



### دود ترک فعل در چشم نهرانی ها

همشهری زوایای مختلف ترک فعل در مدیریت شهری پنجم را بررسی کرد

۱۸



### ترک فعل های دوره حناچی از نگاه پنجمی ها

اعضای شورای شهر تهران در دوره پنجم، از کم کاری های شهردارشان می گویند

۲۰

# همیشه تهران



همشهری دلایل عقب ماندگی تهران را بررسی می کند

## قفل چند ساله تهران باز شد

تأیید بر آن می زنند. با شعار انسان محوری بر سر کار آمدند اما ۴ سال تهران را قفل کردند. عدم اجرای پروژه های بزرگ مقیاس، عدم توسعه حمل و نقل عمومی، بی توجهی به نوسازی و بهسازی بافت فرسوده و ... تنها گوشه های از ترک

- الزامات دیکنه شده**: گاهی مواقع ترک فعل در سایه الزامات دیکنه شده صورت می گیرد. به عنوان نمونه در برخی از مصوبات کمیسیون ماده ۵ اعلام کرده اند ساختمان های بالای ۱۱ طبقه باید به شورا بروند و این تصمیم دلخواهی گرفته شده تا تهران را قفل کنند و مردم را به خاک سیاه بینشانند
- تغییر طرح تفصیلی**: کسانی که نگاه انقباضی خود را به تهران تحمیل کردند و طرح تفصیلی پایتخت را تغییر دادند، آنها حق چنین کاری نداشتند و فراتر از قانون و با سیاسی بازی عمل کردند. ما اگر به طرح تفصیلی سال ۹۱ عمل کنیم باید کمیسیون ماده ۵، تعطیل شود.
- بدهکاران مدعی شده اند**: می گفتند باید معتمدان را رها کنیم تا بمیرند. این نگاه انسانی است؟ هنر نداشتند مشکل ترافیک و آلودگی را برطرف کنند و فشار آوردند تا شهرا فرسوده کنند. دستگاه ها باید سراغ این افراد بروند اما حالا کسانی که بدهکارند، مدعی شده اند.
- رفاه مردم اولویت نداشت**: تغییر وضعیت پادگان جی، ۰۶ جنگ افزار سازی و دوشان تپه در کمیسیون ماده ۵ پیگیری شد. در ادوار گذشته عده ای با علاقه به رفاه مردم نداشتند یا علاقه نداشتند مردم در ایمنی باشند یا علاقه ندارند دور های موفق عمل کنند.
- پایانی برای زجر مردم**: بافت چیذر، فرحزاد، دهونک، حصارک، اسلام آباد و محله هایی که مردم سالیان سال رنج می بردند. در واقع برخی عادت دارند مردم را آزار دهند و کسی را تدبیر نمی کرد و اسم این رویکرد به تنهایی می گذاشتند. مشکلات این بافت ها پیگیری شد و به نتیجه رسید.
- ترافیک در کمیسیون ماده ۵**: با نگاه گران سازی شهر تهران و ایجاد مهاجرت معکوس، به طرح تفصیلی قید زدند و دنبال کار کردند که محدودیت هایی با این قیود ایجاد شود. در دوره گذشته این محدودیت ها را اعمال کردند، از سال ۹۸ به بعد ترافیک پشت کمیسیون ماده ۵ افزایش پیدا کرد.

