یادداشت

ابوالفضل قناعتی؛ عضو شورای چهارم شهر تهران

ترک فعل باید پیگیری قانونی شود

به ترک فعل باید از ۲زاویه نگاه کرد؛ اول اینکه باید ببینیم در خصوص فعلی که باید انجام می‌شد، مصوبه‌ای وجود داشته است یا خیر؟ مثلا شورا براساس برنامه ۵ساله موضوعی را تصویب کرده است یا شهرداری لایحه‌ای به شورا فرستاده و شورا آن را برای اجرا تأیید کرده است؟ در این صورت باز هم ۲ حالت به وجود می‌آید. یکی اینکه برنامه به مرحله اجرا رسیده اما تأمین بودجه نشده است که می‌گویند به‌دلیل اینکه درآمد شهرداری در بخشی محقق نشده و به‌دلیل کمبود بودجه اولویت‌ها بازنگری شده است و براساس اینکه چه مسائلی اهمیت و اولویت بیشتری پیدا کرده‌اند، بودجه موجود در محل دیگری صرف شده است. اما حالت دیگر این است که مصوبه وجود داشته و بودجه هم تأمین شده اما کاری انجام نگرفته. این باید در بخش نظارتی شورای فعلی بررسی شود. باید جزئیات برنامه ۵ساله پایش شود که در محدوده زمانی مشخص، مصوبات کتابچه بودجه که در شورا هم به تصویب رسیده بود، چقدر پیشرفت داشته است. در حوزه حمل‌ونقل می‌توان گفت عقب‌ماندگی‌هایی به‌وجود آمده است و بخش مهم آن را می‌توان در اتوبوسرانی دید. در شورای پنجم این موضوع را بارها مطرح کردند که باید کسری اتوبوس‌های تهران تأمین شود. باید دید که این موضوع در متن بودجه به چه شکلی و با چه جزئیاتی آمده است و آن را با اقدامات انجام شده تطبیق داد. اکنون در شورای ششم هم این موضوع مطرح شده است که در زمینه ناوگان اتوبوسرانی کمبود شدیدی وجود دارد. زمانی که ما شورای چهارم را تحویل دادیم، چیزی حدود ۲هزار دستگاه اتوبوس در تهران فعال بود و در حال حاضر گفته می‌شود که تنها ۵۰۰تااتوبوس موجود است و بخش عملیاتی آن به ۱۵۰۰دستگاه کاهش پیدا کرده است؛ در حالی که برای شهر تهران به ۹هزار اتوبوس نیاز داریم. در صدر اعضای شورا گفته می‌شد که باید مشکل اتوبوسرانی رفع شود اما باید دید این شعار در قالب مصوبه و بندهای بودجه درآمده بود یا خیر و براساس آن ترک فعل را ارزیابی کرد. ممکن است فردی از شورا درباره ناوگان اتوبوسرانی و فرد دیگری درباره ایستگاه‌های مترو گفته باشد اما فقط زمانی می‌توان آن را از جنبه ترک فعل ارزیابی کرد که بودجه را بازخوانی کنیم. در شورای چهارم حدود ۴۰– ۳۰ایستگاه از خطوط ۶ و ۷ باقی مانده بود که باید تکمیل می‌شد.

