اسفند ۱۳۹۹

تـــرق

ویژه‌نامه شهر و شورا ـ ۳

حناچی: مفهوم کارکردن در شهر عوض شده است

هاشمی: شهرفروشی متوقف شده‌است

اَبَر پروژه مدیریت شهری در ۳ سال گذشته چه بوده‌است؟

شـــهرنـفروشی

فروش ۱۸ میلیون متری تراکم در سال ۹۰ به ۶ میلیون متر در سال ۹۸ کاهش یافت

با گفتارها و نوشتارهایی از:

عباس عبدی، غلامرضا ظریفیان، ترانه یلدا، کمال اطهاری، حسین ایمانی جاجرمی، اعضای شورای اسلامی شهر تهران و مدیران شهری

در تهرانِ من
زندگی راحت‌تره!

my.tehran.ir

تهران شهری برای همه
Tehran, a city for everyone

تهرانِ من

پویشی برای ترویج فرهنگ دوچرخه سواری در شهر تهران

با دوچرخه، چرخه‌ی کرونا نمی‌چرخه

#دوچرخه_سوارم

@2charkhesavaram

@docharkhesavaram

www.docharkhesavaram.com

تهران ۱۴۰۰

تهران شهری برای همه

Tehran, a city for everyone

تهران شهری برای همه

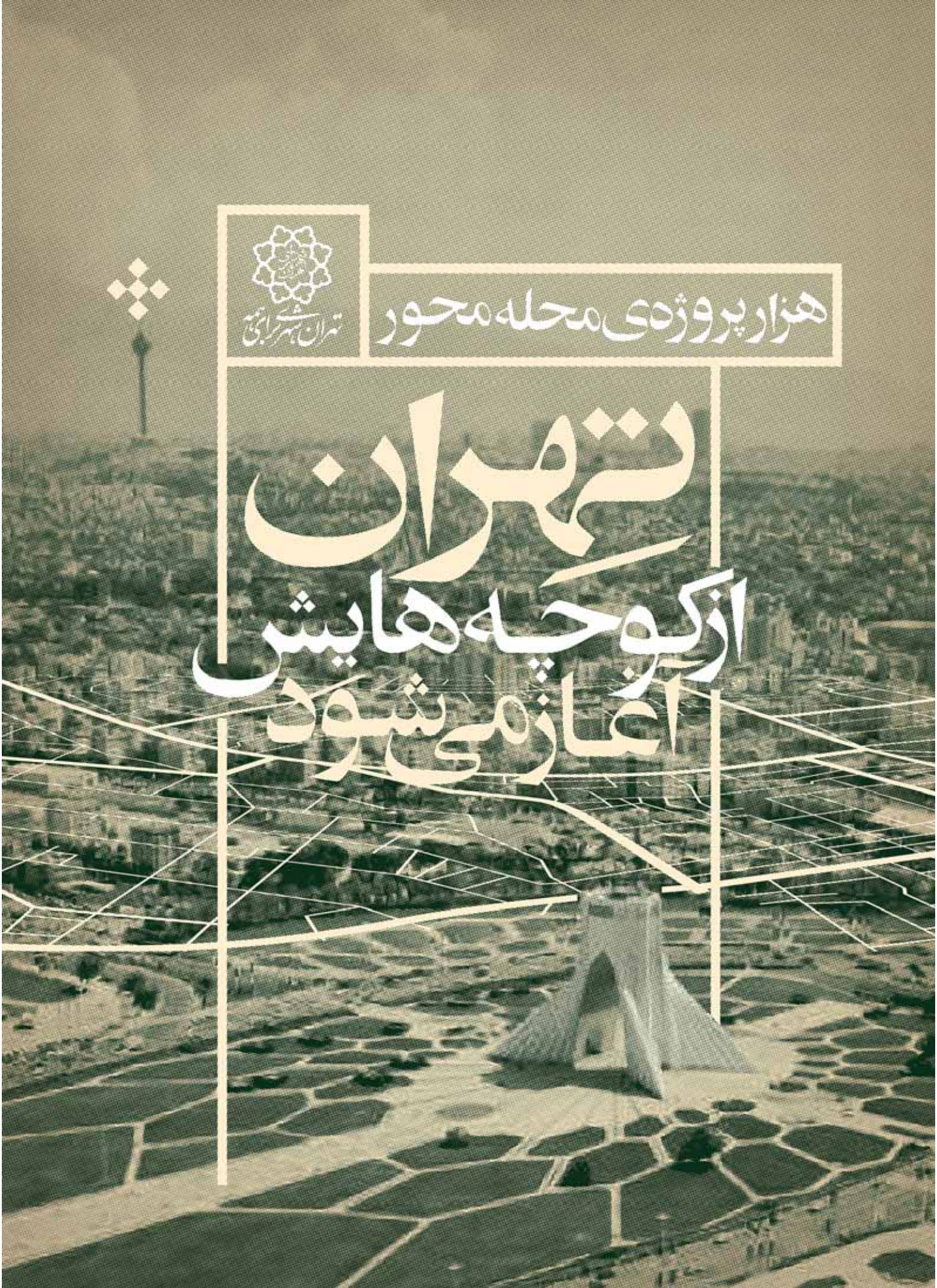
Tehran, a city for everyone

انتشارات روزنه

کتاب تهران

نگاهی به پیشینه تاریخی و سرمایه‌های فرهنگی ـ اجتماعی شهر تهران

حمیدرضا حسینی


هزار پروژه‌ی محله محور
تهران شهر برای همه
تهران
از کوچه‌هایش
آغاز می‌شود

#هم_سایه_هم

مهربانی از ما آغاز می‌شود

تهران شهری برای همه
Tehran, a city for everyone

هم‌سایه

به‌نام خداوند جان و خرد

روزنامه شرق

ویژه‌نامه شهر و شورا-۳

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

مهدی رحمانیان

همکاران ویژه‌نامه:

امیر کلهر، فرزین محمدی، مجتبی پارسا، الهام یوسفی، نیلوفر حامدی، مریم وحیدیان، ملیکا هاشمی، فائزه مومنی، فرناز میری، سوگل دانایی، سیما باقرپور، زینب نورانیان، حمیدرضا کیخسروی، مرجان زهرانی، نیره خادمی، آرزو فرشید، فروغ فکری

گرافیک و صفحه‌آرایی:

مهدی باقری

ویراستاری:

لیلا قربان‌نژاد

چاپ:

انتخاب رسانه

نشانی روزنامه:

تهران، میدان فاطمی، خیابان بهرام‌مصیری، پلاک ۲۲

تلفن: ۸۸۹۳۶۲۷۰ نمابر: ۸۶۰۳۶۱۲۲

با تشکر از مرکز ارتباطات و امور بین الملل شهرداری تهران جناب آقای حسین گنجی و خانم فائزه خواجه زاده و آژانس عکس تهران

www.sharghdaily.ir

سرمقاله / زیرساخت‌های توسعه شهری ۰۹
تغییر ریل..... ۱۱
مفهوم کارکردن در شهر عوض شده است..... ۱۲
ریل گذاری برای مدیریت انسان محور..... ۱۶
شهرفروشی متوقف شده‌است..... ۱۸
چند خطی درباره ماندگاری شورای شهر پنجم..... ۲۱
برایمان شهر وآینده اش مهم است نه نام ونشان خودمان ۲۳
ضرورت تغییر رویکرد در مدیریت شهری..... ۲۹

فصل اول

شهر هوشمند ۳۱
زندگی راحت در تهران هوشمند ۳۲
شهر هوشمند چیست؟..... ۳۳
تهرانی‌ها در مسیر شهر هوشمند..... ۳۶
بانک‌های اطلاعاتی گامی به سوی هوشمندشدن شهر..... ۴۰
به «تهران من» خوش آمدید ۴۴
تهران هوشمند، تهران نوآور..... ۴۶

فصل دوم

حق بر شهر ۴۷
حق بر شهر؛ حقی برای زیست در آرامش و امنیت ۴۸
می‌خواهیم تهرانی‌ها رویا داشته‌باشند ۴۹
تهران به مقصد گردشگری تبدیل می‌شود ۵۴
مشق شهروندی..... ۵۶
از شهرداری مدرسه تا مستندسازی اجتماعی..... ۵۸
پایگاه‌های آموزشی شهرداری برای آینده‌سازان فردا..... ۶۰
زنان و فضای سالم و امن شهری ۶۲
وقتی مترو امن‌ترین نقطه شهر است..... ۶۳
تهران در مسیر ارتقا امنیت..... ۶۶
معلولیت بدون محرومیت..... ۶۸
۱۱ شاخص القای احساس ناامنی در شهر وجود دارد..... ۶۹
دوست دارم مترو سوار شوم ۷۳
مدیریت شهری باید به پیاده‌ها فکر کند..... ۷۴
حل مشکل پربسامد کارگران شهرداری..... ۷۶
رویت‌پذیری شهر امنیت شهروندان را بالا می‌برد..... ۷۷
دسترس‌پذیری حق هر شهروند است..... ۷۹
کودکان؛ پایه‌های مهم شکل‌گیری شهرها ۸۳
شهر؛ محلی برای زندگی یا فرصتی برای رشد؟..... ۸۵
بانک اطلاعاتی خانه‌های تاریخی را راه اندازی کردیم..... ۹۰
در باب نقطه تعادل میان منافع صاحبان باغات و منافع شهر ۹۴
فضاسازی برای شهروندان..... ۹۵
پیگیر حقوق شهروندان در پیاده‌روها هستیم..... ۹۷

از افتتاح کتابخانه تخصصی گردشگری تا راه‌اندازی ویزیت تهران ۹۹
مسئولیت اجتماعی شهرداری پررنگ‌تر از همیشه بوده‌است ۱۰۰
ضرورت توجه به افکار عمومی در اعلان‌های شهری ۱۰۳
شهروندان را ناظران امنیت کنیم ۱۰۵
سمن‌سراها دستاورد مدیریت شهری برای سازمان‌های مردم‌نهاد است ۱۰۷
ایجاد ظرفیت مشارکت مردم در اداره شهر ژست سیاسی نیست. ۱۰۸

فصل سوم توسعه پایدار ۱۱۵
بازیابی توسعه اقتصادی در مدیریت شهری ۱۱۶
تهران چگونه از شر آلودگی هوا نجات پیدا می‌کند؟ ۱۱۷
تلاش ما حل‌کردن مشکلات تهران با همه سختی‌هاست ۱۱۹
سرنوشت طلای کثیف ۱۲۲
پویش همگانی حفظ باغ‌های تهران ۱۲۴
تهران شهری برای هوای پاک ۱۲۶
وقتی شهرها آتش‌بیار معرکه گرمایش زمین می‌شوند! ۱۲۸
هفت‌خوان شورای پنجم برای حفظ باغات و اراضی مشجر پایتخت ۱۳۰
برج یا باغ ۱۳۳
باغ‌های تهران شناسنامه‌دار شده‌است ۱۳۴
بازشدن روزنه‌های روشنایی برای اصلاح ساختار جمع‌آوری پسماند تهران ۱۳۶
درختان خشکیدند تا آسمان‌خراش‌ها سبز شوند ۱۴۰
شهرباغ: آیا فضای سبز می‌تواند سلامتی و شادی به بار بیاورد؟ ۱۴۱
لغو مصوبه برج‌باغ‌ها نجات‌بخش بود ۱۴۳

فصل چهارم شهر زیست پذیر ۱۴۵
پیش به سوی شهری زنده ۱۴۶
نگاه مدیریت شهری توجه به دغدغه و رفع نیاز شهروندان است. ۱۴۷
اقدامات اجتماعی و مهندسی در شهر از هم جدا نیستند ۱۵۰
نبرد بر سر هوای پاک ۱۵۴
دولت کمک نکند، شرایط روز به روز دشوارتر می‌شود ۱۵۶
اقدامات شهرداری تهران در حوزه تاکسیرانی ۱۶۰
خودروی سبز راه نجات آلودگی تهران ۱۶۲
منطقه پیاده و پیاده‌مدارکردن شهر ۱۶۳
شهر باید برای شهروندان ساخته شود ۱۶۴
داستان تبدیل یک پادگان به پارک ۱۷۴
طرح‌هایمان در ستاد ملی کرونا وتو می‌شد ۱۷۹

فصل پنجم تاب‌آوری شهری ۱۸۵
آماده در برابر حادثه‌ها ۱۸۶
تاب‌آوری تهران و سیلاب‌های شهری ۱۸۷
مدیریت بحران یعنی با هم بودن و از هم یادگرفتن ۱۸۸
نگاه شهروندان به شهر باید تغییر کند ۱۸۹
پروژه‌های به ثمر نشسته معاونت فنی و عمرانی
از شهریور ۱۳۹۶ تا پایان آذر ۱۳۹۹ ۱۹۰
همکاری‌های بین‌المللی شهرداری در مدیریت بحران ۱۹۳
اقداماتی که تهران را تبدیل به شهری آماده کرده است ۱۹۴

فصل ششم حکمروایی شهری ۱۹۵
آماده در برابر حادثه‌ها ۱۹۶
برای کسب درآمد سراغ شهرفروشی نرفتیم ۱۹۷
اصلی‌ترین هدفگذاری‌های شهرداری شیشه‌ای در سال پایانی چیست؟ ۲۰۷
مثبت اما ناکافی ۲۰۸
سلامت مالی و محاسباتی ارتقاء یافته‌است ۲۱۲
توسعه دوچرخه‌سواری ۲۱۴
شهرنفروشی موتور محرکی برای درآمدهای پایدار ۲۱۶
تلاش برای شناساندن شخصیت‌های مطرح جامعه با نامگذاری و سردیس‌سازی ۲۱۹
تغییر برای مردم و به نفع مردم ۲۲۰
شاید در مضیقه باشیم ولی شهر را نمی‌فروشیم ۲۲۱
حکمروایی شهری و چالش‌های دستیابی به آن ۲۲۷
شهرداری رسانه‌ها و شهروندانی مطالبه‌گر می‌خواهد ۲۲۸
تأمین مالی ۱۲۰۰۰ میلیاردی پروژه‌های عمرانی ۲۲۹

فصل هفتم شهر ایرانی اسلامی ۲۳۱
تلاش برای تحقق شهر اسلامی–ایرانی ۲۳۲
استمرار پایداری مردمی ۲۳۳
بازتاب هویت شهر در مساجد تاریخی ۲۳۵
باید جزییات شهر را اصلاح کنیم ۲۳۸

فصل هشتم دیپلماسی شهری ۲۴۵
راهی به سوی آینده ۲۴۶
تهران ۱۴۰۰؛ نقطهٔ وصلِ به آینده ۲۴۷
۱۴۰۰ سال خاص شهرداری تهران ۲۴۹
کار ما برجسته‌کردن تجربیات موفق تهران است ۲۵۳
تهران، ضیافت تکثر و توسعه ۲۵۵

سرمقاله

زیرساخت‌های توسعه شهری

عباس عبدی

هنگامی که از توسعه سخن می‌گوییم، به طور ضمنی به ضرورت وجود برخی از زیرساخت‌های توسعه نیز اشاره می‌کنیم. زیرساخت‌هایی که بدون وجود آنها فرآیند توسعه شکل نمی‌گیرد و هر چه جامعه توسعه‌یافته‌تر شود این زیرساخت‌ها نیز باید قوی‌تر و جامع‌تر شوند. برای نمونه توسعه روستایی بدون وجود راه، ممکن نیست، در مراحل پیشرفته‌تر بدون برق ممکن نیست، اکنون بدون اینترنت قابل تصور نیست. زیرساخت‌ها دو دسته هستند، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری. جاده، ارتباطات، انرژی و برق، اینترنت، آب، زیرساخت‌های سخت‌افزاری هستند. امنیت، حاکمیت قانون، آموزش، اعتماد، نهادهای مدنی، مشارکت مردمی و مدنی و... نیز زیرساخت‌های نرم‌افزاری هستند. برای نمونه فوتبال را در نظر بگیریم، کدام کشورها در فوتبال قوی‌تر و توسعه‌یافته‌تر هستند. داشتن بازیکن، مربی، زمین، استادیوم، کفش، توپ، تماشاچی و... زیرساخت‌های سخت‌افزاری هستند، ولی آموزش، داوری بی‌طرف، نهاد باشگاه‌های مستقل و خودگردان، نهاد برگزارکننده، امنیت و وجود نهاد نظارتی مستقل و کارآمد، مقررات روشن و منصفانه برای انجام و پخش بازی‌ها و... زیرساخت‌های نرم‌افزاری هستند. مشکل جامعه نفتی ما در این است که تمام توجهات، معطوف به تامین زیرساخت‌های سخت‌افزاری می‌شود. زیرساخت‌هایی که می‌توان آنها را با روبان قرمز و قیچی افتتاح کرد و یا با زیرساخت عکس یادگاری گرفت، و نام مبارک مدیر را در روی تابلوی افتتاحیه حک کرد. این زیرساخت‌ها بعضاً بدون ارزیابی اقتصادی و اجتماعی انجام می‌شوند، چون متکی بر عامل پول و بودجه است و منافع فردی و گروهی در آنها وجود دارد. روبان و قیچی وجه غالب این نوع نگاه است. این ساده‌ترین شیوه مدیریت است. پول بدهید و فلان طرح را به پیمانکاری که با مدیر آشنا است واگذار کنید؛ بقیه امور خود به خود انجام می‌شود. توسعه با وجود زیرساخت‌های سخت‌افزاری محقق نمی‌شود، مگر آنکه زیرساخت‌های نرم‌افزاری نیز به تناسب وجود داشته باشد. وظیفه اصلی و سخت و مهم مدیریت توسعه در کشورهایی چون ایران، فراهم آوردن و تأمین زیرساخت‌های نرم‌افزاری است. یکی از علل مهم شکست سیاست توسعه ملی و یا شهری، وجود نگاهی است که به تأمین زیرساخت‌های سخت‌افزاری در غیبت زیرساخت نرم‌افزاری بسنده می‌کند. وضعیت شهر تهران نیز از این قاعده مستثنا نیست. بهبود وضعیت مترو و اتوبوسرانی و خیابان و روشنایی و بوستان زیرساخت سخت‌افزاری است، ولی اصلاح وضع ترافیک و آلودگی هوا مقوله سخت‌افزاری محسوب نمی‌شود. توسعه کالبدی شهر را شاهدیم ولی افزایش ایمنی در برابر زلزله را خیر. هیچ کدام از طرح‌هایی که متوجه انجام زیرساخت‌های نرم‌افزاری است، را نمی‌توان در قالب طرح‌های بزرگ و سپس روبان و قیچی افتتاح کرد. نظرسنجی که در شهریور ۱۳۹۶ و در ابتدای دوره جدید شورای شهر و شهرداری از مردم تهران شده است، نشان می‌دهد که مردم متوجه این نقیصه هستند، لذا اولویت‌های آنان تا حد زیادی متفاوت از آن چیزی است که در افواه برجسته می‌شود. در این نظرسنجی مردم میزان رضایت‌مندی خود را از موضوعات گوناگون شهری اعلام کردند. این رضایت‌مندی در ۵ سطح به شرح زیر طبقه‌بندی شده است.

۱ـ بسیار مطلوب؛ شامل وضعیت مترو و حمل‌ونقل عمومی و...

۲ـ مطلوب؛ شامل وضعیت فضای سبز و زیباسازی و...

۳ـ متوسط؛ شامل جمع‌آوری زباله، نظافت شهر، وضعیت پیاده‌روها و...

۴ـ نامطلوب؛ شامل فقدان ایمنی، و فقدان نظم در ساخت‌وساز و معماری، نابرابری شمال ـ جنوب شهر، و کودکان کار و دست‌فروشان و....

۵ـ بسیار نامطلوب؛ شامل تکدی‌گری، ترافیک، آلودگی هوا، فساد، کارتن‌خوابی و....

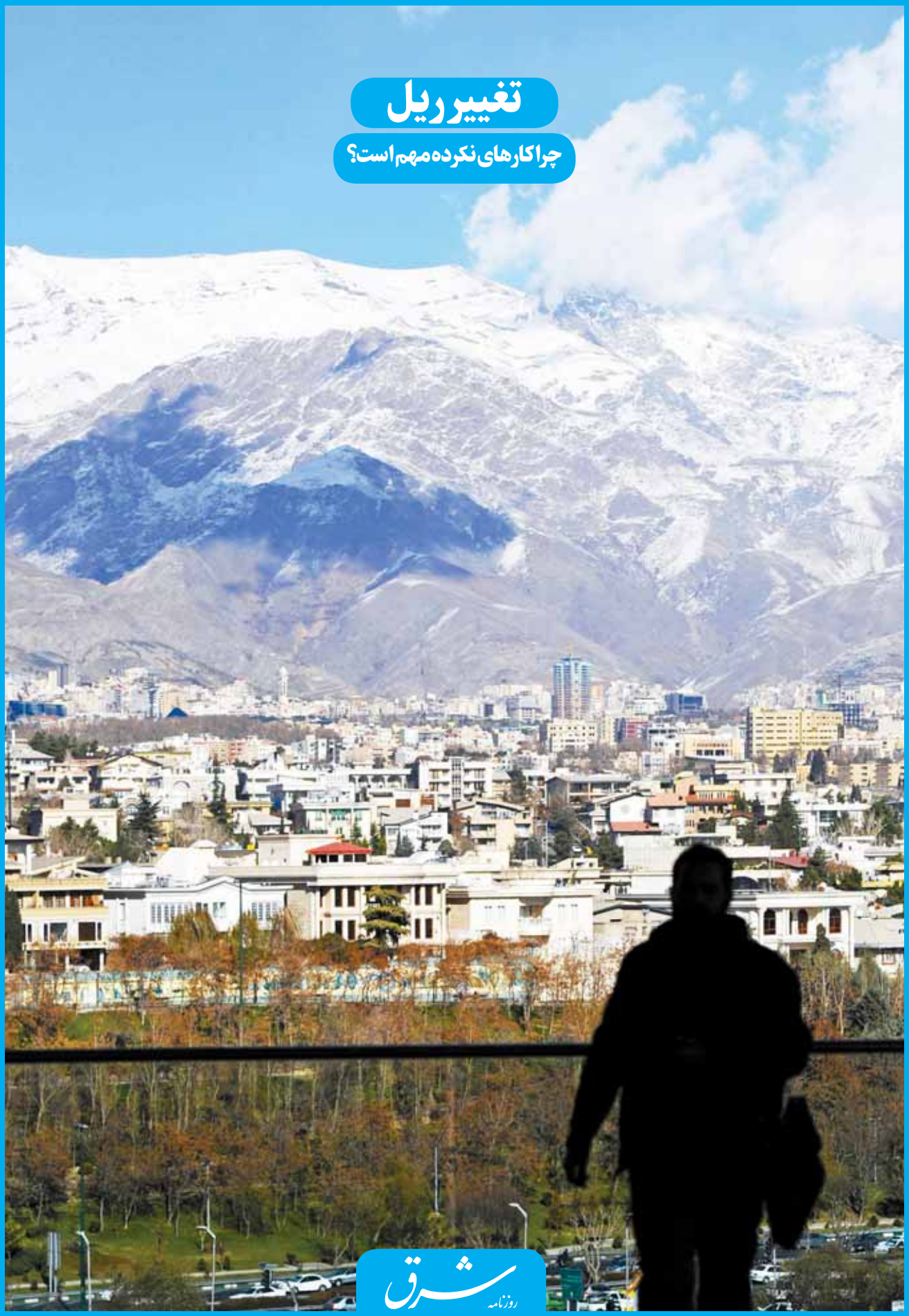
سرمقاله

این ارزیابی مردم به نسبت منصفانه است و با مشاهدات نیز تأیید می‌شود، و نشان می‌دهد که مردم اسیر داوری‌های صفر و یکی نیستند. آنها براساس آنچه که می‌بینند داوری می‌کنند. هرچند برخی از افراد هستند که داوری‌های غیرمنصفانه‌ای دارند، ولی غالب مردم منصفانه ارزیابی کرده و یا نظر داده‌اند. این ارزیابی نشان می‌دهد، موضوعاتی که عموماً و وجه غالب آنها با امکانات مالی و به طور کلی سخت‌افزاری انجام می‌شود، مورد رضایت مردم و در حد بسیار مطلوب و مطلوب بوده است. پل، اتوبان، اتوبوس، فضای سبز و... از این جمله‌اند. در نقطه مقابل موضوعاتی که عموماً و وجه غالب آنها نیازمند اراده مدیریتی و پرداخت هزینه‌های اجتماعی و نیز استفاده از فکر و دانش و نرم‌افزار است، در وضعیت نامطلوب و بسیار نامطلوب قرار دارد. این ارزیابی مردم بهتر از هر چیز دیگری واقعیت شهر تهران را نمایان می‌کند، ارزیابی مردم در هر دو پیمایش کمابیش مشابه هستند.

احداث مواردی از قبیل طرح‌های حمل و نقل و پل و اتوبان و بوستان، به نسبت دهان‌پرکن هستند، ولی هر چه به سوی موضوعات نرم‌افزاری‌تر می‌رویم از اهمیت این نکته کم می‌شود. سیاست شهری باید معطوف به حل موضوعاتی باشد که کمترین رضایت‌مندی در آنها وجود دارد. اگر شهر را به عنوان یک سیستم در نظر بگیریم، باید همه اجزای آن با هم سازگار و متناسب باشند. موتور تریلی را نمی‌توان روی پراید کار گذاشت. باید تناسبی میان وجوه فوق در شهر برقرار باشد. میزان رضایت کلی مردم از شهر را بدترین ویژگی‌های شهر تعیین می‌کند و نه بهترین آنها. به همین علت سیاست توسعه شهری تهران باید معطوف به حل موضوعاتی شود که کمترین رضایت‌مندی از آنها وجود دارد و اینها نیز عموماً مربوط به زیرساخت‌های نرم‌افزاری است. در باره دوره پیش از انتخاب شورای شهر جدید و شهرداران سه‌گانه آن می‌توان مدعی شد که وجه غالب و تمرکز اصلی توسعه شهری بر بهبود شرایط فیزیکی و سخت‌افزاری و کالبدی شهر بوده است. البته این سیاست ذاتاً اشکال ندارد، ولی هنگامی که با توسعه وجه نرم‌افزاری شهر همراه نشود، شهر تبدیل به یک موجود نخراشیده و نتراشیده‌ای می‌شود که به علت توسعه نامتوازن، به جای آرامش‌بخشی، روح و روان شهرنشین را خراش می‌دهد. این بدان معنا نیست که در دوره‌های پیش بویژه در دوره قالیباف شاهد بهبود وضعیت نرم‌افزاری نبوده‌ایم، قطعاً این اتفاق رخ داده است، ولی به تناسبی که وضعیت کالبدی شهر و سخت‌افزاری شهر گسترش یافته، کیفیت نرم‌افزاری شهر دچار تحول نشده است، و شکاف میان این دو وجه بیش از پیش شده است، ضمن آنکه در همان تغییرات کالبدی نیز تخلفات و کج‌سلیقگی‌ها، مثل برج‌سازی‌های بی‌حساب و کتاب یا پل صدر هستیم یا فروش تراکم بیش از طرح تفصیلی و مصوب را شاهدیم. مدیریت شهری تهران پس از سال ۱۳۹۶ نگاه خود را به چند دلیل تغییر داد. اول اینکه شهروندان بیش از گذشته به مسایل شهر حساس شدند و باید به این حساسیت‌ها و مطالبات منتج از آن پاسخ مناسب داده می‌شد. دوم اینکه گروه مدیریتی جدیدی که آمدند، مخالف دیدگاه کالبد مدار قبلی‌ها بودند. و بالاخره منابع مالی برای انجام طرح‌های کلان و بزرگ کالبدی نیز از میان رفته بود. طرح‌هایی که پیش از آن با بدهکار کردن شهرداری تهران به اجرا در آمده بود. به این دلایل خوشبختانه امکان ادامه سیاست‌های شهری کالبدمدار از مدیریت شهری سلب شد. به همین علت هر سه نفری که در این دوره مصدر شهرداری تهران شدند، در مجموع با رویکردی توسعه نرم‌افزاری وارد برنامه‌ریزی شهری شدند، هر چند به علل سیاسی و خارج از اراده مدیریت شهری، حضور هر کدام در اداره شهر کمتر از زمان لازم برای به ثمر نشاندن سیاست‌ها بوده است. آنان میراث‌دار شهری بودند که واجد چند ویژگی بود. منابع مالی آن محدود و در عین حال غیر منعطف و عموماً از طریق فروش تراکم بود؛ فساد و رانت گسترده شایع بود؛ مشکلات اساسی شهر یعنی ترافیک، آلودگی هوا و نابرابری اجتماعی و اقتصادی همچنان به زمین مانده بود،و در میانه راه بحران کرونا نیز به این مجموعه اضافه شد. به عبارت دیگر مشکلات بیش‌تر و منابع کمتر گردید! بنابراین برای بهبود امور لازم بود که در درجه اول اعتماد عمومی مردم به مدیریت شهری تقویت شود. سپس از طریق جلوگیری از فروش غیر قانونی و ایجاد منابع پایدار، تحول جدی در منابع مالی شهر ایجاد گردد و نیز با اداره بهینه شهر و شفاف‌سازی و مبارزه با فساد و رانت این هدف تکمیل گردد و بالاخره هدف مهم عدالت اجتماعی نیز از طریق کاهش شکاف شمال_جنوب و توسعه حمل و نقل عمومی و تقویت ابعاد شهر هوشمند و نیز انسان‌محوری شهر؛ نیز برآورده گردد. گر چه اجرای این برنامه‌ها به نحوی که نتایج آن کاملاً محسوس باشد نیازمند زمان است که ناپایداری مدیریت شهری در میان مجادلات سیاسی، تحقق چنین بازه زمانی را فراهم نمی‌کند، ولی به نظر می‌رسد که شهر تهران جز ادامه توسعه نرم‌افزاری و بهبود کیفیت زندگی شهری چاره دیگری ندارد.

تغییر ریل

چرا کارهای نکرده مهم است؟



روزنامه شرق

شهردار تهران در رابطه با تغییر ریل و تغییر نگاه به شهر تهران در گفت‌وگو با شرق مطرح کرد

مفهوم کارکردن در شهر عوض شده است

بیشتر از یکصدسال تهران با شاخص‌فیزیکی و سازه ای ارزیابی شده است. این ارزیابی ها گاه تا به آنجا کشید که حتی مدت زمانی جعل واژه هایی چون «بزرگترین»، «وسیعترین»، «بلندترین»، «بی‌نظیرترین» و صفت‌هایی از این دست ناگزیر برای هر پروژه شهری به کار برده شد. حال گاه در حد خاورمیانه و گاه در حد غرب آسیا و تک و توکی در سطح جهان که نه کسی را یارای درآوردن صحت و سقم این ادعاها بود و نه حتی شهروندی از تهران زمین به آن توجه می‌کرد. با این حال تهران سازه محور چنان پیش رفت که شهردارانش برای سال‌ها گزارش عملکرد خود را در میزان آسفالت ریخته شده، بتن پاشیده شده، بزرگراه کشیده شده و سازه ساخته شده خلاصه کردند. پر واضح است که این اقدامات در راستای رفاه شهروندان رخ داده اما محصول نهایی تهرانی است با هزار و یک درد بی درمان که بیشتر از هر چیزی به بیانیه ای از بتن شباهت دارد و انسان نه در اولویت های آن که گفتی سازه ها محور تماشا و تناسب هستند. چنین وضعیتی است که شهردار فعلی تهران را به در انداختن طرحی نو واداشته است. او معتقد نیست ایده اش ایده تازه و بدیعی است که اتفاقا اصرار دارد این ایده‌ای جواب داده و اجرا شده در شهرهای بزرگ و توسعه یافته دنیاست. ایده‌ای که ساخت‌وسازها را به نفع انسان‌ها یعنی کاربران اصلی هر سازه ای تغییر می دهد. پیروز حناچی که تقریبا در تمام چهل سال گذشته به نحوی از آنجا با مسئله شهر و مدیریت شهر در ایران گره خورده است معتقد است پیش زمینه هر کاری در این زمینه تغییر دادن مفهوم و ذهنیت کار کردن در تهران است. او معتقد است ما باید کار کردن را بازتعریف بکنیم و ارزیابی آن را از شاخص‌هایی چون پل و تونل و بزرگراه و برج برداشته و در نقطه‌های دیگری بگذاریم. نقطه‌های کوچکی ولو در حد یک پارک محلی یا پروژه کوچک مقیاس که در نهایت به دست انسان محلی استفاده می‌شود. گفتگوی شهردار تهران درباره این پارادایم شیفت مدیریتی را در ادامه می خوانید.

مهدی افروزمنش
روزنامه‌نگار

اساسا در شهرداری سنت این است که شهرداران راجع به کارهای کرده و سازه‌های ساخته‌شده حرف بزنند؛ اما من می‌خواهم از شما درباره کارهای نکرده بپرسم. شهرداری شما چه کارهایی را نکرده است؟

نمی‌توانیم بگوییم که ساختن فی‌نفسه مذموم است. ما در شهر از لفظی به نام بافت شهری استفاده می‌کنیم. چرا به آن بافت می‌گوییم؟ چون شهر متشکل از سلول‌هایی است که ما اصطلاحا به آنها می‌گوییم خانه یا پارسِل‌های کوچک. بافت، زنده است، دائما پوست می‌اندازد و خودش را تجدید می‌کند. انتخاب بافت شهری بی‌دلیل نبوده است. ما داریم به این اشاره می‌کنیم که شهر یک موجود زنده و برای زنده‌ماندن نیازمند تغییر است. شاید اصلی‌ترین کاری که ما می‌کنیم، مدیریت درست این تغییر است. یعنی اگر بیاییم این تغییر را به درستی مدیریت کنیم، کار بزرگی کرده‌ایم. مدیریت این تغییر لزوما به معنای ساخت چیزی نیست، شاید بسیاری اوقات حفاظت از یک ارزشِ بالاتر یا حفظ یک موضوع است.

خب این قدم در وهله اول نیازمند یک تعریف تازه از کارکردن است، منظورم آنجاست که حتی خود جامعه بنا بر یک سنت دیرین کارکردن را برابر با ساختن می‌گیرد و معیار ارزشگذاری‌اش هم همین خط‌کش است، کی چه مقدار آسفالت ریخت یا تونل ساخت یا حتی مجوز ساخت‌وساز داد؟

بله و به نظرم این بخش فرهنگی و بالاتر جامعه است که باید به این تغییر نگرش‌ها دامن بزنند و اساسا تعریف کنند که معنای کار در شهر یعنی چه! ما به چه چیزی می‌گوییم کار. من موقعی که می‌خواستم از شورا رأی بگیرم، اتفاقا راجع به این صحبت کردم که آقا! ما اصلا باید راجع به مفهوم کار در شهر به توافق برسیم که کارکردن در شهر یعنی چه؟! ما به چه می‌گوییم کار؟! هر چیزی که ابعاد فیزیکی داشته باشد، مثلا huge و بزرگ باشد کار تلقی می‌شود؟ این موضوع مهمی است؛ البته متأسفانه سیاسیون ما هم درگیر این هستند.

حالا تعریف خودتان از کار چیست؟

تهران شهری است که اگر شما بخواهید چند ارزش نام ببرید که خاص تهران باشد، یکی ارتفاعات البرز است، درخت‌های چنار آن است، شبکه قنات آن است. شبکه قنات آن بسیار گسترده است، وقتی شما نقشه قنات‌های تهران را می‌بینید، تعجب می‌کنید که انگار زیر این شهر دنیای دیگری وجود دارد که متأسفانه ما خیلی از اینها را خراب کردیم و طبیعتِ متنوع تهران است. شما وقتی در توچال در دمای زیر بیست درجه زیر صفر هستید، در جنوب شهر تهران، جنوب شرقی آن شتر پرورش می‌دهند. ببینید تنوع اقلیمی و آب‌وهوایی خصیصه شهری مثل تهران است، در دنیا این‌قدر تنوع نداریم. به خاطر دارم در یکی

از کنفرانس‌هایی که شـرکت می‌کردیم، بحث جهانی‌شدن و معماری بومی بود. یکی از سخنرانان که ایرانی نبود به ماها اشاره کرد و گفت که ماها همه‌مان از کشوری می‌آییم که یک نوع تنوع اقلیم داریم، دوستان ما از جایـی می‌آیند که تنوعات مکرری در عرصه سرزمین‌شـان دارند؛ در مناطق شـمالی، شمال غربی، جنوبی، لب سـاحل و غیره. این تنوع خاص کشور ماست و ما این را معمولا به صورت ارزش نمی‌شناسیم. با این نگاه ممکن است در این شرایطی که الان هستیم، خیلی سرِ اتفاقی که قرار اسـت رخ بدهد، اتفاق نظر نداشته باشیم. اما به هر حال برای متخصصان ما روشن است که راه نجات کجاست.

کجاست؟

مثـلا ما نباید به تمرکز در تهران دامن بزنیم یا اگر شـهر را توسـعه می‌دهیم، باید متناسـب توسعه بدهیم. شهر که فقط سطوح مسکونی نیست، متناسب با سطوح مسکونی، سطوح خدماتی آن هم باید توسعه پیدا کند. اما می‌دانیم که چه چیزهایی را نباید انجام بدهیم. در این موارد هیچ کس شکی ندارد؛ اینکه ما بالاخره نباید به تمرکز بیشتر دامن بزنیم، شهر را نباید گران‌تر اداره کنیم، باید برای مردمی که در این شهر هستند، متناسب با جایی که زندگی می‌کنند خدمات تأمین کنیم. اینها چیزهایی اسـت که همه بر آن اتفاق نظر داریم و اگر برای عملکرد به سمت آن چیزهایی نرویم که سر آنها اتفاق نظر داریم، وظیفه‌مان را درست انجام نداده‌ایم. به همین علت در این دوره سعی کردیم بیشتر از آن چیزهایی که در شـهر معمول بوده اسـت، آن چیزهایی را کـه حتما نباید انجام بدهیم تعقیب کنیم؛ مثلا ما دنبال تخریبِ بیشـتر از این، فضای سـبز و باغات در شـهر نرفتیم. اجازه ندادیـم در هیچ یک از پارک‌های عمومی دیگر چیزی ساخته شود. اجازه ندادیم برج‌باروها دیگر به آن شکل سابق ادامه پیدا کند.

البته این قبیل کارها به صفر هم نرسـیده است و هنوز هم انجام می‌شود؟

طبیعتا قطار وقتی با دویست کیلومتر سرعت ترمز می‌کشد، یک خط ترمزی دارد. خط ترمز داشـت و دارد اما به هر حال متوقف شـد. از آن طرف، تعداد زیادی پارک در داخل محدوده قانونی ایجاد کردیم. ممکن است مثلا متولیان دوره‌های قبل بگویند ما هم فضای سبز ایجاد کردیم؛ بله، در ارتفاعات بالای ۱۸۰۰، نهال یک سانتی‌متری دو سانتی‌متری. اولا در ارتفاع ۱۸۰۰ پرت کار خیلی زیاد است، ثانیا اینکه دسترسی‌پذیر نیست، آن طوری هم که در محله شـما فضای سبز توسعه پیدا می‌کند، به آن شکل تأثیرگذار نیست.

در واقع شما دارید کار را با افزایش کیفیت زندگی می‌سنجید؟

موضوع کیفیت در زندگی شـهری را مـا در حقیقت تعقیب کردیم. تقریبـا همه برنامه‌هایمان هم دارد به این سـمت حرکت می‌کند؛ مثلا برنامه دوچرخه، بخشـی از این برنامه‌هاسـت. اینکه ما شهر را ارزان‌تر اداره کنیم. من زمان آقای کرباسـچی همـواره جزو منتقدانی بودم که می‌گفتم این کاری که شـما دارید می‌کنید، از دست‌تان خارج می‌شود. می‌گفتم الان فکر می‌کنید همه چیز آن تحت کنترل شماسـت، اما یک ریلی را دارید می‌گذارید که بعدا دیگر از روی این ریل نمی‌توان به راحتی برگشـت. واقعا هم همین طور بود؛ مثلا وقتی آقای کرباسـچی شروع کرد، سـیصد نقطه تهران آلوده به فـروش تراکم بود، اما بعدها به یک حق تبدیل شـد، بعدها در طرح تفصیلی نشسـت، بعدها تراکم تهران را افزایش داد و فرصتی از دسـت تهران گرفته شـد که امکان بازگشت آن نیسـت. حتی اگر آن را متوقف هم بکنیـم، دیگر تأثیرات خودش را گذاشته است.

اما خب در زمان آنها و حتـی بعدتر از آنها هم این اعتقاد وجود داشـت که به هر حال این ساخت‌وسـازها هم در کیفیت زندگی اثر دارد؟

بله دارد اما توجه کنید شـهر فقط سـطوح مسـکونی نیست، شهر متناسـب با سطوح مسـکونی، باید خدماتش هم توسـعه پیدا کند و وقتی این اتفاق نمی‌افتد، یعنی سـطوح مسکونی افزایش پیدا می‌کند ولی خدمات متناسب با آن در محلات افزایش پیدا نمی‌کند، ناخودآگاه دارید به ترافیک بیشـتر و به تبع آن آلودگی بیشتر دامن می‌زنید ، مدت زمان بیشتری که تلف می‌شود و تبعات بعدی‌اش به وجود می‌آید. و از همه بدتر اینکه چرا وقتی تا قبل از شرایط کرونا تعطیلی بود و حتی در شـرایط کرونا چند روز تعطیل می‌شود، همه مثل جن‌زده‌ها از این شهر فرار می‌کنند! خب مردم اگر اینجا راحت باشـند که می‌مانند و برعکس آن چرا مثلا برخی در تعطیلات خصوصا در عید در تهران می‌مانند. عید تهران واقعا مثل بهشت می‌ماند، اردیبهشت که می‌گویند به هر صورت اشاره‌ای به همان بهشت است و باید کاری کنیم که این چرخه معیوب را برگردانیم. ما تا حالا، تا دوره‌های قبل از ما، تا ۸۰درصد به درآمدهای ناشی از ساخت‌وساز وابسـته بودیم؛ چه قانونی چه غیرقانونی. ما این درصد را پایین آوردیم. برنامه‌مان این بود که در یک برنامه پنج ساله این کار را بکنیم، اما با همراهی شورا و همکاران‌مان این موضوع دارد خیلی کمتر زمان می‌برد. فشار زیادی هم دارد به ما می‌آید.

الان می‌توانید بگویید این وابستگی چقدر است؟

میزان این وابستگی نزدیک به ۵۰درصد است و می‌توانیم ادعا کنیم که روی طرح تفصیلی نشسـته‌ایم. سیستم پرتابل قفل شده است، قبلا قفل نبود، شهردار منطقه می‌توانست به هر جور طرحی که می‌خواهد، پروانه بدهد؛ الان نمی‌تواند. اصلا یکی از عللی که به ما می‌گویند شهر را قفل کردید، همین موضوع است؛ یعنی خلافِ طرح تفصیلی و خارج از مسیرهای قانونی کسی نمی‌تواند پروانه بگیرد. ممکن است تخلف کند، من تخلف را نفی نمی‌کنم. بالاخره ما یک سازمانی را تحویل گرفتیم که هنوز فرصت نکردیم به تمام اجزای آن وارد شویم ولی حتی هزینه همان تخلف‌کردن هم بالا رفته است؛ یعنی این طور نیست که به راحتی دیگر قابل حل باشد. قبلا پرونده‌ها به ماده ۱۰۰ می‌رفت و در آنجا هم بر روی آنها توافق و حل می‌شـد. الان به این راحتی نیست. ما دچار یک چرخه معیوبی بودیم؛ شـهر را می‌فروختیم برای اینکـه اداره و برنامه‌هایمان را اجرا کنیم. این برنامه‌هایمان هم لزوما همه‌شـان نیازهای آنیِ شـهر نبودند و اگر اجرا هم نمی‌شدند، هیچ اتفاق خاصی نمی‌افتاد؛ شاید مثلا یک کسـی یک تعداد رأی بیشتر یا کمتر می‌آورد. نتیجه‌اش این بود ولی ما تلاش کردیم که این چرخه معیوب را بشکنیم؛ یعنی شهر را نفروشیم به این علت که ارزش آن چیزی که داریم می‌فروشیم خیلی بالاتر از این رقمی است که ما برای اداره امور شهر می‌دهیم.

می‌شود این طور گفت که شـما دارید خلاف آن جریان حاکم بر مدیریت شـهری چند دهه گذشته حرکت می‌کنید که معتقد بود شهر فروخته می‌شود که شهر ساخته شود؟

نکته‌ای که من به آن اشـاره می‌کنم، این اسـت آن کاری را که لازم اسـت انجام بدهیم؛ یعنی واقعا شـهر در کوتاه‌مدت یـا میان‌مدت یا بلندمدت به چه چیزهایی نیاز دارد. منظورم هم نیاز واقعی اسـت؛ نه ایجـاد نیاز کاذب، چیزی که بود و نبودش بـرای ما فرقی نمی‌کند، نیاز نیست و اولویتی هم برایمان ندارد. به اعتقاد من پل صدر بود و نبودش فـرق نمی‌کند. نکته بعدی کـه بر آن تاکید دارم این اسـت که ما پیام درستی بدهیم؛ یعنی به عنوان مدیران ارشد، تصمیمات درستی بگیریم. به عبارت دیگر تصمیمات غلطی نگیریم. به چه معنا؟

به چه کسی؟

ما نباید به تمرکز در تهران دامن بزنیم یا اگر شهر را توسعه می‌دهیم، باید متناسب توسعه بدهیم. شهر که فقط سطوح مسکونی نیست، متناسب با سطوح مسکونی، سطوح خدماتی آن هم باید توسعه پیدا کند. اما می‌دانیم که چه چیزهایی را نباید انجام بدهیم

الان در همه دنیا این تئوری که مسیر سواره بیشتر یعنی تقاضای سفر بیشتر مطرح شده است. بیخود نیست که الان در شهرهای اروپایی می‌بینید سال‌هاست دیگر خیابان جدیدی نمی‌کشند؛ خیابان در داخل بافت که اصلا نمی‌کشند. ممکن است مثلا اتوبان‌هایی برای دسترسی و راه‌های استراتژیک بکشند، اما داخل شهرها دیگر این کار را نمی‌کنند؛ حالا چه از طریق حذف یا حتی تعریض محلات. ما این ایده را قبلا در شورای عالی شهرسازی تعقیب می‌کردیم؛ یعنی اگر طرح جامعی می‌آوردند که احداث خیابان جدیدی در داخل بافت بود، رد می‌کردیم. این کار اصلا اقتصادی نیست. سال‌هاست دیگر اقتصادی نیست و متأسفانه مشاورین ما به این قضیه کمتر توجه می‌کنند؛ مثلا می‌روند در بافت تاریخی تعریض می‌دهند. تعریض در بافت تاریخی یعنی از بین‌بردن بافت؛ چون پنیر نیست که شما نصفش را نگه دارید و نصفش را بِبُرید. وقتی یک پلاک را می‌برید، یعنی آن پلاک داغان شده و آن خانه از بین رفته است. باید در جاهای متناسب از متخصصان متناسب خودش استفاده کنیم. این طور نباشد که مثل اتفاقات سال ۱۳۸۴ به این طرف، هم در شهرداری تهران و هم در بسیاری از ادارات و اینها، در ادارات تخصصی مثل دبیرخانه شورای عالی شهرسازی، افرادی به کار گماشته شوند که تخصص این کار را ندارند. ممکن است با قوانین آشنا باشند، اما از نظر آکادمیک شهرسازی و معماری و... را نمی‌شناسند. حرف‌مان هم این است که طبیعی است اگر چنین آدمی اشتباهی بکند، حتی متوجه نمی‌شود و در مسیر غلط همین طور جلو می‌رود. فقط هم این اتفاق در یک جا رخ نداد، در همین شهرداری تهران هم این اتفاق افتاد. همیشه به دوستان این تبلیغ تلویزیونی را مثال می‌زنم که می‌گفت کیفیت، اتفاقی نیست. واقعا کیفیت اتفاقی نیست، کیفیت محصول برنامه‌ریزی و هدفگذاری و متناسب‌کردن آن هدفگذاری با برنامه‌ریزی‌ای است که شما برای رسیدن به آن هدف مشترک انجام می‌دهید، وقتی این کار صورت نمی‌گیرد، نباید انتظار داشته باشید که کیفیت ما خیلی رشد کند.

یک جورهایی در این وسط حرف تناسب میان خواسته و امکان هم هست؟

بله دقیقا، وقتی شما آرزوهای خیلی زیادی دارید که همه این آرزوها هم اولویت ندارند اما تمایل دارید و می‌خواهید همه را هم در کوتاه‌مدت مثلا قبل از سال ۹۲ به اجرا درآورید، نتیجه‌اش این می‌شود که ما در سال‌های ۹۰، ۹۱ و ۹۲ ناچار بودیم سالی به ترتیب ۱۷،۱۸ و ۱۶میلیون متر مربع در تهران پروانه صادر کنیم؛ یعنی هر سال ظرفیتی معادل ۴۰۰ هزار نفر به تهران اضافه شود. شاید بگوییم این اشکالی ندارد که البته دارد اما آیا ما به واسطه این بارگذاری، خدماتی برای تهران تأمین کرده‌ایم؟ نمونه‌اش منطقه ۲۲، درست شد اما اصلی‌ترین مشکل آن کلانتری و مدرسه است؛ یعنی شما آنجا باید صد تا مدرسه و کلانتری و خدمات محلی به راه بیندازید تا جوابگوی آن جمعیت باشد؛ وگرنه هر کس آنجا سوار ماشینش می‌شود، راه می‌افتد و می‌آید تا خیابان ستارخان نیازهایش را برطرف می‌کند.

این ایده‌های شما برای معاونت‌ها صورت‌بندی شده است؟ مثلا در گذشته عمده شهرداران مناطق آدم‌های به‌اصطلاح خودشان عملگرا بودند و این بهترین ارزش کاری بود، عملگرابودن را هم این تعریف می‌کردند که برش بزنیم، خراب کنیم و بسازیم. ایده شهرداری مثل خود آقای قالیباف هم این بود که سوار موتور می‌شوم و می‌روم شهر را رصد می‌کنم یا به اندازه روی زمین ما در حال ساخت‌وساز در زیرزمین هستیم. حالا شما دارید یک تعریف دیگری می‌دهید که شهرداری دوره شما قرار است بیشتر شبیه سازمان اجتماعی باشد و اولویت‌ها تغییر کرده است. در این وضعیت تازه طبیعتا همکاران، یعنی معاونت‌ها و سازمان‌ها و شهرداران، باید این صورت‌بندی را اعمال کرده باشند؛ آیا این صورت‌بندی انجام شده است و اگر انجام شده است، مثلا الان برای شما کدام معاونت‌ها در اولویت بالاتری قرار دارند؟ نه اینکه لزوما بی‌تفاوت از کنار بقیه رد شوید.

این حرف‌های من یک ادبیات و یک نگاه است. شکل عینی‌اش، شکل فیزیکی این نگاه، در طرح جامع و تفصیلی خودش را نشان می‌دهد. پایبندی به انضباط شهری در طرح جامع و تفصیلی ما را به این قضیه نزدیک می‌کند؛ نمی‌گویم که می‌رساند. طرح تفصیلی و جامع ما از مقیاسِ یک دوهزارم پایین‌تر نمی‌آید در حالی که کیفیت زیر مقیاس یک‌پانصدم شکل می‌گیرد. این طرح‌ها ما را نزدیک می‌کنند؛ یعنی مقدمات کار را برایمان فراهم می‌کنند. برای آنکه به آن کیفیت دست پیدا کند، ما نیازمند قدم‌های بعدی هستیم؛ یعنی باید برویم در مقیاس محلات وارد موضوع شویم. کاری که ما در این دوره انجام دادیم، این بود که پروژه‌های محله‌محور را هدفگذاری کردیم؛ پروژه‌هایی که در مقیاس محلات بود. این پروژه‌ها معمولا تعدادشان زیاد و اندازه‌هایشان کوچک است؛ یعنی مگا نیستند، اما رضایتمندیشان به‌شدت بالاست. من چند وقت قبل به کوچه‌ای در منطقه ۹ رفتم. در این شرایط اقتصادی وقتی مسئولی بدون همراه می‌رود، مردم معمولا می‌آیند اعتراض می‌کنند و طبیعی هم هست؛ چون شرایط اقتصادی شرایط اقتصادیِ عادی‌ای نیست. من نه تنها با چنین چیزی مواجه نشدم بلکه با روی خوش و چهره خندان مردم مواجه شدم. مگر ما آنجا چه کار کرده بودیم؟ با رنگ چهره محله‌شان را عوض کرده بودیم؛ با رنگ. منتها در این رنگ از خودشان نظر گرفته بودیم، از رنگ‌های شاد استفاده کرده بودیم، کار را به دست اهلش داده بودیم و کف کوچه را هم داده بودیم به بچه‌های خود این افراد رنگ کرده بودند؛ یعنی اینها با شادی بچه‌های خودشان شاد بودند. ما می‌توانیم این طوری شهر را اداره کنیم؛ یعنی طور دیگری ارزان‌تر، با همراهی مردم، توجه به علاقه مردم و نیازهای مردم. خیلی اوقات ما داریم کار عظیمی را انجام می‌دهیم، اما این کار عظیمی را که داریم انجام می‌دهیم، آن چیزی نیست که مردم می‌خواهند. شخصی می‌گفت این وطن، وطن من نیست، شعری درست کرده بود با این مضمون که اینجا زیباست اما آن چیزی نیست که من می‌خواهم. اجازه بدهید به تجربه در عودلاجان اشاره کنم. قرار بود بازارچه عودلاجان را مرمت کنیم. ما به عنوان دانشگاه facilitator (تسهیل‌کننده) این قضیه بودیم؛ میراث و شهرداری و مردم هم حضور داشتند. وقتی این کار تمام شد، به بچه‌ها گفتیم که برویم و یک کار میدانی کنیم. فکر می‌کردیم دیگر الان مردم می‌آیند تشکر می‌کنند که این کاری که ما کردیم، چقدر با خواسته‌های آنها منطبق است! کار قشنگ و خیلی زیبا هم شده بود، خلاصه که رفتیم و آنجا قدم زدیم. دیدیم در ۱۰ خواسته اول بازار هیچ یک مرمت این بازارچه نبوده است. روشنایی می‌خواستند، اینکه زباله‌شان به موقع جمع شود، مثلا وقتی بچه‌هایشان به مدرسه می‌روند، فضای امنی داشته باشند، این پارک محلی را از معتادان خالی کنید یا نان‌خشکی‌ها؛ مثلا نان‌خشکی‌ها، شب‌ها نان‌خشک‌هایشان را می‌آوردند آنجا و تا صبح از آنجا برمی‌داشتند و می‌بردند. اینها را از محله بیرون ببرید. هیچ‌کدام اینها جنبه فیزیکی ندارد و همه‌شان جنبه اجتماعی دارد. آن سوالی که شما کرده بودید که ما شهر را اجتماعی می‌بینیم باید بگویم بله، من اعتقاد دارم که اگر ما موضوعات شهری را اجتماعی نبینیم، هیچ یک از کارهایمان به نتیجه نمی‌رسد و اتفاقا اجتماعی نگاه‌کردن به موضوعات و معضلات شهری و همراه‌کردن مردم و مشارکت مردم، هم اداره شهر را ارزان و هم اقدامات ما را

من زمان آقای کرباسچی همواره جزو منتقدانی بودم که می‌گفتم این کاری که شما دارید می‌کنید، از دست‌تان خارج می‌شود. می‌گفتم الان فکر می‌کنید همه چیز آن تحت کنترل شماست، اما یک ریلی را دارید می‌گذارید که بعدا دیگر از روی این ریل نمی‌توان به راحتی برگشت

عکس: مریم سعیدپور

موثرتر کرده و رضایتمندی را افزایش می‌دهد. مصداق روشنش میادین میوه‌وتره‌بار است. در این شرایط اقتصادی تنها کاری که برای میادین میوه‌وتره‌بار کردیم این بود که پراکنش آنها را در شهر تهران متناسب کردیم؛ یعنی مثلا شما در هر منطقه یک میدان بزرگ و تعداد زیادی میدان کوچک می‌بینید که تقریبا با یک کیفیت و قیمت محصولاتی را در اختیار مردم قرار می‌دهند. فکر می‌کنید مردم به این اقدام از بیست چه نمره‌ای دادند؟ هفده.

بگذارید سوالم را از منطقه ۹ ادامه بدهم که از آن مثال زدید. شما الان بازخورد مثبتی از آن منطقه داشتید، اتفاقا توییتر را هم که نگاه می‌کردم غلبه بر برداشت‌های مثبت بود اما در این میان اشاره به یک جنبه هم وجود داشت که گویا مورد غفلت قرار گرفته است. اینکه شما در حال اجرای یک تغییر جهت –یک پارادایم‌شیفت یا تغییر ریل– هستید، اما گویا بخشی از مردم آن را نپذیرفتند، به این علت که برایشان غریب یا ناآشناست. مثلا دهه‌هاست که پل‌ساختن کار و در کارنامه شهرداری است و شهرداری هم دارد با این مورد قضاوت می‌شود. حالا شما می‌آیید و می‌گویید اتفاقا من دیگر پل نمی‌سازم یا پلی را که لازم نیست نمی‌سازم. خودتان فکر می‌کنید شهرداری در جا انداختن این تغییر ریل برای مردم موفق شده است، یعنی با مردم درباره همین ایده حرف بزند که شهرداری برای ما سازمان اجتماعی است و ما داریم با چیزهای دیگری خودمان را تعریف می‌کنیم نه با چیزهایی که تا حالا برای شما تعریف شده است. فکر می‌کنید در این کار موفق بوده‌اید؟

این موضوع نیازمند زمان است. شما برای آن مسیر چقدر زمان گذاشته‌اید؟! حتی زمان شاه را هم باید به آن اضافه کنید. از سال ۱۳۳۵ شهرداری‌ها و قانون شهرداری شکل گرفت. البته قبل از آن هم شکل گرفته بود؛ مثلا از زمان قانون بلدیه بگوییم یا سال ۱۳۱۲ که رضاخان قانون را اصلاح کرد، از آن زمان به این طرف ما شهر را همین‌طوری اداره کردیم. حالا آن زمان تا یک دوره‌ای کم بوده و کار زیادی هم نمی‌شد و دو سال برای این کار کم است که مثلا بگوییم این پارادایم‌شیفت جواب داده است. من فکر می‌کنم در همین دوره هم ناموفق نبودیم. اما برای جا انداختن این موضوع اولا ما تنها هستیم؛ یعنی گروه الیت جامعه باید به این موضوع عکس‌العمل نشان داده و همراهی کنند. دوم اینکه مردم هم این را باور کنند. ما هم رفته و دیده‌ایم که در جاهای دیگر دنیا، شهر یک کارگاه ساختمانی نیست، شهر محل آسایش مردم است، مردم در شهر لذت می‌برند، قدم می‌زنند، بعضی از جاهای شهر را برای تفرج انتخاب می‌کنند و آنجا تجهیز می‌شود برای اینکه مردم بیایند. ما هم داریم این کارها را انجام می‌دهیم؛ مثلا ما الان مسیر میدان توپخانه تهران –میدان امام‌خمینی– را عملا از سه طرف بسته‌ایم و داریم یک جای یکپارچه پیاده‌ای را به وجود می‌آوریم و ساختمان بلدیه را بازسازی می‌کنیم. خیابان کوچه پشت شهرداری اسمش بود، ولی هیچ‌وقت پشت شهرداری نبود. الان دارد به وجود می‌آید و شکل پیدا می‌کند. خیابان لاله‌زار دارد تجهیز می‌شود برای اینکه به عنوان قدیمی‌ترین خیابان تهران مورد توجه قرار بگیرد یا مثلا بازار تهران به‌تدریج با خود کسبه دارد مرمت می‌شود، از بازار کفاش‌ها شروع کردیم و این مرمت دارد صورت می‌گیرد و تبدیل به یک موضوع اجتماعی هم شده و دارد می‌شود. این موضوع زمان می‌برد برای اینکه جا بیفتد. یعنی یک دوره که در نمونه‌های موفق به وجود بیاید، آن وقت تبدیل به یک جریان خواهد شد و مثل بهمن می‌ماند.

خودتان امیدوارید که بعد از شما این ایده ادامه پیدا کند؟

اگر به گونه‌ای باشد که حلاوت آن زیر زبان مردم برود، مخصوصا در پروژه‌های مقیاس محلی، من مطمئن هستم که ادامه پیدا می‌کند.

شما می‌دانستید این کار طولانی است، چطور این ریسک را کردید که در این مدت کوتاه با این روش پیش بروید؟

بالاخره یک کسی باید این کار را شروع می‌کرد. در مسئولان رده یک کشور، اگر در صحبت‌های رهبری دقت کنید، ایشان همیشه این تقاضا را داشته است، حالا من موقعی که در دبیرخانه شورای عالی بودم، گزارشی داشتیم برای جلوگیری از تخریب زمین‌های کشاورزی و باغات و اینها و در آنجا اشاره کردیم که اصلا علت اینکه به اینها تعرض می‌شود و مثلا چیزی مثل گردنه یا کلاکِ لواسان به وجود می‌آید. معمولا دستگاه‌های صاحب قدرت سد را می‌شکنند و مرم به تبع اینها این کار را انجام می‌دهند. ایشان در سخنرانی‌شان اشاره کردند به اینکه مثلا آن پارک یاس فاطمی که آزاد شد یک علتش آن گزارش بود و گفت که حتی اگر خواستند حوزه علمیه بسازند، جلویشان را بگیرید. در واقع وقتی شما حس می‌کنید هنگامی که کار درستی انجام می‌دهید، یک چنین پشتیبانی‌ای وجود دارد، خب باید بروید و انجام بدهید، بالاخره یکی باید این کار را شروع کند. حالا گیرم به زمان ما هم قد ندهد، ما ریل‌گذاری می‌کنیم ان‌شاءالله بقیه هم می‌آیند قطارش را راه می‌اندازند.

ما در سال‌های ۹۰، ۹۱ و ۹۲ ناچار بودیم سالی به‌ترتیب برای ۱۷،۱۸ و ۱۶ میلیون متر مربع در تهران پروانه صادر کنیم؛ یعنی هر سال ظرفیتی معادل ۴۰۰ هزار نفر به تهران اضافه شود. شاید بگوییم این اشکالی ندارد که البته دارد اما آیا ما به واسطه این بارگذاری، خدماتی برای تهران تأمین کرده‌ایم؟

ریل گذاری برای مدیریت انسان محور

جواد ظریفیان

۵۵ درصد زیست‌بوم مردم جهان را شهرها به خودشان اختصاص می‌دهند. تهران با بیش از ده میلیون جمعیت و با هویتی متنوع و متکثر، یکی از بزرگ‌ترین شهرهای آسیایی و حتی شهرهای جهان به شمار می‌رود و مینیاتوری از جمعیت، نژاد، ملیت است. حتی در بخش‌هایی اقلیم و اکولوژی تمام ایران به شمار می‌رود. به دلیل اهمیت ارتباطی و موقعیت سوق‌الجیشی و حتی نظامی در زمان آقا محمدخان قاجار به مرکزیت ایران و پایتختی نائل آمد. گسترش تهران و نظام شهرسازی آن از این زمان تاکنون موردتوجه و موردنظر دولت‌ها و جوامع حاضر در تهران بوده است و روزبه‌روز موقعیت تهران به دلیل استثنایی بودن و به دلیل ویژگی‌های ترکیب آن افزوده شده است. همچنین به دلیل پایتخت بودن شاخص‌هایی چون بهداشت عمومی زیرساخت‌های ارتباطی، سرانه آموزشی و فرهنگی، روشنایی و پاکیزگی معابر و تأسیسات شهری بزرگ همچون تالارها، ورزشگاه‌ها، کتابخانه‌ها، جاده‌ها، اتوبان‌ها، سیستم حمل‌ونقل، بازارها و مراکز بزرگ فناوری استارت‌آپ‌ها روزبه‌روز به آن افزوده شده است. نخستین قانون بلدیه در سال ۱۲۸۳ مشتمل بر ۵ فصل و ۱۸۰ ماده به تصویب مجلس رسید و شاید بشود گفت این قانون را یکی از قدیمی‌ترین قوانین کشور دانست و اهمیت مدنی این قانون بسیار مهم است. هرچند این قانون در تاریخ ۳۰ اردیبهشت ۱۳۰۹ قانون بلدیه یا شهرداری ملغی شد و قانون دیگری جایگزین آن شد و تا امروز هم اصلاحات زیادی بر این قانون زده شده است. بعد از پیروزی انقلاب تاکنون ۱۵ شهردار مدیریت شهر تهران را بر عهده داشته‌اند. آغاز تحولات بزرگ بدون ورود به نکات مثبت و منفی آن در شهر تهران پس از پایان جنگ و در دوره شهرداری آقای کرباسچی در تهران آغاز شد. گسترش بزرگ‌راه‌ها، بنای موسسه همشهری و تا حدودی ریل‌گذاری برای آینده ازجمله دستاوردهای این دوره بوده است. از آن پس شهردارهای مختلف تلاش کرده‌اند هر یک با رویکرد خاص خود به توسعه شهر تهران مبادرت کنند. نخستین دوره شورای شهر تهران که اقدام بسیار مهمی در زیست مدنی ما ایرانی‌ها و به‌خصوص ما تهرانی‌ها به شمار می‌رود، مصادف است با شهرداری آقای الویری. در این دوران تا تصدی شهرداری آقای دکتر حناچی، شهردارهای مختلف تلاش کرده‌اند تا با نگرش‌های کمی و بعضاً کیفی شهر تهران را اداره و مدیریت کنند، هرچند تهران به‌عنوان یک کلان‌شهر استثنایی تاکنون با مشکلات بسیار پیچیده و عدیده‌ای روبرو است. در دوره جدید مدیریت شهری تهران یعنی دوره آقای دکتر حناچی، با توجه به تجارب گذشته و بهره‌گیری از نیروهای خوش‌فکر در موقعیت‌های مختلف اقداماتی در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفت که در صورت نظارت دقیق و پایداری سیاست‌ها می‌توان چنانچه این اقدامات و این نگاه‌ها نهادینه شود می‌توان منتظر تحولات مهم در نظام مدیریتی شهر در فرهنگ شهرنشینی و اخلاق شهرداری بود.

یکی از مفاهیم بسیار مهم مورد غفلت قرار گرفته در مدیریت شهری تهران در گذشته توجه جدی به مسئله شهروندی است. سیاست نگرش به شهر مبتنی بر مدیریت انسان‌محور ازجمله مفاهیمی است که در دستور جدی مدیریت کنونی قرار گرفته است. چنانچه شهرداری موفق شود این مفهوم را بخه عنوان یک کلیدواژه بنیادین در برنامه‌های شهر و شهرداری تهران یا در سیاست‌گذاری‌های شورای شهر نهادینه کند شهرداری این دوره موفق شده است یک گام مهم، اساسی و متمایز با گذشته در مدیریت شهرداری و زیست شهروندی بردارد.

اساساً بر اساس تلاش‌هایی که در دوره‌های مختلف گذشته برای زیست شهری گرفته شده است و در جای خودش قابل‌تقدیر است اما انسان «بما هو انسان» همواره در ذیل سیاست‌های دیگر در برنامه‌های گذشته به حاشیه رانده شده است. این عبارت که ما شهروندان هم کسی هستیم. وقتی در برنامه‌های شهرداری تهران قرار می‌گیرد خود حکایت از دریافت هوشمندانه تغییر پارادایم از اداره فیزیکال شهر تا مدیریتی که مبتنی بر کیفیت زندگی شهروندان است دارد. توجه به عدالت اجتماعی در خدمات شهری خدمات‌دهی، بهره‌برداری از مشارکت شهروندان در مدیریت شهری، توجه به مفاهیمی چون شادی، امید، نشاط اجتماعی و جاری شدن حیات در زندگی و در رگ‌ها و مویرگ‌های شهر و همه و همه مفاهیم کیفی هستند که مدیریت کلان‌شهری اکنون به آن توجه کرده است. هرچند برای تحقق آن راه بلند و درازدامنی در پیش دارد. شهرداری تهران با توجه به موقعیت

ویـژه تهران راهی ندارد تا روندهای تأثیرگذار بر تحولات شـهری را دگرگـون کند و با بهره‌گیری از تجـارب داخلی و تجارب آینده نگارانـه جهانی و تجـارب نخبگان و مدیران حرفـه‌ای مدیریتی مبتنـی بر تغییـرات روند کنونی و آماده شـدن بـرای پرتاب به زیسـت‌بوم آینده را فراهم کند. تهران انسان‌محور نیازمند تدارک نظری و عملی و هماهنگی بخشـی و میان بخشـی و فرابخشی است. همین مهم اگر در سطح سیاست‌گذاری و ریل‌گذاری در این دوره انجام پذیرد خود کار بزرگ و ماندگاری خواهد بود اما لازمه ایـن کار این اسـت که ابتدا این مفاهیم کاملاً روشـن و دقیق و با استفاده از نخبگان و تجربه مدیران حرفه‌ای شهری احصا شود و بر اساس آن تبدیل به چشم‌انداز و سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های مصوب گردد.

درعین‌حال این اقدامات باید صورت بگیرد. واقعیت این اسـت کـه وقتی ما به یک پارادایم شـیفت دسـت می‌زنیـم لازمه این پارادایم شـیفت یا تغییر رویه اساسی این است که همه نیروهای تأثیرگذار اعم از مدیران و کارشناسـان شهرداری را نسبت به این رویکـرد اولاً آشـنا کنیم و دوما اقناع کنیم و سـوما آن‌ها را برای عمل تجهیز کنیم. این کار مهمی اسـت. اگر به اقناع و آشـنایی درون بخشی توجه نکنیم نهایتاً این ایده‌ها در سطح مدیران کلان باقـی خواهد مانـد. گام دوم این رویکرد این اسـت که برویم به سراغ سیاست‌گذاران میان بخشـی و فرابخشی و آن‌ها را نسبت به این رویکرد آشـنا و همـراه کنیم. گام بلند دیگـری که در این تلاش صورت گرفته و بر اساس آن اقداماتی در حال انجام است. حرکت به سمت درآمدهای پایدار است که این یکی از نکات مهم و کلیدی تحول شـهرداری اسـت که اگر برایش گامی برداشـته نشـود ما تفاوت ماهوی بین ایـن دوره و دوره‌های قبل نخواهیم دید. متأسـفانه اقتصاد ایران از قبـل انقلاب تاکنون با پدیده نفت و مصائب بودجه نفتی و مکنده‌های بودجه نفتی در کشور روبرو بوده است، بعد از انقلاب این پدیده شوم با پدیده دیگری همچون مسـئله زمین و اقتصـاد زمین و بهره‌مندی عـده قلیلی از منافع سرشـار زمین و نقش زمین در افزایش فاصله طبقه اجتماعی و افزایش بحران‌های اجتماعی همراه شده است. شهرداری تهران متأسـفانه در گذشـته بخش مهمی از درآمدهای خودش را در طول سال‌های گذشـته متکی بر فروش تراکم یا فضاهای شهری کرده است، چنانکه آن‌گونه که شهردار محترم قصد کرده و آن را نیز اعلام کرده است شهرداری به سمت درآمدهای پایدار ناشی از مالیات‌هـای محلی و عوارض تغییر جهت بدهد که در این زمینه نیز گام هایی برداشـته شده اسـت، این سیاست خود یک انقلاب بزرگ در روندهـا و فرآیندهای معیوب و بسـیار مخرب مدیریت شهری و اقتصادی در شهرداری تهران است و چنانچه شهرداری موفق شـود مسـئله تراکم فروشـی را تبدیل به گرفتن مالیات و عوارض محلی کند گام بسـیار مهمی در تحقق عدالت اجتماعی و کاهـش فاصله طبقاتی و ایجاد احسـاس امنیـت اقتصادی و اجتماعی در شهر تهران کرده است. شهرداری کنونی موفق شده اسـت توقف جدی در سیاست تراکم فروشی و فروش شهر ایجاد کند، امیدوارم این رویه را تبدیـل به یک نظام نهادمند در اقتصاد شهرداری و تبدیل فروش شـهر به بهره‌گیری از مالیات و مالیات خدمات متناسب با بهره‌برداری شهروندان کند. هرکس که بیشتر از خدمات شهری اسـتفاده می‌کند طبیعی است که در خیلی از جاهای دنیا طبیعتاً باید مالیات بیشـتری بپـردازد همان‌گونه که شـهردار محترم به‌عنوان آورده و آموزه خود در این دوران مطرح می‌کند.

چنانچه شـهرداری تهران در این دوره بتوانـد یک ریل‌گذاری متناسـب با شـهر انسـان‌محور انجام بدهد که در این شـهر در یک بازه زمانی انسـان‌ها احسـاس هویت، شادی و امنیت داشته باشند و این شـهر بتواند در آن ریل‌گذاری برای کودکان، جوانان، نوجوانان، میان‌سـالان، و سـالخوردگان که در آینـده‌ای نزدیک بخش جدی‌ای از جامعه ما را به خودشـان اختصاص می‌دهند، اگر بتواند معطوف به این سنین شهر را معنادار کند و ریل‌گذاری را بر این اساس سامان بدهد و از شهروندان را از غربت و ملال زدگی که شهرهای بزرگ بر انسان‌ها مستولی می‌کنند تا حدودی بتواند این فاصله را از غربت و ملال زدگی با اقدامات فرهنگی و کیفی و انسان‌محور و با ریل‌گذاری درست انجام دهد قطعاً این شهرداری نقش متمایزی را نسـبت به گذشـته ایفا می‌کنـد و به‌عنوان یک دوره متفاوت، متمایز و موفق در تاریخ شـهرداری تهران معرفی خواهد شـد. با ظرفیت‌هایی که در مدیریت شـهرداری است و با اهتمامی که در این زمینه وجود دارد، من معتقدم اگر شـهرداری بـر این نکات تکیه کند و سیاسـت‌گذاری‌ها و برنامه‌هایش بر این اساس سـامان دهد و ریل‌گذاری کند امیدواریم که مدیران آینده همین ریل را ادامه بدهند و تهران را که یکی از شـهرهای زیبای و پر هویت دنیا است را بتوانیم دوباره حیاتش را به آن برگردانیم و آن را شاداب و زنده و پرطروات داشته باشیم.

نقدها و نظرات رئیس شورای شهر تهران نسبت به مدیریت شهری

شهرفروشی متوقف شده‌است

سیستم بانکی، دستگاه‌های دولتی، وزارتخانه‌های مختلف هماهنگی لازم را برای حل مشکلات ندارند و مسائلی که به راحتی قابل حل‌شدن هستند به یک گره کور تبدیل می‌شوند

شرق: پیش از اینکه عنوان رئیس شورای شهر تهران را در کنار نام خودش یدک بکشد، گزینه اول شهرداری تهران بود. بارها نامش در محافل رسمی و غیر رسمی شنیده می‌شد اما درنهایت به دلیل بر هم نزدن لیست یکدست اصلاح‌طلبان از بودن در گزینه‌های شهرداری استعفا کرد. این روزها بیشتر نامش به سبب شوخی‌هایی که هنگام اداره جلسه شورای شهر بر زبان می‌آورد، شهره است. کم پیش می‌آید که انتقاد صریحی از شهرداری داشته باشد و معمولا در بازدیدهای رسمی که شامل افتتاح پروژه‌هاست، همراه پیروز حناچی است. محسن هاشمی، فرزند ارشد آیت‌الله اکبر هاشمی رفسنجانی، مدت طولانی مدیرعامل متروی تهران بود و از همین روست که در میان وسایل نقلیه عمومی در تهران همواره تمرکزش روی تحول مترو در پایتخت است. هاشمی متولد سال ۴۰ است، عضو حزب کارگزاران سازندگی و مهندسی مکانیک خوانده است. او این روزها که تب‌وتاب انتخاب کاندیداها برای کرسی ریاست‌جمهوری بالا گرفته، می‌گوید که قرار نیست رئیس‌جمهوری شود. از او درباره میزان تحقق شعارهای مدیریت شهری پنجم و از لزوم همکاری میان شورا و شهرداری در سال آخر عمر دوره پنجم مدیریت شهری پرسیدیم. پرسش و پاسخی که به دلیل شیوع ویروس کرونا به صورت مکتوب تنظیم شده است.

آقای هاشمی! با این پرسش آغاز کنیم، مدیریت پنجم شهری پیش از حضور شعارهایی برای شهر و شهروندان داشت، شاید مهم‌ترین مصداق این شعارها که در دوره آقای حناچی مطرح شد، شعار شهری برای همه بود، تصور می‌کنید چقدر این شعارها به حقیقت پیوسته؛ آیا تهران برای همه اقشار زیست‌پذیر شده است؟

این شعار در راستای زیست‌پذیرشدن نیست؛ برای زیست‌پذیری شعار «تهران شهر زندگی» باید داده شود، برای اینکه تهران زیست‌پذیر شود به چند چالش مهم و اثرگذار باید توجه شود؛ کاهش آلودگی هوا، بهبود تاب‌آوری شهری، شهرسازی متوازن و رعایت حقوق شهروندی و ساماندهی آسیب‌های اجتماعی که برای این موارد در کمیسیون‌های تخصصی شورای شهر تهران برنامه‌ریزی شده و امیدواریم شهرداری تهران با ارایه لایحه در این زمینه که مورد تأیید شورا هم باشد بتوانیم تهران را به جایی برای زندگی تبدیل کنیم.

تهران تجربه توسعه پایدار، متعادل و متوازن را نداشته و اکنون می‌شود گفت که تهران باید به سمتی برود که جای مناسبی برای زندگی همه شهروندان شود؛ هر چند تهران شهری برای همه شعار خوبی است اما نیازمند آن است که تهران به سمتی برود که شهری برای زندگی همه مردم شود.

تهران تجربه توسعه پایدار، متعادل و متوازن را نداشته و اکنون می‌شود گفت که تهران باید به سمتی برود که جای مناسبی برای زندگی همه شهروندان شود

تا کنون چقدر از این چالش‌ها برطرف شده است؟

آلودگی هوا و ترافیک مهم‌ترین موضوعی است که سبب شده است تهران جای زندگی نباشد؛ استفاده از سوخت‌های فسیلی به این سبک و ذرات معلقی که در تهران وجود دارد؛ به جای اینکه به حمل‌ونقل عمومی سوبسید داده شود به سوخت‌های فسیلی برای خودروهای شخصی یارانه می‌دهیم و نیز حمل‌ونقل خصوصی که موجب شده تهران هر چه بیشتر به سمت آلوده‌ترشدن پیش رود. بنابراین باید با ایجاد حمل‌ونقل بدون آلودگی موجبات بهبود کیفیت زندگی در تهران را در این زمینه فراهم آوریم. نقشه راه این اقدام نیز با تصویب طرح جامع حمل‌ونقل ریلی در شورای پنجم مهیا شده است که شامل ۴۵۰ کیلومتر خط ریلی و ۹ هزار اتوبوس برای تهران است.

درنهایت شعار تهران شهری برای همه شعار خوبی است یا نه؟

درمجموع می‌توان گفت که تهران شهری برای همه، شعار خوب اما ناقصی است؛ هدف ما این نیست که مشکلات تهران برای همه باشد بلکه هدف این است که مشکلات را حل کنیم. هر چند عدالت محوری که در شعار تهران شهری برای همه هست،

ارزشمند است.

علت تحقق یا تحقق‌نیافتن شعارها چیست؟ آیا بدون توجه به ظرفیت‌های شهر مطرح می‌شوند یا عدم همکاری بین دستگاهی وجود دارد؟

شاید هر سه؛ یعنی هم اتفاقاتی رخ داده است که برخلاف وضعیت قبل، شهر و کشور را دچار مشکل کرده است مانند تحریم‌ها، کاهش ارزش پول ملی و تورم رکودی که مدیریت شهری و کل اقتصاد کشور را با بحران مواجه کرده است. دومین علت مقداری شعارزدگی و ایده‌گرایی مدیریت شهری و شهرداری است که آن قدری که برای مفاهیم و مسائل نظری توجه و وقت صرف می‌کنند برای مسائل اجرایی تمرکز و سماجت لازم را ندارند و موجب می‌شود که خیلی از گره‌ها در اجرا باز نشود و سوم کم‌لطفی دستگاه‌های مختلف به مدیریت شهری است که نتیجه بی‌انگیزگی مدیران است و نه تنها شهرداری بلکه همه مسائل کشور را با چالش مواجه کرده است؛ سیستم بانکی، دستگاه‌های دولتی، وزارتخانه‌های مختلف هماهنگی لازم را با هم ندارند و مسائلی که به راحتی قابل حل‌شدن هستند به یک گره کور تبدیل می‌شوند. دولت هم به اندازه زیادی در این موضوع مقصر است؛ چه در حوزه آلودگی هوا، چه حمل‌ونقل عمومی و چه آسیب‌های اجتماعی.

با این پرسش ادامه بدهیم که مدیریت شهری اعم از شورا و شهرداری در بدو رسیدن به قدرت دورنما و اهدافی داشتند؛ رفع مشکلات محیط زیست، شهری بدون تبعیض یا مقابله با شهرفروشی. ارزیابی شما از میزان تحقق این اهداف چقدر است؟

در بخشی از اهداف شورا موفق بوده مانند صیانت از فضای سبز و باغات، متوقف‌کردن شهرفروشی و رانت در شهرسازی یا شفاف‌کردن تصمیم‌گیری در مدیریت شهری و جلوگیری از واگذاری بی‌ضابطه اموال شهر به گروه‌ها یا اشخاص ما توانستیم به اهداف‌مان برسیم؛ اما در بخشی از حوزه‌ها مانند حوزه حمل‌ونقل عمومی و عمران بیشتر اهداف و برنامه‌های شورا روی کاغذ باقی ماند و شهرداری به علت کمبود منابع و بدهی‌های بانکی ناشی از عدم تخصیص منابع دولتی نتوانست آن را اجرایی کند.

همین جا به یکی از اهداف به صورت مصداقی اشاره کنیم کاهش آلودگی هوا، مدیریت شهری چقدر به وظایفش عمل کرده است؟ مثلا این روزها بعد از افزایش آلودگی هوا در تهران مسأله فیلتر دوده است که بودجه آن در دوران شما حذف شد.

در موضوع آلودگی هوا اولا هنوز مدیریت یکپارچه شهری ایجاد نشده است که پاسخگو باشد یعنی اختیارات و تصمیمات عمدتا در انحصار دولت است؛ به طور نمونه وضعیت آلایندگی صنایع و نیروگاه‌ها اسفبار است و شورای شهر و شهرداری هیچ اجازه و اختیاری برای نظارت و کنترل ندارد و حتی صدای دستگاه‌های دولتی نظیر سازمان محیط زیست هم به جایی نمی‌رسد و اگر مدیریت شهری اختیار داشت یک ساعت هم اجازه فعالیت به واحدهای آلاینده شدیدی که اکنون با سوخت مازوت یا بدون فیلترهای لازم فعالیت می‌کنند، نمی‌داد. در مورد نصب فیلتر روی اتوبوس‌های شرکت واحد هم در حد اختیارات و اقداماتی که در توان شهرداری بوده کار آغاز شده است اما بخشی از اختیارات آن باز هم منوط به اقدامات بین دستگاهی است؛ مانند اوراق مشارکت سال ۱۳۹۸ که متأسفانه به دلیل ضعف در پیگیری در شهرداری و

گروکشی در بانک با گذشت ۹ ماه از سال ۹۹، هنوز در حد ۱۵درصد آن پرداخت شده است.

در همین بحث شاید بد نباشد که به موضوع اتوبوس‌ها و تجهیز خطوط مترو اشاره کرد؛ مباحثی که به زعم اعضای شورا دولت هیچ کمکی برای بهبود وضعیت و تجهیز آنها نکرده است، شما در جلسه رونمایی از اتوبوس‌های تازه که ایران‌خودرو آنها را ساخته بود، به یک نامه و تعهدی که دولت در قبال ساخت اتوبوس برای تهران داشت، هم اشاره کردید و از شهرداری خواستید تا موضوع را پیگیری کند، تحقق‌نیافتن این تعهد را ضعف عملکرد شهرداری می‌دانید؟

واقعیت این است که دولت هم با مشکلات و مسائل پیش‌بینی‌نشده‌ای مواجه شده است که برنامه‌ریزی و عمل به تعهداتش را مختل کرده است اما در همین شرایط پیگیری و اعمال فشار از طرق گوناگون به وسیله شهرداری می‌توانست موثر باشد که متأسفانه در بلبشو حاکم بر دولت در سال آخر پیگیری‌های صرف اداری و نامه‌نگاری به جایی نمی‌رسد و باید فراتر از شیوه نجیبانه شهرداری با سماجت و جدیت به سیستم بانکی و دولت فشار آورده شود تا مشکل حمل‌ونقل عمومی تهران حل شود. وضعیت دولت در تصمیم‌گیری‌های بین دستگاهی به‌شدت دچار مشکل است و اجرای مصوباتی که نیاز به هماهنگی چند دستگاه دارد معمولا با اختلال مواجه و تنها با دخالت رئیس‌جمهوری قابلیت حل مسأله ایجاد می‌شود.

کم‌لطفی دستگاه‌های مختلف به مدیریت شهری است که نتیجه بی‌انگیزگی مدیران است و نه تنها شهرداری بلکه همه مسائل کشور را با چالش مواجه کرده است

در صحبت‌هایتان به موضوع شهرفروشی اشاره کردید و اینکه شورای شهر توانسته به شهرفروشی پایان دهد؛ واقعا شورا و شهرداری توانستند بر موضوعی مانند شهرفروشی نقطه پایان

بگذارند؟

در حوزه شهرفروشی مدیریت شهری کارنامه موفقی داشته است و شاید بتوان گفت بیش از حد لازم هم در بارگذاری سختگیری می‌شد که با ارایه لایحه محرک ساخت‌وساز به وسیله شهرداری در اوایل امسال و تصویب در شورا سعی کردیم در مناطقی که در گذشته طبقات با مصوبه شورای معماری و علاوه بر طرح تفصیلی واگذار شده بود و الان بقیه ساکنان نمی‌توانند در همان خط آسمان مجوز بگیرند، مشکل شهروندان حل شود.

همین جا اشاره‌ای هم داشته باشیم به مسأله جماران؛ شما البته گفته بودید که به خاطر یک نیم‌طبقه اتوبوس و حضور شهردار در جلسات هیأت دولت و در یک کلام همه چیز از دست رفت، به نظر شما مدیریت شهری باید چگونه اقدام می‌کرد؟

وقتی ما با دولت ده‌ها موضوع کاری مهم داریم باید با تدبیر و به دور از هیجان‌زدگی عمل کنیم. تا کنون بسیاری از ساختمان‌های حکومتی اعم از دولت، نهادهای نظامی و... بدون اخذ پروانه ساخته شده بودند و در ملک جماران که قبل از تخریب پروانه آن هم صادر شده و باغ هم نبود متأسفانه شایعات مختلفی با انگیزه‌های سیاسی منتشر شد و فضا را هیجانی کرد و نتیجه آن تخریب یک ستون و نه حتی یک نیم‌طبقه به وسیله عوامل شهرداری بود به نظرم می‌شد در این مورد با عقلانیت و خویشتنداری در دو طرف و قانونمداری بیشتری عمل کرد و الان هم باید این موضوع به مدار عقلانیت و مصالح عمومی بازگردد.

یکی دیگر از موضوعاتی که چندی پیش مطرح شد و به سرانجام نرسید، بوستان‌شدن پادگان ۰۶ بود. سرانجامش چه شد؟ موضوع به اختلاف نظر اعضای شورا مربوط بود؟ و آیا این را هم از مصادیق هیجانی‌بودن فضا می‌دانید؟

مسأله بوستان ۰۶ هم از تصمیماتی بود که مقداری شعارزدگی و جو به آن آسیب زد، رفتارهای افراطی گذشته در بارگذاری و دادن مجوزهای خارج از رویه قانونی با رفتارهای تفریطی و قفل‌شدن سیستم جبران نمی‌شود، توافقی که بین شهرداری و ارتش صورت گرفته بود، تصمیمی میانه بود که با تخطئه آن عملا بوستان ۰۶ به روی مردم گشوده نمی‌شود.

در یک گفت‌وگویی اشاره کرده بودید که شهرداری می‌تواند از پیاده‌روهای تهران طلا بگیرد، هنوز هم معتقدید که شهرداری می‌تواند این کار را بکند؟ یا هنوز هم تصور می‌کنید که شهرداری در جذب درآمد غیر نقد محافظه‌کاری می‌کند؟

تنها پیاده‌رو نیست، پارک حاشیه‌ای، بازارها، TOD و زیرساخت‌های رهاشده و ده‌ها مورد دیگر از ظرفیت‌های بدون استفاده در شهر وجود دارد که فعال‌کردن آن و جذب سرمایه‌گذار و درآمدزایی نیاز به انگیزه و نگاه کارآفرینانه در مدیران شهری دارد، مدیران ما هنوز هم مدیران هزینه هستند نه مدیر درآمد، در حالی که با روش‌هایی نظیر جذب سرمایه‌گذار خصوصی، بودجه غیر نقد و تهاتر می‌توان بسیاری از پروژه‌های عمرانی را فعال کرد.

به نظر شما شهرداری باید چه می‌کرده است؟ یا بهتر است بپرسیم باید چگونه عمل کند؟

شهرداری می‌تواند در همه مناطق و نواحی از ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های خود استفاده کند، بسیاری از نیازهای مردم به خدمات را از طریق جذب سرمایه‌های مردمی تأمین کند و هم سطح رفاه شهری را بالا ببرد و هم چالش مالی خود را سامان ببخشد، ظرفیت اقتصادی تهران بیش از حد تصور است و اقدامات مثبت وکارآفرینی بازی سه سر برد است؛ یعنی هم برای مدیریت شهری درآمد ایجاد می‌کند، هم سرمایه‌گذار به سود و ایجاد شغل می‌رسد و هم سرانه خدمات و رفاه را برای شهروندان افزایش می‌دهد. فقط در حوزه فرهنگی و هنری ما بزرگ‌ترین زیرساخت‌ها را در تهران داریم که از امکانات همه دستگاه‌های عمومی دیگر نظیر وزارت ارشاد یا میراث بیشتر است و کمترین استفاده را از آن می‌کنیم.

در حوزه شهرفروشی مدیریت شهری کارنامه موفقی داشته است و شاید بتوان گفت بیش از حد لازم هم در بارگذاری سختگیری می‌شد. در حوزه کرونا هم مدیریت شهری در حد توان و امکانات خود عملکرد قابل قبولی داشته است و اتفاقا نه تنها مورد قدردانی و حمایت دولت قرار نگرفته بلکه مورد کم‌لطفی واقع شده و تا کنون یک ریال از اعتبارات کرونا به شهرداری پرداخت نشده است

اشاره‌ای هم به کرونا داشته باشیم، مسأله‌ای که مهم‌ترین بحران این روزهای پایتخت است. ارزیابی شما از اقدامات مدیریت شهری در زمانه کرونا چیست؟ چقدر از این اقدامات حمایتی بوده است؟ آیا از تجربه کشورهای دیگر هم برای ایجاد پروتکل‌های حمایتی استفاده شده است؟ کاستی‌ها به چه دلیلی بوده است؟

در حوزه کرونا مدیریت شهری در حد توان و امکانات خود عملکرد قابل قبولی داشته است و اتفاقا نه تنها مورد قدردانی و حمایت دولت قرار نگرفته بلکه مورد کم‌لطفی واقع شده و تا کنون یک ریال از اعتبارات کرونا به شهرداری پرداخت نشده است؛ در حالی که شهرداری در موضوعات مختلف مانند بهداشت شهر، بهشت زهرا، حمل‌ونقل عمومی و... با حداکثر ظرفیت کار کرده و درآمدش کمتر از هزینه‌هایش بوده است. بخشی‌نگری و تصمیمات سلیقه‌ای در کشور مهم‌ترین مشکل ما در مقطع فعلی است و یک مسأله حاشیه‌ای گاه از متن و مصالح عمومی مهم‌تر می‌شود.

چند خطی درباره ماندگاری شورای شهر پنجم

مرتضی الویری
عضو شورای شهر

عصر شنبه سی‌ام اردیبهشت ۹۶ یعنی یک روز پس از برگزاری انتخابات شوراها، آقای میرلوحی به من زنگ زد و پیشنهاد داد که به عنوان مسن‌ترین عضو شورای شهر تهران از اعضای منتخب دعوت کنم دور هم جمع شویم.

این کار روز یکشنبه انجام شد و هر ۲۱ نفر در محل ستاد انتخاباتی من واقع در میدان نوبنیاد حاضر شدند و بنده را به عنوان رئیس موقت انتخاب کردند. با اینکه قانونا شورای پنجم از شهریور شروع می‌شد ولی ما کار را از همان یکشنبه پس از انتخابات شروع کردیم. یعنی کمیسیون‌های موقت را راه‌اندازی و بررسی‌ها را برای انتخاب شهردار شروع کردیم. من شهادت می‌دهم که اکثریت قریب به اتفاق اعضای شورای شهر از همان تاریخ تا کنون برای ایفای وظیفه خود سخاوتمندانه وقت و انرژی گذاشتند. بنابراین باید بگویم پرکاری یکی از ویژگی‌های شورای پنجم بوده است. ویژگی دیگر شورای پنجم تهران پاکدستی و سلامت در کار بوده است. شما در طول این سه‌ونیم سال حتی یک مورد شائبه فساد مالی در هیچ یک از اعضای شورای تهران نمی‌توانید سراغ بگیرید. در مورد کارهای انجام‌شده به وسیله شورا هم باید بگویم که در تمامی زمینه‌ها کارهای انجام‌شده قابل دفاع است؛ حتی در مورد انتخاب شهردار که به ما خرده می‌گیرند، چون نیک بنگرید می‌بینید اگر اشکالی پیش آمد مقصر اعضای شورای شهر نبودند؛ مثلا اتفاقی که برای آقای دکتر نجفی شهردار اول ما افتاد برای هیچ یک از ما قابل پیش‌بینی نبود. ما به نجفی‌ای رأی دادیم که در سابقه مدیریتی او هیچ رد پایی از فساد مالی یا سوءمدیریت نمی‌بینید. در مورد آقای افشانی شهردار دوم ما هم همین‌طور؛ ما از عملکرد چند ماهه او در شهرداری راضی بودیم اما چه کنیم که به طور ناگهانی مجلس مصوبه‌ای تصویب کرد و تداوم کار او را در شهرداری ناممکن کرد.

در چنین شرایطی که مجلس به ما تحمیل کرد شهردار سوم یعنی آقای دکتر حناچی را انتخاب کردیم که سوابق مدیریتی مطلوب، رشته تحصیلی مرتبط و پاکدستی از مشخصه‌های او بود. او به خوبی در شرایط سخت کرونایی و تحریم و بی‌مهری دولت به تسلط کامل به کارش ادامه می‌دهد.

اما در مورد مصوبات شورا باید بگویم تمامی کمیسیون‌های تخصصی کار خود را به نحو شایسته انجام داده‌اند. در کمیسیون برنامه و بودجه که بنده حضور دارم اگر چه من ریاست آن را به عهده دارم ولی عملا کمیسیون پنج رئیس دارد؛ زیرا همه در قبال امور کمیسیون مشارکت فعالانه دارند. اگر دقت کرده باشید گزارش‌های کمیسیون در صحن شورا به وسیله عضوی از کمیسیون که ریاست کمیته ذی‌ربط را به عهده دارد، ارایه می‌شود.

در نادرترین جلسه‌ای از کمیسیون، کمتر از ۵ عضو شرکت می‌کنند. برای همین بارها گفته‌ام که کمیسیون پنج نفره برنامه و بودجه پنج رئیس دارد که همگی در تمامی جلسات حضور دارند.

در اینجا به چند اقدام کلیدی کمیسیون برنامه اشاره می‌کنم.

اصلاح ساختار شهرداری و تعدیل نیروی انسانی شاغل یکی از اقدامات شورای شهر و کمیسیون بودجه است. در سال ۱۳۹۶ که ما شروع به کار کردیم تعداد کارکنان شهرداری به بخشی از ۶۸۱۲۷ هزار نفر رسیده بود. با سیاست اتخاذشده در شورای شهر و مصوبه بودجه سالیانه شهرداری را موظف کردیم که سالیانه ۶درصد از نیروی انسانی خود بکاهد و در مقابل ۳درصد نیروی متخصص اضافه کند.

نتیجه آن شد که در آبان ۱۳۹۹ تعداد کارکنان به ۵۹۷۰۵ هزار نفر کاهش یافته است. این نکته مهم است که از اول انقلاب تا سال ۱۳۹۶ (و شاید از سال ۱۲۸۶ شمسی که بلدیه در تهران شکل گرفت تا سال ۱۳۹۶) نیروی انسانی شهرداری دائما سیر صعودی داشته و برای نخستین‌بار در تاریخ شهرداری این روند سیر نزولی پیدا کرد. البته در زمینه اصلاح ساختار هم بررسی‌های خوبی انجام شد ولی به دلیل عدم تصویب از طرف شورای شهر تهران به نتیجه نرسید. توضیح اینکه گزارش کمیسیون برنامه و بودجه تقدیم صحن شورا شد اما به دلیل مخالفت شهرداری با کلیات رأی کافی برای تصویب نیاورد.

بازنگری در اساسنامه سازمان‌ها و شرکت‌ها و تصویب اساسنامه تیپ برای آنها اقدام دیگری هست که در این دوره به انجام رسید.

ساماندهی به حسابرسی شهرداری اعم از مناطق و سازمان‌ها و شرکت‌ها ضابطه‌مند شد. بدین ترتیب که با شاخص‌های مشخص حسابرس‌ها انتخاب می‌شوند و گزارش حسابرسی وقتی در صحن قرائت می‌شود، صرفا تنها گزارشی نیست بلکه ملاحظاتی برای اصلاح رویه‌ها به تصویب می‌رسد که در گزارش‌های بعدی مورد توجه قرار گیرد.

پرکاری یکی از ویژگی‌های شورای پنجم بوده است. ویژگی دیگر شورای پنجم تهران پاکدستی و سلامت در کار بوده است. شما در طول این سه‌ونیم سال حتی یک مورد شائبه فساد مالی در هیچ یک از اعضای شورای تهران نمی‌توانید سراغ بگیرید

شفاف‌سازی و هوشمندسازی امور در شهرداری و شورای شهر تهران اقدام مهمی است که در دوره پنجم اتفاق افتاده است. هم اکنون اطلاعات تمامی قراردادهای بالای ۲۵۰ میلیون تومان بر روی وب‌سایت شفاف انتشار می‌یابد. در حوزه شهرسازی اطلاعات تمام پروانه‌های ساختمانی صادرشده از سال ۹۷ منتشر می‌شود. انتشار اطلاعات تغییر کاربری‌های مجاز در سال ۹۷ و انتشار اطلاعات تمام پروانه‌های برج‌باغ صادرشده از سال ۹۲ تا زمان لغو برج‌باغ بخش دیگری از شفاف‌سازی در حوزه شهرسازی است. شفافیت سازمانی با هدف مدیریت تعارض منافع انجام شده و در این زمینه اطلاعات کامل مدیران شهرداری به همراه حقوق پایه، اطلاعات سفرهای خارجی و اطلاعات ۶۵ هزار نفر از کارکنان شهرداری در دسترس همگان است. در شورای شهر هم انتشار دستور جلسات به همراه ضمائم، انتشار مشروح مذاکرات و از آن مهم‌تر انتشار آرای مخالف و موافق اعضای شورای شهر اتفاق افتاده است.

از کارهای ماندگار شورای پنجم ساماندهی به ساخت‌وسازها و جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌رویه در شهر تهران است. با انحلال شورای توافق در مناطق جلوی شهرفروشی گرفته شد و اکنون برمبنای طرح تفصیلی مناطق مجوزها صادر می‌شود. وجود سامانه مناسب در شهرسازی موجب شده که پروانه‌ها الزاما در چارچوب طرح تفصیلی صادر شود؛ برخلاف گذشته که حتی برای شهردار منطقه مسیر ویژه برای دادن مجوز خلاف طرح تفصیلی وجود داشت که بهانه و توجیه این قبیل کار خلاف کسب درآمد برای شهرداری بود. البته هم اکنون به دلیل نارسایی‌ها و ابهاماتی که در ماده ۱۰۰ قانون شهرداری‌ها وجود دارد مودیان با پرداخت مبلغی پول لطمه به منافع عمومی شهروندان می‌زنند؛ امیدوارم با اصلاح ماده ۱۰۰ در مجلس شورای اسلامی این مشکل نیز حل شود.

از کارهای ماندگار شورای پنجم ساماندهی به ساخت‌وسازها و جلوگیری از ساخت‌وسازهای بی‌رویه در شهر تهران است. با انحلال شورای توافق در مناطق جلوی شهرفروشی گرفته شد و اکنون برمبنای طرح تفصیلی مناطق مجوزها صادر می‌شود

شورای پنجم در مورد حفظ و گسترش فضای سبز کارهای مهمی انجام داده که مهم‌ترین آن لغو مصوبه برج‌باغ‌ها بوده است. توضیح اینکه در سال ۸۳ به وسیله شورای دوم مصوبه‌ای در مورد ساخت‌وساز در باغات تهران به تصویب رسید مبنی بر اینکه مالکین باغ در صورت حفظ ۷۰درصد ملک به صورت باغ، در ۳۰درصد بقیه می‌توانند مرتفع‌سازی کنند؛ ماحصل این مصوبه شوم آن شد که بناهای ۹ تا ۱۱ طبقه ساخته شد و سایه‌اندازی این بناها به بقیه باغ صدمه جدی زد و تأمین پارکینگ برای این بناهای بلند ریشه درختان را خشکانید.