### از عقب افتادگی اورهال تا تعلل ۶ساله برای ۳۰۰واگن چینی

مترویی تهران در گیر مشکلات و چالش های ناشی از کم کاری ها و ترک فعل های گذشته است

- نوسازی ناوگان مترو**: در دولت های یازدهم و دوازدهم و همچنین دوره پنجم مدیریت شهری، گام مهم و مؤثری برای نوسازی و توسعه ناوگان مترو برداشته نشد تا امروز این ناوگان با مشکلات و کمبودهای اساسی دست و پنجه نرم کند و تا زمانی که این کمیودهای به جا مانده بر طرف نشود، مشکلاتی نظیر شلوغی یا خرابی هایی مترو، به صورت قطعی و جدی بر طرف نخواهد شد. برای جبران کم کاری ها و ترک فعل های صورت گرفته، در دوره ششم مدیریت شهری، توسعه حمل و نقل ریلی پایتخت به پروژه در سال ۱۴۰۲ به شکل ویژه مورد توجه قرار گرفته است.
- معطل ماندن قرارداد ۳۰۰ واگن چینی از سال ۹۶**: سال ۹۶ تفاهمنامه ای با یک شرکت چینی برای واردات ۳۰۰ دستگاه واگن منعقد شد، اما دولت وقت، ۱۵ درصد مبلغ پیش پرداخت را تأمین نکرد تا قرارداد منعقد شده به جریان بیفتد. در دوره جدید مدیریت شهری، مقدمات پیش پرداخت این قرارداد با پیگیری های شهرداری تهران در دولت سیزدهم فراهم و نهایی شده است، اما از زمان واریز پول حدود ۱۸ ماه (بمن ۱۴ ماه تا ۲ سال) طول می کشد تا نخستین واگن وارد کشور شود و همچنین دست کم ۳ سال زمان می برد تا تمام واگن ها وارد ناوگان متروی پایتخت شود.
- جبران عقب ماندگی سال های گذشته**: اورهال قطارها در سال گذشته، بالاتر از برنامه پیش بینی شده انجام شد و در سال ۱۴۰۲ نیز اورهال ۲۱۱ واگن در دستور کار قرار دارد. با توجه به نیاز متروی تهران به نقدینگی جهت انجام تعمیرات اساسی ناوگان، بخش عمده ای از بودجه امسال شرکت برای خرید قطعات یدکی و تعمیرات اساسی ناوگان در نظر گرفته شده و بودجه شرکت در ردیف اورهال ناوگان افزایش بیش از صد درصدی داشته است که امیدواریم با تخصیص نقدینگی از این محل بتوانیم بخشی از عقب افتادگی اورهال ناوگان را جبران کنیم.
- خدا حافظی با انبار های خالی**: مدیریت شهری ششم در ابتدا با انبار های خالی مترو روبه رو بود و بر همین اساس، اورهال مترو با مشکل مواجه شده بود. مدیر عامل متروی تهران مسعود درستی در این باره می گوید: در تلاش هستیم تا در این سال به موازات اورهال واگن ها، قراردادهای تولیدی هم فعال شود. ما در متروی تهران و حومه به عنوان نخستین بهره بردار مترو سعی می کنیم ارتباط با دانشگاه، تولید کنندگان و صنعتگران داخلی را افزایش دهیم تا اعتماد متروهای کلاس شهرهای دیگر را برای استفاده از تولیدات داخلی افزایش دهیم.
- چشم انداز ۲۰ ساله برای مترو**: در حال حاضر ۱۳۵ رام قطار شامل ۹۴۵ واگن فعال در شبکه متروی تهران (به جز خط ۵) وجود دارد و در صورت عملی شدن کامل قراردادهای تولید ۱۱۳ واگن در داخل کشور و واردات ۷۹۰ واگن از چین، ۹۰۳ واگن معادل ۱۲۶ رام قطار به ناوگان درون شهری متروی اضافه خواهد شد. با عملی شدن این قرارداد، ظرفیت قطارهای مترو پایتخت حدوداً ۲ برابر خواهد شد. بر اساس برنامه ریزی های انجام شده، در ۲۰ سال آینده تنها خطوط هفت گانه موجود تکمیل می شود، بلکه ۴ خط دیگر نیز به آن اضافه می شود.
- پیگیری قضایی**: بر اساس قانون در صورتی که ترک وظایف قانونی مسئولان و مسئولان و رؤسای دستگاه های اجرایی و افعال در انجام وظیفه و عدم نظارت بر کارکنان موجب تضییع حقوق عمومی یا اضرار امنیتی یا خسارت بر اموال عمومی یا منابع بیت المال یا حقوق اساسی ملت، مانند حق سلامت یا امنیت عمومی و دیگر حقوق مصرح در قانون اساسی شود یا مضرب به سلامت و امنیت مردم باشد، باید در اسرع وقت برای تعقیب موضوع، جمع آوری ادله و نظارت بر تحقیقات اقدام لازم به عمل آید و مراتب به مقام قضایی برای پیگیری اعلام شود.

