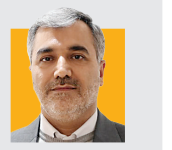


بهره‌برداری از بازار جایگزین «جنت»؛ به‌زودی
داوود گودرزی، معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهردار تهران: زیرساخت‌های محل جدید بازار جنت در خیابان سیمون‌بولیوار فراهم شده و با تکمیل سازه‌ها در کمتر از یک‌ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد. تلاش مدیریت شهری انتقال غرفه‌داران به محل جدید با کمترین مشکل است.

لزوم تدوین سند راهبردی در تعریف پروژه‌ها
لطف‌الله فروزنده، معاون هماهنگی و امور مناطق شهردار تهران: تدوین سند راهبردی یکی از مهم‌ترین اقدامات مناطق برای برنامه‌ریزی بلندمدت و تعریف پروژه‌های سال‌های پیش رو است. از طرفی ثبات صددرصدی مدیریت شهری، مستلزم تقویت نواحی به‌عنوان خط مقدم خدمت‌رسانی به شهروندان است.

صفحه‌آرا: علی حسنی

سنگ‌تمام تهران برای صیادان

روایتی از حمایت مدیریت شهری از اسرای آزادشده از امارات برای بازگشت به خانه در بندرلنگه

گزارش

مهدی اسماعیل‌پور | روزنامه‌نگار | چشم‌انتظاری بالاخره تمام شد؛ ۱۰صیاد ایرانی بعد از مدت‌ها دوری صبح دیروز به بندرلنگه رسیدند و خانواده‌هایشان را در آغوش گرفتند. اما این پایان انتظار، خودش ماجرای دیگری داشت؛ از فرود در فرودگاه امام خمینی(ره) تهران تا سرگردانی در ترمینال و درنهایت پیگیری خبرنگاران همشهری و ورود شهرداری تهران که مسیر بازگشت آنها به آغوش خانواده را هموار کرد تا با خاطره‌ای خوش و لبخند و حال خوب آسمان تهران را به مقصد جنوب ایران ترک کنند.

میزبانی اولیه در پایانه جنوب

صورت‌های آفتاب‌سوخته و موهای ژولیده و ظاهر خسته، وجه اشتراک ۱۰صیاد نشسته مقابل تعاونی شماره ۱۰ ترمینال جنوب بود و شاید یکی از تلخ‌ترین قاب‌های این ماجرا؛ مردانی که پول تهیه بلیت‌شان را خانواده‌هایشان از راه دور تقبل کرده بودند و حتی برای خرید یک بطری آب معدنی هم پولی نداشتند، آن هم بدون راه ارتباطی با خانواده‌شان و داشتن یک گوشی تلفن همراه. به هرکسی می‌رسیدند می‌خواستند تا تلفنش را در اختیار اینها قرار دهد تا بتوانند با خانواده‌هایشان تماس بگیرند و مرحله‌ای را که گیر بودند رفع کنند. از اینجا به بعد و در تماس مجدد خانواده‌های صیادان با خبرنگاران همشهری ورق برگشت و پای شهرداری تهران به ماجرا باز شد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران دستور داد تا خیلی ویژه به این صیادان رسیدگی شود و تهران را با خاطره‌ای خوش ترک کنند. در نخستین گام، سخنگوی شهرداری تهران تسهیلگر امور شد و اندکی بعد صیادان به دفتر مدیریت ترمینال جنوب منتقل و پذیرایی شدند.

خوش‌وبش در ون

بعد از حدود ۲۰دقیقه گپ‌وگفت و خاطره‌گویی صیادان در اتاق مدیر ترمینال جنوب، یک دستگاه ون تشریفاتی برای انتقال صیادان از راه رسید و آماده ادامه مسیر شدند؛ مسیری که قرار بود آنها را پس از ماه‌ها دوری به خانه و آغوش خانواده‌هایشان برساند. داخل ون برای خرید کفش و لباس‌های متحدالشکل، سایز لباس و کفش بچه‌ها را یادداشت می‌کنند و همین موضوع تبدیل به بهانه‌ای برای شوخی و خنده می‌شود و لبخند بر لب صیادان می‌آورد. بازار خاطره‌گویی از دوران اسارت همچنان داغ است. برای اینکه خانواده‌هایشان آنها را با کمترین آثار اسارت در چهره‌هایشان ببینند، پیشنهاد می‌دهند که قبل از رفتن به هتل آنها را به آرایشگاه ببرند؛ پیشنهادی که مورد استقبال و تأیید صیادان و مهمانان پایتخت قرار می‌گیرد و شنیدنش لبخند بر لبانشان می‌نشاند.

آراستگی بدون منت

نخستین مقصد یکی از آرایشگاه‌های مردانه شناخته‌شده در شرق تهران و نزدیکی هتل شهر است، جایی که اصلاح سروصورتشان خنده و شوخی و فضایی صمیمی به‌وجود می‌آورد و خنده بر لبانشان می‌نشیند. رنگ‌ورویشان باز می‌شود و در همان حین لباس و کفش‌های یکدست تهیه‌شده در اختیارشان قرار می‌گیرد و گوشی تلفنی که می‌توانند از طریق آن با خانواده و اقوام خودشان تماس بگیرند و آنها را از نگرانی و بی‌خبری درآورند و همه این کارها بدون منتی توسط مجریان انجام می‌شود.