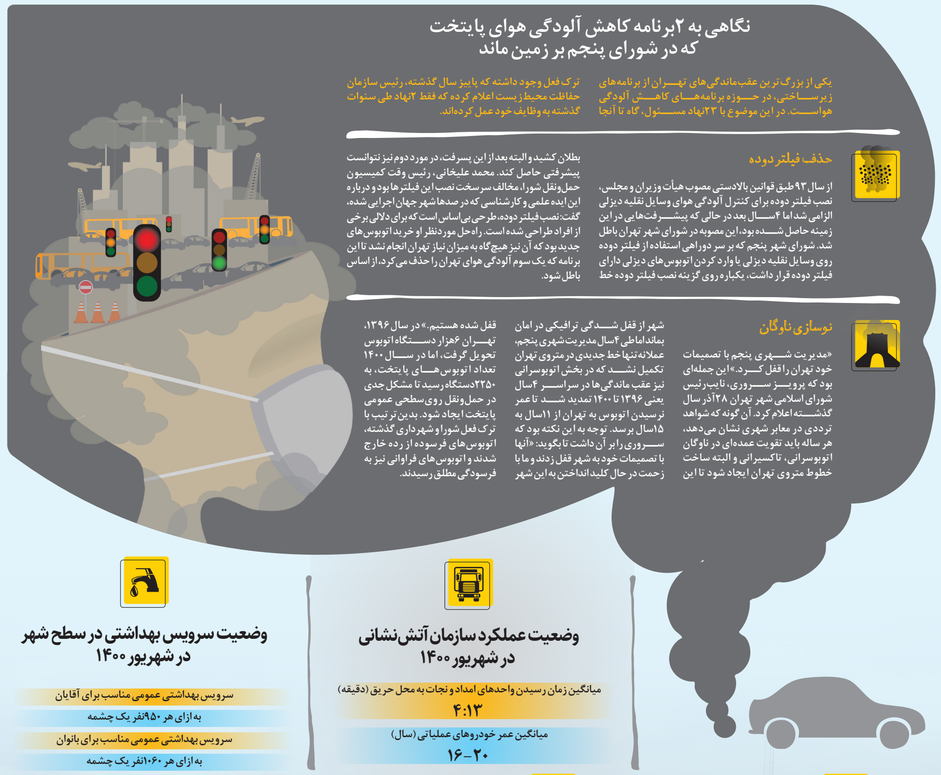
اگر در زمان کار یک دوره مدیریت شهری بر ترک فعل مسئولان شهرداری نظارت نشده باشد، نشانه کوتاهی شورای شهر همان دوره است؛ زیرا شورا بر عملکرد شهرداری در برنامه و اجرا نظارت رسمی دارد. شهرداری لایحه، محل تامین هزینه و برنامه اجرایی را به شورا می‌آورد و شورا آن را تصویب می‌کند. به همین دلیل است که شورا می‌تواند تمام بندها و تبصره‌های بودجه را به‌ترتیب و دقت – که به کد– بررسی کند. در مرحله اول شورای شهر همان دوره باید این کار را انجام دهد اما اگر به هر دلیلی این نظارت انجام نشود یا به‌صورت کامل انجام نگیرد، شورای شهر بعدی می‌تواند باز هم بودجه را بررسی کند. بعضی از شوراها به‌دلیل اینکه جریان سیاسی مشخصی در شهرداری حاکم است از نظارت کامل اغماض می‌کنند و زیاد پیگیر نیستند یا از کنار مواردی می‌گذرند تا از نظر سیاسی آسیب نبینند. این اتفاق باعث نمی‌شود که شورای دوره بعدی وظیفه‌ای نداشته باشد. شورای بعدی باید این موارد را پیگیری و اعلام کند. راهکار قانونی برای رسیدگی به این موارد، کاملا فراهم است. مثلا برنامه ۵ساله و لایحه بودجه به شکلی بوده و پیشرفت فیزیکی و ریالی یک پروژه شکل دیگری را نشان می‌دهد. اگر هم اعتباری در محل خود هزینه نشده است باید فهمید که بودجه در کجا و چطور صرف شده است.

شورای شهر می‌تواند تخلفات دوره پیشین را شناسایی کند و با ذکر مستندات و مدارک به سازمان بازرسی کشور و نهادهای ناظر ارجاع دهد. سازمان بازرسی نیز این پرونده‌ها را به نهاد قضایی ارجاع می‌دهد و مطابق قانون با عوامل اجرایی که ترک فعل انجام داده باشند برخورد می‌شود. وقتی در مجلس شورای اسلامی می‌توان چنین کاری را درباره دولت فعلی و دولت قبلی انجام داد، در شورای شهر هم چنین اقدامی ممکن و قانونی است.

مثلا مقرر بوده که هزار میلیارد تومان برای تجهیز ایستگاه مترو صرف شود اما برای کار دیگری صرف شده که نه فقط درباره مترو بلکه اساسا ماموریت ترافیکی نبوده است. این موضوع را هم رئیس شورا و هم عضو شورا می‌تواند طی نامه‌ای به سازمان بازرسی اطلاع دهد. سازمان بازرسی، هر فردی را که چنین کاری انجام داده باشد، به قوه قضاییه معرفی خواهد کرد.