نکته

### ترک فعل در حقوق

ترک فعل از اصطلاحات علم حقوق و به معنای چرمی است که بر اساس آن فرد از انجام وظیفه قانونی خود، خودداری کند. ترک فعل در قانون مجازات اسلامی به معنای امتناع از انجام تکلیفی است که موضوع حکم قانونگذار بوده است. بر اساس قانون، سازمان بازرسی کل کشور، دیوان عدالت اداری و دادستان ها مکلف هستند انجام ندادن وظایف قانونی مدیران و کارمندان را پیگیری کنند و کسانی را که کم کاری آنها، باعث پامال شدن حقوق مردم می شود را تحت پیگرد قرار دهند.



### ترک فعل در قانون

برای اجرای بندهای دوم و سوم اصل ۱۵۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران سیاست های کلی نظام، قانون تشکیل سازمان بازرسی کل کشور و وظیفه قانونی قوه قضاییه در حفظ حقوق عامه و نظارت بر حسن اجرای قوانین دستورالعملی از طرف رئیس قوه قضاییه صادر شده است. در این دستورالعمل آمده است احکام مقرر در مواد ۹۰ و ۹۱ قانون مدیریت خدمات کشوری، مصوب ۱۳۸۶ «مدیران و سرپرستان بلافضل در دستگاه های اجرایی را مسئول نظارت، کنترل و حفظ روابط سالم کارمندان از انجام وظایف محوله و موظف به رعایت قانون و اجتناب از هرگونه رفتار ناقض قانون اعم از فعل یا ترک فعل می داند.» در بخش دیگری از این دستورالعمل تأکید شده است که «ترک وظایف قانونی مدیران و افعال و سهل انگاری در اجرای قانون و عدم اعلام جرائم و تخلفات ارتکابی در حوزه تحت تصدی، موجب مسئولیت قانونی آنان است.»



### پیگیری قضایی

بر اساس قانون در صورتی که ترک وظایف قانونی مسئولان و مسئولان و رؤسای دستگاه های اجرایی و افعال در انجام وظیفه و عدم نظارت بر کارکنان موجب تضییع حقوق عمومی یا اضرار امنیتی یا خسارت بر اموال عمومی یا منابع بیت المال یا حقوق اساسی ملت، مانند حق سلامت یا امنیت عمومی و دیگر حقوق مصرح در قانون اساسی شود یا مضرب به سلامت و امنیت مردم باشد، باید در اسرع وقت برای تعقیب موضوع، جمع آوری ادله و نظارت بر تحقیقات اقدام لازم به عمل آید و مراتب به مقام قضایی برای پیگیری اعلام شود.

برویز سروری  
نایب رئیس شورای شهر تهران



### چرا تهران عقب افتاد؟

شهر موجودی زنده است و بنابراین تمامی اقدامات باید مبتنی بر استمرار حیات شهر باشد و منجر به گره گشایی و حل مشکلات و مسائل مردم شود. رسالت کمیسیون ماده ۵ دقیقاً همین است و قطعاً با اجرای طرح ها و تصمیمات این کمیسیون می توان حیات شهر را حفظ کرد، موضوعی که در گذشته کمتر به آن توجه شده و عقب ماندگی های شهر را رقم زده و از این رو، اقدامات صورت گرفته در کمیسیون برای برخی خوشایند نیست و دست به تخریب زده اند. رسیدگی به پرونده ها در این کمیسیون از ۱۸ ماه به ۲ ماه رسیده و با رویکرد مسئله محور سعی شده تا از طریق طرح های موضوعی و موضعی برخی از مخروبه ها که نتیجه تصمیمات سال های گذشته است را احیا کند. نمونه آن نفرآباد است که در گذشته مخروبه ای بیش نبود و امروز به قلب تپنده جنوب تهران تبدیل شده است. حال این پرسش مطرح می شود که وقتی از طریق این کمیسیون ظرفیت های آن می توان شهر را باز گشایی کرد، آیا روستا که این اقدامات را مذمت کرد؟

