

در حاشیه

قاضی صلواتی «روح‌الله زم» را محاکمه می‌کند

غضنفرآبادی، رئیس دادگاه انقلاب تهران گفت: «کیفرخواست پرونده روح‌الله زم صادر و به این مرجع قضایی ارسال شده است. قرار است این پرونده در شعبه ۱۵ دادگاه انقلاب به ریاست قاضی صلواتی رسیدگی شود. با وجود اینکه طبق برنامه قبلی قرار است محاکمه زم از هفته آینده آغاز شود اما هنوز روز نخستین جلسه محاکمه مشخص نشده است.»

نقص فنی قطارهای مترو بیشتر نشده است

محسن محمدیان، مدیر روابط عمومی شرکت بهره‌برداری مترو تهران با بیان اینکه نقص فنی در خطوط مترو افزایش نیافته است، گفت: «در صورت بیشتر شدن آمار مسافران برای ماه پایانی سال تمهیداتی خواهیم اندیشید. به جز روز گذشته گزارشی در این زمینه به شرکت بهره‌برداری مترو واصل نشده که علت اختلال روز پیش نیز مشکل فنی بوده است که ما آن را در ایستگاه‌ها اطلاع‌رسانی کردیم. حجم مسافران بعد از گران شدن بلیت‌ها در خطوط مختلف مترو بیش از ۱۱ درصد شده و باید توجه داشت که بیشترین آمار مسافران را همیشه در ماه‌های پایانی سال با هوای سرد داریم. با توجه به نزدیک شدن نوروز و ضرورت خدمت‌رسانی بیشتر به مردم، اگر نیازی در این زمینه باشد، قطعاً برنامه‌ریزی خواهیم کرد. اکثر مسافران برای خریدهای نوروزی برنامه‌ریزی‌های پنجشنبه و جمعه از مترو استفاده کرده‌اند که ما این موضوع را پیش‌بینی کرده و اگر لازم باشد تمهیدات خاصی اجرایی خواهد شد که قطعاً اطلاع‌رسانی می‌شود.»

صدور پروانه شکار برای خارجی‌ها متوقف شد

سرهنگ جمشید محبت‌خانی، فرمانده یگان حفاظت محیط‌زیست در خصوص لغو فروش مجوز شکار به اتباع خارجی گفت: «بنا به دستور رئیس سازمان و با احترام به افکار عمومی و جوامع دانشگاهی کشور اساساً هیچ مجوز شکاری برای اتباع خارجی صادر نخواهد شد. امسال تعداد مجوزهای شکار برای اتباع غیرایرانی ۲۰۰ مجوز بود که با دستور مستقیم ریاست سازمان لغو شد.»

اعلام جزئیات رزروی شدن طرح ترافیک در پایتخت

عمار سعیدیان، مدیر واحد ساماندهی محدوده‌ها و طرح‌های ترافیک شهرداری تهران توضیحاتی درباره رزروی شدن طرح ترافیک در پایتخت ارائه کرد و گفت: «برنامه‌ریزی‌های لازم جهت اجرایی کردن طرح ترافیک سال ۱۳۹۹ در حال انجام است و اقداماتی در این زمینه خواهیم داشت. رزروی شدن طرح ترافیک به صورتی بوده که شهروندان می‌توانند از چهارشنبه هر هفته برای هفته بعد طرح ترافیک رزرو کنند و تا ۶ صبح هر روز امکان حذف و کنسلی آن وجود دارد. اگر شهروندان به هر علتی طرح ترافیک خود را رزرو نکنند و وارد طرح شوند تا ساعت ۲۴ همان روز فرصت دارند رزرو لازم را انجام دهند، البته به شرطی که سقف رزورها در آن روز پر نشده باشد. پس بهترین شرایط، رزرو قبلی طرح ترافیک قبل از ورود به طرح ترافیک خواهد بود. رزروی شدن طرح ترافیک قبلاً به صورت عملیاتی و پایلوت در سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ انجام شده است و موضوع رزرو در سال ۱۳۹۹ سیاست جدیدی نیست.»