دود ترک فعل در چشم تهرانی ها

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



نگاهی به ۲برنامه کاهش آلودگی هوای پایتخت که در شورای پنجم بر زمین ماند

یکی از بزرگ‌ترین عقب‌ماندگی‌های تهران از برنامه‌های زیرساختی، در حوزه برنامه‌های کاهش آلودگی هواست. در این موضوع با ۲۳نهاد مسئول، گاه تا آنجا ترک فعل وجود داشته که پایتز سال گذشته، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست اعلام کرده که فقط ۲نهاد طی سنوات گذشته به وظایف خود عمل کرده‌اند.

حذف فیلتر دوده

از سال ۹۳ طبق قوانین بالادستی مصوب هیأت‌وزیران و مجلس، نصب فیلتر دوده برای کنترل آلودگی هوای وسایل نقلیه دیزلی الزامی شد اما ۴سال بعد در حالی که پیشرفت‌هایی در این زمینه حاصل شده بود، این مصوبه در شورای شهر تهران باطل شد. شورای شهر پنجم که بر سر دوراهی استفاده از فیلتر دوده روی وسایل نقلیه دیزلی یا وارد کردن اتوبوس‌های دیزلی دارای فیلتر دوده قرار داشت، یکباره روی گزینه نصب فیلتر دوده خط بطلان کشید و البته بعد از این پسرفت، در مورد دوم نیز نتوانست پیشرفتی حاصل کند. محمد علیخانی، رئیس وقت کمیسیون حمل‌ونقل شورا، مخالف سرسخت نصب این فیلتر‌ها بود و درباره این ایده علمی و کارشناسی که در صدها شهر جهان اجرایی شده، گفت: نصب فیلتر دوده، طرحی بی‌اساس است که برای دلالی برخی از افراد طراحی شده است. راه حل مورد نظر او خرید اتوبوس‌های جدید بود که آن نیز هیچ گاه به میزان نیاز تهران انجام نشد. تا این برنامه که یک سوم آلودگی هوای تهران را حذف می‌کرد، از اساس باطل شود.

نوسازی ناوگان

«مدیریت شهری پنجم با تصمیمات خود تهران را قفل کرد.» این جمله‌ای بود که پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای اسلامی شهر تهران ۲۸آذر سال گذشته اعلام کرد. آن گونه که شواهد تردیدی در معابر شهری نشان می‌دهد، هر ساله باید تقویت عمده‌ای در ناوگان اتوبوسرانی، تاکسیرانی و البته ساخت خطوط مترویی تهران ایجاد شود تا این شهر از قفل شدگی ترافیکی در امان بماند اما طی ۴سال مدیریت شهری پنجم، عملا نه تنها خط جدیدی در مترویی تهران تکمیل نشد که در بخش اتوبوسرانی نیز عقب‌ماندگی‌ها در سراسر ۴سال یعنی ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ تعدد بد شد تا عمر نرسیدن اتوبوس به تهران از ۱۱سال به ۱۵سال برسد. توجه به این نکته بود که سروری را بر آن داشت تا بگوید: «آنها با تصمیمات خود به شهر قفل زدند و ما با زحمت در حال کلید انداختن به این شهر قفل شده هستیم.» در سال ۱۳۹۶، تهران ۶هزار دستگاه اتوبوس تحویل گرفت، اما در سال ۱۴۰۰ تعداد اتوبوس‌های پایتخت، به ۲۲۵۰دستگاه رسید تا مشکل جدی در حمل‌ونقل روی سطحی عمومی یا بنخست ایجاد شود. بدین ترتیب با ترک فعل شورا و شهرداری گذشته، اتوبوس‌های فرسوده از رده خارج شدند و اتوبوس‌های فراوانی نیز به فرسودگی مطلق رسیدند.