استقبال سخنگوی شهرداری از صیادان

ایستگاه بعدی هتل شهر است، جایی که با هماهنگی مدیریت شهری قرار است میزبان این ۱۰صیاد خسته باشد. عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران در بدو ورود به نمایندگی از شهردار تهران به استقبال صیادان می‌رود و تک‌تک‌شان را در آغوش می‌گیرد و به آنها خوشامد می‌گوید. ساعت از ۹شب گذشته و وقت شام و پذیرایی است. کلید اتاق‌ها را تحویل صیادان می‌دهند و حدود نیم‌ساعت پس از استقرار در اتاق‌ها برای شام به رستوران هتل در طبقه چهارم می‌روند. آنجا هم سخنگوی شهرداری تهران به رسم مهمان‌نوازی جلوی در صیادان را پذیرا می‌شود و با هم دور میزی می‌نشینند تا گپ‌وگفت کوتاه و صمیمانه‌ای داشته باشند. پیام شهردار تهران توسط محمدخانی به صیادان منتقل می‌شود و به رسم یادبود یک دسته‌گل و هدیه‌ای از طرف شهرداری تقدیم و اندکی بعد هم شام دسته‌جمعی صرف می‌شود.

از تهران به جنوب ایران

برنامه شهرداری میزبانی طولانی‌تر از صیادان است و حتی تور بازدید از اماکن دیدنی درنظر گرفته‌اند، اما طبق خواسته و اصرار صیادان برای بازگشت به خانه، بلیت هواپیما برایشان تهیه می‌شود و مردانی که قرار بود با اتوبوس و زمینی از تهران به بندرلنگه بروند، هوایی عازم شهرشان می‌شوند. حوالی ساعت ۳صبح ون تشریفات با یک‌همراه صیادان ایرانی را به فرودگاه مهرآباد می‌رساند و آنها را بدرقه می‌کند. سرانجام با پرواز ساعت ۵و۳۰دقیقه صبح، صیادان ایرانی با خاطره‌ای خوش تهران را به مقصد جنوب ایران ترک می‌کنند.

صیادان چه می‌گویند؟

با حال خوش به خانه برمی‌گردیم

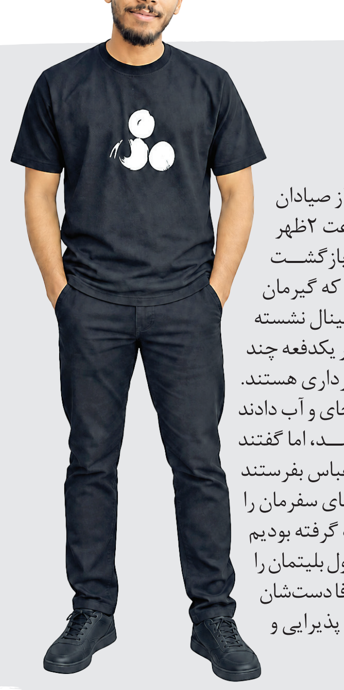
رجب کریمی با ۴۹سال سن بالاترین سن در جمع صیادان را دارد و می‌گوید: «استقبال و حمایت‌های مردم تهران و شهرداری از ما خیلی خوب بود. وقتی در ترمینال جنوب بودیم انتظارش را نداشتیم که از طرف شهرداری دنبالمان بیایند و از ما به‌خوبی استقبال کنند. درواقع ما غافلگیر شدیم. قبل از این یک‌بار به تهران آمده بودم، اما این بار حضورم در تهران تجربه‌ای متفاوت بود. خوشحالم که با خاطره و حال خوش به خانه برمی‌گردیم.»

میزبانی شهرداری تهران را فراموش نمی‌کنیم

امیرمحمد حسین‌زاده با ۱۷سال سن کوچک‌ترین عضو صیادان ایرانی آزادشده است. او درباره تجربه حضورش در تهران می‌گوید: «بعد از بازگشت به وطن تجربه خوبی از حضور کوتاهمان در تهران داشتیم. هم رفتار و کمک‌های مردم و هم میزبانی و حمایت شهرداری تهران را فراموش نمی‌کنیم و روز خوبی برای ما ساختند و باعث شدند کمی از آزار و سختی‌های دوران اسارت را با خاطرات و حس‌وحال خوبی که در پایتخت برایمان رقم خورد فراموش کنیم.»

شهرداری ما را غافلگیر کرد

رسول باکیده، صیاد آزادشده اهل بندرلنگه هم از تجربه حضورش در تهران می‌گوید: «وقتی از اسارت برگشتیم حال‌وروزمان خوب نبود، اما در تهران با محبت و رفتار خوب هموطن‌ها حالمان خوب شد. بعد از آن هم که شهرداری ما را غافلگیر کرد و این استقبال خوب را انجام داد و خدا خیرشان دهد. قبلا از تهران رد شده بودم، اما این نخستین‌بار بود که در تهران ماندم و خاطرات و لحظات خوبی برایم رقم خورد. به‌عبارت دیگر برای ما سنگ‌تمام گذاشتند.»



