ورود دستگاه قضا به ترک فعل گذشته
مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران: علی‌رغم اینکه بنده هیچ صحبتی با دوستان دوره گذشته ندارم، اما از دستگاه قضا انتظار داریم که به ترک فعل مدیریت شهری دوره گذشته بپردازد. (۱۳دی ۱۴۰۱)

آسیب به پروژه‌های نیمه تمام با ترک فعل
هاشمی تشکری، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران: پروژه پایانه جدید شرق پسرفت داشته و کاملاً مستند است که به دلیل رها شدن پروژه در چهار سال دوره پنجم بوده و با طرح‌های متفاوتی که برای آن دیده شد، نگهداری صورت نگرفت و ابنیه و تأسیسات آسیب جدی دیدند. (۲۹ خرداد ۱۴۰۲)

یادداشت | **عبدالمطهر محمدخانی**؛ سخنگوی شهرداری تهران

گران‌سازی شهر هدف دوره گذشته بود

چند وقت اخیر جنجالی درباره مصوبات قانونی کمیسیون ماده ۵ از طرف یک جریان سیاسی خاص و توسط تعدادی از رسانه‌ها شکل گرفت و با هیاهوی بسیار زیادی شهرداری تهران را متهم به شهرفروشی و فروش تراکم کردند. پاسخ دکتر زاکانی تنها یک جمله ثابت بود که «ما یک ریال یا یک میلی‌متر هم تراکم‌فروشی نکردیم.»

نکته جالب این است که حالا شهرداری در نقطه مقابل این ادعا اقدام به قلع و قمع و تخریب ساختمان‌های غیرمجاز می‌کند. اما اکنون همین جریان دچار فراموشی مقطعی شده است؛ همین جریانی که یک‌ماه پیش می‌گفت شهرداری تهران تراکم‌فروشی می‌کند، جنجالی درباره تخریب ساختمان‌های غیرمجاز راه انداخته است. یک تناقض روشن و شفاف وجود دارد که برای هر مخاطب منصف، به‌سادگی مشخص می‌کند که صرفا قرار است با هر آنچه در شهرداری اتفاق می‌افتد، مخالفت شود. یکی از ریشه‌های این تقابل نگاه و اختلاف دیدگاه هم در همین موضوع گران‌سازی و ارزان‌سازی شهر است.

یکی از دلایل ساخت و سازهای غیرمجاز، افزایش قیمت و هزینه‌ای است که بخشی از مردم برای خرید مسکن می‌کنند و بخشی از مردم متأسفانه ناچار می‌شوند که به حاشیه شهرها بروند. گزارش‌ها و آمارها هم در سال‌های اخیر این را به‌صورت جدی نشان می‌دهد. این نتیجه سیاستی است که در دوره گذشته شهرداری و دولت با جدیت پیگیری شده و آن هم گران‌سازی شهر است و اینکه با افتخار از سیاست‌های خاصی در حوزه شهرسازی و حمل‌ونقل دفاع می‌شود.

در این مدت ارزان‌ترین مد حمل‌ونقل یعنی اتوبوس ۵۰درصد کم و در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۸۰۰دستگاه اتوبوس تحویل داده می‌شود. نیمی از اتوبوس‌ها در این مدت مستعمل شده و نیاز به تعمیر داشته‌اند. خرید جدیدی هم نشده و اتوبوس‌ها از دور خارج شده‌اند. همین اتفاق در مترو هم رخ داده و همچنین در قوانین شهرسازی که البته نتیجه رشد افسار گسیخته در شهرهای بزرگ مانند تهران در دهه گذشته است. این موضوعی است که با افتخار از طرف این آقایان اعلام می‌شده که شهر باید متناسب با اقشار خاصی از جامعه باشد، یا اینکه هزینه‌های سکونت در پایتخت باید پرداخت شود. همان دیدگاهی که می‌خواست خیابان‌ها و حتی بزرگراه‌ها را پولی کند، همان دیدگاهی که اساسا به حمل‌ونقل عمومی که نیاز اقشار کم‌درآمد مانند کارگران و کارمندان است، یک بی‌اعتنایی عمدی داشت. همه اینها را باید کنار هم بگذاریم.

ما با پدیده‌هایی مواجه هستیم که واقعا مسئول و مقصر وضع موجود هستند و در خوش‌بینانه‌ترین حالت با ترک فعلی که انجام داده‌اند اکنون مدعی اصلاح وضع موجود هم هستند. من فکر می‌کنم که این دوستان روی حافظه کوتاه‌مدت افکار عمومی زیاد حساب باز کرده‌اند که به فاصله کمتر از ۲سال از بی‌توجهی مردم در انتخابات شورای شهر به این نتیجه رسیده‌اند که می‌توانند از خانه‌های امن خودشان خارج شوند؛ یک‌بار دیگر ژست مدعی و طلبکار را بگیرند و با حرف‌های سیاسی به این نتیجه برسند که این همه نکات مثبت را نبینند و در عین حال مواردی که خودشان درباره آن مقصر هستند را به جریان مقابل نسبت دهند، شاید در کوتاه‌مدت یا برای یک مخاطب خاص یا یک بخشی از هواداران خودشان حرف جذابی باشد اما مردم منصف ما آنقدر هم که اینها حساب می‌کنند فراموشکار نیستند و در خاطرشان هست که چه کسانی شهر را به این وضعیت رسانده‌اند.