وضعیت عملکرد سازمان آتش‌نشانی در شهریور ۱۴۰۰

میانگین زمان رسیدن واحدهای امداد و نجات به محل حریق (دقیقه)
۴:۱۳

میانگین عمر خودروهای عملیاتی (سال)
۱۶–۲۰

وضعیت سرویس بهداشتی در سطح شهر در شهریور ۱۴۰۰

سرویس بهداشتی عمومی مناسب برای آقایان
به ازای هر ۹۵۰نفر یک چشمه

سرویس بهداشتی عمومی مناسب برای بانوان
به ازای هر ۱۰۶۰نفر یک چشمه

میانگین زمان صدور پروانه در شهریور ۱۴۰۰

پروانه‌های ساختمانی
۳۶۵روز

گواهی‌های ساختمانی
۱۵۵

میانگین پیشرفت پروژه‌های شاخص در شهریور ۱۴۰۰

بزرگراه‌های متقاطع
۶پروژه
۶۴درصد

سوله بحران
۸پروژه
۸۱درصد

میدانگاه
۳پروژه
۱۷درصد

پارکینگ
۳پروژه
۶۶درصد

آب‌های سطحی
۷پروژه
۶۵درصد

سایر
۱۳پروژه
۴۴درصد

ترک فعل در قبال حریم شهر تهران

یکی از موارد ترک فعل حریم تهران به ساخت ویلاهای لوکس در حریم منطقه یک مربوط است

یکی از بزرگ‌ترین عرصه‌های زمین مانده در دوره گذشته مدیریت شهری، موضوع حریم و عقب‌ماندگی‌هایی است که در فاصله آن سال‌ها بر تهران گذشته است. بررسی ترک فعل سازمان‌ها و نهادها در انجام وظایف قانونی خود در قبال حریم شهر تهران نشان می‌دهد در شرق شهر، این موضوع بیش از همه در حریم مناطق ۴ و ۱۳ نمود دارد که از جمله حساس‌ترین حریم‌های شهر تهران است. پیشگیری از تصرفات غیرقانونی، جلوگیری از تفکیک اراضی توسط افراد سودجو و ممانعت از ساخت و سازهای غیرمجاز در محدوده حریم، نیازمند نظارت مستمر و دائمی است و همراهی سازمان بازرسی کل کشور با شهرداری تهران در جریان نظارت و بازدیدها از این محدوده، حاکی از این است که موضوع صیانت از حریم شهر در کانون توجه مسئولان عالی رتبه دستگاه‌های نظارتی و قضایی قرار گرفته است. البته ورود جدی دستگاه‌های قضایی و نظارتی به موضوع حریم می‌تواند پایانی بر بی‌تفاوتی‌ها و بی‌توجهی‌های دستگاه‌های مرتبط با این مسئله باشد و تداوم این روند موجب افزایش مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی همه دستگاه‌های مسئول در موضوع حریم می‌شود. از تابستان سال گذشته بررسی ترک فعل سازمان‌ها و نهادهای مربوطه در انجام وظایف و تکالیف قانونی خود در قبال حریم آغاز شده و سازمان بازرسی کل کشور، شورای شهر و شهرداری تهران، مسئله حریم را در کانون توجه، سیاست‌ها و برنامه‌های خود قرار داده‌اند و این رویکرد سازنده و مثبت نتایج خوبی را در صیانت و حفاظت از حریم شهر تهران دربی خواهد داشت. پرونده دیگر درباره مسائل ترک فعل حریم تهران به ساخت ویلاهای لاکچری بازمی‌گردد. در دوره قبلی مدیریت شهری تخلفات گسترده در حوزه حریم در منطقه یک رخ داد. این منطقه به علت افزایش چند برابری قیمت زمین و ملک بستر سودجویی‌های فراوانی شده که باید با آن برخورد قوری صورت می‌گرفته اما ترک فعل در آن زمان موجب شد برخی از آنها برای مدیریت فعلی شهر مشکل‌ساز شوند.

وضعیت بدهی‌های شهرداری تهران در شهریور ۱۴۰۰ (میلیارد ریال)

مانده بدهی مناطق
۷۲۳۷۹

مانده بدهی سازمان‌ها و شرکت‌ها
۶۱۷۱۳

جمع مانده بدهی مناطق، سازمان‌ها و شرکت‌ها
۱۳۴۰۹۲

مانده بدهی به بانک‌ها و تسهیلات
۵۶۰۶۱۰

اوراق مشارکت
۳۷۱۱۰

جمع بدهی‌های مالی
۷۳۱۸۱۲

مانده بدهی بابت احکام و پرونده‌های قضایی (قطعی)
۶۲۸۸

مانده بدهی بابت احکام و پرونده‌های قضایی (غیر قطعی)
۱۱۹۶۶

جمع کل اقلام بدهی
۷۵۰۰۶۶

وضعیت مطالبات شهرداری تهران در شهریورماه ۱۴۰۰ (میلیارد ریال)