نرخ باسوادی به مرز ۹۶ درصد رسید

شاپور محمدزاده، رئیس سازمان نهضت سوادآموزی گفت: «قبل از انقلاب و در سال ۵۵ تعداد باسوادان در گروه سنی ۱۰ تا ۴۹ سال ۴۸/۴ درصد بود، یعنی از هر ۱۰۰ نفر ۴۸ نفر باسواد و ۵۲ نفر بی‌سواد بودند اما براساس آخرین آمار سرشماری سال ۹۵ این عدد به مرز ۹۴/۷ درصد رسید. در سال ۹۸ براساس آخرین سرشماری نرخ باسوادی در کشور به مرز ۹۶ درصد رسید که این عدد در برخی استان‌ها از ۹۶ درصد هم بیشتر شد. براساس سرشماری سال ۹۵ در بازه سنی ۱۰ تا ۴۹ سال، دومیلیون و ۶۰۰ هزار بی‌سواد داشتیم که حدود ۴۰۰ هزار نفر آنها را اتباع خارجی تشکیل می‌دادند. البته این سرشماری براساس خوداظهاری است که تلاش مان ریشه‌کنی بی‌سوادی در این گروه سنی است. اگر سازمان‌های مختلف همکاری‌های لازم را داشته باشند در آینده نزدیک در گروه سنی ۱۰ تا ۴۹ سال بی‌سوادی ریشه‌کن شده و در سرشماری سال ۱۴۰۰ وضعیت باسوادی نسبت به سال‌های قبل بهتر خواهد شد.»

آمادگی شهرداری تهران برای مقابله با کرونا در پایتخت

زهرا صدراعظم‌نوری، عضو کمیسیون سلامت و محیط‌زیست شورای شهر تهران گفت: «مدیریت شهری می‌تواند در زمینه اطلاع‌رسانی و آگاهی‌بخشی شهروندان اقدامات موثری را ایفا کند ولی باید توجه داشت در زمینه درمان متولی اصلی این موضوع وزارت بهداشت است. باید در کلینیک‌ها و فضاهای عمومی اطلاع‌رسانی کامل را در زمینه مقابله با ویروس کرونا انجام دهد تا پیشگیری‌های لازم صورت گیرد، چراکه در صورت ارتقای آگاهی مردم مقابله با این بیماری به صورت راحت‌تری انجام خواهد گرفت. شستن مداوم دست‌ها و رعایت بهداشت فردی همچنین دست‌نزدان و روبروسی نکردن از عوامل مهم پیشگیری از ویروس کرونا و بیماری‌های مشابه آن است. اگر وزارت بهداشت درخواستی داشته باشد قطعاً شهرداری آمادگی لازم برای همکاری در این زمینه را خواهد داشت. البته این مساله بودجه ویژه‌ای نیاز ندارد، چراکه بیشتر بحث آموزش مطرح است. با توجه به نزدیک شدن به نوروز اداره کل سلامت شهرداری برنامه‌های ویژه‌ای را خواهد داشت که ما هم از آن حمایت می‌کنیم.»

«فرهنگستان» گزارش می‌دهد

بلاتکلیفی پروژه‌های شهری از غرب تا شرق تهران



الهه قاسمی
روزنامه‌نگار

کافی است سری به خیابان‌ها و میادین مختلف شهر تهران بزنید تا پروژه‌های نیمه‌تمامی را در گوشه و اطراف شهر ببینید که همین‌طور به حال خود رها شده‌اند. زیرگذر استاد معین از همین دست پروژه‌ها بود که در هفته اخیر با حضور پیروز حناچی، شهردار و محسن هاشمی رئیس شورای شهر پایتخت و دیگر مسئولان مدیریت شهری به عرصه بهره‌برداری رسید. افتتاحیه‌ای که حاشیه‌اش بر متن غلبه داشت و صدای اعتراضات مردمی برای یک طرفه افتتاح شدن این زیرگذر حواشی مختلفی را به وجود آورد. اهالی می‌گفتند که از ابتدا قرار بود این مسیر به صورت دوطرفه افتتاح شود اما در حال حاضر عبور و مرور فقط از شمال به جنوب انجام می‌شود. جالب‌تر از همه اما پاسخ‌های شهردار و رئیس شورای شهر تهران به اعتراض‌های مردم بود؛ جایی که شهردار تهران در این جریان همه تقصیرها را به دوش مدیریت شهری سابق انداخت و تاکید کرد ما نقشی در طراحی این زیرگذر نداشتیم و اگر دست‌مان بود به گونه‌ای دیگر آن را افتتاح می‌کردیم و این پروژه در دوره قبلی کلید خورده است. از طرفی رئیس شورای شهر هم با تعجب از اعتراضات مردم اعلام کرد نخستین بار بود که چنین سبکی از اعتراض‌ها برای پروژه‌ها می‌بیند. در این شرایط اگر چه شاید برای مسئولان، اعتراض‌های مردمی تازگی دارد اما این دفعه اولی نیست که چنین اتفاقاتی می‌افتد و نمونه آن را در بلاتکلیفی پایانه جدید و قدیم شرق و کلاگی مردم از ترافیک شدید در محدوده سه‌راه تهرانپارس می‌بینیم.