دریچه

من شهردارم

پروژه‌های کوچک‌مقیاس محلی بیش از هر چیز با زندگی روزانه اهالی هر منطقه ارتباط دارد. این پروژه‌ها به نسبت طرح‌های بزرگ عمرانی و ترافیکی، هزینه کمتری دارند، اما اجرای بموقع آنها رضایتمندی بیشتری در میان ساکنان محله‌ها ایجاد می‌کند. نیازهای محلی با نظرخواهی از اهالی محله‌ها مشخص می‌شود، اما در مدیریت دوره پنجم شورای شهر جای این نظرخواهی‌ها خالی بود.

عضو شورای دوره پنجم در یکی از جلسات شورا در دی‌ماه ۱۳۹۹ با اشاره به لزوم توجه به تسریع پروژه‌های محله‌محور با مشورت شورایاران، گفت: «تحقق «تهران شهری برای همه» با عمل و میدان دادن به شهروندان جهت مشارکت در اداره شهر معنا پیدا می‌کند. شورای پنجم در تبصره ۳۵ بودجه سال ۹۹ شهرداری را مکلف کرد حداکثر تا پایان خرداد این سال، فهرست پروژه‌های اجرایی هر محله را با اخذ نظر مشورتی شورایاران تعیین کند، ولی با وجود پایان مهلت مقرر اقدامی صورت نگرفت و این موضوع یکی از گلایه‌های بحق شورایاران است.»

در ابتدای دوره ششم مدیریت شهری، نظرخواهی گسترده‌ای از شهروندان با اولویت پروژه‌های محلی طراحی شد که «من شهردارم» نام گرفت. این طرح در دی‌ماه ۱۴۰۱ به مرحله اجرا رسید. پروژه‌هایی که قبلا در تماس‌های مردمی با ۱۳۷مشخص شده بود یا نخبگان محلی آن را پیشنهاد کرده بودند به‌صورت یک فهرست ۲هزار عددی درآمد که شامل حدود ۱۰ پروژه در هر محله می‌شد. ۳۴۶هزار شهروند تهرانی در این طرح شرکت کردند و حدود ۵میلیون نظر درباره پروژه‌ها به‌دست آمد.

به گفته مجید باقری، معاون برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورای شهرداری، در بودجه سال ۱۴۰۲ برای اجرای این پروژه‌ها ۴هزار میلیارد تومان درنظر گرفته شده تا براساس نظر اهالی محله‌ها اجرا شود.

از کجا به کجا رسیدیم؟

یادمون نره!

گزارش همشهری از کارهای روی زمین مانده دوره گذشته که در این دوره به ثمر نشست

عکس: همشهری/ حامد خورشیدی

گزارش | گروه شهری

شهری را تصور کنید که مانند «ساعت برنارد» متوقف شده باشد؛ نه ساخت‌وساز و نوسازی و نه حتی یک خط مترو کشیده شده باشد. همه شهر مسکوت مانده بود و تنها نگهداشت شهر اولویت بود؛ آن هم به‌صورت نصفه و نیمه. اما مدیریت ششم شهر تهران میراث‌دار است؛ میراث‌دار فرسودگی، عقب‌ماندگی، بدهکاری به جای مانده از دوره قبلی مدیریت شهری. هر گوشه از شهر را که نگاه کنید تعطیل شدن آن در طول ۴سال مدیریت شهری سابق تهران کاملا پیداست؛ از توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی گرفته تا عدم‌ساماندهی معتادان متجاهر، نوسازی بافت فرسوده و عدم‌برخورد با ساخت‌وسازهای غیرمجاز. نه کاری انجام دادند و نه تأثیر مثبتی در شهر گذاشتند و حال که مدیریت شهری می‌خواهد عقب‌ماندگی‌های آنان را جبران کند، اعتراض هم دارند و عملکرد شهرداری را زیر سؤال می‌برند. یک روز می‌گویند شهرفروشی کردید و روز دیگر که با ساختمان‌های غیرمجاز مقابله می‌شود، می‌گویند چرا ساختمان‌هایی که به‌صورت غیرمجاز در دوره گذشته ساخته شده را تخریب کردید، اما اگر بخواهیم در هر بخشی عملکرد ۴ساله آنان را با عملکرد یک‌سال‌ونیم مدیریت فعلی مقایسه کنیم، کار نکردن‌شان حسابی توی ذوق می‌زند.

حال و روز حمل‌ونقل عمومی

حوزه حمل‌ونقل از جمله حوزه‌هایی بود که در دوره قبلی مدیریت شهری، هیچ اقدام مهم و تأثیر گذاری در آن انجام نشد و این بخش از شهر هم مانند سایر بخش‌ها راکد ماند؛ تا جایی که محسن هاشمی، رئیس سابق شورای شهر تهران گفته بود در ۳سال دوره گذشته حتی یک کیلومتر مترو در تهران ساخته نشده است. ترک فعل‌های شدیدی که در دوره پنجم مدیریت شهری در بحث حمل‌ونقل عمومی صورت گرفت، باعث شد تا در دوره جدید نیز توسعه ناوگان با چالش‌های متعددی روبه‌رو شود؛ چراکه جبران عقب‌ماندگی ۴ساله، کاری نیست که بتوان یک‌شبه آن را انجام داد؛ برهمین اساس مسئولیت شهرداری تهران در این دوره برای تامین و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی سخت‌تر است. حال وضعیت اتوبوس، مترو و تاکسی را در دوره قبل و فعلی بررسی می‌کنیم.