حتی پول بلیت را پس دادند

مجتبی صادقی بهمنی، یکی دیگر از صیادان بندرلنگه‌ای هم می‌گوید: «از ساعت ۲ظهر در ترمینال جنوب بودیم تا برای بازگشت بلیت تهیه کنیم. نخستین بلیتی که گیرمان آمد برای ساعت ۲۰:۳۰ بود. در ترمینال نشسته بودیم که حول‌وحوش ساعت ۶عصر یکدفعه چند نفر سراغمان آمدند و گفتند از شهرداری هستند. ما را به اتاق مدیر ترمینال بردند و چای و آب دادند و پذیرایی کردند. باورمان نمی‌شد، اما گفتند می‌خواهند ما را با هواپیما به بندرعباس بفرستند و یک شب را در هتل بمانیم تا کارهای سفرمان را شهرداری انجام دهد. ما که بلیت گرفته بودیم نگران استرداد هزینه و... بودیم، اما پول بلیتمان را هم پس دادند. شب هتل بردند. انصافا دست‌شان درد نکند، واقعا خیلی خوب از ما پذیرایی و مهمان‌نوازی کردند.»

دستور شهردار برای میزبانی از صیادان

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران: در هتل شهر که متعلق به شهرداری تهران است، میزبان ۱۰صیاد عزیزی بودیم که متأسفانه کاملا ناحق و به‌صورت غیرقانونی بیش از ۳۰روز در کشور امارات اسیر بودند. این عزیزان با تلاش و زحمات شایسته تقدیر دوستانمان در وزارت امورخارجه به وطن بازگشتند. مطلع شدیم که این صیادان در تهران، پایتخت جمهوری اسلامی ایران حضور دارند و به دستور شهردار تهران تلاش کردیم تا میزبانی شایسته‌ای از این هموطنان عزیزمان داشته باشیم. امیدواریم این تجربه خوشایند حضور در تهران، حداقلی از آن ناملایمات و مشکلاتی را که در کشور امارات و در دوران اسارت متحمل شدند، جبران کرده باشد.

جلسه ۴۳۱ پارلمان شهری

مترو و بی‌آرتی تا ۲۲آبان‌ماه رایگان ماند

لایحه تمدید خدمات رایگان حمل‌ونقل عمومی با ۱۱رأی مثبت اعضای پارلمان شهری تمدید شد

گزارش

گروه شهری | روز گذشته همزمان با چهارصدوسی‌ویکمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران لایحه تمدید مهلت ارائه خدمات رایگان حمل‌ونقل عمومی در خطوط مترو و اتوبوس بررسی شد. مخالفان معتقد بودند که رایگان‌سازی به زیرساخت‌ها آسیب می‌زند و موافقان خواستار توجه به مردم در شرایط جنگی بودند که درنهایت با ۱۱رأی موافق استفاده رایگان از مترو و اتوبوس بی‌آرتی برای ۲ماه دیگر تمدید شد. اما موافقان و مخالفان چه دلایلی داشتند؟

مخالفان چه گفتند؟

۳همت رقم کمی نیست

مهدی چمران، رئیس شورای شهر: اینکه ۳همت از اعتبارات از محل فروش بلیت تأمین می‌شود، رقم کمی نیست. وزارت میراث فرهنگی نمی‌تواند هزینه ۱/۵همتی مرمت اماکن تاریخی آسیب‌دیده از جنگ را بپردازد و ما می‌گوییم ۳همت رقمی نیست؟ چه‌کسی گفته که اگر مترو و اتوبوس رایگان در اختیار شهروندان قرار بگیرد، عوارض را می‌پردازند؟ از طرفی در تهران شرایط جنگی نیست و مهمانی‌ها و عروسی‌ها برگزار می‌شود و مردم کار خود را انجام می‌دهند.

کشور همیشه در شرایط جنگی بوده است

سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا: امروز می‌گویند شرایط جنگی است؟ در طول ۴۷سال قبل یادمان رفته که دائماً در شرایط جنگی با آمریکا و اسرائیل بوده‌ایم؟ اگر می‌خواهیم با استکبار مبارزه کنیم این کار را با کیفیت‌بخشی به خدمات دنبال می‌کنیم یا با سخت‌تر کردن زندگی برای مردم؟ من به مردم می‌گویم اگر امروز این پول را از این جیب شما نگیریم از جیب دیگر شما می‌گیریم. چرا حمل‌ونقل باید برای قشر متمکن رایگان باشد؟ نباید بیش از این اجازه دهیم که مترو و اتوبوس زمین‌گیر شوند.

پیامدهای عدم‌تأمین منابع اهمیت دارد

مهدی اقراریان، رئیس کمیته حقوقی شورا: فکر نمی‌کنم که کسی مخالف این موضوع باشد که با رایگان‌بودن حمل‌ونقل عمومی منابع مالی از دست می‌رود. اما سؤال اینجاست که با گذشت چند ماه، منابع مالی برای مترو و اتوبوسرانی تأمین شده یا خیر؟ اگر با گذشت ۸ماه این منابع تأمین نشده، استمرار این شرایط با عدم‌تأمین منابع چه پیامدهایی خواهد داشت؟ درهرصورت باید به نفع شهر و شهروندان تصمیم بگیریم تا مردم هرچه بیشتر از این منافع منتفع شوند.

بدون رأی

آسیب به سیستم مترو و اتوبوس

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه‌وبودجه شورا: ما می‌خواهیم به نفع مردم تصمیم بگیریم، اما سیستم مترو و اتوبوس نباید آسیب ببینند. ما باید تمام موارد را به‌صورت کارشناسی درنظر بگیریم و براساس اطلاعات پشت پرده برای حمل‌ونقل عمومی رایگان تصمیم بگیریم.