مطالبات از دولت در چارچوب قوانین مصوب
۷۵۸۰۹

مطالبات از دستگاه‌های دولتی بابت عوارض پایدار (چهار آیتم و حفاری)
۳۴۲۹۵

مطالبات از دستگاه‌های دولتی بابت عوارض شهرسازی
۱۷۴۷۳۲

مطالبات از شهروندان بابت عوارض معوقه
۴۷۸۲۴

مانده مطالبات بابت آرای ریالی کمیسیون ماده ۱۰۰
۸۵۶۹۷

جمع کل مطالبات شهرداری تهران
۴۲۱۳۵۷

وضعیت پل‌های عابر مکانیزه سطح شهر در شهریور ۱۴۰۰

تعداد پل‌ها
۱۲۱

یونیت‌های پله برقی
۵۰۲

یونیت‌های پله برقی فعال و غیرایمن
۳۸۲

یونیت‌های پله برقی فعال و ایمن
۵۴

یونیت‌های پله برقی غیرفعال
۶۶

درآمد پایدار شهرداری در شهریور ۱۴۰۰

کل درآمد پایدار محقق شده
۳۸۱۴۷

سهم درآمدهای پایدار محقق شده از کل درآمد شهرداری در ۶ماه اول ۱۴۰۰
۲۹درصد

درآمدهای محقق شده حاصل از مشارکت
۸۶۰۰

سهم درآمدهای محقق شده حاصل از مشارکت به کل درآمد شهرداری در ۶ماه‌اول ۱۴۰۰
۷درصد

عوارض محقق شده موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده
۳۱۳۹۱

سهم عوارض محقق شده موضوع قانون مالیات بر ارزش افزوده به کل درآمدهای شهرداری تهران در ۶ماه اول ۱۴۰۰
۲۴درصد

وضعیت مترو در شهریور ۱۴۰۰

واگن درون شهری غیر فعال
۶۳

واگن‌های نیازمند اورهال
۶۱۵

کسری واگن
۱۴۶۷

وضعیت اتوبوس در شهریور ۱۴۰۰

تعداد کل اتوبوس
۵۲۲۵

تعداد اتوبوس‌های فرسوده
۴۷۶۱

تعداد اتوبوس‌های غیرفرسوده
۴۶۴

آمار اتوبوس‌های عمومی
۱۴۶۷

اتوبوس‌های عمومی فعال
۶۶۱

اتوبوس‌های عمومی غیرفعال
۸۰۶

آمار اتوبوس‌های خصوصی
۳۷۵۸

اتوبوس‌های خصوصی فعال
۱۲۱۵

اتوبوس‌های خصوصی غیرفعال
۲۵۴۳

وضعیت تاکسیرانی در شهریور ۱۴۰۰

تعداد تاکسی‌های سواری
۷۸۷۸۴

تعداد تاکسی‌های سواری فرسوده
۴۲۰۰۰

تعداد ون‌های تاکسی
۶۵۰۷

تعداد ون‌های غیر فعال
۳۷۰۰

تعداد ون‌های فرسوده
۶۴۳۹

میانگین عمر ناوگان تاکسیرانی

تاکسی
۸/۸

ون
۱۳/۵

نگاه

مجتبی شاکری؛ عضو شورای چهارم شهر تهران

از انتخاب شهردار بازنشسته تا ایجاد رکود مسکن در تهران

شورای پنجم شهر تهران در شرایطی شکل گرفت که رئیس‌جمهور سابق کشور بیشترین تبلیغات را برای ایجاد آن داشت. نخستین حرکتی که در آن دوره شورا عجیب به‌نظر رسید و مردم نیز در مقابل آن موضع گرفتند، بحث انتخاب شهردار بود. در دوره پنجم، ۳شهردار و ۳سرپرست در فاصله زمانی کوتاه انتخاب شدند؛ حتی در انتخاب شهردار نیز قانون را رعایت نکردند و شهرداری انتخاب شد که به سن بازنشستگی رسیده بود و از نظر وضعیت جسمی شرایط اداره شهر را نداشت. این مسئله موجب آسیب دیدن جایگاه شهردار تهران شد و مردم نیز حیران و سرگردان بودند.

جایی را پیدا کنید که افتتاح کنیم

درخصوص ترک فعل‌هایی که در شورای پنجم صورت گرفت، می‌توان به عمل نکردن مطابق برنامه اشاره کرد و به برنامه‌ای که مربوط به شهر و تعیین‌کننده بودجه است، توجه نداشتند و حتی آن را تغییر دادند و برنامه درازمدتی را چیدند؛ علاوه بر این بودجه شهرداری را نیز تغییر دادند. همچنین در موضوع پروژه‌ها، در دوره سابق مدیریت شهری آنقدر پروژه‌ای افتتاح نکردند که رئیس سابق شورای شهر تهران به طنز گفته بود: «جایی را پیدا کنید که در روزهای آخر بتوانیم آن را افتتاح کنیم.»