مترو

دوره پنجم مدیریت شهری

رقم	شرح
۶۰۰ واگن	از رده خارج شده
۶۳۰ واگن	چینی معطل فعال‌سازی قرارداد از سال ۹۶
۱۷۵ واگن	بهره‌برداری در طول ۴ سال
۱۹ رام	افزایش قطار در طول ۴ سال
۴۰ کیلومتر	بهره‌برداری از خطوط مترو

دوره ششم مدیریت شهری

رقم	شرح
۶۳۰ واگن	فعال‌شدن قرارداد چینی
۱۴ کیلومتر	بهره‌برداری از خطوط مترو در سال اول
۱۰ ایستگاه	راه‌اندازی در سال اول
۲۰۳۶ مورد	افزایش اعزام قطارها در طول روز
۱۳ ایستگاه	برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی در سال ۱۴۰۲

اتوبوس

دوره پنجم مدیریت شهری

رقم	شرح
۱۸۰۰ دستگاه	تحویل اتوبوس به مدیریت ششم
۳۲۰۰ دستگاه	کاهش اتوبوس در ۴ سال
۹۰۰۰ دستگاه	عدم‌تحقق برنامه تامین اتوبوس

دوره ششم مدیریت شهری

رقم	شرح
۱۸۶۰ دستگاه	وجود اتوبوس در ابتدای دوره
۲۶۰۰ دستگاه	افزایش اتوبوس در کمتر از ۲ سال
۲۵۰۰ دستگاه	انعقاد قرارداد اتوبوس صفر کیلومتر
۵۰۰۰ دستگاه	اتوبوس فعال هدف‌گذاری شده است.
۱۰۰۰ دستگاه	هدف‌گذاری واردات اتوبوس
۱۲۶۰ دستگاه	تعهد تحویل تا پایان سال ۱۴۰۲

تاکسی

دوره پنجم مدیریت شهری

رقم	شرح
۴۰۰۰۰ تاکسی	معطل ماندن برای نوسازی
۹۶۷۸ تاکسی	نوسازی در طول ۴ سال
۴ سال	عدم‌به‌روزرسانی ناوگان تاکسیرانی
۱۰۰۰۰ تاکسی	عدم‌تحقق نوسازی در هر سال
۵۰ درصد	تاکسی‌ها به سن فرسودگی رسیدند.

دوره ششم مدیریت شهری

رقم	شرح
۲۵۰۰ دستگاه	نوسازی تاکسی در سال ۱۴۰۰
۲۶۰۰ دستگاه	نوسازی تاکسی در سال ۱۴۰۱
۶۳۰ دستگاه	ون جدید از طریق پرداخت سهم شهرداری
۵۵۰ دستگاه	نوسازی تاکسی سمند در ۲ماه ابتدایی امسال
۴۶۵ دستگاه	تاکسی تحویل گرفته شد.

ایمن‌سازی پایتخت

تهران باید در مقابله با برخی حوادث ایمن شود و از سوی دیگر شعار پیشگیری بهتر از درمان است باید سرلوحه مدیریت شهری باشد. در دوره پنجم عدم‌ایمن‌سازی گودهای پرخطر، عدم‌ایمن‌سازی ساختمان‌های پرخطر و عدم‌پایش ساختمان‌های بلندمرتبه از جمله مواردی است که از آنها غفلت شده است.

۸۰ درصد ایمنی‌سازی گودهای پرخطر

گودهای پرخطر مربوط به پروژه‌هایی هستند که بنا به دلایلی عملیات عمرانی آنها متوقف شده است و ازاین‌رو رها شده‌اند و احتمال ریزش ساختمان‌های مجاور وجود دارد. پیروز حناچی شهردار وقت تهران در ۳۰فروردین‌ماه عنوان کرده که تنها ۱۲گود پرخطر پر شده است اما شهرداری تهران در این دوره تلاش کرده با مشارکت مالکان این گودها را ایمن‌سازی کند. در مواردی هم که مالکان همکاری نکرده‌اند همسطح‌سازی آنها با دستور قضایی صورت گرفته است. به‌گفته مهدی بابایی رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران، ایمن‌سازی گودهای پرخطر تهران که پیشرفت ۸۰درصدی دارد در حال پیگیری است. در این میان می‌توان به ایمن‌سازی گودهای پرخطر در مناطق ۸ و ۱۷ اشاره کرد. براساس اطلاعاتی که معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران در اختیار خبرنگار همشهری قرار داده است، تعداد گودهای رها شده پایتخت از ۲۵۱گود در شهریور سال ۱۴۰۰ به ۱۹۴گود تا به امروز رسیده است و با توجه به شناسایی گودهای جدید، باید گفت که در این بازه زمانی ۵۷گود، ایمن‌سازی شده‌اند.

۲۸۰۰ مدرسه ارزیابی می‌شوند

در پایتخت حدود ۴۵۰۰مدرسه وجود دارد که برخی فرسوده و قدیمی هستند و بنابراین با توجه به حضور دانش‌آموزان در آنها رعایت نکات ایمنی امری لازم است تا از بروز حوادثی مانند ریزش سقف مدرسه آزادی منطقه ۱۴ که سال ۹۶ رخ داد، جلوگیری شود. مدیریت شهری در راستای مسئولیت اجتماعی به این موضوع ورود کرده و از تیرماه ارزیابی حدود ۲۸۰۰مدرسه شروع شده است. پس از اتمام پایش چک‌لیست‌ها در اختیار مسئولان مدرسه و آموزش و پرورش قرار می‌گیرند تا ایمنی‌سازی شوند.

۹ کمیته قرارگاهی

وجود ۳۳هزار ساختمان ناایمن، ۲۰۰گود رها شده، ۳۳گود پرخطر و ۹۳ساختمان بسیار خطرناک، سبب شد تا مدیریت شهری برای رسیدگی به وضعیت آنها قرارگاه ایمنی راه‌اندازی کند. ۹کمیته (کمیته خدمات شهری و ایمنی، شهرسازی و معماری و...) در این قرارگاه شکل گرفت تا مشکلات با راهکارهای مناسبی حل شوند.

