی بحث از شاخص مذکور به میان می‌آید، هدف بررسی توأمان وضعیت جذب و هزینه‌کرد اعتبارات نهایی ابلاغ شده، توسط شهرداری است.

با توجه به آنچه که رفت و مشاهده‌ی ستون مربوط به سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه نشده از کل اعتبارات؛ درخصوص مجموع پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده در دوره‌ی مورد بررسی چنین بر می‌آید که سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۶ ضعیف‌ترین وضعیت را از نظر جذب و یا هزینه‌نمودن اعتبارات داشته‌اند. به طوری که در این سال‌ها، در مجموع پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده، به ترتیب ۲۱/۷۲ و ۵ درصد از اعتبارات نهایی ابلاغ شده جذب و یا هزینه نشده است. این رقم در سال‌های میانی ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ تنها ۰/۲۷ و ۱/۴۷ درصد بوده است.

سهم هر یک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی ابلاغ شده‌ی مرتبط با پروژه‌های پیاده می‌تواند بازگوکننده‌ی اهمیت هر پروژه در ایده و نظر برنامه‌ریز باشد، و سهم هر کدام از این پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های انجام شده برای کل این دسته از پروژه‌ها، اهمیتی را که هر یک با توجه به شرایط واقعی و در عمل بدست آورده است نشان می‌دهد. به

عبارت دیگر، نشان می‌دهد که تمرکز مالی برنامه‌ریز در نظر و در عمل بر کدام یک از انواع پروژه‌های از این‌گونه (در اینجا پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده) بوده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود میان نظر و عمل از نظر ترتیب اهمیت پروژه‌ها اختلافی وجود ندارد. تنها در پاره‌ای موارد میزان این اهمیت در عمل نسبت به آنچه که در نظر بوده انحرافی مثبت یا منفی نشان می‌دهد. پیاده‌سازی و نصب و ترمیم سنگ دال، ... و پیاده‌روها دوگونه از پروژه‌هایی هستند که تمرکز مالی در نظر و عمل بر آنها بیش از دیگر انواع پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده بوده است. ایجاد معابر جهت معلولین و سالمندان از جمله پروژه‌های با اهمیت از این دسته است که سهم آن می‌تواند گویای میزان توجه به این گروه‌های خاص و در واقع آسیب‌پذیر جامعه‌ی شهری در برنامه‌ی مالی شهر و هم‌چنین در اجرای این برنامه در عمل باشد. نکته‌ی با اهمیت آن است که سهم این نوع از پروژه در برنامه‌ی مالی شهر از کل پروژه‌های مرتبط با تردد افراد پیاده در شهر کاهش یافته و از حدود ۱۵ درصد در سال ۱۳۸۳ به ۶/۳ درصد در سال ۱۳۸۶ تنزل کرده است.

جدا از بررسی درونی‌ای که از پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده با توجه به اطلاعات جدول ۱ صورت گرفت، بررسی این دسته از پروژه‌ها در مقایسه با مجموعه‌ی پروژه‌هایی که با عبور و مرور شهری در معنای وسیع آن مرتبط‌اند نیز سودمند است. این کار با توجه به داده‌های جدول ۲، به ویژه دو ستون پایانی آن قابل بررسی است. داده‌های این ستون‌ها وزن مالی و اهمیت این دسته از پروژه‌ها را در نظر و عمل، با توجه به سهمی که از کل اعتبارات ابلاغ شده یا کل هزینه‌های انجام شده در زمینه‌ی مجموعه‌ی پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری به خود اختصاص داده‌اند نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، مشخص می‌گردد که تمرکز مالی شهرداری بر روی دسته‌ی خاصی از پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری نسبت به باقی موارد، در طول سال‌های مورد بررسی، چه تغییری نموده است. بررسی این دو ستون نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۶ در باقی سال‌ها تمرکز مالی‌ای که در نظر (سهم از اعتبارات ابلاغ شده) وجود داشته از وزنی که در عمل بدان تعلق گرفته است (سهم از مجموع هزینه‌ها) کمتر بوده است. به گونه‌ای که به غیر از سال ۱۳۸۶، همواره سهمی که مجموعه‌ی پروژه‌های مربوط به تردد پیاده از هزینه‌های انجام شده در پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری داشته‌اند، بیش از سهمی بوده که برای این دسته از پروژه‌ها در اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای کلیه‌ی پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری در نظر گرفته شده است. هم‌چنین دامنه‌ی تغییرات سهم پروژه‌های تردد پیاده از اعتبارات عمرانی ابلاغی برای پروژه‌های عبور و مرور شهری (۲/۴ درصد) بیش از مقدار متناظر آن برای سهم این پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های انجام شده برای پروژه‌های عبور و مرور شهری است (۱/۵۷ درصد). در نتیجه با توجه به میانگین سهمی که این پروژه‌ها از هزینه‌های انجام شده برای مجموعه‌ی پروژه‌های عبور و مرور شهری در اختیار داشته‌اند (۶/۴۴ درصد)، می‌توان چنین نتیجه گرفت که در عمل گرایش پروژه‌های مربوط به تردد افراد پیاده به داشتن چنین سهمی از اعتبارات در نظر گرفته شده برای مجموعه‌ی پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری بوده است که این مسئله می‌تواند در تقسیم اعتبارات سال‌های بعد مورد توجه قرار گیرد.

تردد سواره

طراحی و ساخت مسیرهای حرکت سواره

بررسی این بخش به شیوه‌ای مشابه بخش پیشین با توجه به اطلاعات جدول‌های ۳ و ۴ صورت گرفته است. بررسی ستون سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده به منظور طراحی و ساخت خیابان و بزرگراه

(مسیرهای حرکت سواره) نشان می‌دهد که شهرداری در سال‌های ۱۳۸۳ با ۷/۳۹ درصد سهم مانده از کل و ۱۳۸۶ با ۰/۸۱ درصد سهم مانده از کل به ترتیب از ضعیف‌ترین و مناسب‌ترین وضعیت از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات مربوط به این‌گونه پروژه‌ها برخوردار بوده است. مقایسه‌ی دو ستون پایانی جدول نشان می‌دهد که میان اهمیت در نظر گرفته شده برای هر یک از پروژه‌های از این نوع و آنچه که در عمل رقم خورده است تفاوت اندکی وجود دارد و ترتیب اهمیت پروژه‌ها نیز در عمل با آنچه که در نظر برنامه‌ریزان وجود داشته همانند است، تنها استثنای موجود در این میان هزینه‌های متفرقه است.