اسکوت‌هم از ضایع نیست!

شاید مردم درباره همه موضوعات اعتراض نکنند اما مشکلات حمل‌ونقلی شهر تهران همچنان به‌فوت خود باقی است و مردم گله دارند. کافی است یک‌بار گذرزان به محدوده سه‌راه تهرانپارس بایفتد تا حجم بار ترافیکی این منطقه را احساس کنید؛ مسیری که عملاً از آزادی تا قبل از پایانه قدیم شرق کمتر از ۲۰ دقیقه زمان می‌گیرد اما عبور کردن از محدوده سه‌راه تهرانپارس حداقل ۳۰ تا ۴۰ دقیقه طول می‌کشد. برای آنها که هر روز این مسیر را طی می‌کنند، این معضل همیشه همچون غذایی است که امکان رهایی از آن وجود ندارد. براساس استانداردهای بین‌المللی معماری شهری، پایانه‌ها باید در حاشیه و خارج از شهرها تاسیس

بلاتکلیفی پایانه جدید شرق و مشکلات ادامه‌دار

پایانه جدید شرق، بیشتر به کپورت‌خانه‌ای شباهت دارد که به حال خود رها شده و کسی به فکر راه‌اندازی مجدد آن نیست. شاید تا همین چند سال پیش پایانه قدیم شرق چندین مساله‌ای برای مردم به همراه نداشت اما با افزایش جمعیت، مشکلات زیادی به این منطقه تحمیل شده که انتقال این پایانه به محل دیگر همواره از جمله درخواست‌های مردمی بوده و هست. با تعدد درخواست‌های مردمی زمینی نزدیک به ۳۰ هکتار در محدوده سرخه‌حصار برای احداث پایانه جدید پیش‌بینی شد تا شاید بتواند علاوه بر کاهش بار ترافیکی منطقه، مشکلات

اختلاف نظر درباره تغییر کاربری پایانه شرق

این مساله به حال خود رها شده بود تا اینکه یک ماهه نویم پیش افضین حبیب‌زاده، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران از پیشنهاد شفاهی شهرداری برای تغییر کاربری پایانه شرق به یک مرکز فرهنگی و تفریحی خبر داد و ضمن تأیید آن در گفت‌وگو با «فرهنگستان» اعلام کرد این مساله در حد پیشنهاد شفاهی است. از اینجا بود که بحث و بررسی‌ها در این رابطه آغاز شد و حتی بازدید شهردار و رئیس شورای شهر تهران از هم از این محدوده در پی داشت. موضوعی که در ابتدا هیچ‌کس از جزئیات آن اطلاع چندانی در اختیار نداشت و در ادامه زهرا نژادبهرام و علی اعطا، و عضو شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهنگستان» حل این مساله را منوط به برگزاری جلسات کارشناسی دانستند. در نهایت اما

هنوز زه جمع‌بندی نرسیده‌ایم

با وجود این همچنان اختلاف‌نظرها در این باره وجود دارد و هنوز جمع‌بندی در این خصوص صورت نگرفته است. یوسف حجت، معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران درباره آخرین تصمیم‌گیری درباره پایانه شرق به وجود اختلاف نظر درباره کاربری پایانه شرق اشاره کرد و گفت: «من هنوز به جمع‌بندی مشخصی در این زمینه نرسیده‌ام. در این زمینه اختلاف نظر وجود دارد، عده‌ای تنها موافق فعال شدن کاربری فرهنگی یا کاربری حمل‌ونقل در پایانه جدید هستند و برخی معتقدند تلفیقی از این دو کاربری می‌تواند در این مجموعه مفید باشد اما هنوز تصمیم قطعی در این حوزه نگرفته‌ایم. فضای این پایانه