حتاجی برای درآمد پایدار کاری نکرد

حل کردن موضوع درآمد پایدار شهرداری به عنوان یکی از موضوعات مهم در تمام دوره‌های شهرداری مطرح شده است و با وجود اینکه حتاجی، شهردار سابق تهران رابطه خوبی با دولت سابق داشت، اما این موضوع را نتوانست حل و فصل و بودجه ثابتی را از دولت وارد شهرداری تهران کند. درواقع عضویت حتاجی در هیأت دولت هیچ کمکی به موضوع درآمد پایدار شهرداری نکرد.

گرانی مسکن؛ نتیجه ترک‌فعل شورای پنجمی‌ها

دولت و وزیر مسکن سابق، از افتخاراتشان این بود که یک مسکن هم بنا نکردند. این در شهرداری تهران هم نمود پیدا کرد؛ چراکه هیچ اقدام تشویقی از سوی شهرداری تهران برای توسعه ساخت‌وساز صورت نگرفت و همین مسئله موجب رکود مسکن در تهران و سایر شهرها شد. مدیریت شهری سابق هیچ انگیزه‌ای برای رشد ساخت‌وساز در شهر نداشت و حتی در این‌باره فقل‌هایی نیز شده بود. اینکه امروز شاهد گرانی مسکن در پایتخت هستیم به‌دلیل ترک فعل‌هایی است که در شورای پنجم شهر و مدیریت سابق شهری رقم خورده است.

اعتقاد به دیانت شهر نداشتند

به لحاظ فرهنگی نیز اعتقادی به فرهنگ و حفظ دیانت شهر نداشتند و بسیاری از خدماتی که سازمان زیباسازی در دوره‌های چهارم و ششم در اختیار مناسبت‌های انقلابی و دینی گذاشته‌اند، وجود نداشت؛ به‌عنوان مثال برای روز ۱۳آبان که روز مبارزه با استکبار نامگذاری شده اجازه نمی‌دادند بنری زده شود تا این روز را زنده نگه داریم. درواقع در دوره سابق شهری قدمی برای برگزاری مناسب مناسک انقلابی و دینی برداشته نمی‌شد.

مسجدسازی تعطیل شد!

در دوره چهارم برای کمک به ورزشکاران، قاریان، مداحان و افرادی که در فرهنگ شهر نقش داشتند صندوقی درنظر گرفته بودیم که می‌توانستند وام‌هایی را دریافت کنند. در درجه اول حافظان و مفسران قرآن را حذف کردند و زمینه کمک به این افراد از بین رفت. همچنین در دوره سابق زمینه‌های ساخت مسجد و... را تعطیل کردند و به جای آن کانون‌هایی که همسو با تفکر خودشان بود را رشد دادند. تمام اقدامات شورای پنجمی‌ها باعث اعتمادسوزی در میان مردم شد؛ تاجایی که حتی در میان مردم نیز جایگاه خودشان را از دست دادند؛ به‌عنوان مثال محمد سالاری با یک‌میلیون و ۱۰۰ رأی در دوره پنجم، در انتخابات ۱۴۰۰ به ۳۵هزار رأی رسید. همچنین رأی علی اعطا با یک‌میلیون و ۲۰۰ به ۳۲هزار رأی رسید. به‌دلیل عملکرد ضعیف‌شان مردم از این افراد قهر کردند و نمی‌خواهند قهر مردم را باور کنند و روایت می‌کنند که به‌دلیل عدم‌احراز صلاحیت نمی‌توانند مجدد باید به عرصه گذارند؛ اما به‌نظر می‌رسد این افراد یک منحنی سقوط در رأی داشتند. این وضعیت در این دوره جدید انتخابات نیز تکرار خواهد شد و باید متوجه تحلیل‌های غلطی که این گروه سیاسی مطرح می‌کنند باشیم؛ چراکه صحنه را به‌نفع خود عوض می‌کنند.