از آن بدتر بسیاری از مالکان با پرداخت مبالغی از ۳۰درصد سطح اشغال تجاوز کردند و گاه تا ۵۰درصد ملک را زیر بنا بردند. مصوبه برج‌باغ‌ها به وسیله شورای پنجم لغو و جلوی تخریب باغات گرفته شد و مصوبه خانه‌باغ جایگزین آن شد که در باغات بیش از ۲ تا ۲/۵ طبقه و سطح اشغال ۱۰ تا ۱۵درصد بیشتر اجازه داده نمی‌شود.

شورای شهر کارهای نظارتی خود را نیز به خوبی انجام داده است. تذکر مداوم اعضای شورای شهر به شهرداری و بازدید از پروژه‌های بزرگ و همچنین بازدید از مناطق شهرداری و برقراری جلسات هم‌اندیشی به طور منظم و تشکیل جلسات کارشناسی موردی به صورت فراوان ازجمله اقدامات شورای شهر برای اعمال نظارت بر فعالیت شهرداری بوده است.

مشاور عالی و مدیرکل حوزه شهردار تهران در گفتگو با شرق مطرح کرد:

برایمان شهر و آینده‌اش مهم است نه نام و نشان خودمان

شرق: مصطفی کاظمی، مشاور عالی و مدیرکل حوزه شهردار تهران ، جان ایده‌های مدیران فعلی شهرداری تهران را در یک جمله خلاصه می‌کند. او می‌گوید برای ما زمین ارزشمند و متعلق به همه است و تأکید دارد که این ارزش فراتر از یک ارزش اقتصادی است. از پشت شیشه‌های اتاق مدیرکل حوزه شهردار تهران منظره‌ای باز از جنوب به شمال تهران در برابر است؛ چشم از گستره باز بالای پارک شهر عبور می‌کند، ساختمان سازمان بهزیستی را پشت سر می‌گذارد و به اغتشاش فضایی و نبود خط افق در مرکز و شمال شهر می‌رسد. تا چشم کار می‌کند ساختمان است، انگار تهران بیانیه‌ای باشد از بتون و سیمان و در این وضعیت مشاورعالی شهردار تهران می‌گوید ارزش زمین برای ما معماران به‌واسطه نقشی که در کیفیت زندگی شهری ایفا می‌کند مهم است. مصطفی کاظمی دانش‌آموخته معماری است، عمده فعالیت و سابقه‌اش هم درزمینه همین رشته بوده است، سمت‌های مختلفی را در شهرداری تهران در دوره‌های مختلف پشت سر گذاشته و مدت نسبتاً طولانی در شهرداری نبوده است، اما هیچ‌گاه از موضوعات شهری دور نبوده است و اکنون در موقعیتی است که فرصتی فراهم آمده برای پیاده‌سازی ایده‌های خلاق و همراهی برای تبدیل شهر و فرصتی برای حضور طبقه خلاق. او جزو آن دسته از کسانی است که باور دارد شهر را باید اهل شهراداره کنند به این معناکه کسانی که اهلیت دارند، چون «کلاه گذاشتن سر آنها سخت‌تر است»، «چون به ارزش ذاتی زمین واقفند» و «چون شهر را همچون کالایی نمی‌بینند». کاظمی بدون شک فراتر از مدیرکل دفتر شهردار تهران نقش ایفا می‌کند و این از ورودی دفتر پیداست؛ از جایی که روی وایت‌برد دفترش برنامه روزانه یا هفتگی نوشته شده است. او بدون تردید یکی از افراد مؤثر در میراث به‌جای مانده از این دوره شهرداری خواهد بود. خوب یا بد مصطفی کاظمی نقشی فراتر از مدیرکل حوزه در سیاست‌های شهرداری این دوره دارد و شاید بتوان برای نخستین‌بار وجوه اجرایی مدیرکل حوزه شهردار را بر وجوه اداری او ارجح دانست. گفت‌وگوی شرق را با او می‌خوانید.

جدی‌ترین انتقادی که به شهرداری می‌شود این است که کار نمی‌کند، انتقاد روشن و گویایی است اما از آن طرف شهرداری می‌گوید این‌طور نیست و به شکل مستند گزارش فعالیت‌ها را منتشر می‌کند، فارغ از اینکه ثابت کنیم کار می‌کند یا نه به نظر من می‌رسد ابتدابه‌ساکن باید تعریف شهرداری از کار را بفهمیم؛ چون این‌طور به نظر می‌رسد که تغییراتی در این تعریف باعث این مجادله شده است؟

واقعیت این است که من حتی در جلسات خودمان به این اشاره می‌کنم که از ما نپرسید چه‌کارهایی کردید. از ما بپرسید چه‌کارهایی نکردید؟ به این معنا که خیلی اوقات انجام ندادن کار غلط و جلوگیری از تصمیم‌های نادرست مهم‌تر از انجام دادن برخی کارهایی می‌شود که در درستی آن‌ها تردید جدی وجود دارد.

مثلاً اینکه می‌گویید تراکم نمی‌فروشیم؟

یک مورد همین است که شما می‌گویید. ما یعنی شورا و شهرداری بلند شعار داده‌ایم که شهر فروشی نمی‌کنیم؛ ما وفادار به طرح تفصیلی شهریم یعنی هر آنچه که طرح تفصیلی معین کرده است؛ به عبارتی وفادار به قانونیم، چون طرح تفصیلی اینجا قانون است. اگر جایی اجازه داده‌باشد، می‌سازیم و اگر جایی اجازه نداده باشد، نمی‌سازیم.

فکر نمی‌کنید این شعار کمی باورنکردنی است؟

نه نیست؛ چون اطلاعات و ارقام مستندش مشخص است و البته تأکید می‌کنم حرف ما به این معنا نیست که تراکم نمی‌فروشیم بلکه به‌جد و قرص و محکم فروش تراکم را روی طرح تفصیلی شهر نشانده‌ایم، این کاری است که ما کرده‌ایم و به معنای آن است که تراکم‌فروشی غیرقانونی نکرده‌ایم. تأکید می‌کنم اینجا آن کارنکرده از کارکرده مهم‌تر است. کافی است به‌صورت مقایسه‌ای به میزان پروانه‌های صادره در دوره‌های مختلف مدیریت شهری مراجعه کنید.

به عبارتی شما ایجابی به این نتیجه رسیده‌اید که شهر به سازه بیشتری نیاز ندارد؟

اعتقاد ما بر این است که شهرنبایدبه کارگاه ساختمانی تبدیل شود لذا به سازه سنگین بیش از این، دیگر نیاز ندارد؛ مگر اینکه همان‌طور که شما اشاره کردید، ضرورت ایجاب کند. وگرنه به‌اندازه کافی سازه سنگین در این شهر احداث شده است؛ نظیر مال‌ها، تونل و بزرگراه و.... گر چه نسبت به بعضی از این‌ها هم انتقاداتی وجود دارد. کار ازنظر ما، الزاماً کار فیزیکی و وقت گذاشتن زیاد نیست. به‌عنوان مثال زمانی مد شده بود که فلان مسئول دریک جلسه که از صبح زود تا آخر شب طول کشیده بیش از ۵۰۰تصمیم وصورتجلسه مصوب کرده است. خب طبیعی است که وقتی در چنین فشردگی زمان این همه مصوبه تولید شود، باید ازنظر محتوای کارشناسی بودن به آنها

شک کرد. ما در زندگی شخصی و خانوادگی‌مان جسارت و جرات تصمیم‌گیری‌های مهم در زمان کوتاه را داریم که حال برای مردم و با امکانات بیت‌المال اینگونه تصمیم بگیریم؟

بیایید برخی پروژه‌های عمرانی غیر ضرور احداث شده را با معادل ارزی در بازه های زمانی قبل، بخصوص بعداز دوران کوتاه توافق هسته ای مقایسه کنیم، ببینیم می‌توانستیم چقدر مترو ایجاد کنیم؟ چقدر می‌شد واگن وارد کرد؟ چقدر می‌شد اتوبوس نو وارد کرد؟ چون در آن زمان اگر یادتان باشد در بحث‌های ارتباطات بین‌الملل گشایشی ایجاد شده بود. با این مبلغ چقدر می‌توانستیم تسهیلاتی را که مخصوص عموم مردم باشد، برای همه شهر تهیه کنیم. به عبارتی حرف ما این است، در تعریف مگاپروژه ها باید منفعت عمومی شهر و همه مردم را محاسبه کرد به‌عنوان مثال وقتی خطوط مترو را افزایش دهیم و تکمیل کنیم یا واگن قطار مترو را تأمین کنیم به‌گونه‌ای که سرفاصله حرکت قطارها را کاهش دهیم خدمت بیشتری کرده‌ایم یا اینکه یک پل یا سازه سنگین دیگری را در نقطه‌ای از شهر ایجاد کنیم منظور من نفی هیچ‌کدام نیست بلکه تحلیل هزینه فایده پروژه‌هاست .

به‌هرحال برگردیم سر بحث اولیه‌ای که ما گفتیم؛ یعنی آقای شهردار و اعضای شورای شهر گفته و می‌گویند که ما منافع عمومی شهر را به گروه خاص نمی‌فروشیم. اینها کارهایی است که ما نکردیم و اتفاقاً همین‌هاست که کسی به آن خیلی توجه نکرده و نمی‌کند اما تأثیری روی کار ما ندارد؛ چون مطمئنیم آثار خودش را در بازه زمانی طولانی‌تر نشان خواهدداد و آن‌وقت می‌توان فهمید که چه اتفاقاتی افتاده است. کما اینکه می‌توان هم‌اکنون فاجعه شهر سازانه‌ای که در منطقه ۲۲ رخ داده است را مشاهده کرد، اینها نتیجه تصمیماتی است که قبلا گرفته شده و امروز و آینده بیشتر از پیش خود را نمایان خواهند کرد. نمونه دیگری بگویم، یکی از چیزهایی که من از اطراف و اکناف شنیدم؛ نه از داخل شهرداری از دوستانی که از بیرون ما را رصد می‌کنند، این است که می‌گویند احساس می‌شود که شهر آرام است. بخشی از این آرامش شهر از نظر روانی و رسانه‌ای است که اصرار کرده‌ایم ما گروه سیاسی نبوده و به دنبال دستیابی به اهداف سیاسی یا مناصب دیگر نیستیم بلکه متخصصیم، بخش دیگر آرامشی است که به خاطر کاهش ساخت‌وساز مگاپروژه‌ها به‌استثناء مترو عمرانی است و اینکه همه جای شهر را به کارگاه‌های ساختمانی تبدیل نکنیم. یکی از دستورات ابتدایی آقای دکتر حناچی جمع‌آوری کارگاه‌های ساختمانی راکد غیرضروری بود تا فضای شهر در اختیار مردم قرار بگیرد.

این است که می‌گویند احساس می‌شود که شهر آرام است. بخشی از این آرامش شهر از نظر روانی و رسانه‌ای است که سعی کردیم آن را ایجاد کنیم و بخش دیگر آرامشی است که به خاطر کاهش ساخت‌وسازها و اینکه هی همه جای شهر کارگاه درست کنیم به وجود آمده است

درون این چارچوبی که ما داریم باهم حرف می‌زنیم و شما راهبری‌اش می‌کنید، آرزوی شما برای تهران چیست؟ یعنی آرزوی مدیریت شهری اعم از شما، شهردار و تیمی که این ایده را راهبری می‌کند، چیست؟

واقعیت این است وقتی مجموعه مدیریت شهری را خطاب قرار می‌دهید یعنی وجود یک‌چشم انداز مشترک بین شهرداری و شورای شهر با همه اجزا و بخش‌های آنها. من تردید دارم که

در این زمینه چشم‌انداز مشترک در همه ادوار مدیریت شهری وجود داشته است، به این معنا که این چشم‌انداز در همه اجزای سازمانی و برنامه‌ای بین شورا و شهرداری اعتماد فکری بوجودآورده‌باشد. ولی چشم‌انداز اعلام شده آقای دکتر حناچی همان «تهران شهری برای همه است» که در همان جهت هم کار می‌کند. برایش مصداق هم داریم؛ مثلاً اینکه می‌گوییم منافع شهر در اختیار گروهی خاص قرار نگیرد؛ یعنی تهران مال همه است و همه باید از آن استفاده کنند و نباید منافع شهر را به یک گروه خاص فروخت. مثلاً اقداماتی که در حوزه مناسب‌سازی برای افراد معلول و کم‌توان رخ می‌دهد، با اینکه ممکن است حجمش نسبت به مقیاس کل شهر خیلی زیاد نباشد اما به‌هرحال باید حقوق آنها را در شهر تأمین کرد مثلاً آدمی که ۵۰ سال در کهریزک به دلیل معلولیت محبوس شده؛ به‌این‌علت که فضای شهری به او اجازه نمی‌دهد در فضای شهر حرکت بکند. او هم نسبت به این شهر حق دارد. اینها همه مصادیقش هستند. ولی این چیزی که می‌گوییم تهران شهری برای همه باشد واقعاً آرزوی من هم هست که این اتفاق بیفتد بااینکه می‌دانم سخت و دشوار است ولی اگر شخصی بخواهم به موضوع نگاه کنم آرزوی من آشتی مردم با شهر است.چون معتقدم اگر مردم با شهرشان آشتی کرده و در صلح باشند، به آن آسیب نمی‌زنند و محیطی سالم‌تر و بهتر برای زندگی فراهم می‌کنند، اداره شهر فقط توسط شهرداری میسر نیست بلکه باید همه مردم، نهادها و دولت هریک نقش خود را ایفا کنند، دولت سال‌هاست سهم حضور خود در پایتخت را نمی‌پردازد.

حالا اگر در مورد همین ایده‌ها بخواهیم عینی‌تر بحث کنیم، چطور ترجمه می‌شوند؛ در کدام پروژه، طرح یا ایده روی زمین می‌توان نشانشان داد؟

قبل از پرداختن به مصادیق، به این نکته اشاره‌کنم تهران به‌عنوان پایتخت یک کشور اسلامی فاقد ویژگی‌ها و شاخص‌های یک شهر اسلامی است و شاخص‌های یک شهر اسلامی علاوه بر جنبه‌های ظاهری باید واجد ویژگی‌های انسانی باشد، به‌گونه‌ای که ما به مردم فرصت بدهیم فضای شهری را لمس و تجربه کنند، به عبارتی احساس امنیت و آرامش و رفاه را زندگی کنند. اتفاقاتی که در دوره قبل هم رخ داده و ما تأییدش کرده و می‌گوییم باید تداوم یابند. در جلساتی که با همکاران داشته‌ام بارها تأکید کرده‌ام که دوره مدیریت آقای قالیباف را صفر و یک نکنید، در دوره آقای قالیباف کارهای بسیار مثبتی انجام شده است که می‌شود واقعاً آنها را ستود و در کنار آن کارهایی هم انجام شده که باعث نگرانی و تاسف است. یعنی می‌توان شاهد هر دو بود. در این زمینه از هر دو دوست فقط یک پروژه را مثال می‌زنم، واقعاً نمی‌توان درک کرد که با چه منطق و استدلالی شهرداری در دوره‌ای به بیمارستان شهدای تجریش واقع در خیابان شهرداری اجازه توسعه بیمارستان را می‌دهد که تبدیل به بیمارستان ۱۰۰۰ تخت خوابی بشود در موقعیتی که همین‌الان و قبل از تکمیل بخش توسعه‌ای بیمارستان و آن محدوده دچار معضل ترافیکی و ازدحام جمعیت و ده‌ها مسئله دیگر است، علاوه بر اینکه احداث بخش جدید بیمارستان دید به کوه را از بین برده است، درحالی‌که می‌شد موقعیت دیگری را که نزدیک شبکه بزرگراهی باشد به این کار اختصاص داد و از سوی دیگر توسعه عرصه عمومی شهر و ایجاد فضاهای عمومی پیاده، امن و راحت به وجود آمده است که ازجمله کارهایی است که می‌شود برای آنها خوشحال بود نظیر میدان مشق، چنین فضاهایی می‌توانند مردم را با شهر آشتی دهند.

همین‌که به آن می‌گوییم قلمروی عمومی؟

بله، توسعه قلمرو عمومی که مردم بتوانند با خانواده‌هایشان در این فضاها بیایند و آن را حس کنند، حال خوب داشته باشند، ساعاتی را بگذرانند و به‌دوراز جنجال‌های شهری و خودرو و ترافیک ساعاتی را سپری کنند.

درواقع اینکه تک نقطه‌هایی که در دوره‌های قبلی انجام شده برای شما محور اصلی و جهت کلی حرکت است.

بله تک ایده‌های گذشته برای ما خط فکری اصلی است به‌علاوه اینکه ما معتقدیم به این اتفاقات باید مقیاس محله‌ای داد؛ یعنی فرصت تجربه شهر را در همان محله‌ای که فرد زندگی می‌کند به او بدهید؛ نه اینکه او مسافتی طی کند تا برسد مثلاً به پارک نیاوران، جمشیدیه یا دریاچه چیتگر و از شهر لذت ببرد. باید کارها و ایده‌ها مقیاس محله‌ای پیدا کند و به آدم‌ها در محله‌شان لذت تجربه شهر را داد.

قاعدتاً ممکن است برای من جذابیت داشته باشد که از محله خودمان به محله دیگری سفر کنم تا فضای شهری متفاوتی را تجربه کنم؛ اما نکته اینجاست که این سفر نباید برای رفع نیاز فضای گردشگری و تفریحی باشد و باید فقط برای دیدن و تجربه‌ای تازه باشد. این‌طور است که ما می‌توانیم در مردم حس تعلق به محله‌شان را ایجاد کنیم. از طرف دیگر مردم ترجیح می‌دهند در وهله نخست اشکالات و نیازهای محله‌شان برطرف بشود، یعنی آسفالت خیابان و کوچه‌شان درست باشد، فضای سبز کافی در منطقه خودشان داشته باشند، پیاده‌رو کافی و مناسب‌سازی شده داشته باشند، این‌ها مواردی است که آقای شهردار در این دوره مورد تاکید قرار داده‌اند و جهت‌گیری بودجه سال ۹۹ شهرداری نیز در همین راستا بوده است .

آقای کاظمی یک نکته هست -حالا شاید بحث‌مان طولانی بشود ولی فکر می‌کنم لازم باشد به شما بگویم- اینکه سنت شهرنشینی ما هم در همین راستاست، اگر بخواهم از ادبیات مثال بیاورم مثلاً جایی که امثال بالزاک در رمان‌هایشان شهر را در کلیت به تصویر می‌کشند ما در ایران اساساً محله را به‌عنوان مرکز و محله رخدادها می‌بینیم حال چه در رمان‌های بزرگ علوی یا تعدادی از کارهای هدایت و حتی محمود....

جمال‌زاده.

بله جمال‌زاده و از همه مهم‌تر اسماعیل فصیح، این را گفتم که نشان دهم ایده شما به‌درستی روی سنت‌های زیستی این شهر بنا شده است؛ اما نکته‌ای که برای من سؤال است، این است که آیا این حرف‌ها به بدنه شهرداری هم تسری پیدا کرده است؟ آن هم بدنه صلبی که سال‌ها عادت کرده به اینکه این حرف‌ها چیست و حتی این‌طور نگاه‌ها را لوس‌بازی و کار شهرداری را ساختن برج و بارو و پل و تونل می‌داند که در کنارش ممکن است بخواهد فرهنگسرایی هم بساز.

واقعیتش این است آن‌طور که ما می‌خواهیم نشده است، هم می‌شود راجع به دلایل نشدن حرف بزنیم و هم می‌شود راجع به چگونگی و اینکه چطور می‌شود این را ایجاد کرد. در مورد هر دو می‌شود صحبت کرد ولی فعلاً در پاسخ به سؤالتان می‌گوییم نه نشده است.

محور اصلی. تک‌ایده‌های گذشته برای ما خط فکری کلی است به علاوه اینکه ما معتقدیم به این اتفاقات باید مقیاس محله‌ای داد؛ یعنی فرصت تجربه شهر را در همان محله‌ای که فرد زندگی می‌کند به او بدهید

خب چرا نشده؟

شما جایی گفتید پارادایم شیفت و طبیعتاً بهتر می‌دانید این مسئله زمان‌بر است. آن‌هم در بدنه سنگینی مثل شهرداری تهران که بیشتر از ۶۰ هزار نفر پرسنل دارد.

این را به نشانه تسلیم تلقی بکنم؟

اصلاً، این فقط توصیف بود وگرنه ما در این زمینه هم برنامه‌های اجرایی را پیگیری می‌کنیم و این را نیز بگویم به اعتقاد من بر اساس تجربه مدیریت شهری، اداره شهر توسط کسانی که نسبت به شهر اهلیت دارند نظیر شهر سازان ومعماران به لحاظ مدیریتی به‌مراتب کم‌هزینه‌تر از اداره شهر توسط سیاستمداران و افراد غیرمتخصص است. چون شاکله ذهنی آدمی که اهلیت داشته باشد، جوری شکل گرفته که شهر را بهتر می‌فهمد. منظورم را با مثال روشن‌تری می‌رسانم، ببینید من و شما موسیقی گوش می‌دهیم و ممکن است ازنظر حسی با یک موسیقی ارتباط هم برقرار کنیم ولی ازنظر تکنیکی و تخصصی ممکن است نفهمیم که چه اتفاقی دارد می‌افتد. مثلاً یک‌بار با آقای کلهر در مورد شخصی صحبت به میان آمد، من گفتم که جایی خوانده‌ام این فرد استعداد موسیقیایی‌اش خیلی متوسط است. گفت کاملاً اشتباه است، استعداد این فرد اتفاقاً عالی است. با او کارکرده‌ام و می‌دانم چه اعجوبه‌ای است. نکته من هم اینجاست که درکی که او از موسیقی دارد با درک من کاملاً متفاوت است. در شهر هم همین قاعده استوار است. شهر هم‌ریتم دارد، هارمونی دارد و اگر کسی این ریتم و هارمونی را درک نکند یا آن را به هم بریزد ماحصلش می‌شود همین آشفتگی که در شهر می‌بینیم. بنابراین مدیریت شهری از رأس تا ذیل باید روی مفاهیم اصلی درک مشترک داشته باشند، بر همین اساس معتقدیم از ناحیه و شهرداران ناحیه شروع کنیم. بعنوان مثال وقتی شهرداران نواحی در مورد اهداف کلان یا چشم اندازواهداف عملیاتی اشراف داشته باشند ودر مصادیق اجرایی آنها را پیاده کنند، شهر درست می شود « چون آنها بامردم » ارتباط مستقیم دارند وچشم توچشم می‌شوند، « هم » می توانند با انجام کارهای درست و درست انجام دادن کارها، کیفیت لازم را به فضای شهری اعطا کنند. چندی پیش یکی از شهرداران نواحی یکی از مناطق در بافت محروم این شهر، با مشارکت اهالی یک کوچه که از ساختمان‌های فرسوده رنج می برد واکثراً نماهای سیمانی داشتند دیواره های کوچه وخانه های مردم را رنگ آمیزی کرده بودند به رنگی که خود مردم دوست داشتند، وقتی من از آن کوچه بازدید کردم، شوق و اشتیاق و زبان شکرآمیز اهالی کوچه باعث خوشحالی زایدالوصفی می‌شد، وقتی شهردارناحیه در خیابان ناحیه عبور می کرد، اهالی وکسبه به او سلام می کردند و احترام می‌گذاشتند نه از روی ترس بلکه بدلیل توجهی که به آنها شده بود، شهردار ناحیه مربوطه هرجا توانسته بود درختی کاشته بود، این یعنی حرکت در جهت تحقق « شهری برای همه ». شک نکنید محصول چنین اقدامی چند سال بعد و شاید در زمان نبودن ما خودش را نشان بدهد، اما خب چه باک که تمام هدف ما از پارادایم شیفت پیش بردن اصالت کیفیت است؛ چه در زمانه خودمان و چه بعد از ما.

قدم‌هایی هم در این زمینه برداشته شده است؟

بله، عده‌ای را شناسایی کرده‌ایم، معاونت برنامه‌ریزی و منابع انسانی تلاش کرده است در این رابطه، زمینه جذب کسانی را فراهم کند که مقوم این نگاه و فهم از شهر باشند.

فکر می‌کنید این اقدام کی عملی بشود؟ برآوردتان چیست؟

در بخش‌هایی اقدام شروع شده ولی تا رسیدن به نقطه هدف گام‌های مختلفی باید برداشته شود که امیدوارم تا پایان این دوره بخش‌هایی از آن محقق شده باشد.

به قول شما این از برنامه‌های آینده و آرزوهای در دسترس؛ اما ما یک وضعیت موجود هم داریم که مثلاً بودجه سال آینده است که به‌نوعی سمت‌وسوی اجرایی این قبیل ایده‌ها را روشن می‌کند، در آنجا چه اتفاقی افتاده است؟

رویکرد اصلی ما در بودجه ۹۹ اجرای پروژه‌های کوچک مقیاس محله‌ای بوده است به‌گونه‌ای که حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای پروژه‌های محلی کوچک‌مقیاس اختصاص داده‌ایم. در بودجه سال آینده هم سهم قابل‌توجهی را برای موضوعات اجتماعی و فرهنگی می‌گذاریم اینها باید به هم گره بخورد. برمی‌گردد به همان بحث اول ما؛ این شهر دیگر به کارهای عمرانی سنگینی کمتر نیاز دارد بلکه نیاز به کارهایی دارد که مردم را به فضای شهری پیوند بزند؛ البته در اینجا به این نکته هم اشاره‌کنم که این پارادایم شیفت باید در نظر مردم هم اتفاق بیفتد. حقیقت موجود این است که به نظر می‌رسد هنوز مردم‌دوست دارند سازه‌های سنگینی را در شهر شاهد باشند و وقتی مقایسه کار در ادوار مدیریت شهری هم صورت می‌گیرد از همین منظر مقایسه می‌کنند در صورتی که ما تعریفمان از کار با شاخص‌های قبلی نیست ولی نیاز داریم که این عادت تغییر کند، باید یاد بگیریم شهر را جوری دیگر ببینیم.

من حتی فکر می‌کنم جا انداختن این موضوع هم جزء کارهای شماست و البته که اعتراف می‌کنم سخت‌ترین بخش کار شماست.

تغییر نگاه زمان‌بر است، ما علیه یک باور خیلی قدیمی در شهر دست به عمل زده‌ایم، شهرداری از بدو تأسیس روی سازه بنا شده است، نگاه مردم هم همین‌طور تربیت شده است؛ فارغ از اینکه توجه کنند ساختن آن برج و بارو و پل و زیرگذر نباید به فروختن قسمت دیگری از شهر و خراب کردن آن بینجامد. حالا فکر کنید چطور می‌شود این باور را در کوتاه‌مدت تغییر داد.

نگران زمان نیستید؟

نه.

یعنی پروژه‌ای که شروع کردید، عقیم بماند؟

نمی‌ماند؛ فقط مسئله این است که ما چقدر در تحقق آن عجله به خرج بدهیم؛ چون باور داریم عجله کردن در این کار ماجرا را به سمت تبلیغاتی و خراب کردنش پیش می‌برد اما اگر مقصود شما از نگرانی همین باشد، نه ما هیچ نگرانی نداریم چون برایمان شهر و آینده‌اش مهم است نه نام و نشان خودمان.

ما دنبال تبلیغ خودمان نبودیم و نیستیم و گاهی تعمداً خودمان را دور از هیاهو و جنجال و پروپاگاندا نگه می‌داریم. ما همیشه اعلام کرده‌ایم که گروه سیاسی نیستیم، ولی معنی‌اش نداشتن گرایش سیاسی نیست ولی ما خودمان را یکسری آدم حرفه‌ای متخصص می‌دانیم. بنابراین دغدغه‌مان بیشتر از اینکه تبلیغات باشد، لذت بردن از ساختن فضایی است که مردم از آن بهره می‌برند. البته این هم به معنای مخالفت با اصل تبلیغات و فرهنگ‌سازی نیست فقط معتقدیم ما دنبال شخصیت‌سازی

ما حتی در بودجه ۹۹ هم این موضوع را دیده‌ایم؛ آنجا را می‌گویم که حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای پروژه‌های محلی کوچک‌مقیاس اختصاص دادیم

نیســتیم و دنبال تبلیغ و ترویج فضاهای شهری هستیم؛ مثلاً اگر شهردار دوچرخه‌ســواری می‌کند، قصدش ژست گرفتن نیست. ایشان می‌خواهد این فرهنگ را جا بیندازد. حتی اوایل و همچنان برخی نســبت به این رفتار آقای شهردار واکنش‌های منفی نشان می‌دهند اما ایشــان با استمرار این حرکت در سه‌شنبه‌های بدون خودرو به دنبال فرهنگ‌سازی است .حالا ممکن است این سبک مدیریتــی ازنظــر بعضی بد هم باشــد یا فکر کننــد که حناچی حرکتی نمی‌کنــد درحالی‌که حناچــی دارد حرکت می‌کند ولی حرکتش بطئی اســت و در طی زمان خودش را نشــان می‌دهد، سبک مدیریت آقای دکتر حناچی مبتنی بر احترام و اعتماد است اوایل که من آمده بودم خیلی‌ها با ذکر نام یکی از مدیران ســابق می‌گفتند وقتی فلانی از گوشــه چشم به کسی نگاه می‌کرد افراد به خود می‌لرزیدند تا اگر تلفنی به شــخصی می‌زد آن شخص از ترس ایســتاده حرف می‌زند در پاســخ می‌گفتم این منشی آقای حناچی نیست.

نکته همین‌جاست که تصویر این شــهرداری خیلی متکثر شده است از بسیار بد در آن هست تا بسیار خوب و عالی.

به نظر من کاملاً طبیعی اســت. شــاید باید یک‌زمانی بگذرد که به شــهرداری لیبلی بخورد. اجازه بدهید جمله‌ای را از استاد شــفیعی کدکنی ذکر کنم. ایشــان در جایی می‌فرمودند، هیچ‌گاه نمی‌توان عملکــرد یک سیاســتمدار را در دوره خودش ارزیابی کرد. باید سال‌ها بگذرد و سال‌ها بعد ارزیابی انجام شود، به‌نظرم این جمله اینجا هم کاربرد دارد.

اما ســؤال اینجاست که سرنوشــت این دانه‌ای که دارید می‌کارید، چه می‌شود؟

من قبل از اینکه به این سؤال جواب بدهم، باید بگویم همه‌جا وقتی صحبت مقایســه این دو سال می‌شــود، می‌گویم که ما را باید در دو ســال خودمان مقایســه کنید؛ نه در چهار ســال دوره اصلاح‌طلبان. هر جا در این مورد صحبت می‌شود، می‌گویم بروید دو سال اول آقای قالیباف و آقای کرباسچی را بیاورید تا ببینیم چه اتفاقی افتاده است. دو سال مرحوم آقای نبی حبیبی و دیگران را بیاورید، نه اینکه ۹ سال آقای کرباسچی و ۱۲ سال آقای قالیباف را با دو سال ما مقایسه کنید. آثارشان همه شهرداران تقریباً در شهر قابل مشاهده است. شــما وقتی آثار آقای کرباسچی را بخواهید ببینید -با اینکه من خودم آن موقع در یکی از مناطق مســئولیت داشــتم- رواج تراکم فروشــی و در کنار آن ایجاد فرهنگسراها و برداشــتن نرده‌های پارک‌ها را می‌بینید، هر دوره‌ای با یک یا چند ویژگی شناخته می‌شود یک‌بار در جلسه‌ای با همکاران و معاونین شــهردار گفتم من یک نام می‌گویم، شــما مقابلش یک توصیف شــهری بگذارید، آقای کرباســچی را اشــاره کردم، گفتند ایجاد فرهنگ‌ســراها و برداشتن نرده پارک‌ها و تراکم‌فروشی. در مقابل آقای ملک مدنی هــم گفتند افزایش چشــمگیر عوارض تراکم آقای احمدی‌نــژاد! دوربرگردان در اتوبان‌ها (از بین بردن مفهوم اتوبان) و احداث سقاخانه، آقای الویری: انضباط مالی(به‌واسطه حضور دکتر خالقــی)، آقای قالیباف اتوبان و پل و تونل، در دوره آقایان نجفی و افشــانی هم به دلیل کوتاه بودن دوره مدیریتشان نمی‌توان به عنصر شــاخص اشاره کرد اما معتقدیم این دو سال آقای حناچی شهر انســان محور در تقابل شهر خودرو محور در دستور کار قرار گرفته است.که ازمصادیق آن می توان به توسعه قلمروهای عمومی وتاکید بردوچرخه بعنوان یک سیستم حمل ونقلی اشــاره کرد بعنوان مثال میدان هفت‌تیر بعد از حدود ۳۵ سال کارگاه ساختمانی‌اش جمع می‌شود و یک پلازای شهری به وجود می‌آید. میدان امــام خمینی در آینده نزدیک تبدیل به یک قلمرو عمومی جدی می‌شود، گذرگاه امیرکبیر و ده‌ها پروژه تمام شــده دیگر را نیز می‌توان نام برد که در همین دوره دوســاله کار شده است اما به‌رغم همه این‌ها به نظر من مهم‌ترین ویژگی این دوره را می‌توان در یک عنوان خلاصه کرد، شــهر هوشمند، شهر آرام و شــهر انسان‌محور. به این نکته نیز توجه کنید که در دوران اقتصادی تحریمی شــدید کشور و دوران کرونا به سر می‌بریم در حالی که نگهداشت شهر حتی دچار اختلال نشده است. بگذارید اقلاً از این دوره چند سال بگذرد بعد اگر همچنان گفتند شهرداری تنبل اســت، بیایید تا باهم حرف بزنیم. البته ببینیم آن‌وقت اصلاً ایــن حرف‌ها زده می‌شــود یا نه چون به‌هرحــال باید جنبه‌های سیاســی ماجرا را هم در نظر داشته باشــید. بگذارید مثالی بزنم ما زیرگذر گیشا را احداث کردیم ولی نقد وارد شد که چرا ورودی گیشا را بســتید؟ یکی از نهادهای نظارتی گزارشی برای معاونت عمران تهیه کرده که شــما تخلف کردید. خود مردم هم شــاید ناراضی باشــند که چرا این زیرگذر بسته شده است ولی به لحاظ شهرسازی اتفاقاً این به نفع گیشاست که الان زیرگذر ایجاد نشده.

به نفع گیشاست؟چطور بهتر است؟ به نظر بهترین نمونه برای نمایش ایده شــما و تفاوتش با آن مباحث ســازه محور اتفاقاً همین‌جاست؟

مهم‌ترین ویژگی گیشا چیست؟

محلی بودنش.

در توقف اجرای آن بخش از زیرگذر تقویت همین محلی بودن مهم اســت؛ اینکه محلی بودن در اولویت قــرار بگیرد. درواقع ما راه دسترســی به گیشا را نبســتیم؛ چون دورادور گیشا راه‌های دسترســی وجــود دارد امــا آن راهی که بــه ویژگی‌های محلی بودن لطمه می‌زد را اجرا نکردیم. الان از شــما می‌پرسم در این وضعیت آیا نمی‌شود به پیاده راه کردن بهتر و دقیق‌تر فکر کرد.

اگر این اتفاق بیفتد ویژگی‌های محلی بیشــتر دیده می‌شــود؛ یعنی انســانی‌تر می‌شــود؛ اما توجه کنید که اگر آن دسترســی اجرا می‌شــد عملاً این امکان از بین می‌رفت و به بار نشستن این تصمیم امــروز ما زمان می‌برد. حال‌آنکه برای ما بهتر و راحت‌تر بــود که آن را اجرا و فردا هم به‌عنــوان کارنامه ارائه می‌کردیم؛ در این صورت هم آن منتقدان را ساکت کرده بودیم و هم با نگاه حاکم سازه محور همراه شــده بودیم اما ما نمی‌خواهیم این راه را ادامه بدهیم؛ چون اعتقاد داریم این راه بلای بدی ســر شــهر می‌آورد.

نکته مــن هم همین‌جاســت کــه عینیت ایــن موضوع کجاست؟ مخالفان شما می‌گویند این دسترسی نداشتن باعث کاهش قیمت زمین و ملک در پایین‌دست گیشا می‌شود و این اتفاق روی کاربری و تغییر بافــت محلی اثر منفی می‌گذارد و حتی به فرسودگی آن کمک می‌کند.

ولــی اگر در درازمدت بــه خاطر دنج و آرام بــودن ارزش آن قسمت افزایش پیدا کرد چه؟

آن‌وقت طبیعتاً نظرها مثبت خواهد بود.

بلــه، امــا الان چــون نمی‌توانند تبعاتــش را ببینــند، صرفاً مخالفــت می‌کنند؛ در کتابــی می‌خواندم مــا ایرانی‌ها آدم‌های عجولی هستیم و کمتر گام‌های لازم برای رسیدن به یک مقصد را

ما می‌گوییم پل صرفا اتصال این نقطه به آن نقطه نیست، پل مسیر زندگی است. مفهوم این کارها این است که ما به آدم‌ها بیشتر اهمیت می‌دهیم

اندازه‌گیری می‌کنیم. ما واقعاً صبور نیستیم، عجولیم، می‌خواهیم زود برسیم، کمال طلبیم. اگر یک‌ذره به خودمان مجال بدهیم، پتانسیل‌های حیرت‌انگیزی در تهران وجود دارد.

برای باور این ایده بـه عینیت هم نیاز داریم؛ به چیزی که محصول نهایی آن ایده رانشانمان بدهد.

شما خیابان ایرانشهر که قبلا کار شده یا خیابان لاله‌زار که الان در دست اقدام است را دیده‌اید؟

پیاده راه شدنش را می‌گویید؟

فقط بحث پیاده راه نیست؛ اولاً پیاده‌روها و عرض خیابان تغییر کرده است. مهم جنس کارهایی است که مثلا در خیابان ایرانشهر در حال تغییر اسـت. قبلاً شـما وقتی می‌خواسـتید ماشین‌های اداری بخرید به ایرانشـهر می‌رفتید ولـی الان وقتی می‌خواهید به گالری یا کافه بروید به خیابان ایرانشـهر می‌روید؛ یعنی جنس تأثیـر خانـه هنرمندان روی خیابان ایرانشـهر به طرز آشـکاری قابل‌رؤیت است. شما می‌بینید که انواع کافه‌ها و گالری‌ها شکل گرفته اسـت، انواع دفاتر هنری شکل گرفته است یا مثلاً در مورد کریمخان ما با یکی از ناشـران صحبت می‌کردیم. او می‌گفت که همه ناشـران معروف خیابان انقلاب می‌خواهند به اینجا بیایند. جنس آنجـا دارد تغییر می‌کند، حالا ما به‌عنوان شـهرداری در آنجـا چه کردیم؟ فقط رویکرد به فضای شـهری را تغییر دادیم باقی آن به‌وسـیله خود مردم رخ می‌دهد. نمونه بعدی خیابان ویلاسـت که ما حتی یک وقتی به سـمت پیـاده راه کردن آنجا رفتیم که البته مخالفت‌هایی شـد و نشـد. ولی خیابان ویلا الان آماده این اسـت که تبدیل به خیابان پیاده‌محور جدی بشـود که محور صنایع‌دسـتی و... در آن شـکل گرفته است. حالا اینها از جنس دیگری هسـتند اما جنس گیشا سـکونت است. سکونت محلی که در واقع می‌تواند کاربری‌های آنجا، ویژگی‌های محلی پیدا کند. پروژه دیگری داریم که بوستان گفتگو را به‌صورت پیاده با محورهای بالادسـتی و سـمت خیابان امیرآباد و کارگر ارتباط می‌دهد؛ اگر الان شـما نسـبت به طرح کلی آنجا اطلاع ندارید، قضاوت متفاوتی هم دارید، حق هم دارید ولی ما داریم این را در یک طرح بزرگ‌تر می‌بینیم و در این طرح بزرگ‌تر داریم به بخش دیگری از نیاز مردم و سـاکنان آن توجه می‌کنیم. الان مهم‌ترین فاکتور برای شـما این است که با ماشین بتوانید راحت‌تر در گیشا بروید و بچرخید اما این موضوع با آن شـهر انسان‌محوری که ما می‌گوییم خیلی متفاوت است.

یکی دیگر از ایـن جنس پروژه‌ها، پروژه «خیالسـتان زندگی» اسـت. اتوبان امام‌علی یکی از محلات متراکم شهری را دو پاره کرده است که بخشی از منطقه ۸ است. جالب است که در آنجا عده‌ای با هم فامیل هسـتند که بخشـی آن طرف و بخشی این طرف اتوبان مانده‌اند و این افراد با همدیگر ارتباط‌شان قطع شده اسـت؛ چون اهمیت را به محله ندادیم بلکـه به اتوبان دادیم؛ اتوبان آمده آن را بریده است. حالا ما پروژه‌ای تعریف کرده و اسم آن را «خیالستان زندگی» گذاشتیم و داریم این دو محله را از روی اتوبان به هم وصل می‌کنیم.

چیزی مثل پل طبیعت؟

تقریباً اما گذشـته از اینکه دو محلـه را به هم وصل می‌کند، حالت تفریحی دارد.

ما این را شـروع کردیم ولی کی به بهره‌برداری می‌رسـد؟ مثلاً یک سـال دیگر. پـلازای پل باغ نیایـش. اتصال بلـوار فرهنگ به سـعادت‌آباد. روی نیایش این پل باغ ایجاد می‌شـود. ببینید همه آن عرصه عمومی اسـت؛ یعنی مـا نیامدیم یک پل عابر بزنیم. ما می‌گوییم پل صرفاً اتصال این نقطه به آن نقطه نیسـت، پل مسیر زندگی اسـت. مفهوم این کارها این اسـت که باید به آدم‌ها بیشتر اهمیت بدهیم؛ به‌گونه‌ای که شـما که ساکن گیشا هستید، پس از مدتی احساس کنید که می‌توانید ماشین‌تان را در پارکینگ خانه‌تان هم بگذاریـد و کمی پیاده با خانواده پیـاده بروید و چرخی بزنید و لذتـی از فضا ببرید. چگونه اسـت که این ماشـین باید تا جلوی در خانه حتماً بیاید؟ ما در یک جهنم خودسـاخته‌ای داریم زندگی می‌کنیم. بعد از این بلایی که خودمان داریم سرخودمان می‌آوریم برای اینکه به آرامش برسـیم به شمال یا جای دیگری می‌رویم. ما این شهر را باید به شهری آرام تبدیل کنیم که در همین فضا احساس آرامش و حال خوب و کیفیت زندگی داشـته باشیم و آن را تجربه کنیم؛ در کنار فضای کارمان. مگر شـما سـالی چنـد بار می‌توانید به‌جاهای دیگر برای رسـیدن به آرامش برویـد؟ حالا بگذریم که برخی هر هفته راهی شمال و جاهای دیگر می‌شوند، ولی اگر شما کیفیـت زندگی را برای همه مردم بهتر کنید، شـرایط عادلانه‌ای را برای همه ساکنین شـهر فراهم آورده، حق دوست‌داشتن و تعلق را افزایش داده‌اید.... من و شـما می‌توانیم سـوار ماشین بشویم و به‌جاهای دیگر برویم اما خیلی از افراد نمی‌توانند این کار را انجام بدهند. خب مـا باید کیفیت زندگی را در این شـهر برای این افراد افزایش بدهیم. مردم جنوب شـهر در این شـهر سهم دارند، آنها باید فرصت فراغت و گردش و تفریح سالم را در محلات خودشان تجربـه کنند، ما ناگزیریم مقصد سـفر را از نقطه‌ای به نقطه دیگر شـهر، به درون محـلات معطوف کنیم و وسـیله سـفر را هم از اتومبیل شـخصی به پیاده و دوچرخه و وسایل حمل‌ونقل عمومی تغییر دهیم، به عبارت بهتر باید سهم حمل‌ونقل عمومی را نسبت به اتومبیل شخصی و موتورسیکلت افزایش دهیم.

و کلام آخر

ـ هیـچ دوره مدیریت شـهری در تهران نمی‌توانـد ادعا کند که بهترین دوره بوده اسـت و عملکرد دوره‌هـای قبلی خود را به‌طورکلی نفی کند.

ـ دوره مدیریت سلسـله مراتبی و حکمرانـی بالا به پایین در مدیریت شهری گذشـته ونمی تواند پاسـخگوی نیازها و حلال مشـکلات باشـدو نیاز به تغییرات جدی دارد، مشارکت دولت و مردم در اداره امور شـهر رکن اساسی تغییر رویکرد است دولت باید هزینه اسـتقرار خود در پایتخت را بپردازد تا مردم از کیفیتِ بهترِ زندگی در تهران برخوردار شوند.

ـ مدیریـت یکپارچه شـهر اگر قبـلاً یک شـعاربود امروز یک ضرورت است.

ـ بـرای مقابلـه بـا فسـاد و رعایـت حقـوق شـهروندی، وجودشهرداری شفاف و شیشه‌ای الزامی است.

ـ شهر فروشـی به هر بهانه‌ای مذموم است باید درآمد پایدار برای شهر به وجود آورد.

ـ اداره شـهر توسـط کسـانی که اهلیـت دارنـد پرفایده‌تر و کم‌هزینه‌تر است تا اداره توسط سیاست‌مداران و سیاست‌بازان.

ـ تغییر ریل از یک شـهر خودرو محور به یک شهر انسان‌محور سلیقه یک گروه نیست، نیاز جدی آینده شهر است.

ـ شهر هوشمند، شهر آرام، شهر انسان‌محور زمینه‌ساز تحقق" تهران شهری برای همه" است.

ضرورت تغییر رویکرد در مدیریت شهری

غلامحسین محمدی
مشاور شهردار و رئیس مرکز ارتباطات و بین‌الملل شهرداری تهران

نگاه تاریخی و چندجانبه به وضعیت تهران نشان می‌دهد آن چیزی که امروز ما به عنوان شهر تهران می‌شناسیم حاصل رویکرد و مدیریتی اســت که در طول سه دهه گذشــته، با وجود آیند و روند شهردارهای مختلف و سلیقه‌های سیاســی گوناگون، در یک مسیر واحد و یکپارچه شکل گرفته است و آن به زبان ساده «سیاست شهرفروشی» است.

نتیجه این سیاست ایجاد یک شرایط رانتی در شهرداری تهران بود که این رانت‌ها و فساد ناشی از آنها عمدتا در چند حوزه به وقوع پیوسته‌اند: نخست تراکم‌فروشی غیرقانونی؛ دوم تغییر کاربری‌ها و صدور مجوزهای ساخت؛ سوم رانت‌های مستتر در پروژه‌های عمرانی و حتی اجتماعی-فرهنگی؛ چهارم رانت‌های ناشــی از در اختیارگذاری املاک و امکانات شهرداری به افراد و گروه‌های خاص؛ پنجم رانت‌های ناشی از بکارگیری و استخدام افراد در رده‌های مختلف مدیریتی و اداری.

شهر را در چه شرایطی تحویل گرفتیم؟ بحران‌های انباشته

زمانی که مدیریت فعلی شــهرداری اداره شهر را در دست گرفت، با سه میراث عمده که نتیجه مسلم ریل‌گذاری قبلی بود، روبه‌رو شد:

نخست شهری که بیش از ۸۰درصد درآمدهای آن به فروش اشکال مختلف تراکم وابسته بود.

دوم هدررفت گسترده منابع زیستی شهر و به دنبال آن ایجاد مشکلاتی همچون مسأله آلودگی هوا، ترافیک و نابرابری اجتماعی-اقتصادی.

ســوم شیوع فساد و رانت تا جایی‌که شهرداری در ذهن مردم نهادی فاسد بود.

در مسیر تغییر ریل‌گذاری: تغییر ساختار در کنار مبارزه با مصادیق

در این شــرایط دو راه داشــتیم؛ یا به اداره شهر در مسیر سابق ادامه دهیــم، منافع گروه‌های خاص را تأمین کنیــم و درآمدهای آن را صرف اداره شــهر کنیم یا اینکه مسیر تغییرات ساختاری را در پیش بگیریم و با تلاش برای ایجاد «ائتلاف‌های اجتماعی» انجام بسیاری از امور روال‌شده ســابق را متوقف کــرده و روال‌های جدیدی را در مدیریت شــهر ایجاد کنیم. ما سعی کردیم مسیر دوم را با دو محور اصلی «تغییر مسیر کسب درآمدهای شهر» و «برقراری عدالت اجتماعی» پیش ببریم و شهر را آرام و بی‌تنش اداره کنیم. خلاصه‌ای از محورهای اصلی فعالیت‌های کلان ما در ادامه آمده است:

الف) تغییر مسیر کسب منابع اداره شهر

مهم‌ترین ضرورت ساختاری مبارزه با فساد و قرارگرفتن شهر در مسیر تأمیــن منافع عموم مردم به جای منافع گروه‌های خاص تغییر مســیر کسب منابع اداره شهر بوده است. ما تغییر مسیر کسب منابع اداره شهر را در قالب مجموعه‌ای از «بایدها» و «نبایدها» به شرح زیر پی گرفتیم.

الف-۱) جلوگیری از فروش غیر قانونی شهر

یکــی از مهم‌ترین نبایدهای ما در این تغییر ریــل، توقف فروش غیر قانونی شــهر بوده است. ما در دشوارترین شــرایط اقتصادی، در دوران تحریم و کووید-۱۹ تن به فروش غیر قانونی شــهر و کسب درآمد از این طریق نداده‌ایم و همگان اذعان دارند که در دوره ما، ساخت‌وســازهای تجاری و مسکونیِ خارج از قواعد به طور کامل متوقف شده است.

الف-۲) ایجادِ منابع پایدار برای اداره شهر

ما مســیرهای متعددی را برای جایگزین‌ســازی منابع اداره شــهر با منابع پایدار شروع کرده‌ایم؛ از آن جمله لایحه درآمدهای پایدار شهری و همچنین مالیات بر مسکن بوده‌اند. در کنار اینها تلاش برای خلق منابع جدید برای اداره شــهر نیز در جریان بوده اســت. در نتیجه این تلاش‌ها در دشوارترین شــرایط ما به میزان ۱۰درصد بر درآمدهای پایدار شهری افزوده‌ایم.

الف-۳) اداره ارزان شهر

وجود منابع فراوان و سهل‌الوصول برای اداره شهر سبب شده بود که اداره شــهر به نحو غیر قابل قبولی گران انجام شود. در این زمینه نیز با تغییر ریل‌گذاری اداره شهر، جلوی اداره گرانقیمت شهر را گرفتیم؛ بدون آنکه اجازه بدهیم کیفیت خدمات شهری کاهش یابد. به این ترتیب در دوره جدید هزینه نگهداشت شهر را ۵۰درصد کاهش داده‌ایم.

الف-۴) شفاف‌سازی و مبارزه پیگیر با مصادیق فساد و رانت

در کنار پایدارســازی منابع، پیگیرانه با مصادیق فســاد و رانت مبارزه کردیم. پرونده‌های متعدد مالی را بدون جنجال و ایجاد حاشــیه پیش بردیم و توانســتیم در موارد متعددی از حقوق شــهروندان دفاع کرده و اموال شــهروندان را به بیت‌المال برگردانیم. همچنین ســامانه‌های شفاف‌سازی شهرداری را برای جلوگیری از فساد راه‌اندازی کردیم.

الف-۵) پس‌گرفتن حوزه‌های عمومی برای شهروندان

ما تلاش کردیم با تأکید مداوم بر این مســأله که زمین و آسمان شهر ملک مشــاع همه شهروندان هســت ائتلافی عمومی برای پس‌گرفتن حوزه‌های عمومی به نفع شــهروندان و حفظ حریم شــهر ایجاد کنیم. خوشبختانه در این مسیر مسئولان عالی نظام و دولت با ما همراه شدند. در نتیجه اراضی عباس‌آباد، کارخانه سیمان ری و برخی ساختمان‌های دیگــر به نفع مردم بازپس گرفته شــده و به فضاهــای عمومی تبدیل

وجود منابع فراوان و سهل‌الوصول برای اداره شهر سبب شده بود که اداره شهر به نحو غیر قابل قبولی گران انجام شود. در این زمینه نیز با تغییر ریل‌گذاری اداره شهر، جلوی اداره گرانقیمت شهر را گرفتیم

شده‌اند. فضاهای فرسوده را به گذرگاه‌های عمومی بدل کردیم و حدود ۱۰۵ هکتار اراضی شهر و ۴۰۰ ملک را از تصرف آزاد کرده و به شهروندان بازگرداندیم.

ب) عدالت اجتماعی: تهران شهری برای همه

تهران در نتیجه مسیری که در سه دهه گذشته برای اداره شهر دنبال کرده است، مدام به شهری نابرابرتر از قبل بدل شده است. متأسفانه سیاست‌های اقتصادی اداره شهر با دامن‌زدن به نابرابری، اکنون بر دوگانه فرادست-فرودست، شمال-جنوب، چندان دامنه‌ای بخشیده‌اند که بیم آن می‌رود در لحظات بحرانی شکاف فقر-ثروت به عاملی برای بروز دشمنی و خشونت در شهر بدل شود. عدالت اجتماعی و به وجود آمدن احساس برخورداری از مواهب توسعه شهر در میان اقشار مختلف شهروندان، یگانه راه جلوگیری از عمق‌یافتن چنین تنش‌ها و خشونت‌هایی است. این موضوع مگر با توزیع عادلانه منابع شهری و توسعه زیرساخت‌های شهری به نفع همه مردم محقق نمی‌شود. ما در این زمینه و در مسیر ریل‌گذاری جدید به طور شاخص اقدامات زیر را آغاز کرده‌ایم:

ب-۱) طبقات پایین و اقشار آسیب‌پذیر

ما در این راستا دو مسیر اصلی را پی گرفتیم: نخست انجام پروژه‌های خدماتی در مناطق کمتر برخوردار شهر و توسعه خدمات زیرساختی شهر در راستای تأمین منافع عموم مردم. دوم انجام پروژه‌های ویژه، مختص اقشار خاص و آسیب‌پذیر؛ از آن جمله می‌توان به مواردی چون توسعه و تجهیز مراکز پرتو ویژه کودکان کار و خانواده‌های آسیب‌دیده و احداث و توسعه گرمخانه‌های شبانه‌روزی به‌ویژه برای بانوان اشاره کرد.

ب-۲) حمل‌ونقل عمومی

بخش مهمی از تحقق عدالت اجتماعی به برخورداری عادلانه شهروندان از حمل‌ونقل عمومی بازمی‌گردد. امری که در بسط انسان‌محوری و کاهش ترافیک و آلودگی هوا نیز نقش بسزایی دارد. ما در دوره مدیریتی خود ظرفیت مسافرگیری مترو تهران را تا ۵۰درصد افزایش داده‌ایم. ۱۷۵ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه ایجاد و بیش از ۱۰ هزار تاکسی و ۶۴۰ دستگاه اتوبوس را نوسازی و بازسازی کردیم.

ب-۳) شهر هوشمند

شهر هوشمند ضامن شفافیت و عامل کاهش هزینه‌های اداره شهر و دسترسی آسان و برابر شهروندان به خدمات است. ما تلاش کردیم با استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان زمینه را برای هوشمندسازی فعالیت‌هایمان در حوزه‌های مختلف مانند نگه‌داشت شهر، معاینه فنی، ارایه خدمات و... فراهم کنیم. در همین زمینه سامانه هوشمند «تهران من» راه‌اندازی شد. راه‌اندازی سامانه urban.tehran.ir، پوشه شهروندی، اپلیکیشن پارک خودرو و اپلیکیشن دوچرخه نیز بخشی دیگر از فرآیند هوشمندسازی شهر بوده است.

ب-۴) شهر انسان‌محور

تهران سه دهه بر محور برج‌ها و ماشین‌ها و بزرگراه‌ها ساخته شده است. ما می‌خواهیم شهر به شهروندان بازگردد. به همین دلیل به مناسب‌سازی معابر شهری برای معلولان، ارتقای امنیت زنان و بهسازی فضاهای بی‌دفاع شهری، احیای محله‌ها، ساختمان‌ها و گذرگاه‌های تاریخی و ایجاد مکان‌های مخصوص برای حضور کودکان و سالمندان در شهر اقدام کردیم. همین طور تلاش کردیم به جای تبدیل‌کردن شهر به تقاطعِ بزرگراه‌ها، امکان تردد شهروندان و دوچرخه‌ها را افزایش دهیم.

نتیجه‌گیری: ضرورت پایدارسازی مسیر جدید

تهران در شرایطی خطیر و دشوار به ما رسیده است. با همه دشواری‌ها ما تلاش کرده‌ایم ساختارهای مدیریت شهری را به گونه‌ای اصلاح کنیم که شهر در مسیر ریل‌گذاری جدیدی قرار گیرد تا شهرداری به‌تدریج از یکی از نهادهای مولد رانت و فساد و تأمین‌کننده منافع گروه‌های خاص به نهادی مقوم دموکراسی و تأمین‌کننده خیر عمومی بدل شود. با این همه این مسیر تازه آغاز شده است و به درختی جوان و لرزان می‌ماند که تندباد حوادث به آسانی می‌تواند آن را از ریشه برکند و ما را به همان مسیر سابق برگرداند؛ مسیری که ادامه‌دادن آن چیزی جز نابودی منابع زیستی شهر، تقویت گروه‌های خاص و تبدیل تهران به یک کلانشهر غیرقابل زیستن نیست. تهران برای قرارگرفتن در مسیری باثبات، شفاف، دموکراتیک و متعلق به همه شهروندان نیازمند نهادینه‌سازی فرآیندهایی است که ما در سه سال گذشته فقط توانسته‌ایم در شرایطی بسیار دشوار آن فرآیندها را آغاز کنیم. نهادینه‌شدن این فرآیندها، تداومی دست کم دو دهه‌ای نیاز دارد تا بتواند ببالد و شهری دیگر، تهرانی برای همه به شهروندان تهرانی عرضه کند. چنین تداومی نیازمند ایجاد اجماعی ملی بر «ایده‌ها» و «روندها»یی است که در سه سال گذشته آغاز شده و شرح مختصری از آنها در این گزارش آمده است.

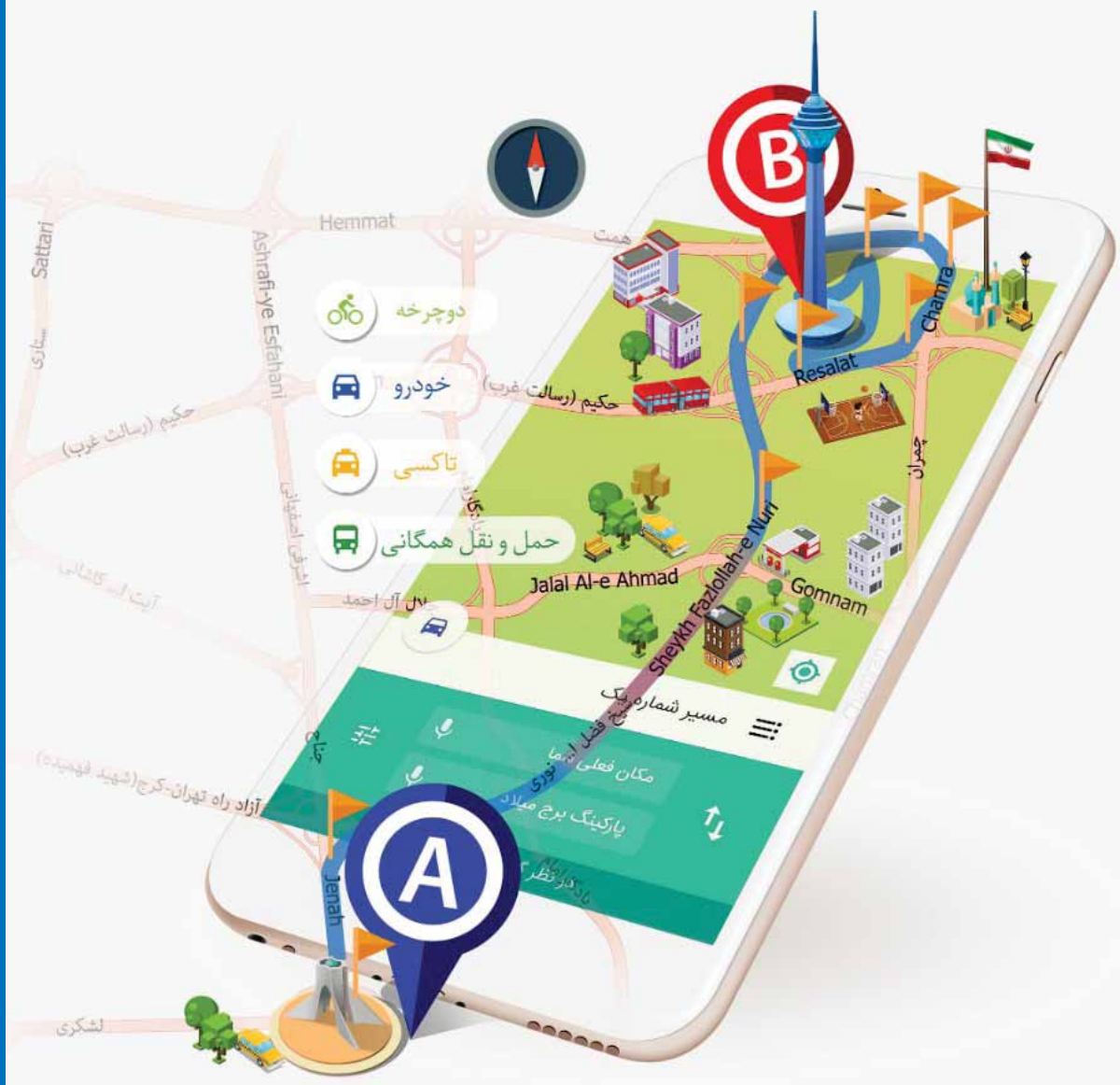
تداوم و نهادینه‌شدن این روندها و ایده‌ها نه تنها نویدبخش دموکراسی، عدالت اجتماعی و خیر عمومی برای شهر تهران و مردم تهران نیست بلکه راهنما و دورنگاهی است برای سایر شهرهای ایران تا بهترین مسیر را در مدیریت شهری و پیشبرد اهداف انسان‌محور شهر خود در پیش بگیرند؛ مسیری که ضامن منافع تمام شهروندان و تمام مردم ایران باشد. شهر تهران شهرداری می‌خواهد که ریل‌گذاری جدید شهر را باور داشته باشد، وامدار کسی نباشد و به گروه‌های خاص باج ندهد، به نفروختن شهر اعتقاد داشته باشد، شهرداری را سکوی پرش خود و طیف سیاسی‌اش نکند، به ایجاد ائتلاف‌های اجتماعی باور داشته باشد و بتواند به‌تدریج تصویری از تهرانی بهتر در ذهن شهروندان تهرانی ایجاد کند.

تهران سه دهه بر محور برج‌ها و ماشین‌ها و بزرگراه‌ها ساخته شده است. ما می‌خواهیم شهر به شهروندان بازگردد

فصل اول

شهر هوشمند

شهرداری تهران برای نخستین بار انتخابات تمام الکترونیک شورایاری‌ها را برگزار کرد



روزنامه شرق

زندگی راحت در تهران هوشمند

شهر هوشمند چارچوبی است که عمدتا از فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) برای توسعه، گسترش و ترویج شیوه‌های توسعه پایدار و با هدف رفع چالش‌های رو به رشد شهرنشینی ایجاد شده است. بخش بزرگی از این چارچوب اساسا یک شبکه هوشمند از اشیای متصل و ماشین‌هایی است که اطلاعات را با استفاده از فناوری بی‌سیم و رایانش ابری انتقال می‌دهند. برنامه‌های IoT مبتنی بر رایانش ابری اطلاعات را در لحظه دریافت، تجزیه‌وتحلیل و مدیریت می‌کنند تا به شهرداری‌ها، شرکت‌ها و شهروندان کمک کنند که برای بهبود کیفیت زندگی خود تصمیمات بهتری بگیرند. مردم برای ارتباط با اکوسیستم‌های یک شهر هوشمند از راه‌های مختلفی همچون تلفن‌های هوشمند، ابزارهای هوشمند قابل حمل، اتومبیل‌ها و خانه‌های هوشمند استفاده می‌کنند. یکپارچه‌سازی اشیا و داده‌ها با زیرساخت‌های فیزیکی و خدمات شهری می‌تواند هزینه‌ها را کاهش و پایداری را بهبود دهد. جوامع می‌توانند روش‌های توزیع انرژی را بهبود بخشند، جمع‌آوری زباله را ساده‌تر کرده و با کمک IoT باعث کاهش ترافیک و حتی بهبود کیفیت هوا شوند. البته لازم به ذکر است که در گزارش منتشرشده به وسیله شورای شهرهای هوشمند به این موضوع اشاره شده است که بخش شهرهای هوشمند هنوز یک تعریف پذیرفته‌شده جهانی ندارد. البته که این شورا یک شهر هوشمند را شهری می‌داند که فناوری دیجیتال را در تمامی کارکردهای شهری پیاده کرده است. به بیان دقیق‌تر، طبق تعریف این شورا، یک شهر هوشمند داده‌هایی را از دستگاه‌ها و حسگرهای هوشمند گردآوری کرده و آنها را در جاده‌ها، شبکه‌های برق‌رسانی، ساختمان‌ها و سایر دارایی‌های شهری به کار می‌گیرد. درنهایت اینکه، ایده شهرهای هوشمند را می‌توان در یک جمله خلاصه کرد: «جهانی که در آن فناوری‌های دیجیتال و طراحی هوشمند برای ساخت شهرهای هوشمند و پایدار به کار گرفته شده‌اند.» در همین زمینه در کشور ما هم در دوره ریاست پیروز حناچی در شهرداری تهران، او با این ایده که شهروندان، جوانان تحصیلکرده، استارت‌آپ‌ها، دانشگاه‌ها، شرکت‌های کوچک و متوسط، کارآفرینان و گروه‌های اجتماعی در توسعه نوآوری در شهر تهران و دیگر کلانشهرهای کشور سهیم هستند، تلاش کرد تا مسیر رسیدن به شهر هوشمند را هموار کند. به گفته شهردار تهران، شهر تهران با سهم بالایی در میزبانی از این اقشار، تهران را علاوه بر اینکه پایتخت سیاسی کشور کرده است، به پایتخت نوآوری ایران تبدیل کرده است.

حناچی همچنین بیان کرده است که در تدوین استراتژی نوآوری در حوزه شهر هوشمند و تبدیل شهرها به مثابه پلتفرم، تلاش کرده‌ایم فرصت‌های مناسبی در اختیار استارت‌آپ‌ها و کسب‌وکارها قرار گیرد تا امکان خلق ثروت و نوآوری مهیا شود.

ازجمله اقدامات شهرداری تهران در خصوص خدمات شهر هوشمند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- راه‌اندازی سامانه هوشمند «تهران من»، پلتفرم یکپارچه ارایه خدمات آنلاین به شهروندان با بیش از ۲۰ نوع سرویس.
- راه‌اندازی سایت urban.tehran.ir برای غیرحضوری‌کردن فعالیت‌های مرتبط با صدور پروانه و گواهی برای مهندسان طراح و ناظر، مالکین و شرکت‌های خدماتی.
- پیگیری و پیاده‌سازی اقدامات نظارتی سیستمی و هوشمند در شهرداری تهران با استفاده از ابزار و فناوری‌های نوین به منظور جلوگیری از مداخله و دسترسی اشخاص به اطلاعات و فرآیندهای اجرایی در حوزه‌های مختلف شهرداری.
- راه‌اندازی پوشه شهروندی و غیرحضوری‌کردن فعالیت‌های مرتبط با حوزه شهرسازی.
- به‌روزآوری نقشه بزرگ مقیاس شهر تهران و تولید اپلیکیشن نقشه همراه تهران «رایا».
- راه‌اندازی سامانه مسیریاب برای اطلاع‌رسانی حرکت ناوگان اتوبوسرانی و نرم‌افزار TEHRAN BUS
- اجرای طرح هوشمندسازی مدیریت و کنترل تاکسی‌ها در ۸ پایانه اصلی تاکسیرانی شهر تهران.
- راه‌اندازی اپلیکیشن پارک خودرو هوشمند؛ مدیریت و نظارت بر ۱۱ هزار پارک حاشیه‌ای هوشمند در منطقه ۲ تهران و ۳۰ هزار فضای پارک حاشیه‌ای در مناطق مرکزی شهر تهران.
- تولید اپلیکیشن موبایلی دوچرخه که برای مسیریابی‌های مناسب دوچرخه‌سواران بر اساس حالت‌ها و شرایط مختلف است.
- توسعه نظام پرداخت الکترونیک موبایل پایه در تاکسیرانی در بیش از ۴۰ هزار تاکسی تهران.
- هوشمندسازی جمع‌آوری و تفکیک پسماند خشک و تفکیک پسماند ارزشمند از مبادی تولید.
- راه‌اندازی فروش مجازی انواع کارت بلیت مترو، پرداخت آنلاین هزینه تاکسی و فروش مجازی در میادین میوه‌وتره‌بار و فروشگاه‌های شهروند.
- برگزاری اولین انتخابات تمام الکترونیک شورایاری محله‌های شهر تهران.

شهر هوشمند چیست؟

بر اساس آمارها تا سال ۲۰۲۵ پدیده شهرنشینی رشد می‌کند و ۶۶ درصد از انسان‌ها در شهرها زندگی خواهند کرد. شهر هوشمند بر پایه اینترنت اشیا (IoT) بنا می‌شود

فرزین محمدی
خبرنگار

شاید برای انسان ۱۰۰ سال پیش «شهر هوشمند» تنها در داستان‌های ژول ورن به واقعیت بدل می‌شد اما با پیشرفت‌های تکنولوژیک امروز جهان امری کاملا ملموس است. وجود شهری که همه عناصر آن هوشمند باشند و از طریق یک مرکز کنترل مدیریت شود دیگر تجسمی رویایی در فیلم‌های هالیوودی نیست؛ زیرا با توجه به امکانات فناوری اطلاعات در دنیای امروز این تصور یا تجسم روزبه‌روز به مرحله اجرا نزدیک شده است. شهر هوشمند شهری است که بر اساس آخرین نظریه‌های مدیریت شهری بنا شده باشد اما این تمام تعریف آن نیست. معماران شهری و جامعه‌شناسان هنوز بر سر تعریفی واحد از شهر هوشمند به نتیجه نرسیده‌اند؛ زیرا اشل و مقیاس اجرای آن بر هویت افراد ساکن در شهر هم اثر می‌گذارد، همچون هویتی که در حال حاضر بسیاری از شهرهای بزرگ مدعی آن هستند. شهر هوشمند چیست؟ در این گزارش این مفهوم را از زوایای مختلف بررسی می‌کنیم.

شهر هوشمند چیست؟

شهرنشینی علاوه بر اینکه مفهومی هفت هزار ساله است، با گزاره دیگری به اسم تمدن عجین شده است. انقلاب صنعتی با ایجاد نهادهای اداری و اقتصادی و فرهنگی چهره و تعریف شهر را دستخوش تغییر کرد و در عصر کنونی که تمدن با تکنولوژی گره خورده ایجاب وجود شهر هوشمند امری بعید به نظر نمی‌رسد آن هم در شرایطی که بر اساس آمارها تا سال ۲۰۲۵ پدیده شهرنشینی رشد می‌کند و ۶۶درصد از انسان‌ها در شهرها زندگی خواهند کرد. شهر هوشمند بر پایه اینترنت اشیا (IoT) بنا می‌شود. این شهر چارچوبی است که از فناوری اطلاعات و ارتباطات در جهت توسعه، گسترش و ترویج راه‌های توسعه پایدار برای از بین‌بردن موانع گسترش شهرنشینی ایجاد می‌شود. شبکه هوشمندی که به وسیله اشیا متصل به اینترنت بی‌سیم و رایانش ابری اطلاعات مورد نیاز مدیریت شهری را استخراج می‌کند، هسته اصلی یک شهر هوشمند است. این برنامه‌ها با رایانش ابری، اطلاعات زیستی شهر را در لحظه دریافت، تجزیه و تحلیل می‌کنند تا شهرداری‌ها، فعالان اقتصادی و حتی شهروندان امکان مدیریت بهتر فعالیت‌های خود را در شهر داشته باشند. در چنین بستری شهروندان می‌توانند به وسیله تلفن هوشمند خود ابزارهای مدیریت حمل‌ونقل، اتومبیل و خانه‌های هوشمند را در اختیار داشته باشند. رمز موفقیت چنین شهری در یکپارچه‌سازی اشیا و داده‌ها با زیرساخت‌های فیزیکی و خدمات شهری است؛ امری که می‌تواند در کاهش هزینه‌های مدیریت شهرها یا حتی زندگی در شهرها کمک شایانی به مردم بکند. در این خصوص می‌توان چراغ‌های خیابان را مثال زد، هوش مصنوعی که با تحلیل داده‌های چراغ‌های تیر برق میزان نور را کم و زیاد می‌کنند. همچنین می‌توان تابلوهای ال‌ای‌دی در سطح شهر که از میزان ترافیک اطلاع می‌دهند را هم یکی دیگر از نمودهای شهر هوشمند دانست. در افق گسترده‌تر شهر هوشمند شهروندان می‌توانند از طریق همین چراغ‌های ال‌ای‌دی یا

بخش‌های اصلی شهر هوشمند	
روشنایی هوشمند	کنترل و یکپارچه‌سازی روشنایی شهر در جهت بهینه‌سازی مصرف انرژی و رشد امنیت در شهرها
پارکینگ هوشمند	مجموعه‌ای نرم‌افزاری و سخت‌افزاری برای مدیریت تعداد خودروهای در پارکینگ برای اطلاع رانندگان، افزایش امنیت خودروها در ورود و خروج، کاهش پرسنل درگیر و پرداخت هزینه خودکار یا دستی
کشاورزی هوشمند	استفاده موثر از آب و بهره‌برداری بهینه از زمین فضای سبز و پارک‌ها با استفاده از سنسورهای پایش خاک
مدیریت هوشمند ضایعات	نظارت بر جمع‌آوری، انتقال، بازیافت و دفع زباله‌ها با استفاده از پنل‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری از مبدأ تا مقصد
ساختمان هوشمند	خانه‌ای هوشمند است که بتوان از طریق وسیله هوشمندی مثل تلفن همراه امکان مدیریت روشنایی و امنیت آن وجود داشته باشد

تلفن‌های هوشمند جای پارکینگ‌های خالی و ایستگاه‌های شارژ وسایل نقلیه الکتریکی را به شهروندان نشان دهند.

چهار عنصر مهم

چهار عنصر اتصال بی‌سیم فراگیر، داده‌های منبع باز، امنیت قابل اعتماد و امکان کسب درآمد همچون چهار عنصر آب، باد، خاک و آتش برای زندگی، برای یک شهر هوشمند ضروری هستند.

اتصال بی‌سیم فراگیر

نخستین قدم برای داشتن یک شهر هوشمند اتصال بی‌سیم فراگیر است؛ زیرا متصل‌بودن اشیا به این بستر برای اخذ اطلاعات مورد نیاز بسیار مهم است. یکی از مهم‌ترین اصول مدیریت شهری شناسایی نیازهای شهر و شهروندان است و این شبکه در رفع این نیاز مثل یک شاه‌کلید است. توسعه فناوری شبکه‌های دامنه بالا مصرف پایین (LPWAN) برای برنامه‌های راهبردی و کاربردی که شهر هوشمند طراحی می‌شود. این تکنولوژی با متصل‌شدن به ساختار شهرهای هوشمند به مدیریت تمامی اجزای شهر هوشمند کمک می‌کنند. همچنین کارشناسان گسترش نسل جدید اینترنت یعنی ۵G را یکی نقاط عطف فناوری شهری برای تسریع در اجرا و استقرار شهرهای هوشمند می‌دانند.

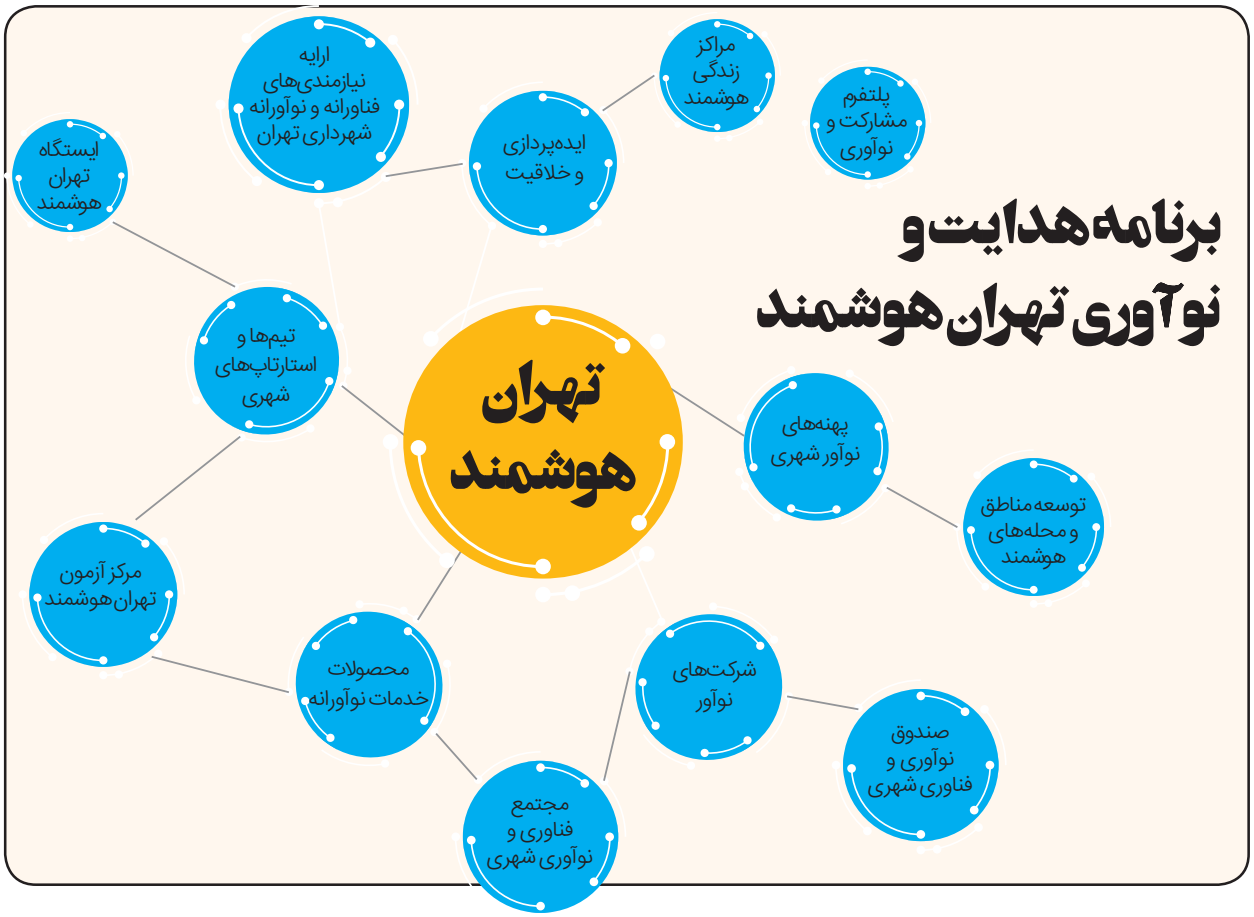
چرخش آزاد اطلاعات

دولت‌ها، شرکت‌ها و حتی افراد حساسیت بالایی برای اطلاعات خود قایل هستند و همین امر یکی از نگرانی‌های متولیان شهر هوشمند است؛ زیرا اشتراک اطلاعات یکی از مهم‌های این شهر است. نفوذ هکرها به اطلاعاتی که در بستری آزاد در حال گردش است یکی از نگرانی‌های امنیتی طراح‌های شهرهای هوشمند است. به هر حال برای داشتن شهری هوشمند باید همه شرکت‌کنندگان در این اکوسیستم پیچیده اطلاعات خود را به اشتراک بگذارند که با سایر اطلاعات ورودی ادغام و بررسی شود و راهکار مدیریت آن حوزه به مدیر یا مأمور مورد نظر ارسال شود. این اطلاعات می‌تواند راهگشای مشکل شناسایی نیازهای شهری باشد و به همین دلیل نمی‌توان از آن چشم پوشید. البته کپنهاگ و آمستردام دو نمونه از شهرهای هوشمند هستند که توانستند بهترین استفاده را از این اطلاعات با کمترین ضریب خطر نفوذ کنند، ابتدا این داده‌ها را برای استفاده در یک سیستم نوآورانه دوچرخه‌سواری هوشمند به کار گرفتند و از طریق آن داده‌هایی برای نظارت و مدیریت کیفیت هوا و تراکم ترافیک به مدیران و شهروندان ارایه دادند. آمستردام نیز با به اشتراک‌گذاشتن این اطلاعات به بخش‌های فعال و علاقه‌مند به سیستم حمل‌ونقل شهر توانست برنامه‌های مبتنی بر نقشه و مسیریابی این افراد را به بستر اصلی اطلاعات آزاد وصل کند. این دو شهر نشان دادند درست است که به اشتراک‌گذاری داده‌ها در فضایی باز خطرناک است اما امکان ارایه راهکاری مطمئن برای دسترسی‌نداشتن گروه‌های غیرمرتبط به اطلاعات وجود دارد و در عین حال کسانی که به این اطلاعات احتیاج دارند آنها را در اختیار می‌گیرند.

شهرهای هوشمند زمانی می‌توانند کارایی لازم را داشته باشند که بتوان به آنها اعتماد کرد. این اعتماد جز با ایفای نقش درست و صحیح نهادهای اجتماعی و نهادهای اقتصادی و سیاسی فعال در شهر میسر نمی‌شود

امنیت شهرهای هوشمند

دوربین‌ها، سیستم‌های نظارت جاده‌ای هوشمند و سامانه‌های امنیت عمومی به امنیت شهر و شهروندان برای جلوگیری از وقوع جرم و کاهش آمار آن کمک می‌کنند اما آیا این موارد می‌تواند شهر را از حمله هکرها هم در امان نگه دارد؟ کارشناسان برای پاسخ به این سوال



می‌گویند که باید به چگونگی دسترسی به داده‌ها و راهکارهای مطمئن در زمینه احراز هویت پرداخت. شـهرهای هوشـمند زمانی می‌توانند کارایی لازم را داشته باشند که بتوان به آنها اعتماد کرد. این اعتماد جز با ایفای نقش درست و صحیح نهادهای اجتماعی و نهادهای اقتصادی و سیاسی فعال در شهر میسـر نمی‌شود. اگر این ارگان‌ها فعالیت‌های خود را بـا چهار هدف اصلـی امنیتی انطباق بدهنـد، درصد خطای امنیتی شـهرهای هوشـمند پایین می‌آید. این چهار عنصر دسترسی، یکپارچگی، محرمانگی و مسـئولیت‌پذیری هستند که در جدول زیر به آنها می‌پردازیم:

کسب‌درآمد در شهر هوشمند

اطلاعات و داده‌ها طلای عصر جدید هسـتند. برای داشـتن شـهر هوشـمند موفق باید با ایجـاد مدل‌های تجاری پایـدار کار و فعالیت بازیگران تجاری را تسـریع و تسـهیل کرد. در چنین شرایطی مالکیت معنوی هر عضو باید ارزشمند باشد و از آن حفاظت شود. خصوصیت اشـتراکی نرم‌افزارهـا این امکان را بـه طراحان می‌دهد کـه با ایجاد مدل‌هـای کسـب‌وکار متنوع و ارایـه اطلاعات جامع، هر شـهروند یا فعال اقتصادی ارزش متناسـب با سـهم و امکانات خود را از محیط شهری خارج کند. این مدل‌ها راهی برای کسب درآمد ارایه می‌کند که متقاضی می‌تواند با توجه به این مدل‌ها با کمترین ریسـک تجاری و با در اختیارداشتن اطلاعات جامع، نقشه راه خود را بچینند. شهر هوشمند این امکان را برای سـاکنان خود فراهم می‌کند که با استفاده از نیازهای شهری، از طریق کسب درآمد نرم‌افزاری شهروندان تجربه بهبودیافته و کارشناسی‌شده‌ای در تجارت داشته باشند.

هویت در شهر هوشمند

پیش‌بینی ارزش ۱.۲ تریلیون دلاری شهرهای هوشمند در سال ۲۰۲۲ باعث شـده شـرکت‌های بزرگ تکنولوژی در دنیا ارتقای سطح تولید محصولات هوشـمند را در دسـتور کار قرار دهند. شهرهای هوشمند به‌شـدت در حال رشد هستند و زیربنای این سـاختار بر روی اطلاعات شـخصی ما چیده شده اسـت. اما همان طور که گفته شد این تعامل اطلاعاتی خالی از خطر نیسـت، برای داشتن شهری هوشمند ابتدا باید هویت‌های هوشمند را برای جلوگیری از لورفتن اطلاعات ایجاد کرد.

از خانه‌های هوشـمند که یکی از اصلی‌ترین اجزای شهر هوشمند اسـت، به عنوان یکـی از بزرگ‌ترین چاله‌های اطلاعاتی یاد می‌شـود؛ دستگاه‌های هوشمند و کنترل‌کننده‌ها از بدنام‌ترین وسایل تکنولوژیک از نظر امنیت حریم خصوصی هستند، منتها این دستگاه‌ها چند مزیت بزرگ دارند: دسترسی مبتنی بر موقعیت جغرافیایی، تأیید اعتبار و قدرت دسـتوردادن به اشیاء. برای داشتن شهری هوشمند هویت الکترونیکی باید از خانه‌های ما به خودروها و دیوارهای شـهر منتقل شود. هویت هوشمند به عنوان حامل اطلاعات ستون معاملات دیجیتال است. این اختیار برای انسـان در عصر حاضر بسیار شـیرین است اما می‌تواند آن را به بهای از دسـت‌دادن حریم خصوصی به دسـت آورد. معماران و شهرسازان ساخت شناسه هوشمند را در کنار هویت هوشمند پیشنهاد می‌کنند؛ امری که می‌تواند پتانسیل نظارت بر فضای مبادله اطلاعات را افزایش دهد. البته جامعه‌شناسـان پا را فراتر می‌گذارند و ارایه تعریف جدیدی از هویت جمعی و حریم خصوصی را راه‌حل می‌دانند.

۶ ویژگی مهم شهرهای هوشمند

المان‌های تعریف شهر هوشمند بسـیار متفاوت، متضاد و گسترده اسـت و در عین حال جامعه‌شناسان و طراحان شهری وجود تعریفی واحد را ملزم می‌دانند. دلیل این امر وجود تعریفی یکسـان برای ایجاد زیرسـاخت‌هایی همچون نهادها، سازمان‌ها و شهروندان است. آنها ۶ ویژگی را برای شهرهای هوشمند تعریف کرده‌اند:

ادغام فناوری اطلاعـات و ارتباطات : همراهی این علوم با خدمات عمومی یکی از شاخص‌های مهم شهرهای هوشمند است. در یک شهر هوشمند با اسـتفاده از بسترهای تکنولوژیک قدرت اجرای دستورهای مختلف روی تمامی اشیای شهری وجود دارد

خدمات عمومی موثر این شاخص نقطه عطف شهرهای هوشمند اسـت. جمع‌آوری صحیح ضایعات، جداسـازی و بازیافت و مدیریت انرژی‌های تجدیدپذیر منطقه شـهری جزو حداقل خدمات شـهرهای هوشمند است

امنیت: امنیت باگ بزرگ شـهرهای هوشمند است که باید بیش از قسـمت‌های دیگر به آن پرداخت. شبکه‌های سراسـری دوربین‌های فیلمبرداری، روشـنایی بزرگراه‌ها، بررسی رفت‌وآمدها و سیستم پاسخ سریع از الزامات کلیدی شهرهای هوشمند است

اسـتقلال مالی: شهرهای هوشمند از طریق مالیات و بودجه دولتی برای خود برنامه‌ریزی استراتژیک به سمت استقلال اقتصادی می‌کنند

زیرسـاخت‌های متناسب: وجود بیمارسـتان‌ها، مدارس، مسیرهای ارتباطی کافی و مناطق تفریحی مناسب با توجه به نیازها و ظرفیت‌های منطقه

مدیریت و برنامه‌ریزی قوی ترافیک: یک شـبکه حمل‌ونقل عمومی کارآمد حضور خودروهای شخصی در مسیرها را کاهش می‌دهد و این موضوع یکی از خصوصیات بارز شهرهای هوشمند است. در این شهرها ساعت پیک ترافیک معنایی ندارد

به سـبب اینکه از اینترنت و وسـایل هوشمند تکنولوژیک به عنوان الفبای شـهرهای هوشـمند یاد می‌کنند، به نظر می‌رسد طراحان این پدیده باید برای ایجاد بستری مناسب مناسبات اطلاعاتی خود با فناوری اطلاعات را گسـترش دهنـد؛ به معنی دیگر شهرسـازان برای نظرگاه سـاختاری شـهر باید به یادگیری مهارت لازم بـرای هماهنگی وجوه مختلف شـهرهای هوشـمند در جهت اهداف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و دولتی بپردازند. شـهرهایی که هویت جمعی ما در آینده به آنها گره خورده است.

دسترسی	بدون دسترسی عملی و قابل اعتماد به اطلاعات و داده‌ها، شهر هوشمند نمی‌تواند کارایی داشته باشد. چگونگی جمع‌آوری اطلاعات، تحلیل و به اشتراک‌گذاشتن داده‌ها بسیار مهم و راهکارهای حفاظت از این داده‌ها مهم‌تر است
یکپارچگی	مدیران شهرهای هوشمند باید از دستکاری‌نشدن اطلاعات و داده‌های آزادی که در حال گردش هستند اطمینان داشته باشند.
محرمانگی	شناسایی و طبقه‌بندی اطلاعات مهم مصرف‌کنندگان
مسئولیت‌پذیری	کاربران باید مسئولیت اقدامات خود را بر عهده بگیرند. این کار با ثبت تعاملات و مراودات آنها با سیستم قابل اجراست

تهرانی‌ها در مسیر شهر هوشمند

شرق: شهرهای هوشمند تجسم رویایی در آینده نیستند بلکه به لطف راهکارهای نوآورانه اینترنت اشیا بسیاری از آنها در حال حاضر فعال یا به‌سرعت در حال گسترش هستند. مدیران شهری در دوره مدیریت جدید شهرداری تهران از شبکه‌های مختلفی برای برقراری ارتباط و بهبود زیرساخت‌ها، بهره‌وری، راحتی و کیفیت زندگی ساکنان و بازدیدکنندگان استفاده کرده‌اند. شاید برایتان سوال باشد که چرا به شهر هوشمند نیاز داریم، پاسخی که می‌توانیم به شما بدهیم این است که شهرنشینی پدیده‌ای بدون پایان است. امروزه ۵۴درصد از مردم جهان در شهرهای مختلف زندگی می‌کنند که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۵۰ به ۶۶درصد برسد. درمجموع با رشد کلی جمعیت شهرنشینی در عرض سه دهه آینده ۲.۵ میلیارد نفر دیگر را به شهرها اضافه خواهد کرد. پایداری زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی از نکات بسیار ضروری برای هماهنگی با این گسترش سریع جمعیت و تأمین منابع مالی شهرهاست. اما نکته مهم در این وضعیت استفاده از اینترنت هوشمند است. اتصال بی‌سیم امن و فناوری IoT در حال تبدیل‌کردن عناصر سنتی زندگی شهری -مانند چراغ‌های خیابانی- به نسل بعدی پلتفرم‌های هوشمند روشنایی با قابلیت‌های گسترش‌یافته است. این تغییرات شامل ادغام انرژی خورشیدی و ارتباط با یک سیستم کنترل مرکزی مبتنی بر رایانش ابری است که به دستگاه‌های دیگر در اکوسیستم متصل می‌شود. این راهکارها به مراتب فراتر از نیازهای یک سیستم روشنایی ساده است. چراغ‌های هوشمند LED به مسافران در مورد مسائل مربوط به ترافیک، وضعیت آب‌وهوا و اتفاقاتی همچون آتش‌سوزی هشدار می‌دهند. همین چراغ‌های روشنایی معابر نیز می‌توانند فضای پارکینگ خالی و ایستگاه‌های شارژ وسایل نقلیه الکتریکی را از طریق یک برنامه تلفن همراه به شهروندان اعلام کنند. در این گزارش سراغ اقدامات شهرداری تهران در دوره مدیریت جدید رفته‌ایم تا مروری داشته باشیم بر برخی از تلاش‌ها و اقدامات شهرداری تهران برای هوشمندکردن تهران و زندگی شهروندان در یک شهر هوشمند.

تهران هوشمند و رونق کسب‌وکارهای نوآور

اگر اهل فناوری باشید و با دنیای پیچیده صفرویک‌ها آشنایی دارید احتمالا نام «API» را شنیده‌اید که مخفف Application Programming Interface است؛ به عبارتی رابط‌های نرم‌افزاری که مستقل از نوع پلتفرم پیاده‌سازی شده و به صورت فرابستر ارتباط بین نرم‌افزارهای مختلف را پیاده‌سازی می‌کنند و بسیاری از خدماتی که ما هر روز از اپلیکیشن‌ها و کسب‌وکارهای تحت وب دریافت می‌کنیم، محصول دسترسی آنها به همین «API»هاست که معمولا هم سازمان‌ها و نهادهای عمومی و دولتی خیلی دست گشاده‌ای در ارایه آن به بخش خصوصی ندارند. اما سازمان فاوای شهرداری تهران با هدف تسهیل دسترسی شرکت‌های نوآور و استارتاپ‌ها به داده‌ها و سرویس‌های شهرداری در دوره جدید مدیریت شهری سامانه «API» را به نشانی api.tehran.ir راه‌اندازی کرد.

ارایه خدمات الکترونیک به شهروندان در سال‌های متمادی موجب شکل‌گیری منابع و بانک‌های اطلاعاتی ارزشمندی شده است. سازمان فاوای شهرداری تهران در تلاش است تا در جهت هوشمندسازی شهر تهران با ارایه این منابع در قالب «API» به شرکت‌های نوآور و استارتاپ‌های بخش خصوصی و سایر ارگان‌های بخش دولتی، از ظرفیت توسعه‌دهندگان خارج از شهرداری استفاده کرده و ضمن کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت

خدمات ارایه‌شـده به شهروندان زمینه لازم را برای رونق‌بخشی به فضای کسب‌وکارهای حوزه خدمات شهری فراهم آورد.

در ایـن پرتـال «API»های عرضه‌شـده بر اسـاس موضوعات مختلف طبقه‌بندی شده و کاربر می‌تواند ضمن مشاهده توضیحات هر «API» درخواسـت خود را در خصوص دریافت سرویس ثبت کند. کارشناسـان سازمان فاوا بعد از بررسی درخواست‌های رسیده در حداقل زمان ممکن با درخواست‌کنندگان تماس حاصل کرده و ضمن طی مراحل اداری دسترسی‌های مورد نیاز را فراهم می‌کنند. طبق برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته در فازهای بعدی تمامی مراحل دریافت «API» از طریق پرتال و به صورت Self Service پیاده‌سازی خواهد شد. در حال حاضر اطلاعات مربوط به بیش از ۷۰ «API» در قالب موضوعات حمل‌ونقل و ترافیک، کیفیت هوا، خدمات شهری و سـاختمان و مسکن عرضه شده و طبق برنامه‌ریزی صورت‌گرفته به مرور سـایر منابـع و خدمات موجود به صـورت «API» در این پرتال بارگذاری خواهد شـد. تمامی افراد حقیقی و حقوقی اعم از شهروندان، اسـتارتاپ‌ها، شـرکت‌ها، نهادهای دولتی و... که برای تولید یک محصول اینترنتی یا موبایلی قصد استفاده از «API»های عرضه‌شده در پرتال را داشته باشند می‌توانند ضمن رعایت الزامات تعیین‌شده «API» مورد نظر خود را دریافت کنند.

«باهم» برای شهری مشارکت‌پذیر

حل مشـکلات کلانشـهری مثل تهـران بدون خـرد جمعی و کمک‌گرفتن از ایده‌ها و نظرات شهروندان غیر ممکن است. از سویی شیوه‌های سنتی دریافت ایده‌ها و پیشنهادات دیگر به کار نمی‌آید و باید برای این کار طرحی نو در انداخت. «باهم» با همین هدف شکل گرفته است. سامانه نوآوری و مشارکت شهروندی (باهم) به نشانی baham.tehran.ir با هدف ریشه‌یابی مشکلات به وسیله افراد خبره و دستیابی به راه‌حل‌های نوآورانه از طریق داده‌کاوی و تحلیل بهتر مسائل راه‌اندازی شده است. این سامانه که در موضوعات مختلفی مثل انرژی، گردشگری، آب و فاضلاب، زیباسازی، رویدادهای نوآور، پسـماند و... تقسیم‌بندی شده، سعی بر ایجاد فضای بحث و تبادل نظر در خصوص پیشنهادات یا مشـکلات مطرح‌شده، امکان طرح ایـده، راه‌حل و پیشـنهاد دارد. «باهم» درگاهی برای بیان مسـائل کلیدی شهر به وسیله شهروندان، ثبت طرح‌های مختلف در حوزه کسب‌وکار (اسـتارتاپ‌ها) و ایجاد فضای تعامل بین استارتاپ‌ها با شهرداری تهران است. از آنجا که مولفه‌های بسیاری برای استفاده در ارایه راه‌حل برای مسـائل سازمان‌ها در خرد جمعی وجود دارد، امروزه می‌توان از توان تفکر جمعی همه، به‌ویژه مشتریان سازمان‌ها به منظور نوآوری و ایجاد محصولات جدید کمک گرفت. این پلتفرم به منظور افزایش مشـارکت شهروندان و بهره‌گیری از جمع‌سپاری (Crowdsourcing) برای کمک به شهرداری تهران راه‌اندازی شده است. در این سـامانه تعامل اجتماعی پایدار و پیش‌بینی هوشمند در مورد فناوری‌های مورد نیاز در حل مسـائل اصلی شهر به عنوان رکن اساسـی طراحی در نظر گرفته شده است. این فرایند می‌تواند موجب انتقال ایده‌هـا، بینش و خرد جمعی به شـهرداری تهران شـود. با کمک این پلتفرم مدیران شـهری قادر بـه ایجاد ارتباط و همکاری با مشـتریان سرویس‌های شهروندی، کارکنان و سایر افراد نخبه و صاحب‌نظر برای تعریف و ارایه راه‌حل برای مسـائل شـهر خواهند شـد. در «باهم» ابتدا مشـکلات موجود در شـهر تهران با اسـتفاده از فرم‌های راهنمای طراحی‌شـده تبدیل به مسـأله‌ای یا مسأله‌هایی شـفاف و قابل اندازه‌گیری و ارزیابی خواهد شد. سپس این مسـائل در معرض نظر و رأی عمومی قـرار خواهد گرفت تا با تأیید کاربران و نخبگان و روشن‌ترشـدن حوزه مسأله و دقیق‌ترشدن حدود آن، امکان ارایه راه‌حل‌های شفاف و کم‌هزینه‌تر فراهم شود. در مرحلـه بعد برای رسـیدن به جواب کاربـردی، فرایندهای یک رویداد طراحی می‌شود تا مسـیر حرکت صاحبان راه‌حل به سمت جـواب به صورتی مطلوب طراحی و پیاده‌سـازی شـود، درنهایت صاحب مسأله بهترین راه‌حل‌ها را انتخاب و هزینه‌های اجرای آن را پرداخت کرده و حقوق مالکیت معنوی آن به نام صاحب مسأله و صاحب راه‌حل ثبت می‌شود.

مقامات شهری دوبی می‌گویند پس از اتمام برنامه‌های هوشمندسازی شهر نزدیک به ۹۰۰ میلیون درهم از هزینه کاغذبازی‌های اداری کاسته خواهد شد

نقشه‌های تحلیلی و داده‌های مکانی تهران در اختیار شهروندان

داده‌ها مهم‌ترین دارایی در جهان معاصر هسـتند. ما برای امور مختلف به داده‌های شـهری نیازمندیم؛ از انتخاب محل مناسـب برای زندگـی گرفته تا تحقیق بـرای آغاز یک کسـب‌وکار یا انجام پژوهشی علمی. سـامانه «داده‌نمای تهران» جایی است که در آن می‌توانیم به راحتی به نقشـه‌های تحلیلی شـهر تهران و لایه‌های داده‌های مکانی دسترسی داشته باشیم. سامانه «داده‌نمای تهران» درگاهی اسـت کـه داده‌های آماری و اطلاعات مربوط به شـهر را بـه صورت رایگان و بدون محدودیت خاصـی در اختیار مردم قرار می‌دهد و امتیاز شـاخص آن ارایه داده‌های باز و قابل بهره‌برداری برای عموم اسـت. به‌تازگی امکانـات و قابلیت‌های جدیدی نیز به این سامانه به نشـانی data.tehran.ir افزوده شده است. این پرتال ۱۸ دسـته‌بندی اطلاعاتـی در موضوعاتی مثل ارتباطـات، انرژی، آموزش، بهداشت و درمان، حمل‌ونقل، ساختمان و مسکن، صنعت و معدن، عمران و خدمات شـهری، مالـی و اقتصادی و... دارد که هر کـدام زیرمجموعه‌هایی متنـوع از داده‌های مربـوط به حوزه مشخص‌شده را شامل می‌شود. با انتخاب هر کدام از این موضوعات می‌توان به فهرسـت داده‌ها و لایه‌های اطلاعات مکانی مربوط به هر حوزه دسترسـی داشـت و به راحتی آنهـا را دانلود کرد. علاوه بر این اطلاعات تخصصی که مناسـب پژوهشگران، دانشگاهیان و کسب‌وکارهاست، اخیرا برخی نقشه‌های تحلیلی مرتبط با آمارنامه شـهر تهران که برای عموم نیز می‌تواند جذاب و کارآمد باشـد در دسته‌بندی‌های مشـخصی ارایه داده شده اسـت. در این سامانه دسترسـی به بیش از ۹۰۰ مجموعه اطلاعاتی به‌سادگی امکان‌پذیر شـده و بـا قابلیت جسـت‌وجوی موضوعی می‌تـوان از میان این حجم گسـترده از داده‌ها که به طور مداوم توسعه می‌یابد، نقشه‌ها و اطلاعـات را پیـدا کرد. مثلا با جسـت‌وجوی عبـارت «موقعیت مکانی» می‌توان به اطلاعات تخصصی و لایه‌های اطلاعات مکانی ایسـتگاه‌های بازیافت پسـماند، میادین میوه‌وتره‌بـار، پل‌های عابر پیاده، سرویس‌های بهداشتی، ایستگاه‌های مترو، خطوط اتوبوس و ده‌ها داده دیگر دسترسی داشت.