موافقان چه گفتند؟

می‌توانیم مباحث کارشناسی انجام دهیم

محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه‌وبودجه شورا: اگر شهرداری به مترو و اتوبوسرانی پول نداده باید پیگیری کنیم، اما نمی‌توانیم یک‌مصوبه را به‌زور تغییر دهیم. ما بندهایی در لایحه‌های قبلی ارائه دادیم که حمل‌ونقل برای اقشاری از مردم رایگان باشد، اما رد شد. اگر قرار است با مردم حرف بزنیم باید شفاف سخن بگوییم. ما می‌توانیم مباحث کارشناسی انجام دهیم و تصمیم بگیریم.

حمل‌ونقل رایگان ارتباطی به زیرساخت‌های مترو ندارد

احمد صادقی، رئیس کمیته شفافیت و شهر هوشمند شورا: ما هنوز در شرایط جنگی هستیم. ممکن است در روزهای آینده این شرایط تشدید شود یا فروکش کند، اما به هرشکل در این شرایط قرار داریم. براساس آیین‌نامه داخلی کمتر از ۶ماه از مصوبه قبلی گذشته و باید برای تغییر آن دوسوم آرای اعضای شورا را داشته باشیم. ما براساس تصمیم قبلی شورا تنها می‌توانیم ۲ماه حمل‌ونقل عمومی رایگان را تمدید کنیم. حمل‌ونقل رایگان هیچ ارتباطی به زیرساخت‌های مترو ندارد.

مردم خواستار تداوم حمل‌ونقل رایگان هستند

سیداحمد علوی، رئیس کمیته گردشگری شورا: ما بارها با نماینده دانش‌آموزان و دانشجویان جلسه‌هایی برگزار کرده‌ایم و آنها خواستار تداوم حمل‌ونقل رایگان بوده‌اند. ما باید هر راهکاری را که تنش در جامعه را کاهش می‌دهد مورد توجه قرار دهیم. مشکل نقدینگی در کل شهرداری وجود دارد و تنها مربوط به حوزه حمل‌ونقل نیست. ما در مورد پولدار و فقیر بحث نکردیم. صحبت ما این بود که اگر کاری برای خوشحال کردن مردم انجام ندهیم، مسئولیم.

تصمیم ما توجیه اجتماعی دارد

پرویز سروری، نایب‌رئیس شورا: ما با تشدید جنگ مواجه هستیم؛ حالا مردم با این موضوع مواجه می‌شوند که شورا حمل‌ونقل را به‌دلیل جنگ رایگان کرده و حالا که جنگ تشدید شده و بنزین هم گران شده، شورا حمل‌ونقل رایگان را لغو کرده است؟ به‌نظر بنده به تصمیم قبلی خود بازگردیم که توجیه اجتماعی هم داشته باشد.

تفاهم را زیر سؤال نبریم

علیرضا نادعلی، سخنگوی شورا: در جلسه‌ای که لایحه حمل‌ونقل رایگان را بررسی کردیم، آقای پیرهادی پیشنهاد حمل‌ونقل رایگان را داد، سپس آقای اقراریان پیشنهادی مطرح کرد که به تصویب رسید. ما در آن جلسه حمل‌ونقل رایگان به‌صورت ۲ماه یک‌بار را تصویب کردیم و اینکه هر ۲ماه دوباره از ابتدا بحث کنیم. اصل تفاهم را زیر سؤال برده‌ایم.

۱۰۰هزار تومان هم دغدغه مردم است

مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورا: سال گذشته ۳همت و امسال ۲/۷همت تجهیزات برای مترو خریداری شده است. یکی از دغدغه‌های ما در سال ۱۴۰۰ این بود که انبارهای مترو خالی است، اما امروز از لحاظ تأمین قطعات دغدغه‌ای وجود ندارد. شاید برای برخی خانواده‌ها ۱۰۰هزار تومان در روز عددی نباشد، اما برای بسیاری از خانواده‌ها همین رقم هم دغدغه است.

منابع مالی دیده شده بود

مهدی بابایی، رئیس کمیته ایمنی شورا: دغدغه اساسی برخی منتقدان به لایحه پیش‌بینی منابع مالی جایگزین بود، درحالی‌که منابع مالی در این طرح دیده شد. از ۲۴همت فیش عوارض صادرشده، ۸همت مربوط به نهادهای عمومی و ۱۶همت مربوط به بخش خصوصی بود که با مشوق‌های شهرداری تنها ۸همت وصول شد. ما در طرح اولیه مشوق‌هایی درنظر گرفتیم که با پرداخت فیش‌های عوارض، منابع تأمین می‌شد.

عوارض خرج زیرساخت‌ها می‌شود

سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورا: در این سال‌ها شهرداری بودجه را تأمین کرده و مشکلی هم ایجاد نشده است. بخش زیادی از بودجه در حوزه عمرانی هزینه می‌شود و فلسفه دریافت عوارض، هزینه‌کرد برای تأمین زیرساخت‌ها و اجرای پروژه‌های عمرانی است. ما عوارضی را که از مردم دریافت می‌کنیم صرف خرید اتوبوس و مترو می‌کنیم.

باغ‌راه حضرت زهرا(س) میزبان ۲۰۰ تولیدکننده نوشت‌افزار
سید محمد ناظم رضوی، مدیرعامل شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهرداری تهران: نمایشگاه نوشت‌افزار از ۲۱ تا ۳۱ شهریورماه با حضور بیش از ۲۰۰ تولیدکننده ایرانی در باغ‌راه حضرت زهرا(س) برپا شده است. برگزاری این نمایشگاه علاوه بر حمایت از تولید ملی، زمینه حضور خانواده‌ها در باغ‌راه را فراهم می‌کند.