عقب‌ماندگی‌ها در حوزه حمل‌ونقل عمومی جدی است

گزارش

جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه به واسطه انباشت و تجمیع مشکلات از سال‌های گذشته، امروز عقب‌ماندگی‌ها در حوزه حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه درحوزه مترو، اتوبوس و تاکسی جدی است، گفت: «برای جبران عقب‌ماندگی در حمل‌ونقل شهری، نوسازی و بازسازی ناوگان، از اهمیت و ضرورت فراوانی برخوردار است. به‌عنوان مثال، به‌دلیل کمبود واگن نمی‌توانیم از تمام ظرفیت خود در شبکه مترو برای جابه‌جایی مسافران استفاده کنیم. علاوه بر تأمین واگن مورد نیاز، موضوع ساخت خطوط جدید را هم داریم اما اولویت ما با تکمیل خطوط فعلی مترو است. امروز، ساخت هر کیلومتر مترو، حدود ۱۵۰۰میلیارد تومان هزینه دارد و برای تکمیل شبکه ریلی نیز در مجموع به حدود ۴۵۰هزار میلیارد تومان بودجه احتیاج داریم.

در کنار مترو، یکی دیگر از اولویت‌های اصلی ما، موضوع تقویت و توسعه ناوگان اتوبوسرانی است. در حوزه ناوگان اتوبوسرانی هم عقب‌ماندگی‌های جدی داریم که کمبود و فرسودگی ناوگان ازجمله آنهاست. تا پایان سال ۱۴۰۴، باید ۷۵۰۰دستگاه اتوبوس فعال در تهران داشته باشیم اما اکنون، اتوبوس‌های فعال ما تنها حدود ۲هزار دستگاه است. عمر مفید اتوبوس‌های بخش خصوصی نیز تکمیل شده و باید به این بخش نیز کمک کنیم تا اتوبوس‌های در اختیار آنها نیز بازسازی شوند. بودجه ابلاغی حوزه حمل‌ونقل و ترافیک، ۲۷هزار میلیارد تومان است که از این مقدار، حدود یک سوم آن یعنی ۸هزارو۴۶۰ میلیارد تومان به ساماندهی اتوبوسرانی اختصاص پیدا کرده است و البته ایستگاه‌های اتوبوس نیز باید بازسازی و نوسازی شوند.

۵۰۰میلیارد تومان پرداخت نقدی برای انعقاد قراردادهای اتوبوسرانی انجام شده است، با این توضیح که ۵درصد تأمین منابع از محل تسهیلات بانکی، ۳۵درصد غیرنقدی و ۲۵درصد نقدی است. همچنین در بحث تاکسیرانی هم مشکلاتی نظیر فرسودگی ناوگان را داریم.»

بهرامی با اشاره به مشکلات و عقب‌ماندگی در بخش‌های دیگر حمل‌ونقل شهر تهران ازجمله تأمین فضای پارک خودروها، گفت: «همچنین در بحث فضای پارک، تلاش شده تا عقب‌ماندگی‌ها در زمینه تأمین پارکینگ جبران شود که کار در این بخش نیز آغاز شده و ساماندهی پارک حاشیه‌ای صورت گرفته که تا پایان سال جاری، ۱۲۰هزار فضای پارک حاشیه‌ای ساماندهی شود. مسائل و مشکلات سامانه قدیمی کارت‌بلیت‌ها که بیش از ۱۰سال از زمان آغاز به‌کار آن می‌گذشت، با انجام اقدامات فشرده در طول چندماه اخیر در مترو و اتوبوسرانی کاهش یافته، چنان که از اسفند سال گذشته در مترو، زمینه‌هایی برای صدور کارت‌بلیت فراهم شده و ان‌شاءالله تا پایان تابستان در بخش عمومی اتوبوسرانی مشکل دریافت پول نقد و سایر موضوعات برطرف خواهند شد. یکی از معضلات ما، یافته جدید شرق بود که حدود ۹۰درصد پیشرفت فیزیکی داشت و با توجه به غیرفعال بودن آن در سال‌های اخیر، ۱۵درصد پیشرفت منفی پیدا کرده بود که برای حل مشکل از محل قراردادهای مترو وارد شدیم که طرح اجرایی شود و ان‌شاءالله تا پایان تابستان امسال بتوانیم این پروژه را به‌سر انجام برسانیم.»