بررسی سهم هر یک از پروژه‌ها از کل هزینه‌های انجام شده در زمینه‌ی طراحی و ساخت خیابان و بزرگراه نشان می‌دهد که همواره بیش از ۸۷ درصد هزینه‌های انجام شده در این‌گونه از پروژه‌ها صرف سه نوع پروژه‌ی احداث بزرگراه‌ها، احداث پل بتنی و فلزی و احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری شده است. در صورتی که از سال ۱۳۸۵ چشم‌پوشی شود این سهم در باقی موارد به بیش از ۹۰ درصد خواهد رسید که نشان از تمرکز مالی شهرداری بر روی پروژه‌هایی دارد که عمدتاً به گسترش و تکمیل شبکه‌ی بزرگراهی مربوط می‌شوند. در بین این سه نوع پروژه نیز سهم احداث بزرگراه‌ها به استثنای کاهش سال ۱۳۸۵ به طور کلی روندی افزایشی داشته است در حالی که سهم پروژه‌ی احداث پل بتنی و فلزی با در نظر گرفتن مقادیر ابتدا و انتهای دوره به طور کلی روندی کاهشی را به خود دیده و سهم پروژه‌ی احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری به طور کلی افزایش اندکی را با توجه به مقادیر ابتدا و انتهای دوره نشان می‌دهد.

بررسی ستون‌های پایانی جدول ۴ نشان می‌دهد که سهم این دسته از پروژه‌ها از کل هزینه‌های انجام شده در مجموعه‌ی پروژه‌های عبور و مرور شهری، در تمامی سال‌ها، بیش از سهمی است که در اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری دارند. به عبارت دیگر، در عمل وزن بیشتری به این‌گونه از پروژه نسبت به آنچه که در نظر بوده داده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود جز در سال ۱۳۸۶ در باقی موارد این اختلاف محسوس می‌باشد. هم‌چنین دامنه‌ی تغییرات نیز در بین مقادیر دو ستون متفاوت است. دامنه‌ی تغییرات برای سهم این پروژه‌ها از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای کلیه‌ی پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری ۱۰/۸۸ درصد و برای سهم این پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های انجام شده برای مجموعه‌ی پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری تنها ۱/۴۹ درصد است. به عبارت دیگر به رغم سهم در نظر گرفته شده برای پروژه‌های مربوط به ساخت خیابان و بزرگراه از کل پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری، در عمل گرایش به سوی تمرکز بر گرد رقم ۲۷/۴۶ درصد دیده می‌شود که می‌تواند در تقسیم اعتبارات میان پروژه‌های مختلف در سال‌های بعد مورد بررسی دقیق‌تر قرار گیرد.

ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره

جدا از طراحی و ساخت مسیرهای جدید حرکت و افزایش طول شبکه‌ی معابر شهری، بخشی از اعتبارات سالانه‌ی مرتبط با عبور و مرور شهری به ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت موجود اختصاص می‌یابد. این بخش به شیوه‌ی مشابه بخش‌های پیشین با بررسی داده‌های جدول‌های ۵ و ۶ به بررسی اعتبارات و هزینه‌های پروژه‌های مربوط به این دسته می‌پردازد. بررسی سهم مانده‌ی اعتبارات عمرانی هزینه‌نشده برای مجموعه‌ی پروژه‌های این دسته نشان می‌دهد که سال ۱۳۸۳، با ۱۱/۳۶ درصد سهم مانده از کل، و سال ۱۳۸۴، با ۰/۳۳ درصد سهم مانده از کل، به ترتیب نشان‌دهنده‌ی

نامناسب‌ترین و مناسب‌ترین وضعیت از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات برای این‌گونه پروژه‌ها هستند. در میان پروژه‌ها نیز ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها و تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو از جمله پروژه‌هایی بوده‌اند که بهترین وضعیت را از نظر جذب و یا هزینه شدن اعتبار داشته‌اند.

هم‌چنین بین سهمی که برای هر یک از پروژه‌های این دسته از کل اعتبارات عمرانی ابلاغی برای مجموعه‌ی پروژه‌های مرتبط با ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره در نظر گرفته شده بود و آنچه در عمل رقم خورده است تفاوت چندانی وجود ندارد. تنها مورد استثنا سال ۱۳۸۳ است که در آن، اهمیتی که عملاً به پروژه‌ی روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری داده شده کمتر از آنچه که در نظر بوده است، حال آن‌که عکس حالت فوق برای پروژه‌ی ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه وجود دارد. از سوی دیگر مشاهده می‌شود که ترتیب اهمیت پروژه‌ها نیز تفاوتی را میان آنچه که در نظر گرفته شده و آنچه که در طول هر کدام از دوره‌ها انجام شده است نشان نمی‌دهد.

بررسی سهم هر یک از پروژه‌ها از کل هزینه‌های انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری خیابان‌ها و بزرگراه‌ها نشان می‌دهد که همواره بیش از ۸۰ درصد از این رقم به دو پروژه روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری و ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها مربوط می‌شود. به عبارت دیگر، بخش‌هایی از مسیرهای حرکت که کاملاً با حرکت خودروها درگیر هستند بخش عمده‌ی هزینه‌ها را نیز به خود اختصاص می‌دهند. در این بین سهم پروژه روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری با توجه به سال‌های آغاز و پایان دوره کاهش داشته و به کمی بیش از نصف میزان سال ۱۳۸۳ رسیده (۶۴/۷۰ درصد در سال ۱۳۸۳ به ۳۸/۰۳ درصد در سال ۱۳۸۶) درحالی که این روند به طور کلی برای پروژه‌ی ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها افزایشی بوده و حدوداً دو برابر شده است (۲۷/۴۵ درصد در سال ۱۳۸۶ به حدود ۴۸/۳ درصد در سال ۱۳۸۶).

مشاهده‌ی دو ستون پایانی جدول ۶ حاکی از آن است که در این‌گونه از پروژه‌ها نیز سهمی که آنها از کل هزینه‌های انجام شده در پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری داشته‌اند، در تمامی سال‌های دوره‌ی مورد بررسی، بیش از آن مقداری است که در اعتبارات عمرانی ابلاغ شده دیده می‌شود. به بیان دیگر اهمیتی که در عمل به ترمیم و نگهداری خیابان‌ها و بزرگراه‌ها تعلق گرفته است بیش از آن میزانی است که در آغاز در نظر بوده است. هم‌چنین، بار دیگر می‌توان مشاهده نمود که دامنه‌ی تغییرات سهم این پروژه‌ها از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای کل پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری بیش از مقدار متناظر در مورد سهم این پروژه‌ها از کل هزینه‌های انجام شده برای مجموعه‌ی پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری می‌باشد. این دامنه برای سهم این پروژه‌ها از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده ۸/۵۱ درصد و برای سهم آنها از هزینه‌های انجام گرفته ۲/۶۸ درصد است. به بیان دیگر، به رقم سهم در نظر گرفته شده برای پروژه‌های مربوط به ترمیم و نگهداری خیابان‌ها و بزرگراه‌ها از کل پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری، طی این دوره‌ی چهار ساله در عمل، گرایش به سوی تمرکز بر گرد رقم ۱۸/۷۷ درصد بوده است.