کاهش سرفاصله حرکت قطارها در خط ۷ مترو
مسعود لطفی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه: در راستای طرح استقبال از مهر سرفاصله حرکت قطارها در خط ۷ از ۱۳ دقیقه به ۱۱ دقیقه کاهش می‌یابد. این برنامه با هدف کاهش ازدحام در قطارها و ایستگاه‌ها و بهبود کیفیت خدمات به شهروندان انجام می‌شود.

شهر نباید وثیقه تعهدات نامحدود مدیریت شهری شود

ادامه از صفحه اول

حتی در مقاطعی تلاش رسانه‌ای وسیعی صورت گرفته تا تجربه تهران در برخی از این حوزه‌ها به‌عنوان الگویی معرفی شود که می‌تواند در سطح کشور نیز مورد استفاده قرار گیرد.

باید بدون شعار درباره اصل این تحول صحبت کنیم

پس لازم است یک‌بار بدون شعار و فارغ از موافقت یا مخالفت سیاسی، درباره اصل این تحول صحبت کنیم.
مسئله این نیست که شهرداری چرا به مشکلات مردم اهمیت می‌دهد. شهرداری اساسا برای مردم است و کیفیت زندگی شهروندان باید مهم‌ترین دغدغه آن باشد. مسئله این است که مرز مسئولیت شهرداری کجاست، چه‌کسی این مرز را تعیین می‌کند و گسترش آن چگونه باید تأمین مالی شود؟

مسئولیت‌های جدید، بدون منابع مالی جدید؟

در بسیاری از شهرهای جهان، حکومت‌های محلی در حوزه‌هایی مانند مسکن، سلامت، انرژی، حمایت اجتماعی و حتی توسعه اقتصادی نقش دارند. بنابراین نمی‌توان گفت ورود مدیریت محلی به این حوزه‌ها ذاتا نادرست است. تفاوت در جای دیگری است. آنجا که حکومت محلی مسئولیتی برعهده دارد، اختیار، منبع مالی، ابزار سیاستی و سازوکار پاسخ‌گویی آن نیز تا حد زیادی مشخص است. نمی‌توان فقط مسئولیت‌ها را منتقل کرد و درباره منابع و پاسخ‌گویی سکوت کرد. اگر قرار است شهرداری تهران در تأمین مسکن نقش گسترده‌تری داشته باشد، باید معلوم باشد حدود این نقش چیست. اگر قرار است وارد معیشت خانوار شود، باید بدانیم با چه مأموریتی و تا کجا. اگر قرار است بخشی از مسئله انرژی را حل کند، باید اختیارات و مسئولیت دستگاه‌های ملی و محلی روشن باشد. همین پرسش درباره سلامت و سایر حوزه‌ها نیز وجود دارد.

هشدار درباره «گسترش بی‌قاعده مأموریت»

درغیراین‌صورت با پدیده‌ای مواجه می‌شویم که می‌توان آن را «گسترش بی‌قاعده مأموریت» نامید؛ هر مسئله‌ای که در جامعه جدی می‌شود، به‌تدریج به فهرست وظایف شهرداری افزوده می‌شود. هر مسئولیت تازه هزینه تازه‌ای دارد. مسکن هزینه دارد. حمایت معیشتی هزینه دارد. تنظیم بازار هزینه دارد. سلامت هزینه دارد. حمل‌ونقل هزینه دارد. انرژی هزینه دارد. خدمات اجتماعی هزینه دارد. بنابراین وقتی شهرداری هر روز دامنه مأموریت خود را گسترده‌تر می‌کند، شورای شهر وظیفه دارد یک سؤال بسیار ساده بپرسد: پول این همه تعهد از کجا قرار است تأمین شود؟ اینجاست که بحث «وظیفه ما نیست» به یکی از بنیادی‌ترین مسائل امروز تهران، یعنی شیوه تأمین مالی شهر متصل می‌شود. تهران سال‌هاست هزینه وابستگی مدیریت شهری به منابع حاصل از زمین، ساخت‌وساز و تراکم را می‌پردازد. همه ما درباره ضرورت فاصله گرفتن از شهرفروشی و حرکت به سمت درآمدهای سالم و پایدار سخن گفته‌ایم.

فشار مالی گسترش مأموریت‌های شهرداری

اما اگر در یک سوی معادله دائما بر تعداد و ابعاد مأموریت‌های شهرداری اضافه کنیم و در سوی دیگر، نظام درآمدی پایدار و متناسب با این مأموریت‌ها ایجاد نکنیم، فشار مالی این تعهدات نهایتا جایی تخلیه خواهد شد، و یکی از آسان‌ترین جاها، خود شهر است. پرونده مصوبات ۷۱۲ و ۷۱۶ کمیسیون ماده۵، که در ماه‌های اخیر درباره آن بحث‌های جدی صورت گرفته، از همین جهت اهمیت دارد. این مصوبات در بستر بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده از جنگ شکل گرفتند و برای تأمین منابع و جبران خسارت‌ها امکان استفاده از امتیازهای تراکمی و انتقال آنها از پلاک‌های آسیب‌دیده به پلاک‌های دیگر را فراهم کردند.
کسی در ضرورت حمایت از خانواده‌ای که خانه‌اش در جنگ آسیب دیده تردید ندارد. دولت و مدیریت شهری هردو در برابر چنین شهروندانی مسئولند. محل بحث چیز دیگری است: آیا هزینه انجام‌دادن این مسئولیت باید از ظرفیت کالبدی شهر تأمین شود؟