۶۰۰ ساختمان بلندمرتبه

لیست ۹۳بنای ناایمن شهر تهران توسط دستگاه قضا منتشر شد و مالکان موظف به ایمن‌سازی شدند. در گام بعدی شهرداری تهران اقدام به پایش ساختمان‌های بلندمرتبه (بیش از ۶طبقه) کرد. به‌گفته علی نصیری رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران تهران، حدود ۱۶هزار ساختمان بلندمرتبه ناایمن در پایتخت وجود دارد که وضعیت برخی از آنها مانند متروپل است و امکان دارد فرو بریزند. تاکنون بیش از ۶۰۰ساختمان بلندمرتبه پایش و وضعیت آنها به سازمان‌های مربوطه اعلام شده است.

۱۷۶۰۰ ساختمان غیراصولی

براساس گفته‌های علیرضا فخاری استاندار تهران سال گذشته حدود ۱۷۶۱۴ ساخت‌وساز غیرمجاز تخریب شده و در ۳ ماه اول امسال هم این آمار به ۳۸۷۴مورد رسیده است. البته تخریب این بناها همچنان از سوی شهرداری تهران پیگیری می‌شود و ادامه خواهد داشت.

۳۰ ساختمان مسکونی ناایمن

منطقه ۱۹ با توجه به موقعیت جغرافیایی و میزان مهاجرت پذیری نقطه جذابی برای سودجویان ساخت‌وساز بوده و هست. بنابراین امروز شاهد ساختمان‌های غیرایمن در این منطقه هستیم. تاکنون بیش از ۳۰ساختمان ۸ تا ۱۰ طبقه که غیرمجاز ساخته شده بودند، شناسایی و عملیات تخریب آنها با حکم قضایی صورت گرفته است.

مشکل در اجراست
محسن هاشمی رفسنجانی، رئیس شورای شهر پنجم: مشکل اصلی در اجراست. مدیران معمولا در سال آخر به‌ویژه اگر امید زیادی برای ماندن در دوره بعد نداشته باشند، محافظه‌کار می‌شوند؛ مدیران فعلی شهرداری هم که از ابتدا ریسک‌پذیری زیادی نداشتند. (تیر ماه ۱۳۹۹)

بی‌توجهی به بدهی‌ها
محمدجواد حق‌شناس، عضو شورای شهر تهران در دوره پنجم: انتظار می‌رفت شهرداری برای وصول هزینه‌های پایتخت اقدام عاجل کند ولی با بی‌توجهی‌ها انباشتی از بدهی‌ها و کاهش درآمد شهر ایجاد شده و صدها پروژه نیمه‌تمام مانده است. حناچی جربزه و توان ورود به عرصه تعیین تکلیف بار مالی را ندارد. (آذرماه ۱۳۹۹)

همشهری یار | **ابوذر امیرانی**؛ روزنامه‌نگار

کن ۴طبقه شد

پیگیری شهروندان و تدبیر مدیریت شهری نتیجه داد

رجوع به پرونده‌های سامانه ۱۳۷ شهرداری و نشست‌های مختلفی که مسئولان با شهروندان داشته‌اند، نشان از یک درخواست مهم و همیشگی اهالی کن دارد؛ دریافت پروانه و مجوز ساخت طبقات بیشتر در این بخش از منطقه۵. حالا شهردار منطقه پیرو همین درخواست مردمی، خبر از حل این مشکل می‌دهد. «سجاد شمیرانی» یکی از اهالی کن می‌گوید: «ساکنان کن همواره مورد بی‌توجهی مسئولان شهری قرار گرفته‌اند. این درحالی است که اینجا هزار سال قدمت دارد و از نظر تاریخی، قدیمی‌تر از شهر تهران است، اما از برخی تسهیلات شهری بی‌بهره‌ایم. یکی از مهم‌ترین مشکلات ما این است که اجازه ساخت املاک بالاتر از ۳ طبقه نداریم.»

«ملکعلی صفاری» هم می‌گوید: «هزینه زمین و مصالح ساختمانی به قدری زیاد است که خیلی از اهالی کن اشتیاقی به دریافت مجوز ساخت ندارند و باید پروانه ساخت برای طبقات بیشتر به آنها داده شود.» شهردار منطقه۵ در پاسخ به این گلایه مردمی، به خبرنگار همشهری می‌گوید: «خوشبختانه این مشکل با تدبیر شهردار تهران و همراهی اعضای شورای اسلامی شهر تهران و کمیسیون ماده۵ درحال برطرف شدن است و ساکنان کن می‌توانند مجوز ساخت ۴طبقه برای املاک خود را دریافت کنند.» «احسان‌الله شریفی» با بیان اینکه در طرح تفصیلی سال ۱۳۹۹ مجوز ساخت ۳ طبقه برای ساکنان محله کن پیش‌بینی شده بود، ادامه می‌دهد: «با بازنگری این طرح پیشنهاد اضافه ساخت در کن مطرح شد. به این ترتیب، اگر فردی سند مالکیت داشته باشد و ملک او در گذر ۶متری، دارای ۱۵۰مترمربع مساحت باشد، می‌تواند مجوز ساخت ۴طبقه بگیرد. یعنی در این طرح، یک طبقه به طبقات کن اضافه شده است.» شهردار منطقه برای صدور این پروانه ساخت ۲شرط برای اهالی کن دارد: «تأمین پارکینگ و عدم‌قطع درختان، مسئله مهمی است که درصورت توجه به آنها، امکان صدور پروانه ساخت وجود دارد.»

شریفی می‌گوید: «اگر ساکنان محله کن به تجمیع واحدها اقدام و مساحت املاک خود را در گذرهای ۸متری به ۳۰۰مترمربع افزایش دهند، مجوز ساخت یک طبقه بیشتر را هم دریافت می‌کنند و می‌توانند املاک ۵طبقه بسازند.» وی مژده‌ای هم به ساکنان محله کن می‌دهد که املاک قولنامه‌ای دارند و پیش از این امکان دریافت مجوز ساخت نداشتند: «این افراد هم می‌توانند مشابه املاک سنددار پروانه ساخت بگیرند. در این طرح، اگر کسی قولنامه معتبر و بنای قبل از سال ۱۳۷۰ داشته باشد، می‌تواند معادل وضع موجود ملک خود مجوز ساخت گرفته و اقدام به تخریب و نوسازی کند.»

برنامه‌ریزی

برنامه توسعه مسئله‌محور

برنامه سوم توسعه شهر تهران در سال ۱۳۹۷ ابلاغ شد و بنا بود به‌مدت ۵سال مبنای برنامه‌ریزی و اجرا در شهر تهران قرار گیرد. در زمان ابلاغ حجت‌الله میرزایی معاون برنامه‌ریزی شهرداری تهران اظهار کرد که ضمانت اجرایی برنامه تعهد و التزامی است که مدیران شهری خودشان باید به برنامه داشته باشند و دومین ضامن اجرایی این برنامه نیز نظارت و پیگیری اعضای شورای اسلامی شهر است.

به‌گفته میثم مظفر، رئیس کمیته بودجه شورای شهر تهران برنامه سوم به‌صورت میانگین ۴۲درصد محقق شد. آمارها هم نشان می‌دهد که در بخش‌هایی مانند خدمات شهری میزان تحقق این برنامه ۳۰درصد و در بخش فرهنگی و اجتماعی تنها ۱۷درصد بوده است. همین امر هم باعث شد که برنامه بعدی با دیدگاهی واقع‌گرایانه نوشته شود تا هم امکان اجرا داشته باشد و هم مشکلات شهر را رفع کند. برنامه چهارم توسعه شهر از سوی مدیریت ششم شهری در سال ۱۴۰۱ ابلاغ شد و تا سال ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت. نخستین تفاوت برنامه این است که برنامه‌های قبلی طی ۲سال‌ونیم نوشته می‌شدند اما این برنامه کمتر از ۳ماه با تلاش بیش از ۲۰۰نفر از مدیران و خبرگان درون شهرداری به همراه استادان علمی بیرون از مجموعه شهرداری تنظیم شده است. براساس سیاست‌های شورا این برنامه دارای ۶۰ماده و ۲۶۱حکم است.

در برنامه چهارم احکام کمتر شد. برنامه سوم ۳۷۸حکم داشت اما این احکام در برنامه چهارم کاهش یافت و به ۲۶۱حکم رسید. علت این بود که برنامه‌محوربودن بر مدار مسائل و عملیاتی شدن موضوعات در دستور کار قرار گرفت. به‌گفته پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای شهر تهران آرمانگرایی مبتنی‌بر واقعیت، نظارت در راستای تحقق اهداف و مهم‌تر از همه گنجاندن چالش‌ها و مطالبات اصلی مردم مانند ترافیک و آلودگی هوا باعث تحقق حداکثری برنامه چهارم خواهد شد.

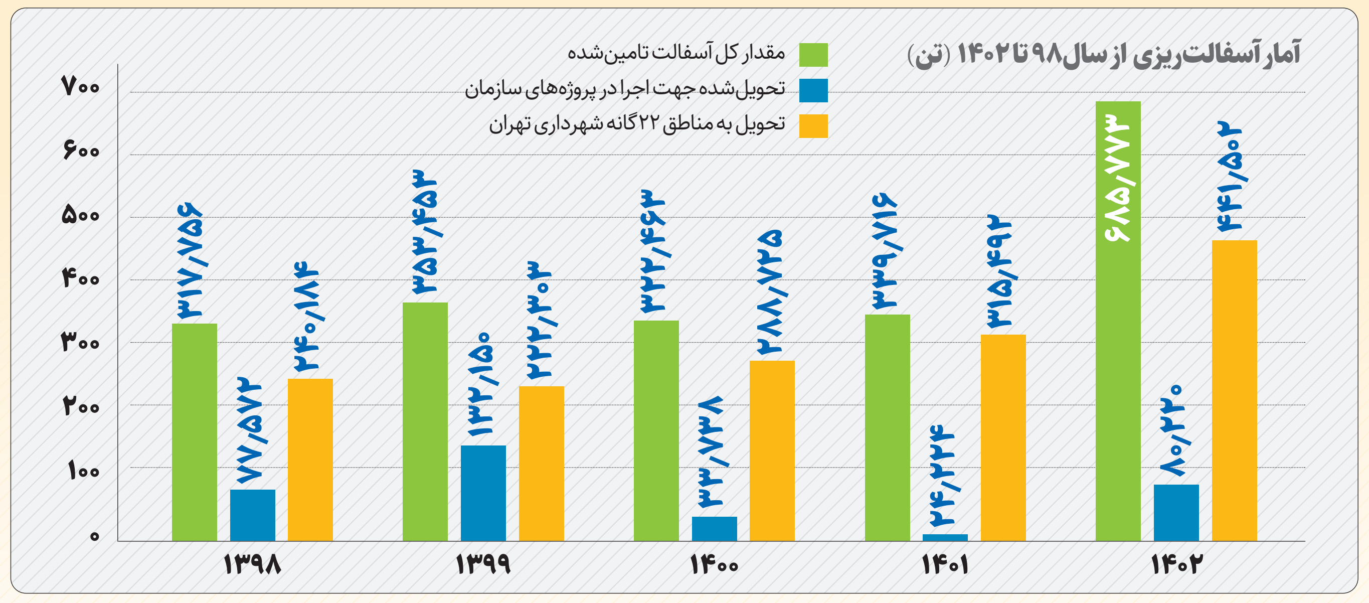
آگهی مناقصه عمومی
شرکت صنایع هواپیمایی ایران
در نظر دارد نسبت به خرید یک دستگاه دیگ آبگرم فولادی ۲۰۰ هزار کیلو کالری، دو دستگاه دیگ آب گرم فولادی ۶۰۰ هزار کیلو کالری، سه دستگاه کوره هوای گرم و دو دستگاه دیگ بخار ایستاده اقدام نماید. لذا بدین وسیله از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت می‌شود جهت دریافت اسناد شرکت در مناقصه از تاریخ ۱۴۰۲/۵/۲۳ تا ۱۴۰۲/۵/۲۵ ساعت ۸ صبح الی ۱۶ عصر به نشانی: تهران کیلومتر ۳ جاده مخصوص کرج (لشکری شرق به غرب) بعد از پل شهید ستاری خط کندرو مقابل فاز ۲ اکباتان جاده اختصاصی شرکت صنایع هواپیمایی ایران (تاسیسات ۱) مراجعه نمایید.
توضیحات:
– شرکت صنایع هواپیمایی ایران در رد یا قبول پیشنهادات مختار است.
– پرداخت هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه خواهد بود.
شماره تماس آقای رحیمی ۰۲۱۶۴۵۲۱۴۱۴

نگاه آماری به نهضت آسفالت‌ریزی در پایتخت

وضعیت آسفالت ریزی و بهسازی معابر و بزرگراه‌های شهر را اگر بخواهید با دوره گذشته مقایسه کنید، شاهد تحول بزرگی هستیم که گویا در طول ۴سال گذشته قدم مؤثری برای آن برداشته نشده بود. وضعیت نامساعد روکش معابر، نارضایتی شهروندان را به‌دنبال داشت که در دوره فعلی مدیریت شهری با افزایش تولید چندبرابری آسفالت، میزان بهسازی روکش آسفالت در سطح شهر در وضعیت خوبی قرار گرفت.

۶۱۷,۲۰۹ تن
آسفالت در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹

۱,۰۰۰,۰۰۰ تن
آسفالت در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲



تأمین مسکن برای پایتخت‌نشینان

۱۵۰ هزار مسکن نیاز سالانه تهران است که طی ۷ تا ۸سال گذشته به‌دلیل بی‌توجهی مدیران شهری تنها ۵۰هزار مسکن محقق شده است. قفل شدن ساخت‌وسازها در ادوار گذشته سبب شد تا امروز پایتخت با کمبود یک‌میلیون واحد مسکونی مواجه شود. از این‌رو شهرداری تهران برای جبران این کمبود قرارگاه مسکن را تشکیل داد و ساخت ۱۸۰هزار دستگاه مسکن استطاعت‌پذیر را هدف‌گذاری کرد. اگرچه نقش اصلی شهرداری تهران در این قرارگاه تسهیلگری، هماهنگی و مدیریت یکپارچه است اما این اقدام سبب رونق ساخت‌وساز و کاهش میزان کمبود مسکن در تهران خواهد شد. براساس آخرین اطلاعات از ۱۸۰هزار واحد مسکونی هدف‌گذاری‌شده تاکنون ساخت ۳۶هزار و ۲۴۰واحد مسکونی در مناطق ۲۲گانه عملیاتی شده است.

منطقه	تعداد واحدهای پیش‌بینی‌شده	تعداد واحدهای عملیاتی‌شده
۱	۳۵۶۰	۱۳۲۰
۲	۷۱۸۱	۱۸۶۴
۳	۲۸۴۸	۵۷۲
۴	۱۸۲۴۷	۲۹۱۱
۵	۱۱۶۶۵	۲۱۷۰
۶	۲۲۵۶	۶۴۱
۷	۳۱۰۱	۸۲۷
۸	۴۰۴۵	۹۲۵
۹	۴۹۵۵	۹۳۶
۱۰	۴۳۸۹	۱۰۰۳
۱۱	۲۰۲۸	۳۸۴
۱۲	۲۱۴۶	۳۳۰
۱۳	۴۹۹۱	۱۷۱۲
۱۴	۵۰۱۶	۸۶۵
۱۵	۱۲۰۲۱	۳۱۳۶
۱۶	۸۳۹۶	۲۷۱۴
۱۷	۴۰۰۷	۱۰۲۸
۱۸	۱۸۴۱۹	۲۱۱۲
۱۹	۱۴۲۴۳	۱۱۵۴
۲۰	۸۷۳۷	۱۱۶۶
۲۱	۲۰۷۰۰	۳۴۹۱
۲۲	۱۷۲۶۲	۴۹۷۹

تحقق بودجه

بودجه شهرداری هر سال براساس منابع مالی قابل دسترس و مخارج شهر تعیین می‌شود. شرط پیش‌بر امور شهر این است که بودجه محقق شود تا بتوان با درآمدهای قانونی، شهر را اداره کرد. اما در دوره پنجم، تحقق بودجه هیچ‌گاه به ۱۰۰درصد نرسید. در این شرایط و با وجود کسری منابع مالی، شهرداری در سال ۱۳۹۹ با ارائه متمم بودجه ارقام آن را تغییر داد، بودجه‌ای که نسبت به سال پیش از آن هم بیشتر شده بود بدون اینکه منابع تحقق آن قابل اطمینان باشد.

در آذر سال ۱۳۹۹ مجید فراهانی، رئیس کمیته بودجه و نظارت شورای اسلامی شهر تهران در جلسه شورای شهر گفت: «قبلا گفته می‌شد درآمدهای شهرسازی خوب حاصل می‌شود و ۱۰۰درصد است؛ درصورتی که اینگونه نیست. بدترین وضعیت را درخصوص منابع غیرنقد می‌بینیم. در ۸ماهه سال ۹۹ فقط ۷۳۷میلیارد تومان از این منابع تحصیل شده است که نشان‌دهنده عدم‌وجود اراده‌ای در تحصیل منابع غیرنقد در شهرداری تهران است.» در همین جلسه، محمود میرلوحی، رئیس کمیته اقتصادی و تنظیم مقررات شورای اسلامی شهر تهران گفت که در بودجه این سال کسری منابع وجود دارد و نمی‌شود هزینه‌ها را پرداخت کرد.

با شروع دوره ششم مدیریت شهری این شرایط تغییر کرد و میزان تحقق بودجه در فاصله کوتاهی تغییر کرد؛ به شکلی که درآمد شهرداری تهران در سال ۱۴۰۱ بیش از ۱۴۰درصد رشد داشت. بودجه شهرداری در این سال بیش از ۵۰هزار میلیارد تومان بود و نزدیک به ۷۲هزار میلیارد درآمد به‌دست آمد. چشم‌انداز سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که شهرداری در ماه‌های گذشته از این سال، درآمد پیش‌بینی شده را به‌دست آورده است.

سال ۱۳۹۹

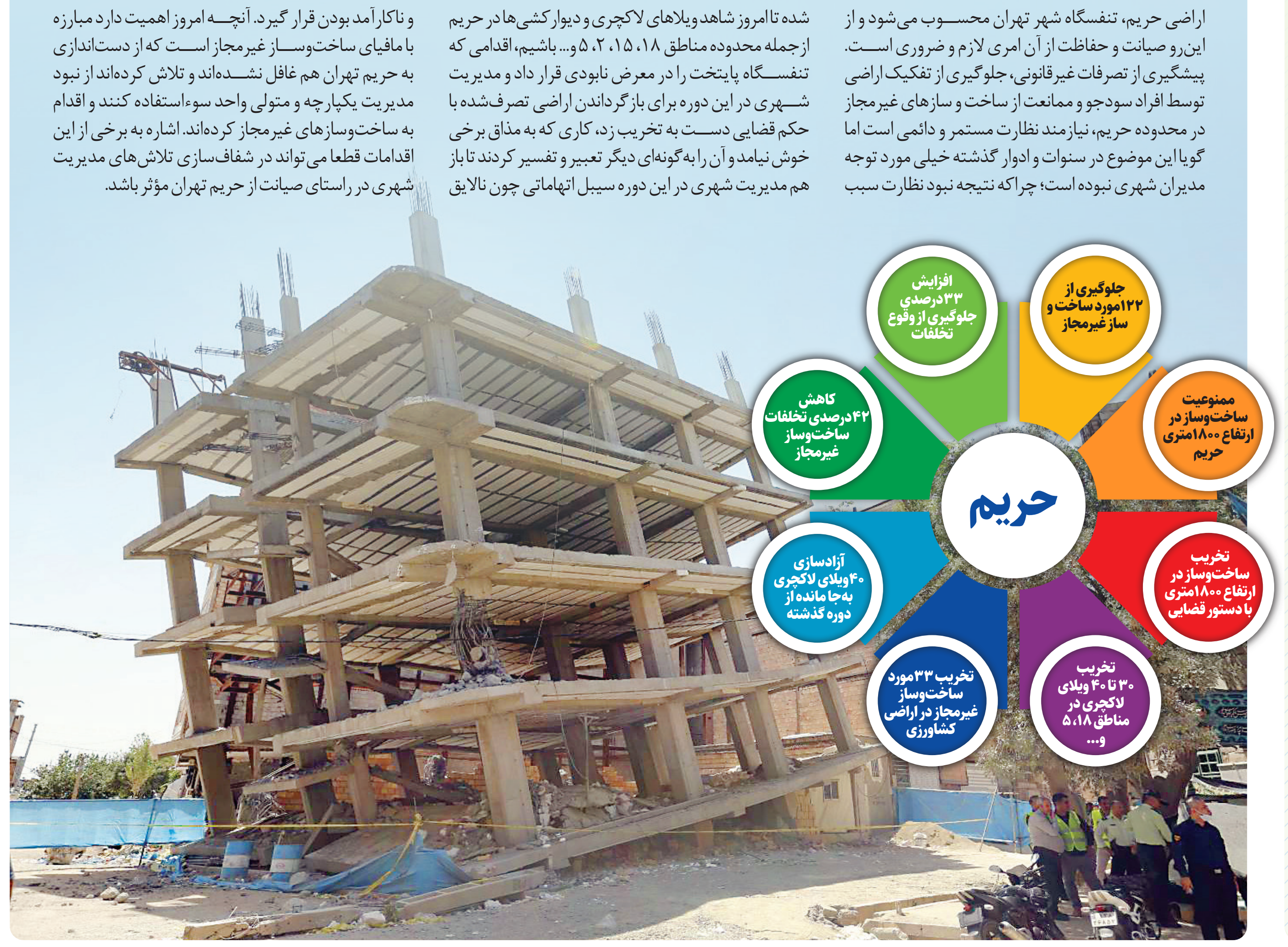
- ۶۵ درصد تحقق درآمدها در ۱۱ماه
- ۸۰ درصد تحقق بودجه
- ۷۰ درصد تحقق هزینه در ۱۱ماه
- ۳۵ درصد کسری عملکرد درآمدی
- ۷۰ درصد درآمد ناپایدار