ترافیک سواره‌ی در گردش (طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها)

جدول ۷ در واقع خلاصه‌ای است که به بررسی این دسته از پروژه‌ها اختصاص دارد. این جدول تشکیل شده است از مجموعه‌ی پروژه‌های دو‌گونه‌ی پیشین به همراه پروژه‌های دیگری چون نصب و نگهداری چراغ راهنمایی و رانندگی،

خط‌کشی معابر، نصب رفلکتور و گل‌میخ، اصلاح هندسی معابر و مواردی از این دست که به اصلاح و بهبود عبور و مرور در مسیرهای حرکت سواره اختصاص دارند. به دلیل محدودیت فضا و شمار زیاد مجموعه‌ی این پروژه‌ها، در این بخش تنها به سرجمع اعتبارات و هزینه‌ها اکتفا شده و در نتیجه تنها، شاخص سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل مورد بررسی قرار گرفته است. داده‌های این ستون نشان‌دهنده‌ی آن است که سال ۱۳۸۳ با ۱۰/۸۷ درصد سهم مانده از کل، و سال ۱۳۸۶ با ۱/۷۲ درصد سهم مانده از کل، به ترتیب نامناسب‌ترین و بهترین سال‌ها از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات بوده‌اند. در عین حال در صورت خارج کردن سال ۱۳۸۳ مشاهده می‌گردد که در باقی سال‌ها رقم سهم مانده از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده تغییرات کمی داشته و همواره بین ۱/۵ تا ۲/۵ درصد قرار گرفته است.

بررسی دو ستون پایانی جدول ۸ نیز نشان می‌دهد که اهمیت نسبی اختصاص یافته به مجموعه‌ی پروژه‌های مرتبط با ترافیک در گردش که به عبارتی کلیه‌ی پروژه‌های مرتبط با مسیرهای حرکت سواره را شامل می‌شود، در عمل بیش از میزانی می‌باشد که مدنظر برنامه‌ریزان بوده است. بدین معنا که سهم این پروژه‌ها از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای کلیه‌ی پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری در تمامی سال‌ها کمتر از سهم آنها از مجموع هزینه‌های انجام شده در پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری است. همچنین سهم پروژه‌ها از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده در دوره‌ی چهار ساله دامنه‌ی تغییرات گسترده‌تری داشته است (۲۲/۵۶ درصد)، در حالی که دامنه‌ی تغییرات سهم این پروژه‌ها از هزینه‌های انجام یافته تنها ۴/۶۶ درصد است. بدین ترتیب آشکار است که با وجود سهم در نظر گرفته شده برای این دسته از پروژه‌ها از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای پروژه‌های مرتبط با عبور و مرور شهری، عملاً این گروه به سوی رقم ۵۳/۸ درصد متمایل بوده‌اند.

ترافیک سواره‌ی ساکن (طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر)

این بخش به اعتبارات و هزینه‌های عمرانی پروژه‌هایی می‌پردازد که در خدمت ترافیک ساکن بوده و به آن مرتبط‌اند. داده‌های ستون سهم مانده از کل جدول ۹ نشان می‌دهد که این پروژه‌ها در سال ۱۳۸۵، با ۳۷/۶ درصد سهم مانده از کل، و سال ۱۳۸۶، با ۲۲/۰۱ درصد سهم مانده از کل، به ترتیب نامناسب‌ترین و بهترین وضعیت را از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات عمرانی ابلاغ شده داشته‌اند. از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات، این دسته از پروژه‌ها در بین مواردی که پیش از این بررسی شد ضعیف‌ترین وضعیت را داشته‌اند به طوری که سهم مانده از کل در این پروژه‌ها همواره بیش از ۲۰ درصد بوده است. سهم هر یک از پروژه‌ها از کل هزینه‌های انجام شده برای مجموعه‌ی این دسته پروژه‌ها نشان می‌دهد که احداث پارکینگ‌های طبقاتی، که به تنهایی در تمامی سال‌ها بیش از ۹۰ درصد از هزینه‌های انجام شده را به خود اختصاص داده است، بیشترین اهمیت را داشته و بالاترین تمرکز مالی را متوجه خود ساخته است.

بررسی دو ستون پایانی جدول ۱۰ نشان می‌دهد که به جز سال ۱۳۸۳ سهم این دسته از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های انجام شده در پروژه‌های مربوط به عبور و مرور شهری کمتر از سهمی است که این پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای پروژه‌های عبور و مرور شهری داشته‌اند. به عبارت دیگر، اهمیت این پروژه‌ها به جز سال آغاز دوره در باقی سال‌ها عملاً کمتر از آنی است که در نظر بوده است و این روند بر خلاف تمامی انواع پروژه‌هایی است که پیش از این بررسی شد. از سوی دیگر، مشاهده می‌شود که سهم این دسته از پروژه‌ها هم از اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و

هم از مجموع هزینه‌های انجام شده در ارتباط با پروژه‌های عبور و مرور شهری با توجه به سال‌های آغاز و پایان دوره کاهش یافته است.

مقایسه‌ی ترافیک ساکن و در گردش از نظر اعتبارات، هزینه‌ها و تعهدات

جدول ۱۱ به مقایسه‌ی اعتبارات و هزینه‌های دو دسته‌ی کلی که پیش از این بررسی شدند، یعنی پروژه‌های مرتبط با ترافیک ساکن و در گردش می‌پردازد. ستون نسبت اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای پروژه‌های مرتبط با ترافیک ساکن به اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای پروژه‌های مرتبط با ترافیک در گردش نشان می‌دهد که این نسبت به طور کلی از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۶ کاهش یافته است و از این رو می‌توان گفت که اهمیت پروژه‌های مرتبط با ترافیک ساکن نسبت به پروژه‌های مربوط به ترافیک در گردش در نظر برنامه‌ریزان، به طور کلی، کاهش یافته و تمرکز مالی بر پروژه‌های دسته‌ی دوم به نسبت دسته‌ی نخست افزایش یافته است. داده‌های ستون پایانی نشان می‌دهد علاوه بر آن که چنین روندی در عمل هم حاکم بوده بلکه اهمیت پروژه‌های مرتبط با ترافیک در گردش نسبت به ترافیک ساکن، در عمل بیش از آنچه که مدنظر بوده است. در نهایت می‌توان گفت که در دوره‌ی مورد بررسی به طور متوسط در هر سال به ازای هر ۱۰۰ میلیون ریال هزینه‌ای که در قبال پروژه‌های مرتبط با ترافیک در گردش انجام شده است تنها حدود ۴ میلیون ریال هزینه در زمینه‌ی پروژه‌های مرتبط با ترافیک ساکن صرف شده است، که عمده‌ی آن همان‌گونه که رفت مربوط به احداث پارکینگ‌های طبقاتی می‌باشد.