گفتنی اسـت راه‌اندازی این سامانه از ابتدای دوره اخیر مدیریت شهری و در جهت سیاست‌های شهرداری تهران در ارایه داده باز به عموم مردم صورت گرفته و چند اصل سـاده را رعایت کرده است؛ بازبودن داده بـه صورت پیش‌فرض، به‌هنگام و جامع‌بودن، امکان دسترسی و استفاده عمومی و رایگان‌بودن ازجمله این اصول است. ارایـه داده باز در این سـامانه با هدف افزایش مسـئولیت‌پذیری و پاسخگویی مسئولان و بدنه اجرایی به شهروندان، ارتقای شفافیت و اجرای قانون انتشـار و دسترسـی آزاد به اطلاعات صورت گرفته است.

رکاب‌زنی در پایتخت، دلنشین‌تر از همیشه

در روزگاری زندگی می‌کنیم که اپلیکیشن‌ها، سامانه‌ها و ابزارهای بی‌شمار دنیای ما را احاطه کرده‌اند. اما مشخصا زندگی ما تنها با استفاده صرف از این ابزارها نیست که رنگ‌وبوی هوشمندی می‌گیرد. با نگاهی گذرا به شهرهای هوشمند دنیا درمی‌یابیم که تغییر سبک و کیفیت زندگی شهروندان و برجسته‌شدن ابعاد انسانی و محیطی اساس و بنیان هوشمندسازی شهرهاست و به‌قاعده تهران هم در این مسیر مستثنا نیست و در چشم‌انداز ترسیم‌شده برای «تهران هوشمند» کیفیت زندگی روزافزون، رفت‌وآمد روان و زندگی سلامت و شاد هدف نهایی تمامی تلاش‌هاست. اپلیکیشن «دوچرخه» از سرویس‌های هوشمندی است که از سویی تعامل و همکاری بخش‌های مختلف شهرداری و بخش خصوصی را در پی داشته و از سوی دیگر گامی رو به جلو در توسعه مشارکت شهروندی و ارتقای کیفیت زندگی در پایتخت است و به‌ویژه سلامت شهروندان و هوای پاک را نشانه گرفته است. این اپلیکیشن می‌تواند ابزاری باشد برای تغییر رفتار و سبک زندگی شهروندان تا گرایش بیشتری به حمل‌ونقل پاک در ترددهای شهری داشته باشند.

اپلیکیشن «دوچرخه» یک ابزار است و توسعه دوچرخه‌سواری و فرهنگ آن مسلما تنها با این ابزار ممکن نیست؛ اما به عنوان قدم اول در این مسیر هم جذاب است و هم کاربردی. همچنین قابلیت‌ها و امکاناتی دارد که استفاده از آن را برای اقشار مختلف علاقه‌مند به دوچرخه‌سواری ساده کرده است؛ مثل انواع مسیریابی ترکیبی، امکان به اشتراک‌گذاری مسیرها و ارسال تصاویر در شبکه اجتماعی اپلیکیشن، مشاهده نزدیک‌ترین فروشگاه‌های دوچرخه، پارکینگ‌های مسقف دوچرخه، تعمیرگاه‌های دوچرخه و ایستگاه‌های دوچرخه اشتراکی و.... برگزاری کمپین‌های مختلف نیز از ویژگی‌های منحصربه‌فرد «دوچرخه» است. کمپین‌ها به جز شناخت مسیرها و ایجاد جذابیت و رقابت برای کاربران، به جمع‌آوری داده از طریق گزارش مشکلات به مدیران شهری نیز کمک می‌کند. اپلیکیشن «دوچرخه» نقطه شروعی برای نیازسنجی دوچرخه‌سواران تهرانی است و پیش‌بینی می‌شود در آینده توسعه یابد. اگر علاقه‌مند هستید درباره اپلیکیشن «دوچرخه» بیشتر بدانید به سایت اختصاصی آن به نشانی bike.tehran.ir هم سری بزنید.

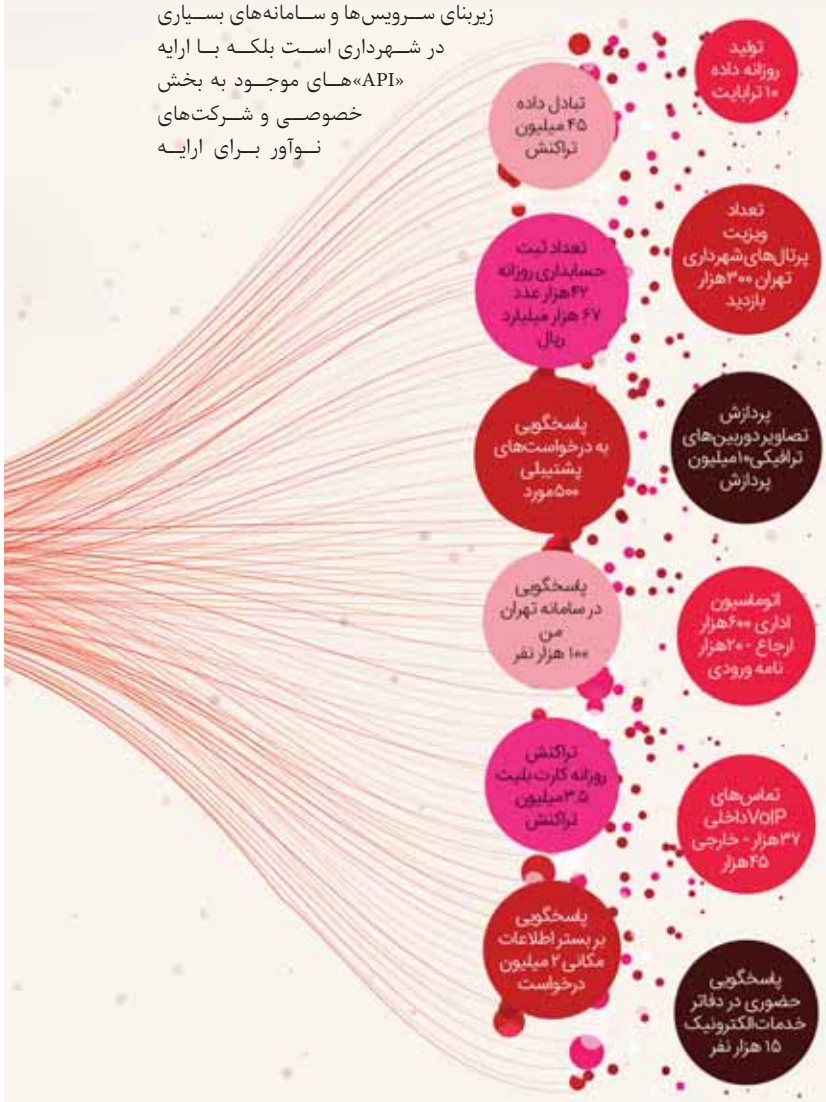
«نقشه تهران» و اپلیکیشن «رایا»

هر چه دنیای ما شهرنشینان پیچیده‌تر شود، نیاز ما به انواع راهنماها و مدل‌سازی‌ها هم بیشتر می‌شود. فقط کافی است به دور و بر خود نگاه کنید تا ببینید در طول روز چقدر به راهنماها وابسته‌اید: وقتی سوالی برایتان پیش بیاید، گوگل هست. وقتی وسیله جدیدی می‌خرید بروشور استفاده از آن هست. هنگامی که به رستوران می‌روید از منوی غذاها، در مقابل عابربانک از راهنمای سخنگو، برای نصب یک اپلیکیشن روی لپ‌تاپ یا تلفن همراه‌تان از راهنمای دیجیتال و مرحله به مرحله آن استفاده می‌کنید و وقتی که شبکه‌های اجتماعی را بالا و پایین می‌برید، هشتگ‌ها کلید رساندن شما به چیزهایی است که دوست‌شان دارید یا در جست‌وجویش هستید.

تهران هم با توجه به گستردگی، پیچیدگی و توسعه روزبه‌روزش توان گیج‌کردن ما را دارد. دل‌مان می‌خواهد برای درک تهران، خیابان‌ها و کوچه‌هایش، ترافیک و طرح‌های ویژه ترافیکی‌اش و خلاصه هر چه که به این شهر مربوط است از اتوبوس، تاکسی، مترو و بیمارستان‌ها تا مساجد، فرهنگسراها، سینماها و مسیرهای منتهی به هر کدام از اینها و بیش از اینها یک راهنمای هوشمند و دم دست داشته باشیم که یکی یکی یا ترکیب‌شده به ما بگوید: «چی کجاست و چطور به آن برسیم؟»

ایده تولید «نقشه تهران» بین سال‌های ۸۳ تا ۸۴ در شهرداری تهران مطرح شد.

این سامانه که برای نخستین‌بار از سوی شهرداری قصد ارایه سرویس‌های مکانی به شهروندان را داشت، در ابتدای کار مورد انتقاد بسیاری قرار گرفت و بسیاری تولید چنین سامانه‌ای را با وجود سرویس‌های قوی گوگل بیهوده می‌انگاشتند. اما تنها چند سال بعد، نقشه تهران (map.tehran.ir) به یکی از پربازدیدترین سامانه‌های شهرداری در پایتخت و فراتر از آن تبدیل شد. فارغ از تحریم‌ها و فیلترها که خیلی از سرویس‌های «گوگل مپ» را از دسترس ما خارج می‌کرد، شهرداری تهران هم به مثابه بسیاری از شهرداری‌های شهرهای پیشرفته دنیا، ارایه داده‌های مکانی و نقشه‌ای با لایه‌های اطلاعاتی کاربردی برای شهروندان را وظیفه خود دانست و در نتیجه نقشه‌ای تولید شد که نه تنها اساس و زیربنای سرویس‌ها و سامانه‌های بسیاری در شهرداری است بلکه با ارایه «API»های موجود به بخش خصوصی و شرکت‌های نوآور برای ارایه



خدمات شـهری نوین هم به کار آمده اسـت. پس از گذشت حدود ۱۰ سـال و در زمانی که اپلیکیشن‌های مسیریاب ایرانی هنوز در حد طرح و ایده بودند، تولید اپلیکیشـن نقشـه همراه تهران هم آغاز و با نام «رایا» ارایه شـد و با امکانات و خدماتی مثل انواع مسیریابی ترکیبـی، نمایش اماکن مورد نیاز با عنـوان «این دور و برا» و تعداد زیادی لایه‌های اطلاعاتی کاربران ویژه خود را دارد. مسـیر سـامانه «نقشـه تهران» فـرای فرازوفرودها نشـان‌دهنده اهمیت تولید و توسـعه سـرویس‌های بومی اسـت؛ حتی با اینکه سـرویس‌های خارجی قوی و پرکاربردی هم قبلا تولید شـده باشـند. شـاید قابل توجه‌ترین دلیل آن هم داده‌های منحصربه‌فردی باشـد که در این مورد به‌خصوص در اختیار شهرداری تهران است و مسیریاب‌هایی مانند گوگل و ویز به آن دسترسی ندارند.

ویژگی‌هـای دیگری همچـون ارایـه تصاویر پانوراما از معابر شـهر در بخشی به نام «شـهرنما»، «قصه‌های خیابان ولیعصر» و عکس‌های منحصربه‌فرد هوایی از دیگر عواملی اسـت که ممکن است توجه شما را به این سامانه نقشه و اَپ آن جلب کند. خلاصه که اگر به این موضوع علاقه‌مند شدید و می‌خواهید سری به سایت نقشـه تهران بزنید به نشانی map.tehran.ir بروید، از همان‌جا هم می‌توانید اپلیکیشن «رایا» را دانلود کنید.

شفافیت و هوشمندی در شهر

شفافیت در ارایه آمار و اطلاعات از ویژگی‌های کلیدی شهرهای هوشمند است، در این زمینه سامانه شفافیت با هدف شفاف‌سازی اقدامات و قراردادهای شـهرداری تهران راه‌اندازی شده و اطلاعات و داده‌های انواع قراردادها و فعالیت‌های شـهرداری را به شیوه‌ای آزاد در اختیـار شـهروندان قرار می‌دهـد. در آغاز این سـامانه با انتشـار قراردادهای کلان شهرداری تهران شـروع به کار کرد و در ادامه فهرسـت اسـامی دریافت‌کنندگان طرح ترافیک خبرنگاری، لایحه‌های پیشنهادی بودجه، بودجه‌های مصوب، اطلاعات مدیران و کارکنان شـهرداری تهران، گزارش عملکرد مالی شهرداری تهران و نمایش اطلاعات شهرسـازی شـامل اطلاعات پروانه‌های صادره در باغات و پروانه‌های دارای تغییر کاربرد به آن افزوده شده است. علاوه بر اینها اطلاعات شرکت‌ها و سازمان‌ها، پژوهش‌ها، مطالعات و کتاب‌های شـهرداری تهـران، اطلاعات روزبازارها و کیوسـک‌ها، اطلاعـات پیام‌هـای ثبت‌شـده در سـامانه‌های ۱۳۷ و ۱۸۸۸ و گزارشات مالی شهرداری در این سامانه قابل مشاهده است. اکنون با مراجعه به سامانه شـفافیت شهرداری تهران به آدرس shafaf.tehran.ir می‌توان به اطلاعاتی دسـت یافت که شـاید در گذشته کسـی تصور دسترسـی به این اطلاعات را نداشت. همین اقدامات باعث شـده تا شهرداری تهران در میان ۶۲۲ دستگاه رتبه سوم و در میان دسـتگاه‌های غیردولتی رتبه نخست سازمان‌های شفاف را به دست آورد؛ سازمان‌هایی که در زمینه میزان رضایتمندی شهروندان از نحوه انتشار اطلاعات دستگاه‌ها و شفافیت ارزیابی شده‌اند.

فعالیت‌های سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران در طول یک شبانه‌روز

«شهرپی» از تاکسی تا میادین میوه‌وتره‌بار

از روزگار همیان‌های سـکه زمان زیادی طی شد تا پول کاغذی و اسـکناس به وجود آید و تعاملات مالی و جابه‌جایی پول را ساده‌تر کند؛ اما پول الکترونیک و شیوه‌های الکترونیک پرداخت خیلی زود جای خود را در میان مردم باز کرد.

حالا دیگر حتی سـنتی‌ترین افراد نیز پرداخـت الکترونیک را به عنوان شـیوه‌ای سریع و امن برای معاملات خرد و کلان پذیرفته‌اند. همه ما در زندگی روزمره‌مان در شهر نیازمند پرداخت‌هایی هستیم؛ از پرداخت کرایه تاکسی گرفته تا خرید بلیت مترو و موزه و.... ایجاد زیرساختی واحد برای این پرداخت‌ها هم می‌تواند به فعالان حوزه فین‌تک کمک کند و هم به زندگی شهری سرعت و سهولت ببخشد.

شهردار تهران به‌تازگی از سامانه «شهرپی» رونمایی کرده است که -به عنوان پلتفرمی زیرساختی برای استفاده همه کیف‌پول‌های شهروندی- خدمات پرداخت شهری را یکپارچه می‌کند و شهروندان از این پس با هر اپلیکیشـن پرداختی می‌توانند از آن استفاده کنند. «سامانه یکپارچه خدمات پرداخت شهری» یا «شهرپی» که از آن به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های تهران هوشـمند یاد شده، پلتفرم خدمات پرداخت خرد شـهری با اسـتفاده از تلفـن همراه و بارکد دوبعدی یکپارچه است.

این سـامانه بدیـن ترتیب و با توجه به شـرایط حاکم بر جامعه ناشـی از شـیوع کرونا، تبادل پول فیزیکی را حذف می‌کند. شهرپی علاوه بر حذف پول نقد، سـبب تسهیل در عملیات پرداخت و حفظ کرامـت رانندگان و مسـافران خواهد شـد. این پروژه با مشـارکت جمع بزرگی از شـرکت‌های پرداخت و کیف‌پول‌های شـهری ارایه و با همکاری تاکسـیرانی برای نخسـتین‌بار در تاکسی‌های شهری اجرایی شده است. با این شیوه شهروندان می‌توانند با هر یک از این اپلیکیشن‌های موجود برای پرداخت، کرایه تاکسی خود را پرداخت کـرده و محدود به یک خدمت‌دهنده خاص نشـوند یـا مجبور به نصب اپلیکیشن‌های متفاوت روی گوشی‌های خود نباشند.

از مهم‌تریـن اهداف راه‌انـدازی این سـامانه یکپارچه می‌توان بـه حذف پول نقد و رفع مشـکلات ناشـی از آن و همچنین ایجاد شفاف‌سازی در سازمان‌ها و نهادهای زیرمجموعه شهرداری تهران اشاره کرد. در آینده از شهرپی برای سایر پرداخت‌های شهری مانند پرداخت در میادین تره‌بار، عوارض مستمر سالیانه املاک با استفاده از بارکد واحد املاک و فروشگاه‌های شهروند استفاده خواهد شد.

بانک‌های اطلاعاتی گامی به سوی هوشمندشدن شهر

فرناز میری
خبرنگار

بانـک اطلاعاتی با تجمیـع اطلاعات، تجربـه و توانمندی‌های گذشـته و حـال در یـک عرصـه و زیرشـاخه‌های آن بـه یکی از ضرورت‌های دنیای امروز بدل شـده اسـت. در عصـر اطلاعات و ارتباطـات خـلأ اطلاعاتی مانع از اسـتفاده صحیـح از امکانات و برنامه‌ریزی‌های لازم می‌شـود. در همین زمینه بانک‌های اطلاعاتی شهری علاوه بر دسترس‌پذیرکردن اطلاعات با واردکردن این داده‌ها بـه زندگی روزمره و امکان اسـتفاده از آن برای عموم شـهروندان به ارتقای سـطح کیفـی زندگی آنها کمک می‌کننـد. به بیان دیگر بانک‌های اطلاعاتی شـهری را می‌توان سـکوی پرتاب شـهرها به سوی شهر هوشمندشدن دانست.

بانک اطلاعاتی چیست؟

بانک اطلاعاتی مجموعه‌ای از داده‌های سازماندهی‌شده در یک زمینه مشـخص در پایگاهی برای ذخیره‌سـازی، کنترل و استخراج آنهاسـت. ایـن داده‌ها امـکان دسترسـی آسـان‌تر، مدیریت و به روزرسانی آنها را برای ما فراهم می‌کند.

بانک‌های اطلاعاتی به ما کمک می‌کنند نیازهای یک حوزه را به خوبی بشناسـیم، از امکانات آن حوزه استفاده کنیم، در تحقیق‌ها و پژوهش‌ها داده‌ها و اطلاعات موجود را به کار بگیریم. همچنین در تصمیم‌گیری‌ها و سیاستگذاری‌ها به کمک دست‌اندرکاران می‌آیند.

امروزه شـرکت‌ها، سـازمان‌ها یا نهادهای مختلف برای ذخیره، ارزیابی، مدیریت و برنامه‌ریزی درباره فعالیت‌هایشان داده‌های خود را استخراج و در سیسـتمی به نام بانک اطلاعاتی ذخیره می‌کنند. سیسـتمی که یک گنجینه باارزش در هر نهادی اسـت. با استفاده درست از این اطلاعات از یک سو امکان انجام پژوهش‌های مختلف در زمینه‌های متفاوت با اطلاعات، آمار «Databas»های استخراج و ذخیره‌شده فراهم می‌شود و از سوی دیگر این اطلاعات می‌تواند به عنوان مرجعی برای کاربران یا شـهروندان به حساب آید یا در تهیه نقشـه راه برای مدیریت و برنامه‌ریزی‌های آتی در حوزه‌های مرتبط یا میان‌رشته‌ای به کار گرفته شود.

دنیـای فناوری و اطلاعـات و ارتباطات امکان‌هـای مختلفی را در اختیار سـازمان‌ها یا نهادها می‌گذارد تا متناسـب با اطلاعات و فعالیت‌شـان بانک‌هـای اطلاعاتی مـورد نیاز خـود را تهیه کنند. حوزه شـهری و سازمان شـهرداری نیز از این قاعده مستثنا نیست. بانک اطلاعات شـهری مانند بانک اطلاعات مشاغل شهری، بانک اطلاعات شـماره تلفن‌های شهری، بانک اطلاعات خدمات شهری، بانـک اطلاعاتـی فضاهای مناسب‌سازی‌شـده برای افـراد دارای نیازهـای ویژه یا بانک اطلاعاتی شناسـنامه درختـان از این جمله هستند.

بانـک اطلاعاتی بایـد کارآمـد و قابل اسـتناد باشـد؛ قابلیت جسـت‌وجو در اطلاعات، امکان استفاده چندین نفر از اطلاعات به صورت همزمان، امکان بارگذاری بر روی اینترنت و اسـتفاده از آن در هـر زمان و هر مکانی، انعطاف‌پذیـری در نمایش داده‌ها و... از ویژگی‌های بانک اطلاعاتی است.

تهران؛ کلانشهری نیازمند بانک اطلاعاتی

تهران تنها یک شهر بزرگ یا پایتخت ایران یا یک کلانشهر نیست؛ این شهر مدت‌هاست با ابرشهرشـدن فاصله‌ای ندارد. گستردگی و وسـعت این شـهر چالش‌های پیش روی آن را نیز همانند خودش بسط داده اسـت؛ از تأمین زیرساخت‌های لازم تأسیساتی، خدماتی، فرهنگی و اجتماعی تا گردآوری و طبقه‌بندی آمار و اطلاعات.

اقدامی که در راسـتای تبدیل شهر به شـهرهای هوشمند نیز از گام‌های اساسی و اصلی است. هر چه اطلاعات و آمارهای شهری بهتر و بیشـتر استخراج، ارزیابی و گردآوری شـوند، بهتر و دقیق‌تر می‌توانند به شـناخت ما از محیط شـهری، چالش‌ها، نیازها، باید و نبایدها و... پاسخ دهند.

شـناخت بیشتر نیز منجر به تأمین نقشه راه برای توسعه و تأمین زیرسـاخت‌ها در آینده می‌شـود. آینده‌ای که چندان دور نیسـت و در گذر سریع ایام با پیشـرفت روزافزون فناوری و اطلاعات فرصت چندانی برای رفع نواقص و فراهم‌کردن بستر مناسب برای رسیدن به شهر هوشمند نداریم.

مناسب‌سازی یعنی آماده‌کردن محیط‌های شهری و فیزیکی برای استفاده تمامی گروه‌های جامعه ازجمله افراد دارای نیازهای ویژه شامل نابینایان، ناشنوایان، معلولان جسمی-حرکتی، سالمندان، بیماران، زنان باردار، کودکان و غیره تا این افراد نیز بتوانند به صورت برابر از امکانات و خدمات یک محیط شهری بهره‌مند شوند

سهم برابر از خدمات شهری!

یک شهر، کلانشـهر یا ابرشهر تنها با گستردگی فضاها و خدمات عمومی شـهری به شـهر هوشمند تبدیل نمی‌شـود بلکه باید این خدمات و مکان‌های عمومی برای تمامی افراد در گروه‌های سـنی و جنسی مختلف با شرایط متفاوت قابل استفاده باشند؛ برای مثال یک زن باردار، یک سالمند، فردی که به طور موقت دچار شکستگی پا یا دیگر مشـکلات پزشکی می‌شود یا یک فرد دارای نیازهای ویژه، کودکان و همه و همه باید بتوانند به یک نسبت از خدمات عمومی

و محیط شهری بهره ببرند.

سهم افراد در استفاده از پارک‌ها و بوستان‌ها، فروشگاه‌ها، میادین میوه‌وتره‌بار، پیاده‌رو، وسایل حمل‌ونقل عمومی، فرهنگسراها و سراهای محله، سرویس‌های بهداشتی حتی خطوط عابرپیاده و چراغ‌های راهنمایی و رانندگی یکسان است. همه افراد فارغ از تفاوت‌های جسمی، جنسیتی، فرهنگی و اجتماعی یا روانی باید بتوانند به یک اندازه از چنین خدماتی استفاده کنند و از فرصتی برابر برای دسترسی به اطلاعات، امکانات و دریافت خدمات بهره‌مند باشند.

دسترس‌پذیرکردن شهر!

در کلانشهر تهران نمی‌توان منکر این مسأله شد که با حق استفاده برابر از خدمات و محیط شهری فاصله بسیار زیادی داریم. هر چند جسته‌وگریخته طی این سال‌ها اقداماتی انجام گرفته است؛ اما برای شهری که بیش از ۱۰درصد جمعیت آن تنها شامل سالمندان می‌شود با در نظر گرفتن دیگر گروه‌های جامعه مانند بیماران یا افراد دارای نیازهای ویژه ضرورت کم‌کردن فاصله و دسترس‌پذیرکردن شهر و اطلاع‌رسانی در مورد آن بیش از پیش احساس می‌شود.

«طبق آمار به دست‌آمده از آخرین سرشماری نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵ میانگین جمعیت سالمندان کشور ۶.۱درصد و برای تهران ۷.۹درصد است؛ به عبارت دیگر تهران با یک میلیون و ۱۰۰ هزار سالمند بالای ۶۵ سال در جدول پیرترین‌های کشور در رتبه بالایی قرار دارد.»

همچنین در این سرشماری متأسفانه آمار افراد دارای معلولیت مشخص نشده است. «اما طبق اعلام سازمان جهانی بهداشت ۱۰ تا ۱۵درصد جمعیت جوامع را معلولان تشکیل می‌دهند و با توجه به اطلاعات افراد دارای معلولیت شهر تهران که در سازمان بهزیستی پرونده دارند، ۱۰۶ هزار و ۸۷۶ نفر است.

همچنین بیش از یک‌ونیم میلیون کودک در شهر تهران زندگی می‌کنند.» این آمار تا حدودی نشان می‌دهد دسترس‌پذیرکردن کلانشهر تهران برای همه افراد تا چه اندازه ضروری است.

حضور موثر تمامی افراد در جامعه با مناسب‌سازی فضاهای شهری

مناسب‌سازی یعنی آماده‌کردن محیط‌های شهری و فیزیکی برای استفاده تمامی گروه‌های جامعه ازجمله افراد دارای نیازهای ویژه شامل نابینایان، ناشنوایان، معلولان جسمی-حرکتی، سالمندان، بیماران، زنان باردار، کودکان و غیره تا این افراد نیز بتوانند به صورت برابر از امکانات و خدمات یک محیط شهری بهره‌مند شوند.

مسأله‌ای که نه تنها یک نیاز برای این افراد بلکه بخشی از حقوق شهروندی آنهاست و طبق قانون نیز بر آن تأکید شده است. مناسب‌سازی محیط شهری به حضور راحت‌تر و بیشتر تمامی افراد در جامعه و در نتیجه حضور موثر آنها منجر می‌شود؛ به عبارت دیگر این افراد در صورت مناسب‌سازی محیط شهری می‌توانند به طور مستقل در جامعه حضور پیدا کنند و نه تنها امور و کارهای مربوط به خودشان را انجام دهند بلکه به عنوان یک شهروند با بکارگیری توانایی‌های دیگرشان به جامعه و پیشبرد آن کمک کنند. پیاده‌روها، درِ ورودی بانک‌ها، بوستان‌ها و پارک‌ها، سینماها، فروشگاه‌ها، درمانگاه‌ها، ایستگاه‌ها و پایانه‌های حمل‌ونقل، وسایل نقلیه عمومی، حتی ورودی منازل مسکونی ازجمله مکان‌هایی هستند که باید مناسب‌سازی شوند تا برای افراد با نیازهای ویژه نیز قابل استفاده باشند.

تهران تنها یک شهر بزرگ یا پایتخت ایران یا یک کلانشهر نیست؛ این شهر مدت‌هاست با ابرشهرشدن فاصله‌ای ندارد. گستردگی و وسعت این شهر چالش‌های پیش روی آن را نیز همانند خودش بسط داده است؛ از تأمین زیرساخت‌های لازم تأسیساتی، خدماتی، فرهنگی و اجتماعی تا گردآوری و طبقه‌بندی آمار و اطلاعات

توانمندسازی افراد با آگاهی از امکانات!

در این زمینه تنها بحث دسترس‌پذیرکردن شهر با مناسب‌سازی فضاها و خدمات عمومی شهری مطرح نیست؛ بلکه آگاهی و دسترسی به این اطلاعات و خدمات نیز اهمیت بسزایی دارد و به توانمندسازی افراد کمک می‌کند.

به بیان دیگر دسترس‌پذیرکردن شهر برای تمامی گروه‌های جامعه تنها با مناسب‌سازی صورت نمی‌گیرد. یکی دیگر از گام‌های اساسی در این زمینه اطلاع‌رسانی است؛ دسترسی به اطلاعات نیز بخشی از توانمندسازی افراد است. این کار برای گروه‌های دارای نیازهای ویژه ضرورت بیشتری دارد؛ چراکه هر قدر مناسب‌سازی در شهر صورت بگیرد مادامی که درباره آن اطلاع‌رسانی نشود و اطلاعات مکان‌های مناسب‌سازی‌شده و امکانات آنها در اختیار این افراد قرار نگیرد، در عمل بی‌استفاده است. از یک سو باید توجه داشته باشیم که حق دسترسی آزاد و راحت به اطلاعات یک حق عمومی است. از سوی دیگر اگر چشم‌انداز ما در آینده تبدیل کلانشهر تهران به یک شهر هوشمند باشد، تحقق این هدف در گرو تهیه و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی است.

به عبارت دیگر شهر هوشمند که یکی از مفاهیم نو در شهرسازی است با صرف استفاده از ابزار و اطلاعات الکترونیکی، ارتباطی و رایانه‌ای امکان‌پذیر نیست. این اطلاعات و ابزارهای ارتباطی و الکترونیکی باید در زمینه ارتقای سطح کیفی زندگی شهروندان به کار گرفته شوند.

در راستای این هدف راه‌اندازی بانک‌های اطلاعاتی از خدمات و مکان‌های شهری یک ضرورت است. این ضرورت و امکان اگر در بحث مناسب‌سازی به کار گرفته شود، می‌تواند با استخراج اطلاعات و شاخص‌های مناسب‌سازی‌شده مکان‌های شهری به ایجاد یک بانک اطلاعاتی برای افراد دارای نیازهای ویژه کمک کند تا این افراد با دسترسی به اطلاعات راحت‌تر و هدف‌مندتر بتوانند در سطح شهر رفت‌وآمد کنند.

از دسترس‌پذیری تا شفافیت تا نظارت

بحث شفافیت در سازمان‌ها و ارگان‌ها ازجمله شهرداری از مباحث جدی و مهم است. امروزه بسیاری از سازمان‌ها با ایجاد و راه‌اندازی سامانه‌ی شفافیت سعی می‌کنند اطلاعات درون‌سازمانی خود را با سایر شهروندان به اشتراک بگذارند تا هم مانع فساد در یک مجموعه شود و هم به پررنگ‌ترکردن نقش نظارتی شهروندان کمک کند. سازمان شهرداری نیز به طور مستقیم با عموم مردم به عنوان شهروند و حق شهروندی آنها سروکار دارد. بر همین اساس تقویت و توسعه نظارت شهروندی با ایجاد سامانه شفافیت و انتشار اطلاعاتی چون اطلاعات قراردادهای کلان شهرداری، اطلاعات مدیران و کارکنان، اطلاعات پرونده‌های صدور پروانه تخریب و نوسازی، گزارش کامل پژوهش‌های شهرداری و غیره از یک سو و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی از سوی دیگر امکان‌پذیر است. به عبارت دیگر بانک‌های اطلاعاتی می‌توانند به عنوان یک ابزار نظارتی از سوی شهروندان بر عملکرد شهرداری و مدیریت شهرداری به کار گرفته شوند.

درنهایت به یاد داشته باشیم برای رسیدن به طرح شهر هوشمند، ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، مدیریت بر پایه داده‌ها و اطلاعات، مشارکت عمومی، شفافیت و نظارت شهروندان در امور شهری جزو اصول اساسی این حوزه است.

اکوسیستم خدمات برخط ت

امکانات ویژه

- ارائه خدمات نقشه‌محور برروی بسترایا
- ارائه امکانات ویژه به افراد توان‌خواه و اقشار خاص
- شخصی‌سازی خدمات

کسب و کار

گرد

کیوسک

دفاترخدمات الکترونیک

مرکزتماس تلفنی

قابلیت احراز هوی

درگاه اتصال و تبادل

خدمات

خدمات خودرو

- معاینه فنی خودرو
- طرح ترافیک
- پارک حاشیه‌ای
- جرایم رانندگی
- باربرگ

خدمات

- بهشت زهرا
- کارت بلیت
- QR تاکسی
- شهرآماده
- تفکیک پسماند ارزشمند

پروفایل شهروندی

حقیقی

حقوقی

اتباع خارجی

کیف پول

پرد

مشارکت شهروندی

گزارش مشکلات

۱۳۷

۱۸۸۸

نوآوری و هم آفرینی

باهم

محله‌محوری

داده‌نما

تهران API

آموزش

تهرا

شهروندی شهرداری تهران

حوزه‌های خدماتی

- حمل‌ونقل و ترافیک
- فنی و عمرانی
- معماری و شهرسازی
- فرهنگی و اجتماعی
- خدمات شهری و محیط زیست

شهروند

شگر

USSD

اپلیکیشن

وب‌سایت

ت یکپارچه (SSO)

داده (API Gateway)

هوشمند

شهروندی

- خدمات سفرشهری
- ملاقات مردمی
- آتش‌نشانی
- میوه و تره‌بار
- کیفیت هوا
- تهران بلیت

خدمات ملک

- قبوض خدماتی
- صدور پروانه
- پرداخت عوارض
- کارتابل مهندسین
- کمیسیون ماده صد
- شهرسازی

مدیریت ارتباط با شهروندان

متن‌کاوی

تبدیل متن به گفتار

سوالات متداول

تیکتینگ

اخت

برداشت مستقیم

باشگاه شهروندی

مصرف امتیاز

کسب امتیاز

اپلیکیشن دوچرخه

تهران بلیت

کارت بلیت الکترونیک

پرداخت عوارض شهرداری

و ...

شهروندی

ن من

همه چیز در این اپلیکیشن آسان و سریع پیش می‌رود

به «تهران من» خوش آمدید

فرناز فیضی
خبرنگار

تهران شما چه شکلی است؟ تهران من با تهران تو، با تهران او چه فرقی دارد؟ راستش را بخواهید وقتی صفت تعلق به هر پدیده‌ای بچسبد آن قدر شخصی می‌شود که می‌توان برایش به تعداد آدم‌های روی کره زمین تصورات متفاوتی دید؛ اما یک جایی هست که این قانون در آن مصداق ندارد، وقتی داریم درباره «تهران من» صحبت می‌کنیم. تنها با «تهران من» است که ابرشهری مانند تهران در دست‌های ما به موجودی اهلی و قابل دسترس تبدیل می‌شود و بزرگی و پیچیدگی‌اش رنگ می‌بازد. حالا انگار که پایتخت و ابعاد مختلفش یکجا در دسترس ماست. نقشه‌اش با یک اشاره و بلیت‌های حمل‌ونقلی‌اش به سادگی آب‌خوردن روی صفحه موبایل‌مان قرار می‌گیرد و در شرایط خاصی مثل همین دوره کرونایی، همه فروشگاه‌ها و خدمات آنلاین پایتخت را -که دارد روز به روز پیچیده و گسترده‌تر می‌شود- به یکباره در اختیارمان گذاشته است. وقتی کیف‌پول شهروندی داشته باشیم انگار دیگر باید حساب‌وکتاب دست‌مان باشد. بدانیم با این شهری که داریم روز و شب‌مان را در آن می‌گذرانیم و از گستردگی و امکاناتش بهره می‌بریم چند چندیم؟ کجاهاست که می‌توانیم نقش یک شهروند وظیفه‌شناس را ایفا کنیم و مثلا با پرداخت عوارض در چرخه توسعه خدمات شهرمان شریک باشیم و کجاها می‌توانیم از سرویس‌های آنلاینی که ما را از شر ایستادن در صف‌های طولانی، خروج غیرضروری از منزل و گیرکردن در ترافیک راحت می‌کند، به سادگی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن بهره ببریم؟

«تهران من» از کجا آمده و به کجا می‌رود؟

مدتی پس از راه‌اندازی سامانه «تهران من» به نشانی my.tehran.ir نسخه اولیه‌ای از اپلیکیشن آن هم روانه بازار شد. اما طولی نکشید که «سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران» به عنوان طراح، سازنده و پشتیبان این اپلیکیشن، تصمیم گرفت که نسخه جدید و دگرگون‌شده‌ای از آن را ارایه کند؛ نسخه‌ای با شکل و شمایلی کاربرپسندتر، ساده‌تر و متناسب با نرم‌افزاری در این حد و اندازه و قابل استفاده برای انواع کاربران با هر سطحی از سواد و توانایی کار با موبایل و نرم‌افزارهای فارسی. ویژگی مهم و رو به توسعه این اپلیکیشن ارایه خدمات مختلف و گاه خیلی متفاوت از یکدیگر، آن هم به صورت یکجا و همزمان است؛ به عنوان مثال وقتی که برنامه را روی تلفن همراه‌مان فعال کنیم هم به انواع پرداخت‌های شهری و خدماتی مثل پرداخت انواع قبوض و عوارض دسترسی داریم و هم می‌توانیم مستقیما در سامانه مدیریت شهری یعنی همان ۱۳۷ پیامی را ثبت و پیگیری کنیم. گویا تاکید و توجه به اطلاع‌رسانی و افزایش آگاهی شهروندان زیربنای کلی راه‌اندازی این اَپ بوده است. شاید چندان برایمان آشکار نباشد اما در استفاده از این نرم‌افزار موبایلی قبل از اقدام به هر کاری، اول از آن آگاه می‌شویم و قابلیت استعلام هر چیزی را داریم؛ اطلاع از میزان عوارض و قبوض از یک طرف و قیمت میوه و شیر و گوشتِ تره‌بارهای دور و بر محله‌مان هم از طرف دیگر، فهرست ترددها، میزان بدهی‌ها، سوابق پارک حاشیه‌ای و سوابق پرداخت خلافی خودرو. کیف‌پول یا حساب شهروندی هم که در سامانه یا اپلیکیشن «تهران من» ساخته‌ایم، علاوه بر حساب‌وکتاب و رزرو طرح ترافیک، در موارد دیگری مثل پارک حاشیه‌ای نیز به درد می‌خورد و گویا قرار است بعدها بیشتر هم به کارمان بیاید و بتوانیم بدون پرداخت آنی از خدمات شهری متنوع‌تری استفاده کنیم تا بعدتر و در صورت لزوم از حساب شهروندی‌مان کسر شود. وجود یک اپلیکیشن جامع و ساده می‌تواند در برخی موارد در جلوگیری از سردرگمی شهروندان در مواجهه با خدمات آنلاین یا پرداخت‌های درون‌برنامه یا در پاسخ‌دادن به سوالاتی که در ذهن‌شان ایجاد می‌شود هم به کار بیاید. نصب اپلیکیشن‌های مختلف روی یک گوشی و استفاده از انواع سامانه‌ها و نرم‌افزارهای متعدد و جداگانه برای بهره‌گیری از خدمات شهری و پرداخت‌های مرتبط با آنها همان چیزی است که سردرگمی و احتمالا در طولانی‌مدت نارضایتی ایجاد می‌کند. شاید داستان دیگری که پشت طراحی و تولید این نرم‌افزار قرار دارد و همین طور چشم‌انداز آینده آن برای ارایه سرویس‌های بیشتر از درگاهی واحد هم از همین جا آمده باشد. به دلیل همین پیش‌بینی‌هاست که «تهران من» با وجود سن و سال کمترش نسبت به بسیاری اپلیکیشن‌های خدماتی و پرداختی دیگر حالا بیش از سه میلیون کاربر دارد که هر روز بر تعداد آنها افزوده می‌شود.

> **وقتی که برنامه را روی تلفن همراه‌مان فعال کنیم هم به انواع پرداخت‌های شهری و خدماتی مثل پرداخت انواع قبوض و عوارض دسترسی داریم و هم می‌توانیم مستقیما در سامانه مدیریت شهری یعنی همان ۱۳۷ پیامی را ثبت و پیگیری کنیم**

«تهران من» چگونه زندگی را برای ما آسان می‌کند؟

در این مگااپلیکیشن سرویس‌های حیاتی برای زندگی آسان‌تر ما ارایه شده که در ادامه با آنها آشنا می‌شویم.

کیف‌پول شهروندی

در قسمت کیف‌پول شهروندی می‌توانیم اعتبار حساب شهروندی خود را افزایش دهیم و گزارش تراکنش‌ها را دریافت کنیم؛ یعنی همان طور که پیش‌تر اشاره شد، بدانیم چه زمانی و چقدر از حساب‌مان کسر شده و چرا. همچنین اگر کیف‌پول‌مان را بیشتر از حدی که در نظر داشتیم شارژ کردیم و مثلا یک صفر اضافه‌تر زدیم هم می‌توانیم برای بازگرداندن آن از قسمت «استرداد وجه» پیگیری

کنیم.

خودرو و طرح ترافیک

این قسمت نیازی به توضیح چندانی ندارد و احتمالا هر کسی که در این شهر خودرو داشته باشد تا حالا یا در سامانه «تهران من» حساب کاربری دارد یا اپلیکیشن آن را روی موبایل خود نصب کرده است. در این قسمت تمامی امور مرتبط با طرح ترافیک و خودرو مثل رزرو طرح، استعلام فهرست ترددها، سوابق پارک حاشیه‌ای، ثبت زمان و محل پارک خودرو، خلافی خودرو، خلافی موتور، عوارض سالیانه و سوابق پرداخت خلافی در دسترس است.

بلیت درون‌شهری

از اینجا می‌توانیم بدون رفتن به باجه‌های فروش بلیت مترو یک یا چند بلیت تک‌سفره را پس از کسر قیمت آن از کیف‌پول شهروندی‌مان به صورت بارکد دوبعدی روی صفحه موبایل خود داشته باشیم و کارت‌بلیت‌ها را هم به سادگی شارژ کنیم.

قبوض

در قسمت پرداخت قبوض هم امکان پرداخت تمامی قبض‌های خدماتی مثل قبض برق، آب، گاز و تلفن همراه و ثابت فراهم شده و سوابق پرداخت‌های پیشین ما هم قابل مشاهده است.

۱۳۷

۱۳۷ سال‌هاست که آشنای شهروندان تهرانی است و هر زمان پیگیر رفع مشکلی بودند با این شماره تماس گرفته‌اند. اما در این اپلیکیشن نیازی به تماس‌گرفتن نیست و می‌توانیم درخواست‌های خودمان را با انتخاب موضوع، ثبت موقعیت مکانی و حتی ارسال عکس‌های مربوط به آن ثبت و پیگیری کنیم. جالب است که بدانیم پس از فراگیری ویروس کرونا این موضوع هم به جمع موضوعات قدیمی مورد درخواست اضافه شده و اگر خواستیم داوطلب کمکی در این زمینه به شهرمان باشیم، یکی از راه‌های آن ثبت پیام در این اپلیکیشن است. درخواست برای ضدعفونی معابر و گزارش رعایت‌نکردن نکات بهداشتی از سوی پرسنل شهرداری هم از دیگر قسمت‌های آن است.

وجود یک اپلیکیشن جامع و ساده می‌تواند در برخی موارد در جلوگیری از سردرگمی شهروندان در مواجهه با خدمات آنلاین یا پرداخت‌های درون‌برنامه یا در پاسخ‌دادن به سوالاتی که در ذهن‌شان ایجاد می‌شود هم به کار بیاید

عوارض شهرداری

خدمات مرتبط با پرداخت عوارض شهرداری تهران هم در این قسمت قرار دارد. عوارض نوسازی و عمران، بهای خدمات مدیریت پسماند مسکونی، کسب و پیشه و بهای خدمات مدیریت پسماند غیرمسکونی ازجمله این موارد است. گر چه پرداخت این عوارض سال‌هاست که به صورت الکترونیک از طریق سایت شهرداری تهران امکانپذیر شده اما از آنجا که قرار است تمامی امور مربوط به شهرداری و خدمات شهروندی در این اپلیکیشن یکجا ارایه شود، از این طریق هم به سادگی قابل پرداخت شده است.

میادین میوه‌وتره‌بار

این سرویس به‌تازگی روی اپلیکیشن «تهران من» قرار گرفته و علاوه بر اینکه می‌توانیم میادین تره‌بار اطراف‌مان را روی نقشه ببینیم، در قسمتی با عنوان «نرخ‌نامه» به فهرست بلندبالایی از قیمت روزانه همه چیز و به قول معروف از شیر مرغ تا جان آدمیزاد دسترسی داریم.

درباره کرونا

با انتخاب این قسمت می‌توانیم وارد صفحه آخرین اخبار و اطلاعیه‌های مرتبط با ویروس کرونا در سایت شهرداری تهران شویم. توصیه‌های بهداشتی، اخبار به صورت چندرسانه‌ای و همچنین امکان مطرح‌کردن پرسش از شرکت شهر سالم و اداره کل سلامت شهرداری را داریم. همچنین در قسمت تماس اضطراری بلافاصله به تلفن اورژانس تهران ۱۱۵ متصل می‌شویم و با لمس گزینه مشاوره تلفنی به شماره ۴۰۳۰ ویژه کرونا دسترسی خواهیم داشت. خدمات آنلاین هم آخرین قسمت مرتبط با کروناست که البته در زمانه رفع کرونا هم کاربردی خواهد بود؛ زیرا هر چه فروشگاه و ارایه‌کننده خدمات آنلاین در تهران است، یکجا معرفی شده و تنها کافی است در دسته‌بندی این صفحه جست‌وجو کنیم تا آنچه به دنبالش بودیم را بیابیم.

مروری بر فرازونشیب برنامه «تهران هوشمند»

تهران هوشمند، تهران نوآور

علی یقطین
رئیس مرکز
و دبیرخانه تهران هوشمند

هوشمندسازی پایتخت مسیری است که در ابتدای دوره جدید مدیریت شهری و با هدف حل ریشه‌ای مشکلات کلانشهر تهران با ایجاد شورای راهبردی تهران هوشمند به منظور اتخاذ تصمیم‌های کلان و برنامه تهران هوشمند در سطح اجرا آغاز شد. این روزها در حالی سال سوم اجرایی‌شدن «تهران هوشمند» را پشت سر می‌گذاریم که از فاز فرهنگسازی و اطلاع‌رسانی و همچنین پایلوت پروژه‌های هوشمندسازی عبور کرده‌ایم، بخش قابل توجهی از شهروندان تهرانی کما بیش از خدمات مرتبط با این برنامه اطلاع دارند و اثرات اجرای آن در بخشی از زندگی روزمره شهروندان عزیز ملموس است. البته نمی‌توان ادعا کرد که در حال حاضر شهر تهران به طور کامل «هوشمند» شده است؛ چه این امر در وهله اول به دلیل اختیارات شهرداری تهران در اداره شهر تهران محدود بوده و در وهله دوم به امکانات و منابع محدود شهرداری وابسته است که اولویت‌بندی بین اقدامات را طلب می‌کند و حتی در صورت در دست‌بودن اختیارات تام تحقق هوشمندسازی همه‌جانبه شهری مانند تهران در این مدت قابل انجام نمی‌بود. اما دستاوردهای این برنامه تا کنون مانند الکترونیکی و غیرحضوری‌شدن حداقل نیمی از استعلامات بین دستگاهی در همین مدت شیوع ویروس کرونا و افزایش دامنه کاربرد اپلیکیشن «تهران من» به عنوان پنجره واحد ارایه خدمات شهروندی از طرح ترافیک و پارک حاشیه‌ای به پرداخت قبوض اصلی شهرداری، عوارض، مفاصاحساب و خلافی خودرو و موتورسیکلت، پرداخت یکپارچه قبوض خدمات شهری مانند آب و برق و گاز از طریق خدمت املاک من، دریافت انواع اطلاعات متنی، صوتی و تصویری از شهروندان روی ۱۳۷ و خدمات دیگر و چشم‌انداز روشنی که اجرایی‌شدن قطعات مختلف پازل تهران هوشمند در زمینه توانمندشدن زیست‌بوم نوآوری شهری، توسعه مقیاس‌پذیر خدمات و افزایش کارایی سیستم‌ها به دست می‌دهند، نویدبخش موثربودن اتخاذ راهکاری آزموده‌شده و راهبردی در مدیریت شهری تهران است.

رویکرد برنامه تهران هوشمند طی این سال‌ها ایجاد هماهنگی و هم‌راستایی ذی‌نفعان شهر هوشمند، توانمندسازی بخش خصوصی و اطمینان به بازیگران این حوزه با هدف ارتقای سبد خدمات ارایه‌شده به شهروندان بوده است و تیم راهبری تهران هوشمند در گلوگاه‌های مختلف اتکا به توان بخش خصوصی را به عنوان راهبرد کلیدی برگزیده است. ارایه خدمات داده‌محور و (APIها) و تبادل داده با توسعه‌دهندگان نرم‌افزارها و بازیگران کوچک و بزرگ شناخته‌شده ارایه‌دهنده خدمات دیجیتالی منجر به خلق سرویس‌های متعددی برای شهروندان شده است. رویکرد توسعه زیست‌بوم نوآوری با خط قرمز قراردادن ورود به اجرا، جذب تیم‌های متعدد استارتاپی دانشگاهی را به همراه داشته است که فعالانه در زمینه ارایه راهکارهای نوآورانه شهری تلاش می‌کنند و بخش قابل توجهی از آنها در آینده‌ای نه چندان دور به بازیگران برجسته‌ای در ارایه خدمات شهری تبدیل خواهند شد. برگزاری رویدادهای ارایه نیازهای نوآورانه (reverse pitch) با هدف شناساندن نیازهای نوآورانه و فناورانه شهرداری تهران به زیست‌بوم نوآوری و درگیرکردن این بازیگران در حل مشکلات شهرداری به عنوان یکی از مهم‌ترین بازارهای بالقوه حوزه نوآوری از دیگر اقداماتی است که در این زمینه اجرایی شده است.

البته باید اضافه کنم که پیشبرد برنامه تهران هوشمند همواره نیز با فرازهای پی در پی روبه‌رو نبوده است. در تحلیل این موضوع باید گفت اگر چه در بسیاری موارد تصور می‌شود تصمیم‌گیری افراد در سطوح بالای مدیریتی در خصوص مسائل مختلف مهم‌ترین عامل تأثیرگذار در فرایند پیشرفت است، اما اثر فرایند و قانون در حل مشکلات خیلی عمیق‌تر و بیشتر از تصمیم‌گیری افراد است. در واقع تجربه این سال‌های بنده و تیم هدایت‌کننده برنامه تهران هوشمند حکایت از نیاز مبرم به تدوین فرایند و قانونگذاری هوشمندانه و نظارت بر اجرا و نه لزوما ورود به اجرا در تمامی سطوح به منظور دستیابی به موفقیت در اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در سطح شهر و کشور دارد. پیشرفت همه‌جانبه در مواقعی مستلزم دخالت حداکثری حاکمیت و ورود به سطح اجرایی در جزئی‌ترین موارد بوده و در مواردی حتی نیازمند مقررات‌زدایی (deregulation) است؛ به طور مثال همزمان با شیوع کرونا دولت‌هایی که دخالت حداکثری را در دستور کار قرار داده و اقدام به مقررات‌گذاری در این زمینه کردند (کشورهای شرق آسیا و اقیانوسیه) به توفیقات خوبی دست یافتند و کشورهایی که عدم اقدام پیشه کردند (مانند ایالات متحده) با نتایج دردناکی مواجه شدند. کاهش بار بیماری در این روزها در ایران نیز پس از مقررات‌گذاری دقیق و نظارت بر اجرا حاصل شد. اما در طرف مقابل، تجربه نشان داده است که تجاری‌سازی و استفاده از توان بخش خصوصی و عدم ورود حاکمیت در اجرا در برخی حوزه‌ها می‌تواند افزایش قدرت انتخاب مردم، ارتقای خدمات و افزایش ارزش تولیدشده را به همراه داشته باشد که مثال بارز آن ارایه‌دهندگان خدمات ارتباطی هستند.

آنچه امروز به گلوگاه اصلی توسعه شهر و کشور تبدیل شده است و ما نیز در تهران هوشمند در حد توان به سوی آن حرکت کرده‌ایم، نیاز به تدوین قوانین و مقرراتی است که با تعریف بازارهای جدید و پشتیبانی از سرمایه‌گذاری، سرمایه‌های موجود در کشور را به سوی خدمات مولدی سوق دهد که از سویی به رفع نیازهای مردم منجر شده و از سوی دیگر درآمدهای پایدار برای شخص و نهاد سرمایه‌گذار، شهر و کشور به همراه داشته باشد.

فصل دوم

حق بر شهر

طرح غربالگری و پایش سلامت زنان سرپرست خانوار به صورت رایگان انجام شد

عکس: آژانس عکس تهران

روزنامه شرق

حق بر شهر؛ حقی برای زیست در آرامش و امنیت

شرق: حق به شهر حقی است هدف‌مند و جمعی؛ نه حقی انحصاری و فردی و دربرگیرنده نه تنها حق کارگران صنعتی، تولیدی و ساختمانی بلکه حق همه کسانی که به تجدید تولید زندگی روزمره کمک می‌کنند. حق به شـــهر باید نه به عنوان حق به آنچه وجود دارد بلکه همچنین به عنوان حق به بازسازی و بازآفرینی شهر به عنوان بدنه سیاسی جامعه‌محور در تصویری کاملا متفاوت دیده شود ـچیزی که فقر و نابرابری اجتماعی را ریشـــه‌کن می‌کند و بر زخم انحطاط وحشتناک زیست‌محیطی مرهم می‌نهد. برای اینکه چنین شـــود، تولید اشکال ویرانگر زاد و رشد شهری که انباشت همیشگی ســـرمایه را تسهیل می‌کند، باید متوقف شود. نکته‌ای که پیروز حناچی، شهردار تهران، درباره آن بیان کرده اســـت: «تهران باید به شـــهری انســـان‌محور و مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی تبدیل شود و هیچ شکی نیست که باید پیاده‌راه را توسعه بدهیم و از حرکت خودرو کم کنیم. ایجاد مسیرهای دسترسی مناسب، حذف زواید فیزیکی، رنگ‌آمیزی نوار زرد بر نیمکت‌ها و سطل‌های زباله برای کم‌بینایان، به کار بردن علایم راهنمایی ویژه و استفاده از گونه‌های گیاهی متناسب بر اساس ضوابط باغ‌گل نابینایان در اولویت برنامه‌های مناسب‌سازی‌های مزبور است. وقتی شهری برای همه است که فضاهای عمومی برای تمام اقشـــار جامعه قابل استفاده باشد. همچنین در خصوص توسعه رویکرد اصلی ما توسعه محلات اســـت.» دیوید هاروی یکی از متفکرانی اســـت که درباره مفهوم حق بر شهر مقالات زیادی دارد. هاروی در تشـــریح پرداخت خود از «حق به شـــهر» پیشنهاد می‌کند که مفهوم «کار» از تعریف محدود وابســـته به شـــکل صنعتی آن به زمینه‌های وسیع‌تر کاری بســـط یابد که در تولید و بازتولید زندگی روزمره هر چه شهری‌ترشـــده صورت می‌گیرد. از نظر او تمایز بین مبارزه مبتنی بر کار و مبتنی بر مردم رفته رفته کمرنگ می‌شـــود، همچون این اندیشه که طبقه و کار در محل تولید و نه در محل بازتولید اجتماعی در خانواده تعریف می‌شـــوند. هاروی همچنین می‌گوید: «آنانی که آب لوله‌کشی را به منازل ما می‌رســـانند همان قدر در مبارزه برای کیفیت بهتر زندگی اهمیت دارند که کســـانی که لوله و شـــیر آب را در کارخانه می‌سازند. آنانی که آذوقه را به شهر می‌رسانند (ازجمله دستفروشان) درســـت همان قدر اهمیت دارند که کســـانی که آن را تولید می‌کنند. آنانی که غذا را می‌پزند پیش از اینکه خورده شود (فروشندگان خیابانی ذرت یا هات‌داگ یا کسانی که روی اجاق‌های آشپزخانه منازل یا آتش هیزم عرق می‌ریزند) به همین ترتیب به آن غذا ارزش می‌افزایند، قبل از اینکه هضم شـــود. به این ترتیب کار جمعی که در تولید و بازتولید زندگی شـــهری به کار می‌رود، باید با جدیت بیشتر در تفکر و سازماندهی چپ جای گیرد.» حالا که صحبت از متفکران حق بر شهر شد، بد نیست با نظریه آنری لوفور هم درباره مفهوم حق بر شـــهر آشنا شـــوید. او می‌گوید که «برخلاف آنکه سرمایه بسان هیولایی عمومی است؛ اما غنای اجتماعی را درست زمانی از بین می‌برد که مشغول تولید ثروت‌های خصوصی و پیش‌راندن افراد خصوصی اســـت. سرمایه کشمکش سیاسی را تا حدی بالا می‌برد که دولت‌ها و دســـتگاه‌های دولتی سر تعظیم در برابر آن فرود می‌آورند.» حالا بعد از تمام این مطالب، شهرداری تهران در دوره جدید تغییر ریل داده است و تهران را به سمت شهر انسان‌محور برده است. شهری که در مقابل شهر خودرومحور تعریف شده است. منظور توجه به نمود غیرفیزیکی انسان است که از ویژگی‌های اساسی آن می‌توان به همراهی تمامی ابعاد شهر با آسایش و آرامش انسان اشاره کرد. به بیان دیگر شـــهر انسان‌محور شهری اســـت که انسانیت در آن جاری است و آزادی و امنیت و زیبایی و خوانایی دارد که تمام اینها از کنش اجتماعی شهروندان به دست آمده است. از دیگر اقدامات شـــهرداری تهران در دوره جدید در این زمینه، امکان حضور اقشار خاص در شهر بوده است. تقویت هویت محله‌ای، بازشناسی هویت و میراث فرهنگی شهر، توجه به عدالت اجتماعی، ایجاد زمینه برای مشارکت شـــهروندان، ارتقای آموزش‌های شهروندان، نشاط و امید اجتماعی، برابری خدمات‌رسانی بین محلات مختلف تهران، توجه به تهیه المان‌های شهری انسان‌محور ازجمله اقدامات شهرداری تهران در دوره جدید بوده است.

معاون امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران در گفت‌وگو با شرق:

می‌خواهیم تهرانی‌ها رویا داشته‌باشند

محمدرضا جوادی یگانه دغدغه اجتماعی دارد و در شبکه اجتماعی توییتر جزو کاربران فعال است. او از فعالیت‌های شهرداری و شهر ایده‌آلش می‌نویسد و از مشکلات شهری و حتی بی‌خانمانان و کودکان کار فیلم و عکس منتشر می‌کند تا توجه همه را به معضلات تهران جلب کند. جوادی یگانه اما مسئول حرف‌زدن و بیانیه‌خواندن نیست. او در حین گفت‌وگو با ذکر مثال‌های عینی از روی لپ‌تاپش آمارها و ارقام، بولتن‌های منتشرشده درباره اقدامات انجام‌شده و... تمام اقدامات انجام‌شده در دوره مدیریتش را معرفی می‌کند. جوادی یگانه شخصیت متین و آرامی دارد اما به سختی آمار و اطلاعات می‌دهد؛ درست است که به آمار و اطلاعات درون لپ‌تاپش اشاره می‌کند، اما از پشت پرده کمتر حرف می‌زند. او جزو مسئولانی است که اهل فیلم و کتاب است و این موضوع را وقتی به رخ می‌کشد که صحبت از انتقاد کاربران شبکه‌های اجتماعی به رنگ‌آمیزی محله‌های فقیر و کم‌برخوردار تهران می‌شود. او در این گفت‌وگو همچنین از برادر معلولی که دارد صحبت و بیان می‌کند که به خوبی در جریان مشکلات معلولان شهر تهران و کمی و کاستی‌ها در این زمینه بوده و هست. جوادی یگانه از ویروس کرونا، فقر در تهران، رنگ‌آمیزی محله‌ها، کودکان زباله‌گرد و موضوعات دیگری که سعی کردیم اکثرشان دغدغه کاربران شبکه‌های اجتماعی بوده باشد، صحبت کرده است.

امیرعباس کلهر
خبرنگار

در شبکه‌های اجتماعی خیلی از کاربران از محله‌ها و کوچه‌هایی که رنگ‌آمیزی شده بود، عکس و فیلم به اشتراک می‌گذاشتند و اکثرا مورد استقبال افراد قرار گرفته بود. چه شد به فکر رنگ‌آمیزی محله‌های کم‌برخوردار در شهر تهران افتادید؟

طرحی که شما به آن اشاره دارید، طرح «کوچه دوستی» نام دارد که حدود هشت ماهی می‌شود در حال انجام است. اولین مورد هم در کوچه مظاهری در میدان شوش انجام شد. شهرداری خیلی وقت‌ها تلاش کرده شهر را رنگ کند. انصافا هم رنگ‌کردن شهر یکی از ابزار ایجاد نشاط اجتماعی است. باید این واقعیت را در نظر بگیریم که شهر تهران خیلی دلمرده است. شهردار تهران هم به این نکته تأکید داشته‌اند. ما در شیوه رنگ‌کردن به نگاه تازه‌ای رسیده‌ایم؛ اینکه هنری‌تر کار شود یعنی ذائقه هنری مردم افزایش پیدا کند و اجرا دست مردم باشد، کاری که در کوچه دوستی انجام شد. شرکت مشاوری که با آن در این پروژه کار می‌کردیم، بر اساس محل مورد نظر ما، طرح را ارایه داد؛ برای مثال یک جا درخت انجیری بود که روی خانه را یک برگ انجیر کشید، یک جا حسینیه بود که مشابه حسینیه طرح زد یا پرایدی بود که مدت‌ها گوشه خیابان مانده بود و طرح را بر اساس توقف دائمی پراید زد. بنابراین طرح منطقی شد و مردم در طراحی و اجرا مشارکت کردند.

> باید این واقعیت را در نظر بگیریم که شهر تهران خیلی دلمرده است. شهردار تهران هم به این نکته تأکید داشته‌اند. ما در شیوه رنگ‌کردن به نگاه تازه‌ای رسیده‌ایم

آیا رنگ‌آمیزی خانه‌ها در این محلات اجباری است؟

خیر؛ هر صاحب خانه‌ای که حاضر به رنگ‌آمیزی دیوار خانه‌اش نبود، این کار برایش انجام نشد. ما معتقدیم مردم زمانی که در خلق عمل سهیم نباشند آن کار را از آن خودشان نمی‌دانند؛ آنچه این رضایت را بیشتر می‌کند این است که در فرآیند ایجاد عمل نقش داشته باشند. مردم در رنگ‌کردن و طراحی شرکت داشتند. بخش اصلی کار را هم زنان خیلی دنبال کردند. همچنین نکته دیگری که باید با شما در میان بگذارم این است که عملا چنین پدیده‌ای می‌تواند منجر به نوعی گردشگری محلی شود؛ یعنی بگوییم این محله و کوچه ارزش بازدید دارد. همین کار پروژه محرک توسعه می‌شود. اما باید ظرایف کار در نظر گرفته شود؛ اگر احساس شود این کار تبلیغاتی است شاید مردم پس بزنند. در حالی که این کار متعلق به مردم است و باید در کار مشارکت داشته باشند که در کوچه مظاهری خوشبختانه این اتفاق افتاد.

برای رسیدن به این موضوع که مردم راضی به رنگ‌آمیزی خانه‌هایشان هستند یا نه چه پروسه‌ای طی شد؟

اداره کل بانوان با همکاری معاونت اجتماعی فرهنگی منطقه ۱۵ درگیر انجام این کار بود. همچنین شهرداری دفتر توسعه محلی دارد که فعالان محل درگیر انجام کار شدند و چون پروژه در دو کوچه بود همه اعضای کوچه مشارکت داشتند. یک بار هم که بنده از آنجا بازدید کردم همه به‌ویژه بچه‌ها از انجام چنین کاری راضی بودند؛ چون انواع بازی‌ها و جدول ضرب روی دیوارهای محله طراحی شده بود.

محله‌های دیگری که قرار است این پروژه در آنجا انجام شود، کدام قسمت‌های شهر هستند؟

این برنامه را برای همه محله‌ها ابلاغ کردیم؛ اما بافت محله باید فرسوده و دیوار قابل استفاده باشد؛ زیرا دیوارهای جدید قابل استفاده نیستند. حتما باید قواعد رنگ شهرداری تهران رعایت شود؛ یعنی رنگ‌هایی که استفاده می‌شود، استاندارد باشند.

در بازنشر عکس‌های این محله‌ها به وسیله کاربران شبکه‌های اجتماعی در صفحه‌هایشان، همان طور که از آن استقبال می‌شد، انتقاداتی هم مطرح می‌شد. برخی از افراد به این مسأله پرداخته بودند که شهرداری با این کار فقر محله‌ها را پنهان می‌کند و افراد آن محله‌ها و دیگران را گول می‌زند. نظر شما نسبت به این گفته‌ها چیست؟

اگر فیلم «عروسی خوبان» را دیده باشید، نگاه این طور است که وقتی فقیر هستید شادمانی دیگری ندارید. بنابراین فقر وجود دارد و قابل انکار نیست. حتی در سال‌های گذشته هم تشدید شده و یکی دو دهک به طبقه فقیر افزوده شده است. اما مسأله این است آیا مردمی که الان درگیر فقر هستند حق زندگی ندارند؟ در کوچه‌های مظاهری و طوطی که این کار انجام شده مردم راضی هستند. باید درک کنیم که آدمی که فقیر است بالاخره رضایت‌هایی هم دارد. همه زندگی که فقر نیست؛ برای کاهش فقر هم باید کار کرد. نکته دیگر این است که بدانیم شهرداری تهران مسئول کاهش فقر شهر تهران نیست اما مسئول زیباسازی بصری که هست. این زیباسازی برای اینکه موجب رضایت خاطر مردم باشد انجام می‌شود. اسم این کار پوشاندن چهره فقر نیست بلکه برنامه این است که این کارها برای مردم فقیر هم می‌تواند انجام شود. برنامه شهرداری تهران از قدیم برای کاهش فاصله شمال و جنوب به این صورت بوده است که خدمات یکسان به شهروندان ارایه شود. پس در زمینه فقر و کاهش فقر کسی که مقصر است و باید پاسخگو باشد شهرداری تهران نیست.

به کاهش فاصله شمال و جنوب شهر بین مردم اشاره کردید؛ برای این موضوع چه کارهایی غیر از رنگ‌آمیزی انجام شده است؟

مثلا ما در محله‌های مختلف تهران سرای محله داریم که مهد کودک، سالن موسیقی، باشگاه ورزشی، سالن نمایش فیلم و... دارند. همچنین قیمت ارایه خدمت در مجتمع ورزشی نصف چیزی است که دولت تصویب کرده است. در کل این فضا باعث شده است خدماتی که زمانی فقط به شهروندان ساکن در شمال شهر ارایه می‌شد در تمام شهر توزیع و حتی در مناطق کمتر برخوردار بیشتر هم ارایه شود.

در صحبت‌هایتان بیان کردید که برطرف‌کردن فقر در شهر وظیفه شهرداری نیست؛ اما شهرداری وظیفه‌ای که دارد، ایمن‌سازی معابر برای شهروندان و به‌خصوص زنان است. برای این کار چه اقداماتی شده است؟ آیا در همان محله‌هایی که دیوارهایش رنگ‌آمیزی شده، اقدامی برای ایمن‌سازی معابر شده است؟

قطعا این طور است؛ اصلاح کالبدی فضای شهری کاری است که باید انجام دهیم و این کار را شروع کرده‌ایم. در منطقه ۱۰ سال گذشته آزمایشی این کار را جلو بردیم. از فعالان محلی به‌ویژه زنان درخواست کردیم بگویند کجای محله ناامن است و چرا در آنجا حس ناامنی می‌کنند. آنها هم توضیح دادند که مثلا جاهایی نور یا معبر مناسب نیست یا پیاده‌رو از خیابان خوب دیده نمی‌شود. وقتی حجم درخت و شمشاد زیاد است فضای پیاده‌رو ناامن می‌شود یا در مورد پل عابر پیاده که اگر دیده نشود، ناامن می‌شود. اینها را زنان توضیح دادند؛ مثلا در منطقه ۱۰ زمین رهاشده‌ای وجود داشت که باعث ناامنی محله می‌شد که بعد از بررسی دور آنجا دیوار کشیده شد. به جاهایی که زنان توضیح دادند، رسیدگی کردیم و کارهایمان هم مورد رضایت بوده است. این موضوع را یکی دو بار بیشتر بررسی کردیم و یک هفته قبل با امضای مشترک معاون اجتماعی و معاون مناطق شهرداری تهران به همه مناطق ابلاغ شد این کار را انجام دهند؛ یعنی اصلاح کالبدی و فضایی سطح شهر، برای افزایش امنیت زنان که مشخصا یکی از مهم‌ترین کارهاست. در مناطق کم‌برخوردار وقتی شهرداری خدمات ارائه دهد، باعث می‌شود افراد بتوانند فعالیت اجتماعی و مدنی داشته باشند و آموزش ببینند که همین امر منجر به کاهش فقر می‌شود؛ یعنی اقدامات شهرداری تهران به افزایش مشارکت و کاهش فقر منجر می‌شود. این فعالیت‌های اجتماعی و کالبدی اگر درست انجام شود می‌تواند به افزایش مشارکت، افزایش نشاط و کاهش فقر منجر شود.

وقتی شما در فعالیت‌های اجتماعی مشارکت می‌کنید، تعلق خاطرتان به شهر و دیگر شهروندان محله بیشتر می‌شود. ببینید بخش مهمی از لذت دیدن فیلم و کتاب‌خواندن به این است که درباره آن تجربه گفت‌وگو کنند

وقتی شما در فعالیت‌های اجتماعی مشارکت می‌کنید، تعلق خاطرتان به شهر و دیگر شهروندان محله بیشتر می‌شود. ببینید بخش مهمی از لذت دیدن فیلم و کتاب‌خواندن به این است که درباره آن تجربه گفت‌وگو کنند. عملا تجربه و خاطره مشترک است که دوستی و تعلق ایجاد می‌کند. کوچه دوستی یک موضوع است، چگونه رنگ‌کردن شهر موضوع دیگری است.

یعنی انجام این کارها باعث می‌شود که شهروندان به محله عرق داشته باشند.

بله؛ وقتی در تولید زیبایی بصری محله همکاری داشته باشید

طبیعتا تعلق هم ایجاد می‌شود. وقتی زحمتی برای کاری بکشید تعلق هم ایجاد می‌شود. بنابراین اینکه مردم نقش داشته باشند مهم است و این نگاه جدید اجتماعی است که در شهرداری تهران انجام می‌شود.

امیدوارم این کار ادامه‌دار باشد.

مسأله این است که به این موضوع دقت کنیم که برای ادامه‌داربودن این موضوع نباید شهرداری در یک جا منحصر باشد. تجربه باید در اختیار دیگران هم باشد و حتما گروه‌های اجتماعی و فعالان مدنی هم درگیر کار باشند و موضوع را دنبال کنند. مستندسازی و نقدکردن کار می‌تواند منجر به ادامه داشتن کار شود.

برگردیم به بحث زنان و امنیت‌شان در سطح شهر. فعالان حوزه زنان در این موضوع یعنی در بحث نورپردازی و ایمن‌سازی مناطق برای زنان این موضوع را مطرح می‌کنند که زنانی که از آنها سوال پرسیده شده از چه قشری بوده‌اند و چرا پرسشی از این جامعه هدف منتشر نشده است. نقدشان این بود که شهرداری فقط می‌خواهد کاری را جلو ببرد تا در کارنامه مدیریتی خودش جا بدهد.

ما تنها نهاد عمومی در ایران هستیم که فایل داده منتشر کرده‌ایم؛ نه گزارش. از ۴۵ هزار نمونه که سال ۹۳ منتشر شده یکی از ارزیابی‌ها درباره شهرداری براساس اطلاعاتی که است که خودمان دادیم که گفتیم نمره مدیریت شهری حدود یازده و خرده‌ای است و به ۱۲ نمی‌رسد. مسأله اساسی در این فعالیت‌ها این است که نمی‌توانیم برای شهر نسخه واحد در نظر بگیریم. تهران متکثر، متنوع و سیاست‌ها و فعالیت‌هایش متنوع است؛ به بیان دیگر برای منطقه ۳ نمی‌توان مانند منطقه ۱۹ تصمیم گرفت و نظر داد. میزان مشارکت در شورایاری در منطقه ۳ خیلی کمتر از منطقه ۱۹ بوده است ولی نمی‌توان با قاطعیت درباره میزان مشارکت براساس تعداد رأی‌دهنده صحبت کرد و مسأله پیچیده‌ای است. آنچه ما درباره این موضوع انجام می‌دهیم زنان در شهر تهران فعالیت‌های متعددی انجام می‌دهند و شهرداری تهران نهادهای اجتماعی متکثری درست کرده مثلا مجموعه‌ای به نام شهربانو داریم و بوستان‌های ویژه بانوان که طبیعتا همه زنان از آن استفاده نمی‌کنند اما زنانی که استفاده می‌کنند راضی هستند. سرای محله داریم که خانه مادر و کودک در آنجا قرار دارد. نظرسنجی نشان می‌دهد که خیلی‌ها از این خانه‌ها استفاده نمی‌کنند اما کسانی که استفاده می‌کنند راضی هستند.

بنابراین کسانی که در سطح محله همکاری دارند، تجربه مشارکت داشتند. گزارش اولیه منطقه ۱۰ و اقدامی که صورت گرفته است؛ یک بخش کار تبلیغ است ولی یک بخش کار این است که آیا اقدامی صورت گرفته یا نه. اگر تبلیغ بعد از اقدام باشد که مشکلی نیست. شما رویه را ببینید و نقد کنید. وظیفه رسانه نقد برای بهبود است. از زنان خواستیم بگویند؛ حتی نوع تجربه ناامنی را بگویند. نقشه را هم داریم. بعضی از اینها چون مشارکت است با نظرسنجی فرق دارد. به معنی زمینه‌یابی، رویه را برمی‌دارد و دسترسی به واقعیت خیلی وقت‌ها با گفت‌وگوی بیشتر صورت می‌گیرد.

تجربه یعنی چیزی که در منطقه ۹ انجام شد و آنچه بر اساس منطقه ۱۰ ابلاغ کردیم قابل ارایه است. این موارد روی سایت شهرداری موجود است. پس اول ببینند و بعد ما را بر این اساس نقد کنند که آیا رویه فعالیت‌هایمان مشکل داشته یا نه، آیا منجر به کاهش ناامنی زنان شده است یا نه. اما توجه داشته باشید که این رویه باید چند سال تکرار شود تا ناامنی باور شود. یک مسأله در مورد ناامنی احساس ناامنی است که ممکن است متفاوت با ناامنی باشد.

نکته دیگری که در این بخش باید به آن اشاره کنم این است که بنده یکی از اولین افرادی هستم که آمارهای آزار جنسی را بر اساس کاری که سال ۹۵ انجام شد، منتشر کرده‌ام. تقریبا ۵۰درصد زنان لااقل یک بار تجربه صور خفیف آزار جنسی مثل متلک‌پرانی را در سطح شهر دارند. پس مسأله امنیت زنان مهم است؛ زنان باید بتوانند از خانه خارج شوند و فعالیت داشته باشند.

یکی از مواردی که ما در موردش خیلی نقد شدیم، مسأله کوتاه‌کردن شمشادهای سطح شهر و تأثیر آن بر مسأله آزار زنان بود که مورد تمسخر قرار گرفت ولی واقعا وقتی شمشاد از حدی که از خیابان بتوان پیاده‌رو را دید بالاتر برود، آن فضا ناامن می‌شود. این مسأله‌ای که مطرح شد، مسأله‌ای بود که بسیاری از زنان این مورد را به ما گوشزد کرده بودند. معیار من جو رسانه‌ای که ایجاد می‌شود نیست بلکه مشکلاتی است که زنان در ترددهایشان در سطح شهر به ما گوشزد می‌کنند.

در مورد مناسب‌سازی شهر برای معلولان جامعه چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

برادر من هم معلول است و از مشکلات این افراد باخبر هستم. زمانی شهرداری اقدام خوبی انجام می‌داد که برای برادر من که می‌خواست به دانشگاه برود ون می‌فرستاد. ون از در خانه، برادرم را به دانشکده می‌برد و برمی‌گرداند. اما ما چه تعداد ون و چند نفر معلول داریم؟ راه درست این است که معابر شهری را برای استفاده معلولان مناسب کنیم وگرنه امکان فرستادن ون برای همه معلولان را نداریم. در سیزده بدر نوروز سال گذشته با همکاری بهزیستی گفتیم ۴۴ پارک تهران برای معلولان مناسب‌سازی شده که الان روی نقشه شهر تهران معلوم است. همچنین خطوط اتوبوسی را که برای این افراد مناسب‌سازی شده است، در نقشه مشخص کرده‌ایم؛ یعنی افرادی که بخواهند به پارک بروند، با استفاده از اتوبوس می‌توانند به پارک‌هایی بروند که فضایشان مناسب حال‌شان است. اما نکته این است که ما این امکان را نداریم که به همه معلولان خدمات بدهیم بلکه باید شهر را برایشان مناسب‌سازی کنیم.

بنابراین الان ایستگاه‌های جدید مترو برای معلولان مناسب‌سازی می‌شود و قبل از افتتاح معلولان از آنها بازدید کرده و بعد افتتاح می‌شوند؛ برای مثال ایستگاه مترویی که روبه‌روی تالار وحدت و در حال افتتاح بود چون برای افراد نابینا مناسب‌سازی نشده بود، افتتاحش دو هفته عقب افتاد تا شرایط استفاده معلولان از آن مهیا شود. به طور کلی از مدتی قبل هیچ چیزی افتتاح نمی‌شود مگر اینکه مناسب‌سازی شده باشد و بقیه فضاها هم مناسب‌سازی می‌شود. پس عملا باید شهر را مناسب‌سازی کنیم چون قادر نیستیم خدمات اضافه ارایه دهیم. شما برای هر زنی نمی‌توانید در شهر همراه بگذارید که مراقبش باشد ولی اگر شهر نور و دوربین داشته باشد، طبیعتا میزان ناامنی کم می‌شود.

سال گذشته یک سرای محله را در هر منطقه برای معلولان و سالمندان مناسب‌سازی کردیم. شهر دوستدار همه سنین برای

در سیزده بدر نوروز سال گذشته با همکاری بهزیستی گفتیم ۴۴ پارک تهران برای معلولان مناسب‌سازی شده که الان روی نقشه شهر تهران معلوم است. همچنین خطوط اتوبوسی را که برای این افراد مناسب‌سازی شده است، در نقشه مشخص کرده‌ایم

نوزادان همراه با مادر، برای کودکان، افراد معلول و سالمندان باید تدارک دیده شود و در همه خدمات امکان سالمندی هم لحاظ شود. بنابراین اماکن شهری به‌تدریج اصلاح می‌شود.

فروشگاه‌های شهروند هم شامل این مناسب‌سازی‌ها شده‌اند؟

در فروشگاه شهروند به دنبال اتاق مادر کودک و در تلاش هستیم که امکانات دیگری هم به آنها اضافه کنیم تا مناسب حال معلولان باشد. همچنین جا دارد که بگویم برخی از پارک‌های سطح شهر هم برای این افراد مناسب‌سازی شده‌اند.

معلولان چگونه می‌توانند از این اماکن مطلع شوند؟

روی نقشه تهران بخشی هست که map.tehran.ir است؛ در لایه‌های گویاساز اماکن مناسب برای معلولان مشخص شده است که ایستگاه‌های مناسب به تفکیک برای معلولان با هر توانی مشخص شده است. همچنین به مرور سراهای محله مناسب‌سازی شده و اطلاعات دیگر را به این نقشه اضافه می‌کنیم.

زمانی مطرح شد که هیچ پیمانکاری نباید از بچه‌ها در کار زباله‌گردی استفاده کند اما این روزها این بچه‌ها را در سطح شهر زیاد می‌بینیم. آیا مافیایی پشت این کار است که قدرت شهرداری و بقیه نهادها به آنها نمی‌رسد؟

اولا این موضوع را تفکیک کنیم که یک بخشی از کودکان به عنوان کودک کار هستند که بخشی از واقعیت فقر است و هر چند اینها هماهنگ‌کننده دارند اما پول‌شان را برای خانواده می‌برند. اما در مورد کودک زباله‌گرد افرادی هستند که به آنها کارگر فصلی گفته می‌شود؛ چون ۶ ماه یک بار عمدتا از هرات می‌آیند و خانوادگی از کودک و نوجوان تا جوان با هم کار می‌کنند. با زیردستان پیمانکاران هماهنگ می‌کنند و هر کدام یک محله را در نظر دارند. در گودها و گاراژهای اطراف تهران زباله‌های جمع‌شده را تفکیک و به فروش می‌رسانند؛ یعنی یک کار جمعی است. حتما مافیایی وجود دارد که اینها را به صورت غیرقانونی به ایران می‌آورد. این موضوع هم همیشه مطالبه ما بوده است که دستگاه‌های مسئول باید جلوی ورود این افراد را به کشور بگیرند؛ چون هم غیرقانونی است و هم پیمانکاران پسماند خشک از این کودکان مستقیم یا غیرمستقیم استفاده می‌کردند.

در بخشنامه شهردار تهران تصویب شده که ما دست به کودکان نمی‌زنیم و با پیمانکار برخورد می‌کنیم. اینکه شما کودکان را می‌بینید که ما برخورد نمی‌کنیم چون اصرار داریم که دست به کودکان نزنیم. شیوه‌های جمع‌آوری کودکان جدا از اینکه ناموفق است آثار روانی درازمدتی بر کودکان کار می‌گذارد که انجام آنها را مناسب نمی‌دانیم. به همین منظور در بخشنامه شهردار اصرار شده که این خط قرمز ماست که به هیچ‌وجه با کودک کار برخورد نکنیم و با پیمانکار برخورد کنیم.

برخی مناطق شهرداری تهران مثل مناطق ۱۳، ۲۱ و ۲۶ می‌گویند ما کودک کار نداریم ولی ما مدام پیگیری می‌کنیم؛ یک بازاری شکل گرفته که باید تغییر کند. اگر این ساختار اقتصادی تغییر نکند عملا این شیوه‌ها جوابگو نیستند. در معاونت اجتماعی جلسه‌ای داشتیم و همه پیمانکاران پسماند خشک شهرداری تهران را جمع و من و معاون خدمات شهری صحبت کردیم و شهردار هم بعدها بخشنامه داد. مسأله کودک زباله‌گرد جدای از اینکه بدترین و کثیف‌ترین کار کودکان است اما درآمد این کار از کار ساختمانی بیشتر و کارش ساده‌تر است ولی چون در منظر مردم هست ترحم بیشتری هم دارد و کمک‌های مردمی هم به آنها می‌شود.

این امر باعث پیچیدگی کار می‌شود. از طرف دیگر بعد نمادین هم دارد و نشان‌دهنده فقر است. یعنی نشانه فقر کودک سر چهارراه نیست. زن یا کودکی است که در مخزن زباله سر فرو برده است. این امر پیامدهای پیش‌بینی‌نشده اقدامات ماست. وقتی ۵۰ هزار مخزن در سر کوچه‌ها گذاشته شده است باید هم انتظار داشته باشیم که آدم‌هایی تا کمر در سطل زباله خم شوند.

نکته دیگر هم این مسأله است که همه افراد کودک کار نیستند، معتاد و بی‌پناه هستند که می‌خواهند چیزی جمع کرده و بفروشند. توجه داشته باشید که وقتی زباله را در مخزن می‌گذارید کالایی را برای ارایه می‌گذارید و جمع‌آوری زباله هم جرم نیست پس موضوع کودک و زباله راه‌حل بگیروببند ندارد. بنابراین ساختار باید عوض شود. برای همین در بخشنامه شهردار ذکر شده تا خرداد ۱۴۰۰ مخازن باید جمع شود. یکی از نارضایتی‌های مردم همین است به همین علت در بخشنامه‌های جدید آمده است که وقتی مجتمع ساختمانی ساخته می‌شود حتما باید اتاق زباله داشته باشد.

مدتی قبل جلسه‌ای با سفیر افغانستان داشتید؛ در این زمینه هم صحبت کردید؟

در آن جلسه از سفیر محترم افغانستان خواستم کمک کند که این فرآیند قطع شود؛ یعنی تا وقتی از افغانستان کودک به ایران می‌آید ما این مشکل را داریم. مسأله کارگر افغانستانی یک موضوع است و کودکی که کار می‌کند مسأله دیگری است که باید حل شود. تا وقتی دستگاه‌های بالاتر از شهرداری تهران این مسأله را حل نکنند، همواره این مشکل را داریم.

چه کارهایی در دوره مدیریت خود می‌خواستید انجام دهید و نشد یا آیا کاری بود که می‌خواستید انجام بدهید اما به شما اجازه ندادند؟

واقعیت این است که کاری نبوده که اجازه ندهند من آن را انجام ندهم. اما خب یک سال از دو سالی که من در این سمت هستم، گرفتار ویروس کرونا شدیم وگرنه کاری که خودم خیلی پیگیرش بودم و دوست داشتم انجام شود این بود که همه مردم تهران رویا داشته باشند؛ چون رویا باعث می‌شود برای بهترشدن تلاش کنیم. حس اینکه شهر متعلق به همه است و می‌توانند در آن حضور داشته باشند. اما این امر مستلزم این است که در همه شهر جنب‌وجوش داشته باشیم. آنچه دنبالش بودیم و تا حدی هم موفق شدیم بازگشت مردم به شهر و بازگشت شهر به مردم بود؛ یعنی مردم برای کاری به جز خرید و کار بیرون بیاید. نظریه پنجره شکسته می‌گوید اگر شهروندان در محله رفت‌وآمد کنند، محله امن می‌شود و پلیس می‌تواند پیاده هم بیاید.

کاری که خودم خیلی پیگیرش بودم و دوست داشتم انجام شود این بود که همه مردم تهران رویا داشته باشند؛ چون رویا باعث می‌شود برای بهترشدن تلاش کنیم. حس اینکه شهر متعلق به همه است و می‌توانند در آن حضور داشته باشند

بنابراین روی این موضوع اصرار داشتیم و سال گذشته تلاش کردیم به این سمت برویم. مثلا تلاش کردیم که در سرای محله‌ها برای دانش‌آموزان فیلم نمایش داده شود. این موضوع باعث می‌شد که معلم دانش‌آموزان را پیاده از مدرسه به سرای محله ببرد و با هم فیلم ببینند؛ یعنی هم در محله گشت‌وگذار می‌کردند و هم فیلم می‌دیدند. به نوعی باعث می‌شد که بچه‌ها با محله احساس رفاقت کنند و آن را از خودشان بدانند.

که این موضوع همزمان با شیوع کرونا در کشور شد.

بله؛ البته در حال حاضر مردم از سرای محله‌ها استفاده

می‌کنند اما خدمت‌گرفتن و خدمت‌رساندن از طرف مردم باشد سخت‌تر است. مشارکت به معنای یک عمل دوطرفه است؛ یعنی افراد در محله مشارکت داشته باشند. شهردار تهران هم می‌گوید محله‌محوری و مشارکت‌محوری یعنی مردم به محله‌شان بازگردند و در محله حضور داشته باشند. اتفاقا تجربه نشان می‌دهد زیرساخت‌های شهرداری کم نیست؛ باید به زیرساخت‌ها رجوع کنیم. وقتی مردم به پارک بروند اینکه نور بهتر باشد یا برای کودکان مناسب‌تر باشد، مطرح می‌شود. بنابراین امید دارم مردم از خانه بیرون بیایند و کار کنند. اجتماعی‌کردن شهر راه‌حل است. شهرداری خودش را یک نهاد اجتماعی تعریف می‌کند. روزی یک میلیون و خرده‌ای نفر از مترو استفاده می‌کنند. یک میلیون نفر از میدان تره‌بار استفاده می‌کنند و طبق نظرسنجی مردم از کمیت و قیمت راضی هستند. شهر در خدمات شهری هم نگهداشت و هم تاب‌آور و زیست‌پذیر می‌شود. اینها را بیان کردم که بگویم ما زیست‌پذیری را در تهران می‌بینیم ولی باید با افزایش حضور مردم در شهر زیست‌پذیرتر شود.

اتفاقی که در خیابان سی‌تیر تهران هم افتاد، جزو همین پروژه بود.

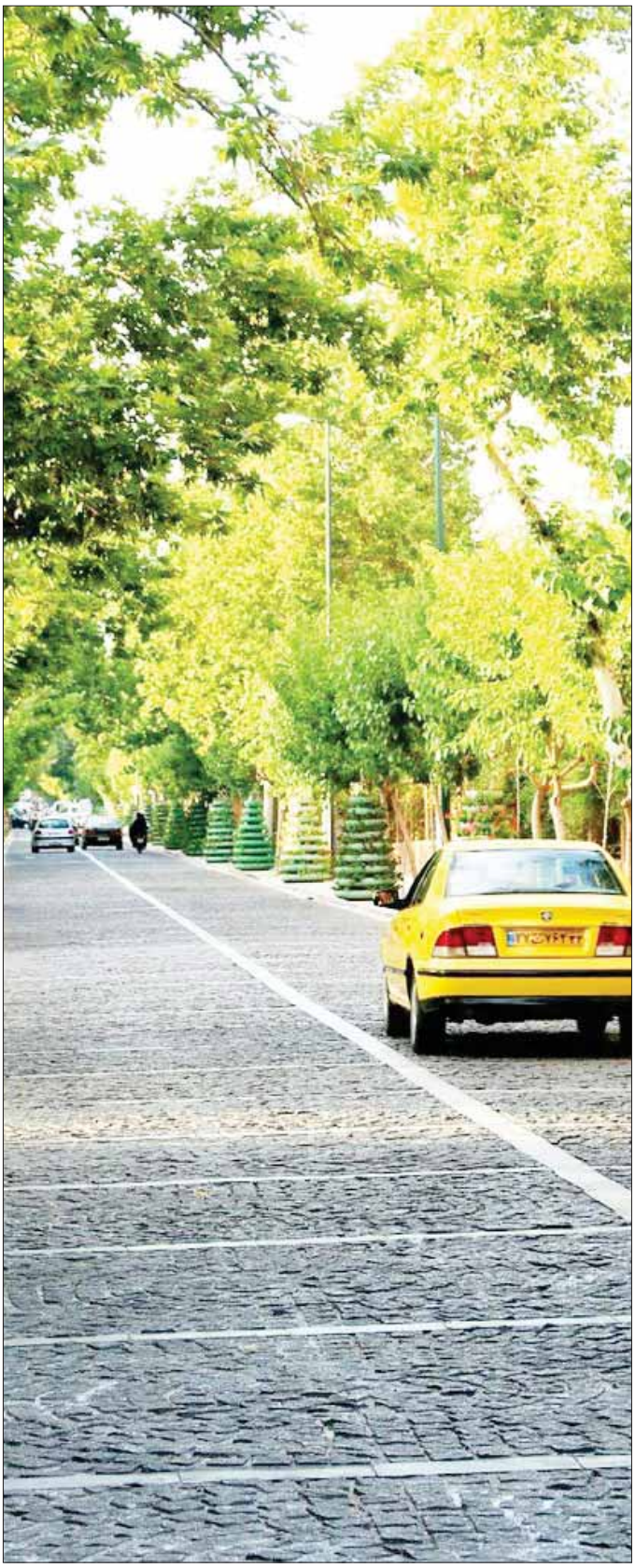
ما باید از رویکرد اتومبیل‌محور عبور کنیم. در حال حاضر تمام شهر برای تسهیل عبورومرور خودروها در نظر گرفته شده است. در این نگاه قرار نیست فقط خیابان سی تیر به این شکل باشد. رودکی و لاله‌زار هم به این سمت می‌رود.

پیاده‌روی لاله‌زار بزرگ و سنگفرش می‌شود که این موضوع باعث می‌شود این خیابان به سمت آرام‌سازی برود؛ یعنی ماشین نمی‌تواند در آن منطقه با سرعت حرکت کند. در نتیجه آن محله در خدمت عابر درمی‌آید. باید بپذیریم که شهر در خدمت عابر پیاده باشد؛ عابر پیاده یعنی غیر از خودرو. نکته خوشحال‌کننده در این موضوع این است که دوچرخه‌سواری یا پیاده‌محوری در حال رونق‌گرفتن است، پس حالا باید شهر را برای این افراد مناسب‌سازی و از حضورشان در شهر استقبال کنیم تا شهروندان بیشتری به این سمت بیایند.

برای زیست شبانه شهر تهران به غیر از اینکه چند خیابان خاص را وارد این طرح کردید، دیگر چه پیشنهادهایی مطرح کردید؟

پیشنهاد ما به‌ویژه در ایام کرونا این بوده که شهر گسترش پیدا کند؛ یعنی لزومی ندارد تا ۸ شب شهر بسته باشد. فعالیت بخشی از شهر می‌تواند از ۸ شب تا ۲ نیمه شب باشد چون مردم وقت بیشتری در خانه هستند. بخشی از فعالیت‌ها می‌تواند مربوط به قبل از ۶ صبح یا بعد از ۸ شب باشد؛ به‌ویژه در شب‌های تعطیل. نمونه همان چیزی که در ماه رمضان داشتیم و داریم. باید این تجربه را بسط دهیم. بگوییم عصرها، جمعه‌ها، شب‌های تعطیل به این سمت برویم. به دنبال این فضا بودیم که به مشکل خوردیم. باید تجربه موفق خودمان را بسط دهیم.

لزومی ندارد همه جای شهر باز باشد؛ می‌توانیم بگوییم فاصله میدان ولیعصر تا چهارراه ولیعصر باز باشد و برای برخی از مشاغل چون امنیت هم مهم است. باید بپذیریم که حضور مردم منجر به امنیت می‌شود. فلکه اول و دوم صادقیه، میدان توحید تا سر باقرخان که بازارهایی شکل گرفته است که نمونه حضور مردم در شهر است و تجربه خوب این محله‌ها می‌تواند در جاهای مختلف شهر تکرار شود.



تهران به مقصد گردشگری تبدیل می‌شود

حسن خلیل‌آبادی
رئیس کمیته میراث فرهنگی و گردشگری شورای شهر تهران

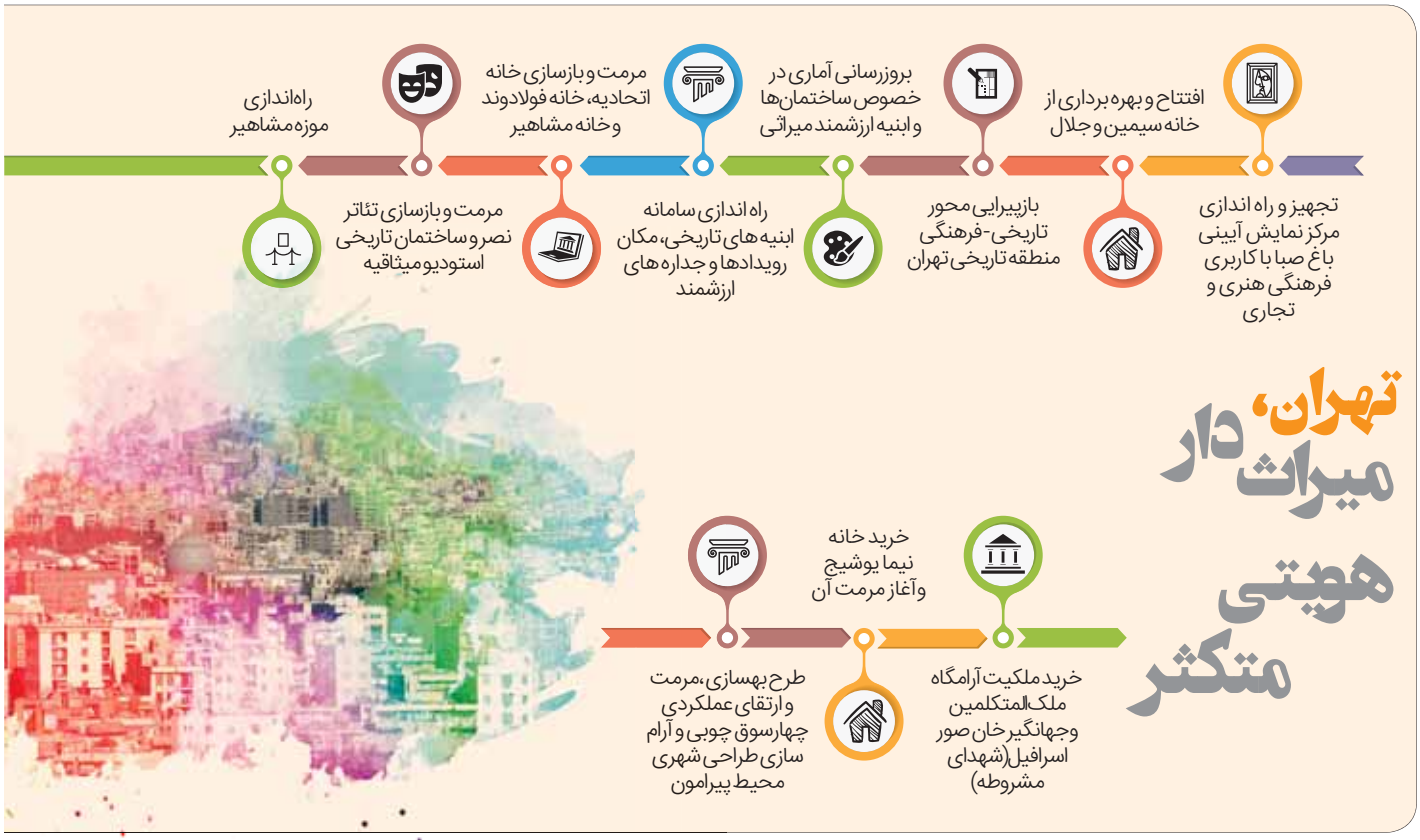
تهـران نمایانگر ایـران نوین و پایتختی بـا ویژگی‌های تاریخی، طبیعـی و سیاسـی منحصربه‌فرد اسـت. این کلانشـهر علیرغم فرصت‌ها و ظرفیت‌های بسـیاری که برای جذب گردشگران دارد، همچنان از «مقصدگردشگری» نبودن رنج می‌برد!

نقاط گردشـگرپذیر تهران از لحاظ تنوع و تعداد بر بسـیاری از شـهرهای ایران برتری دارند و این قابلیت را به تهران می‌دهند که گردشگران را بیشتر به خود جذب کنند.

اما مشکلات متعددی که در پایتخت سایه دیرینه انداخته آن را از هدف «تهران، مقصدی برای گردشگری» دور نگه داشته است.

آلودگی هوا، خصوصا در فصول سـرد سـال، نه تنها گریبانگیر پایتخت‌نشـینان شـده بلکه مانعی بـرای ماندن گردشـگران در پایتخت است.

ترافیک سـنگین شـهر تهران و وضعیت نابسـامان رانندگی، به‌خصوص موتورسـواران، جذابیت‌های بصری را مخدوش کرده است!



عامل دیگر دلزدگی گردشگران از تهران نیازمند ساماندهی و سیاستگذاری‌های علمی، حرفه‌ای و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای یک شهر گردشگرپذیر است که شورای پنجم حل این مشکل را در ماده ۷۲ برنامه سوم شهرداری با تأسیس «سازمان گردشگری شهرداری تهران» پیش‌بینی کرده است و امیدواریم شهرداری این ماده برنامه را تا پایان این دوره اجرایی کند.

معضل دیگری که در این حوزه می‌توان به آن اشاره کرد، ضعف در ایجاد امکانات اولیه خصوصا در حوزه ارتباطات و الکترونیکی است که سبب شده نارضایتی برخی از گردشگران را شاهد باشیم؛ در این زمینه باید هوشمندسازی شهر تهران در دستور کار قرار گیرد و شرایط برای انتقال پول گردشگران خارجی نیز فراهم شود.

البته نمی‌توان منکر تأثیر تحریم‌ها بر صنعت گردشگری شد؛ زیرا گردشگران خارجی با وجود تحریم‌ها با مشکل جابه‌جایی وجوه خود از طریق کارت‌های شتاب مواجه هستند و به‌ناچار باید پول نقد همراه بیاورند که خود تبعات دیگری دارد!

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، کیفیت پایین خدمات و بروز حوادث و تصادفات از گردشگران سلب اعتماد می‌کند، همچنین متأسفانه حمل‌ونقل عمومی تهران توان تأمین نیازهای ساکنان این شهر را هم ندارد و با کمبودهای جدی مواجه است.

رفع این معضل نیازمند سرمایه‌گذاری‌های لازم، ایجاد ثبات و هماهنگی در تعیین نرخ‌های جابه‌جایی و تدوین برنامه‌ریزی‌های بلندمدت از سوی متخصصان این حوزه است.

متأسفانه در برابر ارزیابی‌ها از تهران به عنوان شهری با شرایط سیاه‌چاله یاد می‌کنند که اصلا زیبنده نیست. همچنین نمای ساختمان‌ها نیز با رخت و لباس و تراکت‌های تبلیغاتی پوشیده شده است و پوسترهای تبلیغاتی همچون زخم بر دیوار این شهر منظر زیبای پایتخت را از میان برده‌اند، شکایت از این اقدام مجرمانه نیز سرانجامی ندارد و تضمینی برای تکرارنشدن این کار نیست.