احداث پایانه جدید در دوران کرباسچی کلید خورد

با وجود این نظر مسئولان قبلی شهرداری حرف دیگری است و آنها هم معتقدند طرح احداث ایسن پایانه از دوره‌های قبلی شهرداری و از زمان غلامحسین کرباسچی کلید خورده است. سیدجعفر تشکری هاشمی، معاون اسبق حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری به برنامه‌ریزی انجام‌شده در دوره‌های گذشته درباره پایانه شرق اشاره کرد و به «فرهنگستان» گفت: «قدمت مطالعات پژوهشی، آمایش سرزمینی و برنامه‌ریزی‌ها درباره ایجاد پایانه جدید شرق به ۳۰ سال پیش برمی‌گردد که تاکنون باید این پایانه راه‌اندازی می‌شد اما این موضوع مورد غفلت واقع شد و اقدام عملی در این حوزه انجام نشد. اولین مصوبه‌ها درباره پایانه جدید شرق به دوره کرباسچی برمی‌گردد که شرکت مشاور آبان را به کارگیری کرده بودند و حتی من به خاطر دارم همان چند سال

تغییر کاربری پایانه جدید شرق تغییر یک تا بلونیست

قناعتی، از اعضای سابق شورای شهر تهران به «فرهنگستان» گفت: «جانمایی تریمینال‌های طرح براساس آمایش سرزمینی، معمولاً در حاشیه یا خارج از شهر قرار می‌گیرد. مراجعات به این تریمینال‌ها زیاد است و عملاً نباید خود این تریمینال منبعی برای تولید آلودگی هوا باشند. در کنار اینکه فضاهای فرهنگی باید در دسترس مردم قرار گیرند. اساساً طرح سرای محله به این دلیل بود که به مراکز فرهنگی دسترسی داشته باشند؛ بعد جطور امکان دارد تریمینالی که برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک در حاشیه تهران احداث شده را تبدیل به یک مجموعه فرهنگی کنیم و بعد در فضای پایانه با مشکلات حمل‌ونقلی بسیاری

شوند اما تصمیمات مقطعی برای مسائل مختلف در کلانشهری همچون تهران موجب شده در گوشه‌گوشه این شهر با مشکلات مختلفی درگیر باشیم. مشکلات ترافیکی‌ای که سال‌هاست نمونه‌اش در منطقه ۴ وجود دارد و تمامی ساکنان محدوده سه‌راه تهرانپارس برای رفت و آمد خود دچار آن هستند. در سال‌های گذشته تمهیدات گسترده‌ای اندیشیده شد ولی با گذشت دوسال ونیم از حضور مدیریت جدید شهری در تهران همچنان کاری در این زمینه نشده و مشکلات حمل‌ونقلی بسیاری برای تهران پابرجاست. نه تنها خط مترویی به تهران افزوده نشده بلکه با گران شدن بلیت‌ها بر حجم مسافران استفاده‌کننده از وسایل حمل‌ونقل عمومی افزوده شده است. تنها اقدام موثر مدیریت شهری در این دوره تمرکز

شوند اما تصمیمات مقطعی برای مسائل مختلف در کلانشهری همچون تهران موجب شده در گوشه‌گوشه این شهر با مشکلات مختلفی درگیر باشیم. مشکلات ترافیکی‌ای که سال‌هاست نمونه‌اش در منطقه ۴ وجود دارد و تمامی ساکنان محدوده سه‌راه تهرانپارس برای رفت و آمد خود دچار آن هستند. در سال‌های گذشته تمهیدات گسترده‌ای اندیشیده شد ولی با گذشت دوسال ونیم از حضور مدیریت جدید شهری در تهران همچنان کاری در این زمینه نشده و مشکلات حمل‌ونقلی بسیاری برای تهران پابرجاست. نه تنها خط مترویی به تهران افزوده نشده بلکه با گران شدن بلیت‌ها بر حجم مسافران استفاده‌کننده از وسایل حمل‌ونقل عمومی افزوده شده است. تنها اقدام موثر مدیریت شهری در این دوره تمرکز