جمع‌بندی کلی از وضعیت جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات عمرانی

پایان‌بخش این بحث، بررسی وضعیت جذب و یا هزینه‌کرد اعتبارات عمرانی ابلاغ شده توسط انواع مختلف پروژه‌های مرتبط با ترافیک درون‌شهری است. این ارزیابی دو وجه دارد؛ وجه نخست به ارزیابی سال‌های مختلف از نظر جذب و یا هزینه‌کرد اعتبارات عمرانی ابلاغی در مجموعه‌ی این‌گونه از پروژه‌ها می‌پردازد. در این حالت هدف، مشخص کردن بهترین وضعیت زمانی این دسته از پروژه‌ها از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات در نظر گرفته شده است. نگاهی به ستون پایانی جدول ۱۲ نشان می‌دهد که مناسب‌ترین وضعیت برای این پروژه‌ها سال ۱۳۸۶، با ۲/۴۴ درصد سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از مجموع اعتبارات ابلاغی، و نامناسب‌ترین وضعیت سال ۱۳۸۳، با ۱۳/۵۵ درصد سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از مجموع اعتبارات ابلاغی، است. وجه دوم به ارزیابی هر گروه از پروژه‌های بررسی شده در بخش‌های پیشین می‌پردازد. در این حالت هدف، مشخص کردن پروژه‌هایی است که بهترین وضعیت را در پایان این دوره‌ی چهارساله از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات ابلاغی داشته‌اند. مشاهده‌ی ردیف پایانی جدول ۱۲ آشکار می‌سازد که پروژه‌های مرتبط با ترافیک سواره‌ی در گردش بهترین وضعیت را از نظر جذب و یا هزینه‌کرد اعتبارات داشته‌اند؛ این گروه از پروژه‌ها توانسته‌اند از مجموع اعتبارات ابلاغ شده تا پایان دوره بیش از ۹۶ درصد (سهم مانده‌ی ۳/۲۹ درصد) آن را جذب و یا هزینه کنند. از سوی دیگر پروژه‌های مرتبط با ترافیک سواره‌ی ساکن نیز تنها توانسته‌اند نزدیک به ۶۸ درصد از اعتبارات ابلاغی را تا پایان دوره جذب و یا هزینه نمایند (سهم مانده‌ی ۳۱/۰۳ درصد) و از این رو ضعیف‌ترین وضعیت را در پایان دوره از نظر جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات به خود اختصاص داده‌اند.

جدول شماره ۱- اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده
مرتبط با تردد پیاده در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات ابلاغ شده (درصد)	سهم هزینه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده مرتبط با تردد پیاده (درصد)	سهم هزینه‌ها از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی مرتبط با تردد پیاده (درصد)
۱۳۸۳	احداث پل عابر پیاده	۲۵۵۵۸	۱۸۹۵۱	۶۶۰۶	۲۵/۸۵	۱۲/۱۷	۱۱/۵۳
	ترمیم و نگهداری پل عابر پیاده	۴۸۲۳	۳۱۹۰	۱۶۳۴	۳۳/۸۷	۲/۳۰	۱/۹۴
	نصب و ترمیم سنگ دال، جداول، رفوژها و پیاده‌روها	۵۹۰۷۳	۴۸۶۶۶	۱۰۴۰۷	۱۷/۶۲	۲۸/۱۴	۲۹/۶۱
	ایجاد معابر جهت معلولین و سالمندان	۳۱۴۱۳	۲۳۵۰۵	۷۹۰۸	۲۵/۱۸	۱۴/۹۶	۱۴/۳۰
	احداث و تکمیل پل روی رودخانه	۱۵۰۰	۵۰۱	۹۹۹	۶۶/۶۳	۰/۷۱	۰/۳۰
	پیاده‌روسازی	۸۰۰۱۸	۶۳۶۵۷	۱۶۳۶۱	۲۰/۴۵	۳۸/۱۲	۳۸/۷۴
	نصب و نگهداری پل پیاده همسطح ایستگاه اتوبوس	۷۵۴۲	۵۸۶۷	۱۶۷۴	۲۲/۲۰	۳/۵۹	۳/۵۷
	جمع کل	۲۰۹۹۲۶	۱۶۴۳۳۶	۴۵۵۹۰	۲۱/۷۲	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۴	احداث پل عابر پیاده	۲۷۷۷۵	۲۷۶۶۷	۱۰۹	۰/۳۹	۱۱/۶۳	۱۱/۶۱
	ترمیم و نگهداری پل عابر پیاده	۵۶۸۹	۵۶۸۹	۰	۰/۰۰	۲/۳۸	۲/۳۹
	نصب و ترمیم سنگ دال، جداول، رفوژها و پیاده‌روها	۸۸۳۶۴	۸۸۳۳۲	۳۲	۰/۰۴	۳۶/۹۸	۳۷/۰۷
	ایجاد معابر جهت معلولین و سالمندان	۲۹۴۴۴	۲۹۴۴۴	۰	۰/۰۰	۱۲/۳۲	۱۲/۳۶
	احداث و تکمیل پل روی رودخانه	۴۳۷۹	۴۳۷۹	۰	۰/۰۰	۱/۸۳	۱/۸۴
	پیاده‌روسازی	۷۴۳۴۳	۷۴۱۰۵	۲۳۸	۰/۳۲	۳۱/۱۲	۳۱/۱۰
	نصب و نگهداری پل پیاده همسطح ایستگاه اتوبوس	۸۹۲۷	۸۶۶۴	۲۶۳	۲/۹۴	۳/۷۴	۳/۶۴
	جمع کل	۲۳۸۹۲۱	۲۳۸۲۷۹	۶۴۱	۰/۲۷	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۵	احداث پل عابر پیاده	۳۵۰۴۵	۳۴۸۱۲	۲۳۲	۰/۶۶	۱۲/۴۳	۱۲/۵۳
	ترمیم و نگهداری پل عابر پیاده	۱۱۲۱۲	۱۱۲۱۲	۰/۴۱	۰/۰۰	۵/۳۹	۴/۰۳
	نصب و ترمیم سنگ دال، جداول، رفوژها و پیاده‌روها	۱۰۹۹۴۴	۱۰۹۵۹۸	۳۴۶	۰/۳۱	۳۸/۹۹	۳۹/۴۴
	ایجاد معابر جهت معلولین و سالمندان	۳۱۷۲۳	۳۱۰۵۹	۶۶۴	۲/۰۹	۱۱/۲۵	۱۱/۱۸
	احداث و تکمیل پل روی رودخانه	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
	پیاده‌روسازی	۸۳۱۰۶	۸۱۶۷۲	۱۴۳۴	۱/۷۳	۲۹/۴۷	۲۹/۳۹
	نصب و نگهداری پل پیاده همسطح ایستگاه اتوبوس	۱۰۹۸۲	۹۵۲۱	۱۴۶۱	۱۳/۳۰	۳/۸۹	۳/۴۳
	جمع کل	۲۸۲۰۱۲	۲۷۷۸۷۴	۴۱۳۷	۱/۴۷	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات نهایی ابلاغ شده (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی مرتبط با تردد پیاده (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده مرتبط با تردد پیاده (درصد)
۱۳۸۶	احداث پل عابر پیاده	۶۸۷۵۰	۶۴۰۹۹	۴۶۵۱	۶/۷۷	۱۲/۴۶	۱۲/۷۰
	ترمیم و نگهداری پل عابر پیاده	۱۸۰۷۸	۱۷۳۶۸	۷۱۰	۳/۹۳	۳/۳۸	۳/۳۴
	نصب و ترمیم سنگ دال، جداول، رفوژها و پیاده‌روها	۱۸۳۳۳۳	۱۷۶۱۲۶	۷۲۰۷	۳/۹۳	۳۴/۲۴	۳۳/۸۶
	ایجاد معابر جهت معلولین و سالمندان	۳۴۰۶۹	۳۳۸۹۱	۱۷۸	۰/۵۲	۶/۵۹	۶/۲۹
	احداث و تکمیل پل روی رودخانه	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
	پیاده‌وسازی	۲۲۶۱۶۶	۲۱۳۸۹۶	۱۲۹۷۰	۵/۷۲	۴۱/۵۹	۴۱/۹۰
	نصب و نگهداری پل پیاده همسطح ایستگاه اتوبوس	۱۴۳۴۰	۱۲۵۰۷	۱۸۳۳	۱۴/۸۸	۲/۴۳	۲/۶۵
	جمع کل	۵۴۱۴۳۶	۵۱۴۳۴۳	۲۷۰۹۳	۵/۰۰	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
مرکز جامع علوم انسانی