این امر نه تنها برای حوزه گردشگری بلکه برای سازمان حفاظت از محیط زیست و پسماند نیز هزینه‌های بسیاری در بردارد؛ از این رو پیشنهاد می‌کنم مراجع قانونی پیش از مجوز تأسیس یک شرکت، در زمینه تبلیغات‌نکردن اینچنینی از موسس تعهد بگیرند.

در این میان اما نمی‌توان تأثیر تحریم‌ها و اپیدمی کرونا را نادیده گرفت، با نگاهی به آمار ورود گردشگران به کشور تأثیرات سخت این امر را بر حوزه گردشگری شاهد بوده‌ایم که رفع این معضل مستلزم برنامه‌ریزی نوین است تا بیش از این صنعت گردشگری لطمه نبیند.رفع ضعف محوطه‌های اماکن تاریخی، رفع کمبود لوگوها و تابلوهای گردشگری، ارایه‌نکردن تبلیغات مناسب برای معرفی شهرهای تاریخی تهران، ری و تجریش به عنوان دروازه ورودی ایران، آموزش حرفه‌ای نیروها و راهنمایان گردشگری، استفاده صحیح از استارتاپ‌های گردشگری و رسیدگی به معضلات راهنمایان این حوزه ازجمله مسائلی است که می‌تواند تهران را شهری گردشگرپذیر کند.

همواره باید این نکته را در نظر داشت که تهران باید پیش از گردشگرپذیرشدن شهری زیست‌پذیر برای شهروندانش باشد؛ زیرا بسیاری از مشکلات گردشگری تهران مشکلات زندگی در تهران نیز محسوب می‌شوند و رفع آنها برای بهبود زندگی شهروندان ضرورت دارد.

نمی‌توان منکر تأثیر تحریم‌ها بر صنعت گردشگری شد؛ زیرا گردشگران خارجی با وجود تحریم‌ها با مشکل جابه‌جایی وجوه خود از طریق کارت‌های شتاب مواجه هستند و به‌ناچار باید پول نقد همراه بیاورند که خود تبعات دیگری دارد!

شهردار مدرسه به چه کار می‌آید؟

مشق شهروندی

آرزو فرشید
خبرنگار

زمان ما، دهه شصتی‌ها، در مدارس خبری از شهردار و معاون شهردار و... نبود. تازه به دبیرستان که رسیدیم شوراهای دانش‌آموزی شکل گرفت -البته نه در همه مدارس- و برخی از همسن‌وسال‌های ما تجربه کاندیداتوری، تبلیغات انتخاباتی، رأی‌دادن و رأی‌آوردن در مدرسه را دارند. عضویت در آن شوراها اگر چه آن طور که پشت بلندگوی مدرسه وعده می‌دادیم و هم‌کلاسی‌هایمان را دلخوش می‌کردیم، کارایی نداشت اما تجربه بی‌بدیلی بود که ما را با مفهوم مشارکت اجتماعی و سیاسی به صورت عملی آشنا کرد. این مفهوم در دو، سه دهه گذشته با ایده‌هایی از همین دست به دانش‌آموزان آموخته شده است و شاهدیم که اجرای طرح‌هایی مثل شوراهای دانش‌آموزی و «شهردار مدرسه» چطور سال به سال گسترده‌تر می‌شود.

از شعار تا اقدام

شعارهای انتخاباتی دانش‌آموزان داوطلب برای شهردارشدن عموما حول محور اقدامات اجرایی در مدرسه است؛ از تبدیل تخته‌سیاه‌های قدیمی به وایت‌بردهای امروزی گرفته تا بستن تور والیبال و گذاشتن آب‌سردکن و... . برخی از نامزدها حتی وعده‌های بزرگ‌تر مثل تعمیر آسفالت خیابان‌های حوالی مدرسه، تغییر ساعات کلاس‌ها و... را هم می‌دهند. از آنجا که همه این کارها در گرو داشتن یا نداشتن بودجه، همچنین اولویت‌بندی‌های مدیران و مسئولان مدرسه برای هزینه‌کرد بودجه است، روشن می‌شود که برگزاری انتخابات و این همه تشریفات برای انتخاب شهردار صرفا برای انجام چنین اقداماتی نبوده و اهداف والاتری دارد. بنا به تجربه شخصی می‌گویم که تنها کار جدی و قابل توجه شورای دانش‌آموزی در دوران تحصیل ما انتشار هفته‌نامه‌ای بود که هفته به هفته از خانم مدیر تذکر می‌گرفت و اعضای شورا و تحریریه نشریه را به گروه مغضوبین می‌فرستاد. آنچه در پی برگزاری انتخابات و عضویت در آن شورا آموختیم اما فراتر از این حرف‌ها بود و تأثیر چشمگیری در زندگی و بزرگسالی ما گذاشت. شاید اگر آن روزها برای کاندیداتوری متن سخنرانی ننوشته بودیم، حالا هم پیگیر مناظرات انتخاباتی و رخدادهای سیاسی در سطح کشورمان و دنیا نبودیم. شاید اگر آن روزها رأی خود را داخل صندوق نینداخته بودیم، این روزها هم به وقت انتخابات در صف نمی‌ایستادیم و اثرگذاری صندوق رأی را باور نداشتیم. مهم‌تر از همه اینکه ما مسئولیت‌پذیری و داشتن شخصیت اجتماعی را آنجا یاد گرفتیم. نسل بعد از ما اما خوش‌شانس‌تر است؛ زیرا طرح «شهردار مدرسه» فرصتی به مراتب بهتر برای آموختن راه و رسم ورود به زندگی اجتماعی در اختیارش قرار داده است.

مدیریت شهری دریافت که توسعه پایدار شهر بدون مشارکت و همراهی فعالانه مردم محقق‌شدنی نیست بنابراین پیشنهاد مطالعه شیوه‌های تحقق مشارکت داوطلبانه مردم را به مراکز تحقیقاتی ارایه کرد. بعد از بررسی‌های بسیار، طرح پیشنهادی گروه پژوهشی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبایی تهران با عنوان «شهردار مدرسه» به تصویب رسید

مطالبه‌گری و حقوق شهروندی دستاورد شهردار مدرسه

استفاده از عبارت «مقدمه‌چینی برای ورود به زندگی اجتماعی» برای درک دقیق از کارایی طرح «شهردار مدرسه» کافی نیست؛ زیرا خیلی از ما هنوز در این حوزه، یعنی زندگی اجتماعی، به یک فهم مشترک نرسیده و مهارت‌های مورد نیاز آن را نیاموخته‌ایم. گواه این مدعا نیز سطح توسعه‌یافتگی سیاسی و اجتماعی در کشورمان است. بر این اساس لازم است که شرح دهیم منظور از فراهم‌شدن مقدمات ورود به زندگی اجتماعی دقیقا چیست. آشنایی با «حقوق شهروندی» و مطالبه‌گری یکی از اصلی‌ترین دستاوردهای شهردار داشتن مدارس است؛ زیرا در فرآیند انتخاب شهردار است که دانش‌آموزان خود را در نقش شهروند دیده و به نیازها، خواسته‌ها و حقوق‌شان فکر می‌کنند. دانش‌آموزانی که نامزد و در صورت اقبال عمومی شهردار می‌شوند، یاد می‌گیرند که برای تحقق خواسته‌ها و نیازهای سایرین در آن جایگاه قرار گرفته‌اند. رأی‌دهندگان نیز می‌آموزند که در طی سال تحصیلی فعالیت شهردار را زیر نظر داشته و با تطبیق عملکرد او و وعده‌هایش او را ارزیابی کنند. نتیجه این ارزیابی روشن خواهد کرد که شهردار محترم در سمت خود ماندنی است یا رفتنی. به این ترتیب زندگی اجتماعی و سیاسی در مدلی کوچک یعنی مدرسه تمرین می‌شود.

تقویت روحیه همکاری و تقسیم کار که یکی از ضعف‌های انکارناپذیر برخی از ما ایرانی‌هاست، آنجا تقویت می‌شود که شهردار مدرسه برای خود ۸ معاون انتخاب می‌کند. معاونانی که در شاخه‌های مختلف با او همکاری کرده و در کنار هم یاد می‌گیرند که در فردای ورود به بازار کار چطور باید با همکاران، بالادستی‌ها و یا مراجعان تعامل کنند. در واقع با مفاهیمی همچون حاکمیت خرد جمعی و سلسله مراتب سازمانی از خرد به کلان آشنا می‌شوند. فرآیند انتخاب شهردار در مدارس یعنی همان روزهایی که صرف تبلیغات انتخاباتی می‌شود، طعم نشاط و شور در فعالیت‌های اجتماعی را به دانش‌آموزان چشانده و یادشان می‌دهد که چطور می‌توانند

در آنچــه زیســته و تجربه می‌کنند، نقش موثر داشــته باشــند. ارایه آموزش‌های پایه شهروندی در ســنین نوجوانی، شخصیت‌بخشیدن و الگوســازی مناســب برای نوجوانان، تقویت روحیه مشارکت‌جویی و مســئولیت‌پذیری نوجوانــان، همچنین تحقق زمینــه نقش‌پذیری اجتماعی و ایجــاد آمادگی لازم برای حضور فعال در جامعه از دیگر اهدافی اســت که مســئولان امر در طراحی و اجرای ایده «شــهردار مدرسه» در نظر داشته‌اند.

معامله‌برد-برد

نکته حائــز اهمیت دیگر اینکه شهرداراداشــتن مدارس یا اجرای طرح‌های اینچنینی یک معامله برد-برد در میان مسئولان و جامعه اســت؛ به عبارت روشــن‌تر آشــنایی نوجوانان با زندگــی اجتماعی، آموختن کار گروهی و مســئولیت‌پذیری، افزایش میل به مشــارکت سیاسی و اجتماعی و... صرفا موجب ارتقای شخصیت دانش‌آموزان نیســت. نوجوانان امــروز چند صباح دیگــر به عنوان افــراد بالغ و عاقــل وارد عرصه زندگی اجتماعی شــده و اگر بزرگســالانی پخته، مهارت‌آموخته، مطالبه‌گر و قادر به درک شــرایط و تناســب منابع و موانع باشــند، به مجموعه حاکمیت در ســطوح عالی و میانی یاری خواهند رساند. بدیهی است که اداره یک جامعه فرهیخته به مراتب ســاده‌تر از یک جامعه ناآگاه اســت. آن دورانی که برخورداری همه از حق تحصیل و باسوادشــدن یک دغدغه جدی بود گذشته و وقت ارتقای کیفی تعلیم و تربیت رسیده است. یادگیری خواندن و نوشتن، حســاب و علوم یا ورود به دانشــگاه و تحصیلات عالیه اگر با تلاش برای جامعه‌پذیری شهروندان همراه نباشد، باعث درجازدن مملکت شده و به مانعی پیش روی کشورداران تبدیل می‌شود. از این رو است که طرح‌هایی مثل «شــهردار مدرسه» در نظر گرفته شده تا فرزندان این خاک شــخصیتی مترقی‌تر پیدا کنند. از سوی دیگر تعامل مدرسه و شــهرداری‌ها به واسطه شهرداران مدرســه و چارت فعالیتی آنان موجب محله‌محوری و جامعه‌محوری بیشــتر در مدیریت شــهری می‌شــود. روشــن اســت که این امر تا چه اندازه به توسعه محلات و پاســخگویی به مطالبات شــهروندان کمک خواهد کرد و خود نیز زمینه‌ای برای توســعه سیاســی و توجه به خواسته‌های جامعه در سطح کلان می‌شود.

تقویت روحیه همکاری و تقسیم کار که یکی از ضعف‌های انکارناپذیر برخی از ما ایرانی‌هاست، آنجا تقویت می‌شود که شهردار مدرسه برای خود ۸ معاون انتخاب می‌کند

روند کند مشارکت

رســیدن به همه این اهــداف مهم اما بدون گســترش و فراگیری این گونه طرح‌ها ممکن نیســت. نگاهی به تاریخچــه و روند اجرای طرح «شــهردار مدرســه» نشــان می‌دهد که این امر با سرعت لازم پیش نرفته و بعد از بیســت و چند ســال همه مدارس کشور و حتی پایتخت را تحت پوشــش قرار نداده است. میزان آشنایی عموم مردم با طرح «شــهردار مدرســه» باورش را ســخت می‌کند اما ایده اولیه در ســال ۶۹ و از ســوی معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران و با نام طرح «مشــارکت دانش‌آموزان در امور شــهر تهران در اوقات فراغت» ارایه شــده اســت. در دهه هفتاد نیز به دنبال توسعه روزافزون شــهر و پیامدهای ناشی از گســترش شهرنشینی، مدیریت شــهری دریافت که توســعه پایدار شهر بدون مشــارکت و همراهی فعالانه مردم محقق‌شدنی نیست بنابراین پیشنهاد مطالعه شیوه‌های تحقق مشارکت داوطلبانه مردم را به مراکز تحقیقاتی ارایه کرد. بعد از بررسی‌های بسیار، طرح پیشــنهادی گروه پژوهشی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبایی تهران با عنوان «شهردار مدرسه» به تصویب رسید. این طرح در سال ۷۲ به طور آزمایشی در ۲۰ مدرسه راهنمایی تهران و سال بعد از آن در ۴۰ مدرسه اجرایی شد. بعد از آن هم یک بار دیگر از نظر محتوا و شــیوه اجرای مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت.

طرح «شهردار مدرسه» طی سال‌های ۷۴ تا ۸۳ فرازونشیب‌های بســیاری را ســپری کرد و نهایتا در ۲۲۰ مدرسه اجرا شد. اصلاحات مجدد در این طرح در سال‌های ۸۶ تا ۸۹ انجام شد؛ اصلاحاتی که برگزاری انتخابات را حذف و شهردار را انتصابی کرده بود. انتخابات اما از ســال ۹۰ به این طرح برگشــت و اجرا نیز قوت گرفت. از سال ۹۳ به بعد تعداد مدارس شــهرداردار از ۲۲۰ به ۴۰۰ رســید. سال گذشــته ۴۰ مدرســه دیگر هم اضافه شــد و مدیر کل آموزش‌های شهروندی شــهرداری تهران وعده داد که سال آینده، یعنی امسال، همه مدارس به طرح شــهردار مدرســه اضافه شوند. وعده‌ای که لازم اســت خیلی زود محقق شــود؛ زیرا در غیر این صورت سال‌ها خواهد گذشت و همه مزایای این طرح در حد یکسری حرف، شعار و ایده قشنگ باقی خواهد ماند.

یک شهردار سابق مدرسه از تجارب خود می‌گوید

از شهرداری مدرسه تا مستندسازی اجتماعی

طرح «شـــهردار مدرسه» سال به سال گسترده‌تر شده و حالا دیگر نامی آشنا برای مسئولان مدارس و دانش‌آموزان است. این آشنایی به لطف آنهایی که است که در همان ابتدا این ایده را جدی گرفته و برای بالندگی آن کوشیدند؛ از مسئولان مربوطه در شهرداری و آموزش‌وپرورش گرفته تا نخستین شهرداران مدرسه. یکی از این شهرداران علیرضا سلیمانی است. او ۲۲ سال قبل پا در این راه گذاشت و هنوز که هنوز است با این طرح، مدارس و شهرداران مدارس در ارتباط است. او عضو کارگروه شهردار مدرسه است و ورودش به عرصه فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی را مدیون تجربه همان سال‌ها می‌داند.

شهردار پیشین مدرسه حالا دیگر عضو سرای اهل قلم و نویسنده ۵ عنوان کتاب در حوزه ادبیات کودک و نوجوان است. گوینده و نویسنده چند برنامه رادیویی است و در حوزه تئاتر هم کارهایی کرده است. او چند سالی است که مستندسازی در عرصه اجتماعی را پیشه کرده و اخیرا مجموعه‌ای تحت عنوان «اگه از من میشنوی» در ۱۰۰ قسمت و با محوریت تجربه‌نگاری از سالمندان ساخته است.

او در این گفت‌وگو از تجربه شهردارشدن در مدرسه و آثاری که در زندگی بزرگسالی‌اش گذشته است، می‌گوید.

آرزو فرشید
خبرنگار

در دوران مدرسه شهردار بودید؛ چند سال گذشته؟

من در سال ۷۷ شهردار مدرسه بودم.

از فرآیند انتخاب شهردار بگویید؛ چطور بود؟ یعنی آن فضا چقدر به رقابت‌های انتخاباتی معمول در عالم سیاست شبیه بود؟

در دورانی که من شـــهردار مدرســـه بودم، این طـــرح نوپا و نوظهور بود. هنوز بین دانش‌آموزان به خوبی شـــناخته نشده بود و رقابت برای کسب کرسی‌های انجمن اســـلامی دانش‌آموزان جدی‌تر بود. اما وقتی بحث از انتخابات شـــد، موضوع برای من جدی شد و تصمیم گرفتم از این موضوع بیشـــتر بدانم، به خاطرهمین به شـــهرداری منطقه ۴ رفتم و از هر کســـی پرسیدم کسی چیزی نمی‌دانست. یادم هست خانمی در روابـــط عمومی به من آدرس اداره کل آموزش‌های شـــهروندی که اگر اشتباه نکنم در آن روزها اسمش اداره کل مشارکت‌های اجتماعی بود را داد. من هم مراجعه و اطلاعات جالبی کســـب کردم. با چیزهایی که یاد گرفته بودم یک روزنامه دیواری بزرگ به عنوان تبلیغات درست کردم و همین موضوع باعث ایجاد تفاوت بین من و کاندیدای دیگر شد و شهردار مدرسه شدم. روزنامه دیواری من به اداره کل رسید و مدیرکل وقت هم یک دوربین عکاسی به من هدیه داد.

اشـــاره کردید که طرح جدید بود و بچه‌ها شـــناختی نداشـــتند، استقبال از آن چطور بود؟ دانش‌آموزان چقدر ماجرا را جدی گرفتند؟ در انتخابات مشارکت فعال داشتند؟ بعد از انتخابات چطور برای ارایه پیشنهاد یا پیگیری موضوعات به شهردار مدرسه مراجعه می‌کردند؟

برای بچه‌ها وقوع هر رویدادی که باعث تعطیل‌شـــدن یا ایجاد وقفه در کلاس درس می‌شد، جذاب بود. مشارکت‌ها غیرآگاهانه اما جدی بود. حتی مسئولان مدرســـه هم آگاهی لازم را در خصوص طرح نداشتند و طبیعی بود که بچه‌ها با حقوق شهروندی خود و تکالیف‌شان نسبت به شهر آشنا نبودند. به مرور وقتی بروشورهای آموزشی به دست‌مان رسید، گروه‌هایی را تشکیل دادیم و برای بچه‌ها مسئولیت‌هایی را که آن روزها منحصرا در حیطه مدرســـه بود، تعریف کردیم. اینها نخستین گام‌های شناخت حقوق شهروندی و مسائل شهری برای من بود.

مسئولان مدرسه چقدر شهردار را واقعا جدی می‌گرفتند؟ شهردار در موضوعات و مســـائل مربوط به مدرســـه طرف مشورت بود؟ به نظراتش توجهی می‌شد؟

نه، در روزگار ما نگاه مســـئولان مدرســـه بـــه موضوعات فرهنگی و پرورشی محدود به اردو، تئاتر و مسابقه درس‌هایی از قرآن آقای قرائتی بود. از نگاه مدیر مدرســـه فعالیت‌های فوق برنامه فاقد کارایی و ارزش بودنـــد و صرفا برای اینکه از طرف اداره بخشـــنامه می‌شـــد، به صورت خیلی ساده و بی‌اهمیت اجرا می‌شدند.

> در روزگار ما نگاه مسئولان مدرسه به موضوعات فرهنگی و پرورشی محدود به اردو، تئاتر و مسابقه درس‌هایی از قرآن آقای قرائتی بود

انتظار اصلی از شهردار مدرسه چیست؟

انتظار اصلی از شهردار مدرسه ایجاد آگاهی و انگیزه برای مشارکت خودخواســـته در امور مدرسه، محله و شهر است. فعالیت‌هایی که در صـــورت تحقق، هزینه‌های مدیریت شـــهری را کاهش می‌دهد و باعث بهبود کیفیت زندگی شهروندان می‌شود.

خود شما وقتی شهردار شدید چقدر به وعده‌هایی که داده بودید، عمل کردید؟

من در انتخابات شـعار نـدادم و فقط یک روز سـر صف خطاب به دانش‌آموزان گفتم: «من دلم مدرسه‌ای زیبا، شاد و پر از انرژی می‌خواهد. شـما هم اگر با من هم‌نظر هسـتید من را انتخاب کنید!» بچه‌ها به من اعتماد کردند و من به تنها وعده انتخاباتی‌ام که ایجاد کتابخانه ۲۰۰۰ جلدی برای مدرسـه بود، عمل کردم. از دانش‌آموزان خواستم هر کدام ۲ جلـد کتاب غیر درسـی به مدرسـه هدیه کننـد و ۴۰۰ جلد کتاب از آموزش‌وپرورش و تعدادی از ناشـران خصوصی گرفتم و مدرسه ما که به لحاظ امکانات محروم بود، صاحب کتابخانه‌ای کامل شد.

وقتی شهردار شـدید سـخت‌ترین بخش کار چه بود؟ در واقع اصلی‌ترین مانع برای انجام وظایف شهردار مدرسه چیست؟

سخت‌ترین بخش کار متقاعدکردن مسئولان مدرسه برای همراه‌شدن در تحقق و اجرایی‌شدن ایده‌ها بود. تلخ‌ترین خاطره من مربوط به روزی اسـت که در جشنواره دانش‌آموزی در چند رشته برگزیده شده بودیم و به علت شرکت در اختتامیه تنبیه و توبیخ شدیم. خوشبختانه این روزها طرح برای اکثر مدیران مدارس شناخته‌شـده است و مسئولان با بچه‌ها همراه و همدل هستند.

بهتریـن بخش کار چه بـود؛ از این تجربه لـذت بردید و راضی هستید؟

بهترین بخش کار دیدن نتایج کارها و طرح‌های کوچکی بود که ثابت می‌کرد فعالیت فرهنگی فعالیتی موثر اما زمانبر است. امیدواری‌هایی که باعث جرقه و دلبستگی به تداوم فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی شد.

من از اینکه در مسـیر فعالیت‌های فرهنگی قرار گرفتم، خوشحالم. یکی از ارزشمندترین دسـتاوردهای مقوله «اجتماعی‌شدن» مهربان و صبورترشـدن اسـت. اینکه یاد می‌گیری انسـان‌ها را همان‌گونه‌ای که هستند، بپذیری و دوست داشته باشی.

مهم‌ترین چیزی که در جریان این شهردارشدن، آموختید چه بود؟

من از تجربه شهردارشـدن آموختم که بـرای ایجاد یک تغییر و یک عادتی که تبدیل به رفتار رایج و عادی شده است باید صبور بود، مطالعه کرد و از شکست نترسید.

الان و در بزرگسالی مشغول چه کار هستید؟ آن تجربه کمکی به شما در عرصه شغلی و اجتماعی کرده است؟

من این روزها یک مجموعه فرهنگی دارم و در کنار دوستانم در حوزه فعالیت‌هـای اجتماعی و فرهنگی مطالعه و فعالیت می‌کنم. سـعی می‌کنم آموخته‌هایم از زندگی و تجربه‌های تلخ و شیرین از فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی را با دانش‌آموزان، همسـایگان و بستگان در میان بگذارم و از آنها و تجربه‌هایشان بیاموزم.

تجربه شـهردار مدرسه‌شـدن، تجربه مدیریت کلان در مدرسه بود. آموزش نحوه تأثیرگذاری مثبت بر دیگران و از همه مهم‌تر متقاعدکردن دیگران برای مشارکت در یک کار خوب که درنهایت منجر به وقوع حال خوب در مشارکت‌کنندگان می‌شود.

فکر می‌کنید مهم‌ترین دسـتاورد این طرح بـرای دانش‌آموزان چیسـت؛ آنهایی که شهردارشـدن را تجربه می‌کنند یا آنهایی که در مدرسه هم یک شهروند ساده هستند؟

بزرگ‌ترین دستاورد و معیار برای اینکه بدانیم یک کار فرهنگی چقدر اثربخش اسـت رصد حال مردم و حال شهر و جامعه بعد از آن واقعه است. حال خوب حلقه گمشده دنیای دیجیتال امروز است.

بزرگ‌تریـن دسـتاورد طرح شـهردار مدرسـه بـرای دانش‌آموزان اجتماعی‌شدن و مشارکت‌پذیرشدن آنهاست؛ اینکه یاد می‌گیرند که در هر سن و جایگاهی که هستند، مسئولیت‌ها و نقش‌شان را به خوبی اجرا کنند.

شهردار مدرسه تمرین مطالبه‌گری مثبت و روشی بسیار صحیح برای ایجاد روحیه پاسخگویی است. شهردار مدرسه شبیه الماسی است که از هـر طرف که نگاهش کنید ابعاد آموزشـی، فرهنگی و اجتماعی آن می‌درخشـد. چه شهردار باشی و چه دانش‌آموز ساده، این تجربه به ما می‌آموزد که برای به دست آوردن هر چیز باید تلاش کرد و آموخت و هر قدرت و جایگاهی باید پشتوانه‌ای داشته باشد. پشتوانه مدیریت در کنار تجربه و تخصص استفاده از خرد جمعی است؛ مقوله‌ای که در ساختار شهردار مدرسه به آن توجه ویژه‌ای می‌شود.

این طرح همان‌قدر کـه دانش‌آموزان را بـرای ورود به زندگی اجتماعی آماده می‌کند، در پیشبرد امور مدرسه هم به صورت عملی کارایی دارد؟

شـهردار مدرسـه عامـل تعامـل و ایجـاد رابطه مشـارکتی بین دانش‌آموزان، مدرسـه، خانواده و مدیریت شهری است. پرواضح است که اتحاد و همدلی این ۴ گروه می‌تواند منجر به آبادانی مدرسه و محله و رغبت بیشتر خانواده‌ها برای همراهی در حل مشکلات مدرسه شود.

سخت‌ترین بخش کار متقاعدکردن مسئولان مدرسه برای همراه‌شدن در تحقق و اجرایی‌شدن ایده‌ها بود. تلخ‌ترین خاطره من مربوط به روزی است که در جشنواره دانش‌آموزی در چند رشته برگزیده شده بودیم و به علت شرکت در اختتامیه تنبیه و توبیخ شدیم

نگاهی به مراکز فرآموز و کارکرد آنها

پایگاه‌های آموزشی شهرداری برای آینده‌سازان فردا

آمنه مدرسیان
خبرنگار

شهروند سالم، خانواده سالم، محله سالم و شهر سالم در پرتو ارزش‌ها شعاری است که شهرداری تهران برای بچه‌های پیش‌دبستانی و دبستانی شهر تهران در نظر گرفته است. شعاری که با اتکا به آن شهرداری درصدد است بچه‌های شهر تهران را توانمندسازی کند؛ توانمندی‌ای که منجر به تأمین سلامت آنها شود تا درنهایت منجر به این امر شود که آنها رفتارهای پرخطر و نامطلوب کمتری در آینده داشته باشند و البته از اعتیاد این بچه‌ها در سنین مختلف جلوگیری شود. همه اینها تلاش‌هایی است که شهرداری را وادار کرده به این میدان بیاید. البته در کنار اینها توجه به رشد جسمی بچه‌ها، احساسات‌شان و ایجاد روحیه مشارکت و خلاقیت در آنها نیز در دستور کار بوده و است. نکته دیگری که مد نظر بوده است توجه به این اتفاق است که در دنیای امروز که با حضور شبکه‌های اجتماعی و تلفن‌های همراه هوشمند فردگرایی، تنبلی و افسردگی، نه فقط در کمین بزرگسالان بلکه در کمین بچه‌ها هم است با فعالیت‌های گروهی، مشارکت در امور گروهی و... تلاش شود تا آنها اجتماعی رشد کنند. حالا هم چند وقتی است که این مراکز در مناطق بیست‌ودوگانه شهر تهران و با مشارکت مستقیم مدارس سطح منطقه مشغول به کار شده‌اند. نکته جالب توجه در این مراکز این است که آنها به امان خدا رها نشده‌اند و صرفا شهرداری در پی این موضوع نبوده است که مرکزی برای بچه‌های تهران راه‌اندازی کند و بعد هم بیان کند وظیفه‌اش را تمام کرده است؛ برای مثال استفاده از فعالان حوزه روانشناسی و کودک و همچنین حضور استادان حوزه روانشناسی در این مراکز از ویژگی‌های این کار است. از طرفی شهرداری برای این اقدام خود برنامه‌ای هدفمند و پیش‌بینی‌شده داشته است؛ به این صورت که کارگاه‌های آموزشی مختلف در حوزه‌هایی که به آنها اشاره شد برای بچه‌های ۶ تا ۱۲ سال با هدف آموزش و ترویج سبک زندگی سالم، مهارت‌های روانی و حرکتی در دستور کار قرار گرفته است. اما اینها بخشی از آن چیزی است که در این مراکز به بچه‌ها آموزش داده می‌شود. اگر بخواهیم به صورت خلاصه به تمام کارکردهای این مراکز برای بچه‌ها اشاره کنیم باید به آموزش مفاهیم اجتماعی نظیر تعاون، نوعدوستی، گذشت، همکاری و ارزش‌های مطلوب زندگی به عنوان یک ضرورت برای آینده جامعه از طریق آموزش‌های غیرمستقیم اشاره کنیم.

آموزش نترسیدن از «نه گفتن»

شاید یکی از بحران‌هایی که افراد در بزرگسالی با آن روبه‌رو می‌شوند و بارها و بارها در فکر و خیال‌شان خودشان را بابت آن سرزنش می‌کنند، ناتوانی در «نه» گفتن باشد. اتفاقی که برمی‌گردد به دوران کودکی و سال‌هایی که ذهن افراد آماده پذیرش و رشد است اما چون آن طور که باید و شاید به این موضوع اهمیت داده نشده است، حالا در بزرگسالی فرد به علت دوربودن از این توانایی یعنی «نه» گفتن با مشکلات متعددی در زندگی شخصی و کاری خود روبه‌رو می‌شود؛ از پذیرفتن مسئولیت‌هایی که در توانش نیست تا احتمال اعتیاد و ضربه‌خوردن در روابط عاطفی و اجتماعی. گاهی اوقات برخی از این درخواست‌ها به قدری غیرمنطقی است که فرد در ذهن و عقل خود متوجه غیرمنطقی بودن آنهاست، اما چون توانایی «نه» گفتن را ندارد، وارد پروسه‌ای می‌شود که منجر به آسیب دیدن روح و روانش می‌شود. نکته دیگر این است که فردی که توانایی «نه» گفتن را یاد نگرفته است، همیشه اولویت‌های دیگران را به اولویت‌های خودش ترجیح می‌دهد. درنهایت تمام این موارد دست به دست هم می‌دهد که فرد از «نه» گفتن بترسد و همیشه از ترس نه گفتن به خواسته دیگران جواب مثبت بدهد. حالا یکی از موارد بااهمیتی که در مراکز «فرآموز» به آن توجه شده است و کودکان در سن رشد درباره آن آموزش‌های لازم را می‌بینند، توانایی «نه» گفتن است؛ اتفاقی که در دنیای مدرن پرداختن به آن اهمیتی دو چندان دارد. کودک در کارگاه‌هایی با همین محور آموزش می‌بیند که با «نه» گفتن به دیگران به فردی خودخواه تبدیل نمی‌شود. او متوجه می‌شود که این فرد خودخواه نیست که همیشه به دیگران جواب منفی می‌دهد و فقط به خودش فکر می‌کند. در نتیجه دیگر از کلمه «نه» نمی‌ترسد. همچنین با این موضوع آشنا می‌شود که اگر درخواست غیرمنطقی کسی را رد کرد و آن فرد او را خودخواه خواند، بهتر است رابطه‌اش را با آن فرد کاهش دهد. از دیگر نکاتی که می‌توان درباره این موضوع به آن اشاره کرد این است که کودک این موضوع را درک می‌کند که قرار نیست همه افراد را در زندگی‌اش خوشحال و راضی نگه دارد و در کنار تمام این موارد ذکرشده و خیلی نکات دیگر، متوجه جنبه‌های مثبت «نه» گفتن می‌شود.

کودک در کارگاه‌هایی با همین محور آموزش می‌بیند که با «نه» گفتن به دیگران به فردی خودخواه تبدیل نمی‌شود. او متوجه می‌شود که این فرد خودخواه نیست که همیشه به دیگران جواب منفی می‌دهد و فقط به خودش فکر می‌کند

پرورش خلاقیت از دوران کودکی

خلاقیت یک موهبت است؛ مخصوصا در دنیای مدرن هر شخصی که ایده و خلاقیت خاصی داشته باشد، قطعا اگر شانس با او همراه باشد، روزهای خوبی پیش رو دارد. اما بارها شنیده‌ایم یا از نزدیک شاهد بوده‌ایم که در میان دوست و آشنا افرادی بوده‌اند که در

کودکی خلاقیت خاصی داشــته‌اند اما به وسیله خانواده، مدرسه و... به آن اهمیت داده نشده اســت و در نتیجه به‌اصطلاح خلاقیت آنها پژمرده شده است. یکی دیگر از کارگاه‌هایی که در مراکز «فرآموز» برای بچه‌ها برگزار می‌شــود، کارگاه پرورش خلاقیت است. در این کارگاه‌ها کودکان از طریق مشارکت در فعالیت‌هایی که بیشترین امکان را برای پرورش قدرت تصــور خلاق آنها به وجود می‌آورد، خلاقیت‌های خود را نمایان می‌کنند. این کارگاه‌ها در اصل محل تمرین مداومی هســتند کــه بچه‌ها در آن خلاقیت‌های خود را بروز می‌دهند و با تمرین مداوم آنها را پربار می‌کنند. نکته دیگری که در این باره باید به آن اشاره شود و البته جالب توجه است از این قرار است که استعدادها و خلاقیت‌های بچه‌ها در این کارگاه‌ها ثبت می‌شــود و خانواده و مدرسه در جریان آن قرار می‌گیرند. در نتیجه انتخاب‌رشته تحصیلی در آینده، شغل و مسیر زندگی بهتر برنامه‌ریزی می‌شود.

آموزش فعالیت جمعی و روحیه تعاملی

بارها در ســخنرانی‌ها و کتاب‌های روانشناسی شنیده و خوانده‌ایم که برای ارتقای روحیه کارآفرینی دانش‌آموزان می‌توان از طریق ارتقا و پرورش مولفه‌های هوش هیجانی به این موضوع دســت پیدا کرد. یکی دیگر از کارگاه‌های مراکز «فرآموز» کارگاه پرورش روحیه تعاملی است. در این کارگاه‌ها مربیان و معلمان با بکارگیری راهکارهای مهم و اساسی مهارت‌های دانش‌آموزان را ارتقا می‌دهند و باعث پرورش و تقویت روحیه کارآفرینی و تعاملی در آنها می‌شوند. با این کار بچه‌ها را برای فردایی بهتر تربیت می‌کنند تا هم برای خود و هم برای جامعه مثمر ثمر باشند.

توجه به استعدادیابی در فرآموز

اتفاق مهم دیگری که در این مراکز می‌افتد، اســتعدادیابی اســت. استعدادیابی بچه‌ها برای پیش‌بینی توانایی‌هایی که دارند که به صورت ظاهری در آنها دیده نمی‌شــود، اتفاقی مهم است. در این کارگاه‌ها در شناخت اســتعدادیابی کودک و نوجوان تمامی جهت‌های شناختی، عاطفی، هنری، ورزشــی، و حتی سنج شغلی و مشاوره تحصیلی قرار داده شــده اســت. مســأله‌ای که توجه به آن مهم است این است که استعدادیابی کودک و نوجوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های زندگی است که با شــرکت بچه‌ها در این کارگاه‌ها، پدر و مادران در جریان جزئیات اســتعدادهای بچه خود قرار می‌گیرند و در آینده به آنها دقت و توجه زیادی می‌کنند. اهمیت این موضوع از ســر آن است که با شناخت به موقع استعداد کودکان مسیر آینده را به درستی انتخاب می‌کنند.

هوش فضایی و آموزش آن به کودکان

بچه‌ها مثل بزرگسالان در دنیایی سه‌بعدی زندگی می‌کنند اما خیلی وقت‌ها والدین یا آموزگاران این نکته را فراموش می‌کنند و آموزش‌های خود را تنها محدود به یک جهان دوبعدی می‌کنند. کودکان تنها روی کاغذ می‌نویسند، نوشــته‌های روی کاغذ را می‌خوانند و طرح‌هایشان را روی کاغذ می‌کشــند. ایــن جهان دوبعدی فاصله زیــادی با دنیای ســه‌بعدی واقعی اطراف آنها دارد. امروزه بســیاری از پژوهشگران بر نقش تربیت و تقویت هوش فضایی برای موفقیت در سایر زمینه‌های زندگی کودکان تأکید می‌کنند. بیشترین نقش هوش فضایی در موفقیت تحصیلی کودکان معطوف به دو درس اساسی ریاضی و علوم است. یکی از کارگاه‌های دیگر مراکز «فرآموز» کارگاه آموزش و پرورش هوش فضایی اســت؛ کارگاهی جدید و مهم که قطعا در آینده بچه‌ها نقش تأثیرگــذار خواهد بود. جالب اســت که بدانید تحقیقات منتشرشــده دانشــمندان دانشگاه شیکاگو نشان داده اســت کودکانی که در زمینه هوش فضایی تعلیم دیده بودند، قابلیت‌های بیشــتری در محاسبات ریاضی از خود نشــان داده‌اند. این کــودکان آموخته بودند که چگونه حجم‌های سه‌بعدی را کنار هم جفت و جور کنند. این تمرین که قابلیت تفکر فضایی را در کودکان تقویت کرده بود، بر عملکرد محاســباتی و ریاضی کودکان نیز اثر مثبت گذاشــته بود و آنها نسبت به گروه شاهد، نمرات بهتری در حل مسائل ریاضی و محاسبات از خود نشان دادند.

تحقیقات منتشرشده دانشمندان دانشگاه شیکاگو نشان داده است کودکانی که در زمینه هوش فضایی تعلیم دیده بودند، قابلیت‌های بیشتری در محاسبات ریاضی از خود نشان داده‌اند. این کودکان آموخته بودند که چگونه حجم‌های سه‌بعدی را کنار هم جفت و جور کنند

فرآموز؛ تلاقی آموزش و پرورش

با تمــام توضیحاتی کــه در این گــزارش درباره مراکــز «فرآموز» خواندید، می‌توانیم بگوییم که مراکز فرآموز محل‌هایی هســتند که در آنجا با اجرای برنامه‌های هدفمند آموزشــی و پرورشــی تمام تلاش دســت‌اندرکاران بر این موضوع متمرکز است که بتوانند سطح رشد و توانایی عمومی و مهارت‌های اساسی زندگی بچه‌ها را افزایش بدهند و همچنین به تجربه‌های آنها در تعاملات اجتماعی‌شان اضافه کنند. مربیان در این مراکز در محیطی شــاد، خلاق و بانشــاط با بهره‌گیری از بازی، نمایش، نقاشی، سفالگری، داستان‌سرایی و... با درگیرکردن همه حواس کودکان مهارت‌های رفتاری را که به آنها در این گزارش اشــاره کردیم، به صورت روش‌های غیرمســتقیم به بچه‌ها آموزش می‌دهند و البته دانش‌آموزان هم به عنوان مخاطبان اصلی در قالب اردوهای علمی، تفریحی از آموزش‌های این مراکز استفاده می‌کنند.

تهران در ریل شهر دوست دار کودک

زنان و فضای سالم و امن شهری

فاطمه راکعی
مشاور سابق امور بانوان
شهرداری تهران

ایجـاد محیط امن در زندگی شـهری برای شـهروندان زن یکی از مهم‌ترین وظایف دسـتگاه‌هایی از قبیل شـهرداری و نیروی انتظامی و... اسـت که هر یک متناسـب با حوزه اختیارات خـود می‌توانند در ایجاد فضای امن و سـالم برای زنان در شهر گام‌های مفیدی بردارند. خیلی اوقـات مزاحمت‌های خیابانی برای زنان آنهـا را از حضور در عرصه‌های اجتماعی باز داشته است و این مسأله مشارکت اجتماعی و سیاسـی زنان را در جامعه تحت‌الشعاع قرار داده است. امنیت در شهر نیز مولفه‌های خاص خودش را دارد که اگر دستگاه‌های دولتی و حاکمیتی آن را به درستی بشناسند و برنامه‌ریزی کنند، زنان احساس امنیت خواهند داشت. تا کنون توجه به برنامه‌هایی برای ایجاد امنیت زنان در شهر آن طور که شایسته است، مورد توجه قرار نگرفته است و شهرداری‌ها بیشتر باید به نحوه برقراری امنیت در شهر به‌خصوص در ساعات تاریکی شب بیندیشند.

در دوره‌ای که تجربه مسئولیت مشاور امور زنان شهرداری تهران را بـه عهده داشـتم، یکی از نخسـتین طرح‌هایی که در شـهرداری دنبال شـد، طرح «ایجاد فضای امن شهری برای شهروندان زن» بود که شـهرداری باید با کمک برخی نهادهـای دیگر به این امر مبادرت می‌کرد ولی متأسفانه به علت مسائلی که پیش آمد به اجرا در نیامد. وظایف شهرداری‌ها در ایجاد فضای امن شهری، شناسایی محل‌های خطرناک یا ناامـن برای عبور و مرور شـهروندان و مخصوصا زنان و کودکان اسـت. محلی‌هایی مثل پل‌هایی که به دلایل ترافیکی تعبیه شده‌اند؛ این محل‌ها طوری هستند که دید کافی ندارند و باعث ایجاد مزاحمت برای زنان و کودکان در این محیط‌ها می‌شوند. باید به نحوی از ایجاد فضاهای بدون دید روی پل‌های عابر پیاده اجتناب شود. خیلی از ایـن پل‌ها به علت نصب پلاکاردهـا و بنرها و تابلوهایی که جلوی دید را می‌گیرند و محل را برای تردد نامناسب می‌کنند، ناامن شده‌اند. بهتر این است که از مکان‌های دیگری برای نصب بنرها استفاده شود و روی پل‌ها کاملا دید داشـته باشـد. در زیر پل‌هـا نیز خیلی از جاها خطرهایی از این قبیل برای زنـان و کودکان وجود دارد و محیط‌های ناامنی شده‌اند. در زیر بعضی پل‌ها افراد معتاد و افرادی که جایی برای اتراق یا تخلف‌های اجتماعی‌شان نیسـت، از این فضاهای بدون دید استفاده می‌کنند که موجب خطرات بیشتر می‌شود. برخی از پیاده‌روها و فضاهای شهری به علت نداشتن روشنایی کافی برای رفت‌وآمد در ساعات تاریکی برای زنان ناامن است. شهرداری باید با ایجاد روشنایی کافـی در معابر به محیط امنیت لازم را ببخشـد. نمی‌دانیم دقیقا به چه دلیل اما بسـیاری از چراغ‌هایی که در کوچه‌ها پیش از این روشن بوده‌اند، مدتی است خاموش هستند. اینها واقعا برای تردد در محیط شـهری مشـکلاتی را به وجود آورده اسـت. این وظایـف بازدارنده ازجمله اقداماتی اسـت که اگر شـهرداری‌ها به درستی انجام دهند، زنان احساس بهتری هنگام تردد در شهر خواهند داشت.

شـهرداری علاوه بر این کارهای دیگری را نیز باید به عنوان وظیفه انجام دهد؛ ازجمله اینکه به حفظ سلامت زنان کمک کند و لازمه این مسـأله همخوانی و هماهنگی فضای شهری با سلایق و ویژگی‌های زنان اسـت. زیباسـازی فضای شـهر، تعبیه گیاهان و نقاشی‌هایی بر دیوارها با سـوژه‌هایی از بیانـات ائمه اطهار و پیامبـر اکرم در مورد فرهنـگ احترام به زنان می‌تواند به ایـن موضوع کمک کند. فرهنگ حفظ حرمت و سـلامت زنان که بسـیار در فرهنگ ایرانی-اسـلامی ریشه‌دار است، از طریق دیوارنوشته‌ها و نصب پلاکاردها در زمان‌های مختلـف و معرفی زنان نامدار در حیطه‌های علمی و هنری می‌تواند موجب حفظ هر چه بیشـتر احترام و کرامت زنان شـود و سلامت و بهداشـت آنها را ترویج کند. شهرداری‌ها چنین برنامه‌هایی را باید در همه شهرها اجرایی کنند و برای آن برنامه‌ریزی‌های معطوف به هدف که همان ارتقای زندگی زنان در شهر است، انجام شود.

یکی دیگر از کارهایی که شـهرداری می‌تواند انجام دهد قراردادن نیمکت‌ها در پیاده‌روها، محیط اطراف فروشگاه‌ها و میادین میوه‌وتره‌بار اسـت که زنان برای خرید و تأمین مایحتـاج روزمره آنجا تردد دارند. هـر گونه ناهمـواری پیاده‌روها باید مرتب تعمیر و ترمیم شـود. این نیمکت‌ها باید در فضا پیاده‌روها باشـد تا وقتی زنـان باردار یا دارای فرزند کوچک خسته می‌شوند، بتوانند از آن استفاده کنند. درعین حال بـرای زنانی که بچه‌های کوچک دارند و مجبور هسـتند بچه‌ها را به فضای عمومی همچون مترو، ایسـتگاه‌های اتوبوس، میادین تره‌بار و مارکت‌ها و دیگر فضاهای شـهری ببرند، باید جاهایی برای تعویض بچه‌ها یـا جایگاه‌هایی برای مـادر و کودک در ایـن محیط‌ها تدارک دیده شـود که در این خصوص در دوره‌ای که من مسـئولیت داشتم، شـهرداری در برخی مکان‌ها مبادرت به ایجـاد این فضاها کرده بود. به هر حال شـهرداری‌ها و دیگر نهادها وظیفه دارند تا شهر و زندگی شـهری فضای مناسب و دلچسـبی برای زنان باشد که از نظر روحی آرامش لازم را در آنها به جود آورد تا بتوانند از زندگی در شـهر لذت ببرند. نهادهای دیگری مثل نیروی انتظامی و پلیس نیز برای پیشگیری از ایجـاد ناامنی و تأمین امنیت و بهداشـت زنـان وظایفی به عهده دارند که اگر به درستی انجام شود، زندگی شهری برای شهروندان زن خوشایندتر خواهد بود.

درمجموع ایجاد امنیت برای زنان در شـهر نیازمند به میدان‌آمدن هر سه قوه است. قوه قضائیه در کنار قوای مقننه و مجریه باید این کار ویژه را در دسـتور کار داشته باشند تا بتوان در آینده شاهد آمار کمتری از تجاوز و مزاحمت‌های خیابانی بود. دستگاه قضائی با پیگیری موثر موارد جرم در این زمینه می‌تواند موثر باشد. ضمن اینکه سه قوه باید برای پیشگیری از این امور در کنار شهرداری‌ها قرار بگیرند تا بتوان یک برنامه جامع برای کاهش مزاحمت‌های خیابانی به دست داد. در این صورت است که زنان نیز می‌توانند در محیط‌های کار و تحصیل حضور موثر داشـته باشند و احسـاس امنیت آنها به لحاظ روانی نیز بر فضا خانواده تأثیرات زیادی خواهد داشت.

شهرداری باید به عنوان وظیفه به حفظ سلامت زنان کمک کند و لازمه این مسأله همخوانی و هماهنگی فضای شهری با سلایق و ویژگی‌های زنان است.
زیباسازی فضای شهر، تعبیه گیاهان و نقاشی‌هایی بر دیوارها با سوژه‌هایی از بیانات ائمه اطهار و پیامبر اکرم در مورد فرهنگ احترام به زنان می‌تواند به این موضوع کمک کند

۴ زن از تجربه زیسته تردد شهری خود در طول شبانه‌روز می‌گویند

وقتی مترو امن‌ترین نقطه شهر است

نیلوفر حامدی
خبرنگار

«از همـــان روز کذایی یاد گرفتم که به محض نشســـتن در خودرو باید شیشـــه‌ها را تا آخر بالا ببرم؛ فرقی ندارد زمستان باشد یا تابستان. اســـتفاده از کولر و بخاری همیشـــه راه بهتری است. در را قفل کنم و فقط حواسم به مسیر باشـــد. رادیو و آهنگی هم روشن کنم تا صدا و ادا اطوار برخی راننده‌های اطراف را نبینم.» «مترو بهترین گزینه است. شـــلوغی‌اش آن هم در اوج ساعات رفت و برگشت مردم از محل کار آدم را خسته می‌کند اما حداقل خیالم راحت است که کمتر در مظان خطر و مشـــکل قرار می‌گیرم.» «هیچ‌وقت روزی که وســـط بزرگراه با دادوفریاد از تاکسی پیاده شدم از خاطرم نمی‌رود. از همان روز به بعد دیگر امکان ندارد لحظات نشســـتن در تاکسی را با آرامش بگذرانم.» «من ساکت نمی‌مانم. واکنش نشان می‌دهم. بارها شده که به خاطر رفتـــار فردی در اتوبوس با او برخورد کـــرده‌ام؛ چون خودم به امنیت خـــودم احترام می‌گذارم.» خیابان‌هـــا و کوچه‌هایی که در طول روز و شـــب در آن تردد می‌کنیم، بخشی از مهم‌ترین تجربه‌های زیسته ما را شکل می‌دهند. ما در خیابان‌ها برف و باران و آفتاب را می‌بینیم، چهره مردم و همشـــهریان را نظاره می‌کنیم، گاهی زمین می‌خوریم، گاهی دعوا می‌کنیم و گاهی هم کســـی دست‌مان را می‌گیرد. در همه حال اما آنچه که تردد در این مسیر را برای ما سخت یا آسان می‌کند، بودن یا نبودن «امنیت» است. مفهومی که شاید تعریف آن در یکسری واژه کار ســـاده‌ای نباشد اما حس و لمس‌کردن آن به راحتی ممکن است. شـــاید شرح حس امنیت برای هر فردی کار راحتی نباشد اما اینکه آیا در شرایط متفاوت این مفهوم را حس می‌کند یا نه کار دشواری نیست. به راحتی و با یک پاسخ «بله» یا «خیر» می‌تواند جواب بدهد.

شـــهر و حس امنیت در آن یکی از برجسته‌ترین ساحاتی است که می‌توان آن شـــهر را محک زد و شـــهروندان هم بهترین گزینه‌ها برای ارزیابی این امنیت هســـتند. افرادی کـــه در خیابان‌ها و کوچه‌های این شهر زندگی می‌کنند، راه می‌روند و اوقات‌شان را در آن سپری می‌کنند. راضیه، مریم، ســـیما و الهام ۴ زنی هســـتند که تجربـــه خود از تردد روزانه از مناطق مختلف شهری تهران را روایت می‌کنند. تجربه‌هایی متفاوت و امنیتی که در شهر گاهی آن را حس می‌کنند و برخی روزها و شب‌ها هم بدون آن قدم به شهر می‌گذارند.

با خودروی شخصی خودم احساس امنیت بیشتری می‌کنم

راضیه ۳۸ سال دارد و حالا ۶ سالی می‌شود که مسیر خانه تا محل کارش را با خودرو شـــخصی طی می‌کند. هر روز از حوالی شـــهر ری راهی شهرک غرب می‌شـــود. می‌گوید مسیر آن قدر طولانی است که بدون خودرو رفت‌وآمدکردن کار را برایش دشـــوار می‌کند و علاوه بر ۸ ســـاعت کاری باید ۲ ســـاعت هم بیشتر در راه باشـــد. اما این همه دلیل او نیست: «حالا یک سالی می‌شود که مترویی در میدان صنعت راه‌اندازی شـــده و امکان اینکه بعضی روزهـــا هم بتوانم از آن طریق رفت‌وآمد کنم به وجود آمده اســـت، اما راســـتش را بخواهید باز هم خودروی شخصی را ترجیح می‌دهم؛ چون احساس آرامش بیشتری دارم. در خودرو فقط خودم هســـتم و گاهـــی اوقات هم همکارانم را تا یک مســـیری می‌رســـانم اما می‌دانم که هیچ کسی نمی‌تواند برای من مزاحمتی ایجاد کند. اما در طول روز بارها و بارها تجربیات ســـایر همکارانم را می‌شـــنوم که در مسیر راه‌شـــان چقدر با آزارهای متعدد روبه‌رو شـــده‌اند. برای همین چرا باید بدون خودروی شـــخصی تردد کنم؟»

او البته در همین خودروی شـــخصی هم آزار را تجربه کرده است: «اگـــر چه یک بار در همین خودروی شـــخصی خودم هم تجربه بدی داشـــتم. ۳ سال پیش بود. دستم را به شیشه بغلی ماشینم تکیه داده بودم و غرق در اتفاقات روز به ســـمت خانه حرکت می‌کردم. آن روز در شرکت کاری داشتیم که مجبور شده بودم چند ساعتی بیشتر بمانم و به همین دلیل هم دیرتر راهی خانه شـــدم. ساعت حدود ۱۰ شب و خیابان‌ها هم نســـبتا خلوت بود. خوشحال از نبود ترافیک در حرکت بودم که ناگهان دیدم یک دستی از بیرون دستم را گرفته است. آن قدر شوکه شده بودم که برای چند لحظه اصلا نفهمیدم چه اتفاقی افتاد، مات بودم و فقط شانس آورده بودم که خیابان‌ها خلوت بودند. شاید هم بدشانس بودم چون خیابان خلوت به آن مرد جسارت چنین کاری را داده بود. بعد از چند لحظه که از شـــوک درآمدم، دستم را کشیدم، شیشه خودرو را بالا دادم و ســـرعت را زیاد کردم. حتی زبانم باز نشد که فریاد بزنم؛ فقط چهره مرد موتورسوار را دیدم که می‌خندید. بعد از چند دقیقه اذیت و آزارش را بیشتر کرد. مقابل ماشین من ویراژ می‌داد و اجازه نمی‌داد رد شوم. اصلا نمی‌دانستم چکار کنم. حتی به ذهنم نرســـید که تلفنم را بردارم و برای ترسیدنش هم که شده به ۱۱۰ زنگ بزنم ولی نزدیک یک خروجی او راه خودش را رفت و من هم بالاخره در مسیر خودم قرار گرفتم.»

راضیه حالا از آن اتفاق تصویری تار در ذهنش دارد اما تأثیرات آن حادثه به قوت خود باقی اســـت: «شاید برای کسی که این تجربه‌ها را بخواند، موضوع ساده باشد. اتفاقی هم که آخرش رخ نداد. من سالم به خانه برگشتم. حتی یک خط روی خودم یا ماشینم نیفتاد اما اتفاق

خیابان‌ها و کوچه‌هایی که در طول روز و شب در آن تردد می‌کنیم، بخشی از مهم‌ترین تجربه‌های زیسته ما را شکل می‌دهند. ما در خیابان‌ها برف و باران و آفتاب را می‌بینیم، چهره مردم و همشهریان را نظاره می‌کنیم، گاهی زمین می‌خوریم، گاهی دعوا می‌کنیم و گاهی هم کسی دست‌مان را می‌گیرد

پله‌پله تا رسیدن به شهر امن برای زنان

- اجرای ویژه برنامه‌های سمفونی پاییز در مددسراهای ویژه زنان، بوستان‌های اصلی، گذرگاه‌های پرتردد و مجموعه‌های مختص زنان
- برگزاری پانزدهمین رویداد کارآفرینی زنان و تولید ملی و برگزاری ۳۴ نشست آموزشی و کارگاه مهارت آموزی، ۳۵ کارگاه آموزشی با حضور ۵۹۴ نفر و کارگاه نکات ایمنی در خانه در بازه زمانی ۴ روزه
- آموزش مدیریت الگوی مصرف و مدیریت پسماند با محوریت بانوان خانه دار

- شناسایی و بهسازی فضاهای بی‌دفاع شهری با رویکرد ارتقای حس امنیت زنان و خانواده در شهر
- برگزاری وبینار علمی-تخصصی «نقش ابعاد کلی سلامت دختران در توسعه پایدار»
- برگزاری برنامه‌های روز دختر و دهه کرامت با حضور بیش از ۴۰۰ نفر از دختران
- اجرای ویژه برنامه‌های «نغمه ناخوانده»، شامل روایت زیسته مادران فرزندان دارای معلولیت و تجربه زیسته زنان توانمند بهبود یافته از اعتیاد

- اجرای طرح آموزشی توانمندسازی کسب و کارهای خرد و مشاغل خانگی و برگزاری دوره‌های آموزشی هنری گوناگون، دوره آموزشی مهارت‌های فرا انگیزشی و دوره سواد مالی و حقوقی
- برگزاری پویش خیر موثر

- اجرای نقاشی دیواری، طراحی بازی و سرگرمی در کوچه‌های طوطی و صفایی و رونمایی از کارویژه هنری زنان شهروند محله مظاهری منطقه ۱۵
- توزیع کمک‌های معیشتی زنان سرپرست خانوار در دوران کرونا

برپایی نمایشگاه تخصصی ویژه زنان کارآفرین توانمند و فروش محصولات کسب‌وکارهای خانگی و محله

توسعه پردیس‌های توانمندسازی بانوان در مجموعه‌های شهربانو

بدی بود؛ آن قدر بد که حالا بعد از ۳ سال، هنوز نمی‌توانم دستم را از پنجره خودرو بیرون ببرم. حتی شیشه ها را هم به ندرت پایین می‌دهم؛ برایم تبدیل به یک ترس جدی شده است.»

او اما با وجود این حس امنیت در شهر را به طور کلی زیر سوال نمی‌برد: «نمی‌خواهم بگویم که اصلا احساس امنیت ندارم. این طور هم نیست. آن حادثه یک بار تکرار شد. به جز آن گاهی اوقات رخ می‌دهد که سرنشینان سایر خودروها حرفی بزنند یا متلکی بگویند، اما من توجهی به آنها ندارم و راه خودم را می‌روم ولی کاش می‌شد تردد عادی ما در شهر همراه با این اتفاقات نباشد. این حادثه برای من به خیر گذشت اما تجربیات زیادی شنیده و خوانده‌ام که عاقبت خوشی نداشته‌اند.»

مترو از همه وسایط نقلیه عمومی امن‌تر است

مریم اما خودرویی ندارد. مترو گزینه منتخبش برای تردد در شهر است و از آن هم رضایت نسبی دارد. او تا به حال در مترو با مشکلی مواجه نشده و به همین دلیل هم با خیال راحت از این وسیله نقلیه عمومی استفاده می‌کند: «خودروی شخصی که ندارم. تاکسی‌های اینترنتی هم که دیگر قیمت‌شان خیلی بالا رفته است. اتوبوس هم آن قدر ترافیک و انتظار در ایستگاه دارد که نمی‌ارزد سوارش بشوم. در نتیجه مترو بهترین گزینه است. تازه وقتی در کوپه‌های جدا از مردان می‌نشینم، نگران چیزی هم نیستم.»

وقتی از او می‌پرسم که یعنی موافق با جدایی زن و مرد در همه محیط‌هاست اما پاسخ دیگری می‌دهد: «نه من طرفدار تفکیک زن و مرد نیستم. اما این کار در مترو خوب است. در این شلوغی واقعا اگر قرار باشد واگن‌ها مجزا نباشند نمی‌دانم چه خواهد شد. در این یک قلم به نظرم تفکیک کار خوبی است.»

امنیت برای مریم تعریف روشنی دارد: «من می‌خواهم آرامش داشته باشم و کسی مزاحمم نشود. این امکان تا حدی در مترو برایم مهیاست. فکر کنم زیرزمین امن‌تر از روی زمین باشد. شاید هم به این علت است که مردم در مترو خسته‌اند. همه در حال دویدن هستند

امنیت برای مریم تعریف روشنی دارد: «من می‌خواهم آرامش داشته باشم و کسی مزاحمم نشود. این امکان تا حدی در مترو برایم مهیاست. فکر کنم زیرزمین امن‌تر از روی زمین باشد. شاید هم به این علت است که مردم در مترو خسته‌اند. همه در حال دویدن هستند

برگزاری
طرح غربالگری و
پایش سلامت
رایگان زنان
سرپرست خانوار

برگزاری
کارگاه‌های آموزشی
مهارت‌های زندگی
فردی و اجتماعی
زنان و دختران

داشته باشم و کسی مزاحمم نشود. این امکان تا حدی در مترو برایم مهیاست. فکر کنم زیرزمین امن‌تر از روی زمین باشد. شاید هم به این علت است که مردم در مترو خسته‌اند. همه در حال دویدن هستند. اول صبح همه می‌خواهند سر کار و مدرسه و دانشگاه‌شان بروند و عصر هم خسته و مانده، منتظرند تا زودتر به خانه برسند.»

تجربه پیاده‌شدن از تاکسی وسط بزرگراه من را تغییر داد

پاییز سال گذشته بود که سیما مجبور شد وسط بزرگراه از تاکسی پیاده شود. حالا ولی می‌گوید اگر به آن روز برمی‌گشت، هرگز این کار را نمی‌کرد: «از سرکار به خانه برمی‌گشتم. مسیر همیشگی بود. در اتوبان کردستان بودیم که ناگهان حس کردم دست مرد کناری، روی پایم است. اول حس کردم اشتباه می‌کنم بعد از چند لحظه اما فهمیدم که اشتباهی در کار نیست. خودم را جمع کردم، سرفه کردم، سعی کردم فضا را تغییر دهم اما هیچ راهی نبود. ترسیده بودم. می خواستم به راننده بگویم اما دهانم باز نمی‌شد. کیفم را به سمت آن مرد فشار دادم، بازهم فایده ای نداشت. داشتم خفه می‌شدم. از ترس و اضطراب توامان. هیچ راهی به ذهنم نمی‌رسید. ناگهان گفتم، «آقا من پیاده میشم». تنها کاری بود که به ذهنم رسید. کرایه را دادم. پیاده شدم و وسط بزرگراه زدم زیر گریه. از ترس و بی علمی خودم خجالت زده بودم. از اینکه نتوانسته بودم هیچ کاری کنم. از اینکه داد نزدم، جیغ نکشیدم، از اینکه سکوت کردم عصبانی بودم. اگر دوباره به آن روز برگردم، حتما جواب آن رفتار را می‌دهم.»

از نظر سیما این آزارها در تمام طول روز و شب وجود دارد. یک روز بیشتر و روز دیگر کمتر. اما آنقدر زیاد شده‌اند که حتی به بعضی از آنها عادت کرده است: «شما از یک زن بپرس که اگر مردی در خیابان به تو متلک بیندازد چه می‌کنی؟ حتما چند لحظه ای فکر می‌کند. چون این تجربه آنقدر برای او عادی و تکراری است که نمی داند چگونه باید پاسخ شما را بدهد. در تاکسی، اتوبوس، موقع قدم زدن، روی پل های عابر. برای همین هم می‌گویم که اگر به ان روز برگردم طور دیگری رفتار می‌کنم. چون حالا دیگر آنقدر در این باره خوانده‌ام که خوب می‌دانم نباید در مقابل چنین اتفاقاتی سکوت کرد.»

آزار در سطح شهر محدود به زنان نیست

«گاهی به دوستانم می‌گویم که اگر آدم خوش خوابی نبودم، هر روز باید در اتوبوس‌ها با این و آن دعوا می‌کردم.» این ها را الهام می‌گوید. ۲۲ سال دارد و به قول خودش به حقوق شهروندی‌اش آشناست. وسیله‌ای که بیشتر اوقات با آن تردد می‌کند اتوبوس است و می‌گوید به خودش و آرامش و امنیتش احترام می‌گذارد: «من قبل از هر کسی به امنیت خودم احترام می‌گذارم و به همین دلیل هم به آنهایی که می‌گویند باید در مقابل آزارگران سکوت کرد، مشکل جدی دارم. سکوت من یعنی، اجازه دادن به اینکه آن فرد به خطایش ادامه دهد. برای همین هم، همیشه و تحت هر شرایطی واکنش نشان می‌دهم. بارها شده که دراتوبوس به خاطر اینکه کسی نگاه خیره طولانی مدتی داشته با او برخورد کرده‌ام. تازه بیشتر وقاع در مسیر رفت و آمد را چرت می زنم و موسیقی گوش می‌دهم. به همین دلیل هم خیلی ازبرخوردها را نمی‌بینم.» از نظر الهام وسیله نقلیه مورد نظر، تفاوت چندانی در مواجهه‌های این چنینی ایجاد نمی‌کند: «فرقی ندارد. تاکسی، مترو، خودروی شخصی یا پیاده راه رفتن. هر کدام از این ها مشکلات خودشان را دارند. به همین دلیل هم می‌گویم که مهم است خودمان به خودمان احترام بگذاریم. تازه این تجربه‌ها فقط برای زنان نیست. من مردانی را هم دیده‌ام که با آزارهای متعدد در سطح شهر روبرو شدند.» امنیت دیجیتال، امنیت بهداشتی، امنیت زیرساخت و امنیت شخصی ۴ معیار اصلی برای رتبه بندی شهرها است. تهران، سال گذشته از فهرست جهانی شهرهای امن خارج شد. حوالی کوچه‌های تنگ و باریک، یا وسط اتوبانی مملو از خودرو. درحاشیه یک پارک یا روی پل عابر پیاده. هنگام عبور از یک خیابان با خودروی شخصی یا نشسته در تاکسی و اتوبوس و مترو. فرقی نمی‌کند که کجا باشیم، تردد امن و امان در شهر، یکی از اساسی‌ترین حقوق شهروندی است. بخشی از آن تامین شده و بخش دیگرش نه و راضیه، مریم، سیما و الهام خواهان تمام این امنیت هستند. زیباترین و مدرن‌ترین شهرهای دنیا هم در صورتی که فاقد امنیت لازم برای شهروندانشان باشند، همیشه یک کمبود بزرگ خواهند داشت.

نگاهی به سطح مولفه‌های استانداردسازی شهر

تهران در مسیر ارتقا امنیت

مریم وحیدیان
خبرنگار

ایجاد مزاحمت‌های خیابانی یکی از رایج‌ترین انواع خشونت‌های جنسی است که اغلب زنان در زندگی خود دست کم چند بار تجربه آن را داشته‌اند. برخی معابر شهر، پل‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس ناامن و نقاط کم رفت‌وآمد شـهر وقتی هوا رو به تاریکی می‌رود، بسـتر این نوع خشـونت‌های جنسی برای زنان هسـتند؛ زنانی که خود را به عنوان فردی اجتماعی در مناسـبات و سـاختار اجتماعی شـهر تحمیل کرده‌اند. حضور اجتماعی زنان در پی خود مسـأله انطباق فضای شـهری با حضور زنان را نیز پررنگ کرد. برخی از آنها زنانی هسـتند که به واسـطه اشـتغال، حضور در فضاهای اجتماعی و علمی و پژوهشـی و... بعد از تاریکی هوا بـه خانه برمی‌گردند اما با مزاحمت‌های خیابانی روبه‌رو می‌شوند. امنیت فضای شهر برای زنان به عوامل متعددی بسـتگی دارد که برخـی از آنها در حیطه وظایف شـهرداری‌ها و برخـی دیگر در حیطه وظایـف حاکمیتی دولت‌ها قرار می‌گیرند.

تأکیدات قانونی برای بهسازی فضاهای بی‌دفاع شهری

یکی از اقدامات مهم در حـوزه امنیت اجتماعی و روانی زنان در شهر در سال ۹۸ در تصویب برنامه پنج‌ساله سوم توسعه شهر تهران صورت گرفت. در بند ۲ ماده ۶۹ این برنامه در باب وظایف شهرداری «شناسایی و بهسـازی فضاهای بی‌دفاع شهری، نقاط کور و ناامن با همکاری سایر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط به منظور ارتقای امنیت اجتماعی در فضاهای شـهری و ایجاد احساس امنیت در شهروندان به ویژه زنان، کودکان توان‌یابان و سـالمندان» آمده اسـت. اما با این حال این سـند قانونی یک وظیفـه دیگر نیز به عهده شـهرداری‌ها گذاشته است و آن «همکاری در جهت ایجاد، توسعه و تجهیز مراکز ارایه خدمات اجتماعی ازقبیل مددسراهای منطقه‌ای و گرمخانه به منظور اسـکان افراد بی‌سرپناه و آسـیب‌دیده (به تفکیک گروه سنی و جنسیتی)» اسـت. زنان کارتن‌خواب و بی‌سرپناه و بی‌پناه نخستین هدف‌های در دسـترس برای اعمال خشـونت‌های فیزیکی و تجاوز هستند. حتی اگر بخواهند نمی‌توانند به جایی پناه ببرند و اجرای این بند از برنامه توسعه شهر تهران، از یک چنین اولویتی برخوردار است.

معیشت و امنیت شهری زنان

شرایط معیشـتی خانوارهای شهری یکی از عوامل اشتغال زنان با سـاعات کاری طولانی‌مدت است. زنان کمتر از مردان در اشتغال رسمی سهم دارند. بر اساس آمار اعلامی موسسه‌های مالی سازمان پژوهشـی تأمین اجتماعی در سـال ۱۳۹۶، زنان ۸۰درصد شاغلان بدون بیمه در مشـاغل غیررسمی را به خود اختصاص داده بودند. از آنجا که وضعیت سخت‌تر معیشـتی خانواده‌ها زنان بیشتری را از سـال ۹۶ به بازار کار کشانده است، احتمال دارد این رقم افزایش یافته باشد. مشاغل غیررسمی به علت عدم نظارت، زنان بیشتری را در ساعات تاریکی شب در محیط کار نگه می‌دارد و در نتیجه تهرانِ این سال‌ها ضرورت افزون‌تری را در خصوص الزامات ایجاد امنیت اجتماعی به وسیله شهرداری اقتضا می‌کند.

کدام محلات برای برقراری امنیت اجتماعی در اولویت هستند؟

تبیـین اولویت‌هـا در بهسـازی محـلات بایـد در دسـتور کار شـهرداری‌ها قرار بگیرد. احتمالا نقاط پرشـماری هستند که برای تردد احسـاس ناامنی به زنان می‌دهند. برای این کار از زنی درباره نقاطی که در آن احسـاس ناامنی دارد، سـوال کردیم. یکی از زنان دسـتفروش مترو تهران می‌گوید که شـب‌ها حدود ساعت ۹ شب، بعـد از پایـان کار در یکی از محلات منطقه ۱۰ تهـران در نواب، از متـرو که بیرون می‌زنی باید از جایگاه پشـت اتوبان نواب به داخل محـلات بروی یا بایـد از داخل کوچه‌های تاریکـش عبور کنی که حس عـدم امنیت زیادی دارد. چراغ به انـدازه کافی وجود ندارد، خیلی از کوچه‌های شـهر همین مشـکل را دارند و به علت تاریک و کم‌ترددبـودن، احسـاس ناامنی زیـادی به زنـان می‌دهند. آخرِ شـب خیلی از زنان ترجیح می‌دهند از مترو استفاده کنند، بنابراین ورودی و خروجـی متروها حتما باید امن باشـند؛ اما می‌بینیم که چنین نیسـت. اغلب ورودی ایستگاه‌های مترو در حاشیه بزرگراه‌ها احسـاس ناامنی به زنان می‌دهند که ایسـتگاه مصلی، مترو شهید همت، ایسـتگاه‌های مترو حاشیه اتوبان صیاد شیرازی و... از جمله آنان هسـتند. به این منظور نصب چراغ در تمام معابر بیرونی مترو کـه بزرگراه‌ها را به فضای داخلی محـلات متصل می‌کند، اهمیت دارد. یکـی دیگر از نقاط کور کنار روگذرهای ماشـین‌رو اسـت که گاهی با اینکه به محلات پرجمعیتی هم راه دارند، اما بسیار تاریک و بدون چراغ هسـتند. یک نمونـه آن روگذر مـرزداران از بزرگراه یادگار امام اسـت. نقاط اینچنینی در سراسـر شهر بسیار هستند که سـال‌ها امنیت اجتماعی زنان را بر هم زده‌انـد و منجر به تجاوز و خشونت جنسی زنان شده‌اند. شناسایی و بهسازی فضاهای شهری ناامن برای زنان یکی از ویژه‌های شـهرداری تهران است. اما معابر،

یکی از اقدامات مهم در حوزه امنیت اجتماعی و روانی زنان در سال ۹۸ «شناسایی و بهسازی فضاهای بی‌دفاع شهری، نقاط کور و ناامن با همکاری سایر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط به منظور ارتقای امنیت اجتماعی در فضاهای شهری و ایجاد احساس امنیت در شهروندان به ویژه زنان، کودکان توان‌یابان و سالمندان» آمده است

ایستگاه‌های اتوبوس، پل‌ها و... در کدام نقاط تهران ناامن‌تر هستند و شـهرداری باید برقراری امنیت اجتماعی زنـان در این مناطق را در درجه اول اهمیت قرار دهد؟ در نتایج یک پژوهش انتشـاریافته در پژوهش‌نامـه نظـم و امنیـت انتظامی در بهار ۹۹ که وابسـته به پژوهشـگاه علوم انتظامـی و مطالعات اجتماعی ناجا اسـت، می‌خوانیم: احسـاس امنیت زنان در کل و در چهار بعد ذکرشده در مناطق شمالی شهر بیشتر از زنان مناطق جنوبی در شهر تهران بود. همچنین بین شرایط اقتصادی، عملکرد دستگاه‌های امنیتی، شبکه روابط اجتماعی، فقدان سرپرسـت، سن، وضعیت تأهل و وضعیت اقتصادی رابطه معنادار وجود داشـته؛ ولی وضعیت اشتغال زنان و میزان تحصیلات آنان با احسـاس امنیت رابطه معناداری نشـان نداد. در محلات بالاشـهر تهران زنان به علت امکان استفاده بیشتر از خودروی شـخصی یا تاکسی‌سرویس‌ها به نسبت امنیت بیشتری دارند. اما قطعا دستفروشـی که دستمزد پایینی می‌گیرد، رفت‌وآمد پرهزینه را نمی‌تواند تأمین کند. بنابراین برنامه‌ریزان شهری باید این موضوع را در نظر داشته باشند.

بررسی‌ها نشان داد که زنان منطقه ۱۰ و محله نواب از بافت پشتی بزرگراه نواب حس ناامنی دارند. بر همین اساس شهرداری منطقه با انتشار یک فراخوان، از اهالی محل درخواست کرد که طی ۱۰ روز نقاط ناامن مورد نظرشان را به شهرداری اعلام کنند

اقدامات شهرداری و شورای شهر تهران برای حفظ امنیت اجتماعی زنان

اجـرای پایلوت طرح ارتقـای امنیت زنان در تهران از تابسـتان امسال کلید خورد.

زهـرا نژادبهرام، عضو هیأت‌رئیسـه شـورای شـهر تهـران، در توضیح ایـن طرح می‌گوید: «وجود معابر دندانه‌ای، شمشـادهای بلند، پل‌های عابرپیاده پوشـیده، پیچ‌های بدون دید در برخی معابر و... ازجمله مواردی اسـت که حس عدم امنیت را در زنان تشـدید می‌کند. باخبر شـدیم معاونت اجتماعی شهرداری تهران طرحی را در مورد امنیت زنان به صـورت پایلوت در منطقه ۱۰ اجرایی کرده اسـت که بعد از پیگیری بنده سطح توقعات‌مان از این طرح را بالا برده و موضوع را از سـطح تحقیقاتی به عنوان یک پروژه شـهری آن هم در کل منطقه ۱۰ تسـری دادیم.» او با اشاره به این طرح که با مشـارکت زنان محلات انجام گرفته و شـیوه کار تصریح می‌کند: «توانستیم با مشـارکت بانوان منطقه ۱۰ نقاطی که حس ناامنی را تشـدید می‌کرد، شناسایی کنیم و نقشه جی‌ای‌اس آن را تهیه کنیم. بررسی‌ها نشان داد که زنان منطقه ۱۰ و محله نواب از بافت پشتی بزرگراه نواب حس ناامنی دارند. بر همین اساس شهرداری منطقه با انتشار یک فراخوان، از اهالی محل درخواست کرد که طی ۱۰ روز نقاط ناامن مورد نظرشـان را به شـهرداری اعلام کنند که در اعلام عمومی مشـخص شـد یکی از نقاطی که حس ناامنـی را در زنان محله نواب تشـدید می‌کند، واحدهای تجاری در حاشـیه بزرگراه اسـت که بعضا خالی هسـتند و از آنجا که این واحدها به صورت دندانه‌ای طراحی شـده‌اند، حسن ناامنی را تشدید می‌کنند؛ بنابراین قرار شـد شـهرداری فکری به حال این واحدها کند. از نتایج طرح ارتقای امنیت زنان در پایتخت، رفع مخاطره ۷۰ محل از ۲۰۰ نقطه ناامن در منطقه ۱۰ تهران بوده است.»

همکاری بین دستگاهی در زمینه افزایش امنیت

مولفه‌های ارتقای سـطح امنیت زنان در شـهر این روزها تبدیل به دغدغه‌ای مهم برای زنان شـده اسـت. این مطالبه‌ای است که خیلـی از زنـان پایتخت خواسـتار آن هسـتند؛ اقداماتی همچون نصـب بیلبوردها در یـک طرف پل‌های عابرپیـاده، نصب چراغ در معابر بـدون دید و خلوت، افزایش گشـت‌های نیروی انتظامی در نقاط پرخطر، کوتاه‌کردن شمشـادهای بلند در سطح شهر و پارک‌ها به‌ویژه فضای سـبز حاشیه بزرگراه‌ها و خیابان‌ها و... می‌تواند حس امنیت زنان را برای تردد در شهر بالا ببرد و به حضور اجتماعی آنان در جامعـه نیز کمک کند. از طرفی توجه بـه امنیت زنان از طریق نحوه برخورد گشـت‌های شـبانه نیروی انتظامی با مواردی که به وسیله شهروندان گزارش می‌شود، اهمیت دارد. نیروهای انتظامی دسـتورالعمل حمایتی از زنان در هنگام مواردی از احسـاس عدم امنیت زنان ندارنـد. خیلی از اوقات مردسـالاری حاکم بر جامعه در برخورد نیروهای انتظامی با موارد گزارش‌شـده دیده می‌شـود. نهادهای شهری می‌توانند در این خصوص تفاهم‌نامه‌های مشترک امضا کنند و نقشه مراکز ناامن را که به وسیله شهرداری تهیه شده، به دست نیروهای انتظامی برسـانند و به صورت ویژه امنیت نقاط ناامن تهران را که تعداد آن هم پرشـمار است، تأمین کنند. هر چه هسـت، نباید فراموش کرد که حفظ امنیت زنان نیازمند مشـارکت همه نهادهای درگیر در مسـأله زنان اسـت. در این روزها توجه به زنانی که مشارکت پویا در اشتغال و بقیه مناسبات اجتماعی دارند، هر چه بیشتر ضروری شده است.

معلولیت بدون محرومیت

محمد کمالی
استاد دانشگاه علوم پزشکی ایران

در روز جهانی افراد دارای معلولیت امسال شعار محوری انتخاب‌شده از سوی اداره کل سلامت شهرداری تهران «معلولیت بدون محرومیت» بود. سخن از محرومیت یادآور فقر و فقدان دسترسی برخی از مردم به منابع و امکانات است. از سویی محرومیت با خود محدودیت را نیز به همراه می‌آورد. بحثی جنجالی در سال‌های اخیر در بین افراد دارای معلولیت و نیز برخی افراد غیر معلول بر سر جمله «معلولیت محدودیت نیست» در جریان بوده است؛ گروهی با آن موافق و گروهی نیز مخالف بوده‌اند. از دیدگاه من هر دو طرف با عنایت به دلیل‌های خود بر طریق درست هستند؛ دسته اول که معلولیت را محدودیت نمی‌دانند، به توان فکری، ذهنی، روانی و جسمی افراد دارای معلولیت باور دارند و غلبه بر هر محدودیتی را قابل انجام می‌دانند. از این دیدگاه افراد دارای معلولیت بر محدودیت‌ها غالب شده و راه استقلال و خوداتکایی را طی می‌کنند. البته این گروه به وجود اختلال یا آسیب در فرد معتقد است. دسته دوم که معلولیت را محدودیت می‌دانند، به واقعیت وجود اختلال و آسیب معتقدند و ناتوانی فرد در انجام برخی عملکردها را که به واسطه اختلال یا آسیب جسمی یا ذهنی رخ می‌دهد، دلیلی بر محدودیت به دلیل معلولیت می‌پندارند. به نظر می‌رسد مناسب است از منظر ادبیات ناتوانی و معلولیت به این مقوله نگاهی انداخته شود. تا پیش از سال ۱۹۸۰ تعاریف معلولیت بر ناتوانی شخص در مراقبت از خود، انجام امور شخصی و فعالیت‌های روزمره زندگی، تحصیل، کسب شغل و حرفه و... متمرکز بود. در این سال، سازمان جهانی بهداشت با ارایه یک مدل خطی رابطه بین بیماری، آسیب، ناتوانی و معلولیت را مشخص کرد که به مدل ICIDH معروف شد. برای نخستین‌بار در این مدل نقش عوامل محیطی و اجتماعی در بروز معلولیت مورد توجه قرار گرفت. پدیدآورندگان مدل معتقد بودند به دنبال بیماری و اختلالات، آسیب در سطح عضو و اندام نمایان می‌شود که می‌تواند به ناتوانی در سطح فرد منجر شود. این ناتوانی می‌تواند رابطه بین فرد و محیط را مختل کرده و باعث معلولیت شود. از این منظر اختلال در رابطه بین فرد و محیط معلولیت نامیده شد که آن حاصل یک ناکارآمدی یا محرومیت اجتماعی فرد در برخورداری از امکانات جامعه بود. جوامع افراد دارای معلولیت در دهه ۱۹۹۰ به این مدل و طبقه‌بندی اعتراضاتی کردند. بیان اصلی بر نگاه و نگرش منفی در طبقه‌بندی بود؛ ناتوانی و معلولیت به عنوان دو عامل منفی از سوی آنان مطرح شد. این موضوع مورد توجه کارشناسان سازمان جهانی بهداشت قرار گرفت و در تلاشی هفت‌ساله به ارایه طبقه‌بندی عملکرد، ناتوانی و سلامت (ICF) منتهی شد. در این مدل به جای ناتوانی از فعالیت و به جای معلولیت از مشارکت استفاده شد. مدل از حیطه خطی به مدلی تعاملی تغییر کرد و عوامل محیطی یکی از مولفه‌های مهم مدل شناخته شد. همزمان دو متغیر تحت عنوان محدودیت عملکرد (Functional Limitation) و موانع مشارکت (Participation Restriction) برای توصیف ناتوانی و معلولیت مطرح شد. این دو عامل از نظر من به بحث ما در زمینه محدودیت و محرومیت بسیار مرتبط است. فعالیت انجام هر گونه عمل یا اقدام به وسیله فرد در شرایط عادی است و ناتوانی فقدان توانایی فرد برای انجام عمل به صورت مرسوم است. از این رو محدودیت عملکرد مشکلاتی است که فرد ممکن است در انجام یا اقدام برای عمل تجربه کند. قاعدتا این مشکلات برای هر فردی ممکن است رخ دهد؛ چه این فرد فاقد معلولیت باشد و چه دارای ناتوانی یا معلولیت باشد. این محدودیت عملکرد منشاء درون فردی دارد و برای هر فردی به طور نسبی قابل رویت و حتی اندازه‌گیری است. منظور از مشارکت در اینجا حضور فرد در موقعیت‌های زندگی و فعالیت‌های اجتماعی است. اما موانع مشارکت آن دسته از عوامل اجتماعی هستند که ممکن است مانع از حضور فرد در این موقعیت‌ها یا فعالیت‌ها شوند. این دسته عوامل دیگر منشاء درون‌فردی ندارند و منشاء بیرونی دارند. از این منظر این عوامل به نوعی برای فرد محرومیت فراهم کرده و می‌توانند در نقش ایجادکننده معلولیت ظاهر شوند. پیش از این گفته شد که معلولیت اختلال در رابطه بین فرد با محیط است. در این رویکرد کودکی که نمی‌تواند حرف بزند، راه برود، ببیند معلولیت ندارد، معلولیت زمانی برای او متصور است که اجتماع و جامعه امکان رفتن او به مدرسه و دسترسی به سایر امکانات جامعه را فراهم نکرده باشد؛ بدین ترتیب او را در جامعه منزوی کرده باشد و به نوعی از جریان عمومی جامعه خارج کند. وقتی دسترسی به امکانات بهداشتی درمانی، تحصیلی آموزشی، حمل‌ونقل، مسکن، تفریحات، اجتماعی مدنی و... برای افراد دارای معلولیت در جامعه فراهم نباشد، به گونه‌ای محرومیت از این امکانات فراهم باشد، معلولیت در چهره سنگین خود رخ نشان می‌دهد. بنابراین موانع مشارکت آن دسته از عوامل اجتماعی هستند که به محرومیت اجتماعی منجر خواهند شد. در نتیجه کمبودهای شخصی یا آسیب‌ها و اختلالات به وجود آورنده معلولیت و ناتوانی در نظر گرفته نمی‌شوند بلکه این محیط ناتوان‌کننده است که با عوامل خود به محرومیت و درنهایت معلولیت منجر می‌شود. انتخاب شعار «معلولیت بدون محرومیت» از این نظر مناسب است که خواستار برچیده‌شدن همه عوامل موجده برای محروم‌سازی اجتماعی و در نتیجه بروز معلولیت است. داشتن اختلال یا آسیب امری عادی برای همه افراد در برهه‌ای از زندگی آنان در جامعه است، لیکن مهم قابلیت دسترسی اعضای جامعه به امکانات و منابع برای ایفای نقش در موقعیت‌های مختلف زندگی است. «معلولیت بدون محرومیت» بدان معناست که افراد دارای معلولیت در چنین جامعه‌ای با توجه به محدودیت عملکردی خویش، قادر به حضور در جامعه هستند و دسترسی به منابع و امکانات جامعه دارند. انتخاب شعار محوری «تهران شهری برای همه» به وسیله شهرداری تهران را نیز در همین رویکرد می‌توان ارزیابی کرد. در این مسیر همه فعالیت‌های شهرداری تهران، دیدگاه مدیران شهری و کارکنان آن باید با در نظر گرفتن نیازهای افراد دارای معلولیت به عنوان شهروندانی همچون سایر اعضای جامعه، بر دسترسی کامل آنان به محیط فیزیکی و اجتماعی شهر متمرکز باشد. در این مسیر هیچ گونه تبعیضی نباید وجود داشته باشد.

معلولیت بدون محرومیت» بدان معناست که افراد دارای معلولیت در چنین جامعه‌ای با توجه به محدودیت عملکردی خویش، قادر به حضور در جامعه هستند و دسترسی به منابع و امکانات جامعه دارند. انتخاب شعار محوری «تهران شهری برای همه» به وسیله شهرداری تهران را نیز در همین رویکرد می‌توان ارزیابی کرد

مدیرکل امور بانوان شهرداری تهران مطرح کرد:

۱۱ شاخص القای احساس ناامنی در شهر وجود دارد

زهرا بهروزآذر، مدیرکل امور بانوان شـــهرداری تهران، همان شخصی است که چند وقت پیش ســـرتیتر خیلی از خبرگزاری‌ها بود و در شـــبکه‌های اجتماعی درباره نظرش در مورد امنیت زنان صحبت می‌شـــد. او در گفت‌وگویی بیان کرده بود که «برخی موارد ناامن‌کننده باید به طور پیوسته دنبال شـــود مثلا یکی از موارد القاکننده ناامنی برای زنان شمشادهای بلند بود که این شمشـــادها باید پیوســـته کوتاه شـــوند.» این صحبت‌ها خیلی زود در شبکه‌های اجتماعی بازنشر داده شد و مورد انتقاد کاربران قرار گرفت.

بهـــروزآذر در این گفت‌وگو درباره دلیل انتقـــادات و کلیت صحبتی که مطرح کرده بود، مواردی را بیان کرده اســـت. او همچنین در بخش دیگری از صحبت‌هایش درباره چگونگی اطلاع‌دادن نقاط پرخطر و ناامن به شهرداری اعلام کرده است که در ســـامانه ۱۳۷ گزینه یا ســـرفصلی در نظر گرفته شده است که در آینده نزدیک شهروندان می‌توانند با تماس با این سامانه مشکلات خود را در این زمینه گزارش بدهند.

متن کامل این گفت‌وگو را در ادامه بخوانید.

آمنه مدرسیان
خبرنگار

مدام در صحبت‌های مسئولان شهری، فعالان حقوق زنان و حتی در شـــبکه‌های اجتماعی از شهر امن برای زنان صحبت می‌شود. اما سوال این است که این شـــهر امن برای زنان چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟

شهر امن برای زنان شهری اســـت که زنان به هنگام خروج از خانه و برای دســـتیابی به خدمات مورد نیاز خود در ســـطح شهر بـــا موانعی کـــه موجبات آزار آنهـــا را فراهم کند و ســـبب ایجاد احســـاس ناامنی در آنها شود، مواجه نشـــوند. شهر امن آرامش را برای زنان به هنگام حضور در شـــهر بـــه ارمغان خواهد آورد. عمده‌ترین موضوع در شـــهرهای امن برای تمامـــی زنان فارغ از پایگاه اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی ایشـــان به احساس امنیت برای حضور در جامعه بازمی‌گردد.

البتـــه با توجه به نقش و جایگاه زنان نظیر نقش مادری و نیاز زنان به حضور در اجتماع به همراه کودکان‌شان اهمیت مباحث مربوط به امنیت پررنگ‌تر می‌شـــود. شهر امن شهری است که به این نوع نیازها پاســـخ می‌گوید؛ به عنوان مثال یک مادر در دوران شیردهی باید بتواند در یک فضای امن و آرام نیازهای فیزیولوژیکی فرزند خودش را پاســـخ دهد یا برای استفاده از فضاهای تفریحی موجـــود به همـــراه کودکش -به عنـــوان مثال برای اســـتفاده از کالســـکه- در شـــهر باید معابر موجود در آن مناسب‌سازی شده باشـــد. مجموع این عوامل موجب افزایش احســـاس امنیت زنان برای حضور در شهر می‌شوند.

البته برخی از افراد در تعریف شهر امن موضوعات دیگری مثل امنیـــت اقتصادی را هم مطرح می‌کننـــد اما ما در اینجا در حیطه مدیریتی خودمان که کالبد و فیزیک شـــهر اســـت، بحث امنیت و احساس امنیت را تعریف می‌کنیم.

همزمانی دوره مدیریت دکتر پیروز حناچی با برنامه سوم توسعه شهر تهران و تأکید این برنامه بر احیای هویت محله‌ای، کاهش شکاف توسعه‌ای میان محلات، افزایش تعلق محله‌ای و بهبود کیفیت زندگی در محلات شهر تهران بستر مساعدی را برای پرداختن به موضوع شهر امن فراهم آورد

چه کارهایی باید برای ایمن‌ســـازی فضای شهر برای زنان انجام می‌دادید اما نتوانستید، نگذاشتند و سنگ‌اندازی کردند؟

همـــان طـــور که اشـــاره شـــده شـــهرداری تهـــران متمرکز بر بحث‌های کالبدی اســـت و تا اینجا ما با مشکلی مواجه نبوده‌ایم. بدیهی اســـت که این اقدام همچون بسیاری از فعالیت‌های دیگر به هماهنگی‌های بین ســـازمانی و حتی درون‌سازمانی نیاز داشته باشـــد و انتظار می‌رود از آنجا که این موضوع، یک موضوع فراگیر اســـت و همه اقشار را فرا می‌گیرد و با اصول و ارزش‌های جامعه اســـلامی و سیاست‌های کلی نظام سازگار اســـت، همه نهادها و

سازمان‌ها همراه و پشتیبان ما باشند.

از شـــروع مدیریت آقای حناچی در تهران تا به امروز، چه تحولاتی در شهر برای امنیت زنان ایجاد شده است؟

همزمانـــی دوره مدیریت دکتـــر پیروز حناچی با برنامه ســـوم توسعه شـــهر تهران و تأکید این برنامه بر احیای هویت محله‌ای، کاهش شکاف توسعه‌ای میان محلات، افزایش تعلق محله‌ای و بهبود کیفیت زندگی در محلات شهر تهران بستر مساعدی را برای پرداختن به موضوع شهر امن فراهم آورد.

اگـــر بخواهم به مهم‌ترین تحولاتی که در این دوره شـــاهد آن بودیم، بپردازم می‌توانم بگویم تمرکز پروژه‌های توســـعه محلی بـــر رفع فضاهای بی‌دفاع شـــهری و شـــکل‌گیری گفتمان مربوط به ایجاد فضاهای امن شـــهری برای زنـــان و کودکان از مهم‌ترین دستاوردهای این دوره در این حوزه است.

رفع فضاهـــای ناامن و بی‌دفـــاع برای زنان بی‌تردیـــد نیازمند زمان است و در کوتاه‌مدت محقق نخواهد شد. به صورت خاص اصلاح و بهسازی معابر و ســـاماندهی فضاهای بی‌دفاع و ناامن به شناســـایی دقیق نیازها و مشکلات و طراحی بهترین الگو برای اقدام نیاز دارد که این موضوع نیازمند زمان است.

اما از نظر من توجه به این موضوع در ادبیات مدیریت شهری تهران بالاخص اتفاق مبارکی است که با توجه به رویکرد پروژه‌های توسعه محلات به نظر می‌رسد نتایج قابل توجهی در آینده نزدیک برای شهر تهران به همراه خواهد داشت و تهران را به شهری زیست‌پذیر برای همه شهروندان تبدیل می‌کند.

برای شناسایی نقاط ناامن و بی‌دفاع در سطح مناطق شهر تهران چه اقداماتی انجام داده‌اید؟ این نقاط در کدام محله‌های شهر است و آیا آماری از میزان اتفاقاتی که در این نقاط افتاده است دارید؟

طرح ارتقای احساس امنیت زنان و خانواده در شهر از طریق شناسایی و بهسازی نقاط ناامن و بی‌دفاع شهری نخستین‌بار در منطقه ۱۰ به صورت پایلوت برگزار شد.

در این طرح ما از ظرفیت‌های مختلفی برای شناسایی این نقاط بهره برده‌ایم. از آنجا که بر این باور بودیم که شهروندان بالاخص زنان بهترین منبع اطلاعاتی برای شناسایی این نقاط هستند، با استفاده از تسهیلگران اجتماعی و تشکیل گروه‌های متمرکز نقشه مربوط به نقاط ناامن و بی‌دفاع شهری را با مشارکت زنان در محلات استخراج کردیم. علاوه بر این شهرداران نواحی به دلیل ارتباط تنگاتنگی که با ساکنان هر محله دارند یا دفاتر توسعه محلی که در ارتباط مستقیم با مردم هستند نیز توانستند منبع اطلاعاتی مناسبی برای این منظور باشند. ما ان‌شاءالله در ادامه اجرای این طرح در مناطق بیست‌ودوگانه شهر تهران از پتانسیل‌های دیگری که در شهرداری تهران وجود دارد ازجمله سامانه مدیریت شهری ۱۳۷ برای ثبت گزارش‌های شهروندان از فضاهای ناامن و و بی‌دفاع در شهر بهره خواهیم برد و شهروندان می‌توانند به راحتی معابر و فضاهایی را که در آن احساس امنیت پایین دارند، به ما اعلام کنند.

در گفت‌وگویی بیان کردید که در منطقه ۱۰، ۸۰ نقطه ناامن برای زنان با کمک اهالی شناسایی شد که حدود ۵۰ نقطه به طور کامل رفع خطر شد. سوالی که مطرح می‌شود این است که چگونه به وسیله اهالی در جریان این نقاط قرار گرفتید و ملاک برای ناامن‌شمردن یک محله یا نقطه چه بود؟ همچنین این ۵۰ نقطه‌ای که گفته‌اید به صورت کامل رفع خطر شده‌اند به چه شکل بوده‌اند و حالا چه ویژگی‌هایی پیدا کرده‌اند که می‌گویید به طور کامل رفع خطر شده‌اند؟

همان طور که گفتم با بهره‌گیری از تسهیلگران اجتماعی و تشکیل گروه‌های متمرکز زنان ساکن در محلات در مورد تجربیات آنها، شنیده‌هایشان و موقعیت‌هایی که به هنگام حضور در محل در آن احساس ناامنی داشتند، پرس‌وجو کردیم. ما فراخوان‌هایی برای جلسات گفت‌وگو در محل‌هایی مثل سراهای محله، مساجد، محدوده مدارس و معابر محلی نصب کردیم. جلسات و کارگاه‌ها در سراهای محله برگزار شد و مهم‌ترین سوال ما از شهروندان این بود که وقتی از خانه بیرون می‌آیید و قصد دارید تا به مسجد، درمانگاه، مدرسه، میدان میوه تره‌بار، ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی و... بروید، کجاها احساس ناامنی می‌کنید و کجاها صور مختلف آزار را مشاهده می‌کنید. به این ترتیب فهرستی از اشکال مختلف آزار در نقاط مختلف احصا شد و به عنوان اولین منبع اطلاعات در اختیار واحدهای اجرایی برای بررسی و رفع قرار گرفت.

علاوه بر این برای تعیین این نقاط جدای از اظهارات ساکنان، اطلاعات دریافت‌شده از شهرداران نواحی، کارشناسان دفاتر توسعه محلی و معتمدین محلات نیز مورد توجه قرار گرفت. مواردی نظیر زمین‌های خالی و متروکه، محصوربودن فضا با پوشش گیاهی، وجود فرورفتگی و گوشه‌های تاریک در سطح شهر به منظور رفع‌کردن نیازهای خود و فرزندان‌شان ازجمله موضوعاتی بود که در منطقه ۱۰ پیگیری و رفع شد.

وقتی گفتید «یکی از موارد القاکننده ناامنی برای زنان شمشادهای بلند بود که این شمشادها باید پیوسته کوتاه شوند» این حرف شما مورد انتقاد کاربران شبکه‌های اجتماعی قرار گرفت! می‌خواهیم اینجا به صورت واضح و مشخص درباره دلایل خود برای این موضوعی که مطرح کردید، صحبت کنید. اینکه چرا فکر می‌کنید شمشادهای بلند عامل ناامنی است؟ چرا به موتورسوارهایی که داخل پیاده‌رو می‌آیند یا پل‌های عابر پیاده که هیچ نوری ندارند و دو طرف‌شان با تبلیغات پوشیده شده است، اشاره‌ای نکردید؟

اول می‌خواهم به این نکته اشاره کنم که تأکید بر پوشش گیاهی و به صورت خاص کوتاهی شمشادها به معنای این نیست که ما محصوربودن پل‌های عابر پیاده با تبلیغات، عرض کم معابر و پیاده‌روها یا نبود فضاهای مناسب برای مادران و... و سایر موضوعاتی که به عنوان مصادیق ناامنی در شهر منظور می‌شوند را نادیده گرفته‌ایم کما اینکه ما به صورت مشخص در لیستی که از مصادیق ناامنی به ۱۳۷ اعلام کردیم یا در دستورالعملی که تحت عنوان «برنامه شناسایی و ساماندهی فضاهای ناامن» تدوین کرده‌ایم به تک تک این موضوعات پرداخته‌ایم.

دلیل اینکه در آن مصاحبه فقط موضوع شمشادها مورد توجه قرار گرفت، بیان من نبود، تقطیع مصاحبه به وسیله خبرنگار بود. در آن مصاحبه قید شده بود که ۱۱ شاخص به عنوان موارد القا احساس ناامنی در شهر وجود دارد که یک طیف را تشکیل می‌دهد؛ از بلندی گیاهان کنار معابر و شمشادهاست تا تملک زمین‌های خالی و متروکه. اما آن چیزی که به وسیله رسانه پررنگ و برجسته شد، بحث کوتاه‌کردن شمشادها بود.

البته تصور من این است که شاید چون این موضوع برای خبرنگار تازگی داشت، آن را برجسته کرده بود. شاید برای شما جالب باشد که مصادیقی از تجارب سایر کشورها را در این زمینه در بحث طراحی فضاهای شهری دفاع‌پذیر بیاورم؛ به عنوان مثال به گزارش گاردین یکی از تعاونی‌های معماری در بارسلونا با تأکید بر این موضوع اعلام کرده است که باید برای پوشش گیاهی بیش از حد بلند فکری اندیشید و به صورت خاص تأکید کرده بود که پوشش گیاهی نباید بیش از یک متر باشد چون می‌تواند فضایی ایجاد کند که قابلیت مخفی‌شدن و کمین‌کردن را برای مجرمان به وجود آورد. جدای از موضوع ارتفاع پوشش گیاهی، شاید گفتن این نکته که شورای شهر بیرمنگام برای کاشت درختان در فضاهای شهری قانونی مبنی بر منع کاشت درختان با قطر بیشتر از ۱۵۰ میلیمتر را تصویب کرده است، خالی از لطف نباشد.

خب طبیعتا این موارد برای ما به دلیل تازگی آنها می‌تواند عجیب به نظر برسد اما جملگی از مواردی هستند که در طراحی شهرها مد نظر قرار می‌گیرند. شاید علت برجسته‌شدن این موضوع در رسانه‌ها هم همین باشد. اما برای ما وزن و اهمیت همه موارد یکی است.

حالا که صحبت از پل‌های عابرپیاده شد، این مسأله را هم

طرح ارتقای احساس امنیت زنان و خانواده در شهر از طریق شناسایی و بهسازی نقاط ناامن و بی‌دفاع شهری نخستین‌بار در منطقه ۱۰ به صورت پایلوت برگزار شد. در این طرح ما از ظرفیت‌های مختلفی برای شناسایی این نقاط بهره برده‌ایم

مطرح کنیم که یکی از انتقادات فعالان حوزه زنان و همین طور کاربران شبکه‌های اجتماعی درباره امنیت‌نداشتن زنان در شهر همین پل‌های عابرپیاده در شب است. خیلی از افراد از تجربه‌های تلخ خود هنگام عبور از این پل‌ها در شب گفته‌اند. شهرداری برای رفع این مسأله چه اقدامی کرده است؟

بله، این موضوع ازجمله مصادیق ناامنی در فضاهای شهری است و البته در دستور کار ما هم قرار دارد.