این سؤال فراتر از یک پرونده شهرسازی است

این سؤال بسیار فراتر از یک پرونده شهرسازی است. وقتی یک طبقه یا تراکم اضافه در نقطه‌ای از تهران واگذار می‌شود، ما صرفا یک عدد روی کاغذ نمی‌فروشیم. آن تراکم تبدیل به ساختمان می‌شود. ساختمان، جمعیت و فعالیت ایجاد می‌کند. جمعیت و فعالیت به خیابان، حمل‌ونقل عمومی، آب، برق، فاضلاب، مدرسه، فضای سبز، خدمات شهری و مجموعه‌ای از زیرساخت‌ها نیاز دارند. درآمد ناشی از واگذاری آن امتیاز ممکن است یک‌بار به‌حساب شهرداری وارد شود، اما آثار تصمیمی که گرفته‌ایم ممکن است دهها سال در شهر باقی بماند.

ظرفیت توسعه تهران بخشی از ثروت بین‌نسلی شهر است

باید میان درآمد و دارایی شهر تفاوت قائل شویم. ظرفیت توسعه تهران، زمین شهر، حقوق توسعه‌ای و امکان بارگذاری بیشتر بر پهنه‌های شهری را نمی‌توان مانند درآمد عادی و جاری شهرداری دید. اینها بخشی از ثروت و ظرفیت بین‌نسلی شهر هستند. اگر امروز آنها را برای تأمین هزینه‌های جاری یا تعهدات روبه‌افزایش مدیریت شهری مصرف کنیم، درواقع بخشی از منابع شهر آینده را برای سیاست‌های امروز خرج کرده‌ایم. به زبان ساده‌تر، خدمت امروز تمام می‌شود، اما تراکم فروخته‌شده در شهر می‌ماند.

هشدار نسبت به شکل‌گیری چرخه «گسترش مأموریت و شهرفروشی»

این همان نقطه‌ای است که گسترش مأموریت‌های شهرداری می‌تواند به مسئله‌ای بسیار جدی تبدیل شود. اگر قرار باشد هر مسئله‌ای که دولت در حل آن با دشواری مواجه است به شهرداری تهران منتقل شود، اما منابع پایدار متناسب با آن منتقل نشود، شهرداری ناگزیر خواهد بود برای تأمین هزینه این مسئولیت‌ها به دارایی‌ها و ظرفیت‌های خود متوسل شود. در شهری مانند تهران یکی از مهم‌ترین این ظرفیت‌ها زمین و حق توسعه است. نتیجه می‌تواند یک چرخه خطرناک باشد؛ شهرداری مسئولیت بیشتری می‌پذیرد، مسئولیت بیشتر هزینه بیشتری ایجاد می‌کند، هزینه بیشتر نیاز به درآمد بیشتری دارد، و نبود درآمد پایدار، انگیزه استفاده بیشتر از زمین، تراکم و ظرفیت کالبدی شهر را افزایش می‌دهد. دراین‌صورت گسترش مأموریت و شهرفروشی می‌توانند یکدیگر را تغذیه کنند.

ورود شهرداری به حوزه‌های مختلف، ماهیت این نهاد را تغییر می‌دهد

وقتی شهرداری از حمل‌ونقل و خدمات شهری فراتر می‌رود و به‌تدریج وارد مسکن، معیشت، سلامت، انرژی، تنظیم بازار و دیگر شئون زندگی روزمره خانوار می‌شود، ماهیت خود این نهاد نیز تغییر می‌کند. این تحول، فارغ از نیت مدیران، پیامد سیاسی دارد. نهادی که با مسکن شهروند، سفر روزانه او، خرید خانوار، سلامت، محله، انرژی و مسائل اجتماعی او ارتباط مستقیم پیدا می‌کند، دیگر صرفا یک سازمان خدمات شهری نیست. چنین نهادی به‌تدریج بخشی از کارکردهای یک حکومت محلی را برعهده می‌گیرد.

حکومت محلی را نمی‌توان از در پشتی ساخت

ممکن است کسی این تحول را مطلوب بداند. من حتی معتقدم ایران دیر یا زود باید درباره تمرکززدایی و تقویت واقعی حکومت‌های محلی گفت‌وگوی جدی داشته باشد. اداره شهری با جمعیت و پیچیدگی تهران از پشت میز وزارتخانه‌های متعدد ملی نیز لزوما بهترین الگوی حکمرانی نیست. اما حکومت محلی را نمی‌توان از در پشتی ساخت. اگر قرار است تهران دارای یک حکومت محلی قدرتمندتر باشد، باید این تصمیم به‌صورت شفاف گرفته شود. باید اختیارات آن معلوم باشد. رابطه آن با دولت روشن شود. منابع درآمدی پایدار و قانونی در اختیارش قرار گیرد. حدود مسئولیتش تعیین شود و از همه مهم‌تر، سازوکار پاسخ‌گویی دمکراتیک و نظارت شورا بر آن متناسب با این قدرت افزایش پیدا کند. نمی‌شود وظایف دولت محلی را داشته باشیم، اما معماری دولت محلی را نداشته باشیم. نمی‌شود تعهدات را گسترش دهیم، اما نظام مالی متناسب با آن را ایجاد نکنیم.