جدول شماره ۲- سهم پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده از کل اعتبارات عمرانی و هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با تردد پیاده (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی مرتبط با تردد پیاده (میلیون ریال)	کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	سهم اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با تردد پیاده از کل اعتبارات عمرانی شهری (درصد)	سهم مجموع هزینه‌های عمرانی مرتبط با تردد پیاده از کل هزینه‌های عمرانی انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (درصد)
۱۳۸۳	۲۰۹۹۲۶	۱۶۴۳۳۶	۴۸۶۷۱۶۷	۲۶۹۳۴۵۱	۴/۳۱	۶/۱۰
۱۳۸۴	۲۳۸۹۲۱	۲۳۸۲۷۹	۳۵۶۱۰۲۸	۳۳۶۸۳۱۴	۶/۷۱	۷/۰۷
۱۳۸۵	۲۸۲۰۱۲	۲۷۷۸۷۴	۵۴۶۵۹۳۶	۳۹۲۲۵۵۶	۵/۱۶	۷/۰۸
۱۳۸۶	۵۴۱۴۳۶	۵۱۴۳۴۳	۹۵۵۹۷۱۰	۹۳۲۹۰۳۰	۵/۶۶	۵/۵۱

جدول شماره ۳- اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت مسیرهای حرکت سواره (خیابان و بزرگراه) در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات نهایی ابلاغ شده (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (درصد)
۱۳۸۳	طراحی خیابان‌ها	۱۰۰۰	۷۲۱	۲۷۹	۸۷/۲۷	۱۳/۰	۱۰/۰
	احداث خیابان‌ها	۳۳۶۴۸	۳۰۹۲۳	۲۷۲۵	۸/۱۰	۴/۲۲	۴/۱۹
	طراحی بزرگراه‌ها	۵۵۸۶	۲۴۸۳	۳۱۰۳	۵۵/۵۵	۰/۷۰	۰/۳۴
	احداث بزرگراه‌ها	۲۴۷۰۵۲	۲۳۱۳۸۰	۱۵۶۷۱	۶/۳۴	۳۱/۰۱	۳۱/۳۶
	تعریض خیابان	۴۷۰۷	۳۶۰۷	۱۱۰۰	۲۳/۳۷	۰/۵۹	۰/۴۹
	طراحی پل‌های سواره‌رو	۸۰۰	۸۰۰	۰/۱	۰/۰۱	۰/۱۰	۰/۱۱
	احداث پل بتنی و فلزی	۳۶۲۲۹۳	۳۴۶۰۵۳	۱۶۲۴۰	۴/۴۸	۴۵/۴۸	۴۶/۹۰
	احداث دیوار حائل در معابر	۱۱۰۷۷	۹۵۲۴	۱۵۵۴	۱۴/۰۳	۱/۳۹	۱/۲۹
	احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری	۱۰۶۲۱۸	۱۰۵۴۱۴	۸۰۵	۰/۸۶	۱۳/۳۳	۱۴/۲۹
	احداث رمپ و لوپ	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
	ایجاد و توسعه‌ی شبکه‌ی روشنایی	۴۳۰۰	۳۳۰۰	۱۰۰۰	۲۳/۲۶	۰/۵۴	۰/۴۵
	هزینه‌های متفرقه	۲۰۰۰۰	۳۵۷۴	۱۶۴۲۶	۸۲/۱۳	۲/۵۱	۰/۴۸
	جمع کل	۷۹۶۶۸۱	۷۳۷۷۷۸	۵۸۹۰۲	۷/۳۹	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
	۱۳۸۴	طراحی خیابان‌ها	۰	۰	۰	-	۰/۰۰
احداث خیابان‌ها		۴۱۷۵۸	۴۰۱۰۳	۱۶۵۵	۳/۹۶	۴/۳۰	۴/۲۲
طراحی بزرگراه‌ها		۷۳۹۰	۷۳۹۰	۰	۰/۰۰	۰/۸۶	۰/۷۸
احداث بزرگراه‌ها		۳۶۳۹۸۴	۳۶۳۹۸۲	۲/۰	۰/۰۰	۳۷/۵۱	۳۸/۳۱
تعریض خیابان		۴۳۹۹	۴۳۹۹	۰	۰/۰۰	۰/۴۵	۰/۴۶
طراحی پل‌های سواره‌رو		۳۶۴	۳۶۴	۰	۰/۰۰	۰/۰۴	۰/۰۴
احداث پل بتنی و فلزی		۳۹۰۰۷۱	۳۹۰۰۷۱	۰	۰/۰۰	۴۰/۲۰	۴۱/۰۵
احداث دیوار حائل در معابر		۵۸۷۸	۵۰۷۲	۸۰۶	۱۳/۷۱	۰/۶۱	۰/۵۳
احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری		۱۳۶۳۶۵	۱۳۶۳۲۳	۴۳	۰/۰۳	۱۴/۰۵	۱۴/۳۵
احداث رمپ و لوپ		۴۰	۴۰	۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
ایجاد و توسعه‌ی شبکه‌ی روشنایی		۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
هزینه‌های متفرقه		۲۰۰۰۰	۲۴۳۵	۱۷۵۶۵	۸۷/۸۲	۲/۰۶	۰/۲۶
جمع کل		۹۷۰۲۴۸	۹۵۰۱۷۸	۲۰۰۷۰	۲/۰۷	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۵		طراحی خیابان‌ها	۱۴۷۲	۱۳۳۸	۱۳۴	۹/۱۳	۰/۱۴
	احداث خیابان‌ها	۶۰۸۵۲	۶۰۰۴۲	۸۱۱	۱/۳۳	۵/۸۳	۵/۸۳
	طراحی بزرگراه‌ها	۱۵۴۹۲	۱۵۴۹۲	۰	۰/۰۰	۱/۴۶	۱/۴۸
	احداث بزرگراه‌ها	۳۸۱۳۴۶	۳۸۱۳۴۲	۳/۶	۰/۰۰	۳۴/۶۸	۳۵/۱۵
	تعریض خیابان	۳۷۸۸۸	۳۷۸۸۸	۰/۱	۰/۰۰	۳/۵۷	۳/۶۲
	طراحی پل‌های سواره‌رو	۳۶۹۵	۳۶۹۵	۰	۰/۰۰	۰/۳۵	۰/۳۵