در حال حاضر یک طرف پل‌های عابر پیاده حتما باز شده است و از نصب تبلیغات و پوشاندن فضا در دو طرف پل‌ها اجتناب می‌شود. با این حال از شهروندان می‌خواهیم با گزارش مواردی که رفع نشده است ما را در رویت‌پذیری پل‌های عابرپیاده یاری رسانند.

روشن‌بودن خیابان یک موضوع کلیدی است اما حتی در خیابان‌های روشن وقتی خلوت باشند و نگاه مراقبی نباشد، زنان احساس امنیت نمی‌کنند. منظور از وجود چشم مراقب هم وجود فعالیت در خیابان است و هم روشن‌بودن آنچه که در ساختمان‌های واقع در آن می‌گذرد. باید شفافیت وجود داشته باشد، همان طور که از داخل ساختمان‌ها می‌شود بیرون را دید برعکسش هم باید ممکن باشد. چون خشونت معمولا پشت دیوارها و درهای بسته رخ می‌دهد. خیابان‌های تجاری با ساختمان‌های بلند از این نظر بسیار خطرناکند. در شهر تهران وضعیت به چه شکل است؟ آیا خیابان‌ها، طراحی فضای شهری و... تأمین‌کننده امنیت زنان است؟ یعنی طراحی شهری بر این اساس تأمین‌کننده امنیت بوده است یا نه، شهر فقط ساخته شده است؟!

بخش نخست سوال شما معطوف به ایجاد نظارت اجتماعی است که یکی از معیارهای مهم و شاخص در احساس امنیت در شهر است؛ زیرا حضورپذیرکردن شهر برای همه افراد از جنسیت‌ها و سنین مختلف و ایجاد کاربری‌های مختلف در فضاهای شهر خود به نوعی نظارت غیر رسمی را ایجاد می‌کند و احساس امنیت را ارتقا می‌دهد.

در بخشی دیگر سخن از طراحی‌های شهری تأمین‌کننده امنیت زنان شد که شاید در سنوات گذشته کمتر مورد توجه بوده اما همان طور که گفتم با شکل‌گیری گفتمان مربوط به فضاهای امن شهری برای زنان و کودکان ما امیدواریم که این موضوعات در آینده نه چندان دور مورد توجه قرار گرفته و رفع شوند. مطالعه و بررسی برای شناسایی بهترین اقدام در این حوزه، مذاکره با واحدهای ذی‌ربط و تصویب آیین‌نامه‌هایی در خصوص ورودی‌های ساختمان‌های مسکونی شاید تا حدودی بتواند این دغدغه را حداقل برای ساختمان‌های جدید رفع کند.

همان طور که اشاره شد این موضوع نیازمند مطالعه و بررسی است و ما نباید مولفه‌های فرهنگی اثرگذار بر این موضوع را نادیده بگیریم.

اگر در محله‌ای نقطه ناامنی برای زنان وجود داشته باشد یا اصلا در شهر بحث ناامنی در رابطه با پیاده‌راه یا پل عابرپیاده‌ای برای زنان وجود داشته باشد، افراد چطور می‌توانند این مسأله را به شما یا همکاران‌تان خبر بدهند؟ پروسه اقدام برای رفع مشکلات مطرح‌شده از سوی همشهریان به چه شکل است؟

علاوه بر بستری که از طریق تسهیلگران اجتماعی و ارتباط با شهروندان ساکن در محلات برای شنیدن مسائل و مشکلات زنان فراهم شده، در سامانه ۱۳۷ گزینه یا سرفصلی در نظر گرفته شده است که در آینده نزدیک شهروندان می‌توانند با تماس با سامانه ۱۳۷ یا با ورود به اپلیکیشن تهران من مشکلات خود را در این زمینه گزارش دهند یا ثبت کنند.

حضورپذیرکردن شهر برای همه افراد از جنسیت‌ها و سنین مختلف و ایجاد کاربری‌های مختلف در فضاهای شهر خود به نوعی نظارت غیر رسمی را ایجاد می‌کند و احساس امنیت را ارتقا می‌دهد

حضور زنان در مترو و اتوبوس و تأمین امنیت آنها یکی دیگر از موضوعاتی است که مورد توجه جامعه فعال در حوزه زنان است. در این حوزه چه اقداماتی انجام شده است؟

ایجاد فضاهای مخصوص برای زنان در کنار فضاهای اشتراکی موجود در حمل‌ونقل عمومی یکی از عوامل یاری‌رسان به ایجاد امنیت در آنهاست.

همچنین یکی دیگر از اقدامات فرهنگسازی و آموزش در همان فضاها برای شهروندان و رانندگان است که به ایجاد فضای امن کمک خواهد کرد و ان‌شاءالله ما در اقدامات بعدی به آن خواهیم پرداخت.

در مسیر ایمن‌سازی فضای شهر برای زنان فقط شهرداری نیست که باید مسئولیت‌پذیر باشد و اقداماتی انجام دهد. برخی نهادهای دیگر هم در این مسیر باید همراه باشند و به وظایف خود عمل کنند. آیا در این مسیر این نهادها همراه شما هستند؛ یا نه دست تنها راه را ادامه می‌دهید؟

بله، قبلا هم در صحبت‌هایم اشاره داشتم که ما با نیروی انتظامی به عنوان نهاد اصلی متولی امنیت در شهر در ارتباط بودیم و اینکه برای تأمین روشنایی در بسیاری از معابر و خیابان‌ها نیازمند همکاری اداره برق هستیم که تا به حال در این مسیر با ما همدلی و همراهی داشته‌اند و امیدواریم در ادامه مسیر با هماهنگی بیشتر بین سازمانی بتوانیم گام‌های مهمی در این مسیر برداریم.

و درنهایت اینکه چقدر با اهدافی که وقتی در این سمت مشغول به کار شدید، فاصله داریم؟ چقدر با آن جامعه‌ای که برای زنان باید امن باشد فاصله داریم و رسیدن به آن جامعه مستلزم داشتن چه چیزهایی است؟

به نظر من سخت‌ترین کار برای حل مسائل زنان در شهر مورد توجه قراردادن این مسائل و تغییر نگرش مدیران از مدیریت یک شهر «سازه‌بنیان» به یک شهر «انسان‌محور» بود و این تغییر با رأی و خواست مردم در انتخابات شورای شهر و انتخاب شهردار با شعار «تهران شهری برای همه» شروع شد. خوشبختانه در حال حاضر همه ارکان مدیریت شهری تهران از شورای اسلامی شهر به عنوان اصلی‌ترین نهاد سیاستگذار تا مدیران شهری بر ضرورت این امر واقف و همراه هستند. معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری متولی اجرای این سیاست‌هاست و خدا را شکر زمینه و بستر مناسبی برای تحقق این اهداف فراهم شده است.

امیدوارم که با همراهی و مشارکت شهروندان که صاحبان اصلی شهر هستند، بتوانیم به خوبی خلأها و نیازهایی را که در این سال‌ها کمتر مورد توجه قرار گرفته بوده، شناسایی و رفع کنیم. بی‌شک این طرح بر پایه نیاز و خواسته‌های خود مردم طراحی شده است و ما به همین دلیل این طرح را شروع کردیم. بنابراین همان طور که در مرحله شناسایی و تعریف این طرح، حضور و خواست مردم مهم بوده، در مرحله اجرا و کنترل آن هم باید مردم حضور داشته باشد. امیدوارم بتوانیم شاهد مشارکت مردم و سازمان‌های مردم‌نهاد در اجرای این طرح باشیم.

دوست دارم مترو سوار شوم

محمدعلی جعفربگلو
فعال در حوزه معلولیت و معلول جسمی-حرکتی

یکی از آرزوهای من دیدن متروی تهران است. ممکن است این موضوع برای شما و دیگران معنای خاصی نداشته باشد اما برای من که از سال ۷۹ بر اثر تصادف ویلچرنشین شدم این ماجرا سال‌هاست که جدی است. من اواخر دهه ۶۰ تصادف کردم و پس از آن هم دو سال در خانه طاق باز بودم و درنهایت هم دکترها گفتند نمی‌توانم راه بروم؛ زیرا به جای پاهایم کمرم به اشتباه عمل شده است و درنهایت هم این موضوع عاملی شد تا ۲۰ سال گذشته زندگی‌ام با ویلچر بگذرد. هر چند هیچ وقت از این اتفاق ناراحت نبودم و این را هم اتفاقی دانستم که باید رخ می‌داد و از آن گریزی نبود. اما این موضوع عاملی شد تا به شناخت بهتری از وضع اطرافم، مردم و امکانات موجود برسم. من هرگز نتوانستم با ویلچر از مترو استفاده کنم و حالا دوست دارم بدانم اصلا این مترو چه شکلی است؟ و استفاده از آن چطور است. هر چند در همه این سال‌ها تلاش برای آنکه این اتفاق اثری بازدارنده بر زندگی‌ام نداشته باشد، وجود داشته و من سعی کردم بعد از گرفتن دیپلم حسابداری به دنبال علاقه‌ام یعنی سینما بروم و تحصیل کنم اما سختی‌ها در این سال‌ها خیلی زیاد بود و اگر به روند مشکلات در طول این ۲۰ سال نگاه کنیم، می‌بینیم که هرگز سال‌های اخیر قابل قیاس با گذشته نیست. نگاه مردم و مسئولان به معلولیت متفاوت شده و همین هم امیدواری بزرگی است.

سال‌های قبل این طور بود که به فرد دارای معلولیت با دید ضعف و کاستی نگاه می‌شد اما همچنان ما در بسیاری از موارد عقب هستیم. نمونه‌اش همین امکان استفاده اندک از حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌روهاست؛ مثلا در پیاده‌روها گیت‌هایی برای ویلچر گذاشته شده که مناسب ویلچرهای جدید نیست. این را چه کسی اندازه‌گیری کرده؟ پیمانکاری که احتمالا نمی‌داند ویلچرهای برقی خیلی بزرگ‌تر از اینهاست که بتوانند از این گیت‌ها گذر کنند یا وقتی در اتوبوس‌های بی‌آرتی نوشته شده محل استفاده ویلچر اما مردم در آن ایستاده‌اند چه می‌توان گفت؟

علاوه بر اینها ما در این سال‌ها برای جابه‌جایی در شهر سامانه‌ای داشتیم با نام «سامانه حمل‌ونقل معلولان و جانبازان» آن قدر خدمات‌رسانی این سامانه محدود است که برای هر بار استفاده از آن باید استرس زیادی را تحمل کنیم، ماشین‌های کمی دارد و اغلب‌شان هم فرسوده شده‌اند و باید برای استفاده در صف ماند. چند سال قبل برای به‌روزرسانی و افزایش ماشین‌های این سامانه اسپانسری را پیدا کردم اما هیچ همراهی‌ای از سوی دستگاه‌های متولی انجام نشد و در نتیجه وضع این حمل‌ونقل هم بهبود پیدا نکرد.

با این حال اتفاقات خوب هم در این سال‌ها افتاده است؛ نمونه‌اش بوستان قائم در منطقه ۱۸ هست که بوستانی مناسب‌سازی‌شده برای استفاده افراد دارای معلولیت است. سال گذشته هم تمام درهای ورودی و خروجی و داخل مجموعه تجهیز شد و سرویس بهداشتی و سایر امکانات هم به آن اضافه شد. این بوستان نشان داد چنانچه عزمی وجود داشته باشد، می‌توان کارها را پیش برد و تنها لازم است نگاه مدیران به این مسأله دقیق و با استفاده از نظر جامعه هدف باشد. حساس‌شدن سایر افراد جامعه برای حل این مسأله هم می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد. نمونه اخیر این حساسیت که کمپین‌های فعال هم پیگیر آن بودند درباره خانه بهداشتی در غرب تهران بود که تازه ساخته شده بود؛ داخلش برای استفاده افراد دارای معلولیت مناسب‌سازی شده بود اما بیرونش پله داشت. اعتراضات به این روند عاملی شد تا این پله را درست کنند که همه بتوانند از این خانه بهداشت استفاده کنند.

اتفاقات خوب هم در این سال‌ها افتاده است؛ نمونه‌اش بوستان قائم در منطقه ۱۸ هست که بوستانی مناسب‌سازی‌شده برای استفاده افراد دارای معلولیت است. سال گذشته هم تمام درهای ورودی و خروجی و داخل مجموعه تجهیز شد و سرویس بهداشتی و سایر امکانات هم به آن اضافه شد

در کنار همه آنچه گفته شد، چیزی که جامعه معلولان کشور پس از گذر سال‌های متمادی و گذراندن کاستی‌های بسیار توقع دارد این است که با حل مشکلات این قشر به صورت فصلی و مقطعی برخورد نشود؛ دقیق و عمیق باشد و ریشه‌ای. برای نمونه یکی از مواردی که باعث افزایش معلولیت در کشور شده، تصادف با موتور است که قطع نخاعی‌های بسیاری را ایجاد کرده است. توقع ما از پلیس راهنمایی و رانندگی این است که هنگام دادن گواهی و بعد از آن استفاده از موتور، نظارت جدی‌تری حاکم باشد و همه موارد در کنار هم به جامعه معلولان امید بیشتری می‌دهد.

مدیریت شهری باید به پیاده‌ها فکر کند

ترانه یلدا از سختی‌های زیست شهری برای همه افراد می‌گوید

شرق: شهرهایمان نه تنها برای افراد دارای معلولیت که برای افراد بدون معلولیت هم ساخته نشده‌اند. کالبد شهری را خودروها و موتورها دربرگرفته‌اند و طرح‌های جامع و تفصیلی هم توجه جدی‌ای به معلولان و زیست سخت آنها نداشته‌اند. همین هم دلیلی است تا ترانه یلدا، معمار و شهرساز، بگوید که شهرهای ما شهرهای انسان‌محوری نیستند؛ شهرهایی هستند ساخته‌شده برای حضور خودرو و موتور و در چنین شرایطی هیچ کس نمی‌تواند از فضای شهری به درستی استفاده کند، لذت ببرد و بدون نگرانی به خیابان بیاید. به گفته او برای رفع مشکلات حضور معلولان در شهر در گام نخست باید نگاه‌ها به مدیریت شهری تغییر کند و بدانند شهر جای آدم‌های پیاده هم هست.

از نظر شما معماری شهری تا چه میزان خودش را با زیستن اقشار مختلف همراه کرده و شهر برای حضور افراد دارای معلولیت چگونه شهری است؟

شهرهای ما و علی‌الخصوص شهری چون تهران اصلا برای زندگی و حضور افراد پیاده جایی ندارند. این مسأله کلی است که ما شهرهایی انسان‌محور نداریم و شامل تمامی افراد اعم از افراد دارای معلولیت و غیر معلولان می‌شود. نمونه‌های حذف پیاده و آوردن ماشین هم زیاد است؛ مهم‌ترینش زیرگذر چهارراه ولیعصر است که شهرسازان داخلی و خارجی همگی آن را مهم‌ترین نقطه شهر می‌دانستند که محل تلاقی مردم با یکدیگر است. اما به راحتی با ساختن زیرزمین و انتقال مردم به آنجا این امکان را از آنها گرفتند. سه سال قبل همراه با تعدادی از افراد دارای معلولیت به محوطه تئاتر شهر رفتیم و به این وضعیت اعتراض کردیم و طومار بلندی هم امضا شد اما نتیجه‌ای نداشت. مشکل این است که تفکر شهری بر اساس انسان‌محوری نیست حالا در این شرایط ببینید افراد دارای معلولیت چه مشکلاتی را از سر می‌گذرانند. ما بارها گفته‌ایم مدیریت شهری باید به آدم‌های پیاده فکر کند اما این نگاه وجود ندارد. شهر برای سواره ساخته شده و نگاه مکانیکی بر آن غالب است؛ نه نگاهی انسانی که به کرامت، راحتی و امنیت انسان‌ها توجه دارد.

از نظر شما در این سال‌ها گامی برای رفع محدودیت‌های حضور معلولان در شهر برداشته نشده است؟

نمی‌توان گفت کاری انجام نشده است. بسیاری از پیاده‌روها برای رفت‌وآمد معلولان سنگ‌چین خاص شده یا جاهایی در شهر برای گذر ویلچر آماده شده اما مسأله اصلی این است که شهر، شهر مردمان پیاده نیست و این شامل همه افراد می‌شود. وقتی افراد کاملا سالم برای گذر از پیاده‌رو باید با موتورسواران بجنگند، چه توقعی است که افراد دارای معلولیت به راحتی از پیاده‌رو گذر کنند؛ آن هم در شهری چون تهران که شیب بسیاری دارد. مناطق شمالی شهر پله دارد و نمی‌توان بسیاری از آنها را برای گذر معلولان آماده کرد. خیابان‌های شهری ما برای گذرکردن راحت نیستند و ببینید وضعیت پل‌های هوایی را که اصلا به حضور آنها هم نقدهای بسیاری وارد است، چگونه است. هیچ کدام‌شان مناسب گذر معلولان نیستند و حتی بسیاری از آنها برای گذر افراد بدون معلولیت هم خوب نیستند. درنهایت باید گفت ما شهری انسان‌محور که

نمی‌توان گفت کاری انجام نشده است. بسیاری از پیاده‌روها برای رفت‌وآمد معلولان سنگ‌چین خاص شده یا جاهایی در شهر برای گذر ویلچر آماده شده اما مسأله اصلی این است که شهر، شهر مردمان پیاده نیست

امنیت داشته باشد نداریم.

نکته دیگر اینکه آیا ابعاد تبعیض‌آمیز زیستن در شهری چون تهران برای معلولان فقط ابعاد کالبدی است یا وجوه دیگری هم دارد؟

قطعا وجوه دیگری هم دارد و یکی از آنها وجه جنسیت است. همان طور که در بسیاری از موارد زیست در شهر برای زنان دشواری‌های بیشتری به نسبت مردان دارد، این مسأله درباره معلولان هم بسیار به چشم می‌آید؛ یعنی اگر مرد معلولی در شهر حرکت کند شاید برایش این اتفاق راحت‌تر از حضور زن معلول باشد و در نتیجه ما زنی تنها سوار بر ویلچر را بسیار کم می‌بینیم یا زنی نابینا و... این وجه دیگر تبعیضی است که حاکم شده است؛ یعنی علاوه بر معلولیت، جنسیت هم برای حضور در شهر موانعی را ایجاد می‌کند.

در طرح جامع یا طرح تفصیلی تهران چقدر نگاه به این قشر حاکم است؟

طرح جامع شهری در حقیقت به مباحث کلی شهر می‌پردازد و کمتر جزئیات در آن مطرح می‌شوند. این طرح در حقیقت ۲۵ سال آینده شهر را توضیح می‌دهد و چشم‌اندازی طولانی‌مدت برای رشد و توسعه مد نظرش است؛ یعنی شهر در سال‌های آینده چه شکل و شمایلی خواهد داشت. به این ترتیب ما در این طرح‌ها خیلی شاهد بررسی و توجه به معلولان نیستیم. از سویی این نکته را هم مد نظر داشته باشید که طرح جامع در بسیاری از چشم‌اندازهایش ناکام ماند و نتوانست آن طور که باید و شاید شهر را شکل دهد. برنامه‌ای که ما برای شهر داشتیم و چشم‌اندازی که متصور بودیم چیز دیگری بود و بعد با رشد افسارگسیخته ساخت‌وساز و تراکم‌فروشی تصویر ما به کناری رانده شد؛ برای مثال ما در طرح گفته بودیم رودخانه‌های تهران و اطرافش باید محلی برای پیاده‌روها باشد و حتی از اغلب مناطق شهر به صورت پیاده بتوان به محور دارآباد، دربند، درکه و کن رسید. اصل طرح جامع تهران این بود که هر شهروند تهرانی بتواند از محل زندگی‌اش حتی پیاده به کناره رودخانه‌ای دسترسی داشته باشد و این به نحو درستی عملیاتی نشد. گفته بودیم اطراف رودها باید باز باشد و کناره‌های رودخانه‌ها حفظ شود اما خب شاهد این اتفاق نبودیم. درنتیجه نه تنها به معلولان در این طرح‌ها توجه خاصی نشده که موارد ذکرشده در این طرح هم به درستی رعایت نشده است و آنچه شاهدیم شهری است شلوغ که نه پیاده‌روها و نه خیابان‌هایش برای انسان‌ها طراحی نشده است و در این شهر انسان‌ها هر روز ممکن است بخشی از محل گذرشان را از دست بدهند یا مجبور شوند برای حفظ آن با خودروها و موتورسواران بجنگند. در این شرایط معلولان حتما شرایط سخت‌تری را تجربه می‌کنند.

برنامه‌ای که ما برای شهر داشتیم و چشم‌اندازی که متصور بودیم چیز دیگری بود و بعد با رشد افسارگسیخته ساخت‌وساز و تراکم‌فروشی تصویر ما به کناری رانده شد

حل مشکل پربسامد کارگران شهرداری

افشین حبیب‌زاده
عضو کمیسیون عمران و
حمل‌ونقل شورای شهر تهران

از ابتدای حضور در شورای اسلامی شهر تهران به عنوان عضوی که از دیرباز با مسائل و مشکلات حوزه کارگری آشنایی داشتم، مباحث مربوط به این قشر را با دقت و توجه بیشتری دنبال می‌کردم، پس از بررسی‌های اولیه و دریافت گزارش‌های متنوع مشخص شد که واریزنشدن حقوق در موعد مقرر زمانی و ارسال‌نشدن لیست بیمه ماهانه دو مشکل عمده نیروهای حجمی شهرداری تهران است. بر همین اساس پیگیری‌ها و تلاش‌هایی را طی یک سال و نیم صورت دادیم که با همکاری مدیران شهرداری به صدور بخشنامه «بهسازی وضعیت قرارداد نیروهای پیمانکاری حجمی موجود» به وسیله معاون وقت توسعه منابع انسانی شهرداری تهران منتهی شد. این بخشنامه که حاوی ۱۵ بند و ۴ تبصره بود پیمانکاران را مکلف به عقد قرارداد و ارسال آن به کارفرما یعنی شهرداری و اداره کار و امور اجتماعی می‌کرد؛ همچنین در بند دوم پیمانکاران را ملزم به لحاظ‌کردن کلیه مزایای قانونی متعلقه به قراردادهای کار اعم از دستمزد روزانه، حق مسکن، بن کالاهای اساسی، کمک‌هزینه خواربار، حق اولاد و... مطابق با قانون کار و تأمین اجتماعی در قراردادها کرد. در بندهای دیگر نیز موارد مختلفی به منظور کاهش مشکلات نیروهای حجمی و تعهدات پیمانکاران درج شد اما مهم‌ترین نتیجه آن این بود که شهرداری تهران طی بخشنامه‌ای به پیمانکاران اعلام کرد که در صورت پرداخت‌نشدن حقوق‌ها طی دو ماه، حقوق کارگران را از محل صورت‌وضعیت‌های تأییدشده پرداخت خواهد کرد؛ در واقع با این اقدام شهرداری تلاش کرد تا امکان تأخیر پیمانکاران را در پرداخت حقوق‌ها به صفر برساند. البته پیگیری مطالبات کارگران در حوزه مدیریت شهری به اینجا متوقف نشد پس از حل مشکل پرداخت حقوق‌ها، برگزاری جلسات متعدد با گروه‌های مختلف کارگری ذیل مجموعه شهرداری را دنبال کردیم که ازجمله این جلسات می‌توانم به نشستی که به منظور پی‌جویی مشکلات کارگران متروی تهران با حضور علیرضا محجوب، رئیس فراکسیون کارگری در مجلس دهم و دبیرکل خانه کارگر و پروانه رضایی، مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان تهران برگزار شد، اشاره کنم. همچنین از نخستین سال حضور در شورای شهر بازدیدهای دوره‌ای از محل‌های اسکان کارگران داشتم که خوشبختانه می‌توان گفت شرایط اسکان کارگران امروز نسبت به سال‌های قبل بهتر شده است و امیدواریم که این روند تداوم داشته باشد.

یکی از مشکلات پربسامد کارگران حوزه شهری مسأله سوانح حین انجام کار است؛ به عنوان مثال کارگران زیادی در بخش رفت‌وروب در طول سال دچار حادثه و حتی صدمات جدی می‌شدند که در این بخش دو اقدام استفاده از دستگاه‌های مکانیزه و لباس‌های شب‌نما را مصرانه و همزمان دنبال کردیم تا شاهد کاهش حوادث باشیم. یکی از مهم‌ترین اتفاقاتی که در سال جاری تبدیل به یک بحران عمومی شد، مسأله شیوع ویروس کرونا بود که کارگران خدمات شهری شهرداری بسیار بیشتر از بسیاری از اقشار دیگر در معرض ابتلا به آن بودند، در همین زمینه پیگیری‌های لازم انجام و با دستور شهردار تهران مقرر شد که تجهیزات و ملزومات بهداشتی مورد نیاز در اختیار آنها قرار داده شود و در هر حوزه شهرداری این امکان وجود دارد که به جای حضور فیزیکی به صورت دورکاری کارها را پیگیری کنند، کارگران شهرداری نیز در صورت امکان از این شرایط برخوردار باشند. در پایان باید اشاره کنم که در ماه‌ها و هفته‌های اخیر در تلاش هستیم تا شرایطی را ایجاد کنیم که تمامی نیروهای حجمی و کارگران شهرداری اعم از نیروهای شهربان، معبربان و حریم‌بان، رانندگان خودروسرویس شهر و کارگران پسماند و خدمات شهری و تمامی کارگران پیمانکاران در شرکت‌های زیرمجموعه شهرداری از تمامی رفاهیاتی که به کارکنان شهرداری ارایه می‌شود، برخوردار شوند؛ با انجام این اتفاق نوعی همسان‌سازی صورت گیرد. در پایان امیدوارم که این تلاش‌ها طی سال‌های حضور در شورای شهر گامی مثبت و موثر در بهبود شرایط شغلی، دریافتی و رفاهی کارگران ایجاد کرده باشد.

خلأهای امنیت شهری در گفت‌وگو با یک جامعه‌شناس و فعال حقوق زنان

رویت‌پذیری شهر امنیت شهروندان را بالا می‌برد

کالبد شـــهری و فضاهای ناامن آن اگر چه همه شـــهروندان را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهد اما خواه ناخواه، زنان به عنوان نیمی از جامعه، بیش از مردان در معرض انواع خطرات از جمله آزار و اذیت جنسی قرار خواهند گرفت. به همین دلیل هم گفته می‌شود که برای تعریف امنیت در شهر وقتی با زنان شهروند روبه‌رو می‌شویم در معنا و تعریف هم باید رویکرد را تغییر دهیم؛ زیرا زنان تجربه‌های متفاوتی از حضور در فضاهای مختلف شهری دارند. «آتنا کامل» دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی، پژوهشگر فعال حقوق زنان در این گفت‌وگو به ابعاد مختلف امنیت فضاهای شهری برای زنان پرداخت. از دید او، تا زمانی که در جامعه‌ای «آزار جنسی» به طور صریح و مشخص جرم تلقی نشود، خطر بکارگیری خشونت در آن خیلی بیشتر خواهد بود. البته با وجود این، او جرم‌انگاری را تنها راهکار مقابله نمی‌داند و پیشنهاداتی برای حاکمان شهری دارد.

نیلوفر حامدی
خبرنگار

تعریف امنیت در شهر برای زنان مفهوم متفاوتی دارد؟

فضاهای مختلف برای مردان و زنان معنای یکسانی ندارد و آنها تجربیات یکســانی از فضاهای مشابه همچون مترو، پارک و خیابان ندارند. از یک طرف مناســبات و روابط اجتماعی استفاده‌کنندگان از این فضاها مســائل جنسیتی را وارد آنها کرده و از طرف دیگر نحوه طراحی و ســاخت ایــن فضاها تجربه زنان و مــردان را از حضور و احســاس امنیت در فضای شهری متفاوت می‌کند. در نتیجه امنیت شهری یا شــهر امن را اگر چه می‌توان برحســب فاکتورهای عینی مثل میزان جرم و خشونت شهری و نیز متغیر ذهنی یعنی احساس امنیت شــهروندان از حضــور در فضاهای شــهری تعریف کرد اما بازماندگان برخی جرایم و مشخصا آزارهای خیابانی که خود دامنه وســیعی از رفتارها از نگاه خیره تا دســت‌درازی و تجاوز را شــامل می‌شــود، اکثرا و نه مطلقا زنان هســتند و به تبع آن احساس ترس از وقــوع چنین جرایمی نیــز به طریق اولی در میــان زنان بیش از مردان است.

ابزارهای فیزیکی برای ایجاد امنیت در شهر کدامند؟

یکی از عواملی که برای ایجاد امنیت در فضاهای شــهری از آن به‌کرات ســخن گفته شــده، از بین‌بردن فضاهای بی‌دفاع شهری یا جرم‌خیز است. فضاهای بی‌دفاع شهری اغلب به فضاهای تاریک و کم‌نور، بســیار خلوت، فضاهای تنگ و با کمترین امکان رویت‌پذیری عمومی مثل پل‌های عابری که با تبلیغات پوشیده شده باشند، گفته می‌شــود. نکته مهم اما توجه به این مسأله است که این عوامل اگر چه امــکان وقوع جرم و ترس از وقوع جرم را افزایش می‌دهند اما اصلاح آنها به تنهایی مشــکل را حل نمی‌کند؛ یعنی بدون توجه به بســترهای اجتماعی و اقتصادیِ برسازنده خشــونت و آزار بر زنان، پرنورکردن و بالابردن رویت‌پذیریِ عمومی در فضاهای تاریک و تنگ الزاما آزار و تعرض خیابانی را کاهش نمی‌دهد. سیاســت‌هایی که بر فضای شــهری اعمال می‌شود، حضور زنان را به عنوان جنسیتِ در حاشیه تحت کنترل می‌گیرد. حضور و غیاب زنان، نوع رفت‌وآمد و زمــان و مکان حضور آنان همگی تحت انضباط خاصی درمی‌آید که رعایت‌نکــردن آنها پیامدهایی به دنبال خواهد داشــت که نزد جامعه و نهادهایی مثل پلیس، مســئولیت این پیامدها با خود زنان است. این قوانینِ نانوشته نه تنها به کاهش آزارهای خیابانی کمک نمی‌کند بلکه این پیام را به مردان می‌دهد که دست‌شــان باز است و رفتارهــای آزارگرانه و متجاوزانه علیه زنان منجر به تنبیه خاصی نخواهد شد.

آیا ابزارهای غیرفیزیکی هم برای تأمین امنیت وجود دارد؟

جــدای از عوامــل محیطــی که تغییــر در آنها معمــولا معیار امن‌کردن فضا قلمداد می‌شود، داشتن قوانین حمایتگرانه در مورد آزارهای خیابانی و در کنار آن آگاهی‌رسانی وسیع در مورد رفتارهای آزارگرانه جنســی در عرصه عمومی و تبلیــغ راه‌ها و نهادهایی که در این مواقع کمک‌رســانی می‌کنند، می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد. قوانین پیام‌دهنده آن هستند که در یک جامعه چه چیز ارزش است و چه چیزی نیست.

آیا میزان برخورداری مناطق شــهری در نــرخ امنیت موثر است؟

توجه به این نکته مهم اســت که متغیر جنسیت یکی از عوامل دخیل در تجربیات متفاوت از مکان‌های یکسان است. اگر چه اینجا

از دســته‌ای کلی به نام «زنان» صحبت کردیم اما باید توجه داشت که زنان نیز گروهِ یکدستی نیستند.

عواملی چون طبقه اجتماعی، سن، قومیت و غیره در رابطه فضا و زنان تأثیرگذارند. زنانی که در مناطق بالای شــهر ساکن هستند، از یک طرف ممکن اســت فضاها و محیط‌هایــی را تجربه کنند که از روشنایی بیشتری در شــب برخوردار باشند و به طور کلی فضاهای شــهری، رویت‌پذیرتر و قابل نظارت‌تر باشند و از طرف دیگر به طور فردی نیز از وســایل رفاهی همچون ماشین شخصی، امکان‌گرفتن آژانس برای تردد برخوردار باشند که این امر شرایط امن‌تری را برای حضورشــان در شــهر فراهم می‌کند. در نتیجه زن طبقه متوسط و بالا ممکن اســت از یکســری آزارهای خیابانی مصون بماند اما به طور کلی نمی‌توان ادعا کرد از آزارهای جنسی مصون می‌ماند؛ زیرا بخش مهمی از آزارهای جنســی در حوزه خصوصی و خانه اتفاق می‌افتــد که کمتر قابل نظارت اســت و متغیر طبقــه نیز در امکان وقوع آن چندان دخیل نیست.

نظر شما درباره نظارت پلیسی چیست و آیا این نوع از نظارت با توجیه حفظ امنیت در شهر تبعات منفی هم دارد؟

رویکــرد پلیس به خشــونت و آزار خیابانی به دو دلیل مســأله مهمی اســت: اول) اینکــه پلیس چه رویکرد و نگاهی نســبت به خشــونت و آزارهای جنســی دارد، تعیین‌کننده عملکــرد آن با این مسأله اجتماعی است.

ما در ایران آمار مشخصی از میزان جرایم و آزارهای خیابانی مرتبط با زنان نداریم. بخشی از آن به این دلیل است که مسئولان تصور می‌کنند اعلام این آمار به ترس زنان دامن می‌زند

نگرش متمایز پلیس به خشــونت‌های جنســی نســبت به سایر جرایــم، بر روی عملکرد آنها تأثیــر می‌گذارد. دوم) عملکرد پلیس تصــور بازمانــدگان را از میزان موثربــودن این نهــاد اجتماعی در جلوگیری از آزار شــکل می‌دهد و در نتیجه بــر تعداد گزارش‌های رســیده به پلیس نیــز تأثیر می‌گذارد؛ یعنی هر چه زنان نســبت به کمک‌رسانی پلیس در آزارهای خیابانی خوشبین‌تر باشند، در صورت بروز خشونت، بیشتر از این نهاد درخواست کمک می‌کنند. در حالی که بدیهی است اگر زنان تصور کنند که پلیس کمکی به حل مشکل آنهــا نمی‌کند از گزارش‌دادن خــودداری می‌کنند و تصمیم بر حل مسأله به صورت فردی می‌گیرند.

برای رســیدن به امنیت بیشــتر در فضاهای شــهری برای شهروندان به‌ویژه زنان باید چه کرد؟

اگر در جامعه‌ای «آزار جنســی» به طور صریح و مشخص جرم تلقی نشود، خطر بکارگیری خشونت در آن خیلی بیشتر خواهد بود. در حالی که جرم‌انگاری آزار جنســی به هر حــال منابع قدرت زن برای مقابله با آن را افزایش خواهد داد.

امــا همان طور که ابتدا اشــاره کردم قانــون حمایتگرانه نیز به تنهایــی کفایت نمی‌کنــد و باید عرصه عمومی و رســانه‌ها نیز این مســائل را به بحث بگذارند و به جای سرپوش‌گذاشتن بر مسأله‌ای که وجــود دارد و هر روزه تکرار می‌شــود، به آن پرداخته شــود و آگاهی‌رسانی وسیع صورت گیرد.

۱۰ تا ۱۵ درصد جمعیت کشور افراد دارای معلولیت هستند که شهر برای استفاده‌شان آماده نشده است

دسترس‌پذیری حق هر شهروند است

فروغ فکری
خبرنگار

«روزی عصـــای من در چرخ یک موتورســـوار گیر کـــرد و جالب بود که موتورســـوار نســـبت به من شـــاکی بود در حالی کـــه او نباید از پیاده‌رو تـــردد می‌کرد.» این روایت لطف‌الله میثمی، فعال سیاســـی و مدیرمســـئول نشریه چشم‌انداز ایران، اســـت. کسی که بیش از ۴۰ سال از نابیناشدنش می‌گذرد اما هنوز هم مشکلات نابینایی دست از سرش برنداشته است؛ مانند همه آنهای دیگری که چشم، پا، دست یا شـــنوایی ندارند و همین هم دلیلی شـــده تا شـــهر برایشان بیگانه باشـــد؛ خیابان‌ها و کوچه‌هایش غریب شوند و گذر از بسیاری از آنها ناممکـــن. میثمی در بخـــش دیگری از تجربه‌اش بـــه خبرگزاری آنا می‌گوید «پله برخی مغازه‌ها در پیاده‌رو باعث زمین‌خوردن نابینایان می‌شـــود و این در حالی اســـت که برخی از فروشـــندگان اجناس و وسایل خود را در پیاده‌رو می‌گذارند و این مانع تردد نابینایان می‌شود

و زمانی که پای یک نابینا با سنگ‌های پله مغازه برخورد می‌کند تا مدت‌ها از درد شدید رنج می‌برد.» رنج گذر از پیاده‌رو و خیابان و استفاده از امکانات شهر فقط برای نابینایان نیست و افراد دارای معلولیت حرکتی؛ آنها که از ویلچر استفاده می‌کنند و البته افراد دارای معلولیت ذهنی و... هم هر روز برای انجام کارهای روزمره با کوهی از مشکلات روبه‌رو می‌شوند که بسیاری از آنها را خانه‌نشین کرده و بسیاری دیگر را محتاج همراهی که با آنها در شهر راه بیفتد و ناهمواری‌های پیاده‌رو، نبود آسانسور در پله برقی‌ها، نبود امکانات در اتوبوس‌های شهری و مترو و... را برایشان هموار کند. این در حالی است که براساس آمار جهانی افراد دارای معلولیت ۱۰ تا ۱۵درصد جمعیت جامعه را تشکیل می‌دهند و بر این اساس ایران باید در حدود هشت‌میلیون نفر فرد دارای معلولیت داشته باشد. هر چند زهرا ساعی، نماینده مجلس، خرداد سال گذشته به ایرنا درباره آمارها می‌گوید که «طبق آمار بهزیستی، یک‌میلیون و ۳۰۰هزار معلول در کشور داریم که سالیانه نیز به تعداد این معلولان اضافه می‌شود. اما جمعیت معلولان بیش از میزان اعلام‌شده است ولی این آمار را سازمان بهزیستی اعلام کرده که متولی اصلی امور معلولان و مرجع آمار و اطلاعات بهزیستی است.»

علاوه بر ساعی، همایون هاشمی، نماینده مردم میاندوآب، شاهین‌دژ و تکاب در مجلس که زمانی رئیس سازمان بهزیستی هم بوده است، معتقد است ۱۰میلیون نفر جمعیت معلول در کشور داریم که از این تعداد، ۴میلیون نفر معلولیت شدید و خیلی شدید دارند. این آمار را محمد نفریه، معاون توانبخشی سازمان بهزیستی، هم در گفت‌وگو با خبرنگار ایرناپلاس تأیید می‌کند و در پاسخ به اینکه چرا بهزیستی آمار دقیقی از معلولان ندارد، می‌گوید: «معلولانی به بهزیستی مراجعه می‌کنند که نیازمند هستند و خدمات خاص می‌گیرند؛ مانند معلولان شدید و خیلی شدید که تقریبا تعداد آنها با آمارهای موجود همخوانی دارد. معلولانی که وضع مالی بهتری داشته یا خودکفا هستند به ما مراجعه نمی‌کنند تا آمار دقیق‌شان ثبت شود و بتوانیم آنها را مشمول «قانون حمایت از معلولان» قرار دهیم. این یکی از بندهایی است که به‌تازگی به این قانون اضافه و آیین‌نامه آن به هیأت وزیران ارایه شده است. در صورت تصویب این قانون، سازمان آمار و بهزیستی با هم به گفت‌وگو خواهند پرداخت تا راهکاری برای به دست‌آوردن دقیق آمار معلولان در سرشماری بعدی اتخاذ شود.»

در میان شهرهای کشور هم تهران بیشترین آمار افراد دارای معلولیت را به خود اختصاص داده؛ هر چند حمیدرضا پوریوسف، مدیرکل سازمان بهزیستی خراسان رضوی، پیش از این اعلام کرده بود که پس از تهران، بیشترین آمار افراد دارای معلولیت در این استان است. «خراسان رضوی به دلیل بافت اجتماعی متنوعی که دارد و شیوع ازدواج‌های فامیلی در آن موجب شده تا تعداد معلولیت‌ها در این استان بالا باشد. همچنین ۱۳درصد مجموع جمعیت حاشیه‌نشین کشور در مشهد قرار دارد و با توجه به وضع اجتماعی پایینی که دارند، خطر بروز معلولیت در این مناطق بیشتر است.» این در حالی است که بسیاری از استان‌های مرزی کشور و مناطق محروم هم با تعداد بالای افراد دارای معلولیت مواجه هستند؛ افرادی که بعضی از آنها هنوز نام‌شان در هیچ لیستی قرار نگرفته و هیچ ارگانی مسئولیت رسیدگی به آنها را ندارد. افرادی که معلولیت در برخی موارد به صورت خانوادگی درگیرشان کرده و هر خانواده ممکن است چند فرد دارای معلولیت با شدت مختلف و انواع گوناگون داشته باشد.

این در حالی است که بهمن سال گذشته شبنم جهانشاد، معاون دفتر پیشگیری از معلولیت‌های سازمان بهزیستی کشور، از اجرای طرح شیوع‌شناسی معلولیت‌ها در ۱۰ استان کشور خبر داد و اعلام کرد که در اجرای طرح شیوع‌شناسی از آیتم‌های سازمان بهداشت جهانی استفاده شده است و تا کنون در سه استان خراسان رضوی، گلستان و خوزستان به صورت آزمایشی اجرا شده و قرار است براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده این طرح در هفت استان کردستان، مازندران، ایلام، خراسان جنوبی، اردبیل، سمنان و بوشهر هم اجرایی شود. «در این طرح پس از انجام پرسشگری افراد شناسایی‌شده به پزشکان ارجاع داده می‌شوند تا از نظر تأییدی آسیب و اختلالی که برایشان به وجود آمده و اینکه این اختلال بر اثر عوامل ژنتیکی بوده یا اکتسابی مورد بررسی قرار بگیرند و علاوه بر این با اجرای طرح، هم اطلاعات جمعیت‌شناسی و هم اطلاعات سلامت و عملکرد و سلامت را می‌توان ارایه داد.» هر چند هنوز نتایج این طرح اعلام نشده است.

مشکلات افراد دارای معلولیت در شهر مشکلاتی قدیمی است

برای جمعیتی که حالا بر سر تعداد دقیق‌شان بحث است، امکانات شهر آن‌قدر ناچیز است که برای اغلب آنها دغدغه جدی باشد. سیدمهدی صادقی، فعال حقوق افراد دارای معلولیت که زمانی دبیر کارگروه معلولان کمیته اجتماعی شورای شهر تهران هم بود، معتقد است هر چند نگاه‌ها در سال‌های اخیر تغییرات شگرفی داشته است اما همچنان برخی از مدیران می‌گویند مگر چند نفر معلول در شهر داریم که بخواهیم چیزی را تغییر دهیم؟ «ماجرا این است که به علت همین کمبودهای موجود در شهر بسیاری از افراد دارای معلولیت در سطح شهر حاضر نمی‌شوند و در نتیجه کسی هم آنها را نمی‌بیند و بعد مدیری ممکن است بگوید آنها تعداد کمی هستند. این در حالی است که حتی اگر کم هم باشند از منظر عدالت اجتماعی نمی‌توان این مسأله را نادیده گرفت و باید بدانیم که دسترس‌پذیری حق هر شهروند است.» او می‌گوید مشکلات افراد دارای معلولیت در شهر مشکلاتی قدیمی است که با گذر سال‌ها هر چند کمی بهتر شده اما همچنان پروژه‌های جدید و پیمانکارانی که آنها را انجام می‌دهند هم بدون نظارت مشغول به کارند و حالا مشکل اصلی ما این است که مدیریت شهری نیازهای معلولان در شهر را نمی‌شناسد. «بعضی از این مدیران علاقه و دغدغه شخصی هم دارند اما اطلاعات کافی ندارند. همین هم دلیلی بود که یکی از مطالبات جدی ما این باشد که موضوعات آموزشی به عنوان دغدغه مدیریت شهری مطرح شود، با ذی‌نفعان گفت‌وگو و آموزش‌هایی درباره استانداردهای شهرسازی در حوزه معلولیت برگزار شود.»

صادقی می‌گوید وقتی مبحث دسترس‌پذیری مطرح شد و اینکه در حمل‌ونقل عمومی به آن توجهی نشده، تصور برخی از مدیران این بود که برای مثال مردم دست نابینایان را می‌گیرند و کمک می‌کنند و نیازی به برخی از پروژه‌ها نیست؛ اما این امر با عزت نفس افراد مغایر است. فرد دارای معلولیت باید بتواند بدون نیاز به کسی در شهر تردد کند. «درنهایت و اخیرا مطرح شد که در صورت رعایت‌نشدن ضوابط شهرسازی امکان شکایت ذی‌نفعان وجود دارد. هر چند تا کنون خواستیم با همراهی و گفت‌وگو مسائل را حل کنیم و شکایتی مطرح نکنیم اما در صورتی که این وضع ادامه یابد قانون این حق را برای ما در نظر گرفته است.»

۱۰میلیون نفر جمعیت معلول در کشور داریم که از این تعداد، ۴میلیون نفر معلولیت شدید و خیلی شدید دارند. براساس آمار جهانی افراد دارای معلولیت ۱۰ تا ۱۵درصد جمعیت جامعه را تشکیل می‌دهند و بر این اساس ایران باید در حدود هشت‌میلیون نفر فرد دارای معلولیت داشته باشد

بـه گفته او تلاش‌های اخیر عاملی بوده تا سـتاد مناسب‌سـازی با قدرت و اسـتقلال بیشـتری وارد عمل شـود. به این ترتیب حالا بـر علمی‌بودن فعالیت این سـتاد کـه از زمان ریاسـت قالیباف بر شهرداری ایجاد شده بود، تأکید بیشتری شده و در دوره پنجم شورای شهر با افزایش مطالبات گروه‌های هدف این تلاش‌ها رونق بیشتری گرفته اسـت. «کمیته فنی زیرمجموعه سـتاد مناسب‌سازی است و موضوعات را بررسـی می‌کند. گزینش این افـراد که در کمیته فنی حاضر باشـند هم سخت بود و در این سـتاد افراد دارای معلولیت حضور دارند تا شـهر را از این منظر بررسی کنند.» صادقی می‌گوید کـه تلاش‌هـا در این زمینه هر چنـد زیاد بوده اما همچنان شـاهد کارشکنی‌هایی هستیم. نمونه‌اش میدانگاه امیرکبیر است که با آنکه این میدانگاه برای اسـتفاده افراد دارای معلولیت هم طراحی شده بود اما پیش از آنکه کارهایش تکمیل شـود، افتتاح شـد. ما بعد از بررسـی و دیدار از این میدانگاه نظر منفـی خودمان را اعلام کردیم و گفتیـم نباید پیـش از آنکه همه کارها برای اسـتفاده از معلولان تکمیل شـود، افتتاح شـود زیرا ممکن اسـت بعدها کار رها شود. «شهردار ماه گذشـته اعلام کرد هیچ پروژه‌ای پس از این حق ندارد بدون تأیید سـتاد مناسب‌سازی شـروع به فعالیت کند و این عاملی اسـت که کار ما را هم آسان‌تر کرده است و برای بیان مشکلات‌مان دیگر نیاز نیست به هر سـازمان جداگانه مراجعه کنیم. فقط به این سـتاد مراجعه و طرح مشـکل می‌کنیم و آنها موظف به رسیدگی هستند.»

او همچنین تأکیـد می‌کند که در کنار این مـوارد کارهایی هم با خواسـت برخی سـازمان‌ها انجام می‌شـود که امیدبخش است و نمونه‌اش اپلیکیشـنی است که سازمان آتش‌نشانی با کمک انجمن خانواده ناشـنوایان ایجاد کرده و از آن طریق افراد ناشنوا می‌توانند هنـگام خطر با آتش‌نشـانی تماس بگیرند. «علاوه بـر کارهایی که صوری انجام می‌گیرد، ما همواره شـاهد کارهای عمیق و درسـتی هم بوده‌ایم.»

خلأ قانونی نداریم؛ خلأ در اجرا و عمل است

«قانـون حمایـت از حقوق معلـولان» که سـال ۹۶ تصویب و اردیبهشت ماه سال ۹۷ لازم‌الاجرا شد، در موادی به استفاده از شهر و ایجاد امکانات لازم برای اسـتفاده معلولان تأکید کرده اسـت. در ماده ۲ این قانون آمده که همه سـازمان‌ها، ارگان‌ها و وزارتخانه‌ها چه دولتی و چه غیردولتی موظفند تا سـاختمان‌ها را برای استفاده این افراد مناسب‌سـازی کنند و ماده ۴ این قانون هم شـهرداری را مکلف کرده اسـت تا هنگام صدور پروانه و احداث سـاختمان‌های جدیدی که کاربری عمومی دارند، استاندارد شورای عالی شهرسازی را در آن رعایت کنند و به ساختمان‌هایی که چنین مواردی را رعایت نکرده‌اند، مجوز ندهند. ماده ۵ هم بار دیگر به وزارت راه‌وشهرسازی و شـهرداری تأکید می‌کند تا بر حمل‌ونقل عمومی و وجود امکانات برای افـراد دارای معلولیت در آن نظارت کننـد. همین هم دلیلی است که بهروز مروتی، مدیر کمپین معلولان، بگوید «ما خلأ قانونی نداریم. قوانین در مورد حق اسـتفاده از شـهر برای معلولان خوب اسـت اما خلأ در اجرا و عمل اسـت. این در حالی است که ویرایش سـوم ضوابط و مقررات شهرسـازی از مهر ۹۹ همه سـازمان‌ها و ادارات را ملزم به رعایت این اصول دانسـته است اما بر اجرای این موارد نظارت نمی‌شود.»

او می‌گوید بحث استفاده از شهر و مشکلاتی که افراد دارای معلولیت دارند را باید به دو دسته تقسیم کرد؛ یک بخشی از آن مربوط به بخش‌های ساخته‌شده و قدیمی هستند که نمی‌توان تغییری در آن داد اما بخشی که ما بر آن تأکید و انتظار نظارت داریم ساختمان‌ها و حمل‌ونقل جدید شهر است. نمونه‌اش خروجی جدید متروی نواب صفوی است که ماه گذشته افتتاح شد اما نه آسانسور دارد و نه معلولان حرکتی و با ویلچر می‌توانند از پله‌برقی‌اش استفاده کنند. «در بحث معابر و گذرها بارها شهرداری تهران گفته پایتخت قدیمی است و درست هم می‌گوید اما مترو که قدیمی نیست و از سال ۸۳ این ماده در قانون هم بوده ولی اجرا نشده و حالا فقط چند ایستگاه مترو آسانسور دارند و تازه آن هم مشخص نیست همیشه کار می‌کند یا نه. ماجرا این است که حساس‌سازی شده و کارهایی انجام گرفته است اما نگاه فرهنگی ایراد دارد و تا زمانی که نگاه مدیران شهری تغییر نکند، نمی‌توانیم شاهد تغییری باشیم.» مروتی به تغییرات شکل‌گرفته در شهر یزد اشاره می‌کند؛ به مناسب‌سازی پیاده‌روها و خیابان‌ها و حمل‌ونقل عمومی برای استفاده افراد دارای معلولیت اشاره و تأکید می‌کند که این اتفاق از زمانی شروع شد که سپنتا نیکنام، عضو شورای این شهر، با مسائل این قشر از نزدیک آشنا شد و درنهایت تلاش‌ها برای تغییر نگرش و عملکرد را آغاز کرد و حالا یزد شهر پایلوت دسترسی معلولان شده است. «سازمان‌های متولی مثل شهرداری و بهزیستی باید کار تحقیقاتی انجام دهند و مقابل فعالیت سلیقه‌ای در این حوزه گرفته شود. این در حالی است که بیشترین مشکل را در شهر ابتدا ویلچرسواران و بعد افراد دارای عصا و نابینایان دارند. اگر دقت کنید ناشنوایان هم مشکلات‌شان کم نیست. یک بار در گوش‌تان پنبه بگذارید و از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنید. چقدر مناسب‌سازی شده است؟» او می‌گوید در شهری چون تهران اگر فرد دارای معلولیتی در یک ایستگاه بی‌آرتی سوار شود، حتما نمی‌تواند در هر ایستگاهی که می‌خواهد پیاده شود؛ زیرا هر ایستگاهی امکانات مناسب ندارد و بعضی مواقع مجبور است چند ایستگاه عقب‌تر یا جلوتر پیاده شود و بعد هم مشکلات دیگر برای رسیدن به مقصد وجود دارد. «وضعیت در پیاده‌روها هم درست نیست؛ از پارک ماشین و موتور تا گذاشتن نیوجرسی که در رفت‌وآمد اختلال ایجاد می‌کند. از سوی دیگر برای ساخت امکانات رفاهی و تفریحی هم خیلی کم به این قشر توجه شده است. حتی اکثر پارک‌های شهر سرویس بهداشتی قابل استفاده ندارند.» مروتی می‌گوید که همه اینها به کنار باید بدانیم شهری با چنین وضعیتی هیچ امکاناتی برای کودکان دارای معلولیت ندارد و آنها کسانی هستند که از کودکی با حجم بزرگی از ناعدالتی در استفاده از شهر مواجه می‌شوند؛ چیزی که تا بزرگسالی‌شان باقی می‌ماند و تمام هم نمی‌شود.

سازمان‌های متولی مثل شهرداری و بهزیستی باید کار تحقیقاتی انجام دهند و مقابل فعالیت سلیقه‌ای در این حوزه گرفته شود. این در حالی است که بیشترین مشکل را در شهر ابتدا ویلچرسواران و بعد افراد دارای عصا و نابینایان دارند

کودکان؛ پایه‌های مهم شکل‌گیری شهرها

مجتبی دانشور
مدیرکل آموزش‌های شهروندی
شهرداری تهران

برنامه‌یزی شـــهری هنگامی به معنای واقعی به اهداف شـــهر مطلوب می‌رسد که به خواسته‌ها و نیازهای تمام شهروندان در هر گروه سنی پاسخ دهد.

کودکان نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین و پرجمعیت‌ترین اقشـــار جامعه، شهروندان یک شهر هستند.

کودکی مهم‌ترین دوره زندگی برای شکل‌گیری ساختار شخصیتی و فرآیندهای رشـــدی یک انسان اســـت و محیط تأثیر انکارناپذیری بر آن دارد. از ســـوی دیگر کودکان امروز بزرگســـالان آینده جامعه هســـتند. کودکانی که امروز تربیت می‌شـــوند، کودکانـــی که امروز شـــنیده و دیده می‌شـــوند، فردا خود سیاســـتگذار و مجری زندگی شهروندی خواهند بود.

از این منظر و در مســـیر توســـعه پایـــدار بلندمدت، کـــودکان از پایه‌های مهم شـــکل‌گیری یک شـــهر هســـتند. رابطه شهر و کودک رابطه معنادار و تعیین‌کننده‌ای در زندگی شهروندی است.

ایده و مفهوم «شـــهر و اجتماعات دوستدار کودک» از اوایل دهه ۹۰ میلادی همزمان با مفهوم توسعه پایدار در قالب رعایت عدالت بین‌نســـلی و درون‌نســـلی اشـــاعه یافت. درواقع مقوله اجتماعات دوستدار کودک یک جنبش جهانی است که از اجرایی‌شدن حقوق کودکان در سطح شهرها و جوامع حمایت کرده و افق‌های جدیدی را برای دولت‌ها ترسیم می‌کند تا از حقوق کودکان برای یک زندگی امن، محیط زیست ســـالم و پاک و اوقات فراغت و تفریحی سالمی در محیط زندگی‌شان حمایت کنند.

با این دیدگاه است که شـــهرداری تهران نیز با نگاه همه‌جانبه و شـــعار «تهران شهری برای همه» تحقق شهر دوستدار کودک را به عنوان یکـــی از اقدامات جدی ذیل معاونـــت اجتماعی و فرهنگی در سطح «محلات دوستدار کودک (اجتماعات کوچک‌تر)» پیگیری می‌کند.

در این مســـیر بـــا توجه بـــه ارزیابی محـــلات و تحلیل وضعیت کودکان، متناسب با نیاز و بر اساس برنامه عملیاتی منسجم طراحی و عمل می‌کنیم تا اتفاقات اثربخشـــی در محلات شـــهر تهران رقم بزنیم.

در ایـــن فرآیند اهمیـــت‌دادن به آرای کودکان و مشـــارکت آنان در تصمیم‌گیری‌هـــای محله‌هایشـــان را جـــدی می‌گیریم و تلاش می‌کنیم در ارایه خدمات و تسهیلات برای کودکان، منافع، ایده‌ها و اولویت‌های آنها مورد توجه قرار گیرد.

در این مسیر، یکی از ســـوال‌های آغازین این بوده است: منافع و اولویت‌های کودک را چه کســـی تعریـــف می‌کند؟ تنها متخصصان یا مدیران؟

سیاست و رویکرد پایه‌ای ما بر شنیده‌شدن کودکان، در استخراج نیازها و خواسته‌های کودکان و مشارکت‌دادن آنها در سیاستگذاری و برنامه‌ها بوده اســـت؛ چـــه آن زمان که در لوای جشـــنواره بزرگ «شـــهری که من دوست دارم»، از دل نقاشـــی‌های کودکان تهرانی نگاه و توقع آنان از شـــهر مورد علاقه‌شان مورد تحلیل قرار گرفت، چه در طراحی محلات دوستدار کودک، بخشی از پایش‌های ابتدایی و نیازســـنجی‌ها در محیط‌هایی صورت گرفت کـــه کودکان حضور داشتند.

سیاست و رویکرد پایه‌ای ما بر شنیده‌شدن کودکان، در استخراج نیازها و خواسته‌های کودکان و مشارکت‌دادن آنها در سیاستگذاری و برنامه‌ها بوده است؛ چه آن زمان که در لوای جشنواره بزرگ «شهری که من دوست دارم»، از دل نقاشی‌های کودکان تهرانی نگاه و توقع آنان از شهر مورد علاقه‌شان مورد تحلیل قرار گرفت، چه در طراحی محلات دوستدار کودک

جدای از اینکـــه جهان و نگاه کودکان را از دل آثار، نوشـــته‌ها و رفتارشناســـی آنان در فضاهای مختلف فیزیکی و مجازی استخراج می‌کنیـــم، در طول اجـــرای این طرح در محـــلات پایلوت نیز رابطه هدفمند برنامه‌ریزان و متخصصـــان بخش‌های مختلف با کودکان ساکن این محلات، حتی در قالب گفت‌وگوهای رودررو، تاکنون رُکنی اساسی بوده است.

این روزها قدم‌هایی در این مسیر برداشته می‌شود که نوید ایجاد بستر تحولی پویا در کشور خواهد بود و حمایت از توسعه و پایداری پروژه‌های دوســـتدار کـــودک، افزایش آگاهی عمومـــی، آموزش و توانمندسازی والدین، افزایش آگاهی و آموزش کودکان، تلاش برای بهبود کیفیت محیطی و افزایش دسترســـی بـــه خدمات باکیفیت، بهبود مراکز خدمت‌رسان، حمایت از کیفیت زندگی نسل‌های امروز و آینده اســـت. امیدواریم این مهم با حمایت مســـتمر و هم‌افزایی همه نهادها، ســـازمان‌ها و مردم بستر توســـعه‌یافتگی و هم‌آفرینی فراهم کند؛ چراکه روشـــن‌ترین نشان توســـعه‌یافتگی یک جامعه، دنیایی است که برای فرزندانش باقی می‌گذارد.

فرایند ایجاد محله‌های دوستدار کودک

انتخاب محله

انتخاب محله در مناطق پایلوت

مطالعات پایه

بررسی ۱۲ سند فرادست، داده‌های آماری، قوانین حوزه کودکی و غیره

پیمایش میدانی و مشاهده مشارکتی با کودکان

ارزیابی ایمنی، امنیت، کاربری و فعالیت‌های مسیرهای تردد و پهنه‌های سکونت، تحصیل و بازی کودکان و استنتاج ۳۰ نقشه مشارکتی در هر محله

مشارکت کودکان و شناسایی دیدگاه ذی‌نفعان

بیش از ۸۰۰ ساعت مصاحبه عمیق با کودکان، والدین، معتمدین محلی و غیره

بیش از ۲۵ ساعت کارگاه مشارکتی، بیش از ۴۰ ساعت جلسه با مدیران شهرداری و نشست‌های تخصصی در هر منطقه

تحلیل یکپارچه

همپوشانی موارد مورد بررسی و تبیین استراتژی‌ها

تدوین برنامه عملیاتی

تدوین چشم‌انداز، اهداف، راهبردها و اقدامات اجرایی

نگاهی به طرح شهرهای دوستدار کودک از تعریف تا اجرا

شهر؛ محلی برای زندگی یا فرصتی برای رشد؟

فرناز میری
خبرنگار

شـــهرها نه تنها محلی برای زندگی بلکه فرصتی برای رشـــد و نمو هستند. از مهم‌ترین شاخصه‌های شهرهای توسعه‌یافته ایجاد بســتر مناسب برای زندگی به دور از هر گونه تبعیض طبقاتی (سن، جنســیت، درآمد و غیره) اســت. بنابراین کودکان نیز شــهروندانی هستند که همپای بزرگســالان انتظاراتی از شهر دارند و باید امنیت و رفاه داشــته باشند. برآورده‌کردن انتظارات کودکان، در نظر گرفتن نیازها و نظرات آنها در توســعه شــهری همگی می‌توانند تعریفی از طرح شــهر دوســتدار کودک ارایــه کنند. طرحی کــه امروزه از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی هر شــهری است؛ زیرا شاخص نهایی یک جامعه ســالم رفاه کودکان اســت. این طــرح گامی در احقاق حقوق کــودکان و برآوردن نیازهای آنها به عنوان شــهروندان یک جامعه است.

دی ماه سال گذشته دکتر ویل پارکس، نماینده یونیسف در ایران، در نخستین کنفرانس ملی شــهرهای دوستدار کودک گفت: «برای نخستین‌بار در تاریخ اکثر جمعیت کره خاکی در مراکز شهری زندگی می‌کنند. از چهار میلیارد جمعیت فعلی کره زمین تقریبا یک‌ســوم شهرنشــینان را کودکان تشکیل می‌دهند. تخمین زده می‌شود که تا ســال ۲۰۵۰ تقریبا۷۰درصد از کودکان جهان ســاکن مناطق شهری خواهند بود.»

این آمار و اطلاعات نشــان می‌دهد فراهم‌کردن محیط شــهری مناسب برای تمامی گروه‌های ســنی و ازجمله کودکان در آینده تا چه اندازه حایز اهمیت است. با گسترش زندگی شهرنشینی رویکرد ما نیز به زندگی شــهری و محیط شــهری باید تغییــر کند تا تمامی کودکان حق اســتفاده از شــهر را به عنوان یــک محیط امن و قابل توسعه داشته باشند.

امروزه دیگر شــهرها نه تنها به عنوان محلی برای زندگی بلکه به عنوان فرصتی برای تأمین نیازهای انسان و فراهم‌کردن محیطی برای رشــد، توســعه و ارتباط هســتند. هر چه چنیــن محیط‌هایی شــاخص‌های توســعه‌ای و ارتباطی بهتری داشــته باشــند، بستر مناسب برای رشد و توسعه شهروندان‌شان را بیشتر فراهم می‌کنند.

یکی از مهم‌ترین شاخص‌های شهرهای توسعه‌یافته فراهم‌کردن بســتری برای زندگی شــهری به دور از هر گونــه تبعیض طبقاتی (جنسیت، ســن، درآمد و غیره) است. کودکان برای زندگی در شهر نیاز دارند پا به پای بزرگســالان حس امنیت و برابری را تجربه کنند. آنها نیز از شــهر انتظاراتی دارند. انتظارات کودکان از شــهر ایده‌آل برای زندگی تعریف جامع شهر دوستدار کودک را به ما می‌دهد.

امروزه دیگر شهرها نه تنها به عنوان محلی برای زندگی بلکه به عنوان فرصتی برای تأمین نیازهای انسان و فراهم‌کردن محیطی برای رشد، توسعه و ارتباط هستند. هر چه چنین محیط‌هایی شاخص‌های توسعه‌ای و ارتباطی بهتری داشته باشند، بستر مناسب برای رشد و توسعه شهروندان‌شان را بیشتر فراهم می‌کنند

پیمان‌نامه بین‌المللی حقوق کودک

پیمان‌نامــه بین‌المللی حقــوق کودک در بیســتم نوامبر ۱۹۸۹ در مجمع عمومی ســازمان ملل متحد پذیرش و تصویب شــد. این پیمان‌نامه شــامل ۵۴ مــاده و دو پروتکل اختیــاری، حقوق مدنی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کودکان است. براساس این پیمان‌نامه دولت‌هایی که آن را امضا کرده‌اند، موظف به اجرای آن هستند. ایران در اسفند سال ۱۳۷۲ این کنوانسیون را پذیرفت.

اصول پایه‌ای پیمان‌نامه حقوق کودک

بر اســاس ماده یــک این پیمان‌نامه بــه هر انســان کمتر از ۱۸ ســال کودک گفته می‌شــود و چهــار اصول پایــه‌ای آن عبارتند از: «هیــچ کودکی نباید از تبعیض رنج ببــرد؛ زمانی که درباره کودکان تصمیم‌گیری می‌شــود، بایــد منافع عالیه آنــان در رأس قرار گیرد؛ کودکان حق حیات داشــته و باید رشــد کنند و کــودکان حق دارند آزادانــه عقایــد و نظرات خود را ابراز کنند و ایــن نظرات در تمامی اموری که به آنها مربوط می‌شود، باید مورد توجه قرار گیرد.»

بر اساس این اصول می‌توان به جنبه‌های مختلف حقوق کودک در تمامی ابعاد زندگی و ازجمله زندگی شــهری آنان پی برد. حق حیات و رشــد یا حق ابراز عقاید در تمام امور مرتبط با آنها همگی مسائلی هستند که می‌توان و باید در زندگی شهری و شهر به عنوان محیطی که کودک در آن رشد و نمو می‌یابد در نظر گرفته شود.

یونیسف؛ نهادی برای حمایت از کودکان

صندوق کودکان ســازمان ملل متحد یا یونیســف یکی از ارکان دایمی ســازمان ملل متحد اســت. بیشــتر فعالیت‌هــای این نهاد با ســرلوحه قراردادن کنوانســیون حقوق کودک در راســتای ارایه کمک‌های ضــروری و حمایــت از کودکان در کشــورهای در حال توسعه است.

«یونیسف در۱۹۰کشــور و منطقه جهان برای رشد، بقا و کامیابی کودکان حضور دارد و بیش از ۷۰ ســال است که برای بهبود زندگی کودکان و خانواده‌هایشان با برنامه‌های همکاری مشترک با دولت‌ها تلاش می‌کند.»

یکــی از این برنامه‌های همکاری مشــترک یونیســف با دولت‌ها برنامه «شــهرهای دوســتدار کودک» اســت؛ برنامه‌ای برای ایجاد

انگیزه در دولت‌ها و دســت‌اندرکاران مختلف و جلب توجه بیشتر به احقاق حقوق و برآوردن نیازهای شــهروندان کودک و مشارکت آنها در تصمیم‌گیری‌ها.

«این برنامه در بیش از سه هزار شهر و جامعه محلی در سراسر جهان فعال و هر ساله در حال گسترش است.»

گام به گام با یونیسف برای راه‌اندازی شهر دوستدار کودک!

این نهاد بین‌المللی با بیش از ۲۰ ســال ســابقه طرح دوستدار کودک در مناطق و کشــورهای مختلف و نیز در راســتای اهداف و برنامه‌های خود در زمینه این طرح در سال ۲۰۱۷ کتابچه راهنمایی شامل خلاصه‌ای از چشــم‌اندازها، معیارها، اولویت‌ها، فعالیت‌ها، نیازهــا و چالش‌ها را در این زمینه تهیه کرده اســت. کتابچه‌ای که می‌توان به عنوان یک راهنمای گام به گام برای راه‌اندازی «شهرهای دوســتدار کودک» در کشــورهای عضو یونیســف در نظــر گرفت. یونیســف این راهنمایی‌هــا را در قالب اقدامات عملی و براســاس ابزارهای آزمایش‌شده و تجربه‌های موفق کشورهای توسعه‌یافته یا دارای درآمد بالا ارایه می‌کند تا به اجرای برنامه، پایش و ارزیابی آن در کشورهای مختلف کمک کند. «همچنین مجموعه‌ای از حداقل معیارهای گسترده جهانی را مطرح می‌کند. این امر با هدف هر چه کارآمدترکردن اجرای برنامه «شــهرهای دوستدار کودک» در سطح جهان و ایجاد پایه و مبنایی برای شــناخت چنین شهری به وسیله یونیسف انجام می‌شود.»

لازم به ذکر است در تهیه و نگارش این گزارش مبنا و منبع اصلی اطلاعات سایت یونیســف و کتابچه راهنمای آن درباره طرح «شهر دوستدار کودک» بوده است.

نگاهی به تاریخچه شهر دوستدار کودک

«برنامه یا ابتکار «شــهرهای دوســتدار کودک» (CFCI) در سال ۱۹۹۶ از ســوی یونیســف و برنامه اسکان بشر ســازمان ملل متحد معرفی و آغاز شد تا از یک سو قطعنامه‌های تصویب‌شده در دومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مــورد اسکان بشر (Habitat II) را اجرایی کند و از ســوی دیگر در جهانی که هر چه بیشــتر به سمت شهری‌شدن و تمرکززدایی پیش می‌رود، به چالشی که همان تحقق حقوق کودکان اســت، پاســخ دهد. این برنامه ذی‌نفعان محلی و یونیسف را گرد هم می‌آورد تا شهرها و جوامع محلی امن، فراگیر و پاسخگوی نیازهای کودک ایجاد کنند.»

به عبارت دیگر شــاخص نهایــی یک جامعه ســالم و امن رفاه کودکان است.

در ســال‌های اخیر توجه به موضوع شــهرهای دوستدار کودک رشد چشمگیری داشــته است. این امر نشــانه‌ای مثبت از اهمیت چنین برنامه‌ای بــرای شهرداری‌ها و دیگــر نقش‌آفرینان محلــی در توجه به سیاســتگذاری‌هایی است که مستقیم یا غیرمستقیم بر زندگی کودکان اثر می‌گذارد.

امروزه برنامه «شــهر دوســتدار کــودک» بیــش از ۳۰ میلیون کودک در ۳۸ شــهر جهان را پوشش می‌دهد. هر چند طبق قوانین بین‌المللی بار اصلی وظیفه احقاق حقوق کودکان همچنان متوجه

دولت‌هاست.

شهر دوستدار کودک چیست؟

«شهر دوستدار کودک به شهر، اجتماع محلی یا هر نظام حاکمیتی محلی گفته می‌شود که به احقاق حقوق کودک متعهد باشد؛ آن هم بر اساس همان چیزی که در کنوانسیون حقوق کودک بر آن تأکید شده است. در چنین شهری نظرها، نیازها، اولویت‌ها و حقوق کودک، بخش جدایی‌ناپذیری از سیاست‌ها، برنامه‌ها و تصمیم‌های عمومی است. بنابراین تعریف، شهر دوستدار کودک در گروه شهری مناسب برای همه قرار می‌گیرد.»

شاخص‌های شهر دوستدار کودک

«کودکان در چنین شهری باید در امنیت باشند و از بهره‌کشی، خشونت و سوءاستفاده در امان بمانند؛ زندگی را خوب آغاز کنند و سالم و تحت مراقبت بزرگ شوند؛ به خدمات ضروری دسترسی داشته باشند؛ تحصیلات باکیفیت، مشارکتی و فراگیر را تجربه کنند و مهارت‌هایشان را پرورش دهند؛ عقایدشان را ابراز کنند و بر تصمیم‌هایی که بر آنها تأثیر می‌گذارد، تأثیرگذار باشند؛ در زندگی خانوادگی، فرهنگی، شهری/محلی و اجتماعی مشارکت داشته باشند؛ در محیطی پاکیزه، بدون آلودگی و ایمن زندگی کنند و به فضاهای سبز دسترسی داشته باشند؛ با دوستان‌شان دیدار کنند و مکان‌هایی برای بازی و تفریح در اختیار داشته باشند؛ فارغ از ریشه‌های قومیتی، مذهبی، درآمد و جنسیت یا توانایی‌هایشان، فرصت‌هایی برابر در زندگی داشته باشند.»

همان‌طور که اشاره شده شهر دوستدار کودک زیر نظر نهاد یونیسف است. نهادی که از کشورها، شهرها یا اجتماعات محلی و تلاش‌هایشان برای رسیدن به مکان دوستدار کودک و حقوق او حمایت می‌کند؛ به عبارت دیگر این برنامه «مانند شبکه‌ای عمل می‌کند که دولت و دیگر سازمان‌های جامعه مدنی، بخش خصوصی، دانشگاهیان و رسانه‌ها و مهم‌تر از همه کودکان و سازمان‌های تحت هدایت کودکان را که می‌خواهند محیط پیرامون خود را به مکان‌هایی مناسب برای کودکان تبدیل کنند، گرد هم می‌آورد».

نکته مهم و قابل توجه و حتی جذاب این است که «ساختار طرح شهر دوستدار کودک از کشوری به کشور دیگر متفاوت است؛ زیرا طبق تعریف، خود این طرح بازتابی از وضعیت حقوق کودکان در سطح محلی و شرایط نهادها و سازمان‌ها در هر کشوری است».

چشم‌انداز شهر دوستدار کودک

براساس چشم‌اندازی که یونیسف در طرح شهر دوستدار کودک تعریف کرده است «همه کودکان و جوانان باید بتوانند از کودکی و جوانی خود لذت ببرند و از طریق احقاق برابر حقوق خود در شهر و اجتماع محلی‌شان، توانایی‌های بالقوه خود را به طور کامل به فعل درآورند».

چه شهرها یا مناطقی دوستدار کودک هستند؟

براساس چارچوب تعریف‌شده در یونیسف برای طرح شهر دوستدار کودک، شهر یا اجتماع محلی در گروه شهرهای دوستدار کودک تعریف می‌شود که درنهایت رسیدن به اهداف زیر را مد نظر داشته باشد: «همه کودکان و جوانان ارزش و احترام داشته باشند و در اجتماع محلی و به وسیله مقامات محلی با آنها منصفانه رفتار شود؛ نظرها، نیازها و اولویت‌های همه کودکان و جوانان در قوانین عمومی مرتبط در (صورت امکان) سیاست‌ها، بودجه‌ها، برنامه‌ها و تصمیماتی که بر آنها تأثیر می‌گذارند، لحاظ شود؛ همه کودکان و جوانان به خدمات اجتماعی ضروری با کیفیت مناسب دسترسی داشته باشند؛ همه کودکان و جوانان در محیطی امن، مطمئن و پاکیزه زندگی کنند؛ همه کودکان و جوانان، فرصت‌هایی برای بهره‌بردن از زندگی خانوادگی، بازی و تفریح داشته باشند.»

این پنج هدف کلی در راستا و بر اساس حقوقی هستند که در کنوانسیون حقوق کودک نیز بر آنها تأکید شده است؛ یعنی «حق ارزشمندبودن و مورد احترام و رفتار منصفانه قرارگرفتن؛ حق برخورداری از زندگی خانوادگی، بازی و تفریح؛ حق برخورداری از خدمات اجتماعی؛ حق برخورداری از امنیت و حق شنیده‌شدن».

نقش رسانه‌ها در معرفی شهر دوستدار کودک

رسانه‌ها به عنوان مهم‌ترین بازوی اطلاع‌رسانی در جامعه نقش مهمی در تبلیغ، ترویج و آگاهی‌بخشی در مورد شهر دوستدار کودک دارند.

«آنها بر اساس نوع رسانه‌شان عرصه‌های مختلفی برای مشارکت‌دادن کودکان در برنامه‌های رادیو، تلویزیون محلی، روزنامه‌ها و رسانه‌های اجتماعی در دست دارند. همچنین می‌توانند از طریق ترویج، تبلیغ و انتشار اطلاعات، گردآوری بازخوردها و سازماندهی پویش‌های محلی از طریق رسانه‌های اجتماعی نقش موثری ایفا کنند.»

چه کسانی از طرح شهر دوستدار کودک نفع می‌برند؟

«کودکان و جوانان، سازمان‌ها و انجمن‌های کودکان و جوانان، والدین، وزارتخانه‌ها و نهادهای مربوطه مانند مرکز ملی آمار، دانشگاهیان، سازمان‌ها و نهادهای جامعه مدنی که در حوزه حقوق کودک فعالیت می‌کنند، کسب‌وکارها و درنهایت رسانه‌ها» همگی از گروه‌هایی هستند که از منافع این طرح بهره‌مند می‌شوند.

شاخص‌های تأثیرگذاری و ارزیابی در شهر دوستدار کودک

در طرح شهر دوستدار کودک یکسری شاخص‌های تأثیرگذاری برای سنجش و ارزیابی تغییرات عینی و عملی در زندگی کودکان، تحقق حقوق‌شان و دستیابی به حقوق آنها تعریف شده است.

«این شاخص‌ها نتایج عینی و ملموس، پیشرفت‌ها و نیز درک و دریافت ذهنی کودکان از محیط زندگی روزمره‌شان را در برمی‌گیرند: مانند افزایش سلامت و رفاه کودکان از طریق مشارکت‌ها و تغییر در سیاستگذاری‌ها؛ کاهش شمار تصادفات کودکان در نزدیکی مدارس، خانه‌ها و بیمارستان‌ها.»

آگاهی‌بخشی، حمایت و اطلاع‌رسانی

آگاهی‌بخشی، حمایت و اطلاع‌رسانی سه رکن اصلی در احقاق حقوق کودک در طرح شهر دوستدار کودک هستند؛ به عبارت دیگر دست‌اندرکاران این طرح در هر جامعه یا کشوری باید درنهایت با توجه به این سه اصل از اجرای حقوق کودک در آن جامعه یا کشور اطمینان پیدا کنند.

آگاهی‌بخشی

«در شهر دوستدار کودک تمامی شهروندان باید از حقوق کودکان آگاه شوند. علاوه بر آن، تصمیم‌گیران و کارکنان دولت، متخصصان و کارشناسان، اعضای سازمان‌های جامعه مدنی، والدین، مراقبین کودک و خود کودکان نیز باید اصول اساسی حقوق کودک را درک کنند تا بتوانند به طور مستمر آنها را عملی کنند و شاهد تحقق این حقوق در شهرهای دوستدار کودک باشند.

اما این امر چگونه محقق می‌شود؟ این مسأله از طریق ظرفیت‌سازی و نیز اجرای حقوق کودک و نظارت بر آگاهی

اجتماعـــی امکان‌پذیر اســـت. همچنین مشـــارکت با ســـازمان‌های غیردولتی، گروه‌های جوانان و رسانه‌ها به شناساندن و درک هر چه بیشتر حقوق کودکان کمک می‌کند.»

حمایت

«در اینجا حمایت به این معنی اســـت که اطمینان حاصل کنیم حقـــوق کودک در قوانین محلی، سیاســـت‌ها، بودجه‌ها و برنامه‌ها در نظر گرفته می‌شـــود. یک حامی مستقل نقش مهمی در نمایش اســـتقلال حقوق و رفاه کودکان فارغ از ســـاختارهای سیاسی بازی می‌کنـــد. این امر بر عهده نهادهایی مانند هیأت بازرســـان ویژه امور کودکان یا ســـازمان‌های مردم‌نهاد غیردولتی اســـت که بر نظارت، ترویج و حفظ حقوق کودکان متعهد هستند.»

اطلاع‌رسانی

«اطلاع‌رســـانی در زمینه شـــهر دوســـتدار کودک باید امکانات و خدماتی چون فراهم‌کردن و انتشار اطلاعات مناسب درباره حقوق کودک، رویکـــرد مبتنی بر حقوق کودک، شـــهر دوســـتدار کودک و خدمات محلی را ارایه کند.

همچنین تنظیم و انتشـــار آنها باید به زبان‌های مختلف و مرتبط در دسترس کودکان با نیازهای ویژه نیز باشد.»

همکاری و همراهی کودکان و نوجوانان ضروری است!

«کـــودکان و نوجوانان در پایش و ارزیابی میزان تأثیرگذاری طرح شهرهای دوستدار کودک در هر منطقه یا شهری نقشی بسیار مهم دارند و ضروری اســـت که آنها نیز در این زمینه مشـــارکت داشـــته باشند.

تجربه‌هـــای آنهـــا در اجتماع محلی‌شـــان درنهایـــت می‌تواند تعیین‌کننده موفقیت یا شکست طرح دوستدار کودک باشد.»

برای مشارکت کودکان در روند ارزیابی و پایش راه‌های متعددی

وجود دارد که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود.

رویکردهای مشورتی

در این رویکرد می‌توان «دیدگاه‌های کودکان و نوجوانان را نسبت به آنچه پس از اجرای طرح شهرهای دوستدار کودک تغییر کرده است یا در حال حاضر نسبت به احقاق حقوق‌شان در اجتماع محلی چه احساسی دارند از طریق نظرسنجی‌ها و گروه‌های مشورتی به دست آورد».

رویکردهای مشارکتی

در این شیوه کودکان می‌توانند در طراحی و انجام ارزیابی‌ها نقش موثری ایفا کنند؛ برای مثال آنها می‌توانند پرسش‌های سنجش‌ها یا ارزیابی‌ها را تعیین کنند، در تحلیل یافته‌ها مشارکت داشته باشند و به تنظیم توصیه‌نامه‌ها و پیام‌هایی که در این فرآیند تولید می‌شود، کمک کنند.

رویکردهای کودک و جوان‌محور

«در این رویکرد می‌توانیم به کودکان و جوانان در مقام محقق، نقش رهبری روند ارزیابی را بسپاریم. این نقش علاوه بر طراحی تحقیقات، گردآوری و تحلیل داده‌ها و اطلاعات را نیز شامل می‌شود. البته در این رویکرد بزرگسالان از طریق فراهم‌کردن حمایت‌های لازم، آموزش و ظرفیت‌سازی می‌توانند روند مشارکت کودکان را تسهیل کنند. به این ترتیب اطمینان پیدا می‌کنیم تأثیر شناسایی‌شده در تجربه کودکان در زندگی روزمره‌شان انعکاس داشته است. به طور کلی کودکان می‌توانند نظرات متفاوتی نسبت به بزرگسالان ابراز و پاسخگویی افراد فعال را در طرح شهرهای دوستدار کودک تقویت کنند.»

معیارهای مشارکت کودکان!

همان طور که گفته شد هدف از ایجاد شهر دوستدار کودک احقاق حقوق کودک است. بر همین اساس در تمام مراحل و زیرساخت‌های آن حقوق کودک به عنوان یک رکن اساسی باید در نظر گرفته شود. از همین روی برای امنیت و رفاه کودکان مشارکت آنها در این کار باید ویژگی‌هایی داشته باشد که عبارتند از: «شفاف و آگاهی‌بخش، داوطلبانه، توأم با ادب و احترام، مرتبط، تسهیل‌شده با محیط و شیوه‌های کاری مناسب کودک، فراگیر، آموزش‌محور، امن و حساس نسبت به خطر و پاسخگو».

حداقل معیارهای جهانی

تعاریف، معیارها و شاخص‌ها یا شیوه‌های سنجش و ارزیابی همگی راهنمایی برای تحقق ایده شهر دوستدار کودک هستند. اما در این زمینه یونیسف حداقل معیارهای جهانی را نیز برای به رسمیت‌شناختن شهری به عنوان شهر دوستدار کودک در نظر گرفته است که عبارتند از: «نتایج مشخص برای کودکان در حوزه اهداف متعدد برای اطمینان از اتخاذ رویکردی جامع و فراگیر نسبت به حقوق کودک، مشارکت هدفمند و فراگیر کودکان و جوانان، تعهد نسبت به حذف تبعیض علیه کودکان در سیاست‌ها و اقدامات دولت محلی ازجمله در طرح شهر دوستدار کودک».

نظارت بر شهرهای دوستدار کودک از سوی یونیسف!

به رسمیت‌شناختن شهر دوستدار کودک از سوی یونیسف مدت زمان مشخصی دارد. «یونیسف یک شهر را برای مدت معینی که معادل مدت زمان چرخه بعدی CFCI است، به عنوان شهر دوستدار کودک به رسمیت می‌شناسد و تا زمانی‌که ارزیابی از دومین چرخه CFCI مثبت باشد به رسمیت‌شناختن آن شهر تا چرخه بعدی تمدید می‌شود. به همین ترتیب این به رسمیت‌شناختن از سوی یونیسف حداکثر تا پنج سال ادامه دارد.

فارغ از طول مدت چرخه CFCI هیأت هماهنگ‌سازی ملی باید سالانه شهر دوستدار کودک را بررسی کند و مطمئن شود آن شهر یا جامعه محلی همچنان به تعهداتش بر اساس طرح عملیاتی عمل می‌کند.»

زیرساخت‌های شهر دوستدار کودک

شهر دوستدار کودک نیازمند زیرساخت‌های مناسب شهری و اجتماعی است. بر همین اساس شاید ایجاد الگوی مناسب زمانبر باشد اما با تدوین زیرساخت‌ها می‌توان محله‌های دوستدار کودک طراحی کرد.

به عبارت دیگر تدبیری اتخاذ شود تا امکان رفت‌وآمد امن، زمینه رشد و فعالیت بدنی، شناخت محیط و پرورش اخلاق همگی برای کودک در یک محله یا منطقه امکانپذیر باشد.

اما فراموش نکنیم تا زمانی‌که رویکرد همگانی به ایجاد شهر ایمن و مناسب برای همه کودکان و زندگی و رشد آنها نباشد چنین فضایی برای تعامل اجتماعی، بهره‌مندی از محیط و امنیت برای فعالیت روزمره مانند رفتن تا مدرسه یا خریدهای کوچک میسر نمی‌شود.

از سوی دیگر در ایجاد شهر یا محله دوستدار کودک باید همه کودکان چه کودکان خانواده ایمن و چه کودکان کار یا آسیب‌دیده را در نظر گرفت.

نمود طرح شهر دوستدار کودک در بستر شهری

گام‌هایی در راستای احقاق حقوق کودکان، ایجاد حس امنیت یا دخالت نظر و تصمیمات کودکان در مسائل شهری ممکن است در تعاریف پیچیده و دشوار به نظر برسد. همین مسأله گاهی سبب می‌شود ایده ایجاد شهر یا محله دوستدار کودک به تعویق بیفتد. اگر مصادیق شاخص‌ها و اصول این طرح را در نظر بگیریم شاید بتوان سریع‌تر و گسترده‌تر در تحقق این طرح اقدام کرد. برای مثال نصب المان‌های شهری با توجه به قد کودکان، نصب سرعت‌گیر به‌ویژه در محل‌های عبور کودکان مانند مدرسه‌ها، فرهنگسازی عمومی برای پذیرفتن حق کودکان در جامعه، توجه به چگونه دیدن شهر از نگاه کودکان، ایمن‌سازی معابر، مناسب‌سازی معابر و پیاده‌روها برای کودکان دارای نیازهای ویژه، طراحی فضای بازی در مناطق مختلف، استفاده از المان‌ها و رنگ‌هایی در طراحی و مبلمان شهری که منجر به رشد بصری، تقویت خلاقیت، تخیل و چگونه دیدن کودکان می‌شود. اینکه کودکان در شهرها چه می‌بینند و آنها را چگونه می‌بینند نکته مهمی است.

نصب المان‌های شهری با توجه به قد کودکان، نصب سرعت‌گیر به‌ویژه در محل‌های عبور کودکان مانند مدرسه‌ها، فرهنگسازی عمومی برای پذیرفتن حق کودکان در جامعه، توجه به چگونه دیدن شهر از نگاه کودکان، ایمن‌سازی معابر، مناسب‌سازی معابر و پیاده‌روها برای کودکان دارای نیازهای ویژه، منجر به رشد بصری، تقویت خلاقیت، تخیل و چگونه دیدن کودکان می‌شود

جایگاه تهران در شهرهای دوستدار کودک!

شهر تهران در سال ۸۸-۸۹ به الگوی شهر دوستدار کودک پیوست. شهردار وقت در سال ۹۴ از طریق مصوبه شورای شهر تهران برنامه اجرایی شهر دوستدار کودک را ابلاغ کرده است. در این زمینه شاید اقداماتی مانند مناسب‌سازی محوطه بازی، تعمیر وسایل بازی، کم‌خطرکردن آنها و غیره صورت گرفته باشد. اما در زمینه محورهای تعامل اجتماعی و مشارکت مدنی شاید بتوان گفت هنوز گامی برداشته نشده است. تهران بیش از هر چیز یک شهر خودرومحور است. شهری که ملاک و معیار توسعه آن خیابان‌ها و بزرگراه‌هایی برای عبور خودروها هستند. این در حالی است که مناسب‌سازی شهری به گونه‌ای که آن را برای حضور یک شهروند کودک و نوجوان امن و راحت کند از ملاک‌های شهر توسعه‌یافته است. حتی می‌توان گفت چنین شهری برای تمامی گروه‌های سنی مناسب است.

مدیر بافت و بناهای تاریخی شهرداری تهران در گفت‌وگو با شرق:

بانک اطلاعاتی خانه‌های تاریخی را راه اندازی کردیم

ابوالفتح شادمهری، مدیر بافت و بناهای تاریخی شهرداری تهران دو سالی می‌شود که عهده‌دار این سمت است. سمتی که به گفته خودش درگیری‌ها و گرفتاری‌هایش خیلی زیاد است. او در صحبت‌هایش از کمبود نیروی متخصص و عدم پشتیبانی تشکیلاتی گلایه می‌کند. شادمهری دغدغه گذر زمان را دارد و می‌گوید که در مدت زمان باقیمانده تا پایان دوره مدیریت شهری باید بهترین و درست‌ترین تصمیمات گرفته شود تا گامی برای حفظ و مرمت بناهای تاریخی برداشته شود. به گفته او ۸۰ بنای تاریخی در مالکیت شهرداری تهران است اما موازی‌کاری‌ها و پروسه بروکراسی اداری باعث می‌شود که کارها برای ثبت بناها بیشتر شود و رسیدگی به امور بناهای تاریخی با کندی پیش برود.

مهراد آشناب
خبرنگار

مسأله مرمت و حفظ خانه‌های تاریخی شهر تهران از آن مسائلی است که علاقه‌مندان خاص خودش را دارد و این روزها هم با وجود گسترش حضور مردم در شبکه‌های اجتماعی بیشتر از هر زمان دیگری در معرض توجه است. حالا در این میان موضوعی که مطرح می‌شود، بحث مسئولیت شهرداری تهران در حفظ و مرمت این خانه‌هاست. اقدامات شهرداری در این حوزه چه بوده و چقدر از حضور بخش خصوصی در این حوزه استقبال شده است؟

در کشور احیای بناهای تاریخی از زمانی موفق بوده که بخش خصوصی وارد کار شده است. بخش دولتی با ورود به تملک، احیا و بهره‌برداری این خانه‌ها به دلیل آشنانبودن و قوانین دست‌وپاگیر و بروکراسی اداری نمی‌تواند از مجموعه‌ها به خوبی استفاده کند؛ مثلا در همین خانه مهربان که مدیریت ما در آن قرار دارد، خیلی‌ها مراجعه و تقاضا می‌کنند قسمتی از این مجموعه را برای برگزاری نمایشگاه در اختیار آنها قرار دهیم ولی ما به لحاظ محدودیت‌های قانونی نمی‌توانیم چنین کاری انجام بدهیم؛ چون بنا متعلق به شهرداری است. این را از این لحاظ گفتم که اگر همین خانه قدیمی‌ای که ما در آن هستیم، در اختیار بخش خصوصی بود، می‌توانست برای کسب درآمد و حفظ مجموعه اقدامات مناسب را انجام دهد. درواقع برای اینکه بنای تاریخی به کاربری در شأن خودش تبدیل شود، باید بخش دولتی و نهادهای عمومی ورود کنند و آنها می‌توانند این کار را به خوبی انجام دهند و بخش خصوصی در اکثر موارد به خوبی از پسش برمی‌آید. منظورم فقط بحث سرمایه و درآمد نیست بلکه کاربری هم هست؛ مثلا خانه‌ای قدیمی در محله‌ای را در نظر بگیرید که بخش خصوصی عهده‌دار نگهداری از آن شده است. اگر مراجعه‌کننده یا سرمایه‌گذاری به آن مراجعه کند و بگوید آن خانه را به او بدهند تا آنجا را سفره‌خانه کند یا در آن صنایع دستی بفروشد، بخش خصوصی درخواستش را قبول می‌کند که با این کار هم به تولید سرمایه کمک می‌شود، هم بنا حفظ شده و هم مردم با بخشی از فرهنگ آشنا می‌شوند.

من از مجموع صحبت‌هایتان در این بخش این طور برداشت کردم که خیلی موافق حضور و تملک نهادها و سازمان‌های دولتی

در بحث خانه‌های تاریخی نیستید؛ درست فکر می‌کنم؟

به نظرم خرید و تملک دستگاه‌های دولتی و شهرداری‌ها در این زمینه در آینده شرایط خوبی را برای این خانه‌ها ایجاد نخواهد کرد. بنابراین اگر دستگاه‌های دولتی سرمایه خود را به این سمت ببرند که در زمینه این خانه‌ها و بناهای موجود در شهر ظرفیت‌سازی کنند و روند قوانین و مقررات را در زمینه حضور بخش خصوصی تسهیل کنند، می‌توانیم بگوییم کار خوبی در این حوزه انجام شده اما تا وقتی این اتفاق نیفتاده شرایط خوب نیست. نکته دیگری که در اینجا باید به آن اشاره کنم، این است که برای نجات بناهای تاریخی شهر تهران باید بسترسازی و هماهنگی‌های زیادی انجام شود؛ یعنی با افرادی که خانه قدیمی دارند صحبت کنیم که اگر بخواهند خانه‌هایشان را مرمت و کاربری مناسبی در آن ایجاد کنند، ما باید تمام تلاش خود را انجام دهیم تا این اتفاق به بهترین شکل صورت پذیرد؛ هم از لحاظ تدوین ضوابط و مقررات هم کمک‌های فنی و تخصصی و هم تسهیل در اجرا.

یکی از موضوعاتی که در زمینه تبدیل خانه‌ها و بناهای قدیمی به مراکز تفریحی، استراحتی و گردشگری به وسیله بخش خصوصی و صاحبان بناها مطرح می‌شود، قوانین دست‌وپا گیر دولتی است؛ این مسأله را قبول دارید؟

بله؛ نمونه داشته‌ایم که مالک یک خانه قدیمی که تصمیم به مرمت و احیای کاربری اقامتگاه بومگردی داشته، حدود یک سال پیگیر اجرای رأی کمیسیون ماده صد بنای خود بوده است اگر بتوانیم با تمهیداتی مشکل مرمت و احیای خانه‌های تاریخی و ارزشمند را در این خصوص حل کنیم، هم می‌توان در زمان صرفه‌جویی کرد تا سایر مالکین دیگر هم بتوانند از آن استفاده کنند و مشکل را برطرف کرد پس حذف قوانین دست‌وپاگیر و ایجاد تسهیلات قانونی می‌تواند مزایای زیادی به همراه داشته باشد.

پس بروکراسی این موضوع هم باعث می‌شود کسی نخواهد در این راه قدم بردارد.

بله؛ اگر قرار باشد سرمایه‌گذار با خیال راحت و مطمئن در محدوده‌های تاریخی سرمایه‌گذاری کند باید موانع دست‌وپاگیر را رفع کنیم. یکی از مواردی هم که مردم دنبال می‌کنند، همین حوزه احیای خانه تاریخی و ارزشمند است. موضوع بعدی عوارض مختلفی است که باید به شهرداری و دیگر سازمان‌ها و نهادها پرداخت شود. موضوع بعدی مالکیت بناهای تاریخی است که در بیشتر موارد تعدد مالکیت به دلیل تعدد وراث املاک تاریخی است که باعث می‌شود خانه‌های تاریخی تخریب شوند.

این اتفاقات به ولع ساخت‌وساز و مدرنیزاسیون اشتباهی برمی‌گردد که در کشور ما وارد شده که همه فقط می‌خواهند بسازند.

در بسیاری از طرح‌های توسعه شهری که در کشور تهیه می‌شود، معمولا تراکم‌هایی برای ساخت‌وساز روی املاک شهری تعریف می‌شود؛ بدون توجه به ظرفیت‌های موجود که این خود به همان جهتی که شما به آن اشاره کردید، تمایل دارد. در صورتی که در همان طرح اگر برای محدوده‌های تاریخی و بناهای داخل این محدوده ضوابط درستی تهیه می‌شد الان شاهد از بین‌رفتن بناهای تاریخی در سراسر شهرهای کشورمان نبودیم.

آیا این اتفاق برنمی‌گردد به اینکه ساختار را از ابتدا اشتباه رفته‌ایم؟

بله؛ این ساختار متأسفانه در کشور ایجاد شده است.

منظورتان از ما کیست؟

منظورم نهادهای مردمی هستند که می‌توانند با مردم و دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی ارتباط داشته باشند و پل ارتباطی بین دو طرف باشیم. شاهد هستیم از زمانی که رسانه‌ها دنبال شناسایی خانه‌های قدیمی رفتند و توجه‌ها مردم را به سمت ظرفیت‌های این خانه‌ها بردند، حساسیت جامعه در جهت حفظ و بهره‌برداری مناسب از این ظرفیت بالقوه بسیار بالا رفته است. اگر دقت کنید الان مردم بسیار تمایل دارند که اوقات فراغت خودشان را صرف بازدید از این گونه بناها کنند یا به یک کافه‌های سنتی سری بزنند. میزان مراجعه مردم در این چند سال سیر قابل توجهی داشته است؛ البته این نکته هم قابل ذکر است که کافه‌های جدید هم مشتری‌های خودشان را دارند. زمانی در سینما، خانه‌های قدیمی مأمن خلافکاران بود اما کم‌کم این ذهنیت عوض شد؛ مثلا آقای حاتمی در خانه‌های قدیمی فیلم ساخت و این ذهنیت را در مردم به وجود آورد که بسیاری از اتفاقات در زندگی مردم در این خانه‌ها به وجود آمده است و به مرور این رویکرد تغییر پیدا کرد. از زمانی که رسانه‌ها شروع به معرفی این خانه‌ها و شناسایی ارزش آنها کردند، بر روی ذهنیت مردم نسبتا تأثیرگذار بوده است. در حال حاضر یک خانه قدیمی که خراب می‌شود، در شبکه‌های اجتماعی اطلاع‌رسانی می‌شود و بسیاری مورد پرسش قرار می‌گیرند که چرا این اتفاق افتاد و این ذهنیت در مردم به وجود می‌آید که اگر من مالک خانه قدیمی هستم نمی‌توانم خرابش کنم؛ چون این خانه میراث تمامی مردم است که در شهر زندگی می‌کنند خوشبختانه تا حدودی این ذهنیت برای مردم ایجاد شده است که اصلا داستان خانه قدیمی چه بوده است. ارزش خانه ثبتی و ارزشمند چیست. چرا این خانه‌ها خراب می‌شوند. همین که در این زمینه در شبکه‌های اجتماعی بحث می‌شود خوب و قدمی رو به جلو است.

گفتید بخش خصوصی در این زمینه بهتر کار می‌کند و شهرداری وظیفه‌ای برای خرید خانه‌های قدیمی ندارد؛ چرا؟

دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی اصولا صاحبان خوبی برای این املاک نیستند و بهتر است که تملک و بهره‌برداری این خانه‌ها را به افرادی بسپاریم که استفاده بهتری می‌توانند از آنها داشته باشند؛ به طور مثال شهرداری، اداره اوقاف، سازمان‌ها و نهادهای عمومی حتی خود میراث فرهنگی که مالکیت بناهای تاریخی و ارزشمند را دارد در بسیاری از موارد حتی در هزینه‌های نگهداری این بناها با مشکل روبه‌رو هستند.

پس چرا این توقع همچنان از شهرداری وجود دارد؟ باز هم مردم به شهرداری اعتراض می‌کنند که چرا این خانه‌ها را خریداری و نگهداری نمی‌کنند؟

چون شهرداری نهاد مردمی است مردم هم انتظار دارند و بر این باورند که می‌توانند این مطالبه را داشته باشند که به جهت حفظ هویت شهر و ثبت تاریخ شهر شهرداری‌ها موظف به نگهداری از آنها هستند بنابراین این ذهنیت به وجود آمده است. این نکته را باید اضافه کنم که وقتی آقای دکترحناچی به عنوان شهردار تهران شعار تهران شهری برای همه را انتخاب کرده‌اند، این موضوع پیامدهای خاص خودش را دارد مردم باور پیدا کرده‌اند که می‌توان با این نهاد شروع به تبادل افکار کرد و این کمک می‌کند که شهروند مسئول جایگاه خاصی داشته باشد و در مردم کم‌کم این ذهنیت ایجاد می‌شود که برای حل مسائل و مشکلات شهر باید با شهرداری تعامل کرد و از طرف دیگر بسیاری از شهروندان برای حل بسیاری

یک لایحه‌ای را با همکاری میراث فرهنگی تهیه و به شورای اسلامی شهر تهران ارسال کردیم که ذیل همین کمیته بتوان پروانه مرمت و بهره‌برداری از بناهای تاریخی و ارزشمند را صادر کنیم در این لایحه گردش کاری تدوین شده است که پس از بازدید از بنای تاریخی یا ارزشمند گزارش وضع موجود آن را تهیه کنیم و در آرشیومان نگه داریم

از مشکلات در طول زندگی خود با شهرداری در ارتباط هستند؛ شاید در شهرهای دیگر شـــهرداری‌ها به بافت تاریخی نگاه خوبی نداشته باشند و از آن به عنوان بافت فرسوده یاد کنند اما در تهران شرایط در این زمینه بسیار متفاوت است و به نظرم ارتباط خوبی بین شهرداری و مردم در این زمینه شـــکل گرفته اســـت. ذکر این نکته هم ضروری اســـت که ممکن اســـت بعضـــی از اتفاقاتی که در تهـــران افتاده در سایر کشورها هم اتفاق افتاده باشـــد و آنها هم اشتباهاتی داشته‌اند ولی به ســـمت اصلاح اشـــتباهات رفته‌اند و ما هم باید از اشتباهات گذشته درس بگیریم. ما هم این روند را هر چند دیر اما بالاخره شروع کرده‌ایم.