نمی‌شود درنهایت هزینه این فاصله را از شهر گرفت

نمی‌شود درنهایت هزینه این فاصله را از شهر گرفت. از همین منظر، بحث امروز فقط درباره عملکرد یک‌شهردار یا یک‌دوره مدیریت شهری نیست. مسئله مهم‌تری پیش‌روی شورای شهر قرار دارد: مدل حکمرانی تهران چیست؟ آیا شهرداری یک نهاد ارائه‌دهنده خدمات شهری است؟ آیا قرار است به حکومت محلی تبدیل شود؟ اگر پاسخ دوم است، کدام وظایف باید از دولت به آن منتقل شود؟ همراه این وظایف چه اختیارات و منابعی منتقل خواهد شد؟ شورا در این ساختار چه جایگاهی خواهد داشت؟ و مهم‌تر از همه، خط قرمز تأمین مالی این ساختار کجاست؟

حکمرانی خوب فقط از احساس مسئولیت ساخته نمی‌شود

این پرسش‌ها را نمی‌توان با عبارت‌هایی مانند «مردم مشکل دارند و ما نمی‌توانیم بگوییم وظیفه ما نیست» پاسخ داد. بله، نمی‌توان نسبت به مشکلات مردم بی‌تفاوت بود. اما حکمرانی خوب فقط از احساس مسئولیت ساخته نمی‌شود. حکمرانی خوب به تقسیم کار، اختیار، منابع، پاسخ‌گویی و انضباط مالی نیاز دارد. اتفاقا مسئولیت‌پذیری واقعی همین است. اگر شهرداری مسئولیتی را می‌پذیرد، باید بتواند توضیح دهد چرا این مسئولیت در سطح شهر بهتر از سطح ملی قابل انجام است، چه مزیت و ظرفیتی برای انجام آن دارد، هزینه آن چقدر است، منبع پایدار تأمین هزینه چیست، چگونه عملکردش ارزیابی خواهد شد و درصورت شکست، چه نهادی پاسخگو خواهد بود.

این پرسش‌ها مخالفت با خدمت به مردم نیست

این پرسش‌ها مخالفت با خدمت به مردم نیست؛ شرط خدمت پایدار به مردم است. ممکن است با فروش یک‌دارایی، واگذاری یک‌زمین یا اعطای تراکم بتوان هزینه یک‌سیاست را امروز پرداخت کرد. اما اداره شهر مسابقه حل مسائل امروز به هر قیمت نیست. وظیفه مدیریت شهری حفاظت از منافع شهروندی است که امروز در تهران زندگی می‌کند و همچنین کودکی که ۲۰سال دیگر در همین شهر زندگی خواهد کرد. شهر متعلق به مدیران یک دوره نیست. زمین، آسمان، ظرفیت زیستی، زیرساخت و حقوق توسعه تهران نیز حساب جاری شهرداری نیست که هر زمان هزینه‌ای اضافه شد بتوان از آن برداشت کرد.
ازاین‌رو پرونده مندرج در روزنامه همشهری فرصت خوبی است تا یک گفت‌وگوی اساسی‌تر را آغاز کنیم. شاید وقت آن رسیده باشد که به‌جای اینکه هر بار درباره یک‌مأموریت تازه شهرداری به‌صورت جداگانه بحث کنیم، ابتدا درباره حدود حکومت شهری تهران تصمیم بگیریم. شهرداری می‌تواند و باید در بحران کنار مردم باشد. می‌تواند با دولت همکاری کند. حتی می‌تواند در حوزه‌هایی فراتر از خدمات سنتی شهری مسئولیت بپذیرد. اما این مسئولیت‌ها باید قانونی، شفاف، محدود، قابل ارزیابی و دارای منبع مالی پایدار باشند.

مسئله مردم را حل کنیم

یک اصل باید خط قرمز همه ما باشد؛ شهر نباید وثیقه تعهدات نامحدود مدیریت شهری شود. «وظیفه ما نیست» پاسخ قابل‌قبولی به مشکلات مردم نیست؛ اما «همه‌چیز وظیفه ماست» نیز نظریه حکمرانی نیست. مسئولیت مدیریت شهری این نیست که برای حل هر مسئله امروز، قطعه‌ای از فردای تهران را بفروشد و مسائل و مشکلات فراوان و عدیده امروز تهران را تشدید کند. مسئولیت ما این است که مسئله مردم را حل کنیم، بی‌آنکه خود شهر را خرج حل مسئله کنیم. تهران شهر بزرگی است؛ آن‌قدر بزرگ که می‌توان در آن کارهای بزرگ کرد، الگو ساخت و حتی رؤیاهای بزرگ‌تری در سر داشت. اشکالی هم ندارد؛ آدمی بی‌رؤیا پیش نمی‌رود. فقط یک تفاوت کوچک هست: رؤیا را باید با سرمایه خود ساخت، نه با فروختن شهر مردم. و البته تجربه سیاست هم یک شوخی قدیمی با رؤیاهای بزرگ دارد: هر سکویی، هرقدر هم بلند ساخته شود، الزاما به مقصدی که سازنده‌اش در خیال دارد نمی‌رسد. تهران را برای مقصدی که شاید هرگز نرسد، خرج نکنیم.

تصویب لایحه جابه‌جایی انبار نفت تهران

در چهارصدوسی‌ویکمین جلسه شورا در جریان بررسی یک فوریت لایحه شناسایی محلی مناسب برای ایجاد مخازن نفت در تهران، تأکید شد که این اقدام به‌منظور پیشگیری از مخاطرات احتمالی وجود انبارهای نفت شمال غرب تهران در محله مسکونی شهران انجام می‌شود. یک فوریت این لایحه با حداکثر آرای موافق تصویب شد.