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهام مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات نهایی ابلاغ شده (درصد)	سهام هریک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (درصد)	سهام هریک از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (درصد)
۱۳۸۵	احداث پل بتنی و فلزی	۴۰۸۸۴۷	۴۰۸۸۳۴	۱۳	۰/۰۰	۳۸/۴۹	۳۹/۰۱
	احداث دیوار حائل در معابر	۸۸۰۰	۸۷۷۰	۳۰	۰/۳۴	۰/۸۳	۰/۸۴
	احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری	۱۴۱۸۳۷	۱۴۱۸۲۴	۱۳	۰/۰۱	۱۳/۳۵	۱۳/۵۳
	احداث رمپ و لوپ	۱/۲	۰	۱/۲	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
	ایجاد و توسعه‌ی شبکه‌ی روشنایی	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
	هزینه‌های متفرقه	۱۵۰۰۰	۱۸۳۷	۱۳۱۶۳	۸۷/۷۵	۱/۴۱	۰/۱۸
	جمع کل	۱۰۶۲۲۳۱	۱۰۴۸۰۶۲	۱۴۱۷۰	۱/۳۳	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۶	طراحی خیابان‌ها	۲۰۹۳	۲۰۹۳	۰	۰/۰۰	۰/۰۸	۰/۰۸
	احداث خیابان‌ها	۸۶۶۷۳	۸۵۸۶۵	۸۰۸	۰/۹۳	۳/۳۵	۳/۳۴
	طراحی بزرگراه‌ها	۱۷۳۴۴	۱۷۳۴۴	۰	۰/۰۰	۰/۶۷	۰/۶۸
	احداث بزرگراه‌ها	۱۳۳۱۰۶۷	۱۳۲۹۵۵۶	۱۵۱۱	۰/۱۱	۵۱/۴۲	۵۱/۷۸
	تعریض خیابان	۳۵۷۷۱	۳۵۳۰۵	۴۶۶	۱/۳۰	۱/۳۸	۱/۳۸
	طراحی پل‌های سواره‌رو	۶۵۹۰	۶۵۹۰	۰	۰/۰۰	۰/۲۵	۰/۲۶
	احداث پل بتنی و فلزی	۶۵۸۹۹۳	۶۵۸۱۲۱	۷۷۲	۰/۱۳	۲۵/۴۶	۲۵/۶۳
	احداث دیوار حائل در معابر	۲۶۶۰۳	۲۳۹۶۳	۲۶۴۰	۹/۹۲	۱/۰۳	۰/۹۳
	احداث و تکمیل زیرگذر معابر شهری	۴۰۸۰۸۳	۴۰۶۸۵۹	۱۲۲۴	۰/۳۰	۱۵/۷۷	۱۵/۸۵
	احداث رمپ و لوپ	۳/۲	۳/۲	۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
	ایجاد و توسعه‌ی شبکه‌ی روشنایی	۱۹۵	۱۹۵	۰	۰/۰۰	۰/۰۱	۰/۰۱
	هزینه‌های متفرقه	۱۵۰۰۰	۱۶۲۳	۱۳۳۷۷	۸۹/۱۸	۰/۵۸	۰/۰۶
	جمع کل	۲۵۸۸۴۱۵	۲۵۶۷۵۱۸	۲۰۸۹۷	۰/۸۱	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰

جدول شماره ۴- سهم اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت مسیرهای حرکت سواره (خیابان و بزرگراه) از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری در شهر تهران (۱۳۸۶ - ۱۳۸۳)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه (میلیون ریال)	کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	سهام اعتبارات عمرانی نهایی به منظور ساخت خیابان و بزرگراه از کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (درصد)	سهام مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ساخت خیابان و بزرگراه از کل هزینه‌های عمرانی انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (درصد)
۱۳۸۳	۷۹۶۶۸۱	۷۳۷۷۸	۴۸۶۷۱۶۷	۲۶۹۳۴۵۱	۱۶/۳۷	۲۷/۳۹
۱۳۸۴	۹۷۰۲۴۸	۹۵۰۱۷۸	۳۵۶۱۰۲۸	۳۳۶۸۳۱۴	۲۷/۲۵	۲۸/۲۱
۱۳۸۵	۱۰۶۲۲۳۱	۱۰۴۸۰۶۲	۵۴۶۵۹۳۶	۳۹۲۲۵۵۶	۱۹/۴۳	۲۶/۷۲
۱۳۸۶	۲۵۸۸۴۱۵	۲۵۶۷۵۱۸	۹۵۵۹۷۱۰	۹۳۲۹۰۳۰	۲۷/۰۸	۲۷/۵۲