رکود ساخت‌وساز در سایه ترک فعل

معاون معماری و شهرسازی شهردار تهران، ضرورت ورود به حوزه مسکن و رونق ساخت‌وساز در پایتخت را تشریح کرد

گزارش

زینب زینال‌زاده
روزنامه‌نگار

کلانشهری چون تهران سالانه به ۱۵۰هزار مسکن نیاز دارد؛ موضوعی که به‌گفته مدیران شهری در ادوار گذشته خیلی مورد توجه قرار نگرفته است و به همین دلیل امروز در پایتخت با کمبود یک‌میلیون مسکن مواجه هستیم. حمیدرضا صارمی، معاون معماری و شهرسازی شهردار تهران با تأیید این موضوع می‌گوید: «اگر در ادوار گذشته فرایند ساخت‌وساز دچار رکود نمی‌شد، قطعا امروز تهران با چالش کمبود مسکن مواجه نبود و شهروندان هم برای یافتن مسکن مناسب دچار زحمت نمی‌شدند.» به تأکید او، رکود ساخت‌وساز در سایه ترک فعل‌ها در حوزه شهرسازی رخ داده است و مدیریت شهری در این دوره تلاش می‌کند با تسریع و تسهیل فرایندها این رکود را به حداقل برساند.

معاونت معماری و شهرسازی یک نهاد سیاستگذار است و در مباحث اجرا نقشی ندارد، اما ترک فعل در حوزه سیاستگذاری هم آنچنان تأثیرگذار بوده که شورای شهری چون تهران با کمبود مسکن دست و پنجه نرم می‌کند. اینها بخشی از صحبت‌های صارمی است. او در ادامه تأکید می‌کند: «عده‌ای با آگاهی محدودیت‌هایی در شورای عالی معماری و شهرسازی و کمیسیون ماده ۵ایجاد کردند و چون این تصمیم‌ها توجیه اقتصادی در حوزه ساخت‌وساز نداشت، عملا دچار رکود شد. درواقع ترک فعل به‌گونه‌ای رخ داد تا عملا کسی تمایلی به ساخت‌وساز نداشته باشد و آثار آن را می‌توان در مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی مشاهده کرد.» تصمیمی که گرچه توسط یک فرد گرفته نشد، اما دود آن در چشم پایتخت‌نشینان به‌ویژه اقشار کم‌برخوردار رفت. معاون معماری و شهرسازی شهردار تهران در تشریح بیشتر می‌گوید: «ترک فعل‌ها به‌نحوی برنامه‌ریزی شدند تا هرگونه قوانین و مقرراتی در طرح‌های جامع و تفصیلی که به رونق ساخت‌وساز کمک می‌کرد، دچار محدودیت شود با توجه به اینکه امکان تغییر در طرح‌های جامع و تفصیلی وجود نداشت برای ایجاد رکود در ساخت و ساز، معمولی را در طرح‌ها گنجاندند تا سازنده به‌دلیل نبود توجیهات اقتصادی، به این موضوع ورود نکند.»

ترک فعل در حوزه معاونت معماری و شهرسازی حساب شده و با مهندسی خوب انجام شده است. صارمی با استفاده از این تعبیر می‌گوید: «اهمال، کوتاهی، سهل‌انگاری و... در این حوزه با عناوین زیبا و فریبنده‌ای صورت گرفته است. کسانی که مرتکب این خطا شده‌اند برای سرپوش گذاشتن روی ترک فعل‌ها موضوعات جلوگیری از مشکل جمعیت‌پذیری، کاهش خناورها و افزایش تقاضا و... را مطرح کردند تا همگان ظاهر ماجرا را بپذیرند به‌طور مثال تامین پارکینگ را صدر در صد الزام می‌کنند و همین امر سبب افزایش ۲۵متری ساخت می‌شود. با این سیاست خانواده‌هایی که توانایی خرید خانه ۱۵۰ تا ۷۰متری را داشتند به‌دلیل افزایش ۲۵متری پارکینگ، قدرت خرید برایشان پایین آمد. مورد دیگر هم حذف متوسق بافت‌های فرسوده بود که امروز شاهد حجم زیادی از این بافت در مناطق هستیم.» پیشینیان هیچوقت از بیان این واقعیت واهمه نداشتند که شهر باید گران اداره شود تا فقرا به بیرون و محدوده حریم شهر رانده شوند؛ سیاستی که سبب کوچ بسیاری از بومیان از محلات شد. بنابراین پنهان کاری در برابر چنین سیاستی به مثابه پاک کردن صورت مسئله و خیانت به اعتماد شهروندان است.