جدید در شرق تهران است که پناهگاه کبوتران شده است. به دلیل توقف پروژه اکنون استهلاک تاسیسات را شاهد هستیم و این در حالی است که ۳۰ میلیارد تومان بودجه برای این پروژه در سال ۹۷ اختصاص داده شده است. ما با وضع نامناسب آلودگی هوا در شرق تهران روبه‌رو هستیم. این پروژه‌ها دوستاندار محیط‌زیست هستند و توقف آنها، علاوه بر خسارتی که به اقتصاد شهری وارد می‌کند، ما را از فواید محیط‌زیستی آن محروم می‌کند.» اعتراضی که در نهایت با مخالفت پورسیدآقای، معاون سابق حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران روبه‌رو شد و او عملاً اعلام کرد اعتقادی به خروج پایانه‌ها به خارج از شهر تهران ندارد و در نتیجه کاری در این خصوص انجام نشد.

حمل‌ونقلی را هم کم کند. پایانه‌ای که قرار بود نخستین پایانه هوشمند تهران نام گیرد و در همین راستا با اتمام مطالعات پژوهشی، اعتبارات بسیاری به این منطقه اختصاص یافت. با وجود این پایانه جدید شرق چندان خوش شانس نبود و اگر چه دوبار زمان مختلف برای افتتاح آن پیشنهاد شد اما هر بار به دلیلی صورت نگرفت و با آغاز دوره مدیریت جدید شهری به حال خود رها شد؛ بلاتکلیفی‌ای که مورد انتقاد خود اعضای شورای شهر فعلی هم بود. آرش میلانی، عضو کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران سال گذشته نسبت به بلاتکلیف ماندن این پروژه اعتراض کرده و گفته بود: «در تهران هم با چند پرندگان و هم تریمینال پرندگان داریم. تریمینال پرندگان، همان تریمینال

می‌توان خط مترو این محدوده را تکمیل کرد و تلفیقی از کارهای فرهنگی و حمل‌ونقلی می‌تواند در این پایانه محقق شود. در عین حال رحمان زاده، شهردار منطقه ۱۳ اعتقاد دارد سرمایه‌گذاران در صورتی در این منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند که پایانه جدید شرق، کاربری حمل‌ونقلی نداشته باشد. مساله‌ای که حق شناس، رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر هم با آن موافق است و با یک پله جلوتر معتقد است این تریمینال‌ها ربطی به شهرداری ندارند و به لحاظ حقوقی برعهده وزارت راه هستند و بهتر است فضای تریمینال جدید را به ایده‌های شهر خلاص تبدیل کنیم. با این وجود مصطفی کاظمی، مدیرکل دفتر شهردار تهران باطراحی این منطقه را نیازمند هزارمیلیارد تومان می‌داند که این هم هزینه‌گزافی در اوضاع تحریم است و نباید چنین بار مالی‌ای به دوش پایتخت‌نشینان تحمیل شود.

با گذشت یک‌ماه و نیم از برگزاری جلسات مختلف در این رابطه به نظر می‌رسد همچنان اختلاف بر سر تغییر کاربری این پایانه وجود دارد. موضوعی که به گفته صوری، معاون فنی عمرانی شهرداری تهران هزینه‌های بالایی برای سهولت دسترسی مردم به این پایانه می‌طلبد و بهتر است به یک مرکز تفریحی توریستی تبدیل شود. ادله صوری دلیلی این است که این تریمینال هشت کیلومتر با سیستم بی‌آرتی فاصله دارد و برای اتصال این پایانه به مترو نیز باید ۴/۴ کیلومتر مترو احداث شود، در حالی که اعتبار موردنیاز برای تکمیل این پروژه هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است که اگر این رقم را به ۱۷۰ اتوبوس فعال در تریمینال تقسیم کنیم، در آن صورت شهرداری تهران باید برای هر اتوبوس حدود ۴۴ میلیارد تومان هزینه کند و چنین هزینه‌های بسیار بالاست. البته نظر محسن هاشمی، رئیس شورای شهر کمی متفاوت است و با کمتر از ۴۰۰ میلیارد تومان