شـــهرهایی مثل لندن و پاریس به چند بخش تقسیم می‌شوند و در بخش‌هایی از آن بافت قدیم شـــهر حفظ شده است و اجازه ساخت‌وســـاز داده نمی‌شـــود. چرا در ایران چنین اتفاقی نیفتاده است و در این زمینه از سایر کشورها الگوبرداری نکرده‌ایم؟

داستان خیلی پیچیده است؛ برای مثال در طرح جامع و تفصیلی تهیه‌شده به مالکان اعلام می‌شود که می‌توانند در این محدوده چهار طبقـــه بســـازند و در صورتی که در این محدوده بـــه عنوان محدوده تاریخی اجازه ســـاخت داده نمی‌شـــود و مالکین ادعا دارند که حقی از آنها ضایع شـــده اســـت در حالی که به نظر من اصلا این حق نباید به وجود می‌آمد. در دنیا به این سمت رفته‌اند که برای محدوده‌های تاریخی ضوابط ویژه‌ای تصویب می‌شـــود که کمـــک می‌کند بناهای تاریخی حفظ شـــوند؛ البته دادن امتیازهای تشویقی و معافیت‌های قانونـــی و ســـایر موارد بـــه کمک می‌آیند کـــه مردم و ســـاکنان این محدوده‌ها نیز از حقوق برابری نســـبت به سایر نقاط شهر برخوردار باشـــند برای این کار باید در روند تهیه طرح‌های توســـعه شهری به ایـــن موارد توجه کرد که طرح‌های تفصیلـــی را اصلاح و اعلام کنیم که این محدوده بافت تاریخی اســـت و باید به طور مثال ساخت‌وساز بیش از دو طبقه را ممنوع کنیم. شورای عالی شهرسازی و معماری کشـــور محدوده تاریخی ۱۶۷ شهر را مشخص و ابلاغ کرد که ضوابط ساخت‌وساز در آن محدوده مطابق با ضوابط میراث فرهنگی است. شهر تهران هم محدوده‌ای به مساحت ۲۲۵۲ هکتار از هسته مرکزی شهر تهران را به عنوان محدوده تاریخی اعلام کرد که این محدوده از شمال خیابان انقلاب، جنوب خیابان شوش، شرق خیابان ۱۷ شهریور و غـــرب خیابان کارگر را در بر می‌گیرد که متأســـفانه مطابق ضوابط پهنه‌بندی شـــهر تهران در بعضی از این محدوده‌ها امکان ساخت ۹ طبقه هم وجود دارد که درصدد هســـتیم بـــا هماهنگی اداره میراث فرهنگی در ضوابط ساخت‌وســـاز این محـــدوده بازنگری کنیم. برای این کار تصمیم داریم اول اســـناد بالادست خود را تدوین کنیم و سند راهبردی برای این کار تهیه می‌شـــود که به عنوان ســـند بالادست به مـــا بگوید در محدوده تاریخی چه کار کنیم. الان در حال تهیه ســـند بالادستی هستیم که به نظرم سندی که در حال تهیه است جامعیت و قابلیـــت این را دارد که به عنوان ســـند پایلوت برای کل کشـــور از آن اســـتفاده شـــود؛ چون به خیلی از موارد مشـــترک بین شهرهای کشـــور پرداخته اســـت. درصدد هستیم این ســـند را در مراجع مورد نظـــر مصوب و برای تهیه طرح تفصیلی بـــرای این محدوده از نتایج آسیب‌شناسی این محدوده و استفاده از تجربه شهرهای دیگر نسبت به تهیه ضوابط اقدام کنیم. نکته قابل اهمیت این اســـت که در تهیه ضوابط همکاری بین شـــهرداری و میراث فرهنگی باید وجود داشته باشـــد؛ در غیر این صورت تصویب طرح با مشکل روبه‌رو خواهد شد؛ به طور مثال در شهر قم میراث فرهنگی بدون هماهنگی با شهرداری اقدام به تهیه طرح کرده اســـت که شهرداری به‌شدت با آن مخالف اســـت یا در شیراز شـــهرداری برای این محدوده طرح تهیه کرده که میـــراث فرهنگی با آن مخالفت کرده اســـت و توجه به این تجربیات کمک می‌کند که راه درستی انتخاب کنیم به همین دلیل سعی داریم در روند تهیه طرح تفصیلـــی با هماهنگی کامل با میراث فرهنگی و وزارت راه‌وشهرســـازی و سایر بازیگران در این محدوده اقدام کنیم تا مراحل تصویب آن مختل نشود.

با اینکه توضیح دادید، چرا از ســـال گذشـــته اتفاقی نیفتاده است؟

اردیبهشـــت ســـال جاری با مهندسین مشـــاور قرارداد بستیم باید هماهنگی زیادی بین بســـیاری از بازیگران این محدوده انجام می‌شد و مشـــکلات زیادی وجود داشته و دارد که باید برطرف شود؛ به طور مثال همین اپیدمی کرونا معضلی برای پیشـــبرد برنامه‌ها شده است اما تلاش‌مان این اســـت که تا قبل از تابســـتان آینده این ضوابط را به تصویب برسانیم.

با توجه به صحبت‌هایتـــان و اقداماتی که انجام داده‌اید، پس این مجموعه طی این مدت در حال پیداکردن جایگاه خود است.

امیدوارم این گونه باشد؛ در حال حاضر مدیریت بافت‌ها و بناهای تاریخی شـــهرداری تهران موضوعات زیـــادی را دنبال می‌کند. خیلی از موضوعـــات میراثـــی را پیگیری می‌کنیم؛ از همـــکاری در ثبت بنا، تعیین حریم، مرمت بنا، تهیه جدارهای ارزشمند و تهیه طرح‌هایی با موضوعاتی میراثی. تمام طرح‌هایی که در این محدوده یا در خصوص بناهای تاریخی اســـت را با میراث فرهنگی هماهنگ می‌کنیم. من در اینجـــا هم اعلام می‌کنم که مـــا در تهیه طرح‌هایی که میراث در نظر دارد، حاضریم کمک کنیم تا طرح مورد نظر را تهیه کنیم.

آیا از سامانه اطلاعات بناهای تاریخی تهران در شهرهای دیگر الگوبرداری شده است؟

چند شـــهر با ما تمـــاس گرفتـــه و در برخی مـــوارد مراجعه هم داشـــته‌اند و کمـــک کرده‌ایـــم که با نحـــوی جمـــع‌آوری و پردازش اطلاعات و همچنین نحوی بارگذاری روی ســـامانه نقشه را توضیح داده‌ایم ولی هنوز کامل نشده است و امیدوارم که آنها هم بتوانند با راه‌اندازی سامانه به اهدافی که مد نظرشان است، برسند.

در دو ســـال فعالیت‌تان چه کارهایی بوده که نتوانستید انجام دهید؟ حالا یا برای انجام آنها بودجه لازم را نداشـــته‌اید یا با شما برای انجام آن همکاری لازم صورت نگرفته است؟

از این دســـت مسائل زیاد داشـــته‌ایم. در شهر تهران ۳۲۶۸ هکتار بافت فرســـوده و ۲۲۵۲ هکتار بافت تاریخی وجود دارد. برای بافت فرســـوده در اکثر شهرها سازمان نوسازی تشکیل شده است، اما برای بافت‌های تاریخی در هیچ یک از شـــهرها اداره مشخصی نداریم بعد چگونه می‌توان توقع داشـــت این بافت اصلاح شود؟ در نتیجه نظرم این اســـت که ساختاری منسجم در شهرداری تشکیل شود که بتواند برای این محدوده برنامه‌ریزی کند.

در شهر تهران برای محدوده و بناهای تاریخی دستگاه‌های متولی مثل ســـازمان زیباسازی، ســـازمان نوسازی، شـــرکت توسعه فضای فرهنگی، ســـازمان فرهنگی هنری شهرداری وجود دارند که مستقل از هم کارهایی را انجام داده‌اند ولی به نظر من یک مدیریت یکپارچه که بتواند برای این محـــدوده تصمیم‌گیری کند و یکی از کارهایی که به‌جد دنبال می‌کنم تشـــکیل یک اداره اســـت کـــه بتواند راهبردها و برنامه‌ریزی واحد در خصوص محدوده‌های شـــهر داشته باشد البته در ماده ۱۸ قانون مرمت و بهره‌برداری از بناهای تاریخی و ارزشـــمند

دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی اصولا صاحبان خوبی برای این املاک نیستند و بهتر است که تملک و بهره‌برداری این خانه‌ها را به افرادی بسپاریم که استفاده بهتری می‌توانند از آنها داشته باشند؛ به طور مثال شهرداری، اداره اوقاف، سازمان‌ها و نهادهای عمومی حتی خود میراث فرهنگی که مالکیت بناهای تاریخی و ارزشمند را دارد در بسیاری از موارد حتی در هزینه‌های نگهداری این بناها با مشکل روبه‌رو هستند

این جایگاه دیده شده است. زمانی تصمیم بر این شد که این مدیریت زیر نظر سازمان نوسازی باشد که به‌شدت مقاومت کردم.

دو حوزه متناقض و روبه‌روی هم هستند.

بله؛ به اعتقاد من این دو مقوله بسیار با هم در تضاد هستند.

تلاش‌ها به کجا رسید؟

در حال حاضر نظر مدیریت ارشد شهرداری به سمت ایجاد تشکیلات برای مدیریت بافت به عنوان اداره کل تغییر یافته است و حداقل نگذاشتم این تلاش خاموش شود ولی گرفتاری‌های زیادی داریم. توقعات از مجموعه مدیریت زیاد است کمبود نیروی متخصص و عدم پشتیبانی تشکیلاتی از عمده مشکلاتی است که کار را سخت کرده است. از آن طرف هم زمان زیادی نداریم اگر تصمیم درستی نگیریم، شرایط بسیار بد خواهد شد. باید از ظرفیت‌های قانونی به نحو درستی استفاده کنیم.

حس شخصی من این است که کمتر کسی دلش برای این کارها می‌سوزد و افراد نامناسب در جایی هستند که باید با عشق و علاقه این کار را انجام دهند ولی صرفا نگاه دفتری دارند.

بله؛ می‌خواهند چند صباحی در سمتی باشند و بروند. هر جایی که فردی با علاقه و برنامه باشد، می‌داند که باید کار کند. حوزه ما جایی است که باید حتما علاقه‌مند بود و البته آشنا به موضوعات مختلف. در حال حاضر یکی از کارهایی که فکر می‌کنم می‌تواند تأثیر خوبی در محدوده‌های تاریخی داشته باشد همان تدوین ضوابط ساخت‌وساز در محدوده تاریخی است. خیلی تلاش می‌کنم که این کار به سرانجام برسد. باید طوری کار کنیم که فردا افسوس کارهای نکرده را نخوریم. کارهای زیادی بوده که پیگیری کردیم ولی متأسفانه منتج به نتیجه نشده است.

و درنهایت راه‌حلی که می‌تواند به بافت و بناهای تاریخی کمک کند، چه اتفاقی است؟

بافت تاریخی تهران از یادگارهای معماری دویست ساله کشور است که واجد ارزش‌های منحصربفرد زیادی است و نشانه‌هایی از هویت معماری و اجتماعی و فرهنگی را در خود جای داده است، حفاظت از این میراث ارزشمند فرهنگی نیاز به شناخت بسیاری از عناصر تأثیرگذار در آن دارد. در شرایط موجود دخالت‌های غیر کارشناسی، نابسامانی در سیاستگذاری‌ها و مدیریت‌های متنوع، ناهماهنگی‌های زیاد بین دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی، فاصله زیاد توقعات مردمی با توانایی متولیان امور، تربیت‌نکردن کافی متخصصان مرمت و گردشگری و همچنین بلاتکلیفی طرح‌ها و برنامه‌های مدون از آسیب‌هایی جدی است که کالبد بناهای تاریخی را هدف قرار داده و به نظر می‌رسد در صورت عدم تصمیم‌گیری درست خسارت‌های جبران‌ناپذیر به وجود آید. عدم ارزش افزوده املاک قدیمی نسبت به سایر املاک در شهر، کاربری‌های خارج از شأن بناهای تاریخی، عدم شناسایی املاک باارزش و بسیاری موضوعات ریز و درشت از مسائلی است که باید برای آنها تصمیم‌گیری و راه‌حل‌های عاجل برای آنها پیدا شود.

در طرح جامع و تفصیلی تهیه‌شده به مالکان اعلام می‌شود که می‌توانند در این محدوده چهار طبقه بسازند و در صورتی که در این محدوده به عنوان محدوده تاریخی اجازه ساخت داده نمی‌شود و مالکین ادعا دارند که حقی از آنها ضایع شده است در حالی که به نظر من اصلا این حق نباید به وجود می‌آمد

یکی از راه‌حل‌هایی که می‌تواند کمک شایانی در خصوص بافت‌های و بناهای تاریخی و ارزشمند کند، تدوین سند و چشم‌انداز راهبری این محدوده است؛ سندی که باید مورد وفاق تمام بازیگران در این خصوص و چراغ راه آینده باشد؛ در ضمن باید سیاست‌های کلان نظام در خصوص این محدوده‌ها مشخص شود، باید جنبش و نهضت مرمت و احیای بناهای تاریخی در تهران شروع شود و نگاه نظام‌مند با موضوع داشته باشیم و با توجه به جوانب مختلف، برنامه منسجم و جامع را بر اساس مولفه‌های فرهنگی، تاریخی، اجتماعی، اقتصادی و مدیریتی تدوین کرد. در این بین نقش و تأثیر مدیریت شهری در برنامه‌ریزی محدوده تاریخی شهرها نیز بسیار تعیین‌کننده است؛ به طوری که اجرا و پیشبرد هر نوع برنامه‌ای در این زمینه، با اهرم مدیریت شهری تحقق یابد. مدیریت شهری نیز شرایط و الزامات خاص خود را داشته است و تقویت و ایجاد جایگاهی در مدیریت شهری اولین گام در جهت حل این معضل خواهد بود. در خاتمه این درخواست را از شهروندان، نخبگان و متخصصان امور دارم که ما را در پیشبرد اهداف و برنامه‌ها یاری کنند.

خانه‌موزه‌های تملک‌شده برای بهره‌برداری عمومی

منطقه ۱
خانه موزه سیمین و جلال • خانه موزه عزت‌الله انتظامی
خانه موزه دکتر حسابی • خانه موزه شهید آداک
خانه موزه آیت‌الله هاشمی رفسنجانی

منطقه ۳
خانه‌موزه شهید آیت‌الله بهشتی
خانه‌موزه شهید آیت‌الله مطهری

منطقه ۴
خانه‌ارباب‌هرمز (موزه‌گرافیک)

منطقه ۶
خانه موزه اخوان ثالث
خانه موزه سندوزی
موزه عکسخانه شهر
خانه موزه دکتر شریعتی

منطقه ۷
خانه موزه فولادوند (موزه خوشنویسی)
خانه معمار (خانه لرزاده)
خانه موزه دکتر حبیبی

منطقه ۱۰
خانه موزه شهیدان اقبالی

منطقه ۱۱
خانه موزه خیابان ولیعصر (خانه موزه مینایی)
خانه موزه استاد حسین بهزاد

منطقه ۱۲
خانه اتحادیه (باغ موزه مشاهیر) • خانه موزه بازار • خانه موزه شهید دکتر چمران • خانه موزه شهید مهدی پور
خانه موزه استاد ابوالحسن صبا • خانه موزه علی اکبر صنعتی • خانه موزه شهید مدرس
خانه موزه شهید تندگویان

در باب نقطه تعادل میان منافع صاحبان باغات و منافع شهر

زهرا نژادبهرام
عضو شورای شهر

اگر به فضای شعارها و وعده‌های انتخاباتی نمایندگان منتخب شهروندان تهرانی در انتخابات پنجمین دوره شورای اسلامی شهر تهران بازگردیم، یکی از اصلی‌ترین مطالبات عمومی در حوزه محیط زیست که در سیاست‌های کلان شورای پنجم مد نظر قرار گرفت، موضوع حفاظت از باغات شهر تهران و جلوگیری از تخریب گسترده آنان بود. بنابراین طرح «لغو مصوبه برج‌باغ‌ها» با امضای هفت نفر از اعضای شورای شهر در دومین جلسه رسمی شهر تهران در ۱۳۹۶/۶/۵ بررسی و اعلام وصول شد تا کمیسیون‌های شهرسازی و معماری و سلامت و محیط زیست به صورت مشترک در این موضوع اعلام نظر کنند. در واقع شورای اسلامی شهر تهران در مقطعی از زمان قرار گرفته بود که مطالبه اصلی حفظ حداکثری باغات باقیمانده سطح شهر و جلوگیری از تداوم رویه جاری ساخت‌وساز در باغات (موسوم به برج‌باغ) بود. مطالعات انجام‌شده در شهرداری تهران نیز نشان می‌داد خلاف باور حاکم بر شهرداری تهران مبنی بر آنکه لغو مصوبه برج‌باغ سبب می‌شود تا یکی از منابع درآمدی اصلی شهرداری تهران حذف شود، در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۷ مجموعا برای ۴۹۳ پلاک با وسعت تقریبی ۱۲۸ هکتار پروانه صادر شده بود که مجموع عوارض دریافتی شهرداری تهران از محل صدور پروانه برج‌باغ در این ۱۰ سال رقم ۱۲۰۰ میلیارد تومان بوده که تنها ۱درصد از درآمدهای این ۱۰ سال را شامل می‌شده است. گام اولی که شورای اسلامی شهر تهران در این زمینه در تاریخ ۱۳۹۶/۱۲/۲۲ برداشت، لغو مصوبه پیشین خود در سال ۱۳۸۳ بود که یکی از بندهای آن اجازه ساخت‌وساز در سطح اشغال کمتر و با ارتفاع بیشتر (برج‌باغ) را به شهرداری تهران داده بود. در ادامه طبیعی بود که لغو یک مصوبه و نه گفتن به رویه‌های موجود نیازمند ارایه پیشنهاد جدید و بله‌گفتن به گزینه‌ای جدید باشد. از این زمان به بعد، به موجب بند هشتم مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری مورخ ۱۳۹۳/۸/۲۱ در موضوع بازنگری و اصلاح ماده چهاردهم قانون زمین شهری (پیوست ۳ طرح جامع شهر تهران) که در آن مقررات و ضوابط ساخت‌وساز برج‌باغ‌ها در شهر تهران تدوین شده بود، دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری موظف شده بود با همکاری شورای اسلامی شهر تهران پیشنهادات اصلاحی خود را به شورای عالی برای تصویب ارایه کند. پیگیری و احیای این مصوبه بستر قانونی را برای ارایه پیشنهاد جایگزین برج‌باغ‌ها برای شورای اسلامی شهر تهران در دوره پنجم فراهم کرد. بر این اساس، شورای پنجم شهرداری تهران را در مصوبه اسفند ۱۳۹۶ خود مکلف کرد تا حداکثر پس از ۲ ماه از ابلاغ مصوبه خود، پیشنهاد اصلاحیه دستورالعمل ماده ۱۴ قانون زمین شهری را با در نظرگرفتن اصولی ارایه کند که برخی از آنها عبارتند از:

- حفاظت و صیانت حداکثری از باغات شهر تهران
- حداقل تراکم ساختمانی و سطح اشغال و مداخله در عرصه باغات
- حفظ وضع موجود باغات با مالکیت غیرخصوصی و تبدیل آنها به فضای سبز قابل دسترس برای شهروندان
- حفظ و صیانت از باغات با مساحت بالای ۵۰۰۰ مترمربع با درختان کهنسال برای احداث پارک عمومی با اولویت‌دادن به تملک آنها
- عدم رویکرد درآمدزایی از فروش تراکم ساخت‌وساز در باغات
- اعمال تشویق غیرتراکمی برای حفظ و صیانت باغات
- در نظرگرفتن طیفی از تشویقات غیرکالبدی (اعم از بخشودگی عوارض، کمک به نگهداری باغات و امثال آن) برای صاحبان باغات

پیشنهاد تهیه‌شده اساسا با رویکرد صیانتی و حفاظتی و در ضدیت با رویه‌های موجود در نحوه ساخت‌وساز در باغات تدوین شده بود که درنهایت آورده و پیشنهاد شورای شهر تهران در تاریخ ۱۳۹۸/۴/۳ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید و رسما «خانه‌باغ»، جایگزین «برج‌باغ» شد. در حال حاضر که یک سال از مصوبه مذکور می‌گذرد به نظر ضروری است آسیب‌شناسی از این مصوبه و تلاش‌های صورت‌گرفته شورای پنجم به عنوان دستاورد مهم آن در دستور کار مدیریت شهری قرار گیرد و مشخص شود که آیا این مصوبه توانسته گام‌های مثبتی در جهت صیانت و حفاظت از باغات شهر تهران بردارد؟ آیا توانسته است همزمان منافع صاحبان باغات و منافع شهر را تأمین کند؟ و آیا توانسته اثر مثبتی در توسعه فضای سبز و تشویق مالکان به کاشت درختان در املاک خود ایجاد کند؟ به نظر می‌رسد یکی از چالش‌های شورای ششم و به طور کلی مدیریت شهری دوره بعد، پاسخگویی به سوالات مذکور باشد که پاسخ آن نه در بازگشت به مصوبه برج‌باغ بوده و نه به طور کامل در پیشنهاد این دوره شورای اسلامی شهر تهران یافت می‌شود؛ به عبارت دیگر، پیداکردن نقطه تعادل میان منافع صاحبان باغات و منافع شهر شرط کلیدی در تضمین پایداری مصوبات حفاظت، صیانت و توسعه باغات شهر تهران است.

در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۷ مجموعا برای ۴۹۳ پلاک با وسعت تقریبی ۱۲۸ هکتار پروانه صادر شده بود که مجموع عوارض دریافتی شهرداری تهران از محل صدور پروانه برج‌باغ در این ۱۰ سال رقم ۱۲۰۰ میلیارد تومان بوده که تنها ۱درصد از درآمدهای این ۱۰ سال را شامل می‌شده است

نگاهی به لایحه بهره‌برداری از پیاده‌روها

فضاسازی برای شهروندان

سیما باقرپور
خبرنگار

پیاده‌روهای شـــهر هرگز از دســـت‌اندازی کســـبه زیاده‌خـــواه مصون نبوده‌انـــد؛ آن قدر که گاهی حتـــی از پیاده‌رو مقابل مغـــازه هم فراتر می‌روند و به خیابان می‌رسند. احساس مالکیت به حدی می‌رسد که با مخروط کله‌قندی و تهدید اجازه توقف چندلحظه‌ای هم از شهروندان دریغ می‌شـــود. جدای از جـــای پارک کنار خیابـــان، پیاده‌روها اما حق مسلمی برای مغازه‌داران است و کسبه بخشی از محصولات و خدمات خود را با همین تفســـیر به معابر تحمیل می‌کننـــد. البته گاهی هم از سر بزرگ‌منشـــی یا برای کسب درآمد دست تفقدی بر سر دستفروشی می‌کشـــند و اجازه بساط پهن‌کردن به آنها می‌دهند. آنچه در این میان به جایی نمی‌رسد فریاد عابران و حق ازدست‌رفته تردد آسان است.

ســـد معبر عمومی و اشغال پیاده‌رو برای کســـب یا سکنی ممنوع اســـت. این امر بارها در قوانین به‌صراحت بیان شـــده ازجمله در ماده ۲۶ قانون مدنی آمده است اموالی که موافق مصالح عمومی به ایالت و ولایت یا ناحیه یا شـــهری اختصاص‌یافته باشد، جزو اموال عمومی است به این معنی که قابل تملک اشخاص خصوصی نیست بنابراین هیچ شـــهروندی نمی‌توانـــد آن را از آن خود بدانـــد و به صرف اینکه فضای روبه‌روی ملک شخصی او است آن را اجاره دهد. هر چند آنچه در شهر می‌بینیم و از دستفروشان می‌شنویم حرف دیگری است. کسبه فضای پیرامون ملک خود را حلال‌تر از شـــیر مادرشـــان فرض کرده و نسبت به استفاده سایر شهروندان از آن تصمیم‌گیری می‌کنند.

پیاده‌روها بخش مهمی از فضای شهرها و دارای ظرفیت‌های زیادی است اما ســـوالی که مطرح می‌شود این است که کارآمدترین استفاده از پیاده‌روها چیســـت؟ همه ما در تصاویری از کشورهای توسعه‌یافته دیده‌ایم که فضای پیاده‌روها چطور به ســـرزندگی اجتماعی، گسترش فعالیت‌های اجتماعی و افزایش مدت حضور مردم کمک کرده است. کافه‌ها و رســـتوران‌هایی که فعالیت آنها در حاشیه پیاده‌روها، ویترین خیابان و باعث انســـجام و کنترل اجتماعی، احساس راحتی و آسایش و امنیت عابران می‌شـــود. این توصیف روی دوم ســـکه بهره‌برداری از پیاده‌روهاست. لایحه پرمناقشه شهرداری تهران تلاشی برای توجه به این کاربرد فضای شهری است و چند ماهی است که در مسیر تصویب در شورای شـــهر تهران قرار گرفته ولی نگرانی‌هایی را هم برانگیخته است.

پیاده‌روفروشی اولین برچسبی بود که به این لایحه چسبید. پیاده‌روها جزو اموال عمومی شـــهرداری است به این معنی که متعلق به شهر بوده و برای اســـتفاده عموم اختصاص یافته است. سوال اساسی این بود که آیا شهرداری حق فروش یا اجاره معابر را دارد یا خیر؟

محمداسماعیل سعیدی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس، اقدام شـــهرداری برای بهره‌برداری از پیاده‌روها را تخلف می‌داند و می‌گوید: «شهرداری به عنوان مجری و ناظر بر زیباسازی بصری و منظر شهری، حق واگذاری یا اجاره‌دادن پیاده‌روها و معابر عمومی را به افراد ندارد و چنین اقدامی تخلف اســـت.» اما محســـن هاشـــمی، رئیس شورای شـــهر تهران، در واکنش بـــه غیرقانونی‌خواندن این اقدام شـــهرداری گفت: «فعالیت در پیاده‌روها قانونا ممنوع نیست و در قالب این لایحه نیز قرار نیســـت که پیاده‌رو به فروش برســـد. در صـــورت تصویب این لایحه در صحن شـــورا و رأی موافق اکثر اعضـــا، اجاره فضای پیاده‌راه برای برخی از مشـــاغل ازجمله برخی از رســـتوران‌ها و اغذیه‌فروشان امکان‌پذیر خواهد شـــد.» زهرا نژادبهرام، عضو کمیســـیون شهرسازی و معماری شـــورای شـــهر، نیز با گلایه از منتقدانی که این لایحه را به شکلی غیرمنصفانه و غیر کارشناسانه زیر سوال می‌برند، می‌گوید: «بر اساس مصوبه سال ۱۳۵۹ شورای انقلاب فضاهای شهری، پیاده‌روها و معابر در اختیار شهرداری‌هاست؛ بنابراین اجاره این فضاها به وسیله شهرداری نه تنها امری غیرقانونی نیست که می‌تواند باعث سرزندگی و شور و نشاط در سطح شهر شود.»

مهرداد بائوج لاهوتی، رئیس فراکســـیون مدیریت شهری مجلس، هم تمامی معابر شهری را بر اساس قانون اختیار شهرداری‌ها می‌داند و معتقد است که اجاره پیاده‌روهای عریض پایتخت به برخی اصناف در صورت ایجادنشدن مشکل برای تردد شهروندان منع قانونی ندارد و بر اســـاس ماده ۹۶ قانون شـــهرداری‌ها اراضی کوچه‌های عمومی، میدان‌ها، پیاده‌روها و خیابان‌ها ملک عمومی و در مالکیت شهرداری اســـت. بنابراین ایـــن کار غیرقانونی نیســـت و شـــهرداری می‌تواند از پیاده‌روها بهره‌برداری کند.

برخی کارشناســـان و فعالان اجتماعی امـــا چالش‌های دیگری در این خصـــوص مطرح کردند؛ ازجمله اینکه قانونی‌شـــدن بهره‌برداری از پیاده‌رو مانع از برخورد قانونی و احقاق حق عابران می‌شـــود چون با اجاره فضاهای شـــهری از شـــهروندان سلب مالکیت می‌شود. علی مفاخریان، مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر متولی اصلی بهره‌برداری از پیاده‌روها حقوق عامه را اولویت اصلی این لایحه می‌داند و می‌گوید که اگر پیاده‌روی ظرفیت لازم را نداشـــته باشـــد به هیچ‌وجه اجازه اســـتفاده به متقاضیان را نخواهیـــم داد و در صورت تخلف شرکت شهربان و نیروی انتظامی اقدامات لازم را انجام خواهند داد. فضاهای مورد بهره‌برداری با استانداردهای دقیق انتخاب می‌شود تا به تردد و حقوق عامه خدشه‌ای وارد نشود.

مطابق آنچـــه در الحاقیه این لایحه آمده اســـت، حداقل فضای ۶

بر اساس ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها اراضی کوچه‌های عمومی، میدان‌ها، پیاده‌روها و خیابان‌ها ملک عمومی و در مالکیت شهرداری است. بنابراین این کار غیرقانونی نیست و شهرداری می‌تواند از پیاده‌روها بهره‌برداری کند

متر برای بررسی شرایط پیاده‌رو مورد نیاز است. در این صورت عوامل دیگر همچون نرخ تردد، میانگین سرعت، نسبت حجم به ظرفیت فضا و همچنین وجود موانع ثابت در فضاها نظیر تیر چراغ برق، نیمکت، درختان سنجیده و نسبت به امکان بهره‌برداری آن شامل ۸ رسته شغلی از جمله رستوران‌داران و چلوکباب، فروشندگان دل و جگر و قلوه، طباخان، کافه‌قنادی و شیرینی‌فروشان، قهوه‌خانه‌داران و سفره‌خانه‌های سنتی، کافی‌شاپ، آبمیوه و بستنی، فروشندگان فرآورده‌های گوشتی، اغذیه و پیتزا و غذاهای فانتزی و کبابی، حلیم و آشپزندگان مشابه می‌شود.

نگرانی دیگری که در شبکه‌های اجتماعی در این خصوص بازتاب یافت، این بود که پیاده‌روها ذی‌نفعان دیگری هم دارد که دستفروشان یکی از آنها هستند و اجازه بهره‌برداری، کسبه را مجاز به برخورد با دستفروشان می‌کند و در واقع این اقدام شهرداری شهروندان را مقابل یکدیگر قرار می‌دهد. از آنجا که در این فرض بساط دستفروشان به گونه‌ای تجاوز به ملک شخصی و منافع تجاری کسبه قلمداد خواهد شد افزایش مشاجره و اعمال خشونت میان دستفروشان و کسبه یا اجاره‌دادن فضای پیاده‌رو به وسیله کسبه به دستفروشان با قیمت‌های نامعلوم متصور است که مطالعه دقیق لایحه اساس این نگرانی را برطرف خواهد کرد.

به گفته مفاخریان، مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر، بهره‌برداری موقت از پیاده‌روها امتیاز ویژه شهرداری به واحدهای صنفی ثابت نیست بلکه ایجاد امکان برای مغازه‌داران با محدودیت صنفی و محلی زیادی همراه است و اگر این محدودیت‌ها اعمال شود اساسا فرصتی برای ایجاد تنش بین این دو قشر به وجود نمی‌آید. ضمن اینکه بخشی از بهره‌برداری از پیاده‌روها شامل حال دستفروشان هم می‌شود که با دقت بر اساس معیارهای مختلفی جانمایی و در پیاده‌روهای مناسب مستقر می‌شوند.

برقراری درآمد پایدار از طریق انضباط‌بخشی به وضعیت معابر از اهداف دیگر شهرداری تهران عنوان شده است. دریافت حق بهره‌برداری موقت از ظرفیت پیاده‌روهای پایتخت برای ارایه خدمات به شهروندان از سوی اصناف و کسبه در افزایش درآمد مستمر و پایدار شهرداری مفید خواهد بود. درآمدی که در وضعیت فعلی وجود آن از دید اعضای شورای شهر نیز ضروری احساس می‌شود.

مهرداد بائوج لاهوتی، رئیس فراکسیون مدیریت شهری مجلس، در این خصوص می‌گوید: «درست است شهرداری با انگیزه درآمدزایی به اجاره پیاده‌روها ورود کرده اما چاره‌ای جز این ندارد و در سایر کشورها هم چنین رویه‌ای وجود دارد. در حال حاضر دولت به دلیل مشکلات اقتصادی امکان حمایت از شهرداری‌ها را ندارد و در گذشته هم متوسط کمک دولت تنها ۶درصد از مخارج بوده است بنابراین شهرداری باید از مسیرهای مختلف درآمدزایی کند.»

از سوی دیگر مهیاکردن فعالیت برخی از صنوف در پیاده‌روها در مراکز شهری شرایط مطلوبی برای رونق کسب‌وکار و پویایی اقتصادی به وجود می‌آورد. در حقیقت انگیزه افزایش فروش و رونق اقتصادی باعث رشد رویکرد پیاده‌محوری در دنیاست. ورود برخی صنوف و حضور شهروندان می‌تواند موجب بازگرداندن حیات اقتصادی به فضاهای شهری، ایجاد امنیت و پویایی این فضاها شود.

با توجه به تاکید بر توسعه پایدار و توجه به آن در ابعاد مختلف زندگی انسانی، امروزه اقدامات علمی و عملی بسیاری برای جایگزینی روش‌های سازگار با محیط زیست به جای توسعه‌های خطی در حال انجام است. در همین زمینه در کشورهای پیشرفته تشویق به حرکت پیاده و ایجاد پیاده‌راه‌ها و تسهیلات مرتبط از همین منظر مورد توجه قرار گرفته و مطالعات مختلف بیانگر سابقه بیش از سه دهه‌ای کشورهای پیشرو در این زمینه است. بر این اساس توسعه پیاده‌روها راهی برای ایجاد امنیت، سرزندگی و تشویق مردم به پیاده‌روی در توسعه پایدار شهرها به‌ویژه در پایداری محیط زیست شناخته شده است. به نظر می‌رسد با وجود کارکرد مثبت این نوع استفاده از فضاها در شهر، مدیریت شهری باید نسبت به نوع اجرای آن بدون شتاب‌زدگی یا تأثیر از بازتاب‌های غیرکارشناسی تصمیم‌گیری کند.

به گفته مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر، بهره‌برداری موقت از پیاده‌روها امتیاز ویژه شهرداری به واحدهای صنفی ثابت نیست بلکه ایجاد امکان برای مغازه‌داران با محدودیت صنفی و محلی زیادی همراه است و اگر این محدودیت‌ها اعمال شود اساسا فرصتی برای ایجاد تنش بین این دو قشر به وجود نمی‌آید

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر مطرح کرد

پیگیر حقوق شهروندان در پیاده‌روها هستیم

شرق: پیاده‌روها بخشی از شهرهاست که در دهه‌های اخیر در کشورهای مختلف مورد توجه قرار گرفته است و با روش‌های مختلفی به بهره‌برداری می‌رسد. کارشناسان معتقدند که نشاط اجتماعی، امنیت شهری و رونق اقتصاد شهری کمترین نتایج بکارگیری صحیح از ظرفیت پیاده‌روهاست. اکنون در پیاده‌روهای پایتخت اوضاع به شکل دیگری است. بساط دستفروشان در ازای باج سبیل به مغازه‌داران در پیاده‌روها پهن می‌شود و اصناف بدون توجه به حقوق عابران و ظرفیت پیاده‌روها سد معبر می‌کنند. بدیهی است آنچه امروز در خیابان‌ها اتفاق می‌افتد نتیجه نیاز شهروندان و اصناف است. نیازی که در بسیاری از کشورها به درستی به آن پاسخ داده شده و پلازاها و پیاده‌روها با رعایت ملاحظاتی به جاذبه گردشگری و محل اجتماع شهروندان تبدیل شده است. چند ماهی است که لایحه بهره‌برداری از پیاده‌روهای پایتخت نیز در شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تدوین شده و در حال طی مراحل قانونی برای تصویب در شورای شهر تهران است. در این خصوص با سیدعلی مفاخریان، مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر به گفت‌وگو نشستیم.

لزوم تدوین لایحه بهره‌برداری از پیاده‌روها چه بود؟

استفاده از فضاهای باز شهری نیاز امروز شهروندان در دنیاست و این موج در بسیاری از کشورها به راه افتاده است و نمی‌توان سدی در مقابل این موج شد. به علاوه شرایط اقتصادی امروز کشور نیاز به کسب‌وکارهای کوچک سیار و دریافت خدمات در فضای باز را افزایش داده است. شهروندان امروز تمایل بیشتری به خرید یا سرو مواد خوراکی در فضاهای باز دارند. علاوه بر این در سال ۹۷ مصوبه‌ای برای ساماندهی وضعیت مشاغل سیار و بی‌کانون در شورای شهر تهران به تصویب رسید تا به چالش‌های عرضه کالا و اجناس در سطح معابر و فضاهای عمومی و همچنین فشارهای اقتصادی و اجتماعی ناشی از کمبود کار ثابت در سطح شهر تهران با کاهش شبکه دلالی و واسطه‌گری، مسافرت‌های بیهوده درون‌شهری و سد معبر و مشکلات ناشی از آن بپردازد. محتوایی که در حوزه لایحه استفاده برخی مشاغل از پیاده‌راه‌ها مطرح است هم برگرفته از این مصوبه است و بر اساس آن برخی از حوزه‌های نیازمند ساماندهی در منظر عمومی و حقوق عامه شهر این لایحه ارایه شد تا استفاده مناسب‌تر از پیاده‌راه‌ها به وجود آید. با توجه به این نکات و مصوبه شورای شهر در این خصوص باید سازوکار استانداردی برای بکارگیری اصولی تدوین می‌شد.

اجرای این لایحه مشخصا چه اهدافی و بهره‌برداری از پیاده‌روها به صورت مطلوب چه ویژگی‌هایی را دنبال می‌کند؟

نظم‌بخشی به فضای فعلی معابر شهری و استفاده از ظرفیت‌های موجود برای نیاز شهروندان و اصناف و درنهایت درآمدزایی برای شهرداری تهران از اهداف این لایحه است. اما برطبق این لایحه و آیین‌نامه‌های اجرایی آن پلازاها و پیاده‌روها با موقعیت تجاری و استانداردهایی دقیق شناسایی می‌شوند تا فقط از فضاهای تأییدشده بهره‌برداری شود. این استانداردها برای فضای موجود در پیاده‌روها و سایر فضاهای شهر بر اساس عرض موثر، نرخ تردد، میانگین سرعت، نسبت حجم به ظرفیت فضا و همچنین وجود موانع ثابت در فضاها نظیر تیر چراغ برق، نیمکت، درختان و... بررسی می‌شود و فضاهایی که قابلیت بهره‌برداری داشته باشند، شناسایی می‌شود. سپس زیرساخت‌هایی همچون تأمین روشنایی، تجهیزات و جداکننده فیزیکی، سایه‌بان و... فراهم می‌شود. رعایت

همه این نکات که در دستورالعمل اجرایی پیش‌بینی شده است، می‌تواند شرایط را برای استفاده مطلوب از پیاده‌رو فراهم کند.

روند اختصاص این فضاها به شهروندان به چه صورت است؟

ساماندهی پیاده‌روهای پایتخت به صورت مشخص شامل دو بخش می‌شود؛ بخشی از آن به بهره‌برداری اصناف از پیاده‌روها اختصاص دارد. در این بخش اصناف فعال در ۸ رسته شغلی می‌توانند برای بهره‌برداری از این فضاها تقاضا کنند. این اصناف عمدتا شامل اغذیه‌فروشان و ارایه‌کنندگان محصولات خوراکی می‌شود و اصناف متقاضی پس از تأیید کمیته مربوطه می‌توانند در ازای پرداخت مبلغ تعیین‌شده و با فراهم‌کردن زیرساخت‌های لازم، از فضای مقابل واحد صنفی خود استفاده کنند. کمیته یادشده همه استانداردهای مربوط به فضای مازاد پیاده‌رو را بررسی می‌کند تا شرایط لازم برای بهره‌برداری اصناف را داشته باشد.

علاوه بر این دستفروشان نیز با ثبت‌نام در «سامان بازار» احراز هویت و صلاحیت معیشتی برای دستفروشی، بر اساس نوع محصولاتی که عرضه می‌کنند جانمایی می‌شوند. پیاده‌روهای برخی از راسته بازارهای مناسب بهره‌برداری نیز می‌تواند در ساعاتی از شبانه‌روز در اختیار آنان قرار بگیرد. در این خصوص علاوه بر ویژگی‌های پیاده‌روی مورد بهره‌برداری، نوع محصولات دستفروشان یعنی تناسب و شباهت‌نداشتن با صنف ثابت نیز بررسی و با توجه به این موارد جانمایی می‌شوند.

آیا در برنامه پیش روی شرکت ساماندهی برای بهره‌برداری از پیاده‌روهای شهر حقوق عابران تضمین شده است؟

قطعا در تدوین این لایحه حقوق عمومی اهمیت دارد و مسأله پیاده‌راه برای استفاده شهروندان در اولویت است. بر اساس این لایحه قرار نیست پیاده‌روها به کسبه یا دستفروشان داده شود بلکه اتفاقی که رخ می‌دهد این است که فضایی که امروز این مشاغل به صورت غیرمجاز اشغال کردند در چهارچوب مقررات قابلیت ساماندهی پیدا کند. قطعا در فضای پیاده‌رو اولویت با عبور ویلچر و تردد شهروندان است؛ اما اگر در مقابل پیاده‌روها فضای مازادی وجود داشته باشد، با وجود نیاز امروز شهروندان تعیین تکلیف می‌شود. دستورالعمل لازم در این زمینه تهیه و به شورای شهر ارسال شده است و در صورت تصویب قابلیت اجرا خواهد داشت.

این لایحه با این نگاه تدوین شده که ظرفیت پیاده‌راه از منظر حقوق عمومی شهر و ساماندهی پیاده‌راه‌ها بررسی شود. اکنون پیاده‌راه‌ها به صورت غیرقانونی تصرف شده و مشمول سد معبر هستند، اما بر اساس این لایحه قرار است ضابطه‌مند شوند، قطعا همه معابر ویژگی و ظرفیت استفاده را ندارند، ممکن است نقاطی از راسته‌ها این ویژگی‌ها را داشته باشد که باید به صورت موردی بررسی شود.

برخی انتقادات در این خصوص پیرامون غیرقانونی‌بودن انتفاع شهرداری از شوارع و خیابان‌هاست. آیا در صورت تصویب این لایحه، توجیه قانونی برای این نوع بهره‌برداری وجود دارد؟

نظارت بر حسن اداره اموال عمومی و خصوصی شهرداری‌ها مطابق قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران بر عهده شورای شهر است و تصمیم شورای شهر می‌تواند مجوزی برای این نوع بهره‌برداری باشد اما برخی با استناد به تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها بهره‌برداری از پیاده‌روها را مصداق انتفاع از معابر و تصرف مالکانه عنوان می‌کنند. در حالی که ماده واحده مصوب سال ۵۹ در این باره شهرداری تهران را در واگذاری املاک و اموال عمومی شهرداری برای تسهیل و بهبود خدمات به شهروندان مجاز می‌داند. در این ماده واحده آمده است که شهرداری می‌تواند قسمتی از پارک‌ها و میدان‌ها و سایر اموال عمومی اعم از عرصه و اعیانی را با رعایت آنچه مخل زیبایی یا مصلحت عامه نباشد، در محدوده شهر تهران با عقد قراردادهای رسمی یا عادی به اشخاص حقیقی یا حقوقی به رعایت مصلحت و دریافت وجوه مناسب بر اساس آیین‌نامه معاملات شهرداری اقدام کند. این‌گونه واگذاری از شمول مقررات قانون مالک و مستأجر و هر نوع روابطی که عنوان اجاره داشته باشد خارج بوده و روابط طرفین بر اساس قراردادی خواهد بود که تنظیم و مبادله خواهد شد.

نظارت بر حسن اداره اموال عمومی و خصوصی شهرداری‌ها مطابق قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران بر عهده شورای شهر است و تصمیم شورای شهر می‌تواند مجوزی برای این نوع بهره‌برداری باشد

لایحه بهره‌برداری از پیاده‌رو در حال حاضر چه وضعیتی دارد؟

مطالعات فنی، اجتماعی و فرهنگی به وسیله مشاوران انجام و معیارهایی برای شناسایی خیابان کامل و استاندارد تعریف شده است و آماده ارایه به شورای شهر تهران است. در صورتی که اعضای محترم شورای شهر رأی موافق برای اجرای آن بدهند، این طرح با تمام ملاحظات آن برای احقاق حقوق تمام شهروندان اجرا می‌شود. الزامات قانونی پیش‌بینی‌شده در لایحه تضمین‌کننده حقوق عامه شهروندان است. ضمن اینکه بخشی از درآمد پایدار مدیریت شهری برای ارایه خدمات و تأمین زیرساخت‌ها از این طریق دریافت حق بهره‌برداری موقت تأمین می‌شود. این لایحه کمک می‌کند که فضا را به سمت فضای مرفه‌تر و بهسازی محیطی سوق بدهیم و بهره‌برداری آن را قانونمندتر کنیم؛ یعنی در فضاهایی استفاده برخی مشاغلی را مجاز و حیات و سرزندگی اجتماعی را فراهم کنیم تا فضای تعامل اجتماعی مناسب‌تری برای شهروندان به وجود آید؛ بنابراین این طرح و لایحه پیشنهاد شده است. در بسیاری از شهرها و کشورهای توسعه‌یافته هم برخی مشاغل که به سیما و منظر شهری کمک می‌کند در پیاده‌روها خدمات مناسب‌تری ارایه می‌کنند. قرار است از ظرفیت اقتصادی که برای این مشاغل به وجود می‌آید شهرداری نیز استفاده کند. ضمن رعایت حقوق عامه شهروندان در فضای عمومی پیاده‌روها به حقوقی که می‌تواند برای اقتصاد شهر توجه می‌کنیم و فضاهای خاص که امکان استفاده از آن وجود دارد را برای مشاغل محدود فراهم کنیم.

از افتتاح کتابخانه تخصصی گردشگری تا راه‌اندازی ویزیت تهران

زهره عزیزپور
خبرنگار

در این روزهای کرونایی که خبرهای ناخوشایند به گوش‌مان می‌رسد و هر روز منتظر خبرهای خوب و امیدوارکننده هستیم و امیدواریم که هر چه سریع‌تر ویروس کرونا را شکست دهیم و دوباره به جریان عادی زندگی بازگردیم، خبر خوبی که می‌شود در این روزها به آن پرداخت، افتتاح نخستین کتابخانه تخصصی گردشگری است که متأسفانه این مراسم هم با روزهای کرونایی تداخل داشت و از آن استقبال چندانی نشد.

همان طور که می‌دانید گردشگری در ایران با چالش‌های جدی همچون اقتصادی، زیست‌محیطی، فرهنگی و اجتماعی و خدماتی مواجه است اما در کنار این چالش‌های جدی داشتن کتابخانه تخصصی در این حوزه می‌تواند در آینده، نقش و اهمیت سفر و گردشگری این بخش را بالا ببرد.

نخستین کتابخانه تخصصی گردشگری ۷۵۰ عنوان کتاب دارد که بالغ بر ۹۰درصد کتاب‌ها با موضوع گردشگری است و بیش از ۴۰ عنوان کتاب لاتین در کتابخانه موجود و در حال افزایش است. این کتابخانه مورد حمایت و در فهرست کتابخانه‌های سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران است و در ادامه راه، کتاب‌شناسی گردشگری نیز تا پایان سال جاری راه‌اندازی خواهد شد. اینها سخنان مهرشاد کاظمی، رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران، در حاشیه افتتاحیه کتابخانه بود که در تاریخ چهاردهم تیر ۱۳۹۹ همزمان با بزرگداشت روز قلم در ستاد گردشگری شهرداری تهران با حضور جمعی از مسئولان برگزار شد. به گفته رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران اگر ویروس کرونا نبود می‌توانستیم مسئولان گروه‌های دانشگاهی در تهران که در این رشته تدریس می‌کنند یا دانشجویان دکترای این رشته را دعوت کنیم ولی متأسفانه به علت کرونا این مراسم مختصر بود.

مهرشاد کاظمی نزدیک یک سال است که در قسمت گردشگری شهرداری تهران فعالیت می‌کند و ترجیح داده است که به جای برگزاری تور، کارهای زیرساختی انجام شود. او معتقد است که این کارها به بخش خصوصی لطمه وارد می‌کند و وظیفه ما به عنوان نهاد اجتماعی و شهرداری این است که بیشتر در کارهای زیرساختی وارد شویم و بستری برای فعالیت بیشتر فراهم کنیم. به گفته او برای این برنامه‌های زیرساختی چندین فعالیت در برنامه قرار گرفت که نخستین فعالیت افتتاح کتابخانه تخصصی بود. مهرشاد کاظمی در این گفت‌وگو درباره زمان مطرح‌شدن ایده این طرح بیان کرد: «بهمن ماه سال گذشته تصمیم گرفتیم کتابخانه تخصصی گردشگری را که جنبه آموزشی و پژوهشی دارد، افتتاح کنیم و کمکی به علاقه‌مندان به‌خصوص دانشجویانی که در این رشته و در صنعت گردشگری تحصیل می‌کنند باشیم. از آن زمان شروع به خرید و تهیه کتاب‌ها کردیم که لیست این کتاب‌ها را از خانه کتاب گرفتیم و تا آخر فصل بهار ۷۰۰ کتاب که تعداد قابل قبولی هم بود، جمع‌آوری کردیم. بعد از تاریخ افتتاح هم ۸۰ کتاب به همراه پایان‌نامه‌های گردشگری را که دانشجویان دکتری و ارشد نوشته بودند، جمع‌آوری کردیم و به صورت چکیده کتاب به کتابخانه اضافه شد. در این کتابخانه مجموعه‌ای بیش از ۵ هزار مقاله گردشگری و چیزی حدود یک‌هزار نشریه جمع‌آوری شده است که در سایت جامع گردشگری بارگذاری می‌شود.» این خبر برای دانشجویان این رشته و علاقه‌مندان در حوزه گردشگری مورد توجه است که در این کتابخانه تمام کتاب‌ها فهرست‌بندی و در سایت کتابخانه شهرداری که مربوط به سازمان فرهنگی و هنری است، قرار داده شده است. کاظمی در ادامه اشاره‌ای به دسترسی کتاب‌ها و افراد علاقه‌مند و کسانی که به عنوان توریست وارد ایران می‌شوند، داشت. او توضیح داد: «کسانی که به عنوان توریست وارد ایران می‌شوند هم می‌توانند از کتاب‌های کتابخانه استفاده کنند؛ منتها زبان کتاب‌ها فارسی است و ما در تلاش هستیم که بخش لاتین آن را هم داشته باشیم. در حال حاضر ۲۰ تا ۳۰ کتاب در بخش لاتین داریم و در برنامه‌های آینده نسخه‌هایی از این کتاب‌ها به زبان‌های دیگر که مرجع و معتبر هستند را اضافه می‌کنیم.» رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران راه‌اندازی سامانه جامع گردشگری را دومین فعالیت از کارهای زیرساختی دانست که در حال انجام است. به گفته او، لیست و معرفی کتاب‌ها را در سامانه کتابخانه می‌گذاریم و این لیست برای علاقه‌مندان گردشگری به‌خصوص دانشجویان این رشته مفید است. در مورد نشریات گردشگری هم باید بگویم که از بهمن و اسفند ماه سال گذشته حدود ۲۴ نشریه از وزارت ارشاد مجوز گرفتند و حتی آنهایی را که در شهرستان‌ها چاپ شده‌اند، جمع‌آوری کردیم و در دسترس علاقه‌مندان قرار دادیم. رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران با اشاره به اینکه صددرصد کتاب‌ها با موضوع گردشگری چاپ شده است و برآورد خانه کتاب هم در همین حد عنوان کتاب بود بیان کرد: «این کتاب‌ها در مورد موضوع گردشگری وطبیعت‌گردی، مدیریت گردشگری، استراتژی در بخش گردشگری و... است. قرار است بخشی از کتاب‌ها را با موضوع معرفی بناهای تاریخی یا اقامتگاه‌ها که فقط مختص موضوع تهران است و حتی کتاب‌های تهران‌پژوهشی را به این کتابخانه اضافه کنیم. به دلیل کمبود فضا در حال حاضر قصد نداریم شهرهای دیگر را در برنامه بیاوریم.»

یکی از چیزهایی که در روز افتتاحیه درباره کمبود فضای کتابخانه گفته شد از زبان مصطفی کاظمی اسفه، مشاور عالی و مدیرکل دفتر شهردار تهران بود، او گفت: «ما کمک می‌کنیم ساختمان مناسب‌تری برای ستاد گردشگری برای ارایه خدمات شایسته به شهروندان و گردشگران در نظر گرفته شود.» اما این همه ماجرا نیست در ادامه مهرشاد کاظمی سومین فعالیت از کارهای زیرساختی که در حال انجام است و امسال افتتاح می‌شود را راه‌اندازی سایت جامع گردشگری تهران تحت عنوان ویزیت تهران دانست و به گفته او، مشابه این طرح در کشور نیست. خدماتی که قرار است در این سایت به علاقه‌مندان گردشگری ارایه شود، معرفی تمام مراکز فرهنگی، تاریخی، جاذبه‌های گردشگری حتی مراکز درمان و خرید است. در حال حاضر علاقه‌مندان برای جست‌وجو و درخواست عضویت رایگان کتابخانه تخصصی گردشگری می‌توانند به سایت کتابخانه‌های سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران به آدرس tlib.tehran.ir مراجعه کنند.

نخستین کتابخانه تخصصی گردشگری ۷۵۰ عنوان کتاب دارد که بالغ بر ۹۰درصد کتاب‌ها با موضوع گردشگری است و بیش از ۴۰ عنوان کتاب لاتین در کتابخانه موجود و در حال افزایش است

سرپرست معاونت رفاه و مشارکت‌های اجتماعی بیان کرد

مسئولیت اجتماعی شهرداری پررنگ‌تر از همیشه بوده‌است

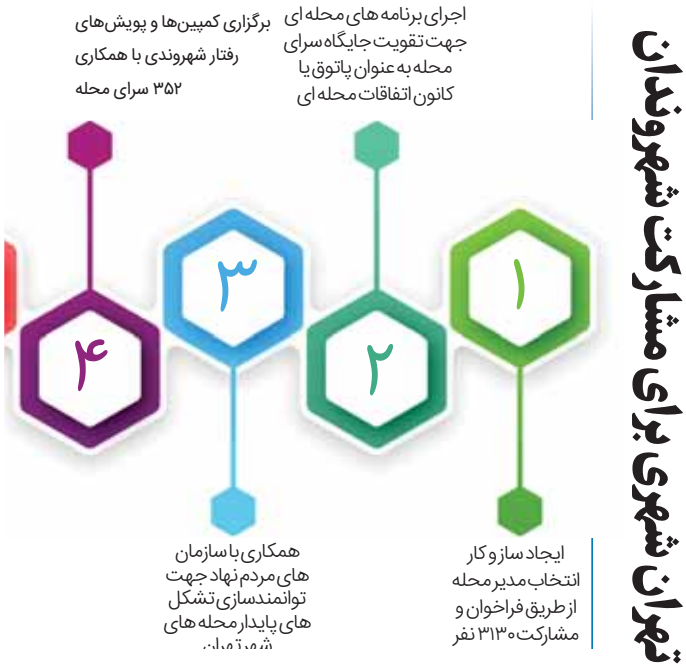
مصوبه شورای شهر تهران در سال ۹۶، شهرداری تهران را برای پیاده‌سازی نظام مسئولیت اجتماعی سازمانی در شهر تهران ملزم به تشکیل دبیرخانه مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان و بنگاه‌های اقتصادی تهران کرد. تا کنون آنچه از دست این دبیرخانه بر آمده، جذب ۵۸۶ میلیارد تومان از سطح شهر تهران و صرف هزینه‌هایی برای سیل‌زدگان استان‌های مختلف ایران، کمک به محیط زیست، اقتصاد خانوار، کمک به بیماران سرطانی و مقابله با ویروس کرونا بوده است. اعضای شورای شهر تهران پس از پایان‌یافتن مهلت سه ساله این مصوبه در شهریور۹۹، یک فوریت طرح دیگری را در شورا تصویب کردند که به مسئولیت‌پذیری اجتماعی در شهرداری تهران اشاره دارد. سرپرست معاونت رفاه و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران که در اصلاح این طرح نقش داشته است، می‌گوید مسئولیت اجتماعی در شهرداری تهران نیاز به آموزش‌هایی هم دارد و به خوبی در زیرمجموعه‌های مدیریت شهری شناخته‌شده نیست. مازیار بالائی لنگرودی معتقد است که در طول این سال‌ها، شهرداری تهران وظایف دستگاه‌های دیگری را بر عهده گرفته که در راستای مسئولیت اجتماعی بوده است. «تا زمانی که در این زمینه‌ها تفکیک وظایف انجام نشود و همه به قانون برنگردند، رویکردی برای این اقدامات مشخص نمی‌شود. تا زمانی که در این حوزه‌ها به طور فرادا تصمیم بگیریم و اجرا کنیم به نتیجه مطلوب نمی‌رسیم. این همه «ان‌جی‌او» تخصصی در حوزه کودکان داریم، تا زمانی که برای حل مشکل کودکان نظرات آنها را نخواهیم کار درست نمی‌شود.»

نیره خادمی
خبرنگار

شورای شهر تهران در سال‌های گذشته مصوبه‌ای درباره مسئولیت اجتماعی داشت، مصوبه‌ای که گویا چندان نتوانست به هدفگذاری در این‌باره کمک کند. امسال دوباره بحث درباره مسئولیت اجتماعی در شورای شهر تهران مطرح شد اما آیا در آینده نزدیک شاهد تغییرات مثبتی در حوزه مسئولیت اجتماعی شهرداری تهران خواهیم بود؟

در دوره پیشین شورای شهر تهران لایحه‌ای با عنوان مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی شهر تهران داشتیم که نظام‌نامه آن در سال ۹۶ تصویب و ابلاغ شد. در این لایحه فقط مسئولیت اجتماعی در بنگاه‌های اقتصادی شهر تهران مطرح شده بودند و به شهرداری تهران اشاره نشده بود.

احتمالا تصور تنظیم‌کنندگان این بوده است که تمام اقدامات شهرداری تهران مسئولیت اجتماعی و خدمت‌رسانی است. مهلت پنج ساله این مصوبه تمام شده بود و در اصلاحیه جدیدی که انجام دادیم مسئولیت اجتماعی شهرداری تهران را بسیار پررنگ دیدیم؛ زیرا شورای شهر تهران تأکید زیادی در این باره داشت. این مصوبه هنوز به صحن نرفته و در مرحله تصویب است. البته مسئولیت اجتماعی در شهرداری تهران نیاز به آموزش‌هایی هم دارد و به خوبی در زیرمجموعه‌های مدیریت شهری شناخته‌شده نیست. چندی پیش درخواست گزارشی از مجموعه فعالیت‌های



انجام‌شده شـهرداری تهران در راستای مسـئولیت اجتماعی طی سه سال گذشته، داشتیم. بسیاری از دوستان در حوزه‌های مختلف مدیریت شـهری، اقداماتی که جزو وظایف‌شـان بـود را به عنوان مسـئولیت اجتماعی مطـرح می‌کردند. این موضوع نشـان‌دهنده خالی‌بودن جای آموزش در این زمینه بود.

چـه مصداق‌هایی برای مسـئولیت اجتماعـی در مدیریت شهری در نظر گرفته شده است؟

در گام اول باید سـراغ زنجیره تأمین شـهردار یعنی پیمانکارانی که با شهرداری کار می‌کنند، برویم و از آنها بخواهیم که در راستای مسئولیت اجتماعی گام بردارند؛ تفاوتی هم ندارد که پیمانکار حوزه پسماند باشند یا عمرانی.

به عنوان مثال پیمانکار حوزه پسـماند نباید از کودکان اسـتفاده کند؛ درسـت است که قانون اسـتفاده از کودکان را منع کرده است و شـهرداری هم بر رعایـت قانون در این باره تأکیـد دارد اما عملا این اتفاق نمی‌افتد. کودکان همچنان درگیر زباله‌گردی در گودهای زباله‌گردی و کنار سطل زباله‌ها هسـتند؛ بنابراین استفاده‌نکردن از کودکان مسـئولیت اجتماعی پیمانکاران این حوزه است. این قبیل اقدامـات یـا اقداماتی در حوزه‌هـای عمرانی کـه پیمانکارش در کنـار کار عمرانی در حوزه اجتماعی خدمتـی را -مثلا تجهیز یکی از گرمخانه‌های شـهرداری- بر عهده بگیرد، مسـئولیت اجتماعی محسوب می‌شود.

در متن لایحه اصلاح‌شـده چه موارد دیگری تغییر داده شده است؟

داسـتان اصلی البته بر سر مصوبه شوراسـت و بقیه دستگاه‌ها خـود را ملزم به اجـرای آن نمی‌دانند. یکی از موارد مطرح‌شـده درباره ترغیب و طرح‌های تشویقی بنگاه‌های اقتصادی برای ایفای نقش در قالب مسئولیت اجتماعی است و درباره امکانات تشویقی شهرداری بحث شده است.

مسـأله مهم‌تر درباره دلیل بـر زمین‌ماندن مصوبه قبلی این بود که همیشـه دور هم جمع‌کـردن نهادهای درگیـر و مرتبط در این باره سخت بوده اسـت اما در ترکیب جدید اعضای تصمیم‌گیرنده، شـهردار دیده شـده اسـت. به زودی هـم تفاهم‌نامـه همکاری شـهرداری با اتاق بازرگانی تهران در راسـتای مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی شـهر تهران امضا می‌شـود تا به سـمتی که شهرداری نیاز دارد، سوق داده شوند.

در طول فعالیت پنج ساله دبیرخانه مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان و بنگاه‌های اقتصادی شهر تهران، بیش از ۵۸۶ میلیارد تومان در سطح شهر تهران به وسیله مناطق بیست‌ودوگانه با همکاری سازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی جذب و برای خدمت‌رسانی به شهروندان تهرانی هزینه شده است

مثال‌های موفقی هم در این زمینه وجود داشته است؟

مشـخصا در حـوزه اجتماعی بسـیاری از اقدامات مسـئولیت شـهرداری نبوده و شـهرداری آن را بر عهده گرفتـه و انجام داده است.

زمانی آقای قالیباف تصمیم رفتن از شـهرداری به جای دیگری را داشـت بنابراین به حوزه‌های مختلفی ورود کرد. درواقع سازمان بهزیسـتی متولی کودکار کار اسـت اما شـهرداری فارغ از وظیفه قانونی حالا مدارس پرتو را دارد و ورای وظیفه مشخص‌شده‌اش به تحصیل، آموزش و مشاوره آنها کمک می‌کند. شهرداری مراکزی که برای در راه‌ماندگان تحت عنوان سامان‌سراها و مددسرا دارد، فقط تأمین زیرسـاخت‌ها آن بر عهده‌اش است اما باز هم وظیفه بخش بزرگی از وظایف سایر نهادها را انجام می‌دهد.

این هم باز فراتر از مسـئولیت قانونی اسـت و می‌شود در زمره

چنیـن اقداماتی قرار بگیرد. شـهرداری تا کنون بیش ۲ هزار و ۹۰۰ سـاعت کارگاه آموزشی درباره مفاهیم مسئولیت‌پذیری و چگونگی اجرای آن را در شهرداری‌های سطح شهر تهران و مدیران بنگاه‌های اقتصـادی برگزار کرده اسـت. راه‌اندازی پویـش تهران‌یار با هدف ترویج مسـئولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی، تشـویق و قدردانی از بنگاه‌های اقتصادی مسئولیت‌پذیر نیز از دیگر اقدامات انجام‌شده در زمینه ترویج مسـئولیت‌پذیری اجتماعی شهر تهران بوده است. در طول فعالیت پنج ساله دبیرخانه مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان و بنگاه‌های اقتصادی شـهر تهران، بیش از ۵۸۶ میلیارد تومان در سطح شـهر تهران به وسـیله مناطق بیسـت‌ودوگانه با همکاری سـازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی جذب و برای خدمت‌رسـانی به شهروندان تهرانی هزینه شده است.

یک‌ونیـم میلیارد تومان برای کمک به سـیل‌زدگان اسـتان‌های گیلان، لرسـتان، سیستان‌وبلوچستان و خوزسـتان هزینه شد، بیش از ۱۵ میلیـون تومان به تهیه و توزیع رایـگان نایلکس تخریب‌پذیر اختصاص داده شـد و بیـش از ۵۰۰ میلیارد تومـان تخفیف برای حمایـت از اقتصاد خانوار انجام شـد. همچنین برخی شـعب به سـامانه خرید نابینایان اختصـاص یافت، سیسـتم دریافت بطری پلاسـتیکی راه‌اندازی شد و درصدی از سود فروش شب یلدا هم به درمان مبتلایان به سـرطان اختصاص داده شـد. همچنین در زمان شـیوع ویروس کرونا با جلب ۹۶ میلیون تومانی مشارکت نقدی در این باره اقداماتی را انجام داد.

در نظرگرفتن مسـئولیت اجتماعـی در پروژه‌های مدیریت شـهری چه نتایج و دستاوردی برای شـهرداری دارد؟ شاید اگر نهادها و دسـتگاه‌ها بدانند که چنین الزاماتـی جز نفع عمومی جامعه، به نفع مجموعه خودشان است بیشتر در این باره ترغیب شوند.

نشـان ایزو به شهرداری کلانشهرهایی داده می‌شود که در زمینه مسـئولیت اجتماعی موثر بوده‌اند، بنابراین حرکت در این جهت به برند شـهر تهران در سطح جهان کمک خواهد کرد. همه می‌دانیم که شهر تهران بسیار گران اداره می‌شود و در صورتی که بنگاه‌های اقتصادی به مسـئولیت اجتماعی خود عمل کنند، هزینه‌های اداره شهر هم کاهش می‌یابد.

بنگاه‌های اقتصادی شـهر تهران به نوعی زیسـت مردم شـهر به‌ویژه در مناطق ۱۸، ۱۹ و حتـی ۲۱ را هم تحت تأثیر قرار داده‌اند و باید نسـبت به این تغییرات وظیفه خود را ادا کنند. از سوی دیگر مسئولیت اجتماعی به جلب مشارکت مردم و توسعه‌یافتگی شهر کمک می‌کند.

وضعیت در شهرداری‌های جهان چگونه است؟

در برخی کشورها مثل اندونزی در بحث خرید پلاستیک و جایگزینی‌شان با کیسه پارچـه‌ای اقدامـات بسیار خوبی انجام شد. یکـی از بنگاه‌هـای اقتصادی بزرگ بـرای ایـن کار سـرمایه گـذاری کرد و نتیجه هم گرفتند.

برخی شـرکت‌ها فکر می‌کنند کار سـخت و هزینه‌بری است اما این طور نیست. کل هزینه کمپانی نایکی در حوزه مسئولیت اجتماعی در سال ۲۰۱۹، ۷۰ هزار دلار بود؛ رقمی که در چرخش مالی این شرکت اصلا به حسـاب نمی‌آید. بنابراین سرمایه‌گذاری برای این اقدامات با مبلغ بسـیار کمی هم میسر است. و فکر می‌کنم نبود هدف‌گذاری و نداشتن رویکرد مشخص باعث ناکامی در این زمینه است. شهرداری تهران چه در گذشـته و چه حالا اقدامات زیادی در حوزه آسیب‌های اجتماعی، کودکان کار، زنان آسـیب‌دیده یا دستفروشـان انجام داده اسـت اما رویکرد مشخصی در برابر آنها نداشته و به همین دلیل به نتیجه مطلوب نرسیده است.

بنابراین هزینه‌ها انجام می‌شود منتها به طور مقطعی و اصلا انگار هدفی برای آن دنبال نمی‌شود. گرمخانه یا سایر مواردی که اشاره شد فراتر از خواست شـهرداری است و نهادهای دیگری خواستار چنین عملکردی از شهرداری هستند که مثلا فصل سرما کسی در خیابان‌ها از گرسنگی و سرما آسیب نبیند.

مطالبـه همه دسـتگاه‌های حاکمیتی اسـت که سـال‌ها پیش شـهرداری گردن گرفته اسـت و اگر زمین بماند، کسـی آن را انجام نمی‌دهـد. نهادهای دیگر هم می‌گویند که شـهرداری پول دارد این کار را انجام دهد و نمی‌دانند که شـهرداری هم در حال ورشکستگی است. معتقدم تا زمانی که در این زمینه‌ها تفکیک وظایف انجام نشود و همه به قانون برنگردند، رویکرد مشخص نمی‌شود.

تا زمانی که در این حوزه‌ها به طور فرادا تصمیم بگیریم و اجرا کنیم به نتیجه مطلوب نمی‌رسیم. این همه «ان‌جی‌او» تخصصی در حوزه کودکان داریم و تا زمانی که برای حل مشکل کودکان، نظرات آنها را نخواهیم کار درسـت نمی‌شود، چه بسا ممکن است هزینه شود اما کار را بدتر کند. در بقیه حوزه‌های اجتماعی هم «ان‌جی‌او» تخصصی کم نداریم و با مشورت آنها می‌توان حتی مشکل دستفروشان را هم حل کرد. بنگاه‌های اقتصادی هم در این زمینه پتانسـیل خوبی دارند منتها باید هدف‌گذاریمان را به سـمت درمان آسـیب‌ها و پیشگیری ببریـم؛ مثلا از ظرفیت بنگاه‌ها برای ایجاد شـغل یا توانمندسـازی خانواده‌ها اسـتفاده کنیم یا مثلا از کارخانـه تولید لبنیات بخواهیم هفته‌ای یک بار، هزار لیتر شـیر به گرمخانه‌های زنان ما بدهند. باید مشخص کنیم هر امکانات، فرصت و سرمایه‌ای کجا خرج شود وگرنه اقدامات مقطعی ماندگار نیسـت و فقط بـه درد نمایش مدیریتی و رزومه‌سازی می‌خورد.

ما در این سـازمان سـعی کردیم برای همه حوزه‌های تخصصی سـازمان کارگروه‌های علمی با حضور استادان دانشگاه و نمایندگان سـازمان‌های مردم‌نهاد داشته باشیم تا روشن شـود کار درست در این زمینه چیسـت؟ در طول سـال‌های گذشـته، شـهرداری مسـیرهای زیادی را رفته اسـت، برخی اشتباه بود ادامـه پیدا نکـرد و برخی درست بود که در حال ادامه آن هسـتیم اما هـم اکنـون در حال هدف‌گـذاری در ایـن بـاره هسـتیم تا اقدامات بهتری در آینـده انجام شود.

ضرورت توجه به افکار عمومی در اعلان‌های شهری

فائزه خواجه‌زاده
پژوهشگر اجتماعی

بخشی از عملکرد شهرداری‌ها طراحی و نصب انواع بنر، استرابورد و بیلبورد در سطح شهر در مناسبت‌های مختلف است. گاهی ایام عزاداری ائمه اطهار علیهم‌السلام است، گاهی ماه مبارک رمضان است و ایام روزه‌داری و نیایش مومنان و گاهی مناسبت‌های ملی مثل شب یلدا و عید نوروز در پیش است. در میان این مناسبت‌های تقویمیِ همیشگی، گاهی موضوعاتی مورد توجه افکار عمومی قرار می‌گیرد؛ مثلا حوادثی رخ می‌دهد که توجه مردم را جلب می‌کند و در طرح‌های این تابلوهای شهری نیز ظاهر می‌شود. در یک سال گذشته به فراخور حوادث بسیاری که در کشور روی داد، تابلوهای شهری هم پذیرای طرح‌ها و پیام‌های متفاوت و متنوعی بود؛ ابراز احساسات نسبت به شهادت سردار سلیمانی، ادای احترام به سرنشینان هواپیمای اکراینی، توصیه‌های بهداشتی مرتبط به شیوع کرونا، سپاسگزاری از کادر درمان، همدردی با حادثه‌دیدگان بمبگذاری دانشگاه کابل و... نمونه‌ای از این دست است. گاهی این پرسش مطرح می‌شود که چه لزومی دارد شهرداری از بودجه عمومی برای چنین مقاصدی هزینه کند یا ضرورت پرداختن به آنچه در افکار عمومی جریان دارد، چیست. انسجام اجتماعی شاید اولین پاسخی باشد که به ذهن می‌آید؛ انسجام اجتماعی مفهومی جامعه‌شناختی است که چگونگی روابط بین فرد و جامعه را توضیح می‌دهد و معطوف به بررسی، تبیین، چرایی و چگونگی روابط متقابل فرد و جامعه است. انسجام اجتماعی نیرویی است که جامعه را سر پا نگه می‌دارد و آن را از سقوط به قعر آشوب حفظ می‌کند و هنگامی محقق می‌شود که افراد با موفقیت در گروه‌های اجتماعی ادغام شوند و با مجموعه‌ای از ارزش‌ها و آداب و رسوم مشترک، هدایت و تنظیم شوند (گیدنز، ۱۳۸۶: ۱۵). انسجام اجتماعی راز موفقیت فعالیت‌های جمعی است. اخیرا هیمیر هالگریمسون، سرمربی سابق تیم‌ملی فوتبال ایسلند که در مسابقات یورو ۲۰۱۶ درخشش ویژه‌ای پیدا کرد تا جایی که سبک تشویق ایسلندی در میان هواداران فوتبال سراسر جهان رایج شد، در توضیح راز موفقیت این تیم گفته است: «با توجه به جمعیت کم ما، تقریبا همه همدیگر را می‌شناسیم؛ یعنی هواداران با بازیکنان و کادر فنی یا همکلاس بوده‌اند یا پدرشان را می‌شناسند و این ارتباط با تیم، بیش از هر کشور دیگری است. بنابراین وقتی به هواداران نگاه می‌کنید، می‌بینید که آنها واقعا از ته قلب از تیم حمایت می‌کنند؛ چون بخشی از آنهاست و حس تعلق به تیم دارند.» به این ترتیب، این سرمربی فوتبال توضیح می‌دهد که چگونه انسجام اجتماعی باعث شده یکی از تیم‌های درجه سوم اروپایی به یک‌چهارم نهایی جام ملت‌های اروپا راه پیدا کند و تیم باسابقه‌ای مثل انگلیس را شکست دهد. بر این اساس، نهادهای حاکمیتی از دولت و صداوسیما و شهرداری‌ها وظیفه دارند برای ارتقای انسجام اجتماعی اقدامات مشخصی انجام دهند؛ ازجمله اینکه به افکار عمومی در کشور واکنش نشان دهند و این واکنش‌ها را در معرض دید شهروندان قرار دهند تا نشان دهند که حاکمیت هم مثل مردم می‌اندیشد و همان ارزش‌ها، باورها و دغدغه‌ها را دارد. صداوسیما به برنامه‌سازی می‌پردازد، دولت بعضی از این مناسبت‌های دینی یا ملی را تعطیل اعلام می‌کند و شهرداری‌ها به عنوان مسئول آنچه در شهرها در دید شهروندان قرار می‌گیرد، طرح‌ها و شعارهایی را در تابلوهای مختلف شهری در معرض دید قرار می‌دهند. شهروندان با دیدن آنچه خودشان هم به آن باور دارند در تریبون‌های رسمی جامعه، احساس می‌کنند محیط زندگی آنها با باورهایشان مطابقت دارد و داشتن این احساس تأیید نوعی امنیت خاطر ایجاد می‌کند. برای اینکه تأثیر مثبت و نامرئی این پیام‌ها بیشتر روشن شود، تصور کنید شخصی در جامعه‌ای زندگی می‌کند که هر روز که از خانه خارج می‌شود، نهادهای حاکمیتی مضامینی را برای عرضه به شهروندان انتخاب کرده‌اند که نه تنها به آنها باور ندارد بلکه مخالف آنهاست. در این شرایط، احساس می‌کند محیط زندگی‌اش با باورهایش نسبتی ندارد؛ پیامد این وضعیت نوعی ناامنی احساس است که می‌تواند به از میان رفتن احساس تعلق و تعهد شهروندان به جامعه بینجامد. شهروندی که احساس تعلق و تعهد به جامعه ندارد، با احتمال بالاتری به تخلف از قوانین و زیر پا گذاشتن حقوق دیگران گرایش پیدا می‌کند، اگر خودش اهل فساد و زدوبند نباشد، راحت‌تر چشمش را بر روی فساد می‌بندد یا با احتمال بیشتری در انجام‌دادن وظایفش کوتاهی می‌کند. چنین شهروندی با احتمال بالاتری به خیر عمومی بی‌تفاوت می‌شود و مدام در تلاش است تا منافع خود را به حداکثر برساند. شهرداری تهران هم مانند همه نهادهای حاکمیتی دیگر برای ارتقای انسجام اجتماعی برنامه‌هایی را در دست اجرا دارد که از آن میان، تولید طرح‌ها و شعارهایی برای اکران در سطح معابر

شهروندان با دیدن آنچه خودشان هم به آن باور دارند در تریبون‌های رسمی جامعه، احساس می‌کنند محیط زندگی آنها با باورهایشان مطابقت دارد و داشتن این احساس تأیید نوعی امنیت خاطر ایجاد می‌کند

عمومی در مناسبت‌های مختلف اولویت بالایی دارد. چنانکه پیش از این ذکر شـد، انطباق آنچه در سطح شهر اکران می‌شود با آنچه زیر پوسـت شـهر جریان دارد اهمیت بالایـی دارد. از این رو همه دستگاه‌های مسئول و ازجمله شـهرداری وظیفه دارند با شناخت درسـت افکار عمومی به آنچـه «مردم» درباره آن بـه اظهار نظر پرداخته‌اند، حساس باشند. در روزگاری که شهروندان خود صاحب رسانه شده‌اند و در طول شبانه‌روز درباره موضوعات مختلف اظهار نظر می‌کنند، یکی از راه‌های شـناخت افـکار عمومی دنبال‌کردن موضوعاتی اسـت که شـهروندان در دنیای آنلاین بیشـتر به آنها پرداخته‌انـد. یکی از تجربه‌های دلنشـین شـهرداری در این مدت، همنوایـی با فضای آنلایـن در ابراز همدردی مـردم ایران با مردم افغانستان در عزای جانباختگان حادثه تروریستی دانشگاه کابل در پانزدهم آبان ۱۳۹۹ بود. وقتی روایت نماینده هرات از شـهروندی کـه در حال جمع‌کردن تلفـن همراه قربانیان از کنـار آنها بود، در توییتر دسـت به دست شد، هشـتگ #جان پدر کجاستی؟ در توییتر فارسی جان گرفت. نماینده هرات نوشته بود آن شهروند به گوشی موبایلی برمی‌خورد که ۱۴۲ تماس از دسـت‌رفته داشـته و در آخر پیام پدر بر روی صفحه نقش بسـته بوده که «جان پدر کجاستی؟» شـهرداری تهران با طراحی و نصب بنرهایی با شـعار «همسایه با تو همدردیم» که این هشـتگ را در خود داشـت، به ابراز همدردی افکار عمومی با مردم افغانسـتان در این حادثه واکنش نشان داد. این اقدام شـهرداری تهران علاوه بر اینکه بازخورد مثبتی در فضای آنلاین و در میان کاربران ایرانی و افغانسـتانی داشـت، چندی بعد قدردانی رئیس دانشگاه کابل را به سبب این واکنش مهرآمیز در پی داشت. این تجربه نشـان داد که اگر دستگاه‌های حاکمیتی بتوانند افکار عمومی را به خوبی بشناسـند و واکنش همدلانه و بهنگام به آن داشته باشـند، علاوه بر ارتقای انسجام اجتماعی، بازخوردهای مثبتـی دریافت می‌کنند که در درازمدت نقشـی حیاتی در نزدیکی دیـدگاه مردم و حاکمیـت و در نتیجه عملکرد بهتر دسـتگاه‌های حاکمیتی در خدمت به مردم خواهد داشت.

همه کم‌وکاستی‌ها در حق بر شهر

شهروندان را ناظران امنیت کنیم

نیلوفر حامدی
خبرنگار

حق بر شـــهر عبارت اســـت از حق تصرف، (شامل حق دسترسی، اســـتفاده و حق تسخیر فضا) و حق مشـــارکت. شهروندان یک شهر، فارغ از جنســـیت و نژاد و مذهبشان باید از این حقوق بهره‌مند شوند اما هســـتند اقشـــاری که هر کدام به نوعی با سلب حقوق در فضای شهری روبرو می‌شـــوند. اگر جامعه معلولان، مثال روشنی برای این مســـئله باشد که به واسطه فقدان امکانات شهری مطلوب، محکوم به ماندن در خانه‌ها می‌شـــوند، زنان هم جزو گروه دیگری هستند که باز هم به دلایلی این حقوق از آنها ســـلب شـــده است. از ناامنی در تردد شـــهری به خاطر فضاهای بی‌دفاع شـــهری و نقاط کور و ناامن مثل پل‌های عابر و زیرگذرها گرفته، تا روبرو شدن با آزارهای خیابانی و سهم نابرابری که زنان برای استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی دارند. تازه اگر متغیر زنان باردار یا زنان همراه با کالســـکه کودکان را هم به ایـــن بخش اضافه کنیم، که دیگر میزان محرومیت و ســـلب حقوق زنان گستره وسیع‌تری هم پیدا خواهد کرد. اما چگونه می‌توان این حقوق را بازپس گرفت و مدیریت شـــهری چطور می‌تواند در این زمینه موثر باشد؟

پل‌های عابر پیاده می‌توانند امن‌تر هم شوند

زنان در سراســـر دنیا خواهان امنیت در فضاهای عمومی هستند. عمده مدیریت مردســـالار کشور سبب شـــده تا همواره در این موارد، مجـــددا این مردان باشـــند که بـــرای امنیت زنان هـــم تصمیم‌گیری می‌کنند. موضوعی که باعث ایجاد شکاف درکی عمیقی بین مطالبه و درخواســـت زنان و اقدامات انجام شـــده داشته باشد. پل‌های عابر پیاده، گویاترین مثال ممکن در این زمینه است. سال‌هاست که ناامنی این پل‌ها برای شهروندان به محل مناقشه جدی بدل شده است. این ناامنـــی البته زن و مرد هم ندارد. چه بســـا بودند مردان زیادی که در هنگام عبور از این پل‌ها با دزدی و خفت‌گیری روبرو شده‌اند اما اخبار و آمار غیررسمی نشـــان می‌دهد که این ناامنی برای زنان بیشتر و در ابعاد گســـترده‌تر بوده اســـت. عمده اتفاقات رخ داده برای زنان روی ایـــن پل‌ها نه دزدی، بلکه آزارهای خیابانی بوده اســـت. پل‌هایی که در بســـیاری از معبرها عاری از هرگونه روشنایی است وبدتر اینکه دو ســـمت پل‌ها با بیلبوردهای تبلیغاتی وسیع، پوشانده شده است. این فضا، بستری حاضر و آماده برای آزارگران ایجاد می‌کند و در مقابل با ایجاد ناامنی برای زنان به بحرانی جدی بدل می‌شود.

در ســـال‌های اخیر البته این روند با تغییراتی هم روبرو شده است. حالا دیگر میزان روشـــنایی در این پل‌ها بیشتر از گذشته است و نحوه نصب بیلبوردها هم اندک تغییراتی داشـــته که فضای باز بیشتری را بـــرای عابران فراهم کند اما هنوز هم با آنچه که باید باشـــد، فاصله زیادی دارد. هنوز این پل‌ها در بســـیاری از نقاط شهری هیچ راه بازی رو به بیرون ندارند، روشنایی آنها پایین است و میزان امنیتشان آنقدر محدود است که بســـیاری از زنان و حتی مردان، ترجیح می‌دهند در طول شب از یک خیابان و یا حتی بزرگراه خطرناک و همراه با ریسک تصـــادف گذر کنند، اما پایشـــان به پل‌های عابر نرســـد. نکته مهمی که لازم اســـت حکمرانان شـــهری آن را مد نظر خود قرار دهند این اســـت که رسیدن به امنیت در ســـطح شهر برای زنان جز با حضور و مشـــارکت زنان در ساخت و استفاده آزاد و ایمن و برابر آنها با مردان اتفاق نمی‌افتد. حضوری که می‌تواند نقش بسزایی در برطرف کردن محدودیت‌ها برای حضور در جامعه داشته باشد.

آموزش شهروندی را جایگزین نظارت امنیتی کنیم

اما سوال برجسته اینجاست که چگونه می‌توان امنیت در فضای شـــهری را بـــرای همه آحـــاد جامعه و به خصـــوص جمعیت‌های آســـیب‌پذیر افزایش داد؟ چطور می‌توان فاکتورهای تاثیرگذار ناامنی را به حداقل رســـاند؟ برخی معتقدند که افزایش نظارت‌های پلیسی می‌توانـــد بهترین ابزار برای ایجاد امنیت باشـــد. اما نگاهی به تجربه کشورهای دیگر، به ویژه آن دسته از کشورهایی که از نظر اجتماعی و فرهنگی و حتی تاریخی، وجه شباهت‌های بیشتری با ایران دارند، به خوبی نشان داده که قانون و قدرت اجرای آن و حتی، نظارت پلیسی قوی هم نمی‌تواند عاملی برای افزایش امنیت در یک شـــهر باشـــد. پس راه چاره چیست؟ بدون شک در بسیاری از مواقع، وقتی پای آزار و کشمکش‌های خیابانی برسد، ورود نهادی امنیتی تنها راه چاره به نظـــر می‌آید اما پیش از آن و فـــارغ از چنین موقعیت‌هایی ابزارهایی هستند که می‌توان از آنها استفاده بهتری داشت مانند اتفاقی که در کشـــور مصر افتاد. مصر در سال ۲۰۱۵ قانون مقابله با آزار جنسی در فضای عمومی را تصویب کرد و پلیس موظف به پیگیری گزارش‌های آزار خیابانی شد. با این حال سازمان‌های حقوق زنان گزارش کرده‌اند که بســـیاری از ماموران برخوردهای ســـطحی، گفتار سکسیســـتی و آزاردهنده داشته‌اند و موجب آزار مضاعف افراد شده‌اند. به گونه‌ای که از پیگیری شـــکایت خود صرف‌نظر کردنـــد. بنابراین بدون تربیت نیروی پلیـــس آموزش‌دیده و متخصص نمی‌تـــوان مطمئن بود که بازماندگان خشونت جنســـی مورد حمایت لازم قرار خواهند گرفت و احســـاس امنیت خواهند کرد. در همین راستا، آموزش شهروندی

به عنوان ناظــران فضای عمومی گزینه بهتری بــرای مقابله با آزار خیابانی و همچنین ایجاد امنیت در شهر خواهد بود. یعنی رانندگان تاکســی، اتوبوس، مغــازه‌داران که به طور ثابت بــا فضای عمومی سروکار دارند، آموزش ببینند و نسبت به موارد آزار جنسی حساسیت پیدا کنند و مداخله کنند. به ویژه در ایران که هیچ‌گونه آموزشــی در این زمینه چه از طریق آموزش و پرورش و چه از طریق صداوســیما ارائه نمی‌شــود. نمونه مشابه هم زیاد است. از کمپین‌هایی که برای آموزش‌های شــهروندی برگزار شــده تا دوره‌های آموزشی که تلاش کرده تا به رانندگان وســایل نقلیه عمومی نحوه برخورد مناســب با اتفاقات این چنین را شــرح دهــد. همچنین، نمایشــگاه‌هایی که با محتوای آموزشــی در گذرگاه‌های شهری برگزار شدند تا توجه عموم مردم به این موضوعات جلب شــود هم همواره تجربه خوشــایندی تلقی شده است.

تفکیک جنسیتی باعث افزایش امنیت نمی‌شود

رویکرد دیگری که در زمینه ایجاد امنیت به شدت می‌تواند مخرب باشــد، تفکیک جنسیتی اســت. ایجاد پارک‌های مخصوص زنان و یا تقویــت این دیدگاه کــه تفکیک زن و مرد، بهتریــن ابزار ممکن برای ایجاد امنیت برای زنان اســت، نه تنها از مردان چهره‌ای غیرانسانی که توان کنترل خود را ندارد، می‌سازد، بلکه درعمل هم هیچ کمکی به ایجاد امنیت در شهر نمی‌کند. هشدارهای پی در پی درپارک های مخصوص زنان که می‌گوید اجازه فیلمبرداری ندارید، به خوبی نشان می‌دهد که همان مکان‌هــا هم آنقدری که باید نمی‌توانند امنیت را به شهر برگردانند.

ســهیل توانا و معصومه شــفیعی نویســندگان مقالــه‌ای درباره پارک‌های تک‌جنسیتی، این مکان‌ها را «هتروتوپیا» می‌نامند. هتروپیا در دســتگاه معنایی فوکو به فضاهای متفاوت جداگانه‌ای گفته می‌شود که در عصر مدرن معطوف به جداســازی اشــکال مختلف انحراف یا بحــران و ... بوده‌اند و قواعد جاری فضا در آنها حکمرانی نمی‌کند. او خانه‌های ســالمندان و مدارس شبانه‌روزی را هم هتروپیا می‌دانست. از نظر فوکو فضاهای مخصوص زنان نوع دیگری از این هتروپیاســت. بر اســاس این مقاله، طبقه‌بندی زنان و جداسازی بدن‌ها از یکدیگر از نخســتین تکنیک‌هایی اســت که برای رویت‌پذیر کردن آنچه در فضا می‌گــذرد بهره می‌برد. با اینکــه در هتروتوپیاهای پارک‌های زنان نگاه مردانه غایب است ولی افراط‌های زنانه در تاکید بر امور جنسی، بعدی غیر قابل تحمل را برای مســئولان امر ایجــاد می‌کند. در این پژوهش آمده اســت: «یک فضــای خاص بعضی از افــراد و گروه‌ها را بیش از دیگران منتفع می‌ســازد. با توجه به این می‌تــوان گفت هیچ فضایی وجود ندارد که همگان به یک اندازه از آن ســهم ببرند و نیازهای همه را به یک اندازه پاسخگو باشد. از این اصل می‌توان نتیجه گرفت که هر فضایی سیاسی است زیرا بر حسب منافع متفاوت، گروه‌های انسانی را به ما و آنها تقسیم می‌کند و خط‌های تمایز اساسی را بنا می‌کند که بر مبنای آن مجادلات سیاسی برای تولید و تصاحب فضا شکل می‌گیرد.»

هر فضایی سیاسی است زیرا بر حسب منافع متفاوت، گروه‌های انسانی را به ما و آنها تقسیم می‌کند و خط‌های تمایز اساسی را بنا میکند که بر مبنای آن مجادلات سیاسی برای تولید و تصاحب فضا شکل می‌گیرد

چند ماهی اســت که جنبــش Metoo در ایران جا افتــاده و روایت از آزارها جدی‌تر از همیشــه بیان می‌شود. از خیلی پیش‌تر اما بخشی از این روایت‌ها مشخصا آزارهای خیابانی و ناامنی فضای شهری را هدف گرفته بود. با تاکید بر اینکه هیچ ابزاری به اندازه آموزش نمی‌تواند در تغییر این رویه موثر باشد، کار مدیران شهری باید در ابتدا پژوهش هرچه بیشــتر و دقیق‌تر باشد. سپس، برگزاری دوره‌های آموزشی، همان طور که عنوان شد، از خود شهروندان ناظرانی آگاه می‌سازد که خودشان در ایجاد امنیت دخیل خواهند بود. البته که اجرای آن نه توســط خودم مدیران شهری، بلکه باید از سوی متخصصانی صورت گیرد که سال‌ها در این زمینه فعالیت کرده‌اند. فعالین و پژوهشگران حوزه‌های شهری و زنان که بتوانند حلقه اتصال بین مدیران و شهروندان را ایجاد کرده و از همین مسیر هم به مردم آموزش دهند.

سمن‌سراها دستاورد مدیریت شهری برای سازمان‌های مردم‌نهاد است

حجت نظری
سخنگوی کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران

بدون شک یکی از مهم‌ترین برنامه‌های شورای شهر پنجم گسترش فضاهای مشارکت و بسترهای مشارکت‌پذیری شهروندان بوده است که تلاش شد چه در سیاستگذاری و چه در اجرا نمودهای قابل لمسی داشته باشد. بدون شک این بسترها به قدرت‌گرفتن جامعه مدنی کمک می‌کند که در کارکردی ثانویه اثرات آن را ما در اداره هر چه بهتر شهر خواهیم دید. بنابراین پرواضح است که ما نیز بخش مهمی از فعالیت‌های خود را در این زمینه متمرکز کنیم که از آن‌جمله می‌توانم به تمرکز بیشتر در رفع موانع و تفاهمات گسترده با شهرداری به منظور در اختیارگرفتن فضاهای لازم برای فعالیت سمن‌ها اشاره کنم. تلاش کردیم دست کم در رفع نیازهای زیرساختی فعالیت سمن‌ها قدم‌های بزرگی برداریم که ازجمله آنها می‌توان به در اختیار گرفتن سالن‌ها و مراکز همایش اشاره کرد. البته این روزها شاید خیلی از این موارد به دلیل شرایط کرونا قابل بهره‌برداری نباشد اما به هر حال این زیرساخت به طور دائم قرار است که در اختیار سازمان‌های مردم‌نهاد قرار بگیرد.

همین طور تلاش شد تا استفاده از فضاهای تبلیغی شهری در این دوره نظام‌مند شود، با هماهنگی که با سازمان زیباسازی و شرکت بهره‌برداری مترو داشتیم، مقرر شد که این فضای تبلیغی به صورت نظام‌مند با معرفی ستاد سمن‌ها در مواعد مختلفی از سال در اختیار سازمان‌های مردم‌نهاد قرار بگیرد تا آنها بتوانند پیام‌هایشان را به جامعه مخابره کنند.

سمن‌سراها ازجمله اقدامات قابل دفاع است که به نظرم تبعات مثبت آن به‌زودی عیان خواهد شد و امیدواریم تا پایان سال هر ۲۲ منطقه از فضای سمن‌سرا بهره‌مند شوند. سمن‌سراها درواقع در ۲۲ منطقه با ۲۲ ساختمان مجزا و مختص فعالیت سازمان‌های مردم‌نهاد قرار گرفته که نیمی از آنها نیز آماده بهره‌برداری هستند. سمن‌سراها در واقع فضاهای مخصوص به فعالیت‌های مردم‌نهاد در سطح شهری هستند و از این باب تفاوت‌های عمده‌ای با سراهای محله خواهند داشت. در واقع اگر سرای محله فضایی است برای فعالیت امور محلی و مردم بناست که در آن فضا امورات مربوط به محل را دنبال کنند، سمن‌سراها امکانی است برای سازمان‌های مردم‌نهاد که قرار است برای کلیت شهر همکاری داوطلبانه بکنند. اهمیت این موضوع آنجاست که سمن‌سراها استقلال قابل قبولی را برای «ان‌جی‌او»ها به وجود می‌آورند. بنابراین امیدواریم بتوانیم با کاهش تعداد سراهای محله بر تعداد سمن‌سراها اضافه کنیم. اساسا برای حضور سمن‌ها در سمن‌سراها دو نوع دسته‌بندی قرار داده‌ایم؛

اول بر اساس منطقه و دوم بر اساس موضوع و تخصص. به عنوان نمونه با این مسأله مواجه شده‌ایم که سمن‌هایی که در منطقه ۱۲ هستند عمدتا جنس فعالیت‌شان در حوزه آسیب است و فکر کردیم مثلا چه خوب‌تر است که سمن‌سرای منطقه ۱۲ را حوزه آسیب پیش‌بینی کنیم البته هر کدام از این دو نگاه نقاط ضعف و قدرتی دارند که باید در تعامل با خود سمن‌ها و کارشناسان به بهبود آنها و انتخاب یک مدل اقدام کنیم.

در کنار این‌دست زیرساخت‌ها یکی از عمده فعالیت‌ها در ستاد آموزش بوده است. ما «ان‌جی‌او»هایی داریم که از هر نظر توانمندند که شاید نتوانیم به لحاظ آموزشی کمکی به آنها بکنیم. این «ان‌جی‌او»ها امکانات زیرساختی از ما می‌گیرند. ما با اینها در تعامل هستیم و گاهی می‌خواهیم که کلاس‌های آموزشی ما برای سایر سمن‌ها را خودشان برگزار کنند. بنابراین اولویت ما در برگزاری دوره‌های آموزشی با خود «ان‌جی‌او»هاست. ما به غیر از سمن‌هایی که توانمندند، سمن‌های نوپا هم داریم یا آنهایی که از عمر فعالیت‌شان چند سالی می‌گذرد اما ضعف‌ها و مشکلاتی دارند که برای بهبود عملکرد نیازمند مشاوره و آموزش هستند؛ در واقع نیازمند توانمندسازی هستند که این آموزش‌ها از چگونگی فعالیت در یک تشکیلات تا برگزاری جلسات و نحوه پروپوزال‌نویسی و تعامل با سازمان‌های دیگر و حتی دوره‌های پیشرفته نظیر نحوه پرکردن اظهارنامه مالیاتی را شامل می‌شود. همچنین تلاش شد تا بانک اطلاعاتی یکدستی از «ان‌جی‌او»های شهر تهران به وجود بیاید که قطعا غنی‌تر از سایر بانک‌های اطلاعاتی موجود است. در این زمینه تمام اطلاعات همه سازمان‌ها جمع‌آوری و سعی شده بانک یکدست و جامعی به وجود بیاید. این بانک اطلاعاتی در تعامل با مدیریت شهری می‌تواند کمک‌کننده باشد. در مرحله بعدی هم قرار است طرحی در قالب نظامنامه به تصویب شورای شهر برسانیم که از این به بعد تمام سازمان‌های مردم‌نهاد با شاخص مشخصی با شهرداری در تعامل باشند؛ مثلا ممکن است الان سازمان پسماند با شیوه خاص خودش با سازمان‌های مردم‌نهاد در تعامل باشد اما اگر مثلا مدیرعامل عوض شود، شیوه و سبک تغییر می‌کند که این ضربه‌ای به راه طی‌شده است و در تلاش خواهیم بود این نکته مهم را به قانونی راهبردی و نقشه راهی تأثیرگذار برای فعالیت‌ها و همکاری‌های بین شهرداری و سمن‌ها تبدل کنیم.

رئیس سازمان مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران بیان کرد:

ایجاد ظرفیت مشارکت مردم در اداره شهر ژست سیاسی نیست

آلودگی اطراف ساختمان چنبره زده است؛ گوشه گوشه را پر کرده و گاهی چشم‌ها را می‌سوزاند. چند قدم آن طرف‌تر از ساختمانی که بلند و بزرگ هم نیست، نوجوانی با گونی روی دوشش ایستاده است؛ کیسه‌ای هم‌قد و قواره خودش. چند خیابان پایین‌تر، عابد و دوستانش تعدادشان بیشتر است. کیلومترها پایین‌تر زنان و مردانی روی تلی خاک نشسته‌اند با دستانی که رگ‌هایش باد کرده و به جای خون در آنها افیون نشسته. ساختمان بلند نیست بزرگ هم نیست اما روی دیوارهایش تصویر و مفهومی از هر کدام این چهره‌ها دارد. پایتخت این روزها شعار شهری برای همه را یدک می‌کشد، همه‌ای که شامل نوجوانان زباله‌گرد هم می‌شود؛ شامل زنان و مردان پارک شوش. برای رسیدن به این «همه» در ادبیات شهری تهران تلاش‌هایی صورت گرفته است؛ از احداث چند گرمخانه سراسری و سیار گرفته تا بخشنامه‌ای که باید به ممنوعیت زباله‌گردی کودکان منجر می‌شده. مالک حسینی بعد از صدرالدین محمدی در ساختمان نه چندان بزرگ و بلند شهرداری که نامش سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی است، ساکن شده است. ساختمانی که نقش مهمی در تبدیل‌شدن تهران به شهری برای همه دارد. یک سال و ۴ ماه از فعالیت حسینی که پیش‌تر مشاور وزیر اقتصاد بوده است، می‌گذرد. او مدتی هم دبیر شبکه ملی تشکل‌های غیردولتی جوانان بوده است و از همین رو خودش را مشرف بر مسائل سمن‌ها می‌داند. سمن‌هایی که به زعم او می‌توانند به یکی از بدنه‌های اصلی مدیریت شهری تبدیل شوند. سازمان‌های مردم‌نهادی که باید به مردم معرفی شوند و شناسنامه داشته باشند در این صورت می‌توانند بخش مهمی از آسیب‌های شهری را کم کنند. او در یکی از روزهای آلوده پایتخت به پرسش‌های ما در دو بخش مجزای مشارکت اجتماعی و آسیب‌های اجتماعی پاسخ داد در ساختمانی که چند ده کیلومتر آن طرف‌تر آن گونی‌های زباله روی هم تلنبارند.