تعیین تکلیف و گره گشایی از خیابان های شوش، کرمان و قزوین صورت گرفته است که به دلیل تصمیمات نادرست دچار فرسودگی مطلق شده بودند و در نهایت با تلاش های مدیریت شهری و با استفاده از کمیسیون ماده ۵ مشکل ۵۰ ساله ساکنان این خیابان ها حل شده و اکنون می توانند خانه هایشان را بفروشند یا اقدام به ساخت و ساز کنند. مدیریت شهری با این کار در حال استیفای حقوق عامه است و شورا هم اجازه تخطی و خروج از چارچوب قانونی را نمی دهد. نگاه مسئله محور مدیریت شهری سبب جبران عقب ماندگی تهران شده است و امروز گزارش نشان می دهد که ساخت و ساز از مناطق شمالی به جنوب که اغلب بافت فرسوده هستند، منتقل شده است. عده ای عقب ماندگی تهران را نمی بینند اما تلاش شهرداری در کمیسیون ماده ۵ را به مثابه شهر فروشی و تراکم فروشی می دانند؛ در حالی که شهرداری به دنبال گره گشایی از شهر تهران است و لاغیر.

نگاه  
عباس شعبانی\*

### اینجا هیچ پروژه عمرانی ای غیر ضروری نیست!



تکاپوی کارگاه های عمرانی در شهر اگر چه گاه با مزاحمت های ترافیکی یا آلودگی صوتی همراه است اما نباید فراموش کرد ارتقای کیفیت زندگی و زیست پذیری بیشتر در گرو فعالیت همین کارگاه ها است. از این منظر نمی توان هیچ کارگاه عمرانی را به بهانه بهبود وضعیت بصری یا زیستی غیر ضروری نامید! درک مفهوم این گزاره برای آنان که تحولات عمرانی تهران را طی یک دهه اخیر دنبال کرده اند، هرگز دشوار نیست. شهردار تهران اخیراً از پل های گفت که طی دوره پیشین مدیریت شهری مدفون شده بود. واقعیت آن است که پل های تقاطع میدان فتح با دامنه بزرگراه یادگار امام (ره) که حالا دوباره از زیر خاک سربرآورده و در حال تکمیل هستند بخش کوچکی از مجموعه پروژه هایی که مدیران وقت، ضرورتی برای ادامه عملیات اجرایی آنها نیافتند.

شاخه غربی دامنه بزرگراه یادگار امام (ره)، تقاطع های چهارگانه غیر همسطح بزرگراه شهید باقری و تقاطع غیر همسطح بزرگراه آزادگان با خیابان شهید دستواره تعدادی از همین پروژه ها هستند. چنانچه ضرورت های عملکردی آنها برای تسهیل ترافیک، کاهش مصرف سوخت و از همه مهم تر کاهش زمان سفرهای درون شهری به درستی شناخته می شد، شاید امروز همانند پل تقاطع باقری - فرجام زیربار ترافیک بودند یا دست کم پیشرفت فیزیکی بالاتری داشتند. برای شهری که از نظر سازهای زیرساختی تقریباً در حال عبور از میانسالی است بازرسی و مقاوم سازی پل ها و سایر ابنیه فنی نیز از اهمیت بسزایی برخوردار است. دقیقاً همان روندهایی که طی دوره پنجم مدیریت شهری دچار رکود شده بود؛ حالا که پل های تقاطع میدان فتح دوباره رنگ آسمان را دیده اند، عملیات اجرای و کش آسفالت در فاز نخست آزادراه شهید شوشتری آغاز شده و پل های تقاطع بزرگراه شهید باقری یکی پس از دیگری تحویل شهروندان می شوند. مقاوم سازی و بهسازی لرنه های پل ها چه در بخش طراحی و چه در بخش اجرا جانی تازه گرفته است تا خاطر شهر از بیوسنگی شریان های ارتباطی پس از بحران های احتمالی جمع و جور باشد. حالا مدت ها هست که تهران هیچ کارگاه عمرانی غیر ضروری ندارد چرا که مدیران آن در یافته اند آینده بهتر شهر به عملکرد تمام آنها نیاز دارد.

\*سرپرست معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران