صفحه ۱۶ از علی حسنی

در پحچه

چمران در جمع خبرنگاران چه گفت؟

روز گذشته مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران طبق روال همیشه پیش از آغاز جلسه پارلمان شهری در جمع خبرنگاران پاسخگوی سؤال‌های آنها بود.

انتقال انبار نفت شهران: در این زمینه نامه‌نگاری کردیم، برای آنها جابه‌جایی سخت است. به هرشکل، ما معتقدیم آن فضا نمی‌تواند انبار نفت باشد، اما باید جایگزین آنها ساخته شود تا جابه‌جایی صورت بگیرد.

چالش شارژ خودروهای برقی: پیشنهاد بنده این است که اتوبوس‌های جدید، هیبریدی باشند. این اتوبوس‌ها حین حرکت شارژ می‌شوند و ناچار نخواهند بود که شب تا صبح در جایگاه، خودرو را شارژ کنند. اصرار و تأکید ما به شهرداری این موضوع بوده و احتمالا به‌صورت کتبی نیز تولید و تامین اتوبوس هیبریدی را یادآوری خواهیم کرد. تاکسی‌های برقی که وارد شد برای کمک به تاکسیرانان بود؛ در این زمینه هم پیشنهاد ما تولید تاکسی‌های هیبریدی است.

پرداخت مابه‌ازای صرفه‌جویی بنزین و گازوئیل با برقی شدن حمل‌ونقل عمومی: دولت بابت بنزین و گازوئیل اتوبوس و تاکسی‌های برقی یارانه نمی‌دهد و باید جایگزین صرفه‌جویی بنزین و گازوئیل را پرداخت کند تا ما بتوانیم اتوبوس و تاکسی جدید خریداری کنیم. وزیر اسبق نفت نیز در این زمینه وعده‌هایی داده بود که عملی نشد.

شورا

نامگذاری معبری به نام اکبر عبدی

روز گذشته با رأی نمایندگان شورای شهر، نام ۲۶معبر در مناطق ۱، ۳، ۴، ۵، ۱۷، ۱۹تغییر کرد که یکی از آنها تغییر نام معبری در منطقه یک به نام اکبر عبدی، بازیگر شناخته شده کشور بود؛ پیش از این نامگذاری، از خانواده اکبر عبدی تقدیر می‌شد.

منطقه یک
خیابان بیدار: **خیابان مرحوم اکبر عبدی**
کوچه توفان، خیابان پورابتهاج: **کوچه شهید سعید عبداللهیان**
کوچه شکوفه، خیابان باستداران: **کوچه مرحوم آیت‌الله سیدمحمدتقی حکیم**
خیابان کوهیار: **خیابان شهید مرتضی بهمنی**
کوچه رزاقی: **کوچه شهید مهدی بیداد**
کوچه لادن: **کوچه شهید رضا سعیدی**

منطقه ۳
کوچه مخصوص، خیابان یخچال: **کوچه شهید مجتبی غیوران**
کوچه کمان، خیابان نلسون ماندلا: **کوچه شهید حسن عبدالوند**

منطقه ۴
خیابان یاس، حکیمیه: **خیابان شهید حسین لطفی‌وند**
خیابان هفتم، خیابان شهید ناهیدی: **خیابان شهید اصغر خیرآبادی**
کوچه چهارم، خیابان شهید ناهیدی: **خیابان شهید حسین باقری مفرد**
کوچه شقایق، بلوار شهید طباطبایی: **کوچه شهید مصطفی موحدی**
کوچه یاس چهارم، بزرگراه شهید صیاد شیرازی: **کوچه شهیده الهه سادات میرشفیعیان**
خیابان وحدت، بلوار شاهد: **خیابان شهید عزیز اوراسین**

منطقه ۵
خیابان نیروگاه، بلوار شهران: **خیابان مرحوم غلامرضا حاجی‌پور ساردوئی**
کوچه‌های مهزاد و کامل در خیابان سمیه: **کوچه مرحوم حسنعلی البرز**

منطقه ۱۷
کوچه سی و چهارم: **کوچه شهید بهرام ارشد محمودی**
کوچه هفتاد و چهارم، خیابان سجاد شمالی: **کوچه شهید قدیر آزکات**
کوچه بیست و چهارم، خیابان ابوذر: **کوچه شهید علی راضی**
کوچه یکم در خیابان قزوین: **کوچه شهید عزیزاله رضایی**
کوچه ششم در خیابان ابوذر: **کوچه شهید داود وزیری**
کوچه یازدهم در خیابان میثاق: **شهید خسرو کریمی**

منطقه ۱۹
معبر حدفاصل خیابان شهید بهمنیار و پل شهید اشکذری: **کوچه شهید علی توده فلاح**
کوچه هفتاد و نهم، خیابان میثاق: **خیابان شهید اسماعیل ادبی قدس**
کوچه بیست و چهارم، خانی آباد: **کوچه شهید سیدیاسر سیدرضایی**

شهر چهره جنگ‌زده نگرفت
محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران: اقدامات انجام‌شده کارکنان شهرداری در طول جنگ باعث شد حتی برای یک لحظه تهران چهره شهر جنگ‌زده به‌خود نگیرد. امیدوارم خسارت‌های باقیمانده خانواده‌های آسیب‌دیده هرچه سریع‌تر جبران شود.

بوستان گفتگو، میزبان نمایشگاه زنان و تولید ملی
مریم اردبیلی، رئیس مرکز زنان و خانواده شهرداری تهران: بیست و چهارمین نمایشگاه زنان و تولید ملی از ۱۱ تا ۲۰ شهریور ۱۴۰۵ در بوستان گفتگو برگزار می‌شود. با توجه به نزدیک بودن سال تحصیلی، تعدادی غرفه نیز در این نمایشگاه به فروش لوازم‌التحریر اختصاص یافته است.

لزوم ایمن‌سازی اماکن پرخطر بازار
علی نصیری، رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران: با توجه به گستردگی بازار و وجود صدها سرا و مجموعه تجاری، اماکن باید براساس شاخص‌های خطر، مساحت، نوع فعالیت و شرایط ایمنی رتبه‌بندی شوند. همچنین اقدامات ایمن‌سازی ابتدا باید در نقاط پرخطر انجام شود.

کاهش مشکلات در حوزه پسماند با مشارکت مردم
محسن قضاتلو، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران: بخش مهمی از موفقیت حوزه پسماند به همکاری و مشارکت شهروندان وابسته است و ظرفیت بسیار زیادی برای توسعه فعالیت‌ها وجود دارد. اگر بتوانیم مشارکت شهروندان را افزایش دهیم، می‌توانیم بخش قابل توجهی از مشکلات را کاهش دهیم.

نبرد دولت و شهرداری با ناترازی انرژی

معاون پزشکیان: قدردان شهردار تهران هستم که با جدیت پای کار آمده است

جلسه ۴۲۷ پارلمان شهری

گزارش

مریم باقرپور - پریسا نوری | روزنامه‌نگار | روز گذشته در چهارصد و بیست و هفتمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران علاوه بر پرداختن به موضوع‌های مختلف، بحث انرژی و راهکارهای مصرف بهینه در تهران داغ شد. به‌ویژه آنکه به تازگی همکاری دولت و شهرداری تهران وارد مرحله‌ای شده که قرار است بخشی از مسائل بابتخت به‌صورت جداگانه در وزارتخانه‌ها و شهرداری، بلکه با تقسیم کار میان ۳طرف دنبال شود. انرژی، حمل‌ونقل، معیشت، آموزش، سلامت و مسکن مهم‌ترین حوزه‌هایی هستند که برای آنها برنامه مشترک تعریف شده یا در حال شکل‌گیری است. سیداسماعیل سقاب‌اصفهانی، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی با حضور در جلسه شورای شهر درباره برخی از این راهکارها توضیحاتی داد.

همکاری با شهرداری در حوزه‌های مختلف انرژی
در حوزه ناترازی انرژی وضعیت خوبی نداریم و اثرات آن در بنزین، گاز و قطعی برق در صنایع قابل مشاهده است. در سال‌های گذشته سیاست‌هایی اتخاذ کردیم که نتیجه آن وضعیت فعلی امروز است. در حوزه مصرف، سیاست‌های اتخاذشده جواب‌گو نبوده و کشور امروز با ناترازی روبه‌رو است. یکی از راهکارها تأمین تقاضاهاست که در همین راستا تلاش‌های خوبی برای واردات و تولید سوخت انجام می‌شود. سازمانی برای مدیریت مصرف انرژی در کشور شکل گرفته است. موضوع بحث با شهرداری تهران تنها حمل‌ونقل و بنزین نیست، بلکه بنزین، گازوئیل، برق و مصرف حامل‌های انرژی را شامل می‌شود.

نقش ۵۰درصدی خودروها در مصرف بنزین
وقتی میزان مصرف سوخت در کشور را بررسی کردیم، علل حجم مصرف مشخص شد. برای مثال در مصرف بنزین علت شایع مصرف بالای بنزین استاندارد خودروهاست. ۲۰ تا ۵۰درصد شکاف مصرف بهینه مربوط به استاندارد خودروهاست.

نقش ۳۰ درصدی مدهای حمل‌ونقل در مصرف سوخت
موضوع دوم مدهای حمل‌ونقل است. در عمده کشورها حمل‌ونقل به سمت خودروهای سنگین رفته، اما در کشور ما مانند حمل‌ونقل سمت خودروی سبک رفته و ۳۰درصد از حجم مصرف در این بخش است. ۲۵درصد هم مرتبط با شکاف مصرف بهینه ترافیک و سفرهای تک‌سرنشین و یک‌سرخالی است. تا زمانی هم که موضوع‌های بنیادین رفع نشود، هر سیاست قیمتی در کشور اعمال کنیم اثرگذاری کوتاه‌مدت خواهد داشت، اما بعد از مدتی این اثرگذاری از بین می‌رود.

هدررفت انرژی در موتورخانه
موتورخانه‌های مجتمع‌ها و ادارات‌ها و شهرک‌ها حجم زیادی از مصرف را به‌خود اختصاص می‌دهند. عمده برنامه‌ها برای مدیریت مصرف، شوک به قیمت‌ها بوده و شاید چند سال از آن مقطع عبور کرده‌ایم و مجددا میزان مصرف به حالت سابق بازگشته است. این بازگشت به مصرف بستگی به میزان تورم در کشور دارد؛ چراکه برای ریشه اصلی مصرف تدبیری اندیشیده نشده است. قانون به‌دنبال این بود که منفعت صرفه‌جویی را در اختیار کسانی قرار دهد که صرفه‌جویی را محقق کنند، ولی قانون تفکیکی در این زمینه بین بخش دولتی و خصوصی در نظر نگرفته است. مفهوم میان‌مدت و بلندمدت این است که تا زمانی که نتوانیم ریشه‌های مصرف را حل کنیم، افزایش قیمت صرفا یک مُسَکن است.

۱۱,۰۰۰
اتوبوس نیاز تهران است، درحالی‌که بیش از ۳هزار اتوبوس دارد.

۴ اهرم مؤثر بر صرفه‌جویی با همکاری دولت
۱ فرهنگ‌سازی و استفاده از ظرفیت‌های شهرداری برای الگوسازی
۲ فناوری
۳ توجه به مدیریت تقاضا
۴ انگیزه‌بخشی مالی (گفت‌وگو با اصناف توسط شهرداری)

مدل‌های همکاری شهرداری با دولت
در استانداری‌ها تفاهمنامه‌ای منعقد شده که براساس آن یک خط مبنای مصرف در نظر گرفته شود و این مبنا در بنزین، گازوئیل، نفت و برق تعیین می‌شود. اما در تهران شهرداری می‌تواند مطالعاتی انجام دهد که ببیند در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت چگونه می‌تواند میزان مصرف انرژی را کاهش دهد و این فارغ از برنامه‌های دولت است. برای مثال اگر موتور کار به موتور برقی تبدیل شود، میزان کاهش مصرف آن در مطالعات مشخص خواهد شد.

تبدیل ایده برنامه هفتم به مبنای ملی
ایده برنامه هفتم را تنها در یک سازمان نگه نمی‌دارم و به یک مبنای ملی تبدیل خواهیم کرد. استانداری‌ها، شهرداری‌ها، بخشداری‌ها و دیگر بخش‌ها پای کار خواهند آمد تا این راهکار عملیاتی شود که مکانیزم‌ها برای کاهش مصرف متفاوت است. آنچه امروز با آن مواجهیم این است که تصمیم گرفته‌ایم با سیاست عدم‌تمرکز، میزان مصرف را کاهش دهیم و تمام نهادها در مورد میزان مصرف انرژی دغدغه داشته باشند. متأسفانه با سیاست‌های اتخاذشده، انرژی به یک چالش تبدیل شده است، این در حالی است که بیشترین میزان بهره‌وری در انرژی است. ما امروز بدترین و بیشترین میزان مصرف انرژی و کمترین بهره‌وری از انرژی را داریم و می‌توانیم کاهش مصرف را به یک الگوی ملی تبدیل کنیم.

امیدواریم بحران انرژی رفع شود
باید برای حامل‌های انرژی به صورت یکپارچه برنامه‌ریزی کنیم. سیاست‌های ما به گونه‌ای نبوده که برای مردم انگیزه‌زای جهت کاهش مصرف ایجاد کند. چین ۱۰ سال زمان صرف کرد تا برقی‌سازی را عملیاتی کند. اما امروز در نقطه بحران درباره برقی‌سازی صحبت می‌کنیم. مدت‌ها به صورت کاغذی مجوزهایی داده می‌شد و افراد با امضای طلایی ۲یا ۳هزار لیتر سوخت دریافت می‌کردند. مسئله‌ای که امروز با آن مواجه هستیم، ۷۰سال قدمت دارد و نمی‌توان آن را در ۶ماه برطرف کرد. امیدواریم بتوانیم در این زمینه کاری از پیش ببریم.

۵۰ سال زمان برای خروج خودروهای فرسوده
۲۵ میلیون خودرو در کشور رها شده است. این که بخواهیم خودروهای قدیمی را خارج کنیم، ۵۰ سال زمان می‌برد. در مواردی سیاسی اتخاذ می‌شود که سال‌ها باید برای جبران آن زمان صرف کنیم.

لزوم عایق‌بندی مدارس برای کاهش ۵۰درصدی
در آموزش‌وپرورش عمده مصرف به سیستم‌های گرمایشی برمی‌گردد. با عایق‌بندی در مدارس می‌توان میزان مصرف انرژی را ۵۰درصد کاهش داد. ما در شرایط فعلی کشور پول نداریم که اتوبوس برقی یا موتور برقی بخریم، اما می‌توانیم با سود ناشی از کاهش مصرف در بخش‌های مختلف مانند مدارس به سرمایه‌گذاری در این بخش بپردازیم.

استقبال پزشکیان از اتاق پایش مصرف سوخت
تفاهمنامه‌ای با شهرداری برای کاهش مصرف انرژی منعقد شده و علاوه‌بر منبعی که برای شهرداری در بخش توسعه شهر و حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی کرده‌ایم، سود کاهش مصرف نیز به شهرداری خواهد رسید. بنده اصلا سیاسی نیستم و از شهردار تهران بسیار قدردانم که با جدیت پای کار آمده است. رئیس‌جمهور اعلام کرد که آقای زاکانی اتاق مدیریت و فرماندهی را در زمینه انرژی تشکیل دهد و من حاضرم روزانه یک ساعت در این اتاق مدیریت حضور پیدا کنم.

نیاز تهران به ۱۱هزار اتوبوس
هرگونه کار کوتاه‌مدتی در نهایت ۶ماه اثرگذار خواهد بود. برنامه ما تا ۶ ماهه است و مجموعه‌ها هم باید برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت در نظر بگیرند. قطعا انجام اقدامات زمان‌بر است و یک‌ساله نمی‌توان مسائل را حل کرد. البته می‌دانیم تهران باید ۱۱هزار اتوبوس داشته باشد و اکنون بیش از ۳هزار اتوبوس دارد و نمی‌توان سریع این اتوبوس‌ها را تأمین کرد.

۳ مدل پیشنهادی همکاری دولت و شهرداری
۱ شهرداری بگوید تا چه اندازه می‌تواند میزان مصرف در بخش‌های مختلف را کاهش دهد.
۲ شهرداری برنامه‌ای با مشارکت بخش خصوصی به دولت برای کاهش مصرف ارائه دهد.
۳ اقدامات آغاز شود و گام‌به‌گام که مصرف کاهش پیدا کند، گواهی صرفه‌جویی به نهاد طرف قرارداد داده می‌شود و مالکیت انرژی صرفه‌جویی‌شده به آن نهاد واگذار خواهد شد.

%۲۵
شکاف مصرف بنزین به ترافیک و سفرهای تک‌سرنشین و یک‌سرخالی مرتبط است

تهران علیه بنزین‌سوزی

شهردار: قرارگاه مدیریت مصرف انرژی در پایتخت تشکیل می‌شود

گزارش

نیلوفر ذوالفقاری | روزنامه‌نگار | توسعه حمل‌ونقل عمومی، عرضه ارزان‌تر کالاهای اساسی و اجرای طرح‌های تامین مسکن تا تلاش برای کاهش و بهینه‌سازی مصرف انرژی در پایتخت، از جمله مواردی بود که روز گذشته شهردار تهران در صحن پارلمان شهری در قالب خدمت به مردم از آنها نام برد و حتی از تعریف بسته جامع بهینه‌سازی مصرف در ۱۰واحد شامل برق، بنزین و گاز خبر داد و اعلام کرد. بنا به گفته علیرضا زاکانی برای مدیریت این موضوع نیز قرارگاه مدیریت مصرف انرژی تشکیل می‌شود.

خدمت‌رسانی مدیریت شهری در ۳سطح
در مدیریت شهری مسیری را پیش می‌بریم که بتوانیم در ۳سطح خدمات‌رسانی کنیم. سطح اول تحول درون مدیریت شهری برای تحقق اصل ۱۰۰ قانون اساسی است. اصل ۱۰۰ بر زمین مانده است؛ به این معنا که شورای شهر و شهرداری‌ها غیراز امور سیاسی و امنیتی باید متکفل تمام امور شهر باشند. سطح دوم معطوف به شرایطی است که در آن به سر می‌بریم و آن هم مقاومت در برابر خواست آمریکاست. شکست تاب‌آوری مردم و ایجاد اختلال محاسباتی بین مسئولان ۲خواست آمریکاست و ما در این سطح به‌دنبال این هستیم که اختلال محاسباتی بین مدیران ایجاد نشود. از رتقای سطح خدمت‌گذاری نیز سومین سطح از این مسیر است. ۲۱قرارگاه در بخش‌های مختلف برای خدمت‌رسانی به شهروندان در شهرداری تهران تشکیل شده است.

تشکیل قرارگاه مدیریت مصرف
بسته جامع در ۱۰واحد شامل برق، بنزین و گاز تعریف شده است. ما تجربیاتی را در ۲۱قرارگاه داشتیم و در این زمینه نیز یک کار جمعی تعریف خواهیم کرد و یک قرارگاه برای مدیریت این موضوع تشکیل می‌شود.

حوزه بهینه‌سازی مصرف انرژی
اقدامات انجام‌شده:
■ انعقاد تفاهم با رئیس سازمان بهینه‌سازی و وزرای نیرو و نفت با حمایت رئیس‌جمهور
■ ایجاد زیرساخت‌های حقوقی برای کاهش مصرف انرژی
برنامه‌های در دست اقدام:
■ تشکیل قرارگاه مدیریت مصرف انرژی
■ فرهنگسازی و ایجاد زمینه مشارکت مردم
■ برنامه‌ریزی و محاسبات در سطح کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت در داخل و بیرون شهرداری
■ تعریف بسته جامع بهینه‌سازی مصرف در ۱۰واحد شامل برق، بنزین و گاز
■ برنامه‌ریزی برای تولید انرژی پاک و انرژی خورشیدی

حوزه حمل‌ونقل و ترافیک
اقدامات انجام شده:
■ ساخت ۴۷کیلومتر مسیر سرزندگی
■ واردات واگن‌های مترو
■ تولید واگن‌های داخلی و ورود ۲رام از آنها به خطوط
■ رایگان شدن فعالیت مترو و بی‌آرتی
اقدامات در دست اجرا:
■ ساخت ۱۳۷کیلومتر مسیر سرزندگی جدید در تهران
■ انعقاد یک قرارداد جدید برای تولید ۷۰قطار داخلی

حوزه آموزش
اقدامات انجام‌شده:
■ آغاز ساخت ۱۰مجتمع بزرگ مدرسه‌ای
اقدامات در دست اجرا:
■ پیش‌بینی ساخت ۴۵۰مجتمع بزرگ در مناطق ۲۲گانه
■ برنامه‌ریزی برای ساخت ۲۰مجتمع دیگر
■ تشکیل مراکز مختلف زنجیره اقتصاد خاتوار

حوزه مسکن
اقدامات انجام‌شده:
■ تعریف ۴۸پروژه مسکن در ۱۸۸لکه شامل ۶۲۵هکتار
■ اجرای طرح خانه‌ریز
اقدامات در دست اجرا:
■ حرکت قدرالسهم شهرداری به سمت مسکن اجتماعی و اجاره‌داری حرفه‌ای
■ برنامه‌ریزی برای حذف سوداگری مسکن

حوزه اقتصاد و تامین کالاهای اساسی
اقدامات انجام‌شده:
■ توسعه خدمات در ۹۷فروشگاه شهروند و ۳۱۶میدان میوه‌وتره‌بار و بستر شهرزاد
اقدامات در دست اجرا:
■ ارزان‌سازی ۲۰درصدی کالاها با حذف واسطه‌ها

حوزه سوخت
اقدامات انجام‌شده:
■ ایجاد تفاهم با دولت برای برقی‌سازی خودروها و موتورسیکلت‌ها
اقدامات در دست اجرا:
■ تأمین ۲۰۰هزار دستگاه موتور برقی به‌ویژه موتور کار
■ ایجاد ظرفیت برای تسریع در مسیر برقی‌سازی موتور
■ حرکت به سمت مصرف CNG برای تاکسی‌ها
■ هیبریدی کردن اتوبوس‌ها

حوزه سلامت
اقدامات انجام شده:
■ ارزیابی مؤلفه‌های سلامت
اقدامات در دست اجرا:
■ به‌روزسازی ارزیابی سلامت براساس اقتضای امروز شهر
■ خدمت‌رسانی سلامت روان به کودکان کار، معتادان متجاهر و آموزش و توانمندسازی آنها
■ دنبال کردن خدمات بهداشت محیط، بهداشت عمومی و درمان رایگان
■ پیاده‌سازی نظام ارجاع و پزشک خانواده
■ طراحی بسته جامع سلامت با همکاری دانشگاه‌ها، بخش خصوصی و وزارت بهداشت

۲۰۰,۰۰۰
موتور برقی برای قطع زنجیره آلودگی و مهار مصرف سوخت در تهران وارد چرخه می‌شود

۲۰۰
کیلومتر مسیر تردد اختصاصی برای دوچرخه‌های برقی در تهران احداث می‌شود

۲
رام قطار تولید داخل وارد خطوط مترو شده است

۲۱
قرارگاه در بخش‌های مختلف برای خدمت‌رسانی به شهروندان در شهرداری تهران تشکیل شده است

۴۸
پروژه مسکن در ۶۲۵هکتار تعریف شده است

۴۵۰
مجتمع بزرگ مدرسه‌ای در مناطق مختلف ساخته می‌شود

سنگ‌اندازی در مسیر بازسازی خانه‌ها

ماجرای ابهامات مطرح‌شده در جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری درباره بازسازی خانه‌های آسیب‌دیده در جنگ چیست؟

گزارش

گروه شهری | در ۱۵ماه گذشته تهران با تجربه ۲جنگ، روزها و شب‌های دشواری را پشت سر گذاشت. مدیریت شهری از همان دقایق نخست هر دو جنگ، در صف اول حمایت از شهروندان آسیب‌دیده، برای بازسازی خانه‌های تخریب‌شده داوطلبانه قدم به میدان گذاشت و برای این کار طرح‌های متنوعی به کار گرفت. به تازگی در جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری درباره بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده تهران و روند تامین هزینه بازسازی خانه‌ها ابهاماتی مطرح شده است. اما اصل ماجرا چیست و در پی این ابهامات، از پرداختن به چه موضوعاتی غفلت شده است؟

وقتی شهرداری داوطلب کمک می‌شود
۱۷۲۴واحد مسکونی در جنگ ۴۰روزه و ۴۵۲واحد در جنگ ۱۲ روزه آسیب دیدند، واحدهایی که براساس نوع آسیب، از شکستگی شیشه گرفته تا آسیب سازه‌ای و ویرانی کامل، در ۳گروه دسته‌بندی شدند. از همان نخستین دقایق وقوع جنگ، شهرداری تهران با قبول مسئولیت اسکان آسیب‌دیدگان، تعمیر، مقاوم‌سازی و نوسازی خانه‌ها تلاش کرد در کنار آسیب‌دیدگان بایستد و با موافقت رئیس‌جمهور بار بزرگی را از دوش دولت بردارد. رئیس‌جمهور هم در دیدار با شهردار تهران، گزارش عملکرد شهرداری در بازسازی مناطق آسیب‌دیده و اسکان خانواده‌ها را بررسی و بر تسریع این روند تأکید کرد. کار در واحدهای نیازمند تعمیرات جزئی به سرعت آغاز شد و همزمان، شهرداری برای خانواده‌هایی که امکان بازگشت به خانه خود را نداشتند، ابتدا هتل و سپس خانه اجاره‌ای در نظر گرفت.

پیشنهاد تهاتر برای تأمین هزینه‌ها
شهرداری تهران در مواجهه با هزینه‌های سنگین اسکان موقت آسیب‌دیدگان و بازسازی واحدهای آسیب‌دیده که البته داوطلبانه پذیرفته، طرح‌های مختلفی پیشنهاد داده که یکی از آنها مدل تهاتر است. یعنی مالکی که خانه‌اش در جنگ کاملا تخریب شده، بتواند ملک خود را با قیمت کارشناسی قبل از اصابت، با یکی از املاک شهرداری معاوضه کند. این مدل روشی است که برای بازگشت به زندگی برای آسیب‌دیدگانی است که نمی‌خواهند حدود ۳سال منتظر بمانند تا خانه‌شان دوباره ساخته شود. اما وزارت راه و شهرسازی، با مخالفت با این مدل ممکن است مهم‌ترین ابزار شهرداری برای تأمین هزینه بازسازی خانه‌های جنگ‌زده را مسدود کند و این نهاد را با مسئولیت و بدهی تنها بگذارد.

مخالفت، بدون گزینه جایگزین
هرچند در جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری، پیشنهادی برای جلوگیری از استفاده شهرداری از ظرفیت‌های ملکی و شهرسازی در بازسازی خانه‌های جنگ‌زده مطرح شد، اما این پیشنهاد با مخالفت نمایندگان برخی دستگاه‌ها از جمله وزارت کشور، وزارت دفاع و وزارت میراث فرهنگی رأی نیاورد و برای بررسی بیشتر به کمیسیون ماده پنج ارجاع شد. اگر این پیشنهاد تصویب می‌شد، می‌توانست مدل تهاتر را متوقف و شهرداری را با تعهدی حدود ۳۰همت، بدون منبع مالی روشن روبه‌رو کند. مطرح‌کنندگان پیشنهاد حتی به این پرسش پاسخ نداده که جایگزین ۳۰همت هزینه بازسازی چیست و چه زمانی پرداخت خواهد شد؟

هزینه ۳۰همتی بر دوش شهرداری
از میان واحدهای آسیب‌دیده، ۶۵۲واحد از جنگ ۱۲ روزه و ۱۴۸ واحد از جنگ ۴۰ روزه، نیازمند تخریب کامل و از نو ساختن هستند. مدیریت شهری برای بازسازی، صدور پروانه، مشوق تراکمی، انتخاب پیمانکار و امکان تهاتر ملک آسیب‌دیده با املاک شهرداری را پیشنهاد داد تا راهکارهای مناسبی برای تامین هزینه بازسازی خانه‌های جنگ‌زده به کار گرفته شود. انظور که لطف‌الله فروزنده، معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران در اظهار نظری اعلام کرده، خسارت وارد شده به واحدهای آسیب‌دیده حدود ۳۰همت برآورد شده است؛ رقمی که نه فقط برای ساخت ساختمان‌های تخریب‌شده، بلکه برای تعمیر دهها هزار واحد، مقاوم‌سازی، آواربرداری، اسکان اضطراری، پرداخت پول رهن و اجاره و نوسازی کامل ساختمان‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مردم، متضرر اختلاف دستگاه‌ها
در شرایطی که رئیس‌جمهور مسئولیت بازسازی خانه‌ها را به شهرداری سپرده و بر تسریع آن تأکید کرده است، مخالفت برخی اعضای وزارت راه دولت چهارده‌ماه مدل تهاتر و سنگ‌اندازی در مسیر تامین هزینه‌های بازسازی زخم‌های جنگ، افکار عمومی را با این پرسش مواجه کرده که چه کسی از کند شدن یا توقف روند بازسازی‌ها سود می‌برد و تلاش می‌کند خانواده‌های آسیب‌دیده را در میان اختلاف دستگاه‌ها، بیش از این متضرر کند؟ درحالی که شهرداری تهران در دوره ششم علاوه بر پذیرش هزینه‌های جنگ بخش بزرگی از بدهی‌های بانکی و پیمانکاری باقیمانده از دوره‌های گذشته را نیز تسویه کرد، ایجاد یک تعهد ۳۰همتی بدون اجازه استفاده از ابزارهای تأمین مالی، جز وارد کردن دوباره مدیریت شهری به چرخه بدهی چه دستاوردی دارد؟

ارجاع به کمیسیون ماده پنج
همزمان با سنگ‌اندازی‌ها در تسریع بازسازی واحدهای آسیب‌دیده، افکار عمومی منتظر است وزارت راه و مسکن تجلیه، متن دقیق پیشنهاد و نتیجه رأی‌گیری را منتشر کند تا مشخص شود چه کسانی و با چه استدلالی به‌دنبال محدودکردن مسیر تأمین مالی خانه‌های جنگ‌زده هستند؟ هرچند با توجه به مخالفت نمایندگان وزارت دفاع، وزارت میراث فرهنگی، وزارت کشور و ستاد مدیریت بحران کشور و لغو مصوبات ۷۱۲ و ۷۱۶ برای تداوم بازسازی‌های ناشی از جنگ هنوز شد موضوع در کمیسیون ماده پنج شهرداری تهران بررسی شود، شهرداری تهران همچنان در میدان بازسازی واحدهای آسیب‌دیده ایستاده و تلاش می‌کند با رفع موانع تامین هزینه‌ها، به شهروندان بی‌گناهی که سرپناه خود را در جنگ از دست داده‌اند کمک کند تا روزنه زیر سقف خانه‌های خود به آرامش و آسایش برسند.

صفحه ۱۶ از علی حسنی

نقل‌وقول

تقدیر برای حرکت در مسیر برقی‌سازی

پیشنهادهای اعضای شورای شهر برای همکاری دولت و شهرداری چه بود؟

اعضای شورای شهر درباره ناترازی انرژی، راهکارهای اجرایی و شیوه همکاری دولت و شهرداری برای مصرف بهینه سوخت، پیشنهادهایی را مطرح و حتی از شهرداری تهران برای تأکید بر برقی‌سازی تقدیر کردند.

خودروسازان را نشنود
مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران: پیشنهاد می‌شود اهرم فناوری پیش بینی شده یک فشار اجرایی هم داشته باشد که البته این از وظایف دولت است. اگر کولرها از نظر آب و برق هزینه ساز است دیگر به کارخانه اجازه تولید داده نشود تا زمانی که تا سطح استانداردتر بن و جدیدترین فناوری دنیا در این خصوص ارتقا یابد. همچنین اگر خودروسازان رها شوند، همچنان همین خودروها را تولید خواهند کرد و به مردم تحویل خواهند داد.