سوگل دانایی
خبرنگار

سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی در سال‌های اخیر فقط در مبحث آسیب اجتماعی خلاصه شده است، در حالی که یکی از مهم‌ترین اقداماتی که در سازمان شما صورت گرفته، بحث افزایش مشارکت اجتماعی است. یکسری پویش‌هایی هم در این مدت در این زمینه انجام شده است، فارغ از پویش‌ها آیا در بحث مشارکت اجتماعی وارد کارهای اجرایی هم شدید؟

موضوع جلب مشارکت‌های مردمی برای مدیریت شهری جنبه راهبردی دارد. این گزاره که زمانی می‌توان شهر را بهتر اداره کرد که به معنای واقعی امکان و ظرفیت مشارکت مردم در اداره شهر فعال فراهم شود، یک ژست سیاسی یا مدیریتی نیست و به مثابه دستور کاری جدی مورد توجه مدیریت شهری در دوره جدید بوده و هست. به نظر می‌رسد از حیث نظری این ضرورت برای همه نیروها و عوامل درون و بیرون مدیریت شهری که در اداره شهر دخیل هستند به امری نهادینه‌شده بدل شده است. البته به رغم همه تلاش‌های خوبی که در سال‌های گذشته صورت پذیرفته اما برای جذب مشارکت‌های مردمی در اشکال مختلف آن ظرفیت‌های لازم را فراهم نکرده‌ایم و همچنین چون نتوانسته‌ایم تعامل هدفمند و فراگیری با افراد و نهادهای غیردولتی برخاسته از جامعه برقرار کنیم، آن جوشش مطلوب اتفاق نیفتاده و به سطح رضایت‌بخشی نرسیده است. شاید بتوان گفت این تعامل صرفا در حد شنیدن برخی انتقادات یا گزارش برخی کاستی‌ها در بستر سامانه‌هایی مثل ۱۸۸۸ و ۱۳۷ شکل واقعی به خودش گرفته اما خب رویکرد منفعلانه و انتقادی داشته است.

چقدر از سازمان‌های مردم‌نهاد حمایت کردید؟ مقصود من این است که آیا با آنها همکاری کردید؟ یا از آنها در کارهای مدیریت شهر استفاده کردید؟ مثلا یک «ان‌جی‌او» بگوید: این معضل وجود دارد و من دارم تلاش می‌کنم، شما هم از من حمایت کنید یا با من همکاری کنید.

یک جمله‌ای را معمولا بیشتر کارآفرینان می‌گویند که یک طنز تلخ است؛ آنها در مواجهه با نهادهای رسمی و نهادهای دولتی می‌گویند: خیلی جاها شما نمی‌خواهید دست ما را بگیرید، فقط پای ما را ول کنید ما خودمان کارمان را می‌کنیم. ما برای این رویکرد جدید از زمانی که من به اینجا آمدم، دغدغه داشتیم اما به شرایط کرونا برخوردیم و برای همین پروژه مقداری متوقف شده است اما ما این موضوع را به‌جد شروع کردیم و اصلا نمی‌خواهیم فقط با یک معرفی صِرف آنها را حمایت کنیم. خواسته «ان‌جی‌او»ها این است که اگر قرار است در اداره شهر حضور داشته باشند باید در همه فرایندها از جمله تصمیم‌سازی هم نقش داشته باشند. اخیرا در شورای شهر بحثی مطرح شد که به نظر من باید آن را دو بخش کنیم؛ یک بخش در خصوص هوشمندسازی یارانه‌ها بود و دیگری مشوق‌های جدی برای جذب مشارکت‌های مردمی. خوب به موضوع که نگاه کنید مشخص می‌شود که در این لایحه به خوبی به موضوع ایجاد مشوق برای افزایش مشارکت‌های

مردمی توجه شده است و این مأموریتی است که سازمان مکلف به انجام آن است. یکی از موضوعات مهم که در خلال تصویب لایحه مطرح شد، بحث جمع‌سپاری بود که موضوع خیلی پراهمیت و البته حساسی است؛ مهم‌ترین مسأله جمع‌سپاری این است که به مردم اجازه دهیم در تصمیم‌سازی‌ها اعم از تدوین لوایح و اصلاحیه‌ها و حتی در قانون بودجه سالانه و هر تصمیمی که به شهر برمی‌گردد، اجازه نقش‌آفرینی و اظهار نظر داشته باشند. این بدان معنا نیست که آن اظهارنظرها همگی قابل بهره‌گیری بوده و اجرا خواهد داشت؛ مثلا اگر شما الان یک لایحه را به نقد افکار عمومی بگذارید، ممکن است همان جا هم افکار متعددی باشد که با هم متعارض باشند یعنی ما نباید این طور نگاه کنیم که بخش غیر دولتی یک کل واحدی در برابر بخش دولتی یا حاکمیتی است این بخش غیر دولتی تکثر زیادی دارد مهم این است که شما نکات درستی که بتوانند منافع مردم را بیشتر تأمین کنند از این نظرات بگیرید تا یک فهم مشترک شکل گیرد و یک ارتقا در بینش اتفاق بیفتد که این همان مسیر تعامل می‌شود. یک بخش خواسته‌هایی که «ان‌جی‌او»ها از ما دارند، حمایت است. یک بحث نظری کهنه وجود دارد که در خارج از ایران هم این بحث بوده؛ اینکه مرز استقلال بخش غیر دولتی کجاست؟ دقت کنید که سازمان غیر دولتی یک مفهوم مدرن و زاییده دنیای مدرن است برای همین برای ما یک مفهوم وارداتی است. این اختلاف نظری که گفتم به طور کلی از قبل وجود داشته به اینجا برمی‌گردد که آیا حمایت‌های دولت از غیر دولتی‌ها باعث دولتیزه‌کردن آنها نمی‌شود. این مرز دارد و نیازمند یک فهم بسیار متعالی است؛ به این معنا که من بخش دولتی حاکمیتی وظیفه دارم بخشی از منابعی که هست را برای توسعه ظرفیت‌های اجتماعی بگذارم و یکی از آنها حمایت از «ان‌جی‌او»هاست و این نیست که اگر من یک حمایتی کردم بگویند تو انتقاد نمی‌کنی یا بگویم فقط آن چیزی که من می‌گویم را بگو! این یک دغدغه جدی است و ما هم تلاش کرده‌ایم تا این را اصلاح و فرهنگسازی کنیم. یکی از موضوعات خیلی جدی که اگر شرایط کرونا نبود، دنبال آن هستیم آموزش کارکنان شهرداری برای مواجهه و تعامل با بخش غیر دولتی است. باید یاد بگیریم که جایگاه این بخش کجاست و چه کارویژه‌ای دارد و ما تا کجا می‌توانیم به حریم آنها ورود کنیم. اینها بحث‌های جدی است که دنبال می‌کنیم. در دنیا «ان‌جی‌او»ها بیشتر با اعانه و کمک‌های مردمی می‌چرخند؛ البته عموما در کشورهایی با درآمد سرانه بالا متوسط درآمدی مردم به شکلی است که می‌توانند بخشی از درآمدهایشان را برای توسعه کارهای خیرخواهانه بگذارند. در ایران هنوز این موضوع شکل نگرفته است و چالش دارد برای همین باید بخش حاکمیت و دولت کمک کنند تا بخش غیر دولتی قدرتمند شود.

ولی این ترس وجود دارد که اگر به «ان‌جی‌او»ها کمک مالی شود، آنها از آن شکل مردم‌نهاد و داوطلبانه خارج شوند و به نوعی دولتی شوند. در دوره قبلی مدیریت شهری در ستاد توان‌افزایی سمن‌ها مبالغی به سمن‌ها داده می‌شد، امروز اما حمایت‌ها جنبه مالی ندارد، چون مسئولان تصور می‌کنند این امر ممکن است عادتی برای سازمان‌های مردم‌نهاد باشد، شما چگونه فکر می‌کنید؟ یا بهتر است بگویم رویه شما در این باره چیست؟

با این عنوان که ما یک سرانه‌ای به عنوان کمک بلاعوض ببینیم و این تبدیل به یک عادت شود، این کار بسیار مسموم است و بزرگ‌ترین ضربه‌ای است که به بخش غیر دولتی می‌زند؛ چون شما به بخش غیر دولتی سیگنال و آن را عادت می‌دهید و این یک رانت می‌شود. رانت یعنی درآمدی که شما برای آن تلاشی نکرده‌اید. بحث ما از حمایت‌کردن مشارکت در تأمین بخشی از هزینه‌های برنامه‌ها و پروژه‌هاست. من به‌جد به این موضوع اعتقاد دارم و پارسال هم آن را در ردیف بودجه پیشنهاد دادیم که به تصویب نرسید و امسال هم تلاش من این است که این اتفاق بیفتد؛ ما یک بخشی را بر اساس چیزی که برد-برد است، مشارکت می‌کنیم؛ یعنی هم نیاز شهر و مردم را تأمین می‌کنیم و هم به یک «ان‌جی‌او» کمک کردیم که بتواند بخشی از منابع مالی مورد نیازش را از این طریق تأمین کند. خیلی وقت‌ها این کمک می‌تواند در قالب تجهیزات و تسهیلات باشد. شما اینجا پول ندادید و به برنامه از طریق تجهیزات و امکانات کمک کردید. احساس من بر این است که ما باید این را بیشتر پررنگ کنیم و یک جایی باید به عنوان شریک ورود کنیم؛ اینکه ما صددرصد هزینه «ان‌جی‌او» را تأمین کنیم به صرف اینکه فقط یک کمک مالی به آن کرده باشیم، بسیار مضر است و نه تنها کمکی نمی‌کند بلکه آسیب هم می‌زند. منظور من اعانه‌دادن به معنایی که دولت به بخش غیر دولتی یا مدیریت شهری دهد، نیست؛ بحث من این است که ما باید تسهیل کنیم و این تسهیل معنا دارد؛ بخشی از آن اصلاح مصوبات‌مان و یک بخشی از این تسهیل همین تسهیلاتی است که در حوزه زیرساختی و کمک‌هاست و بخش کوچکی از آن کمک‌های مالی است، البته کمک مالی نیست و مشارکت در پروژه‌های «ان‌جی‌او»هاست که سهمی هم مدیریت شهری دارد.

با طرح ارتقای نظام‌نامه سمن‌ها که در هفته‌های گذشته به صحن آمد، موافق بودید؟ اعضای شورا با آن مخالف کردند و درنهایت طرح تصویب نشد و قرار شد تا شهرداری لایحه دهد.

یک اتفاقی افتاده بود و آن هم این بود که پیش از اینکه من به سازمان بیایم، تکلیف شده بود که باید شهرداری لایحه آورد و به درستی هم ما باید از طریق معاونت امور اجتماعی و فرهنگی آماده می‌کردیم تا به شورا برود. یک هفته پس از زمانی که من خبردار شدم که تکلیف داریم و باید این کار را انجام دهیم از طریق شورا، طرح مطرح شد به این معنا که چون شما لایحه ندادید، طبیعتا ما طرح می‌دهیم. نکته‌ای را عرض کنم اعتقاد من بر این است که همین الان با وضع موجود هم ما مصوبه و اختیار کم نداریم، اساسنامه سازمان و یکسری اسناد بالادستی که در گذشته وجود داشته این امکان را فراهم می‌کند قطعا ایجاد ضوابط دقیق‌تر و روشن‌تر می‌تواند به قوام بیشتر کمک کند ولی به نظر من اگر تمرکزمان را روی بهینه‌سازی ظرفیت‌های موجود و بیشینه‌کردن اثربخشی آن بگذاریم، خیلی بیشتر کمک می‌کند تا لوایح جدید. اما به هر حال این تکلیف شوراست و ما لایحه را آماده کردیم و از طریق معاونت اجتماعی لایحه جدید ارسال شده و الان در مرحله بررسی است، ما نگاه‌های متفاوتی داشتیم و بر اساس مصوبات قبلی شورا مشخص است که مسئولیت و تکلیف این حوزه با کجاست بنابراین به نظر من اجازه دهیم که این خیلی دستکاری نشود و برای همین در آن لایحه یک تغییراتی نسبت به آن طرحی که وجود داشت داشتیم.

آن طرح یک بحثی داشت و آن بحث شفاف‌شدن عملکرد معاونت‌ها با سمن‌ها بود. اینکه روی چه حسابی یک سمن برای همکاری و فعالیت با یک سازمان انتخاب می‌شود و دیگری نه. مسأله‌ای که جلوی تبعیض‌های احتمالی را هم می‌گیرد، آن هم در این لایحه دیده می‌شود؟

اعتقاد من بر این است چیزی که نه تنها در حوزه کار با سمن‌ها بلکه در سایر حوزه‌ها باید مورد توجه واقع شود، این است که ما اگر استاندارد و ضوابط شفاف داشته باشیم، جلوی فساد گرفته می‌شود طبیعتا ما با این موضوع موافق هستیم (ضابطه‌مند و شفاف‌شدن آن). خیلی وقت‌ها تقاضای مشارکت برای کاری وجود ندارد اما چون ضابطه ندارد و شفاف نیست، وقتی که شما یک «ان‌جی‌او» داوطلب یا یک مجموعه داوطلبی که برای آن پروژه است که شاید آن پروژه عایدی مالی هم نداشته باشد را وارد یک چرخه می‌کنید، ناگهان با یک موجی روبه‌رو می‌شوید که چرا فلان «ان‌جی‌او»؟ و من به افکار عمومی حق می‌دهم چون ما باید ضوابط داشته باشیم قطعا این رویکرد درستی است و ضابطه‌مندشدن این نوع مشارکت و نوع تعامل می‌تواند خیلی جدی باشد؛ اما فراموش نکنیم اینها را در یک ساختارهایی نبریم که باعث پس‌زدن مشارکت بخش غیر دولتی شود.

در دوره شما چند مددسرا در تهران افتتاح شد؟

ما تا پارسال (شهریور ۹۸) تعداد ۸ مددسرای دایمی در تهران داشتیم که فقط خدمات شبانه می‌دادند و ۸ مددسرا فصلی داشتیم یعنی مجموعا ۱۶ مددسرا داشتیم که دو مددسرا برای خانم‌ها و ۱۴ مددسرا برای آقایان بود. ۸ مددسرای فصلی چنین بودند که ما فصل سرد و گرم را به این صورت تنظیم می‌کنیم؛ از آبان تا اردیبهشت ماه سال بعد فصل سرد و از خرداد تا مهر ماه فصل گرم. مددسراهای فصلی ما در فصل سرد باز می‌شدند و در آخر اردیبهشت تا آبان سال بعد تعطیل می‌شدند. چالشی که وجود داشت این بود که پذیرش مددسراها از ساعت ۴ بعدازظهر و خروج ۷ صبح بود که این اجباری بود. اولا از ساعت ۳ عصر به بعد تراکم شکل می‌گرفت، افرادی در پشت در مددسرا می‌ماندند تا در باز شود این تجمع به منظر شهری آسیب می‌زد و هم منشأ یکسری آسیب‌ها می‌شد؛ از طرفی دیگر ۷ صبح که شروع کاری شما، من، بچه‌های مدرسه‌ای و دانشگاهی و... بود، در آن محله‌هایی که ما مددسرا داشتیم ناگهان با صحنه‌ای مواجه می‌شدند که ۱۵۰ تا ۲۰۰ و مثلا در منطقه ۱۵ بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ فرد آسیب‌دیده را ناگهان در محل می‌دیدند که این تأثیر روانی بدی داشت. ما از مهر و آبان سال گذشته دو کار انجام دادیم؛ یکی اینکه اول از همه تمام مددسراهایی که بودند (مددسراهای دایمی) را شبانه‌روزی کردیم و دیگر نه در ساعت پذیرش محدودیت داشتیم و حتی وعده ناهار هم به این عزیزان می‌دادیم و آنها الزامی نداشتند که ۷ صبح از آنجا خارج شوند. این خروج تدریجی باعث شد که نارضایتی را در محله‌ها کاهش دهد. ما هزینه را مدیریت و سعی کردیم بیشتر از اینکه هزینه‌ای به شهرداری اضافه کنیم، بهره‌وری را بالا ببریم. تقریبا با همان اعتباری که برای مددسراها بود با یک افزایش ۲۵درصد هم توانستیم بقیه مددسرا ها را دایمی و هم آنها را شبانه‌روزی کنیم که این اتفاق بزرگی بود. گام دوم این بود که گفتیم مددسراهای هم دایمی و شبانه‌روزی شود و این را از همان موقع اعلام کردیم که در برنامه‌هایمان برای سال بعد لحاظ کنیم، زیرساخت‌های ما برای حوزه زنان دچار چالش شد. ما در پهنه جنوب در شوش یک مددسرا داشتیم، در پهنه شمال و شمال غرب در چیتگر یک مددسرا برای زنان داشتیم و در پهنه شرق هیچ مددسرایی برای زنان نداشتیم و همان طور که می‌دانید، مصرف‌کنندگان مواد حاضر هستند بیرون بمانند و سرما را تحمل کنند اما از پاتوق‌شان فاصله نگیرند. ما این کار را مدیریت و در شرق یک مددسرا احداث کردیم و همچنین یک مددسرا ویژه در شب یلدای سال گذشته مشرف به دره فرحزاد افتتاح شد (به خاطر مشکلات و تعداد زنان آسیب‌دیده‌ای که در دره فرحزاد وجود داشت)، پس ما در زیر ساختمان برای زنان از نظر تعداد افزایش صددرصدی داشتیم و از نظر تخت هم تقریبا می‌توان گفت که بیشتر از ۲۵درصد به ظرفیت تخت‌مان اضافه شد. در حوزه مردان هم توانستیم ۱۴ مددسرا را به ۱۶ مددسرا تبدیل کنیم که الان جز ۴ منطقه یعنی ۲، ۳، ۷ و ۱۰ ما در همه مناطق دیگر حداقل یک مددسرا داریم. در منطقه ۵ و ۱۲ دو مددسرا داریم. برای آن ۴ منطقه هم در حال پیگیری هستیم و تقریبا منطقه ۱۰ تمام شده است و به احتمال زیاد منطقه ۳ هم به زودی وارد مدار می‌شود و در منطقه ۲ و ۷ هم پیگیر هستیم که این اتفاق بیفتد. اینها مجموعا یک اقدامات زیرساختی بود که الان که با شما صحبت می‌کنم ظرفیت تخت ما در مددسراها ۲ هزار و ۵۰ عدد است. دو سامانسرا داریم که همان طور که می‌دانید سامانسرا شرایط خاصی دارد، یکی برای آقایان و یکی برای خانم‌هاست. در آنجا چون ما مجبوریم آنها را به طور تمام‌وقت نگه داریم و نمی‌توانند از آنجا خروج داشته باشند پس باید حکم قضائی داشته باشند برای همین با قاضی همکاری داریم، افرادی که به آنجا می‌آیند آدم‌هایی هستند که به‌اصطلاح ته خط هستند؛ یعنی یا توان جسمی ندارند یا بالای ۶۵ سال دارند یا بیماری زمینه‌ای یا زخم باز دارند یا اختلال حواس دارند. اینها به این مراکز می‌آیند و قاضی دستور می‌دهد و به بهزیستی یا نهادهای دیگر ارجاع داده می‌شوند

یک جمله‌ای را معمولا بیشتر کارآفرینان می‌گویند که یک طنز تلخ است؛ آنها در مواجهه با نهادهای رسمی و نهادهای دولتی می‌گویند: خیلی جاها شما نمی‌خواهید دست ما را بگیرید، فقط پای ما را ول کنید ما خودمان کارمان را می‌کنیم

و چون نهادهای دیگر خیلی وقت‌ها ظرفیت ندارند ما خودمان آنها را نگــه می‌داریم. با ظرفیت تخت آنها ما تقریبا ۲ هزار و ۴۰۰ تخت برای افراد بی‌خانمــان داریم که طبق آخرین آمار نزدیک به هزار و ۸۰۰ نفر الان در مددســراها ساکن هســتند و اگر بخواهیم ظرفیت سامانســرا را به آن اضافه کنیم چیزی حدود هــزار و ۹۵۰ نفر فرد بی‌خانمان در مددســراها و مراکز حمایتی شهرداری حضور دارند که همه خدمات بیست‌وچهار ساعته شــبانه‌روزی از غذا، خدمات مددکاری، پوشــاک و بهداشت مناســب را دریافت می‌کنند و برای افراد نیازمند به دریافت خدمات پزشــکی پیچیده‌تر، بخشــی را به کمک csr و بخشی را به واسطه کمک‌های مردمی تأمین می‌کنیم.

یکسری مددسراهای سیار هم سال گذشته و حتی امسال در شهر فعال بودند، تعداد آنها هم در این مدت تغییر کرده است؟

مــا اصولا مددســراهای ســیار را در شــرایط دمایــی خاص به تشــخیص همکاران‌مان (ولــی معمولا زمانی که دمــا به منفی ۴ درجه می‌رســد و از آن پایین‌تر می‌رود) دایر می‌کنیم، یا در روزهای بارندگی‌های شــدید و مداوم یا برف که داشته باشیم اینها را برقرار می‌کنیم. خیلی‌ها شــاید بپرسند وقتی مددسرا دائم دارید چرا سیار می‌گذارید؟ آن زمانی که بارندگی شــدید یا برف می‌شود افرادی که در پاتوق‌هایی که در معرض دید نیستند و در پاتوق‌های مصرف‌شان هســتند یا مثلا یک فرد در راه مانده‌ای است (مثلا به تهران آمده و مشــکلی برای او پیش آمده اســت یا کارگر فصلی است)، اینها در حالــت عادی کاری به مددســرای دائم ندارند و گیــر افتاده‌اند و یا شــرایط این را نداشتند که خودشان را به مددسرا برسانند، ما آنها را برای اینکه دچار مشکل نشوند در مناطقی که تردد بیشتر است مثلا در میــدان آزادی یا میدان تجریش و معمولا ســمت پایانه‌ها بنا به تشخیص همکاران‌مان در واحد گشــت مستقر می‌کنیم. ما پارسال ۲ هزار و ۲۴ نفرشــب خدمت دادیم؛ نفرشــب واحد اندازه‌گیری و شمارش اســت که در همه جای دنیاســت و برای مراکز اقامتی و خدمات هتلینگ و اقامتی اســت. نفرشــب به این معنی است که زمانی که می‌خواهیم شمارش کنیم و آمار دهیم برای یک روز نگاه می‌کنیم که آن روز یا آن شــب چند نفر آنجا اقامت داشتند؛ ممکن است همان نفر، شب بعد هم بیاید و او از نظر ما یک نفرشب جدید می‌شــود بنابراین ۲ هــزار و ۲۴ نفر نبودند و ۲ هزار و ۲۴ نفرشــب بودند. ممکن است یک نفر در ۲۰ شبی که ما مددسرا سیار داشتیم

هر ۲۰ شب پیش ما بوده باشد و این می‌شود ۲۰ نفرشب! در مورد مددسرا هم ما همین مدل را داریم که نفرشب خدمت دهیم اما هر کسی که وارد گرمخانه‌های دائم ما می‌شود یک پرونده مددکاری برای او ایجاد می‌شود و آن پرونده مددکاری ملاک ماست که چند نفر آمده‌اند که مثلا بگوییم این تعداد نفر واحد آمده است (نه نفرشب)، ما این گونه پارسال ۴ هزار و ۵۰۰ نفر بی‌خانمان را در تهران پوشش دادیم که در طول سال بعضی از آنها حدود یک هفته و بعضی‌ها شاید کمی بیشتر یا کمتر یا حتی حدود یک ساعت پیش ما بودند و این متغیر بود.

سال گذشته من چندباری به مددسرای سیار رفتم، پیش آمد که بسیاری می‌گفتند نگذارید ما را به مددسرای اصلی ببرند، به نظر می‌آید که رفتار مناسبی با آنها نشده بود و همین باعث شده بود تا بسیاری از رفتن به مددسراها امتناع کنند، برای این تغییر نگاه هم کاری کردید؟

این موضوع چند علت دارد؛ فعالیت مددسراهای در تهران از سال ۸۳ آغاز شده است و خیلی در این سال‌ها زحمت کشیده شده تا به اینجا رسیده است. در یک برهه‌هایی در برخی مواقع رفتارهایی با برخی از افراد شده است یا مثلا یک جاهایی برای آنها ایجاد ترس شده است، مثلا در گذشته یک جاهایی پلیس به مددسراها آمده است و تعدادی را برده است، اینها یواش یواش ناامنی ایجاد کرده است یا در نوع برخوردی که با این دوستان شده است در برخی مواقع یک فردی اشتباه کرده است، یک بخشی از این ترس به علت این رفتارهایی است که در گذشته وجود داشته است، برخی از این افراد چون مصرف‌کننده دائم مواد مخدر هستند، می‌دانند اگر به مددسرا بروند باید بیرون بیاید و مصرف کند و برگردد و برای همین از نظر ذهنی احساس بدی دارد و چالش ما با اینها همین است. برخی از این افراد سبک زندگی‌شان این است که دوست ندارند دوش بگیرند و شاید ماهی یک بار هم دوش نگیرند ولی اگر کسی بخواهد وارد مددسرا شود از همان ابتدا باید دوش بگیرد و حتی اگر روزی ده بار بیرون برود و دوباره بیاید هم دوباره باید دوش بگیرد. اگر ما این کار را نمی‌کردیم شاهد بیماری‌های عجیب‌وغریبی بودیم که در گذشته هم این اتفاقات افتاده است. الان خوشبختانه ما در مورد پاندمی کرونا ایمن بودیم و هیچ موردی بین مددجوها نداشتیم. در سایر بیماری‌های واگیردار مثل بیماری‌های پوستی و گوارشی که معمولا شایع می‌شوند خوشبختانه تا به حال هیچ پدیده جدی نداشتیم. رفتار با مددجو خط قرمز من است، من در چند ماه گذشته عذر سه نفر از مدیران مددسراها را خواسته‌ام چون برای من اثبات شده است با مددجو رفتار درستی بر اساس کرامت انسانی نداشته‌اند. من به همه دوستان عرض می‌کنم که به معنای واقعی شما باید به این افراد بیشتر از سایر افراد اجتماع احترام گذاشته و توجه کنید؛ چون اینها آسیب‌دیده هستند و خانواده‌هایشان را از دست داده‌اند و شاید کرامت انسانی آنها آسیب‌دیده است و باید دوباره آن را ترمیم کنیم. مورد داشتیم که من از او پرسیدم چه زمانی به مددسرا ها رفته است و او گفته یک سال گذشته و دیگر نیامده است، الان می‌خواهم بگویم شرایط خیلی بهتر است و شما و همکاران‌تان می‌توانید بروید و ارزیابی کنید. ما موردهایی داشتیم که همکاران شما شب به مددسرا رفته و خوابیده و بعد گفته‌اند انصافا شرایط خیلی متفاوت‌تر شده است. مددسرا سیار ابتکار خوبی بوده است که در گذشته انجام شده است و ابتکار من نبوده است، اما ما سعی کرده‌ایم که به آن ارتقای

کیفیت دهیم تا ان‌شاءالله برای سال آینده برنامه جدی‌تری داریم که با کیفیتی بیش از این چیزی که الان هست خدمات ارایه دهیم.

پلیس یک بحثی را خیلی وقت است که دارد مطرح می‌کند که سامانسرا و مددسرا جابه‌جا و از سطح شهر دور شوند، آیا شهرداری با این مسأله و جابه‌جایی موافق است؟

ما یک مرجع تخصصی نیستیم و طبیعتا این جور چیزها را بهزیستی و یک جاهایی وزارت بهداشت باید بررسی کند اما یک تجربه شانزده تا هفده ساله در اداره مددسراها در تهران و در شهرداری شکل گرفته و انبار شده است و الان در بعضی جاها تبدیل به دانش شده است. اطلاعات و دانش انباشته‌شده همکاران من می‌گوید که این کار بسیار اشتباه است، یعنی ما یک چالش داریم که آیا چون ما مددسرا زده‌ایم آسیب به آنجا آمده است یا چون آسیب آنجا هست ما مددسرا می‌زنیم؟ ما مدل دومی را عمل کردیم؛ مثلا در میدان شوش که ما دو مددسرا آقایون و خانم‌ها را داریم، برای آقایون تا همین دو تا سه سال پیش مددسرای وجود نداشت و آن قدر تعداد آنها زیاد بود ما این مکان‌ها را درست کردیم. وقتی شما در شب به یکی از پارک‌های شوش می‌روید کمتر کسی را می‌بینید که شب را در پارک بخوابد؛ این افراد را خیلی کم می‌بینید چون اکثر آنها به مددسرا می‌روند یا مثلا مشرف به دره فرحزاد یک مددسرای زنان و یک مددسرای مردان داریم که در مددسرای مردان یک مرکز DIC داریم، در دره فرحزاد از ۲۰ سال پیش مشکلات زیادی وجود داشته و ما چون دیدیم خطر جانی دارد یک مددسرا زدیم، سوال من این است که تا قبل از اینکه ما مددسرا بزنیم چرا دره فرحزاد جمع نشده است؟ یا آن اتفاقی که در میدان شوش افتاده است چرا این طور شده است؟ یعنی قبل از اینکه ما مددسرا بزنیم آنجا پاک بوده است و زمانی که ما مددسرا زده‌ایم این اتفاقات افتاده است؟ من قائل به این حرف نیستم و این حرف را کارشناسی نمی‌بینم.

کمپینی به اسم چهارراه کودکی دارید که به نوعی به مسأله آگاهی‌بخشی درباره کار کودکان اشاره می‌کند.

چهارراه کودکی با روز جهانی مبارزه با کار کودک متولد شد و خوشبختانه شاید جزو موفق‌ترین کارهای ما در حوزه کودکان بود. مأموریت اصلی و فلسفه وجودی آن برای مقابله با پدیده کار کودک و اشکال کار کودک بود. مأموریت اصلی آن آگاهی‌بخشی و خدمات‌رسانی به عموم مردم و گروه‌های مخاطب خاص بود. ما در این کمپین داریم تجمیع دانش و بحث مدیریت دانش را انجام می‌دهیم که خلأ آن تا کنون جدی وجود داشته است مثلا اگر شما درباره ممنوعیت کار کودکان یا پیرامون آن پیگیری می‌کردید شاید به داده‌های زیادی نمی‌رسیدید خوشبختانه الان ما توانسته‌ایم آن را ارتقا دهیم و این موضوع مهمی است؛ آگاهی‌بخشی به گروه‌های خاص با پیام‌هایی که داده می‌شود و تولیدات چندرسانه‌ای که وجود دارد. تلاش ما در چهارراه کودکی این است که مقداری بتوانیم فضا را به سمت حساس‌سازی نسبت به موضوع کار کودک پیش ببریم که زباله‌گردی یکی از اَشکال آن است و ان‌شاءالله این جریان را ادامه می‌دهیم؛ چون به نظر من توانسته جای خودش را باز کند و تیم خوبی دارد این کار را پیگیری می‌کند و همه ذی‌نفعان اطراف این موضوع را درگیر کرده‌ایم.

اگر بهزیستی بخواهد ساماندهی را آغاز کند، آیا شهرداری همکاری می‌کند؟

ما همکاری‌هایمان را کرده‌ایم.

اما به نظر می‌رسید که شما با رویکردهای آنها در بحث جمع‌آوری مخالف هستید.

یکی از موضوعات دیگری که در بخشنامه آقای شهردار خیلی پررنگ بود و من با این سوال شما آن را به خاطر آوردم، این بود که آنجا محور برخورد در پدیده کودک کار با پیمانکار و متخلفین است. در واقع برخورد با پیمانکار باید باشد نه با کودک! چون ما باید کودک را از این فرایند مصون نگه داریم و در واقع کودک کار خودش قربانی است. این بحث‌ها محتوایی است و ما اصولا بر این باوریم که این رویکرد برخورد با کودک محسوب می‌شود و به‌ویژه اینکه ما برنامه بعدی برای آن نداریم جز اینکه او را تحویل خانواده یا اداره اتباع دهیم و دوباره این چرخه مدام تکرار می‌شود. برای اینکه ما بتوانیم خودمان را ثابت کنیم که می‌توانیم خارج از موضوع عمل کنیم یا بتوانیم نگاه بهینه‌تری داشته باشیم، آمدیم و موضوع توانمندسازی خانواده‌های کودکان کار را در دستور کار قرار دادیم و با یکی از دانشگاه‌ها تفاهم خوبی کردیم و قرارداد آن منعقد شده است و فاز اول آن در حال اجراست که ۵۰۰ خانواده کودک کار را تحت آموزش قرار دهیم که اینها بتوانند از نظر اقتصادی توانمند شوند تا بتوانیم مقداری از کودکان کار را کاهش دهیم.

یکی از شعارهایی که شهرداری در این دوره داشت، شعار تهران شهری برای همه بود، به نظر شما تهران چقدر شهری برای همه و این شعار عملیاتی شده است؟

من می‌خواهم از یک منظر دیگر به این موضوع بپردازم. در این سال‌های اخیر به علت شرایط تحریم و مسائلی از این دست از نظر اقتصادی خیلی دچار مشکل شدیم و معیشت مردم دچار آسیب شده است بیش از یک دهه است که این چالش وجود دارد و تا کمی شرایط بهتر می‌شود دوباره با چالش جدید مواجه می‌شویم. متأسفانه چالشی که در حوزه اقتصاد خانواده پیش آمده باعث شده است مقداری به سرمایه‌های اجتماعی ما آسیب بزند و مقداری هم باعث نگاهی بدبینانه نسبت به عملکردها شده است. اینها را گفتم که بگویم اصولا اینکه چقدر تهران شهر دوست‌داشتنی برای شهروندانش است و چقدر شهری برای همه است و همه اقشار و گروه‌ها در آن احساس خوبی دارند از گروه‌های حساس مثل زنان یا گروه‌های آسیب‌پذیر مثل کودکان یا بحث‌های مناسب‌سازی که برای افراد دارای شرایط خاص مثل معلولین، نکته اینجاست که اصولا ما در مقایسه با خیلی از کشورهایی که از نظر سطح تولید ناخالص ملی، پیشینه، اندازه و سایز شهر و وسعت و جمعیتش و تمام این مشابهات را کنار هم بگذاریم شاید بگوییم تهران وضعیت متوسط رو به بالا و امیدوارکننده‌ای دارد. من شاهد هستم که تلاش‌های خیلی خوبی شده است. در موضوع مناسب‌سازی به نظر من این جریان مثل یک نهضت دارد اتفاق می‌افتد، همین الان ۳ پروژه از پروژه‌های ما آماده بهره‌برداری است که انجام دهیم ولی به علت اینکه بنا مقداری قدیمی بوده با چالش مواجه شدیم. ما شاهد این قصه هستیم که چقدر سفت و سخت رعایت می‌شود و طبیعتا ایده‌هایی که بوده است باعث شده که شهر را زیست‌پذیرتر کند، شهر را از نظر توسعه انسان‌محورتر کند و رویکردها اجتماعی‌تر باشد. اینها موضوعاتی است که بر عکس موضوعاتی که به کالبد و فیزیک و قسمت سخت شهر توجه می‌کند، مثلا شما یک مجتمع بسیار بزرگ احداث کنید یا یک مجموعه‌ای از خیابان، اتوبان یا پل و این سازه‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل شهری است اینها خودش را زود نشان می‌دهد یعنی شما بعد از یک سال اگر منابع مالی درست باشد و پروژه با سه شیفت کار جلو برود، شما هر پروژه‌ای که بگویید بعد از یک سال بخشی یا کل آن قابل افتتاح می‌شود و مردم آن را می‌بینند. اما در حوزه اجتماعی و فرهنگسازی و تغییر رفتارها و نگرش‌ها طبیعتا شما به گذر زمان نیاز دارید و من نشانه‌های آن را به خوبی می‌بینم؛ استفاده بیشتر مردم از دوچرخه حداقل در سطح محلات و جاهایی که امکان دوچرخه‌سواری بیشتر شده است و اینکه بخشی را به این سمت سوق می‌دهد که شما می‌توانید از حمل‌ونقل در شهر لذت ببرید و از آن به عنوان یک ظرفیت استفاده کنید یا اینکه رویکرد اجتماعی که الان در اکثر پروژه‌ها هست که باید پیوست اجتماعی داشته باشد. در توسعه زیرساخت‌ها، ما امسال سه مددسرا جنرال داریم که ۷۵۰ تخت اضافه می‌کند و امیدواری ما این است که تا پایان سال بتوانیم این سه مددسرا را احداث کنیم و تا مرحله تجهیز پیش رویم و دو مورد آن را هم برای سال بعد گذاشته‌ایم که این پنج تعهدی است که برای پنج پهنه تهران است و ما تا امروز هیچ سازه‌ای نداشتیم که سازه مددسرا باشد؛ یعنی سازه کاربری دیگری داشته مثلا چاپخانه همشهری بوده و الان به مددسرا تبدیل شده است. اینها اولین سازه‌هایی است که تخصصی طراحی و اجرا می‌شود. ما در این حوزه مطالعات خیلی خوبی کردیم، برای همین ما امسال در حوزه کودکان در معرض آسیب و مناطق کم‌برخوردار ۵ مرکز خدمات سیار در قالب اتوبوس‌های چندمنظوره که آموزش در آن انجام شود دیده‌ایم که کاری متفاوت است و امسال وارد مدار می‌شود و کار خرید اتوبوس‌ها شروع شده است و در حال مناسب‌سازی هستیم، این کار بسیار موثر است. مراکز توتیا که برای توسعه کسب‌وکار اجتماعی در سطح مناطق راه‌اندازی شده است و کار خیلی خوبی است. باشگاه داوطلبان را هم که عرض کردم ما درمسئولیت‌پذیری اجتماعی با تمرکز بر مناطق‌مان در سال گذشته بیش از ۲۷ میلیارد توانسته‌ایم جذب منابع داشته باشیم و الان هم کارهای خوبی را با اتاق بازرگانی تهران، با اتاق ایران و اتاق اصناف شروع کردیم و داریم انجام می‌دهیم و مشارکت آنها را برای حل یکسری از مسائل جذب و این احساس را ایجاد می‌کنیم. مجموعه کارهایی که در حوزه خودم انجام شده است مثلا کار خوبی که در مورد کارگران فصلی شروع کردیم، کارگران فصلی چالشی برای مدیریت شهری بوده و هست، ما حدود ۱۲ هزار نفر بانک اطلاعات داریم و هر سال این شکلی بوده که این بانک اطلاعات به روز می‌شده و ما با دو تا سه پلتفرمی که کار خدمات می‌دهند هماهنگ کردیم و تفاهم‌نامه آن امضا شده است و ان‌شاءالله که این طرف سال اجرا می‌شود.

این عزیزان اگر مهارتی دارند یا مدرک خاصی دارند به آن پروسه می‌روند و اگر مهارتی نداشته باشند، تحت آموزش قرار می‌گیرند که از چرخه کارگر فصلی خارج شوند. این نگاهی اجتماعی است و معلول آن نگاه و آن عامل و علت نگاه اجتماعی و اراده‌ای که معاون اجتماعی شخص شهردار و معاونین شهردار دارند، است. من بارها دیده‌ام خیلی از موضوعاتی که در حوزه شهروندی و اجتماعی است چقدر بحث‌های پرمغز و جدی می‌شود و برای آن وقت گذاشته می‌شود تا به نتیجه برسد. من به حوزه‌های دیگر چون کار من نیست ورود نمی‌کنم اما می‌خواهم این پیام را بدهم که ما همه تلاش‌مان را می‌کنیم و از وضعی که وجود دارد راضی نیستیم و احساس می‌کنیم که می‌تواند خیلی بهتر از این باشد اما اتفاقی که دارد می‌افتد، اگر با همین ریل‌گذاری جلو برویم تهران را شهر آرام‌تر، زیباتر و دوست‌داشتنی‌تری برای همه گروه‌ها و افراد می‌کند و شهر با آرامش‌تری خواهیم داشت.

چهارراه کودکی با روز جهانی مبارزه با کار کودک متولد شد و خوشبختانه شاید جزو موفق‌ترین کارهای ما در حوزه کودکان بود. مأموریت اصلی و فلسفه وجودی آن برای مقابله با پدیده کار کودک و اشکال کار کودک بود. مأموریت اصلی آن آگاهی‌بخشی و خدمات‌رسانی به عموم مردم و گروه‌های مخاطب خاص بود

فصل سوم

توسعه پایدار

احیای چنارستان خیابان ولیعصر(عج) با کاشت بیش از ۳۰۰۰ درخت

عکس: محمد حسین‌زاده هاشمی

روزنامه شرق

ورودی

بازیابی توسعه اقتصادی در مدیریت شهری

توســعه اقتصادی با هدف تأمین ملزومات زندگی بشــر و فراتــر از آن افزایش رفاه جامعه صورت می‌گیرد. از این رو همواره مورد توجه جوامع بشــری بوده اســت. پاره‌ای از کشورها با سرعت بیشتری در طول تاریخ روند توسعه اقتصادی را آغاز کرده و پاره‌ای دیگر از کشورها، این روند را با تأخیر، برنامه‌ریزی و طی کرده‌اند.

بعد از جنگ جهانی دوم، رشد سریع تکنولوژی و به تبع آن بهداشت، منجر به افزایش سریع جمعیت کره زمین شد.

هم‌زمان با این تغییر، توســعه اقتصادی و رشد ســطح زندگی، افزایش شدید مصرف منابع طبیعی را به همراه داشت. مصرف پلاستیک، آنتی بیوتیک‌ها، تلویزیون، کامپیوتر، وسایل نقلیه شخصی، وســایل آسایش در منازل، مسافرت با هواپیما، ســفر به فضا و غیره. این موارد همه نشانه‌هایی از زندگی مصرف‌گرا در کشورهای ثروتمند برای رسیدن به مطلوبیت آسایش بیشتر بودند.

امری که در حال تبدیل شــدن به الگوی مصرف جهانی بود با موشــکافی علل بروز مسائل مختلف اجتماعی و معضلات محیط زیســتی در مســیر توســعه کشــورهای توســعه‌یافته، محدودیت‌هــای مختلف مختل‌کننده تأمین نیازهای زندگی بشــر در آینده، از اوایل دهه ۱۹۷۰ مورد توجه قرار گرفت.

از این رو، مفهوم توســعه پایدار به معنای توسعه‌ای که محدودکننده تأمین نیازهای بشر در آینده نباشــد به عنوان یکی از راهبردهای اصلی توسعه جوامع بشری در سطح جهان تعریف شــد. از آنجا که محدودیت‌های توســعه می‌توانند جنبه‌های مختلــف اجتماعی، اقتصادی یا محیط زیستی داشته باشند، طیف گســترده‌ای از اهداف که تحقق همه آن‌ها متضمن توسعه پایدار باشد، تعریف شد.

با روی کار آمدن پیروز حناچی، شــهردار جدید تهران معتقد است که ضعف در تبیین نقش کســب و کارهای دانش بنیان و نوین در راســتای توسعه اقتصادی شهر تهران، فقدان سازوکار مناســب جهت بهره گیری از ظرفیت این شــرکت‌ها به منظور ایجاد رونق اقتصادی شهر، عدم مشارکت بخش خصوصی در هزینه و منفعت پروژه‌های عمومی از دلایل رکود اقتصادی شهر تهران هستند.

بنابراین باید با جریان‌ســازی و بهره‌برداری از اثرات توســعه‌های و ارزش افزوده (اقتصادی اجتماعی و اشتغال آفرینی) اســتقرار استارت آپ‌ها و کسب و کارهای دانش بنیان در راستای بازآفرینی عرصه‌های ناکارآمد شهری با مشارکت دولت، استفاده از قابلیت‌های کلانشهر تهران با تأکید بر توانمندســازی ساکنان و ایجاد اشتغال و توسعه شراکت عمومی-خصوصی و جلب مشارکت بخش خصوصی در اقدامات عمرانی شهرداری، آن را از رکود فعلی خارج کنیم.

تهران چگونه از شر آلودگی هوا نجات پیدا می‌کند؟

سید آرش حسینی میلانی
رئیس کمیته محیط زیست شورای شهر تهران

«مدت‌هاست مسأله آلودگی هوای تهران و خطراتی که از این جهت متوجه ساکنان این شهر خصوصا فرزندان ما می‌شود، به انحای مختلف گوشزد شده است؛ اما متأسفانه ساده‌انگاری و مماشات و پرده‌پوشی باعث شده واقعیت خطراتی که زندگی شهروندان ما را تهدید می‌کند، نادیده بماند و برخورد جدی و موثری با این شرایط انجام نگیرد.» این مطلب بخشی از بیانیه هوای تهران در سال ۷۲ است که در اجتماع پارک شهر به امضای ۶۲ نفر از استادان دانشگاه، کارشناسان و فعالان محیط زیست رسید. این بیانیه آغاز حرکتی مطالبه‌محور و مدنی برای پیگیری حق شهر برای هوای پاک بود که در سال‌های بعد ادامه یافت.

اما در برابر چشم‌اندازی چنین غبارآلود، باید از خود بپرسیم با وجود همه اقدامات انجام‌شده، همه قوانینی که امروز چه در شورا و چه در دیگر سطوح عالی تصویب شده‌اند، حل معضل آلودگی هوا در شهر تهران در چه نقطه‌ای قرار دارد؟ زیرا با توجه به وضعیت قرمز تهران در همه‌گیری کرونا مسأله مقابله با آلودگی هوا نیازمند توجه مسئولانه است. تحقیقات جهانی و هشدارهای وزارت بهداشت حاکی از آن است که آلودگی هوا بر میزان مبتلایان به بیماری کووید-۱۹ تأثیر مستقیم داشته است. بنابراین می‌توان گفت که در شرایط فعلی آلودگی هوا در تهران یک معضل حتمی برای سلامتی و کیفیت زندگی شهروندان و اقتصاد شهری است و هوای آلوده تهران و بیماری کووید-۱۹ دست به دست هم داده و ریه تهرانی‌ها را نشانه قرار داده‌اند.

بررسی متوسط غلظت سالانه آلاینده‌های اصلی شهر تهران طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۸ نشانگر آن است که روند متوسط غلظت آلاینده‌های CO، SO۲ و PM۲.۵ در سالیان اخیر کاهشی بوده اما میانگین آنها در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال قبل کمی افزایش داشته است؛ طی سال ۷۱،۹۸ روز به لحاظ آلاینده PM۲.۵ در وضعیت نامطلوب قرار داشت. همچنین در ۲۵ روز از سال ۱۳۹۸ (با افزایشی در حدود ۳درصد نسبت به سال ۹۷) کیفیت هوا از منظر آلاینده ازن در وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس قرار گرفت. درمجموع طی سال ۱۳۹۸، میانگین غلظت سالانه تمامی آلاینده‌ها به غیر از منواکسیدکربن نسبت به سال ۱۳۹۷ حدود ۵.۸درصد بیشتر شده و در مورد منواکسیدکربن شرایط مشابهی داشته است.

شاه‌کلید کنترل آلودگی هوای تهران چیزی نیست جز ترغیب مردم و مسئولان به استفاده و توسعه حمل‌ونقل عمومی اما در حال حاضر با شرایط کرونایی که کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، این راهکار عملا منتفی است

در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ درمجموع ۶۱ روز فراتر از حد مجاز سلامت قرار داشته که از این میان، چهار روز در شرایط ناسالم برای همه اقشار جامعه بوده است. در مدت مشابه طی ۶ ماه دوم سال ۱۳۹۷، ۳۲ روز وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس وجود داشته و هیچ یک از روزها در شرایط ناسالم نبوده است. این آمار برای سال ۹۶ به ترتیب ۷۹ و ۸ روز بوده است. در واقع شرایط نامطلوب در نیمه دوم سال ۹۸، ۲۹ روز بیشتر از مدت مشابه سال ۹۷ و ۲۶ روز کمتر از دوره مشابه در سال ۹۶ بوده است.

در ۶ ماهه دوم سال ۹۸ مدارس ۱۰ روز به علت آلودگی هوا تعطیل شدند که برابر با آمار سال ۹۶ است و این در حالی است که در دوره مشابه در سال ۹۷ هیچ تعطیلی نداشتیم. در فصل آلودگی ۹۸ به ترتیب سه دوره طولانی مدت متوالی ۹، ۸ و ۸ روزه آلودگی هوا ثبت شد. در مقام مقایسه تعداد روزهای متوالی شرایط نامطلوب در مدت مشابه در سال ۹۷ از چهار روز بیشتر نشده در حالی که در مدت مشابه سال ۹۶ توالی شرایط آلوده به ۱۶ روز نیز رسید؛ به عبارت دیگر فصل آلودگی سال ۹۸ با آنکه تعداد روزهای متوالی آن ۱.۵ برابر سال ۹۶ بوده اما تعداد روزهای آلاینده کمتری داشته است.

شاه‌کلید کنترل آلودگی هوای تهران چیزی نیست جز ترغیب مردم و مسئولان به استفاده و توسعه حمل‌ونقل عمومی اما در حال حاضر با شرایط کرونایی که کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، این راهکار عملا منتفی است. هر چند که به دلیل حذف سفرهای آموزشی تا حدود ۳۰درصد از تردد و حمل‌ونقل معمول در شهر تهران کاسته شده اما در مقابل اجرای تغییراتی در اجرای طرح ترافیک سبب شده است که استفاده از خودروهای شخصی افزایش پیدا کند. در این شرایط درایت دولت و دستگاه‌های حاکمیتی در کم‌کردن تقاضا برای سفر ضروری است.

بر اساس مطالعات نقشه راه کاهش آلودگی هوای شهر تهران (۱۳۹۸) اقدامات زیر دارای بیشترین میزان کاهش انتشار آلودگی هوا به ازای واحد هزینه است:

۱- معاینه فنی دیزل سنگین و تأمین یارانه خودروهای خدماتی

۲- جایگزینی موتورسیکلت‌های انژکتوری به جای کاربراتوری

۳- بهسازی موتور و نصب فیلتر دوده بر روی اتوبوس‌ها و خودروهای دیزل سنگین با اولویت بخش خدمات عمومی

در بخش معاینه فنی شهرداری از دو سال گذشته اهتمام جدی به کنترل معاینه فنی اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی داشته و با تقویت دوربین‌های رینگ پیرامونی شهر تهران و همکاری پلیس راهور تلاش کرده پایش موثری بر روی تردد کامیون‌ها اعمال کند. در این‌باره

دوربین‌های ثبت تصویر به حد کافی در سطح شهر تهران وجود دارد اما یکسری از راه‌های منتهی به شهر تهران فاقد دوربین‌های نظارتی هستند که ضروری است شهرداری در هماهنگی با پلیس راهور و اداره کل راهداری استان نسبت به نصب و راه‌اندازی این دوربین‌ها اقدام کند.

در بخش جایگزینی موتورسیکلت‌های انژکتوری به جای کاربراتوری با همکاری صندوق کارآفرینی امید، برنامه وام کم‌بهره برای تعویض موتورسیکلت کاربراتوری در تهران تدوین شده اما به دلیل افزایش قیمت ارز و نوسان قیمت‌ها، مذاکرات در خصوص قیمت فروش موتورسیکلت نو هنوز در جریان است. تعداد وام برای تعویض موتورسیکلت‌ها برای نوع انژکتوری ۴۰ هزار عدد در سال ۱۳۹۹ است. این رقم معادل ۴درصد نیاز برنامه نوسازی موتورسیکلت است و شهرداری در این زمینه به تنهایی قادر به حل مسأله نیست. در این بخش کمک دولت برای اختصاص سالانه ۸۵۰ میلیارد تومان منابع اعتباری مورد نیاز است. در بخش موتورسیکلت برقی نیز به دلیل شرایط ارزی امکان تأمین مالی به مراتب دشوارتر شده و عملا تا رفع مشکلات ارزبری برنامه مذکور قابل تحقق نیست. سازوکار مهم دیگر اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده در ازای تولید موتورسیکلت‌های جدید است که متأسفانه به دلیل رأی دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک عملا این راهکار از دسترس خارج شده است. در بخش نصب فیلترهای دوده بر روی اتوبوس‌های موجود عملکرد رضایت‌بخشی وجود نداشته و صرفا ۵۰ اتوبوس جدید در دست تحویل مجهز به فیلتر شده‌اند. در این حوزه به نظر می‌رسد با توجه به ایجاد ظرفیت تأمین فیلتر دوده از صنایع داخلی، شهرداری نیازمند بازنگری جدی در رویکرد تخصیص منابع بوده و لازم است در برنامه بهسازی ۵۰۰ اتوبوس خود، نصب فیلتر دوده را در اولویت کاری قرار دهد. ۴۰درصد آلودگی شهر تهران مربوط به خودروهای فرسوده است و این در حالی است که در سال گذشته تنها ۷درصد خودروهای فرسوده به مراکز معاینه فنی تهران مراجعه کردند. از سوی دیگر با ابطال آیین‌نامه مذکور توسط دیوان عدالت اداری راه‌حل اسقاط خودرو دچار مشکلات جدی اجرایی شده است. در این زمینه یکی از راهکارهای مطرح افزایش تعدد دفعات معاینه فنی خودروهای فرسوده در طول یک سال است تا بتوان به این شکل به اطمینان نسبی از ایمنی و حداقل آلایندگی خودروهای فرسوده تا جایگزینی خودروهای نو دست یافت. همچنین ضروری است پلیس راهور به برخورد جدی‌تر با خودروهایی که فاقد معاینه فنی هستند، اقدام کند؛ هر چند که برخی از خودروهای تازه‌تولید هم به سختی استانداردهای معاینه فنی را پاس می‌کنند.

پدیده‌ای که در سال گذشته به صورت مکرر اتفاق افتاد، مصرف سوخت مازوت و گازوئیل در نیروگاه‌ها و صنایع بزرگ اطراف شهر تهران بوده است که به طور قابل توجهی سبب افزایش غلظت آلاینده‌های ذرات معلق اکسیدهای گوگرد در شهر شده است. بر اساس نتایج مطالعات سیاهه انتشار آلودگی هوای تهران، بیش از ۳۹،۳درصد آلودگی هوا در بخش ذرات معلق مربوط به منابع آلاینده ثابت است. به نظر می‌رسد زمان آن فرارسیده که شورای شهر ظرفیت حقوقی خود را برای اعلام جرم علیه مراکز آلاینده فعال کند و پیگیری حقوق عامه در حوزه هوای پاک را در مراجع قضائی و نظارتی در دستور کار قرار دهد. و بالاخره قصه پرغصه حمایت‌نکردن دولت از تأمین اتوبوس و واگن مترو که با وجود پیگیری‌های متعدد اعضای شورا گشایش چندانی فعلا رخ نداده است و می‌توان آن را به هفت‌خان رستم تشبیه کرد که پشت سر گذاشتن هر یک از آنها، نیازمند گام جدی در شهرداری، دولت و دیگر مجموعه‌های حاکمیتی است. هر چند در هفته‌های گذشته ۱۰۰ اتوبوس و مینی‌بوس به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران اضافه شده‌اند، اما این میزان از اتوبوس و مینی‌بوس در شرایط کنونی پاسخگوی نیازهای روزمره شهروندان تهرانی نیست. تعداد ناوگان فرسوده اتوبوس تهران بیش از ۶ هزار دستگاه است و تداوم این روند می‌تواند شرایط را بدتر از هر زمان دیگری کند. به نظر می‌رسد با این شرایط، چاره‌ای نیست جز استقامت مدیریت شهری در عبور از این مسیر سخت و تداوم حمایت‌طلبی از تأمین اتوبوس و مترو.

بر اساس نتایج مطالعات سیاهه انتشار آلودگی هوای تهران، بیش از ۳۹،۳ درصد آلودگی هوا در بخش ذرات معلق مربوط به منابع آلاینده ثابت است. به نظر می‌رسد زمان آن فرارسیده که شورای شهر ظرفیت حقوقی خود را برای اعلام جرم علیه مراکز آلاینده فعال کند و پیگیری حقوق عامه در حوزه هوای پاک را در مراجع قضائی و نظارتی در دستور کار قرار دهد

معاون خدمات شهری شهرداری تهران:

تلاش ما حل‌کردن مشکلات تهران با همه سختی‌هاست

معاونت خدمات شـــهری شهرداری تهران از آن دســـت حوزه‌هایی است که تمام اقدامات‌شـــان اعم از خوب و بد به‌سرعت به چشـــم تهرانی‌ها می‌آید؛ از کثیف یا تمیزبودن سطل زباله‌ها و به طور کل سیستم جمع‌آوری پسماند تا آبگرفتگی معابر و کیفیت فضای سبز شهری. کافی اســـت معبری آبگرفتگی داشته باشد یا خیابانی به دلیل برف مسدود شده باشد، درختی خشک و اطراف مخزنی زباله ریخته باشد، اعتراض شـــهروندان به آســـمان می‌رود که حتما کم کاری سبب بروز این اتفاقات شده است. هر چه که باشـــد، به دلیل نوع خدماتی که ارایه می‌دهند بیشتر از سایر معاونت‌ها زیر ذره‌بین شهروندان و رسانه‌ها می‌روند. پایتخت‌نشینان از درِ منزل که خارج می‌شوند هر کدام به نوعی با خدمات این معاونت سروکار دارند.

مجتبی یزدانی، معاون خدمات شـــهری شهرداری تهران که بیش از چهار سال است در این کسوت فعالیت می‌کند، معتقد است هر چند اداره تهران ۷۰۰ کیلومتری بسیار سخت است اما با مدیریت درست و استفاده از افراد خبره امکان‌پذیر است و عملکرد این حوزه با تمام مشکلات قابل تحسین بوده است. مصاحبه او را با شـــرق که درباره اهم اقدامات انجام‌شده در این حوزه که کمتر به آن پرداخته شده است، می‌خوانید.

فائزه مومنی
خبرنگار

شـــما در ایـــن دوره تفاهمنامه‌های مهمی با ســـازمان‌ها و نهادهای مختلف امضا کردید، لطفا درباره آنها توضیح دهید.

یکی از موضوعـــات مهم مورد پیگیری ما تفاهم نیاز آبی تا افق ۱۴۰۰ بود. یک ســـند بالادســـتی به تأیید وزارت نیرو و شهردار تهران رســـید که در ایـــن تفاهـــم ادارات آب‌وفاضـــلاب، آب منطقه‌ای به همـــراه معاونت مالی و فنی و عمـــران کمک‌های زیادی کردند. در این تفاهمنامه چند اقدام انجام شـــد؛ اول اینکه وضعیت چاه‌های شهرداری مشخص شد؛ برخی از چاه‌ها مجوزدار بود، برخی مجوز نداشـــتند اما در اختیار ما بود، تعدادی خشـــک شـــده بودند، برای برخی نقـــاط نیز مجوز جدید می‌خواســـتیم. برای مشخص‌شـــدن شـــرایط چاه‌ها کارگروهی با حضور رئیس فضای ســـبز شهرداری، مدیرکل خدمات شـــهری، نماینده آب منطقه‌ای، حراست و بازرسی تشکیل شد که منطقه به منطقه آنها را احصا و صورتجلسه کردند. اطلاعات آنها هنوز نهایی نشـــده اما در حال مشخص‌شدن است و همزمان هم باید هر ســـال از تعداد آنها کم کنیم. نکته‌ای که وجود دارد این است که در نتیجه این تفاهمنامه ۲۶ شکایت آب منطقه‌ای از شهرداری که به دلیل استفاده شهرداری از چاه غیرمجاز صورت گرفتـــه بود، مهـــر رضایت خـــورد. تفاهمی بـــا آب‌وفاضلاب انجام دادیم که طی آن هر بدهکاری و بســـتانکاری در قالب یک کارگروه که اداره کل برنامه‌ریزی ما مســـئولیتش را دارد، احصا شود. در این کارگـــروه نمایندگانی از معاونت فنـــی و عمران، اقتصادی و مالی و سازمان فضای ســـبز به همراه معاون مالی شـــرکت آب‌وفاضلاب حضور دارنـــد و در حال حاضر هیچ بدهی نداشـــته و کاملا به روز هســـتیم. همچنین در گذشته اگر می‌خواســـتیم آبیاری یک پارک ۱۰ هکتاری را انجـــام دهیم باید پول ۱۰ هکتـــار را پرداخت می‌کردیم اما در تفاهمنامه ذکر شـــد که وقتی عمده استفاده ما از چاه است، هزینـــه همان مقدار مصرفی را بدهیم که این موضوع ســـبب شـــد دیگر نیازی به هزینه‌کردهای هنگفت نباشـــد. شـــورای شهر تهران نیز مصوبه‌ای داشـــت کـــه فاضلاب شـــهر تکمیل شـــود؛ در حال حاضر فاضلاب ۱۶ منطقه تهران بالای ۹۰درصد پیشـــرفت داشـــته و مناطـــق ۹، ۱۲، ۱۸، ۱۹، ۲۱ و ۲۲ پیشـــرفت کمتـــری دارند. در کل

حدود ۷۰درصد فاضلاب تهران تکمیل شده و این به دلیل پیشرفت پایین مناطقی چون ۲۲ است که حدود ۲۸درصد بود و میانگین کل را پایین می‌آورد. باید از آب‌وفاضلاب پیگیری کرد که هر چه زودتر کار را تکمیل و شهرداری‌های مناطق نیز همراهی کنند. ما همچنین تصفیه‌خانه‌ای با مشارکت آب‌وفاضلاب در منطقه ۲۲ ایجاد کردیم که بتوانیم دسترسی به پساب داشته باشیم و تا افق ۱۴۱۰ به جایگزینی کامل پساب به جای آب برای آبیاری فضای سبز دست پیدا کنیم. در حال حاضر هفت‌ونیم میلیون‌لیتر مکعب از پساب استفاده می‌شود که در تلاش هستیم آن را به ۱۶ میلیون‌لیتر مکعب برسانیم. خواسته‌ای هم از شورای شهر تهران داریم که اعداد مورد تقاضای ما برای اجرایی‌شدن این تفاهمنامه مطابق با نیاز تعیین‌شده سال به سال در بودجه دیده شود.

در این دوره تفاهمنامه‌ای نیز با اورژانس تهران داشته‌اید، راجع به آن توضیح دهید.

اورژانس در قسمت‌های مختلف شهر پایگاه‌هایی داشت تا بتواند زودتر به شهروندان خدمت‌رسانی کند، ما برای کمک به این موضوع ایستگاه‌های آتش‌نشانی و سوله‌های بحران را در اختیارشان گذاشتیم تا اگر برای مثال حادثه‌ای به ایستگاه‌های ما اطلاع داده می‌شود دیگر خیلی زیاد بین ما و اورژانس فاصله نباشد. در حال حاضر برخی مواقع همزمان با یکدیگر به حادثه می‌رسند. ما در ۶۴ ایستگاه آتش‌نشانی، موتورلانس و در ۱۸ ایستگاه آمبولانس مستقر کردیم. همچنین فضاهایی را در ۵۹ سوله بحران برای آمبولانس و در ۶ سوله نیز فضایی برای موتورلانس ایجاد کردیم. در ۱۰ پایگاهی که فعلا در حال ساخت است نیز در آینده آمبولانس و موتورلانس مستقر خواهد شد. همچنین برای ارایه خدمات سریع به شهروندان اقدام به احداث پدهای هلیکوپتر کردیم. پدهای هلیکوپتر را در نقاطی زدیم که اورژانس اعلام کرده بود؛ حدود ۵۰ نقطه در حال احداث است. بر روی پشت بام سوله‌های بحران، سازمان آتش‌نشانی و غیره نیز برخی از پدها را احیا کردیم. با وزارت دفاع نیز تفاهم کردیم که در آتش‌سوزی‌هایی که در ارتفاعات رخ می‌دهد و امکانات ما محدود است، کمک کنند. در این زمینه مخازنی با ظرفیت‌های مختلف طراحی شده که سازمان آتش‌نشانی بتواند از آنها استفاده کند. با وزارت جهاد کشاورزی نیز تفاهمنامه‌ای امضا کردیم که طی آن ۲۲هزار هکتار از جنگل‌کاری‌های منابع طبیعی برای بهره‌برداری به مدت ۳۰ سال تحویل شهرداری تهران شد. در حال حاضر چیتگر، سرخه‌حصار، کوهسار، لویزان، تلو، سوهانک، کهف شهدا، نیلوفر و گلابدره برای ایجاد فضای تفرجگاهی در اختیار ما قرار داده شده‌اند.

باغات تهران طی سنوات گذشته در معرض تخریب گسترده قرار گرفت اما در این دوره مدیریت شهری تلاش‌های زیادی برای حفاظت از اراضی سبز باقیمانده صورت گرفت، لطفا درباره این اقدامات توضیح دهید.

جرایم قطع اشجار در شماره‌حسابی جداگانه که بین سازمان فضای سبز و شهرداری ایجاد شده، واریز شده و صرف تملک باغات می‌شود. اولویت ما تأمین فضای سبز در مناطق کم‌برخوردار مثل ۱۷، ۱۰، ۸، ۷، ۱۱ و ۱۲ است اما اگر در مناطق دیگر نیز فضای خوبی وجود داشته باشد، به سراغ آن هم خواهیم رفت. در حال حاضر ۱۷ باغ تملک و تبدیل به بوستان شده یا خواهد شد و حدود ۱۶ مورد دیگر را نیز در دست اقدام داریم. در حال حاضر ۹ محله شهر تهران بوستان ندارد و باید شهرداری‌های مناطق به‌سرعت از ظرفیت بودجه در اختیار این موضوع استفاده و اقدام به خرید باغ و توسعه فضای سبز کنند. در حال حاضر بودجه برای این اقدامات وجود دارد، خرید باغ و ایجاد فضای سبز بسته به تلاش مناطق دارد. تعرفه جرایم مطابق با مصوبه شورا افزایش پیدا کرد و به همین دلیل دریافتی بیشتر شده است؛ ما هم تا کنون حدود ۲۵درصد دریافتی را برای تملک باغات به مناطق داده و بخش عمده آن

باقی مانده است تا برای خرید باغ‌های دیگر استفاده شود.

یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های شـــهر تهران نحوه جمع‌آوری پسماند اســـت، در این دوره شـــهرداری تهران به تدوین طرح جامع مدیریت پسماند مکلف شد و همزمان نیز سازمان مدیریت پسماند طرح کاپ (کاهش پسماند) را دنبال کرد؛ توضیحی درباره اقدام انجام‌شده و شرایط فعلی بدهید.

پسماندها به خانگی، ساختمانی، بیمارستانی، صنعتی و حجیم تقســـیم می‌شوند. پسماند صنعتی که در شـــهر نداریم و مربوط به بیرون از شهر است. پسماند بیمارستانی نیز تا پیش از شیوع بیماری روزانه بین ۸۰ تا ۹۰ تن بود که در حال حاضر به حدود ۱۴۰ تن رسیده است. ماشین‌آلات و گروه تخصصی برای این کار در نظر گرفتیم که به جمع‌آوری و بعد دفن آنها در مرکز دفن بهداشتی اقدام می‌کنند. راه‌اندازی ســـومین محـــل برای نخاله ســـاختمانی نیز در دســـت اقدام اســـت که طی آن روزانه ۱۰هزار و ۵۰۰ تن نخاله ســـاختمانی جمع‌آوری و منتقل می‌شـــود. در حال حاضر در کنار خیابان‌ها دیگر مصالح و نخاله ســـاختمانی سرگردان دیده نمی‌شود. زباله خانگی و حجیم نیز به یکدیگر مرتبط هســـتند؛ چوب و سرشـــاخه، شیشه، لوازم الکترونیکی به اضافه لاســـتیک جزو زباله‌های حجیم است. در حال حاضر دیگر در تهران لاســـتیک ســـوزانده نمی‌شـــود بلکه در هـــر منطقه‌ای جمع‌آوری شـــده و در اختیار بخش خصوصی و کارخانه‌ها قرار می‌گیرد تا بار دیگر در چرخه اســـتفاده بیفتد. چوب نیز مصارف مختلفی دارد؛ بخشی از آن تبدیل به کمپوست می‌شود که مرکز آن در منطقه ۱۸ قرار دارد و ظرفیتش تمام شـــهر تهران را پوشـــش می‌دهد. در حال حاضر روزانه ۵ هزار تن زباله خانگی در روز تولید می‌شود؛ از روزانه ۹ هزار تن به این میزان رسیده‌ایم، یکی از علل اصلی هم این اســـت که زباله‌های خشک باارزش و حجیم را پیش از رسیدن به محل دفع جدا و وارد چرخه دیگری می‌کنیم. در حال حاضر ارگان‌ها و ســـازمان‌ها در ۴ منطقه به صورت پایلوت طرح کاپ «تفکیـــک از مبدأ» را انجام می‌دهنـــد. همچنین کیفیت کمپوســـت‌ها افزایش پیدا کرده و مورد تأیید جهاد کشـــاورزی قرار گرفته است. باغداران از این کمپوست‌ها استفاده می‌کنند. بیشترین تمرکز و انرژی ما در حال حاضر صرف اصلاح این چرخه می‌شود.

در شرایطی که شـــهرهای زیادی درگیر سیل شدند، در تهران شاهد وقوع حادثه بزرگی نبوده‌ایم، درباره اقدامات‌تان در زمینه مدیریت سیل و لایروبی مسیل‌ها توضیح دهید.

موفقیت ما در تهران حاصل کار تیمی بود. جلســـات زیادی نیز بنا بر تقاضای ما در کمیســـیون تخصصی در شـــورا راجع به این موضوع تشـــکیل شـــد. یک اعتبار جداگانه‌ای برای لایروبی ۵۷۰ کیلومتر کانال و مســـیر هر ســـال در بودجه داریم که حدود ۲۰ تا ۲۸ میلیـــارد تومان اســـت. در عین حال جهاد کشـــاورزی نیز باید اقداماتی برای مقابله با سیل انجام دهد؛ یعنی باید جلوی آبی را که از بالا می‌آید، بگیرد تا با خود ســـیمان و ســـنگ به پایین نیاورد و ۱۳ دقیقه بعد محدوده منطقه ۱۴ باشـــد. ما با جهاد کشاورزی برای این مسأله جلسات زیادی داشتیم اما درنهایت وقتی آنها این کار را انجـــام نمی‌دهند مجبوریم بـــرای جلوگیری از وقوع اتفاق از بالا مســـیر را لایروبی و مسیر جدید ایجاد کنیم. البته ۵ ماشین لایروب نیز تا یک ماه دیگر تأمین خواهیم کرد تا این کار با ماشـــین لایروبی انجام شـــود و کارگران مجبور نباشـــند به صورت دستی ایـــن کارها را انجام دهند. اصلاح رونـــدی نیز در برف‌روبی انجام دادیم؛ دیگر مثل ســـال‌های گذشـــته اقدام به بکارگیری پیمانکار برف‌روب نکردیم و اعلام کردیم که ماشین و نیروی غیر تخصصی از پیمانکاران رفت و روب و ماشـــین تخصصی از سازمان مدیریت پســـماند تأمین شـــود. به موقع نیز درختان را هرس کردیم، ســـه بارش برف تا به امروز در تهران داشـــتیم که اگر به موقع درختان در محدوده مناطق یک تا ۵ هرس نمی‌شـــدند، قطعا شکســـتگی و ســـقوط داشـــتند. همچنین امســـال به هر ناحیـــه از اعتبارات آتش‌نشـــانی دو پمپ تحویل دادیم تا در صـــورت وقوع اتفاقات جزئی بتوانند آبگرفتگی را مهار کنند.

در این دوره تجهیزات ســـازمان آتش‌نشـــانی به دوره‌های گذشته شرایط بسیار بهتری داشت و اقدام به خرید نردبان‌های بلند و لباس کردید.

پیش از تحریم به خرید تجهیزات آتش‌نشـــانی از محل حســـاب متمرکـــز کـــه برای ایـــن کار در نظـــر گرفته شـــده بود؛ مثـــل انواع ماشـــین‌آلات، شـــیر آتش‌نشـــانی، تلفن ماهواره‌ای، بالابر ۵۶ و ۴۶ متـــری، جت فن ســـایز بـــزرگ، خاموش‌کننده ۱۰ لیتـــری آب و گاز، دســـتگاه تنفسی شامل کوله و ماســـک، دو هزار ست لباس و غیره اقدام کردیم. در حال حاضر ۱۳۱ ایستگاه آتش‌نشانی در سطح شهر تهران داریم که باید ۱۴۵ ایستگاه بشود. تا پایان سال نیز ۱۲ ایستگاه آتش‌نشانی جدید ساخته خواهد شد. آتش‌نشانی هیچ گاه مثل این دوره از نظر تجهیزات و بحث‌های فناوری و غیره وضعیت مساعدی نداشته است.

تا پایان ســـال چه تعداد میدان میوه‌وتره‌بار جدید راه‌اندازی خواهد شد؟

مکلف هستیم تا پایان سال ۱۱ بازار ایجاد کنیم اما تلاش می‌کنیم ۲۵ بازار جدید راه‌اندازی شود.

سخن پایان‌تان چیست؟

تلاش ما این اســـت که برای مشـــکلات تهران با همه سختی‌ها راهکاری پیدا کنیم.

در حال حاضر دیگر در تهران لاستیک سوزانده نمی‌شود بلکه در هر منطقه‌ای جمع‌آوری شده و در اختیار بخش خصوصی و کارخانه‌ها قرار می‌گیرد تا بار دیگر در چرخه استفاده بیفتد. چوب نیز مصارف مختلفی دارد؛ بخشی از آن تبدیل به کمپوست می‌شود که مرکز آن در منطقه ۱۸ قرار دارد و ظرفیتش تمام شهر تهران را پوشش می‌دهد

زباله‌ها کجا می‌روند؟

سرنوشت طلای کثیف

الهام یوسفی
خبرنگار

تاریخچه جمع‌آوری و امحای زباله‌ها که برخی از آن به نام طلای کثیف یاد می‌کنند، قصه‌ای شنیدنی است. از حدود صد سال پیش تاکنون که مسئولیت جمع‌آوری زباله‌های شهری به شهرداری‌ها سپرده شد، برای جمع‌آوری و حمل زباله‌ها به روش‌های مختلفی متوسل شدند. در این میان استان تهران که ۱۶ شهرستان و ۸ مرکز دفن پسماند دارد، روزانه صدها هزار کیلو زباله به وسیله ماشین‌های حمل زباله سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران به مجتمع‌های پردازش و دفع زباله منتقل می‌کند. درواقع زباله‌های مسیر خیلی کوتاهی همسفر هستند و از یک جا به بعد راه زباله‌های شهری از هم جدا می‌شود؛ زباله‌های تر به راه خود، زباله‌های خشک هم به راه خود ادامه می‌دهند و سرنوشت خاک و نخاله‌های ساختمانی هم طور دیگری رقم می‌خورد.

جمع‌آوری ایستگاه نخست طلای کثیف

شاید همه ما در وهله نخست ماشین‌های حمل زباله که هر شب از یک زمانی به بعد سروکله‌شان پیدا می‌شود را پایان داستان زباله‌ها بدانیم؛ اما اینجا درست آغاز سفر پرماجرای زباله‌هاست. بطری‌های شیشه‌ای، قوطی‌های پلاستیکی، زباله‌های خانگی، بیمارستانی و ساختمانی انواع و اقسام زباله‌های تر و خشکی که نام پسماند شهری را یدک می‌کشند هر کدام‌شان ممکن است سرنوشت متفاوتی داشته باشد. یکسری از زباله‌ها هستند که صددرصد قابل بازیافتند؛ نظیر کاغذ، شیشه، قوطی‌های آلومینیومی و... یکسری از زباله‌ها هم خطرناکند؛ نظیر محتویات باتری‌ها، لامپ‌های سوخته، ماسک‌ها و دستکش‌هایی که شهروندان در ایام کرونا استفاده می‌کنند. بنابراین زباله‌ها در طی مسیر خود با چندین ایستگاه مواجه می‌شوند که در هر کدام از این ایستگاه‌ها گروهی از زباله‌ها از برخی همسفران خود جدا می‌شوند. ایستگاه نخست‌شان ایستگاه‌های انتقال پسماند است؛ در اینجا زباله‌ها پس از ثبت اطلاعاتی مانند نوع بار، پیمانکار مربوط، تاریخ، زمان و... در خودروهای سنگینی با عنوان خودروهای سمی تریلر بارگیری و به مرکز دفع حمل می‌شوند. درواقع نخستین جدایی اینجا رقم می‌خورد و هر کدام راه‌شان از دیگری جدا می‌شود.

مراکز دفن و بازیافت زباله‌های تهران

به گفته نرگس رجایی، معاون امور اجتماعی و فرهنگی سازمان

مدیریت پسماند شـــهرداری تهران «روزانه در کشور حدود ۵۸هزار تن پسماند تولید می‌شود؛ این بدان معنی است که ایرانی‌ها هر سه روز یک بار به اندازه وزن برج میلاد پسماند تولید می‌کنند. در تهران هم به طور متوســـط روزانه حدود شش هزار و ۵۰۰ تن پسماند تولید می‌شود و این یعنی تهرانی‌ها در ۲۴ روز به اندازه وزن این ســـازه عظیم‌الجثه پسماند تولید می‌کنند.» حال سوال اینجاست که عملیات این حجم از زباله در چند مرکز دفن و بازیافت صورت می‌گیرد؟ بیشتر زمین‌های مراکز دفن پســـماند در خارج از شهر تهران واقع شـــده‌اند. ابتدا در بسیاری از این مراکز فقط پســـماند تخلیه می‌شـــد و هیچ اقدامی روی این پسماندها انجام نمی‌گرفت یا درنهایت شهرداری‌ها خاک پوششی روی پسماندها می‌ریختند یعنی دفن پسماند به صورت سنتی انجام می‌شد اما در حال حاضر ترانشه‌های بهداشـــتی (فرورفتگی‌های مصنوعی یا طبیعی در سطح زمین که ژرفای آنها از پهنایشان بیشتر و پهنای آنها از درازایشان بســـیار کمتر اســـت) حفر می‌شـــود. درواقع دفن زباله باعث آلودگی سرزمین، محیط زیست و آب‌های زیرزمینی می‌شود و هزار فاجعه دیگر هم در پی دارد، بنابراین باید ۹۹درصد زباله‌ها بازیافت شود.

کهریزک نماد زباله‌های تهران

از ســـال ۱۳۳۵ تهران دو مرکز دفن اصلـــی دارد که یکی مرکز دفن آبعلی در شمال شرق، ابتدای جاده آبعلی و دیگری مرکز دفن کهریزک در جنوب شهر تهران، ابتدای جاده قدیم قم بود. تا همین یکی، دو دهه قبل بخش عمده زباله‌های تهران در کهریزک دفن می‌شد و تنها مقدار اندکی از آنها برای بازیافت تفکیک می‌شد.

درواقع روزگاری کهریزک نمادی بود از زباله‌های تلنبارشده تهرانی‌ها اما حالا به مرکز بازیافت تبدیل شده است. شهری با بخش‌های مختلف که از بخشی از آن بوی ناخوشایندی به مشام می‌رسد؛ مانند بخش‌های تخلیـــه زباله‌ها و دریاچه شـــیرابه آن. زباله‌های تر پس از رســـیدن به کهریزک وارد خطوط پردازش شده و زباله‌های خشک ارزشمند از آن جدا می‌شود سپس زباله تر باقیمانده به سایت تخمیر رفته، هوادهی‌شده و به کمپوست درشت‌دانه تبدیل می‌شود.

کمپوست‌های درشت‌دانه در آنجا به خطوط پالایش که کمپوست را به درجه یک و دو تبدیل می‌کند، وارد می‌شود و در صورت وجود مشتری به مصارف کشـــاورزی می‌رسد. خاک، نخاله و ضایعات ساختمانی نیز راهی مرکز دفن و پردازش خاک و نخاله می‌شوند.

گذشـــته از تبدیل زباله به کمپوســـت و کود، در اینجا برق هم تولید می‌شـــود. مرکزی که با راه‌اندازی آن ایران رســـما به جمع کشـــورهای صاحب تکنولوژی در این زمینه پیوسته است. ساخت نیروگاه پسماندسوز کهریزک به وســـعت ۸۵۰۰ متر مربع در زمینی به مساحت ۳ هکتار از تابستان ســـال ۹۱ شروع شد که براساس آمار ســـال گذشته بین ۳ تا ۶ وات برق تولید می‌کند. گفته می‌شود تقریبا ۴۰درصد (۲۲۰۰ تا ۳۰۰ تن) زباله تهرانی‌ها ریجکت می‌شود و فقط ۲۰۰ تن آن می‌سوزد که در حال حاضر ۲۰۰ تن زباله در تهران سوزانده می‌شود که ۳ مگاوات ساعت برق تولید می‌شود. به این صورت که بویلر گازهای تولیدی را به بخار تبدیل می‌کند تا در مرحله بعدی، به وسیله توربین‌ها و ژنراتورها، بخار به برق تبدیل شود. لازم به ذکر است که کهریزک تنها مرکز تولید برق از زباله در ایران نیست. در حال حاضر در شهر تهران دو سامانه هاضم بی‌هوازی و ریجکت سوز سامانه تولید برق از زباله‌های تفکیک‌شده برای استحصال انرژی از پسماندهای شهری مشـــغول به فعالیت هستند. یکی همین مرکز آرادکوه و دیگری سامانه هاضم بی‌هوازی در منطقه ۴ شهرداری تهران (ابتدای جاده آبعلی) که با ظرفیت پذیرش ۲۰۰ تن پسماند آلی فسادپذیر مشغول به کار اســـت و توانایی تولید ۲ مگاوات ساعت برق را دارد.

ساخت نیروگاه پسماندسوز کهریزک به وسعت ۸۵۰۰ متر مربع در زمینی به مساحت ۳ هکتار از تابستان سال ۹۱ شروع شد که براساس آمار سال گذشته بین ۳ تا ۶ وات برق تولید می‌کند. گفته می‌شود تقریبا ۴۰درصد (۲۲۰۰ تا ۳۰۰ تن) زباله تهرانی‌ها ریجکت می‌شود و فقط ۲۰۰ تن آن می‌سوزد که در حال حاضر ۲۰۰ تن زباله در تهران سوزانده می‌شود که ۳ مگاوات ساعت برق تولید می‌شود

آرادکوه ایستگاه پایانی زباله‌ها

در جـــاده قدیم تهران ۳-۴ کیلومتر بعـــد از مهدی‌آباد، گردنه را که رد کنید جایـــی نزدیک‌های جنوب کهریزک شـــهری خاص پیش روی شماست، آن هم چه شهری، شهر زباله‌ها. مجتمع پردازش و بازیافت زباله آرادکوه از تأسیســـات دفع و بازیافت پســـماندهای شهر تهران و متعلق به شـــهرداری تهران است که بیش از پنج دهه پیش در بخش کهریزک شهرستان ری ایجاد شد و تا به امروز محل اصلی دپو و بازیافت زباله‌ها بوده اســـت. درواقع مجتمع پردازش و دفع آرادکوه برای مدت نیم‌قرن محل دفن پســـماندهای شـــهر تهران و حتی برخی از شهرها و روســـتاهای اطراف بوده اســـت و می‌توان گفت که سرنوشـــت همه زباله‌ها به اینجا ختم می‌شود. مجتمع پردازش و دفع پسماند آرادکوه مجموعه‌ای بزرگ در مساحتی حدود ۱۴۰۰ هکتار است که از سال ۱۳۵۵ پذیرای زباله‌های شهر تهران بوده است. بیش از ۷۰درصد پسماندهای خانگی از مواد آلی تشکیل شده که بر اساس برآوردها حدود ۵۰درصد این میزان پســـماند ابتدا به آب پسماند و نهایتا پس از فعل و انفعالاتی به شیرابه تبدیل می‌شود. بار اصلی خشکاندن دریاچه معروف شیرابه آرادکوه بر عهده تصفیه‌خانه این مجموعه است؛ تصفیه‌خانه‌ای که در زمینی به مساحت ۳ هکتار با ۲۰ مخزن تصفیه و ۳ اتاق فرمان احداث شده است. شیرابه موجود طی مراحلی وارد مخازن شده که در هر کدام از مخازن عملیات خاصی روی شیرابه صورت می‌گیرد که درنهایت آب زلالی خارج می‌شود که در آبیاری فضای سبز کاربرد دارد.

مرکز دفن گندک و گود آبعلی

همچنین مرکز دفن گندک استان تهران یکی از مراکزی است که برای زباله‌های شهرســـتان‌های پردیس و دماوند در نظر گرفته شـــده است. در مرکز دفن پســـماند گندک دماوند که مخصوص زباله‌های پردیس و دماوند اســـت از دره‌های طبیعی به عنوان روش دفن استفاده می‌شود که روش دفن طبیعی اســـت و زمین کنده و روزانه لایه به لایه پسماند دفن و پوشش مناســـبی روی آن گذاشته و در پایان کار در سلول بسته می‌شود.

از ابتدای دهه ۴۰ زباله‌های شـــهر تهران به دره‌ای در آبعلی منتقل و در این محل سوزانده می‌شـــد، عملیات سوزاندن زباله از سال ۱۳۵۶ در این محل متوقف شـــد و از آن پس زباله‌ها در این محل دفن شدند. به دلیل نزدیکی این محل به رودخانه و آلودگی‌های زیســـت‌محیطی ناشـــی از دفن زباله در این محدوده بـــا توجه به ضرورت حفظ محیط زیســـت از شش ماهه دوم سال ۱۳۶۹ دفن زباله در گود آبعلی ممنوع شـــد و از آن زمـــان تاکنـــون از این مرکز فقط برای دفـــع خاک، نخاله و ضایعات ساختمانی تولیدی شهر تهران استفاده می‌شود. البته پس از گود آبعلی، کهریزک مهم‌ترین مرکز دفع نخاله‌های ساختمانی در تهران است و مانند گود آبعلی خاک و نخاله‌های ساختمانی مناطق جنوبی شهر به این مرکز منتقل می‌شود.

زباله‌های بیمارستانی

در این ایام کرونایی شـــاید به اندازه هیچ زمانی سرنوشت زباله‌های بیمارستانی برای مسئولان و شهروندان اهمیت بالایی نداشته باشد. به گفته معاون پردازش سازمان مدیریت پسماند شهر تهران روزانه به طور متوسط ۸۰ تن زباله بیمارستانی از تهران جمع‌آوری می‌شود.

او در خصوص نحوه دفن زباله‌های بیمارستانی گفته است: «پکیج آنها اصلا وارد پروســـه جداسازی نمی‌شـــود، ما آنها را بلافاصله دفع می‌کنیـــم، برای جمع‌آوری آنها هم ماشـــین‌های خاصی داریم که این ماشین‌ها به گونه‌ای است که از آنها خونابه هم خارج نمی‌شود.»

پویش همگانی حفظ باغ‌های تهران

ناهید خداکرمی
عضو و رئیس کمیته سلامت شورای شهر تهران

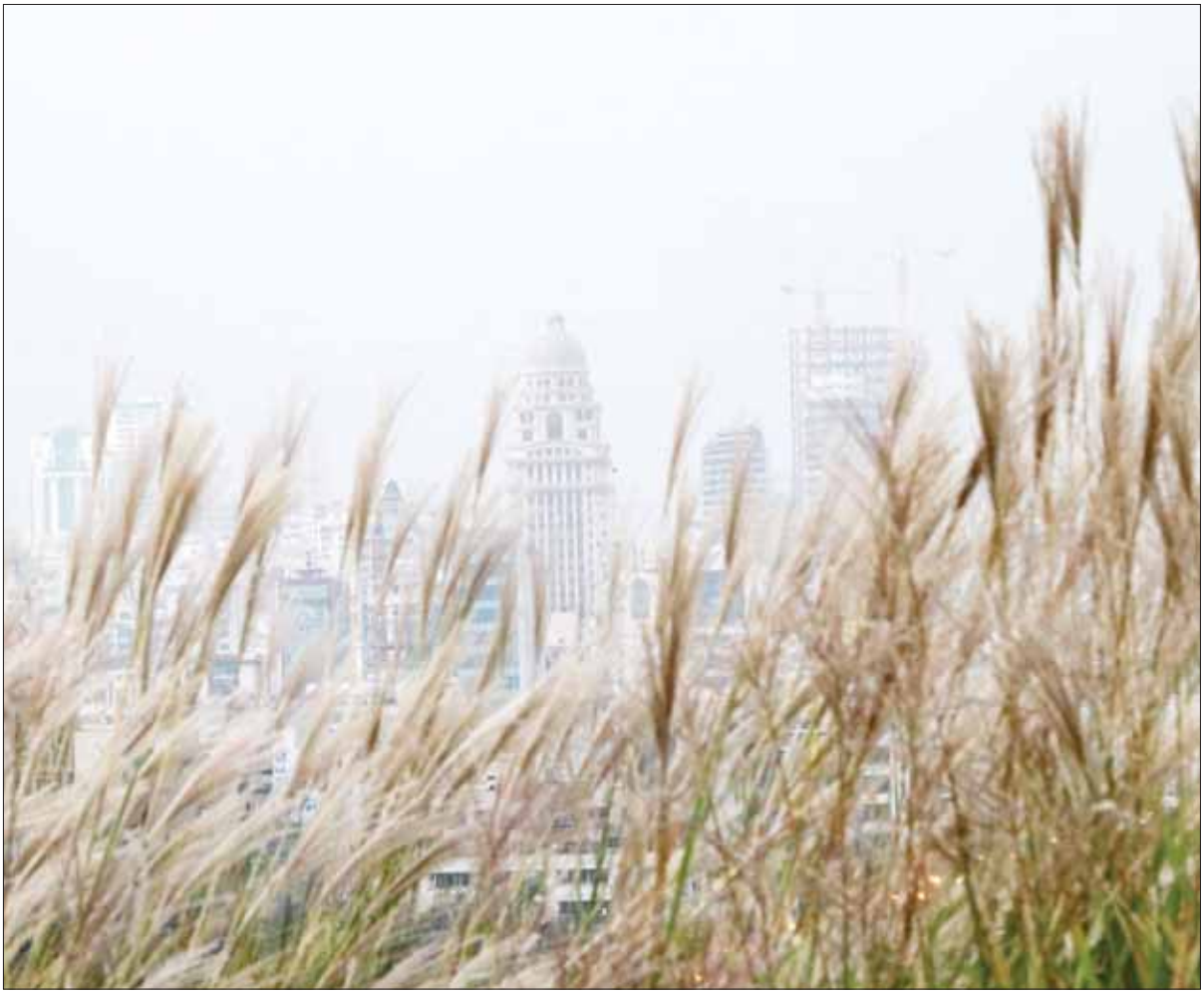
باغ‌ها و زمین‌های مزروعی محدوده شهرها مکانی برای پیوند طبیعت و محیط زیست با زندگی مدرن امروزی است. در دهه‌های گذشته پایتخت ایران به سمت‌وسویی حرکت کرده است که مدیریت شهری برای حمل بار عظیم ناشی از حوادث و بلایا، تغییرات اقلیمی نظیر خشکسالی، معضلات اجتماعی همچون اعتیاد، مهاجرت و حاشیه‌نشینی و همچنین بحران‌های اقتصادی کشور ناچار به دست‌اندازی به ثروت‌های عمومی شهر شده است و برای پرداخت هزینه اداره شهر نجیب‌ترین ثروت شهر که همانا سرمایه‌های طبیعی تهران باشد را نشانه گرفت. متأسفانه این رویکرد در شرایطی که هیچ یک از نهادهای حاکمیتی مستقر در پایتخت هزینه‌های خدماتی تحمیلی خود به مدیریت شهری را پرداخت نمی‌کنند تا حدودی اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد و همین امر سبب شد تا مدیریت شهری به‌ناچار در مسیر خطرناک اخذ تصمیمات روزمره، کوتاه‌مدت و مخرب در قالب به‌ظاهر توسعه‌ای قرار بگیرد که نتیجه آن به جای‌ماندن زخمه‌هایی نامتوازن در کریدورهای سبز و تنوره‌های تنفسی شهر است. شکل‌گیری منطقه ۲۲ به عنوان نمونه بارز این دست‌اندازی‌های بی‌هدف به سرمایه‌های شهر است که به نظر می‌رسد بدون آینده‌پژوهی در مورد فواید یا عوارض این حجم از ساخت‌وسازهای بلندمرتبه بر اکوسیستم و ساختار معماری پایتخت طراحی و اجرا شد. این منطقه که از منظر شهرسازی می‌توانست به منطقه‌ای برای آینده تبدیل شود و پیش از شروع ساخت‌وساز ساختمان‌ها، برج‌ها و محله‌های مسکونی بخش‌هایی از آن دست‌نخورده باقی بماند تا طرح‌های زیبای در دل آن پیاده شود، امروز به نماد بیخردی در شهرسازی و معماری و مخرب محیط زیست و یکی از عوامل آلودگی هوا تبدیل شده است. در حالی که این طبیعت و زمین‌های بکر آن می‌توانست میزبان پروژه‌هایی نظیر پردیس سلامت، پارک بزرگ اکولوژیک یا پردیس کودکان ایران باشد که در پیرامون آن ساختمان‌های ستادی دولت مستقر می‌شد و آسیبی همچون استقرار ساختمان‌های دولتی در زمین‌های ذخیره شهر تهران یعنی تپه‌های باارزش عباس‌آباد وارد نمی‌شد.

دست‌اندازی به طبیعت تهران از یک سو و عملکرد مدیریت شهری با مصوبه برج‌باغ‌ها و تبدیل کاربری زمین‌های مزروعی و باغات به پهنه‌های مسکونی و تجاری از سوی دیگر، کالبد تهران را از یک باغ‌شهر مدرن به شهری نامتوازن در ابعاد گوناگون تبدیل کرد که آثار مخرب آن تا قرن‌ها کیفیت زندگی در شهر تهران را تحت تأثیر قرار خواهد داد. خوشبختانه شورای پنجم شهر تهران با چندین مصوبه و اقدام تلاش کرد تا مانع از ادامه روند تخریب باغات شود؛ لغو مصوبه معروف به «برج‌باغ»، تصویب لایحه خانه‌باغ، اختصاص درآمد حاصل از اخذ جرایم مربوط به لایحه حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها تماما به منظور تملک و احیای باغات و اراضی مشجر، به روزکردن شناسنامه باغات و اراضی مشجر شهر تهران، نظارت بر نحوه نگهداری باغات به وسیله مالکان و کمک به آبیاری و احیای درختان آن به وسیله شهرداری و درنهایت برخورد قانونی با افرادی که عامداً اقدام به خشک‌کردن درختان و نابودی باغات می‌کنند ازجمله اقداماتی بود که امید به پایداری باغ‌ها و مزارع شهری تهران را رقم زده است. گر چه لغو مصوبه برج‌باغ‌ها به عنوان گامی باارزش برای بهبود سلامت شهری مورد اقبال عمومی قرار گرفته است اما بیم آن می‌رود که با اعمال برخی شیوه‌های قانونی و حتی مغایر با قانون و سلیقه‌ای این مصوبه دچار چالش‌هایی شود و یا در آینده با مصوباتی دیگر به نقطه قبل بازگردد، بنابراین آنچه مهم است اتخاذ یک استراتژی پایدار برای حفظ باغ‌ها و زمین‌های مزروعی شهری به عنوان یک سرمایه ملی و تبدیل آن به یک مطالبه و مشارکت عمومی بر پایه حفظ حقوق عامه است که اصلی‌ترین نیاز آن مشارکت، همراهی و همکاری شهروندان و مالکان باغ‌ها با شهرداری است. زیرا مشارکت عمومی نه تنها در حفظ موهبت‌های طبیعی شهر یک رویکرد مردم‌محور و آینده‌نگر را امکان‌پذیر می‌کند بلکه جنبه مهمی برای دستیابی عادلانه به یک جامعه سالم است تا جایی که می‌توان نیازهای خاص زندگی مدرن شهری را برطرف کرد.

کمیته سلامت شورا به موازات تدوین «سند سلامت شهری» که با بازخوانی تأثیر ساختار شهری بر سلامتی و کیفیت زندگی شهروندان تهرانی همراه است، طرح پویش همگانی حفاظت از باغات تهران را نیز در دست بررسی دارد که به موجب آن شهرداری بتواند با جلب مشارکت مالکان و سرمایه‌گذاران داخل و خارج از کشور هر زمان که مالکی قصد فروش یا ساخت‌وساز در زمین یا باغ را خود دارد ابتدا با شهرداری وارد مذاکره شود تا به وسیله شهرداری امکان تملک املاک به نرخ روز فراهم شود

محققان توسعه باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی شهری را وسیله‌ای برای حفظ فرهنگ و پیشگیری از وقوع جرم نیز توصیف می‌کنند که سبب می‌شود تا شهرها در برابر تغییرات اقلیمی و آب‌وهوای غیر قابل پیش‌بینی مقاومت کنند و فرصت‌هایی را برای شهروندان فراهم می‌کند تا مستقیما بر بهبود سلامت خود نقش داشته باشند. اگر چه ادبیات کافی برای مزایای حفظ باغات و افزایش کشاورزی شهری وجود دارد، اما هنوز در مورد چگونگی اجرای یک استراتژی واحد، جامع و یکپارچه برای حفظ آنها شکاف وجود دارد و نیاز به اتخاذ مدل‌های جدید اداره شهر و تملک باغات و زمین‌های مزروعی احساس می‌شود تا تهران بتواند امن‌تر، بی‌خطرتر، انعطاف‌پذیرتر و در سطح جهانی قابل

رقابت باشد. این شــهرداری است که باید با اســتفاده از سیاست‌های مالی، مشــارکت بخش خصوصی و دولتی و مدل‌های درآمد مبتنی بر عملکرد نقش مهمی در ایجاد این تحول بازی کند و با حمایت از ایجاد شهرهای سبز مدرن‌سازی شهری را تحریک کند تا به جای هزینه‌کردن از طبیعت و آسمان و زمین با حفظ لکه‌های خالی باقیمانده یک مدل زنده برای جوان‌ســازی اقتصاد مدیریت شــهری و حرکت رو به رشــد آینــده را پدید آورد، به نظر می‌رســد تهران به ســرمایه‌گذاری مجدد و مدرن‌ســازی زیرســاخت‌های عمده نیاز دارد که با فکرکردن خارج از چارچوب‌های مرسوم و متداول و مشارکت به روش‌های جدید با منابع مالــی محدود ایجاد تغییرات مثبت در شــهر پدید آورد. اگر درس‌های ارزشــمندی از تجربیات گذشته بگیریم با رویکردهای خلاقانه سازگار با محیط زیست موفقیت سازندگان آینده تضمین خواهد شد و ضمن ارایه خدمات متناسب با تغییرات اقلیمی، فرهنگی، اجتماعی و تکنولوژیک به شهروندان، کســب درآمدهای پایدار توأم با توســعه متوازن تهران میسر خواهد شد. کمیته سلامت شورا به موازات تدوین «سند سلامت شهری» که با بازخوانی تأثیر ساختار شهری بر سلامتی و کیفیت زندگی شهروندان تهرانی همراه است، طرح پویش همگانی حفاظت از باغات تهران را نیز در دســت بررسی دارد که به موجب آن شهرداری بتواند با جلب مشارکت مالکان و سرمایه‌گذاران داخل و خارج از کشور هر زمان که مالکی قصد فروش یا ساخت‌وساز در زمین یا باغ را خود دارد ابتدا با شهرداری وارد مذاکره شود تا به وسیله شهرداری امکان تملک املاک به نرخ روز فراهم شــود. به همین منظور مدل‌های مشارکت خلاقانه برای ارتباط بین مالکان باغ‌ها و شــهرداری و جلــب اعتماد آنها برای نگهداشت باغات یا انتقال آن به عرصه عمومی شهر مورد نیاز است. دو هدف عمده این پویش عبارت اســت از: تأمین سرمایه لازم برای تملک باغ‌ها و زمین‌های مزروعی شــهری و تبدیل‌شدن شهرداری به خریدار اصلــی تمامی باغاتی که مالکان قصد فروش آن را دارند تا همه آنانی که دل‌شــان برای امروز و فردای پایتخت و محیط زیســت آن می‌تپد؛ به‌خصوص آنهایی که از موهبت زندگی و کسب‌وکار و تجارت در تهران صاحب ثروت و مکنت شده‌اند، دین خود را با پرداخت داوطلبانه هزینه حفظ باغات و فضای ســبز به تهران ادا کنند. همچنین پیش‌بینی شده است تا هر فردی که بخواهد خدمات خیرخواهانه و ارزنده‌ای به عموم جامعه ادا کند، بتواند باغ و زمین خود را به شهرداری تهران هدیه کند و با حک‌شدن نامش بر در و دیوار آن مکان، نام نیک خود را برای همیشه در شهر ماندگار کند. کمیته ســلامت از تمامی دوستداران شهر تهران دعوت می‌کند تا با ارســال ایده‌های خود برای بهبود ســلامت شهری و تملک باغات بــه آدرس salamat.committee@gmail.com در این مسیر شهر تهران را برای نسل آینده کشور پایدار نگه دارند.