جدول شماره ۵ - اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره (خیابان‌ها و بزرگراه‌ها) در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات نهایی ابلاغ شده (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه (درصد)
۱۳۸۳	روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری	۳۵۲۶۸۸	۲۹۸۵۵۷	۵۴۱۳۱	۱۵/۳۵	۶۴/۷۰	۶۷/۷۴
	تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو	۳۶۴۶	۳۶۴۵	۰/۶	۰/۰۲	۰/۷۹	۰/۷۰
	ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها	۱۲۶۶۷۸	۱۲۶۶۷۵	۲/۸	۰/۰۰	۲۷/۴۵	۲۴/۳۳
	بازپیرایی اماکن و معابر	۳۷۶۰۳	۳۲۵۹۵	۵۰۰۸	۱۳/۳۲	۷/۰۶	۷/۲۲
	جمع کل	۵۲۰۶۱۵	۴۶۱۴۷۳	۵۹۱۴۲	۱۱/۳۶	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۴	روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری	۳۲۴۸۰۹	۳۲۳۴۵۵	۱۳۵۴	۰/۴۲	۴۸/۴۶	۴۸/۵۰
	تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو	۸۷۶۶	۸۷۶۶	۰	۰/۰۰	۱/۳۱	۱/۳۱
	ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها	۲۲۴۸۳۳	۲۲۴۸۳۳	۰	۰/۰۰	۳۳/۶۸	۳۳/۵۷
	بازپیرایی اماکن و معابر	۱۱۱۲۶۷	۱۱۰۴۱۸	۸۴۹	۰/۷۶	۱۶/۵۴	۱۶/۶۲
	جمع کل	۶۶۹۶۷۵	۶۶۷۴۷۲	۲۲۰۳	۰/۳۳	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۵	روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری	۳۷۱۵۳۱	۳۶۹۵۴۰	۱۹۹۱	۰/۵۴	۵۰/۴۶	۵۰/۴۵
	تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو	۳۷۳۶	۳۷۳۶	۰	۰/۰۰	۰/۵۱	۰/۵۱
	ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها	۲۳۵۸۳۸	۲۳۵۸۳۸	۰/۰۴	۰/۰۰	۳۲/۲۰	۳۲/۰۳
	بازپیرایی اماکن و معابر	۱۲۵۲۸۴	۱۲۳۲۳۹	۲۰۴۵	۱/۶۳	۱۶/۸۳	۱۷/۰۱
	جمع کل	۷۳۳۳۸۹	۷۳۲۳۵۴	۴۰۳۵	۰/۵۵	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰
۱۳۸۶	روکش اساسی، لکه‌گیری و مرمت نوار حفاری	۷۰۵۴۵۳	۶۹۰۳۳۴	۱۵۱۱۹	۲/۱۴	۳۸/۰۳	۳۸/۴۲
	تعمیر و نگهداری پل‌های سواره‌رو	۱۴۹۲۲	۱۴۹۲۲	۰	۰/۰۰	۰/۸۲	۰/۸۱
	ترمیم و نگهداری آسفالت و ابنیه‌ی بزرگراه‌ها	۸۷۶۵۱۱	۸۷۶۵۱۱	۰	۰/۰۰	۴۸/۲۹	۴۷/۷۳
	بازپیرایی اماکن و معابر	۲۳۹۳۲۲	۲۳۳۲۷۲	۶۰۵۰	۲/۵۳	۱۲/۸۵	۱۳/۰۳
	جمع کل	۱۸۳۶۲۰۸	۱۸۱۵۰۳۹	۲۱۱۶۹	۱/۱۵	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰

جدول شماره ۶- سهم اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره (خیابان‌ها و بزرگراه‌ها) از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه (میلیون ریال)	کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	سهم اعتبارات عمرانی نهایی به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه از کل اعتبارات عمرانی (درصد)	سهم مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه از کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (درصد)
۱۳۸۳	۵۲۰۶۱۵	۴۶۱۴۷۳	۴۸۶۷۱۶۷	۲۶۹۳۴۵۱	۱۰/۷۰	۱۷/۱۳
۱۳۸۴	۶۶۹۶۷۵	۶۶۷۴۷۲	۳۵۶۱۰۲۸	۳۳۶۸۳۱۴	۱۸/۸۱	۱۹/۸۲
۱۳۸۵	۷۳۶۳۸۹	۷۳۲۳۵۴	۵۴۶۵۹۳۶	۳۹۲۲۵۵۶	۱۳/۴۷	۱۸/۶۷
۱۳۸۶	۱۸۳۶۲۰۸	۱۸۱۵۰۳۹	۹۵۵۹۷۱۰	۹۳۲۹۰۳۰	۱۹/۲۱	۱۹/۴۶

جدول شماره ۷- اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره (خیابان و بزرگراه) و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات نهایی ابلاغ شده (درصد)
۱۳۸۳	۱۵۶۴۶۷۵	۱۳۹۴۵۶۷	۱۷۰۱۰۸	۱۰/۸۷
۱۳۸۴	۱۹۴۸۲۳۹	۱۹۰۰۹۲۸	۴۷۳۱۰	۲/۴۳
۱۳۸۵	۲۱۹۲۴۷۰	۲۱۴۴۵۳۲	۴۷۹۳۸	۲/۱۹
۱۳۸۶	۴۹۵۶۴۵۲	۴۸۷۱۴۲۱	۸۵۰۳۱	۱/۷۲

جدول شماره ۸- سهم اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره (خیابان و بزرگراه) و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری در شهر تهران (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها (میلیون ریال)	کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	کل هزینه‌های عمرانی انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	سهم اعتبارات عمرانی نهایی به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها از کل اعتبارات عمرانی (درصد)	سهم مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها از کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (درصد)
۱۳۸۳	۱۵۶۴۶۷۵	۱۳۹۴۵۶۷	۴۸۶۷۱۶۷	۲۶۹۳۴۵۱	۳۲/۱۵	۵۱/۷۸
۱۳۸۴	۱۹۴۸۲۳۹	۱۹۰۰۹۲۸	۳۵۶۱۰۲۸	۳۳۶۸۳۱۴	۵۴/۷۱	۵۶/۴۴
۱۳۸۵	۲۱۹۲۴۷۰	۲۱۴۴۵۳۲	۵۴۶۵۹۳۶	۳۹۲۲۵۵۶	۴۰/۱۱	۵۴/۶۷
۱۳۸۶	۴۹۵۶۴۵۲	۴۸۷۱۴۲۱	۹۵۵۹۷۱۰	۹۳۲۹۰۳۰	۵۱/۸۵	۵۲/۲۲

جدول شماره ۹- اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر در شهر تهران (۱۳۸۳-۱۳۸۶)

سال	پروژه‌ها	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌ها (میلیون ریال)	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده (میلیون ریال)	سهم مانده‌ی اعتبارات هزینه‌نشده از کل اعتبارات ابلاغ شده (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع اعتبارات عمرانی نهایی ابلاغ شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر (درصد)	سهم هریک از پروژه‌ها از مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نگهداری پارکومتر (درصد)
۱۳۸۳	طراحی پارکینگ‌های طبقاتی	۹۰۰	۰	۹۰۰	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰
	احداث پارکینگ‌های طبقاتی	۱۱۵۲۴۱	۸۰۸۱۸	۳۴۴۲۳	۲۰/۲۲	۸۹/۴۰	۹۳/۲۹
	احداث پارکینگ‌های روباز	۱۱۷۶۴	۴۸۱۸	۶۹۴۵	۵۴/۷۲	۹/۱۳	۵/۵۶
	نصب و نگهداری پارکومتر	۱۰۰۰	۹۹۹	۰/۸۷	۰/۰۹	۰/۷۸	۱/۱۵
جمع کل	۱۲۸۹۰۴	۸۶۶۳۵	۴۲۲۶۹	۲۳/۷۶	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	
۱۳۸۴	طراحی پارکینگ‌های طبقاتی	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
	احداث پارکینگ‌های طبقاتی	۷۵۴۸۸	۵۴۲۱۳	۲۱۲۷۵	۲۶/۰۳	۹۴/۷۳	۹۴/۶۴
	احداث پارکینگ‌های روباز	۲۵۰۰	۱۵۲۴	۹۷۶	۳۹/۰۲	۳/۱۴	۲/۶۶
	نصب و نگهداری پارکومتر	۱۷۰۰	۱۵۴۵	۱۵۵	۹/۱۱	۲/۱۳	۲/۷۰
جمع کل	۷۹۶۸۸	۵۷۲۸۲	۲۲۴۰۵	۲۶/۰۸	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	
۱۳۸۵	طراحی پارکینگ‌های طبقاتی	۳۰۰	۲۷۴	۲۶	۸/۵۸	۰/۲۰	۰/۳۰
	احداث پارکینگ‌های طبقاتی	۱۳۵۰۴۵	۸۵۷۶۸	۴۹۲۷۷	۳۶/۴۹	۹۰/۴۸	۹۲/۳۷
	احداث پارکینگ‌های روباز	۱۱۴۱۴	۶۶۱۸	۴۷۹۶	۳۹/۴۱	۷/۶۵	۷/۱۳
	نصب و نگهداری پارکومتر	۲۵۰۰	۱۹۵	۲۳۰۵	۹۲/۱۸	۱/۶۷	۰/۲۱
جمع کل	۱۴۹۲۵۹	۹۲۸۵۶	۵۶۴۰۳	۳۷/۵۹	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	
۱۳۸۶	طراحی پارکینگ‌های طبقاتی	۳۰۰۰	۰	۳۰۰۰	۱۰۰/۰۰	۲/۶۹	۰/۰۰
	احداث پارکینگ‌های طبقاتی	۱۰۳۳۸۲	۸۳۴۸۸	۲۰۱۹۴	۱۹/۴۸	۹۳/۰۹	۹۶/۱۱
	احداث پارکینگ‌های روباز	۴۷۰۰	۳۳۷۹	۱۳۲۱	۲۸/۱۰	۴/۲۲	۳/۸۹
	نصب و نگهداری پارکومتر	۰	۰	۰	-	۰/۰۰	۰/۰۰
جمع کل	۱۱۱۳۸۲	۸۶۸۶۸	۲۴۵۱۴	۲۲/۰۱	۱۰۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	