این تاکسی‌ها در داخل تریمینال فعال هستند اما این تاکسی‌ها در آینده بعید است به سمت تریمینال جدید بروند، چراکه دسترسی مردم به تریمینال جدید خیلی راحت نیست و ممکن است همچنان ترجیح دهند در اطراف محدوده پایانه قدیم فعال باشند. البته تمامی این موارد پیش‌بینی‌هایی است که در این حوزه وجود دارد و به صراحت نمی‌توان گفت جابه‌جا شدن به نفع مردم است یا خیر، در عین اینکه امکان کاهش تعداد مسافران هم با این جابه‌جایی وجود دارد. البته این مساله کاملاً فرایبخشی است و در کنار معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، معاونت عمرانی شهرداری تهران و دیگر بخش‌ها نیز درگیر هستند و هنوز هیچ برآوردی از این مساله نداریم که چه زمانی این مساله به سرانجام برسد.»

شرق را به تریمینال آزادی وصل کنند تا دسترسی به مرکز شهر فراهم شود. هزینه‌های بسیاری در این منطقه شد و با توجه به اینکه تریمینال قدیم هم در معرض تعریض بزرگراهی قرار گرفته، بخش‌های بسیاری از آن از بین رفته و بخش‌های کمی باقی مانده است. روزانه چندصد دستگاه اتوبوس در منطقه پایانه قدیمی عبور و مرور دارند که این مساله مشکلات ترافیکی و همچنین مشکلات آلاینده‌ها را به این منطقه تحمیل می‌کند. محل پایانه قدیم برای عبور مسافران شمال کشور در شأن مسافران نیست و امیدواریم پایانه جدید شرق به‌زودی مورد استفاده قرار گیرد. قطعاً جابه‌جایی این پایانه به محل جدید می‌تواند از میزان ترافیک منطقه فعلی بکاهد. ضمن اینکه احداث فرهنگسراها و مراکز فرهنگی معمولاً در مناطق پرتراکم مسکونی صورت می‌گیرد و عملاً طراحی جدید پایانه شرق مناسب مرکز فرهنگی نیست و جذابیتی را برای منطقه نخواهد داشت.»

است که اگر دسترسی آسان مردم به پایانه جدید شرق برای راه‌اندازی تریمینال محل اختلاف واقع شده، عملاً همین مشکل در زمینه تاسیس مرکز فرهنگی هم وجود دارد و این موضوعی نیست که با تغییر کاربری حل شود. تا جایی که اطلاع دارم تا زمانی که ما در شهرداری بودیم نزدیک به ۳۰ تا ۴۰ میلیارد برای این پایانه هزینه شد. اگر دوستان قبل بودند تمامی این پایانه‌ها راه‌اندازی شده بود اما دوستان جدید در بحث عمرانی‌ها کند هستند و وقت کمی برای این مسائل گذاشته‌اند که این مشکل بزرگی است. جابه‌جایی این پایانه می‌تواند ۸۰ درصد از حجم بار ترافیکی این منطقه و آلودگی آلاینده‌ها در منطقه پایانه قدیم شرق بکاهد.» در این شرایط باید منتظر ماند و دید تا در نهایت سرنوشت پایانه جدید و قدیم شرق چگونه رقم خواهد خورد؟

روبه‌رو شویم. با توجه به دسترسی‌هایی که به شرق تهران ایجاد شد، سه اتوبان بابایی، همت و یاسینی در مسیر تریمینال را احداث کردیم تا خودروها بتوانند از آن استفاده کنند. البته این مساله اکنون در حد طرح یکی از شهرداران منطقه است ولی به هر صورت احداث پایانه جدید شرق یک کار کارشناسی شده در بحث حمل‌ونقل و ترافیک بود و در لحاظ مختلف این امکانات جانمایی شده است و امیدوارم دوستان توجه داشته باشند تا هزینه مجددی به شهر تحمیل نشود. از طرفی شکل هندسی این پایانه برای تریمینال تعبیه شده و مجموعه فرهنگی پلان خاص خودش را دارد. تغییر کاربری این پایانه تنها با تغییر یک تابلو صورت نمی‌گیرد و اگر بخواهند کاربری این مرکز را فرهنگی کنند، خود این مساله نیازمند هزینه‌های گزافی است. مساله‌ای که در اینجا وجود دارد این