رأی اعضای شورای شهر چه بود؟

محمد آخوندی، سیدمحمد آقامیری، مهدی بابایی، مهدی پیرهادی، پرویز سروری، نرجس سلیمانی، احمد صادقی، سیداحمد علوی، میثم مظفر، نرگس معدنی‌پور و علیرضا نادعلی به این لایحه رأی موافق دادند. آرای مهدی اقراریان، جعفر بندی شربیانی، سیدجعفر تشکری‌هاشمی، مهدی چمران، علی‌اصغر قائمی، زهرا شمس‌احسان، حبیب کاشانی و سوده نجفی هم مخالف این لایحه بود. مهدی عباسی در این جلسه حضور نداشت و ناصر امانی نیز به این لایحه رأی نداد.

رایگان‌سازی آسیبی به زیرساخت‌های مترو نمی‌زند

مجید باقری، معاون برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورای شهردار تهران در پاسخ به موارد مطرح‌شده درباره آسیب به زیرساخت‌ها و کسری بودجه در صحن شورا به نمایندگان پارلمان شهری پاسخ داد.

تلقی من هم این بود که ممکن است این برداشت برای مردم ایجاد شود که رویکرد رایگان‌سازی باعث آسیب‌دیدن زیرساخت‌های مترو و کاهش کیفیت خدمات شده است. دی‌ماه سال گذشته لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به شورا ارائه و پس از تصویب به فرمانداری ارسال شد. در آن زمان بحث رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی مطرح نبود. قرار بود ۸۵درصد بودجه مترو توسط شهرداری و تنها ۱۵درصد از این بودجه از منابع مترو تأمین شود که بخشی از آن به اجاره غرفه‌ها و بخش کوچکی از محل فروش بلیت اختصاص داشت.
منابع مالی از محل فروش بلیت در ۶ماه نخست سال ۱/۵همت است که حقوق تنها یک‌ماه کارکنان مترو را تأمین می‌کند و تنها ۲/۷همت قطعات مترو خریداری شده است. درواقع یک‌درصد کل اعتبارات شهرداری تهران به تجهیزات مترو اختصاص دارد. ما می‌خواهیم اصلاحیه و متمم بودجه به شورا ارائه دهیم و تنها یک‌درصد از این بودجه به مترو تخصیص یافته است. اگر به مترو پول داده نمی‌شد، نمی‌توانست کار کند.

چمران در جمع خبرنگاران چه گفت؟

رئیس شورای اسلامی شهر تهران در حاشیه چهارصدوسی‌ویکمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران، در جمع خبرنگاران به سؤال‌های آنها پاسخ داد.

■ **ترافیک نمایشگاه بین‌المللی:** درباره برگزاری نمایشگاه در محل نمایشگاه بین‌المللی گفته بودم که دل کسی برای مردم نمی‌سوزد و مدیرعامل نمایشگاه پاسخ داده بود که تمام شهر ترافیک است. این منطق صحیح نیست و دوستان باید قبول کنند که به مردم ظلم می‌کنند و این ظلم را هم ادامه می‌دهند. درخصوص اظهارنظر مدیرعامل نمایشگاه مبنی بر اینکه نمایشگاه خارج از شهر بوده و براساس تراکم‌فروشی در داخل شهر قرار گرفته است هم اگر ناصرالدین شاه زنده شود می‌گوید که براساس حصار ناصری، شمال شهری که ساختم پانزده خرداد بوده است.

■ **اعطای تراکم اضافه به واحدهای آسیب‌دیده جنگ:** در مورد اعطای اضافه تراکم برای نوسازی واحدهای آسیب‌دیده از جنگ، آنچه برای کمک به آسیب‌دیدگان جنگ مصوب شده در اجرا مورد نظارت قرار می‌گیرد. بررسی‌های متعددی انجام می‌دهیم و نتایج آن را اعلام خواهیم کرد. اینکه گزارشی به شهردار دادیم ملاک عمل نیست. اضافه تراکم براساس قانون ارائه می‌شود و مسئله شفاف بودن آن است و درصورت شفافیت کسی نمی‌تواند ایرادی بگیرد.

■ **جریمه برای ساخت‌وسازهای غیرمجاز:** در مورد تبدیل احکام قلع و قمع به جریمه در حوزه ساخت‌وساز غیرمجاز، وزارت کشور و شورای امنیت کشور تبدیل این احکام به جرایم را ابلاغ کرده و این حکم هم تنها برای تخلفاتی است که اختلالی در طرح جامع و تفصیلی ایجاد نکند. مقرراتی در این زمینه وجود دارد و اعلام شد تبدیل آن را تمدید کرده‌اند.

■ **تپه علی الطاهر در لبنان:** این تپه را با حجم زیادی از مواد منفجره و به‌نوعی با یک زلزله مصنوعی ۴ریشتری از بین بردند. حزب‌الله لبنان با کمال قدرت آماده دفاع و درصورت لزوم حمله است. ممکن است همچون یمن شاهد پیروزی حزب‌الله نیز باشیم که قطعا خواهیم دید، زیرا نیروهایی که مقابل ظلم می‌جنگند، خداوند وعده پیروزی آنها را داده است.

۳ همت از اعتبارات شهرداری تاکنون از محل فروش بلیت تأمین می‌شد

۱۱ نفر از اعضای شورای شهر به لایحه ارائه خدمات رایگان حمل‌ونقل عمومی رأی مثبت دادند