جدول شماره ۱۰- سهم اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر از کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری در شهر تهران (۱۳۸۳-۱۳۸۶)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر (میلیون ریال)	کل اعتبارات عمرانی ابلاغ شده‌ی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	کل هزینه‌های انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (میلیون ریال)	سهم اعتبارات عمرانی نهایی به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نگهداری پارکومتر از کل اعتبارات عمرانی نهایی مرتبط با ترافیک شهری (درصد)	سهم مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نگهداری پارکومتر از کل هزینه‌های عمرانی انجام شده مرتبط با ترافیک شهری (درصد)
۱۳۸۳	۱۲۸۹۰۴	۸۶۶۳۵	۴۸۶۷۱۶۷	۲۶۹۳۴۵۱	۲/۶۵	۳/۲۲
۱۳۸۴	۷۹۶۸۸	۵۷۲۸۲	۳۵۶۱۰۲۸	۳۳۳۸۳۱۴	۲/۲۴	۱/۷۰
۱۳۸۵	۱۴۹۲۵۹	۹۲۸۵۶	۵۴۶۵۹۳۶	۳۹۲۲۵۵۶	۲/۷۳	۲/۳۷
۱۳۸۶	۱۱۱۳۸۲	۸۶۸۶۸	۹۵۵۹۷۱۰	۹۳۲۹۰۳۰	۱/۱۷	۰/۹۳

جدول شماره ۱۱- نسبت اعتبارات عمرانی ابلاغ شده و مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر به اعتبارات ابلاغ شده‌ی نهایی و مجموع هزینه‌های عمرانی به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری مسیرهای حرکت سواره (خیابان و بزرگراه) و اصلاح و بهبود عبور و مرور در آنها (۱۳۸۳ - ۱۳۸۶)

سال	اعتبارات عمرانی نهایی به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نگهداری (میلیون ریال)	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و بهبود عبور و مرور در آنها (میلیون ریال)	مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و بهبود عبور و مرور در آنها (میلیون ریال)	نسبت اعتبارات عمرانی ابلاغ شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر به مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر به مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و بهبود عبور و مرور در آنها	نسبت اعتبارات عمرانی ابلاغ شده به منظور طراحی و ساخت پارکینگ و نصب و نگهداری پارکومتر به مجموع هزینه‌های عمرانی انجام شده به منظور طراحی، ساخت، ترمیم و نگهداری خیابان و بزرگراه و بهبود عبور و مرور در آنها
۱۳۸۳	۱۲۸۹۰۴	۸۶۶۳۵	۱۵۶۴۶۷۵	۱۳۹۴۵۶۷	۰/۰۸	۰/۰۶
۱۳۸۴	۷۹۶۸۸	۵۷۲۸۲	۱۹۴۸۲۳۹	۱۹۰۰۹۲۸	۰/۰۴	۰/۰۳
۱۳۸۵	۱۴۹۲۵۹	۹۲۸۵۶	۲۱۹۲۴۷۰	۲۱۴۴۵۳۲	۰/۰۷	۰/۰۴
۱۳۸۶	۱۱۱۳۸۲	۸۶۸۶۸	۴۹۵۶۴۵۲	۴۸۷۱۴۲۱	۰/۰۲	۰/۰۲

جدول شماره ۱۲- ارزیابی وضعیت جذب و یا هزینه نمودن اعتبارات عمرانی ابلاغ شده برای انواع پروژه‌های مرتبط با عبور و مروری شهری و در سال‌های مختلف

سال	پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده		پروژه‌های مرتبط با تردد سواره		سهم مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده از کل اعتبارات ابلاغ شده در انواع پروژه‌های مرتبط با تردد پیاده و سواره در هر سال (درصد)
	اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده	پروژه‌های مرتبط با تردد سواره		
			اعتبار ابلاغ شده‌ی نهایی	مانده‌ی اعتبار هزینه‌نشده	
۱۳۸۳	۲۰۹۹۲۶	۴۵۵۹۰	۱۷۰۱۰۸	۱۲۸۹۰۴	۱۳/۵۵
۱۳۸۴	۲۳۸۹۲۱	۶۴۱	۱۹۴۸۲۳۹	۷۹۶۸۸	۳/۱۰
۱۳۸۵	۲۸۲۰۱۲	۴۱۳۷	۲۱۹۲۴۷۰	۱۴۹۲۵۹	۴/۱۳
۱۳۸۶	۵۴۱۴۳۶	۲۷۰۹۳	۴۹۵۶۴۵۲	۱۱۱۳۸۲	۲/۴۴
-	۶/۰۹	-	۳/۲۹	۳۱/۰۳	-

منابع:

- بهرامی، پورهنگ. (۱۳۸۷). بودجه‌ی شهرداری و مدیریت بودجه‌ریزی در شهرداری‌های ایران. تهران: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
- قریب، فریدون. (۱۳۷۵). شبکه‌ی ارتباطی در طراحی شهری. تهران: دانشگاه تهران.

منبع آمار:

- اداره‌ی کل برنامه و بودجه‌ی شهرداری تهران. [گزارش‌های تفریغ بودجه‌ی سال‌های] ۱۳۸۳ - ۱۳۸۶.