سال ۱۴۰۱

- ۱۴۰ درصد تحقق بودجه

صیانت از حریم به باد رفته تهران

اراضی حریم، تنفسگاه شهر تهران محسوب می‌شود و از این‌رو صیانت و حفاظت از آن امری لازم و ضروری 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 اما گویا این موضوع در سنوات و ادوار گذشته خیلی مورد توجه مدیران شهری نبوده است؛ چراکه نتیجه نبود نظارت سبب شده تا امروز شاهد ویلاهای لاکچری و دیوارکشی‌ها در حریم از جمله محدوده مناطق ۱۸، ۱۵، ۲، ۵ و... باشیم، اقدامی که تنفسگاه پایتخت را در معرض نابودی قرار داد و مدیریت شهری در این دوره برای بازگرداندن اراضی تصرف‌شده با حکم قضایی دست به تخریب زد، کاری که به مذاق برخی خوش نیامد و آن را به‌گونه‌ای دیگر تعبیر و تفسیر کردند تا باز هم مدیریت شهری در این دوره سیبل اتهاماتی چون نالایق و ناکارآمد بودن قرار گیرد. آنچه امروز اهمیت دارد مبارزه با مافیای ساخت‌وساز غیرمجاز است که از دست‌اندازی به حریم تهران هم غافل نشده‌اند و تلاش کرده‌اند از نبود مدیریت یکپارچه و متولی واحد سوءاستفاده کنند و اقدام به ساخت‌وسازهای غیرمجاز کرده‌اند. اشاره به برخی از این اقدامات قطعا می‌تواند در شفاف‌سازی تلاش‌های مدیریت شهری در راستای صیانت از حریم تهران مؤثر باشد.



حریم
جلوگیری از ۱۲۲مورد ساخت و ساز غیرمجاز
ممنوعیت ساخت‌وساز در ارتفاع ۱۸۰۰متری حریم
تخریب ساخت‌وساز در ارتفاع ۱۸۰۰متری با دستور قضایی
تخریب ۳۰ تا ۴۰ ویلای لاکچری در مناطق ۱۸، ۵ و...
تخریب ۳۳مورد ساخت‌وساز غیرمجاز در اراضی کشاورزی
آزادسازی ۴۰ویلای لاکچری به‌جا مانده از دوره گذشته
کاهش ۴۲درصدی تخلفات ساخت‌وساز غیرمجاز
افزایش ۳۳درصدی جلوگیری از وقوع تخلفات

یاور آسیب‌دیدگان

طبق آخرین آمارهای منتشر شده تعداد معتادان متجاهر از ۱۰هزار در سال ۹۵ به ۲۰هزار در سال ۱۴۰۰ رسید. برای ساماندهی معتادان متجاهر در تهران نیاز به ۱۹هزار و ۷۰۰ظرفیت بود که با شروع به‌کار شهرداری تهران در دوره جدید، براساس تفاهمات انجام‌شده مقرر شد، شهرداری ۵هزار ظرفیت برای پذیرش معتادان متجاهر در تهران ایجاد کند. این کار در قالب یاورشهرها انجام شد؛ مکانی برای پذیرش معتادانی که سال‌ها با مواردی چون منع پذیرش از جمله صغر و کبر سنی، داشتن زخم باز و مشکلات روانی و... مواجه بودند و در این دوره توجه ویژه‌ای به آنها شد و اکنون در یاورشهرها پذیرش می‌شوند؛ یاورشهرهایی که می‌توان از آنها با عنوان یاور آسیب‌دیدگان نام برد. البته نباید فراموش کرد شهرداری تهران برای مدیریت بهتر این موضوع اقدام به تشکیل قرارگاه اجتماعی کرد تا سایر آسیب‌های اجتماعی از جمله کودکان کار و خیابان و زنان آسیب‌دیده را هم تحت پوشش قرار دهد و خدمات ارائه کند. مدیریت شهری ششم تلاش کرده تا موارد مغفول مانده در حوزه آسیب‌های اجتماعی را پیگیری کند.

۹ یاورشهر با ۵هزار ظرفیت (پذیرش معتادان متجاهر)

- ۶۰۰ نفر – یاورشهر یک، ویژه معتادان کبر سنی (بالای ۶۵سال)
- ۱۵۰ نفر – یاورشهر ۲، ویژه معتادان صغر سنی (زیر ۱۸سال)
- ۲۰۰ نفر – یاورشهر ۳، ویژه معتادان دارای زخم باز
- ۱۰۰۰ نفر – یاورشهر ۴ (شفق)
- ۲۰۰ نفر – یاورشهر ۵ (زنان)
- ۱۰۰۰ نفر – یاورشهر ۶ (اخوان)
- ۱۰۰ نفر – یاورشهر ۷ (مردان دارای معلولیت)
- ۲۰۰ نفر – یاورشهر ۸ (زنان دارای اختلال اعصاب و روان)
- ۱۵۵۰ نفر – فاز اول یاورشهر ۹ (جاجرود)

امکانات اجتماعی به روایت اعداد

- ۳۴ مرکز پویاشهر
- ۵ مرکز بهاران
- ۸ پایگاه خدمات اجتماعی
- ۳ مددسرای زنان
- ۵ همراه‌سرای بیماران
- ۱۷ مددسرای مردان
- ۷۷ واحد گشت طرح حامی