مردم باید قانع شوند
پرویز سروری، نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران: دولت در گذشته برای افزایش قیمت بنزین چند ماه برای اقناع مردم زمان صرف می‌کرد؛ دولت برای برنامه‌های خود در کاهش مصرف سوخت هم باید این اقناع را انجام دهد.

کاهش انگیزه‌های آموزشی با فرسودگی مدارس
علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران: فرسودگی مدارس، انگیزه‌ها را در بخش آموزشی کاهش می‌دهد. رئیس‌جمهور و شهردار و هر مسئول دیگری باید خود را وزیر آموزش و پرورش بداند و به امور این بخش توجه کند.

کاهش مصرف سوخت با برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها
سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران: ما خوشحالیم که یکی از احکام بر زمین مانده تحت عنوان «تأمین موتور برقی» در دستور کار شهردار تهران قرار گرفته است. تمام بزهکاری‌های اجتماعی و مصرف سوخت با برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها کاهش خواهد یافت.

لزوم حرکت در مسیر برقی‌سازی
حجت‌الاسلام سیدمحمد آقامیری، عضو شورای شهر تهران: یکن آلوده‌ترین پایتخت در دنیا بود؛ در طول ۱۱سال روند این شهر تغییر کرد و خودروها برقی شدند و این شهر به یکی از پاک‌ترین پایتخت‌های دنیا تبدیل شد. باید این روند را در دوره ۱۰ساله برای برقی‌سازی خودروها در نظر گرفت و از این مسیر به سمت اصلاح صنعت خودروسازی رفت؛ چرا که تولید برق راحت‌تر از تولید سوخت است.

حرکت به سمت مدیریت یکپارچه شهری
ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران: با اقدامات مشترک بین دولت و شهرداری، به سمت مدیریت یکپارچه شهری حرکت می‌کنیم و مسئولیت بخش‌هایی را که در قانون قدیم شهرداری در سال ۱۳۳۵ به‌عهده شهرداری بود، برعهده می‌گیریم. در گذشته تفاهمنامه‌های زیادی با وزارتخانه‌ها انجام شده و شهردار تهران در این دوره نیز تفاهمنامه‌ها را منعقد کرده است، اما باید ببینیم چند درصد تفاهمنامه‌ها به قرارداد تبدیل شده است.

ایستادگی شهردار برای پیشبرد برنامه برقی‌سازی
سیداحمد علوی، عضو شورای شهر تهران: مقاومت شهردار تهران روی موضوع برقی‌سازی و نهضتی که در تهران شکل گرفت، نتیجه خود را امروز نشان می‌دهد. اگر همه بخش‌ها همکاری می‌کردند، حجم زیادی از فشارهای مربوط به مصرف سوخت کاهش پیدا می‌کرد.

سیاست‌های اجرایی دلیل ناترازی‌ها
سیداحمد صادقی، عضو شورای شهر تهران: ناترازی مصرف انرژی به مردم برنمی‌گردد؛ بلکه ناشی از وجود سیاست‌هاست. شهروندان برای سفرهای طولانی خود ناچار به استفاده از خودروی شخصی و در نتیجه مصرف سوخت هستند.

رفع ۵۰درصدی مشکلات با حذف مافیای خودرو
مهدی افراریان، عضو شورای شهر تهران: مردم باید رقم بسیار بالایی برای خرید خودروهای وارداتی بپردازند و ناچارند خودروهایی با مصرف سوخت بالا خریداری کنند. طبقه متوسط جامعه توان مالی برای نوسازی خودروهای فرسوده خود ندارند؛ چراکه دولت قیمت را با عوارض سنگین واردات افزایش داده است. ما باید خودروی پرمصرف را با همان قیمت از خودروساز داخلی خریداری کنیم و دولت بنزین می‌خرد و به ما می‌فروشد که برای این خودروهای پرمصرف هزینه کنیم. اگر زور دولت به مافیای خودرو برسد که نمی‌رسد، ۵۰درصد مشکلات حل می‌شود.

ارائه برنامه‌های روشن
زهرا شمس‌احسان، عضو شورای شهر تهران: موضوع انرژی با حمل و نقل عمومی، آلودگی هوا، سلامت شهروندان، اقتصاد خانوار، کیفیت ساختمان‌ها و تاب‌آوری شهری پیوند مستقیم دارد و هدف نباید کاهش کور کوراته مصرف باشد. توسعه دوچرخه‌سواری، موتورسیکلت‌های برقی و کم‌مصرف، نوسازی ناوگان موتورسیکلت و ایجاد مسیرهای ایمن باید با برنامه‌ای روشن دنبال شود.

**کاهش مشکلات در حو