عکس: هنگامه فقیهی

تهران شهری برای هوای پاک

ایجاد سامانه دوچرخه اشتراکی شهر تهران در مراکز جاذب سفر محدوده مرکزی

اجرای پویش سه‌شنبه‌های بدون خودرو و برگزاری **۹۵** همایش دوچرخه سواری از ابتدای سال ۹۸

بهره برداری از **۱۰** کیلومتر مسیر خط **۶** با **۶** ایستگاه حدفاصل دولت آباد تا میدان امام حسین(ع)

تکمیل اورهال **۹۹** واگن مترو از ابتدای سال ۹۸

ساخت و راه‌اندازی سامانه دوچرخه سواری در بخش‌هایی از خیابان ایرانشهر، شهید مفتح، طالقانی، نبرد، زمزم، ابوذر، میرداماد، بهشت، میدان توحید تا میدان ولیعصر

بهره‌برداری از سیستم دوچرخه اشتراکی نسل چهار با مشارکت بخش خصوصی-با نام تجاری بیدود

بهره برداری از **۲۲** کیلومتر مسیر با **۱۲** ایستگاه حدفاصل میدان صنعت تا میدان بسیج

ساخت کامل **۱۰** رام قطار (**۷۰** دستگاه واگن) موجود در گمرک و بهره‌برداری از آن ها

افتتاح کارخانه استحصال شن و ماسه از نخاله های ساختمانی

کاهش تردد خودروها و آلودگی هوای شهر در پی آغاز اجرای رویکرد جدید در طرح ترافیک

اجرای فراگیر طرح کاهش و معاینه فنی برتر

بهره‌برداری از **۶** مرکز معاینه فنی سیار خودروهای سبک

کاهش **۳۳** درصدی ورود خودروهای فاقد معاینه فنی به محدوده‌های طرح ترافیک و زوج و فرد در سال ۹۷ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۶

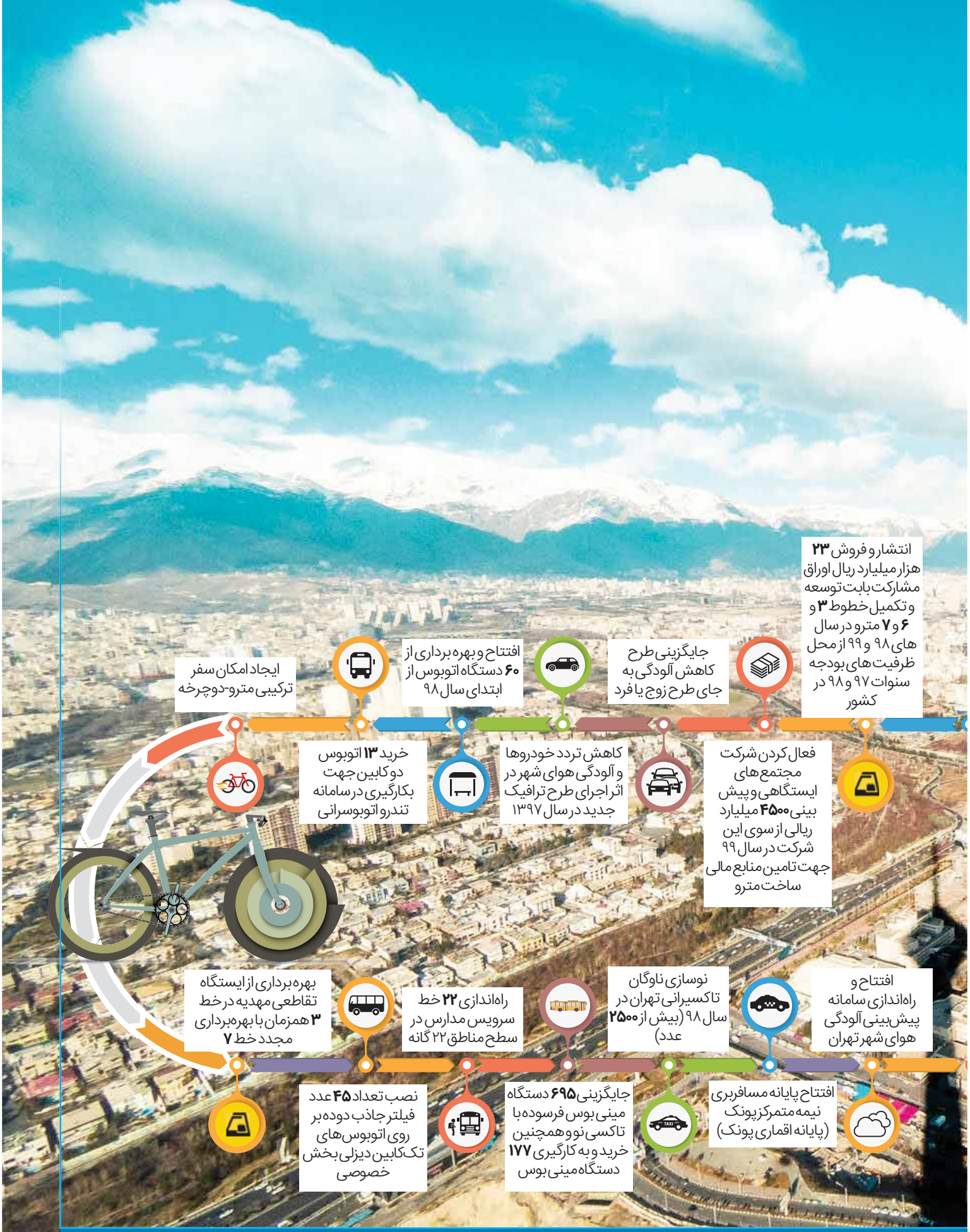
افزایش ظرفیت مراکز معاینه فنی

افتتاح **۲** مرکز معاینه فنی خودروهای سبک با **۶** خط (مراکز: چیتگر، زمان‌آباد، فداییان اسلام) و افتتاح یک مرکز در محدوده بزرگراه بعثت در سال ۹۸

تامین منابع مالی توسعه حمل و نقل عمومی شهر تهران

۱۳۰۰۰ میلیارد ریال

اخذ مجوز انتشار اوراق مشارکت اسلامی از سوی بانک مرکزی جمهوری اسلامی به منظور عاملیت و ضمانت اوراق توسط بانک آینده به مبلغ **۹۱۰۰** میلیارد ریال و بانک صنعت و معدن به مبلغ **۳۹۰۰** میلیارد ریال


انتشار و فروش ۲۳ هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت بابت توسعه و تکمیل خطوط ۳ و ۶ و ۷ مترو در سال های ۹۸ و ۹۹ از محل ظرفیت های بودجه سنوات ۹۷ و ۹۸ در کشور
جایگزینی طرح کاهش آلودگی به جای طرح زوج یا فرد
افتتاح و بهره برداری از ۶۰ دستگاه اتوبوس از ابتدای سال ۹۸
ایجاد امکان سفر ترکیبی مترو-دوچرخه
فعال کردن شرکت مجتمع های ایستگاهی و پیش بینی ۴۵۰۰ میلیارد ریالی از سوی این شرکت در سال ۹۹ جهت تامین منابع مالی ساخت مترو
کاهش تردد خودروها و آلودگی هوای شهر در اثر اجرای طرح ترافیک جدید در سال ۱۳۹۷
خرید ۱۳ اتوبوس دو کابین جهت بکارگیری در سامانه تندرو اتوبوسرانی
افتتاح و راه‌اندازی سامانه پیش‌بینی آلودگی هوای شهر تهران
نوسازی ناوگان تاکسیرانی تهران در سال ۹۸ (بیش از ۲۵۰۰ عدد)
راه‌اندازی ۲۲ خط سرویس مدارس در سطح مناطق ۲۲ گانه
بهره برداری از ایستگاه تقاطعی مهدیه در خط ۳ همزمان با بهره‌برداری مجدد خط ۷
افتتاح پایانه مسافربری نیمه متمرکز پونک (پایانه اقماری پونک)
جایگزینی ۶۹۵ دستگاه مینی بوس فرسوده با تاکسی نو و همچنین خرید و به کارگیری ۱۷۷ دستگاه مینی بوس
نصب تعداد ۴۵ عدد فیلتر جاذب دوده بر روی اتوبوس های تک کابین دیزلی بخش خصوصی
۷۰۰۰ میلیارد ریال
وصول وجه اوراق مشارکت ۷۰۰۰ میلیارد ریال برای خط ۷ مترو تهران در دی ماه
۲۰۰۰ میلیارد ریال
تامین ۲۰۰۰ میلیارد ریال منابع مالی برای خط ۶ مترو از بانک شهر
۱۰۰۰ میلیارد ریال
تامین ۱۰۰۰ میلیارد ریال منابع جهت مصالح خط ۶ مترو

شهرها و شهرداری‌ها چگونه می‌توانند بر تغییرات اقلیمی اثر داشته باشند؟

وقتی شهرها آتش‌بیار معرکه گرمایش زمین می‌شوند!

مهسا علی‌بیگی
پژوهشگر مسئولیت اجتماعی

گرمایش زمین حالا دیگر بیشتر از آنکه پیش‌بینی چند دانشمند دیوانه باشد، حقیقتی انکارناپذیر است. در ماه‌های ابتدایی سال ۲۰۲۰ سازمان جهانی هواشناسی خبری از وضعیت آب‌وهوا در سال جاری میلادی منتشر کرد که جای هیچ شک‌وشبه‌ای درباره افزایش قابل توجه دمای هوای کره زمین باقی نمی‌گذارد. بر اساس این خبر ایستگاه‌های ثبت دما در قاره قطب جنوب دمای ۱۸.۳ درجه سانتیگراد را در فوریه ۲۰۲۰ ثبت کرده‌اند. برای فهمیدن عمق فاجعه کافی است بدانید در فصول سرد سال دمای هوا در قاره قطب جنوب باید منفی ۶۰ درجه سانتیگراد باشد. این خبر وقتی ترسناک‌تر می‌شود که بدانیم با گرم‌شدن دمای قطب جنوب یخچال‌های طبیعی که بیشترین آب شیرین جهان را در دل خود دارند، آب می‌شوند و به دریاها می‌ریزند که نتیجه آن بالا آمدن آب دریا و آبگرفتگی بسیاری از شهرهای جهان است. گرمایش زمین رویدادی بسیار مخرب است و پیش‌بینی می‌شود بین سال‌های ۲۰۳۰ تا ۲۰۵۰ منجر به مرگ ۲۵۰هزار نفر شود. افزایش دما همچنین به کشاورزی لطمه خواهد زد و این موضوع منجر به ایجاد گرسنگی ۱۰۰ میلیون نفر در جهان خواهد شد. اگر دمای هوا تا سال ۲۰۳۰ بیش از دو درجه گرم شود، ۱۵درصد از تولید ناخالص داخلی کل جهان کاسته می‌شود که این به معنی درآمد و رفاه کمتر است.

شهرها در خط مقدم

گازهای گلخانه‌ای به‌ویژه دی‌اکسید کربن مهم‌ترین عامل گرمایش زمین است و شهرها یکی از مراکز اصلی تولید این گازها هستند؛ زیرا فعالیت‌های انسانی مثل استفاده از سوخت‌های فسیلی که تولید دی‌اکسید کربن می‌کند در شهرها بیشتر است. براساس آمار سازمان ملل در حال حاضر ۵۵درصد جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند و تا سال ۲۰۵۰ این رقم به ۶۸درصد می‌رسد. این در حالی است که در سال ۱۹۵۰ جمعیت شهرنشین جهان ۷۵۱ میلیون نفر بوده و این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۴.۲ میلیارد نفر رسیده است. ۵۴درصد از شهرنشین‌های جهان نیز در آسیا زندگی می‌کنند. براساس اعلام گروه Cities C۴۰ که بنیادی جهانی برای مقابله با اثرات گرمایش زمین و تغییرات اقلیمی در شهرهاست و ۹۶ شهر بزرگ دنیا مثل لندن، پاریس، هنگ‌کنگ، میلان، توکیو، بوستون و... عضو آن هستند، شهرها دوسوم انرژی جهان را مصرف و ۷۰درصد از دی‌اکسید کربن رهاشده در جو را تولید می‌کنند. از سوی دیگر گرمایش زمین بر شهرها بیشتر از سایر مراکز تجمع گروه‌های انسانی اثرگذار است و تبعات آن وضعیت اقتصادی در شهرها را به عنوان قطب‌های تولید ثروت متاثر می‌کند. گروه Cities C۴۰ می‌گوید که هم اکنون ۷۰درصد شهرهای جهان از نتایج گرمایش زمین مثل بالارفتن بی‌سابقه دمای هوا، خشکسالی و کمبود منابع آب شیرین، کمبود مواد غذایی و... تأثیر پذیرفته‌اند. این بنیاد همچنین می‌گوید که ۹۰درصد از شهرهای جهان ساحلی هستند و خطر آبگرفتگی بر اثر بالاآمدن آب دریا در نتیجه گرمایش زمین تهدیدی بسیار جدی برای آنهاست. با این حال شهرها هم می‌توانند در خط مقدم ایجاد گازهای گلخانه‌ای و گرمایش زمین باشند و هم در خط مقدم مبارزه با آن؛ زیرا علاوه بر اینکه شهرها به دلیل در اختیارداشتن منابع مالی توانایی انجام اقدامات اثرگذار علیه گرمایش زمین و تغییرات اقلیمی را دارند، شهرداری‌ها و نهادهای محلی برای انجام این اقدامات نسبت به نهادهای ملی و بین‌المللی از اختیارات بیشتری برخوردار هستند. برای پی‌بردن به توانایی شهرها برای مقابله با تغییرات اقلیمی کافی است بدانیم قبل از آنکه توافق‌نامه پاریس برای کاستن از گازهای گلخانه‌ای در سال ۲۰۱۶ به امضای ۱۹۷ کشور جهان برسد، بسیاری از شهرهای جهان به سمت جایگزین‌کردن انرژی‌های پاک به جای سوخت‌های فسیلی و کم‌کردن اثرات گرمایش زمین پیش رفته بودند.

براساس آمار سازمان ملل در حال حاضر ۵۵درصد جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند و تا سال ۲۰۵۰ این رقم به ۶۸درصد می‌رسد. این در حالی است که در سال ۱۹۵۰ جمعیت شهرنشین جهان ۷۵۱ میلیون نفر بوده و این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۴.۲ میلیارد نفر رسیده است. ۵۴درصد از شهرنشین‌های جهان نیز در آسیا زندگی می‌کنند

تجربه آنها

همان طور که اشاره شد بسیاری از شهرهای جهان حتی قبل از آنکه یک توافق‌نامه بین‌المللی در زمینه ضرورت مقابله با گرمایش زمین به تصویب برسد، قدم در این راه گذاشته بودند. در این میان تجربه سه شهر یوکوشیما در ژاپن، ولف‌هاگن در آلمان و توبلاک در ایتالیا در زمینه جایگزینی سوخت‌های تجدیدپذیر به جای سوخت‌های فسیلی بسیار قابل توجه است. سوخت‌های فسیلی مثل نفت، گاز و گازوییل نقش بسیار زیادی در گرم و روشن نگه‌داشتن ساختمان‌ها و مراکز عمومی در شهرها دارند. به همین دلیل این سه شهر تلاش کردند تا انرژی لازم برای ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی را ۱۰۰درصد از انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین کنند و در این راه موفق بوده‌اند. جایگزینی انرژی‌های تجدیدپذیر در کنار انجام اقداماتی برای بالابردن بهره‌وری در مصرف انرژی مثل استفاده از پنجره‌های دوجداره که مانع از هدررفت انرژی می‌شود یا استفاده از چراغ‌های سنسوردار که در صورت نیازنبودن به روشنایی خاموش می‌شوند و... اقداماتی کوچک اما بسیار موثرند. یکی دیگر از منابع اصلی تولید گازهای گلخانه‌ای در شهرها وسایل نقلیه هستند. گسترش وسایل نقلیه عمومی نقش بسیار مهمی در این زمینه دارد. از آن بهتر شهرهای دوستدار دوچرخه هستند که در تمامی قسمت‌ها مسیرهای دوچرخه وجود دارد. بنیاد آمریکایی حمل‌ونقل عمومی می‌گوید در صورت از

کارافتادن سیستم حمل‌ونقل عمومی در ایالات متحده آمریکا سالانه ۳۷ میلیون مترمکعب دی‌اکسید کربن در جو این کشور رها خواهد شد. این آمار درباره بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان مشابه است. به همین دلیل دستیابی به حمل‌ونقل عمومی در دسترس و پاک یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که شهرها در زمینه مبارزه با گرمایش زمین می‌توانند انجام دهند. تجربه بوگاتا پایتخت ۸ میلیون نفری کلمبیا بسیار جالب توجه است؛ در این شهر ناوگان برقی بدون دود به جای تمامی اتوبوس‌ها و تاکسی‌های قدیمی جایگزین شده است. در کنار اینها حفظ اکوسیستم طبیعی شهر، کاشت درخت و افزایش فضای سبز تأثیر باورنکردنی بر کاهش اثرات گرمایش زمین دارد. هر یک درخت می‌تواند دی‌اکسید کربن ناشی از ۲۶ هزار مایل حرکت یک خودرو را جذب کند. به همین دلیل است که در شهرهای فرانسوی نظیر پاریس ساختمان‌های تجاری موظف هستند سقف‌های خود را به «روف‌گاردن» یا به قول خودمان به باغچه تبدیل کنند. این کار علاوه بر اینکه مانع از هدررفت انرژی می‌شود در پاکیزه‌کردن هوا و کاهش گرمای هوا در شهرها بسیار موثر است.

تجربه ما

«تهران یکی از آلوده‌ترین شهرهای دنیاست.» این جمله را در آبان امسال سیدآرش میلانی، عضو کمیسیون سلامت شورای اسلامی شهر تهران اعلام کرده و گفته بود که طی سال ۱۳۹۸ درمجموع میانگین غلظت سالانه تمامی آلاینده‌ها به غیر از منواکسید کربن نسبت به سال ۱۳۹۷ حدود ۵.۸درصد بیشتر شده و میزان منواکسید کربن نیز مشابه سال قبل بوده است. آلودگی هوای تهران به گره کوری تبدیل شده است که سال‌هاست دست و دندان هیچ مسئولی نتوانسته آن را باز کند. گسترش حمل‌ونقل عمومی شاه‌کلید حل این مشکل است؛ اگر چه برخی معتقدند حمل‌ونقل عمومی در تهران خود یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا در این شهر است. از سوی دیگر بزرگراه پر رفت‌وآمدی که در سال‌های اخیر بین شهرداری تهران با نهادهای سیاسی کشیده شده، بسیاری از اقدامات اصولی را با شوهای تبلیغاتی جایگزین کرده است. با این حال اگر بخواهیم از اقدام مثبتی که در شهرداری تهران در این زمینه در حال انجام است، نام ببریم باید به برگزاری سالانه رویداد بین‌المللی «کلیماتون» اشاره کنیم. کلیماتون یک رویداد بین‌المللی با موضوع ایده‌های تحول‌آفرین برای کاهش گازهای گلخانه‌ای، سازگاری و تاب‌آوری شهری در مواجهه با تغییرات اقلیمی است. این رویداد هر ساله در بیش از ۱۰۰ شهر دنیا به صورت همزمان برگزار می‌شود و امسال نیز سومین سالی است که در آذرماه این رویداد در تهران برگزار شد. به گفته شینا انصاری، مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، سال گذشته یکی از ایده‌هایی که از ایران به دبیرخانه بین‌المللی کلیماتون رفت به عنوان ایده برتر شناخته شد. البته ایده‌های مطرح‌شده در کلیماتون برای پیاده‌سازی نیاز به سرمایه‌گذار دارند و باید پس از رویداد برای عملیاتی‌کردن آن اقدام کرد. با این حال نفس به رسمیت شناخته‌شدن مسأله تغییرات اقلیمی و گرمایش زمین در تهران و برداشتن قدم‌های آگاهی‌آفرین در این زمینه خود اقدامی قابل قبول است.

اگر بخواهیم از اقدام مثبتی که در شهرداری تهران در این زمینه در حال انجام است، نام ببریم باید به برگزاری سالانه رویداد بین‌المللی «کلیماتون» اشاره کنیم. کلیماتون یک رویداد بین‌المللی با موضوع ایده‌های تحول‌آفرین برای کاهش گازهای گلخانه‌ای، سازگاری و تاب‌آوری شهری در مواجهه با تغییرات اقلیمی است

هفت‌خوان شورای پنجم برای حفظ باغات و اراضی مشجر پایتخت

طی سال‌های ۸۶ تا ۹۶ حدود ۱۲۸ هکتار از فضای باغ و فضای سبز شهرتهران به طور کامل نابود شده‌است

فائزه مومنی
خبرنگار

تصاویر هوایی سال ۱۳۳۵ حدود ۵ هزار هکتار باغ و اراضی مشجر را در تهران نشان می‌دهد اما طی این سال‌ها و سیاست‌های مدیران مختلف شهری وسعت باغات و اراضی مشجر به یک‌دوم کاهش یافته یعنی به حدود دو هزار و ۴۹۱ هکتار رسیده است. بیشتر تمرکز این املاک مشجر و باغات در مناطق ۱ تا ۵ و ۲۱ و کمترین آنها هم در مناطق ۶، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۳، ۱۶، ۱۷ و ۱۹ است. ۵۶درصد این باغات برای مالکان خصوصی است، ۴درصد مالکیت دولتی و عمومی شهرداری دارند و تقریبا ۳۹درصد هم نامشخص است. به گفته شورایی‌ها علت نامشخص‌بودن وضعیت حدود ۴۰درصد باغات نداشتن شناسنامه بوده است که در این دوره کار شناسایی آنها آغاز شد. به گفته زهرا صدراعظم نوری، نماینده شورا در کمیسیون ماده ۷ قانون حفظ و گسترش فضای سبز شهر تهران حدود ۶ هزار و ۱۸۳ قطعه یا پلاک مشجر شناسایی شده که از این تعداد حدود سه هزار و ۶۰۰ پلاک بازدید میدانی و اطلاعات پلاک‌ها استحصال شده و شناسنامه کامل آن به دست آمده است اما برای مابقی آنها ممنوعیت ورود به باغ وجود دارد. این باغات متعلق به مراکز امنیتی، سفارتخانه‌ها و حتی خصوصی هستند که ممنوعیت ورود برای کارشناسان شورا وجود دارد. نوری می‌گوید برای اینکه بتوانند شناسنامه باغات را در شهر تکمیل کنند با دستگاه قضائی هماهنگ کرده‌ایم تا در هر هفته ۲۰ تا ۳۰ حکم گرفته شود و سازمان بوستان‌ها با همراهی مشاور و کارشناس از این باغ‌ها بازدید می‌کنند. این باغات حدود ۸۰۰ هکتار از باغات به هم پیوسته در محدوده‌هایی نظیر کن (تقریبا ۳۹۵ هکتار)، کوهسار (۱۵۶ هکتار)، فرحزاد (۱۴۸ هکتار)، درکه (۷۵هکتار) و ازگل (حدود ۲۵هکتار) است. یکی از مهم‌ترین رویکردهای دوره پنجم مدیریت شهری حفاظت و صیانت از باغات و اراضی مشجر است، این در حالی است که طی سال‌ها به‌شدت مورد بی‌مهری قرار گرفته و تبدیل به برج‌های مسکونی و تجاری شده‌اند. مطابق با اعلام کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران، طی سال‌های ۸۶ تا ۹۶ در پلاک‌هایی با نوعیت باغ ۴۹۳ پرونده که حدود ۱۲۸ هکتار از فضای باغ و فضای سبز شهر تهران را شامل می‌شده، صادر شده که تمام آنها به طور کامل نابود شده است. بیشتر این باغات در منطقه یک با ۲۶۱ فقره یعنی حدود ۵۶ هکتار، منطقه ۲۲ با ۱۳ هکتار، منطقه ۲۱ با ۱۵ هکتار و بعد در منطقه ۵ ، ۲ ، ۴ و ۳ بوده است.

صدراعظم نوری با بیان اینکه متخلفان همواره حاشیه امن دارند، اضافه می‌کند: «مطمئن هستیم که همه دستگاه‌ها تخلف را می‌بینند و نمی‌شود از تخلفات بزرگ در سطح شهر اطلاع نداشته باشند. معمولا تمام شرکت‌ها و مأموران زیرمجموعه شهری در جریان اقدامات در شهر هستند و هر روز کنترل دارند. اگر به آن نمی‌پردازند این تخلف خودشان است و باید مورد مؤاخذه قرار گیرند.»

تشریح اقدامات شورای پنجم برای جلوگیری از باغ‌کشی

زهرا صدراعظم نوری، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران به عنوان یکی از مدافعان سرسخت حفظ باغات و اراضی مشجر یکی از اولین اقدامات دوره پنجم شورا را لغو مصوبه برج-باغ اعلام می‌کند. او می‌گوید هر چند که لغو این طرح ۶ ماه طول کشید و مقاومت‌هایی وجود داشت اما آن را عملیاتی کردیم. در عین حال کمیسیون ماده ۷ قانون حفظ و گسترش فضای سبز و باغات را جدی گرفته تا به شکل فعال عمل کند. این کمیسیون در سطح مناطق شهر تهران باید با حضور نماینده شورا، شهرداری و سازمان بوستان‌ها تشکیل شود و بعد دبیرخانه آن در سازمان بوستان‌ها تشکیل جلسه دهد. نوری اضافه می‌کند: « ۱۲نماینده برای ۲۲ منطقه شهر تهران انتخاب کردیم تا به شکل مستمر و دائم جلسات را برگزار کنند. در این دو سال با وجود مقاومت و سنگ‌اندازی بسیار تمام فرآیند صدور پروانه و پایان کار را سیستمی کردیم تا هر کسی درخواست تخریب و نوسازی یا گواهی پایان کار را دارد، از کمیسیون ماده ۷ استعلام بگیرد.» او اقدام مهم دیگر در این دوره را برای حفظ باغات پیگیری شناسنامه باغات عنوان و اضافه می‌کند: «آنچه تهیه شده بود را در طرح تفصیلی بارگذاری کردیم که هر هفته نیز بر تعداد آن افزوده می‌شود. در عین حال جریمه‌ای هم برای قطع و از دست رفتن درختان در سطح شهر تهران قرار دادیم؛ زیرا قطع این درختان ارزش اکولوژیک شهر را کم می‌کند. در ادامه هم عوارض حفظ و گسترش فضای سبز را که از سال ۹۳ تغییر نداشت به روز کرده و شهرداری مکلف شد که ارزش اکولوژیک درختان را بررسی کند و خودمان هم مطالعه تطبیقی را تهیه کردیم.» رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران ادامه می‌دهد: «این عوارض را بسته به جای درخت و اتفاقی که برای آن رخ داده در نظر می‌گیرند. مسئولیت درختان در معابر عمومی و خیابان‌ها با پیمانکار فضای سبز است. البته به طور طبیعی مشکلاتی برای درختان پیش می‌آید اما باز هم پیمانکار مسئول نگهداری است و اگر هم درخت در ملک خصوصی باشد، مالک مسئولیت دارد. درختان اگر بر اثر ساخت‌وساز خشک شده باشد، سه برابر جریمه می‌شوند و اگر بر اثر بی‌توجهی و سهل‌انگاری یا آبیاری نامناسب از دست رفته باشند، شرایط فرق دارد.» صدراعظم نوری می‌گوید: «نظر شورا این است که جریمه درختان به گونه‌ای باشد تا افرادی که به سمت تخریب و ساخت‌وساز می‌روند، قطع درختان برایشان به صرفه نباشد. شهرداری باید در نگهداشت باغات بزرگ و درختان معابر عمومی دخالت مستقیم کند؛ مگر شهرداری برای درختان پارک‌ها به طور رایگان خدمات

نمی‌دهد؟ همین کار را می‌تواند برای باغاتی که بدون حمایت امکان نگهداری ندارند، انجام دهد. در عین حال واقعیت این است که نگاه شورا اصلا درآمدی نیست و دل‌مان می‌خواهد هر سال درآمد حاصل از خشک‌شدن و قطع درختان همانند سال گذشته کاهش داشته باشد که نشان‌دهنده صیانت بیشتر است.» رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران در ادامه آماری از بررسی‌های صورت‌گرفته در کمیسیون ماده ۷ ارایه کرده و می‌گوید: «در طی سال‌های ۹۳ تا ۹۶ به طور میانگین سالانه ۴هزار و ۵۰۰ ملک در کمیسیون ماده ۷ مورد بررسی قرار گرفته و میانگین ۱۲ هزار اصله درخت خشک‌شده ثبت شد. از آن محل حدود چند ده میلیارد تومان جرایم منظور شد که تنها ۱۵درصد از آنها وصول شده است.» صدراعظم نوری با اشاره به خرید ۱۷ باغ ادامه می‌دهد: «این در حالی است که از سال‌های ۹۷ به بعد به صورت میانگین سالانه ۲۷ هزار پرونده در مناطق بیست‌ودوگانه بررسی شد. در سال ۹۸، ۶ هزار و ۷۰۰ اصله درخت خشک ثبت شده که در سال ۹۸ این رقم ۴ هزار و ۳۰۰ اصله بوده است که نشان می‌دهد سیاست کاهش قطع و خشک‌شدن درختان را داشته و جرایم و عوارض درختان قطع‌شده وقتی در سامانه ثبت می‌شود، به حساب بازمی‌گردد.» او با بیان اینکه در شورای شهر سیاستی برای وصول جرایم در نظر گرفته شده، می‌گوید: «در سال ۹۸ مبلغ ۱۴۸ میلیارد جرایم ناشی از قطع درختان و در ۷ ماهه سال ۹۷، ۲۰۱ میلیارد عوارض ثبت و وصول شده است.» این عضو شورای شهر تهران درآمد شهرداری از محل جریمه قطع و خشک‌شدن درختان را در سال ۹۷ حدود ۱۰۷ میلیارد تومان اعلام کرده و می‌گوید: «در سال ۹۶ برای سال ۹۷ پیشنهاد دادیم که کل این درآمد صرف تملک باغات شود که شورا با ۵۰درصد آن موافقت کرد اما در سال ۹۷ تصویب کردیم که در سال ۹۸ کل جرایم را برای خرید باغات اختصاص دهیم.»

چالش باغات امنیتی

این عضو شورای شهر تهران در عین حال به یکی از چالش‌های پیش روی باغات تهران اشاره کرده و می‌گوید: «سازمان‌ها و نهادهای دولتی و امنیتی باغات و اراضی مشجر بزرگی در اختیار دارند که باید با آنها به توافقی برسیم و در مورد املاک تهاتر و توافق کنیم.»

او ادامه می‌دهد: «املاک این نهادها را شناسایی و ارزش آنها را محاسبه و به آنها اعلام کرده‌ایم که اجازه ساخت در این باغات را نمی‌دهیم، پس بهتر است بیایند روی این موارد توافق کنیم. درنهایت هم این نهادها ضرری نمی‌کنند اما به نظر ما با این روند این باغات تبدیل به برج و املاک دیگر نمی‌شوند و برای مردم و شهر باقی می‌مانند.» نماینده شورا در کمیسیون ماده ۷ قانون حفظ و گسترش فضای سبز شهر تهران در پاسخ به این پرسش که مشکل اصلی در مورد باغات اجرانشدن قانون و نبود نظارت بر اجرا بوده است و چطور این نظارت در دوره جدید اجرایی شد، می‌گوید: «اگر به هر قانونی خوب عمل نشود تبدیل به ضد خودش می‌شود. در مورد مصوبه برج-باغ هم هدف صیانت از باغات بود اما در پروسه چند ساله رویکردها تغییر کرد و نبود نظارت شورا و دستگاه‌های نظارتی محملی برای تخلفات عمده شد.» او اضافه می‌کند: «در گزارشات آمده که قرار بوده سطح اشغال ۳۰درصد باشد اما تا به بیش از ۴۵درصد رسیده است. قرار بوده ۹ طبقه مجوز بدهند اما بسیار بیشتر از این عدد ساخته‌اند یا بیش از ۳ طبقه برای زیرزمین و گودبرداری اختصاص داده‌اند. در همان تقسیم‌بندی ۳۰ به ۷۰ هم توافقاتی غیر قانونی داشته‌اند؛ مثلا ابتدا روی همین درصد توافق کرده‌اند اما بعد همان ۷۰درصد را دوباره به مالک می‌فروختند و مالک در عرصه ۱۰۰درصدی بارگذاری می‌کرده و نمونه آن در باغ «بره» رخ داده است.» این عضو شورای شهر تهران با اشاره به اثراتی که مصوبه برج-باغ در تهران داشته است، به شرق می‌گوید: «اگر همان زمان در شورای چهارم که برخی از اعضا تلاش کردند این مصوبه متوقف می‌شد یا تغییر می‌کرد، بخش زیادی از باغات نجات پیدا کرده و حتما شرایط تهران خیلی فرق داشت اما نه تنها جلو آن را نگرفته‌اند بلکه بیشترین تعداد پروانه در فاصله سال‌های ۹۲ تا ۹۶ صادر شده است؛ به نحوی که در این سال‌ها به ترتیب ۶۶، ۱۰۸، ۹۳، ۸۵ پروانه در هر سال برای باغات بزرگ صادر شده که به ترتیب ۱۹، ۲۱، ۲۵ و ۱۰ هکتار بوده‌اند. بخش زیادی از آن ۱۲۸ هکتار از دست‌رفته باغات تهران برای همین دوره بوده است.» صدراعظم نوری با بیان اینکه متخلفان همواره حاشیه امن دارند، اضافه می‌کند: «مطمئن هستیم که همه دستگاه‌ها تخلف را می‌بینند و نمی‌شود از تخلفات بزرگ در سطح شهر اطلاع نداشته باشند. معمولا تمام شرکت‌ها و مأموران زیرمجموعه شهری در جریان اقدامات در شهر هستند و هر روز کنترل دارند. اگر به آن نمی‌پردازند این تخلف خودشان است و باید مورد مؤاخذه قرار گیرند.» او درنهایت می‌گوید: «ما تلاش کردیم تا همه پروانه‌ها سیستمی شوند و حتما از کمیسیون ماده ۷ استعلام دریافت کنند. با این اقدامات کنترل بیشتر و نفوذ مناطق کمتر برای اعمال نظر و سلیقه کمتر می‌شود اما همچنان احتمال بروز تخلف وجود دارد.»

درخت‌هایی که قربانی ساخت و ساز شدند

مجوز ساخت‌وساز در ۶۲ باغ در ۱۲ منطقه ۲۰۹۲ درخت را نابود می‌کند

درآمد شهرداری از این اتفاق ۱۷۰ میلیارد تومان

منطقه ۱ ۵۶ هکتار

منطقه ۲۲ ۱۷ هکتار

منطقه ۲۱ ۱۵/۴ هکتار

منطقه ۵ ۹/۸ هکتار

منطقه ۲ ۸/۵ هکتار

منطقه ۴ ۸/۷ هکتار

منطقه ۳ ۶/۶ هکتار

باغات تملک شده از سال ۱۳۹۹ تاکنون

منطقه ۱۱
- بوستان دامپزشک ۲۰۰۰۰ (متر مربع)

منطقه ۱۲
- باغ کیهانی ۱۶۹۱(متر مربع)

منطقه ۱۳
- نشاط کودک (جوراب‌بافی) ۴۹۶۴ (متر مربع)

منطقه ۲
- پدر (عبقری) ۱۱۰۰۰(متر مربع)

منطقه ۱۴
- سلیمانیه (وثوق‌الدوله) ۲۰۰۰۰(متر مربع)

منطقه ۱۰
- باغ حکیم ۴۲۰۰(متر مربع)

منطقه ۱۷
- باغ سبزی ۲۲۰۰۰(متر مربع)
- صالحان ۹۲۲(متر مربع)
- وصفنارد ۱۲۸۶(متر مربع)
- پیرمرادی ۸۴۵(متر مربع)

منطقه ۷
- هورفر ۳۱۰۰ (متر مربع)
- بخشی فر ۲۵۰۰(متر مربع)
- خیاط خانه ۴۵۰۰(متر مربع)
- سجادی ۳۲۰(متر مربع)

منطقه ۸
- شهید مدنی ۶۰۰(متر مربع)
- مرمر ۱۲۰۰(متر مربع)
- باغ سازور ۲۳۱۴(متر مربع)

باغات شناسایی شده جهت تملک تا پایان سال ۱۳۹۹

منطقه ۶
- باغ اخوان

منطقه ۹
- زمین بیمارستان شریعت رضوی

منطقه ۱۷
- انبار مشجر دخانیات

منطقه ۱۰
- باغ اسلامبولچی
- باغ تهرانی
- باغ نظر
- باغ جعفریان

منطقه ۱۲
- باغ قیام

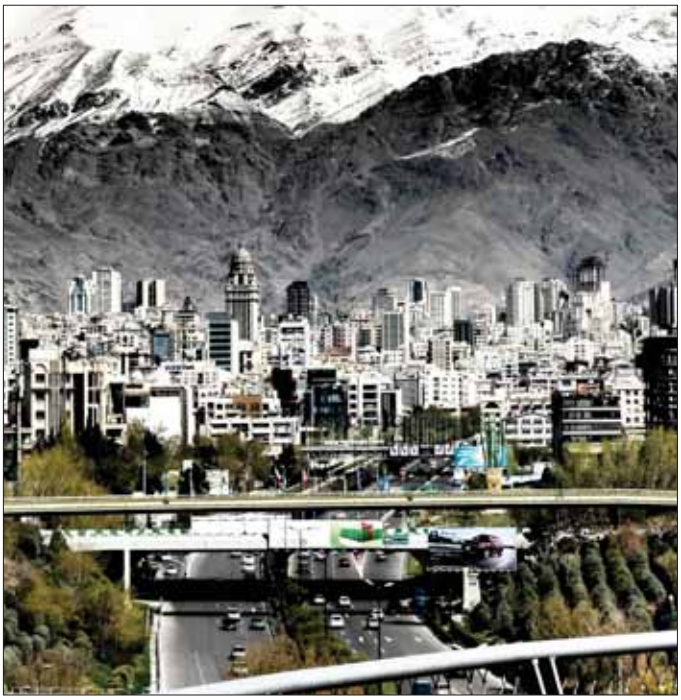
منطقه ۱۴
- باغ رئیسی

منطقه ۱۱
- باغ آگاهی ● باغ زهره کرمانی ● باغ اعلم السلطنه (ایرانیان)
- باغ چنگیزی ● زمین مشجر شماره ۲ ارتش ● باغ کودک

منطقه ۱۶
- زمین صادقی

برج یا باغ

زهرا صدراعظم نوری
رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران



برج‌باغ متناقض‌ترین دوگانه در عرصه مدیریت شهری شهر تهران است که تبدیل به کلیدواژه از بین‌بردن باغ‌های شهر تهران شده است. باغ‌های شهر تهران که مهم‌ترین عناصر تکرارنشدنی محیط طبیعی شهری بوده‌اند. حال اینکه دوگانه برج‌باغ هیچ‌گاه همزمان در کنار هم نمود بیرونی نداشته و یکی از آنها بر دیگری غلبه داشته است.

باغات شهر تهران علاوه بر ویژگی‌های اکولوژیکی یکی از ویژگی‌های معرفی‌کننده شهر تهران است. همواره شهر تهران را به نام باغ‌ها و درختانش می‌شناسند. کما اینکه شکل‌گیری یک باغ و درختان تناور بیش از هفتاد سال زمانبر بوده و این ویژگی در هر جایی تکرارشدنی نیست؛ اما ساخت یک بلندمرتبه در هر عرصه‌ای در چند ماه قابل تولیدشدن است.

تا ابتدای دهه هشتاد هر گونه ساخت‌وساز در باغ ممنوع بوده و صرفا یک خانه بسیار مختصر در باغ امکان ساخت داشت. اما توسعه شهری کمّی و سوداگرانه و فارغ از کیفیت‌های زندگی شهری سبب شد تا موجی از تخریب باغات شکل بگیرد و باغ‌های انبوهی با قطع تمامی درختان میل به ساخت بر مبنای ضوابط غیر باغ کرده‌اند. در این میان شورای اسلامی شهر در همان برهه برای تشویق مالکان به حفظ درختان، مجوز ساخت‌وساز غیرباغ را برای املاک باغ صادر کرد و با کاهش سطح اشغال و افزایش طبقات و ارایه تشویق‌های تراکمی مدعی حفاظت از باغات شد. در این مصوبه به جای ساخت بنا در املاک باغ به صورت ۶۰درصد سطح اشغال در چهارطبقه، ۳۰درصد سطح اشغال در ۸ طبقه به همراه یک نیم‌طبقه تشویقی در نظر گرفته شد.

اما پس از جاری‌شدن این مصوبه نه تنها سرعت ساخت‌وساز در باغات و تخریب آنها کند نشد بلکه ضرباهنگ ساخت‌وساز در باغ و از بین‌بردن باغات شدت گرفت. میل به درآمدزایی از ابرپروژه‌های شهری و ممنوعیت بلندمرتبه‌سازی در کل تهران به استثنا باغات سبب شد تنها راه بلندمرتبه‌سازی، ساخت برج در باغات پیش روی توسعه‌دهندگان و سازندگان شود. افزایش زیرزمین‌های به میزان تا ده طبقه منفی و افزایش طبقات به بیش از سی طبقه و افزایش سطح اشغال به بیش از ۷۰درصد نشان داد که این سیاست بیش از آنکه صیانت‌گرا باشد، تخریب‌گراست. تخریب بیش از ۱۲۷ هکتار از باغات ارزشمند شهر تهران حاصل این سیاست بود. گر چه تهران شهری با پتانسیل بلندمرتبه‌سازی بوده و زمین‌های وسیع مستعد این بلندمرتبه‌سازی وجود دارد، اما گسیل این علاقه‌مندی به سمت باغ‌ها منجر به نابودی و از بین‌رفتن عناصر تکرارنشدنی شهری می‌شود. شورای اسلامی شهر تهران در همان ابتدای شکل‌گیری با هدف صیانت و حفاظت از باغات نسخه برج‌باغ را که سبب انقضای باغ‌های شهر تهران شده بود، لغو و نه تنها مسیر قبلی را متوقف کرد بلکه طرحی نو درانداخت و خانه‌باغ را جایگزین آن کرد. این بار شورای شهر در دوگانه بین برج و باغ، باغ را برگزید و با وجود تمامی فشارها، قطار تخریب باغ را متوقف و راه صیانت و حفاظت از باغ‌ها را از مسیر دیگری انتخاب کرد. توسعه بلندمرتبه‌سازی نیز پس از سال‌ها توقف در سایر عرصه‌های مستعد در حال راه‌اندازی است تا توسعه صحیح شهر نیز ادامه یابد. پس از بررسی روش‌های زیان‌بخش حفاظت و صیانت از باغات شورای اسلامی شهر تهران در دوره پنجم با راه‌اندازی سامانه‌های هوشمند، روش صیانت هوشمند را برگزید و عوارض قطع اشجار که به عنوان یک درآمد بود، با در نظر گرفتن ارزش اکولوژیک درختان به سمت تملک باغات و تبدیل باغات به بوستان‌های عمومی گسیل داده شد و بیش از ۳۰ باغ در مناطق کم‌برخوردار در مراحل مختلف تملک تا بهره‌برداری عمومی قرار دارند. رویکرد کلی شورای اسلامی شهر تهران در دوره پنجم در یک حرکت عمومی و کنترل همه‌جانبه شورای شهر که سبب ناامیدی سوداگران از تخریب باغات شده است، برخی به دنبال حذف عنوان باغ از املاک و تبدیل باغات به غیر باغات، تبدیل اراضی مشجر کمربند سبز شهری در تراز بالای ۱۸۰۰ متر به اراضی غیر باغ با تطمیع و لابی‌گری و پاک‌کردن صورت‌مسأله هستند. در این میان تلاش برخی از ذی‌نفعان نباید در حرکت عمومی شورای پنجم خدشه‌ای وارد و دستاورد ارزشمند آن را تضییع کند.

پس از بررسی روش‌های زیان‌بخش حفاظت و صیانت از باغات شورای اسلامی شهر تهران در دوره پنجم با راه‌اندازی سامانه‌های هوشمند، روش صیانت هوشمند را برگزید و عوارض قطع اشجار که به عنوان یک درآمد بود، با در نظر گرفتن ارزش اکولوژیک درختان به سمت تملک باغات و تبدیل باغات به بوستان‌های عمومی گسیل داده شد و بیش از ۳۰ باغ در مناطق کم‌برخوردار در مراحل مختلف تملک تا بهره‌برداری عمومی قرار دارند

باغ‌های تهران شناسنامه‌دار شده‌است

محمد سالاری
رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران

تهران در گذشته به باغ‌های بزرگ و چنارها سربه‌فلک‌کشیده‌اش شهرت داشت و حتی تا مدت‌ها به آن چنارستان می‌گفتند. هر چند با پایتخت‌شدن تهران و افزایش جمعیت شهر، اندک اندک از حجم باغات آن کاسته شد اما این باغ‌ها توانسته بودند مانند جزیره‌هایی سبز خود را در میان انبوه آجر و سیمان و آسفالت حفظ و شهرنشینان تهرانی را از مواهب خود بهره‌مند کنند.

با شروع فرآیند شهرفروشی در سنوات گذشته، ارزش اقتصادی ناشی از ساخت‌وساز در این باغات آنچنان بالا رفت که چشم مدیران شهری و متولیان ساخت‌وساز را بر ارزش‌های زیست‌محیطی و هویتی آنها کور کرد. باغ‌های کوچک و بزرگ تهران یک به یک جای خود را به توده‌های سیمانی دادند و جای درختان سربه‌فلک‌کشیده، برج‌ها قد کشیدند. مالکان باغ‌ها تا قبل از سال ۱۳۸۳ نمی‌توانستند در باغ خود همانند زمین‌های دیگر (۶۰درصد رایج) ساخت‌وساز کنند بنابراین به خشکاندن درختان اقدام می‌کردند.

مصوبه موسوم به برج‌باغ در دوره دوم شورای شهر تهران و در سال ۱۳۸۲ به تصویب رسید و در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور نیز تأیید شد و پس از قرارگرفتن در مفاد طرح تفصیلی شهر تهران، ملاک عمل تمامی مناطق شهرداری تهران قرار گرفت. به موجب این مصوبه متولیان ساخت‌وساز می‌توانستند در ۳۰درصد از مساحت باغ ساخت‌وساز انجام دهند و ۷۰درصد باقیمانده باغ را حفظ کنند و مالک تا ۱۳ طبقه اجازه ساخت‌وساز داشتند اما این مصوبه در اجرا به دلیل اضافه‌شدن بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های متفاوت صدمه‌های زیادی دید و بر اساس گزارش‌ها گسترش ساخت‌وساز در باغات بیش از مجوز صادره موجب از بین رفتن درختان بسیاری شد.

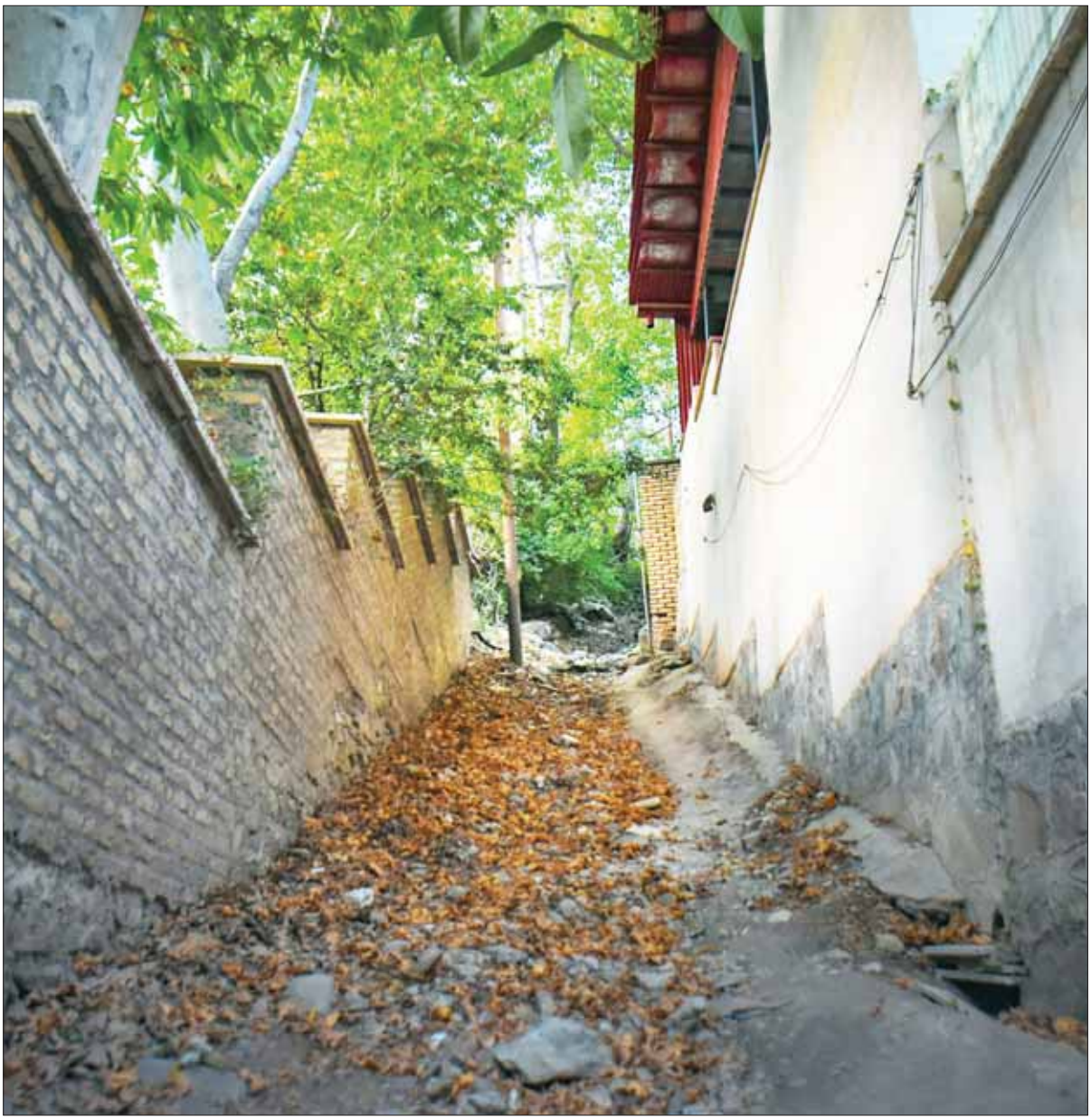
مصوبه برج‌باغ با فراهم‌کردن زمینه قانونی اجازه ساخت‌وساز انبوه در باغات پراکنده را صادر کرد و در عرض ۱۰ سال (۱۳۸۷ تا ۱۳۹۷) بیش از صدها هکتار از بهترین ذخیره‌گاه‌های طبیعی شهر به ساختمان‌های تجاری، اداری و مسکونی تبدیل شد که درآمد حاصل از محل اجرای این مصوبه در برابر خسارت‌های آن بسیار ناچیز است. کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران از دوره چهارم پیگیر لغو مصوبه مخرب برج‌باغ بود و نهایتا در دوره پنجم توانست این مصوبه را که منافع مالی فراوانی هم برای متولیان ساخت‌وساز و هم برای مدیریت شهری تهران دربرداشت لغو و مسیر تخریب باغات باقیمانده را مسدود کند. علاوه بر این، شهرداری تهران را ملزم کرد که باغات تهران را شناسنامه‌دار کند تا از سوءاستفاده‌های آینده جلوگیری شود. همچنین کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر در تعامل با دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری موجبات لغو مصوبه ۸ بندی دولت دهم که باعث افزایش بارگذاری در شهر و به‌ویژه در باغات شده بود را فراهم کرد.

کمیسیون شهرسازی و معماری با همراهی سایر کمیسیون‌های تخصصی شورا نسبت به ایجاد فرآیندی ویژه برای صدور پروانه در باغات شهر تهران اقدام کرد تا بدین ترتیب تصمیم‌گیری در این خصوص را از اختیار انحصاری شهرداری‌های مناطق خارج کند و در راستای رویکرد شفافیت شورای پنجم، فرآیند تصمیم‌گیری در خصوص پرونده‌های تشخیص باغات در جلسات علنی شورا و با حضور رسانه‌ها و مردم صورت می‌گیرد.

در خصوص تشخیص باغ یا غیر باغ بودن املاک نیز کمیسیون تشخیص باغات زیرمجموعه کمیسیون شهرسازی و معماری در دوره پنجم شورای شهر بیش از ۴۴۳ فقره پرونده را بررسی کرده که از میان آنها ۲۸۳ مورد از صحن شورا رأی گرفته‌اند و از این ۲۸۳ رأی، ۲۰۷ مورد رأی به باغ بودن املاک داده شده است.

در خصوص تشخیص باغ یا غیر باغ بودن املاک نیز کمیسیون تشخیص باغات زیرمجموعه کمیسیون شهرسازی و معماری در دوره پنجم شورای شهر بیش از ۴۴۳ فقره پرونده را بررسی کرده که از میان آنها ۲۸۳ مورد از صحن شورا رأی گرفته‌اند و از این ۲۸۳ رأی، ۲۰۷ مورد رأی به باغ بودن املاک داده شده است

یکی دیگر از اقدامات اساسی کمیسیون شهرسازی و معماری در زمینه حفظ و صیانت از باغات شهر تهران، ساماندهی باغات به هم پیوسته کن به وسعت حدود ۱۰۷۲ هکتار و فرحزاد به وسعت حدود ۲۱۱ هکتار است که پس از پیگیری‌های فراوان و برگزاری ده‌ها نشست و جلسه تخصصی، طرح‌های موضعی صیانت و ساماندهی این باغات در مراجع قانونی یعنی کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی شهرسازی و معماری کشور به تصویب رسید و برای اجرا به شهرداری تهران ابلاغ شد. ساماندهی این باغات گسترده در برنامه پنج ساله سوم توسعه شهر تهران، برنامه اولویت‌محور و تحقق‌پذیر شهرداری تهران و نیز بودجه سال ۹۹ شهرداری تهران با اعتبار ۸۰ میلیارد تومان گنجانده شده است تا با رویکرد مشارکت همه ذی‌نفعان هر چه سریع‌تر این عرصه‌های ارزشمند زیست‌محیطی به بزرگ‌ترین محدوده تفرجگاهی وگردشگری شهر تبدیل شوند. تبدیل باغات در اختیار سازمان‌ها و نهادها به پارک‌های عمومی و فراهم‌کردن



امکان دسترسی مردم به این فضاهای سبز از دیگر سیاست‌های کمیسیون شهرسازی و معماری با همراهی سایر کمیسیون‌ها در دوره پنجم است.

تدوین و تهیه اصلاحیه دستورالعمل ماده ۱۴ قانون زمین شهری تهران (پیوست سوم سند طرح جامع) موسوم به«خانه‌باغ» و پیگیری برای تصویب در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور، سیستمی‌شدن فرآیند بررسی پرونده باغات در صدور مجوزهای ساختمانی، اصلاح ضوابط باغات و آیین‌نامه‌های ملاک عمل، بررسی چگونگی تعیین نوعیت اراضی در تشخیص باغات، بررسی ضوابط ساخت‌وساز در اراضی مزروعی و بررسی پرونده‌های موضوع استفساریه شهرداری در خصوص چگونگی اقدام برای املاک باغ از دیگر اقدامات کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر با همراهی سایر کمیسیون‌های تخصصی در زمینه حفظ و صیانت از ریه‌های تنفسی تهران است. با این همه، علاوه بر رویکردهای تنبیهی و سلبی که تا کنون اعمال شده، نیازمند رویکردهای تشویقی و ایجابی نیز هستیم تا به صورت طبیعی شهروندان تشویق به کاشت درخت و ایجاد باغ‌های جدید شوند؛ زیرا بدون مشارکت همه شهروندان تهرانی و نهضت صیانت از درختان و ایجاد فضاهای سبز جدید و نگهداری از فضاهای سبز موجود، ساخت رویای تهران سرسبز که یادآور خاطرات چنارستان قدیم باشد، ممکن نخواهد بود.

در گفت‌وگو با مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند مطرح شد

بازشدن روزنه‌های روشنایی برای اصلاح ساختار جمع‌آوری پسماند تهران

یکی از چالش‌های مدیریت شـــهری تهران طی ســـال‌های اخیر نحوه جمع‌آوری و دفن زباله بوده است. بیش از دو دهه پیش و زمانی که هنوز تراکم ساختمان‌ها در پایتخت به اندازه این روزها نبود، تهرانی‌ها هر شب زباله‌هایشان را رأس ساعت ۹ دم در خانه می‌گذاشتند و وانت‌های شهرداری اقدام به جمع‌آوری زباله می‌کرد. بعد از مدتی در نتیجه نگاه شهردار اسبق تهران و در عین حال تغییر شرایط زندگی در پایتخت، نحوه جمع‌آوری زباله نیز مکانیزه و ماشینی شد. ابتدا از سطل زباله‌های پلاستیکی استفاده می‌شد اما بعد از مدتی آنها کنار گذاشته شدند و از سطل زباله فلزی به شکل و شمایل فعلی استفاده شد. اما این شیوه جمع‌آوری زباله مشکلاتی داشت؛ تهرانی‌ها عادت هر شب ساعت ۹ را کنار گذاشتند و هر ساعتی از روز اقدام به بیرون‌گذاشتن زباله‌هایشان کردند. در نتیجه این وضعیت؛ سطل زباله‌ها در طول روز ظاهر آشفته‌ای پیدا و بوی نامطبوعی ایجاد کردند. شهرداری برای جلوگیری از این وضعیت تعداد دفعات جمع‌آوری را افزایش داد و چند سالی است که تقریبا روزی سه مرتبه سطل‌های زباله خالی می‌شود. به دلیل پربودن سطل زباله‌ها در همه بازه‌های زمانی نیز امکان شست‌وشوی آن به طور مرتب وجود ندارد. از طرفی تفکیک زباله تر و خشک نیز بعد از سال‌ها آموزش همگانی و در عین حال نبودن بسته‌های موثر برای اجرایی‌کردن آن هنوز نتیجه نداده و یکی دیگر از چالش‌های این حوزه است. از همه این موارد که بگذریم سردرگمی در نحوه دفن زباله‌های پزشکی، تخطی بیمارستان‌ها از پروتکل‌های بی‌خطرسازی، معضل پسماندهای ساختمانی که ســـر از رودخانه‌ها درمی‌آورند، وضعیت نامشخص دفن زباله‌های صنعتی و نبود امکانات زیرساخت وضعیت مدیریت پسماند در تهران را دچار وضع آشفته‌ای کرده بود تا آنکه شورای پنجم شهر تهران مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران را موظف کرد که طرحی جامع برای مدیریت پسماند شهر تهران تدوین کند؛ طرحی که بناست مشکل چند ساله جمع‌آوری زباله در تهران را حل‌وفصل کند. البته سازمان مدیریت پسماند آنچنان هم معطل تدوین طرح و بعد اجرای آن نماند و طرحی کوتاه‌مدت تحت عنوان کاپ «کاهش پسماند» را اجرا کرد. هدف این طرح نیز مانند طرح جامع مدیریت پسماند، کاهش تولید زباله، اصلاح فرآیند انتقال و درنهایت تولید انرژی از زباله است. گفت‌وگوی شرق با صدرالدین علیپور، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند، را در این ارتباط می‌خوانید.

فائزه مومنی
خبرنگار

میزان زبالـــه در تهران چقدر اســـت و بـــرای کاهش آن چه اقداماتی انجام دادید؟

در گذشته روزانه بیش از ۹ هزار زباله در تهران داشتیم، به همین دلیل برنامه اجرایی کاهش پسماند را در دوره جدید مدیریت شهری خصوصا در یکی، دو سال اخیر تحت عنوان برنامه «کاهش» و طرح «کاپ» پیگیری کردیم که هدف از این موضوع کاهش پسماند و دفن آن به شکل امروزی است.

اجرای طرح کاپ در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

اقدامات اجرایی این طرح مشـــخص شده و در حال انجام است و مجموعه شهرداری تهران چه در ستاد و چه در مناطق با ما همکاری می‌کند. اکنـــون در ۶ مرحله طرح کاپ، تعدادی از ســـاختمان‌ها به مخازن دوگانه مجهز شدند و تفکیک اداری و آموزشی در حال انجام

است، همچنین بحث مخازن سه‌گانه‌ای که نزدیک به یک هزار نقطه را در سطح شهر پوشش می‌دهد نیز مطرح است و مناطقی را به صورت پایلوت انتخاب کرده و به برخی ساختمان‌های مسکونی مخازن می‌دهیم.

آیا مناطق بیست‌ودوگانه شهر تهران طرح کاپ را به مرحله اجرا رسانده‌اند؟

در ادامه اجرای طرح «کاپ» فعالیت دیگر ما پسماند حجیم است؛ همه شاخه‌ها و سرشاخه‌ها را با انتقال به چند سایت به کود تبدیل می‌کنیم و بحث زباله‌های پلاستیکی و شیشه‌ای نیز در حال جداسازی است. منطقه ۱۸ یکی از مناطقی است که روی این طرح کار می‌کند و دیگر مناطق نیز این امر را در دستور کار خود قرار دادند. پروژه شنبه‌های بدون پسماند در زمینه تسهیل تعامل مدیریت شهری با شهروندان در مناطق اجرا می‌شود و مردم طی روزهای هفته با تفکیک زباله می‌توانند در روز شنبه پسماند خشک خود را تحویل دهند، همچنین شهروندان می‌توانند با استفاده از دو اپلیکیشن فعال در سطح شهر تهران پسماندهای خشک خود را تحویل دهند که این طرح در مناطق بیست‌ودوگانه در حال اجراست.

در بحث هوشمندسازی جمع‌آوری زباله تا چه میزان پیشرفت حاصل شده است؟

با آنکه نزدیک به ۱۶ سال روند یکنواختی را در حوزه پسماند طی کردیم، اکنون در مبحث هوشمندسازی جمع‌آوری زباله اتفاقات ارزشمندی رخ داده است؛ هر چند که این امر نیاز به تقویت و تکمیل دارد و راه پیشرفت باز است.

آیا با اجرای طرح «کاپ» حجم زباله‌های شهری تغییری داشته است؟

اکنون هم در مناطق و هم در مجتمع آرادکوه سامانه توزیع را داریم و تولید روزانه هشت هزار تن زباله در تهران که در ابتدای مدیریت شهری پنجم مورد بحث قرار می‌گرفت، اکنون به کمتر از ۶ هزار تن رسیده و پیش از پاندمی کرونا تولید زباله زیر ۵ هزار تن را هم تجربه کردیم؛ اما در این ایام به سبب استفاده زیاد از ماسک، دستکش و... تا حدودی میزان تولید زباله از ۵ هزار تن افزایش یافت. متأسفانه برخی‌ها این کاهش را نادیده می‌گیرند و معتقدند مردم با کاهش مصرف زباله کمتری تولید می‌کنند.

شائباتی در خصوص کاهش تولید زباله از مبدأ مطرح شده است، در این باره توضیح می‌هید؟

فرهنگسازی و آموزش در خصوص کاهش تولید زباله از مبدأ به نفع شهروندان، شهرداری و سازمان محیط زیست است؛ اعتقاد ما این است اتفاقاتی که در شهرداری می‌افتد و همراهی مردم در اجرای این طرح‌ها اقدامات خوبی را رقم می‌زند که در صورت ادامه‌داربودن این روند به نتایج خوبی دست می‌یابیم.

اجرای طرح «کاپ» و کاهش پسماند در چه صورتی محقق می‌شود؟

با نهایی‌شدن طرح جامع پسماند که قسمت‌هایی از آن هم در مرحله اجراست، هر ساله تکالیف شهرداری شفاف‌تر می‌شود، همچنین اقدامات شهرداری نیز مشخص است. اما در این امر سازمان محیط زیست و نهادهای قانونگذار، سیاستگذار و نهادهای حاکمیتی مثل وزارت کشور، قوه قضائیه و دستگاه نظامی باید با مطرح‌کردن بحث‌های مالی، تشویقی و تنبیهی که اساسا بر عهده شهرداری نیست این سازمان را همراهی کنند تا طرح مذکور به نتیجه دلخواه برسد.

اکنون هم در مناطق و هم در مجتمع آرادکوه سامانه توزیع را داریم و تولید روزانه هشت هزار تن زباله در تهران که در ابتدای مدیریت شهری پنجم مورد بحث قرار می‌گرفت، اکنون به کمتر از ۶ هزار تن رسیده و پیش از پاندمی کرونا تولید زباله زیر ۵ هزار تن را هم تجربه کردیم؛ اما در این ایام به سبب استفاده زیاد از ماسک، دستکش و... تا حدودی میزان تولید زباله از ۵ هزار تن افزایش یافت

مشکلات اقتصادی و شرایط کرونایی کشور تأثیری بر این حوزه گذاشته است؟

در خصوص ماشین‌آلات هم ناوگان گسترده‌ای در چند حوزه مشغول فعالیت هستند، مجموعه مدیریت پسماند از رفت و روب شروع می‌شود تا جمع‌آوری پسماند ادامه می‌یابد، اما با وجود مشکلات اقتصادی، کرونا و چنین شرایط دشواری شهر همواره پاکیزه است و به اذعان ناظران «WHO» که به تهران آمده بودند، شهر پاک است. همچنین ناوگان وسیعی متشکل از خودروهای جمع‌آوری، انتقال به ایستگاه‌های میانی و انتقال به آرادکوه به صورت شبانه‌روز فعال است.

خودروها و ماشین‌آلات حوزه پسماند کیفیت لازم را دارند؟

در خصوص کیفیت این ماشین‌آلات با معاینه فنی تعامل خوبی داریم و دستگاه پرتابل هم به منظور مراجعه افرادی که از زمان معاینه فنی آنها گذشته است، طراحی شده و رانندگان می‌توانند با مراجعه به ایستگاه‌ها و محل‌هایی که این دستگاه‌ها مستقر هستند، معاینه فنی خودروها را انجام دهند. تعداد این ناوگان‌ها در مقایسه با ناوگانی که در سطح شهر است کم است و شاید رقم آن به یکهزار و ۸۰۰ برسد اما با این حال این تعداد ناوگان را تحت کنترل داریم و بر آن نظارت می‌کنیم. همچنین در قراردادهایمان بندی وجود دارد که در آن قید شده سال ساخت خودروها نباید از یک زمانی فراتر رفته باشد و فرسودگی هم شامل آن نشود.

آیا شرایط اقتصادی و افزایش هزینه‌ها بر روند فعالیت حوزه پسماند تأثیرگذار بوده است؟

در این ایام روند افزایشی قیمت خودروها، ماشین‌آلات، قطعات و کارگر را شاهد بوده‌ایم که در برخی موارد هزینه‌ها دو تا سه برابر شده است، اما در نظام کاری و قراردادی این قراردادهایی که در سطح مناطق اتفاق می‌افتد، بیش از ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش نداشتیم؛ این در

حالی است که بدون یک لحظه و یک روز توقف کار را پیش می‌بریم. از این رو از دوستان درخواست می‌کنیم در این مسیر کمک‌حال شهرداری باشند.

مدیریت پسماند در سیستم‌های جمع‌آوری شیرابه را چطور ارزیابی می‌کنید؟

ماشین‌های حمل زباله در مسیر شیرابه چندانی ندارند، اما بحث شیرابه در ایستگاه میانی آرادکوه مطرح است که در این زمینه تلاش کردیم خودروی افراد فعال در این حوزه را به مخزن جمع‌آوری شیرابه مجهز کنیم. همچنین در آرادکوه برای هر ۱۰ ایستگاه میانی تصفیه‌خانه شیرابه گذاشتیم تا تمامی شیرابه‌ها را جمع و در صورت امکان تصفیه کنیم؛ ناگفته نماند که تمامی این اقدامات در این مدت کوتاه اتفاق افتاده است.

برای رفع معضل جمع‌آوری شیرابه راه‌حل و تدبیر خاصی مد نظر سازمان مدیریت پسماند قرار گرفته است؟

در این زمینه طرح MRF مطرح است که مقرر شده در طول یک سال چهار تا پنج MRF داشته باشیم که این امر موضوع شیرابه را به طور کلی حل خواهد کرد؛ که در اینجا در ابتدا با تفکیک زباله و سپس با فشرده‌سازی پسماندها، شیرابه‌گیری انجام و سپس تصفیه می‌شود، در نتیجه موضوع شیرابه در صورتی که فاز اجرایی طرح MRF در هر چهار تا پنج پهنه مد نظر به خوبی پیش رود و نهایی شود، برای همیشه حل خواهد شد.

به نظر می‌رسد برخی از ناوگان‌های حمل پسماند نیاز به نوسازی دارند، در این باره توضیح می‌دهید؟

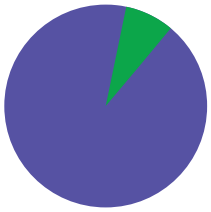
نوسازی آن دسته از ماشین‌آلاتی را که بر عهده سازمان مدیریت پسماند است، انجام می‌دهیم، اما برخی از آنهایی که مربوط به جمع‌آوری ایستگاه‌های میانی هستند متعلق به پیمانکار بوده و در قراردادهایمان با ایجاد بند و مقررات و تعیین سال برای فرسودگی خودروها آنها را کنترل و از رده خارج می‌کنیم. اما اگر با یک بودجه مناسب بتوانیم خودروهای نو خریداری کنیم، قطعا در مبحث آلودگی هوا و دیگر آلودگی‌ها نتایج دلخواه تا حدودی حاصل می‌شود. اما این امر رقم بالایی می‌خواهد که در بودجه شهرداری تعریف نشده است؛ با این حال تمامی تلاش خود را کردیم در این زمینه معضلی به وجود نیاید.

طرح جامع مدیریت پسماند مقرر بود به شورا ارایه شود، این لایحه در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

ضرورت داشتن طرح جامع پسماند در یک شهر ۱۰ میلیون نفری یک موضوع حیاتی و اساسی است که شورای اسلامی شهر تهران این مشکل را به خوبی درک کرده و این امر را در دستور کار قرار داده است. خوشبختانه در این زمینه اقدامات خوبی انجام شده و چندین گروه تخصصی مرتبط با پسماند عادی، پزشکی و ساختمانی نزدیک به دو سال روی آن کار کردند. اتفاق جالب‌تر آنکه منتظر نماندیم طرح جامع تمام شود و بعدا فعالیت خود را شروع کنیم. این طرح را با نگاه به تجارب بین‌المللی پیش می‌بریم. حداکثر تلاش در مدیریت پسماند در حوزه بین‌المللی انجام اقداماتی از مبدأ، افزایش تفکیک و تبدیل پسماند به ماده و انرژی است؛ یعنی پسماند را به کود تبدیل و بازیافت کنیم یا آن بسوزانیم و به انرژی دست یابیم یا از طریق سیستم هاضم از آن انرژی تولید کنیم.

در مبحث طرح جامع مدیریت پسماند عنوان کردید طرح را پیش از ارایه به مرحله اجرا درآوردید؛ آیا در این زمینه اقداماتی صورت گرفته است؟

سعی کردیم این سیاست‌ها را اجرایی کنیم، هر کجا که به نتیجه رسیدند باید مخازن‌گذاری انجام شود، ما زودتر شروع کردیم، بحث MRF و شیرابه نیاز به اتفاقاتی داشت که پیش از اینکه طرح جامع به قطعیت برسد فعالیت را آغاز کردیم یا در پسماند حجیم به منظور دفن‌نشدن این زباله‌ها در آرادکوه با استفاده از ظرفیت‌ها هوشمندسازی، اپلیکیشن‌ها و صورت‌وضعیت الکترونیکی و... را در این مدت کوتاه راه‌اندازی کردیم. با تصویب لایحه و بندهای اساسی آن و با مطالعات تطبیقی با کشورهای دیگر و با نمونه‌برداری‌ها، آنالیز و کارگروه‌های تخصصی قابل اجرای پیش‌بینی‌شده بسیاری از امور کنترل می‌شود، همچنین با تصویب لایحه می‌شود از ظرفیت شورا،



سازمان مدیریت پسماند

جمع کل پسماند جمع آوری شده در سطح شهر تهران(تن در روز)	۶۱۱۷
درصد تفکیک در مبدا (درصد)	٪۴
دفن مستقیم (تن در روز)	۲۳۹۴
میزان کمپوست تولید شده (تن در روز)	۸۴
میزان تولید برق (مگاوات)	۰/۸

سازمان میادین میوه و تره بار

تعداد میادین میوه و تره بار شهر تهران	۲۲
تعداد بازار تره بار شهر تهران	۲۲۳
تعداد بازارهای مناسب سازی شده جهت جانبازان و معلولین	۸۵

دولت و مجلس کمک گرفت تا بتوانیم برای اجرایی‌کردن لایحه که یک ساختار برنامه‌ای اجرایی می‌خواهد اقدام کنیم.

این لایحه با چه هدفی طراحی شده است؟

یکی از اهداف این برنامه جلوگیری از کارهای جزیره‌ای و غیر سیستمی است که تا ۲۰ سال می‌توان بر اساس این برنامه گام به گام جلو رفت و احساس می‌کنم از این پس هر سال وضعیت بهتری را در حوزه مدیریت پسماند در شهر تهران تجربه می‌کنیم و شهر تهران می‌تواند به عنوان یک پایلوت بزرگ رفرنس و محل تجربه‌ای برای بقیه شهرها باشد و در عقب‌ماندگی که در مدیریت پسماند وجود داشته اتفاقات بهتری رخ خواهد داد.

انتقاداتی به طرح جامع مدیریت پسماند وجود دارد؛ چراکه اغلب طرح‌های جامع در جهان برچیده شده‌اند، در این زمینه چه نظری دارید؟

به عنوان کارشناس حوزه محیط زیست و مدرس این حوزه این حرف را قبول دارم اما این امر برای کشورهایی که سال‌ها پیش طرح جامع داشتند و در حوزه تبدیل به انرژی، مواد و کود ریل‌گذاری و زیرساخت ایجاد کردند و بر اساس اصول مدیریت پسماند بودجه‌بندی انجام داده‌اند و بر زاویه اقتصادی آن کار و کسب درآمد می‌کنند، طبیعی است. ما در ایران که طی ۱۵ سال اخیر هیچ برنامه مدون و سیستمی از مبدأ تا مقصد نداشتیم، نمی‌توانیم خود را با کسانی که ۲۰ سال پیش طرح جامع داشته و الان آن را به مرحله اجرا رسانده است و با دیوکردن و توسعه‌دادن سیستم‌های اجرایی و به‌روزکردن‌شان کار می‌کنند، مقایسه کنیم، از این رو برای ما که برنامه جامع نداشتیم، طرح این لایحه ضروری است.

به نظر می‌رسد جلوگیری از زباله‌گردی کودکان به سادگی اتفاق نمی‌افتد و نیازمند برنامه‌ریزی و سیستم کارآمد است، نظر شما در این‌باره چیست؟

سال‌هاست درباره زباله‌گردی فقط حرف زده می‌شود و متأسفانه به عوامل بروز آن اشاره نمی‌شود. کودکان کار در تهران و در شهرهای دیگر به جز زباله‌گردی کارهای دیگری هم انجام می‌دهند؛ از فروش کالا تا پاک‌کردن شیشه که زباله‌گردی هم یکی از آنهاست. اما کار کودکان به صورت عام و نه فقط زباله‌گردی در حالی رخ می‌دهد که سازمان‌های مختلفی در قبال این کودکان که اغلب اتباع خارجی هستند، مسئولیت دارند اما شکلی از قضیه که زباله‌گردی نامیده می‌شود پررنگ‌تر بوده و بیشتر هم نمایان می‌شود، در حالی که کار کودکان موضوعی فراتر از زباله‌گردی است.در شهرداری طی سال‌های گذشته سیاست اشتباهی در قبال این کودکان اتخاذ شده بود که به جای اینکه ریشه زباله‌گردی یا در واقع زمینه دسترسی این کودکان به زباله حل شود، به روانشناسی شکل‌گیری و نحوه ورود این کودکان پرداخته شد؛ در حالی که شهرداری به عنوان نهاد اجرایی باید در حیطه وظایف خود عمل کند و علت‌یابی بروز این مشکل و همچنین چرایی حضور کودکان اتباع خارجی را به عهده نهادهای دیگر بگذارد. سیاست شهرداری در قبال زباله‌گردی کودکان باید به این صورت باشد که به جای پاک‌کردن صورت‌مسأله، عامل دسترسی کودکان به زباله را از بین ببرد و ما به دنبال تغییر روش هستیم.سازمان مدیریت پسماند نیز برای جلوگیری از زباله‌گردی کودکان طرح حذف مخازن زباله در شهر تهران را در دستور کار قرار داد. هم اکنون ۶۰ هزار مخزن زباله در سطح شهر وجود دارد که چندی قبل برای ساماندهی سوءاستفاده از آنها طرح کاپ به صورت پایلوت در برخی شهرک‌های مسکونی و ساختمان‌های اداری در ۵ منطقه پایتخت به اجرا درآمد.از نظر ما در سازمان مدیریت پسماند، عامل تسهیل زباله‌گردی مخازنی است که این کودکان برای جمع‌آوری زباله به آنها رجوع می‌کنند. بنابراین به دنبال این هستیم که این مخازن حذف شود. وقتی مخازن به صورت چندگانه در مکان‌های عمومی دربسته قرار داده شود یا مخازن مربوط به منازل مسکونی مانند همه کشورهای دنیا داخل ساختمان‌ها قرار گیرد و پسماندهای خشک یا از طریق اپلیکیشن‌ها یا از طریق غرفه‌های بازیافت جمع شود و دیگر پسماند خشک و مخزنی وجود نداشته باشد که کودکان برای جمع‌آوری زباله و پسماند به آن مراجعه کنند، قطعا آمار زباله‌گردی کودکان کم می‌شود. رسیدن به این موضوع هم در واقع گام نخست طرح کاپ است، کما اینکه در منطقه ۶ و ۱۳ که مکانیزم خط پردازش مجزا وجود دارد و پیمانکار نمی‌گذارد زباله‌ای در مخازن باقی بماند و مستقیم به خط پردازش منتقل می‌شود، حداقل زباله‌گردی دیده شده و گاه اصلا وجود ندارد.

اکنون چون هیچ فردی مسئول مخازن جمع‌آوری زباله نیست، هر کسی در هر ساعتی هر چیزی را در این مخازن قرار می‌دهد. تمام این اتفاقات ناشی از این است که هیچ کنترلی روی مخازن نیست. چگونه می‌توان بر تمام سطل‌ها برای معضل زباله‌گردی کودکان، نظارت کرد؟ از همین رو به نظر می‌رسد راهکار اصلی که سازمان مدیریت پسماند می‌تواند برای حل معضل زباله‌گردی کودکان اتخاذ کند، تغییر شیوه جمع‌آوری پسماند است

در این زمینه بسیاری از پیمانکاران نیز تخلف می‌کنند.

در عین حال بسیاری از پیمانکاران غیررسمی فعالیت می‌کنند. حتی مواردی وجود دارد که پیمانکار اکنون قراردادش به پایان رسیده اما همچنان پسماند جمع می‌کند. در این زمینه اگر چه ابلاغ بخشنامه برای حل معضل زباله‌گردی از سوی شهردار تهران موثر بوده اما تا زمانی که شکل جمع‌آوری پسماند تغییر نکند، مخازن سرپوشیده نشده و در واقع مالک نداشته باشند، هیچ کسی مسئولیت آنچه را که در این زمینه اتفاق می‌افتد، بر عهده نمی‌گیرد. با این حال اثبات اینکه کودکان با پیمانکاران ارتباط دارند سخت است؛ زیرا شهرداری سیستم قضائی نیست که بتواند افراد را در فشار قرار دهد و در اساس برخورد با کودک کار درستی نیست اما پلیس و دادستانی را هم پای کار آورده‌ایم. اکنون چون هیچ فردی مسئول مخازن جمع‌آوری زباله نیست، هر کسی در هر ساعتی هر چیزی را در این مخازن قرار می‌دهد. تمام این اتفاقات ناشی از این است که هیچ کنترلی روی مخازن نیست. چگونه می‌توان بر تمام سطل‌ها برای معضل زباله‌گردی کودکان، نظارت کرد؟ از همین رو به نظر می‌رسد راهکار اصلی که سازمان مدیریت پسماند می‌تواند برای حل معضل زباله‌گردی کودکان اتخاذ کند، تغییر شیوه جمع‌آوری پسماند است.

شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل

تعداد صنوف و مشاغل آلاینده ساماندهی شده از سال ۶۹ تاکنون	۷۰۳۸۰
کانون های وفور موش بهسازی شده (راسته)	۸۳۴۰
تعداد سگ های زنده گیری شده (قلاده)	۳۶۷۷

درختان خشکیدند تا آسمان‌خراش‌ها سبز شوند

اطلاعاتی درباره مصوبه ترکمنچای گونه برج باغ‌ها که ماحصل دوره دوم شورای شهر تهران بود و دوره پنجم شورا آن را منحل کرد

نمونه باغ‌هایی که خشک شدند

- باغ سفارت فرانسه در اختیاریه جنوبی
- باغ خیابان نسترن سه‌راه فرمانیه
- ۷۱ هزار مترمربع بوستان مادر منطقه ۵

- کارگاهی شدن محوطه باغ و در نتیجه از بین رفتن درختان
- ایجاد رمپ برای ورود به پارکینگ و تخریب درختان
- گودبرداری ۱۰۰ درصدی مساحت برای ایجاد پارکینگ
- از بین رفتن درختان به خاطر گودبرداری برای تامین پارکینگ
- خاکسترشدن ۴ هزار هکتار باغ و فضای سبز معادل ۲۹ استادیوم ۱۰۰ هزار نفری

مصوبه برج باغ چیست؟

- ۳۰ درصد: صدور مجوز ساخت در ۳۰ درصد مساحت باغ و ۷۰ درصد حفظ باغ به جای ۴۰ به ۶۰
- ۲ برابر: افزایش دوبرابری تراکم ساختمانی در این باغ‌ها تا دو برابر
- ۸ طبقه: رسیدن ارتفاع مجاز برای بارگذاری مسکونی در باغات به ۸ طبقه
- ۱۰۰ درصد: مجوز ساخت و ساز ۸۰ تا ۱۰۰ درصدی در زیرزمین

با انحلال مصوبه توسط شورای پنجم چه رخ می‌دهد؟

۱. ساخت و ساز در ۳۰ درصد مساحت مجاز است.
۲. ایجاد رمپ و لوپ در همان ۳۰ درصد باید انجام شود.
۳. ساخت کنسول در طرح پیشنهادی حذف شده است.
۴. ارتفاع برج تنها بر اساس پهنه تعریف می‌شود و طبقه اضافی در کار نیست.

شهرباغ: آیا فضای سبز می‌تواند سلامتی و شادی به بار بیاورد؟

مجتبی پارسا
مترجم

«از رفتن به جنوب سوآنزکام خودداری کنید.» این قضاوت این مقاله در مورد ابزفلیت در هشت سال پیش بود. از آن زمان تا کنون اوضاع این شهر که در دهانه رود تیمز قرار دارد اندکی رو به بهبودی نهاده است. اکنون پارک اسپرینگ‌هد که از آن به عنوان نوسازی مدرن دهکده شهرستان کِنت یاد می‌شود، ساخته شده است. یک خط آهن سریع‌السیر هم می‌تواند در عرض ۱۹ دقیقه شما را به سرعت برق و باد به مرکز لندن برساند.

حتی با وجود چنین امکاناتی مایل به زندگی در این منطقه خواهید بود؟ در آن سوی راهروهای سرپوشیده منطقه نوسازی‌شده، هنوز زمین‌های بایر و متروکه پر از خار و خاشاک خودنمایی می‌کنند. سفری تفریحی به مرکز خرید بلوواتر همچنان از اتفاقات مهم هفته است. اما این اوضاع را می‌توان تغییر داد. سال گذشته، دولت بریتانیا از طرح‌های خود برای تبدیل این شهر به یک شهرباغ تمام‌عیار پرده برداشت.

شهرباغ یا همان چیزی که گاهی اوقات از آن با عنوان‌های «بوم‌شهر» یا «شهر سبز» یاد می‌شود به موضوع مورد علاقه گروه‌های محیط زیستی بدل شده است. تبدیل برج‌ها و ساختمان‌های بلند بتونی و خیابان‌های شلوغ و تودرتو به ساختمان‌های کم‌مصرف، فضای سبز و مناطق بدون خودرو، هوای پاک‌تر و گازهای گلخانه‌ای کمتری را به ارمغان خواهد آورد.

دوستدار سلامتی

طراحان شهری اعتقاد راسخ دارند که هر چه برای کره زمین خوب باشد برای ما انسان‌ها هم خوب خواهد بود. بنا بر تحقیقی که یک شرکت مهندسی جهانی به نام آروپ انجام داده است، شهرهای سبز، سالم‌تر، موفق‌تر، مرفه‌تر و امن‌تر از دیگر انواع شهرها هستند. در حالی که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۵۰ دوسوم جمعیت جهان در شهرها ساکن باشند، چنین ادعاهایی را نباید از نظر دور داشت. حالا باید عیار این ادعاها را سنجید.

روشن‌ترین دلیل و مدرک به سلامتی مربوط می‌شود. تام آرمور، مدیر بخش مناظر طبیعی و شهرسازی شرکت آروپ می‌گوید: «ما انسان‌ها طوری آفریده شده‌ایم که از طبیعت لذت می‌بریم. با این که صد هزار سال تجربه شکار و جمع‌آوری صید داشته‌ایم، تنها در همین دویست سال اخیر است که به صورت جمعی به شهرنشینی روی آورده‌ایم.»

سرمایه حاصل از افزایش قیمت زمین باید در جهت پیشرفت زیرساخت‌های اجتماعی مصرف شود نه روانه جیب بساز و بفروش‌ها شود. شهرباغ لچ‌وُرث در بریتانیا امروز هم از این نظر پیروی می‌کند

علم تجربی گفته‌های آرمور را تأیید می‌کند. یک پژوهش هفده‌ساله در دانشگاه اکسترر نشان داد کسانی که خانه‌هایشان در محیط‌های سبزتر شهری قرار دارد، کمتر در معرض اضطراب روانی قرار می‌گیرند و زندگی شادتر و مرفه‌تری دارند. این یافته‌ها مهر تأییدی است بر یک پژوهش قدیمی که ثابت می‌کرد بیماران جراحی‌شده‌ای که می‌توانند از تخت خود مناظر درختان را تماشا کنند زودتر از بیمارانی که از این مناظر محروم هستند، بهبود می‌یابند.

ورزش و تحرک هم عامل بسیار مهمی است. طبق گزارشی به سفارش هیأت جنگلداری، افرادی که دسترسی به فضاهای وسیع، زیبا و باز دارند ۵۰درصد بیشتر از دیگران شانس پیشرفت در پیاده‌روی دارند. در این مورد، کپنهاگ، پایتخت دانمارک، نمونه بسیار خوبی است. در این شهر که به‌تازگی شبکه‌ای از بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه‌سواری در آن تعبیه شده است روزهای پربیمار کمتر شده و بر اثر بهبود سطح سلامت همگانی، هزینه‌های پزشکی نیز تقریبا تا ۱۲ میلیون دلار کاهش یافته است.

طبق اظهارات سو هولدن، مدیر ارشد سازمان وودلند تراست، منافع و مزایای تأمین فضای سبز برای هر یک از شهروندان در بریتانیا می‌تواند سالانه ۲.۱ میلیارد پوند از هزینه سرویس سلامت همگانی (NHS) کاهش دهد.

نامعقول نیست اگر فرض کنیم که جمعیت سالم‌تر درنهایت به جمعیت مفیدتر و شادتر و مرفه‌تری نیز منتهی خواهد شد. یافته‌ها حاکی از آن است که فضای سبز در ادارات تا ۱۵درصد بازده و بهره‌وری را افزایش می‌دهد. با این حساب تأثیرگذاری وجود یک پارک در آستانه خانه شما تا چه حد خواهد بود؟ حتی دانشگاهیان نامی هم برای این پدیده انتخاب کرده‌اند: نظریه بازسازی تمرکز ذهنی.

شهرباغ‌ها اگر به درستی ساخته شوند، می‌توانند فرصت‌های مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاری فراهم و فرصت‌های جدید شغلی نیز ایجاد کنند. بنا بر استدلال کیت هندرسون، مدیر ارشد انجمن برنامه‌ریزی شهر و شهرستان، شهرهایی نظیر استیونج و میلتون کینز نیز چنین تجربه‌ای را از سر گذرانده‌اند. طبق مطالعه اداره حمل‌ونقل میلتون کینز، این شهردر حال حاضر به طور خالص بیش از ۱۶هزار گردشگر را جذب می‌کند.

کیت هندرسون می‌گوید که «شهرباغ‌های جدید اگر اصولی ساخته شوند و در آنها فضای مناسب برای کسب‌وکارهایی که می‌توانند در آنها ساکن شده و رشد کنند، در نظر گرفته شود، فرصت‌های کلان اقتصادی ایجاد می‌کنند.»

در مورد امنیت شواهد غیرمستقیم‌تری وجود دارد. اضطراب

روانی و خشونت ارتباط نزدیکی با یکدیگر دارند. در نتیجه هر چیزی کــه اضطراب و اســترس را کاهش دهــد مانند پیــاده‌روی در پارک و دوچرخه‌ســواری بعــد از کار، می‌تواند احتمال درگیرشــدن ما در خشونت‌ها و دعواهای خیابانی و نظایر آن را کاهش دهد. دانشمندان این فرضیه را در یکی از محلات شــهر شــیکاگو آزمایش و مشاهده کردند که میزان خشونت در ساکنان مناطقی که فضای سبز بیشتری دارند، بسیار کمتر است.

عامل دیگری که موجب امنیت بیشتر خیابان‌ها در شهرهای سبز می‌شــود، همبســتگی و انسجامی اســت که از رفت‌وآمدها و دید و بازدیدها در ســطح شهر ناشی می‌شود. کاتلین راجرز، رئیس سازمان غیرانتفاعی ارث‌دی نتوورک می‌گوید که «مردم از دیدار و آشــنایی با یکدیگر در پارک‌ها لذت می‌برند.»

نابرابری

با وجود این شهرنشینان سهم برابری در استفاده از مزایای فضای سبز ندارند. به گفته راجرز، در اغلب موارد فضای سبز نصیب محلات مرفه و ثروتمند می‌شــود. البته محلات فقیر هم ســهمی از فضای ســبز دارند اما معمولا محافظت مناسب و اســتفاده بهینه‌ای از آن نمی‌شــود. راجر شهر واشینگتن دی‌ســی را مثال می‌زند که محلات مرفه‌ترِ شــمال غربــی آن از انبوهی از پارک‌هــای دلپذیر و باطراوت برخوردار هســتند. اما در محلات فقیرنشین شمال شرقی داستان از قرار دیگری است و «پارک‌ها روشنایی مناسبی ندارند، مراقبتی از آنها نمی‌شود و کارتن‌خواب‌ها و فروشندگان مواد مخدر در آنها رفت‌وآمد می‌کنند». تبدیل‌کردن محلات فقیرنشــین و قدیمی به محلات طبقه متوسط هم این شکاف را عمیق‌تر می‌کند. اختصاص‌دادن فضای سبز به محلات فقیرنشین معمولا قیمت کالاها را افزایش داده و موجب مهاجرت قشــر کم‌درآمد از این محلات می‌شود. راجر قبول دارد که «مهاجرت جمعی» تقریبا «هرگز مد نظر نبوده است»، اما بدون نوعی تضمین برای محافظت از خانه‌ها تقریبا اجتناب‌پذیر است. در مقابل بیش از یک قرن پیش از اینکه جنبش اولیه شــهرباغ شــکل بگیرد، دارایی‌های متعلق به جامعه از عناصر کلیدی و کانونی آن بود. نظر پیشکسوتان جنبش این بود که سرمایه حاصل از افزایش قیمت زمین باید در جهت پیشرفت زیرساخت‌های اجتماعی مصرف شود نه روانه جیب بســاز و بفروش‌ها شود. شهرباغ لچ‌وُرث در بریتانیا امروز هم از این نظر پیروی می‌کند.

نوسازی ابزفلیت تحت نظارت و مالکیت کنسرسیوم خصوصی قرار خواهد گرفت. پرکردن زمین‌ها از فضای سبز و ساختن ساختمان‌های کم‌مصرف بخش آســان کار خواهد بود. آزمــون واقعی در برقراری معیشــت پایدار ایجاد جامعه‌ای اســت که تمام طبقات مردم را فرا گیرد و اثری از تبعیض در آن نباشد.

منبع: گاردین

مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران در گفت‌وگو با شرق:

لغو مصوبه برج باغ‌ها نجات‌بخش بود

گسترش پهنه شـــهری و افزایش آلاینده‌های زیســـت‌محیطی ناشی از تردد خودروها، پســـماند صنایع مختلف و غیره در کلانشـــهرها بیش از هر زمانی یادآور اهمیت پارک‌ها و فضاهای ســـبز شهری است. سرانه فضای سبز یکی از شـــاخص‌های کیفیت زندگی در شهرهای مختلف دنیاســـت که بی‌توجهی به آن عواقب ناگواری برای سلامت شـــهروندان به همراه دارد. در این سال‌ها لکه‌های ســـبز پایتخت کوچک و کوچک‌تر شـــده‌اند؛ نقشه‌های هوایی نشـــان می‌دهد که در این ســـال‌ها تهران تعداد زیادی از درختان خود را به بهانه‌های مختلف از دست داده است. مدتی است برای حفظ این سرمایه‌های شـــهر از پلاک‌کوبی استفاده می‌شود. به اعتقاد کارشناسان پروژه پلاک‌کوبی درختان جزء معدودپروژه‌های مفید برای فضای ســـبز بوده است که با مدیریت درست و منطقی می‌توان گزارش‌های صحیح و کاربردی از وضعیت فعلی درختان به دست آورد و با توجه به اینکه این پروژه بر روی بستر جی‌آی‌اس نیز پیاده‌ســـازی شده است، می‌توان از اطلاعات جمع‌آوری‌شده در تهیه نقشه‌های مفید فضای سبز و شهرداری بهره برد. از مزیت‌های دیگر این پروژه کسب اطلاعات مفید و دقیق از تعداد درختان، سن، گونه، بیماری، آفت، قطر و حتی مختصات آنهاست. پلاک‌کوبی درختان در تهران نیز مدتی است دنبال می‌شود. تا کنون یک میلیون و هفتصد و بیســـت هزار اصله از درختان شـــهر تهران به روش نوین پلاک‌کوبی شده است. علی محمد مختاری، مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران در این رابطه توضیح داده‌است.

مدت‌هاست طرح شناسنامه‌کردن درختان تهران را دنبال می‌کنید در حال حاضر در تهران این طرح به کجا رسیده است؟

ما نســـبت به تهیه شناسنامه همه درختان شهر تهران با استفاده از فناوری‌های نوین و ایجاد یک بانک اطلاعاتی در این زمینه اقدام کرده‌ایم. در گذشته در بسیاری از مناطق و کشورها از روش‌های شناسایی درختان از پلاک و سایر علامت‌گذاری‌ها استفاده می‌شد و روی برخی از درختان پلاک‌هـــای فلزی نصب می‌کردند. روش‌های شناســـایی ســـنتی از نظر نگهداری سوابق و سلامتی و وضعیت درختان کمکی نمی‌کرد و پلاک‌ها شرایط ناخوشایندی را برای درخت ایجاد می‌کرد. به علت اینکه در بیشتر درختان از پلاک‌های فلزی اســـتفاده می‌کردند علاوه بر اینکه به درخت صدمه می‌زد درصد نســـبتا بالایی هم خطا هنگام جمع‌آوری اطلاعات داشـــت؛ یعنی اطلاعاتی که می‌گرفتیم خطا داشت و نمی‌توانستیم به آنها اطمینان کنیم. با توجه به این مســـائل سازمان بوستان‌ها با بررسی اقدامات انجام‌شـــده در کشورهای توســـعه‌یافته اجرای کار را با RFID، استفاده از تگ‌های الکترومغناطیسی و دستگاه‌های جمع‌آوری اطلاعات که به آنها «ریدر» می‌گویند مد نظر قرار داد.

ویژگی‌های این روش چیست؟

با یک میکروچیپ الکترومغناطیســـی که شبیه میخ بوده و طول آن ۳ سانتیمتر اســـت، پلاک‌گذاری می‌کنیم که قابل مشاهده نیست؛ یعنی امکان تخریب را به وسیله افراد ندارد. کسی متوجه نمی‌شود میخ داخل آونگ چوبی قرار گرفته است. تگ‌ها منبع تغذیه ندارند و می‌توانند درجه حرارت بین ۲۰ درجه ســـانتیگراد زیر صفر تا ۵۰ درجه ســـانتیگراد بالای صفر را تحمل کنند. این تگ‌ها در برابر امواج که به وسیله دستگاه‌های ریدر فعال می‌شود، کدهای شناسایی را به دستگاه مرکزی ارسال می‌کنند.

چه اطلاعاتی را برای درختان جمع‌آوری و رصد می‌کنید؟

در پلاک‌کوبی مشـــخصات درخت یعنی نـــوع و گونه گیاهی، گونه درخت، وضعیت ظاهری و ســـلامتی و شادابی درخت، درصد انحراف، آدرس دقیـــق محل، مختصات طول و عـــرض جغرافیایی، انجام‌گرفتن عملیات هرس یا خشـــکه‌چینی درخت و وجود آفت یا بیماری در بانک اطلاعاتی موجود ثبت می‌شود و هنگام پایش دوره‌ای که هر سال انجام می‌شـــود همه اطلاعات به ریدر منتقل شده و در اختیار کارشناسان قرار می‌گیرد.

هدف از این اقدام چیست؟

هدف از اجرای این کار شناسنامه‌دارکردن درختان شهر تهران است که با اســتفاده از این فناوری‌های نوین سازمان بوستان‌ها می‌تواند با ایجاد یک بانک اطلاعات دقیق نسبت به شناسایی موجودی و وضعیت درختان شهر تهران اقدام کند. استفاده از فناوری‌های نوین به صورت فازهــای مطالعاتی و اجرایی مد نظر قرار گرفته و ســعی کردیم ابتدا درختان خیابان ولی‌عصر و ۲۲ بوستان بزرگ شهر تهران را پلاک‌کوبی کنیم. هم اکنون یک میلیون و ۷۲۰ هزار اصله از درختان شــهر تهران با این روش پلاک‌کوبی و مشــخصات آنها در بانک اطلاعاتی سازمان بوستان‌ها ثبت شده است. در سال جاری پلاک‌کوبی ۲۰۰ هزار درخت را در برنامــه قرار دادیم که در حال انجام اســت. این اقدامات اعتبار می‌خواهد و اگر هر سال اعتبار بیشتری در اختیار ما قرار گیرد می‌توانیم با ســرعت تعداد زیادی از درختان شهر تهران را پلاک‌کوبی کنیم. در نظر داریم تا پایان برنامه پنج ســاله سوم شهر تهران اگر تأمین اعتبار شود همه درختان محدوده شهری تهران یعنی مناطق بیست‌ودوگانه را با این روش پلاک‌کوبی کنیم و هم اکنون بررسی‌های همه‌جانبه‌ای در دست اقدام است.

شرایط درخت برای پلاک‌کوبی باید چه باشد؟

درختان باید بالای ۴۰ سانت داشته باشند که بتوانیم پلاک‌کوبی کنیم و درختانی که جدید کاشته می‌شوند، به جز درختان خیابان ولی‌عصر که همه بالای ۵۰ ســانتیمتر هستند را فعلا نمی‌شود پلاک‌کوبی کرد. ۴۳ هزار هکتــار جنگل‌کاری داریم و بیش از ۲ هزار و ۲۷۹ بوســتان محله‌ای، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به اضافه درختان معابر شهر تهران و بزرگراه‌ها که همه باید پلاک‌کوبی شــوند. اگر اعتبار باشد مسلما هر خیابان را به پیمانکاری واگذار می‌کنیم تا پلاک‌کوبی شــوند و سرعت کار هم بالا رود.

مهم‌ترین تصمیم مدیریت شهری برای حفاظت از درختان در این دوره چه بوده است؟

به نظر من مصوبه لغو برج‌باغ‌ها طی چند دهه گذشــته مهم‌ترین تصمیــم برای حفاظــت از باغــات و جلوگیری از تخریــب آنها بود، ساخت‌وساز در باغ و درکل ورود ماشین‌آلات به باغ‌ها درختان را از بین می‌برد و من به عنوان یک شهروند از این اقدام تشکر کرده و معتقدم لغو مصوبه برج‌باغ‌ها بهترین کاری بود که شورای پنجم برای حفظ و صیانت از فضای سبز انجام داد.

به نظر من مصوبه لغو برج‌باغ‌ها طی چند دهه گذشته مهم‌ترین تصمیم برای حفاظت از باغات و جلوگیری از تخریب آنها بود

تعداد بوستان های شهر تهران

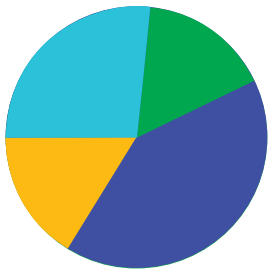
تعداد بوستان های شهر تهران	۲۲۸۵
تعداد محلات فاقد بوستان	۸

سرانه فضای سبز تهران

با احتساب جنگل کاری	۲۴/۵
بدون احتساب جنگل کاری	۱۶/۴۵
تعداد باغات شناسنامه دار شده	۲۴/۵
تعداد باغات فاقد شناسنامه	۲۰۱۲
تعداد درختان پلاک کوبی الکترومغناطیسی (اصله)	۱/۷۲۰/۰۰۰

اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار

ساختمان های تحت پوشش مدیریت مصرف انرژی در شهرداری	۶۰۰
ظرفیت اسمی نیروگاه های موجود (کیلو وات ساعت)	۶۰۰
میزان تولید انرژی (مگاوات ساعت)	۹۰۰
تعداد کانون های محیط زیست محلات	۲۰۱۲
تعداد پایه سولارهای منصوبه در بوستان ها	۳۶۴۳



فرامنطقه ای — ناحیه ای — محله ای — منطقه ای

مناطق با سرانه فضای سبز بالاتر از استاندارد
مناطق با سرانه فضای سبز کمتر از استاندارد

فصل چهارم

شهر زیست پذیر

افتتاح و بهره‌برداری از ۳۲ کیلومتر خط مترو به همراه ۱۷ ایستگاه جدید

عکس: آژانس عکس تهران

روزنامه شرق

ورودی

پیش به سوی شهری زنده

شهرنشینی به عنوان دومین انقلاب در فرهنگ انسان باعث دگرگونی در روابط متقابل انسان‌ها با یکدیگر و با افزایش جمعیت شهرنشـین بهره‌برداری از محیط تشدید شده است. با وقوع رشد سریع شهرنشـینی و افزایش مشکلات در زمینه مسـکن، ایجاد اشتغال و درآمد، تأمین بهداشت عمومی و سلامت جسمی و روانی، افزایش مشکلات محیط زیست، از بین‌رفتن منابع در شهرها و افزایش دامنه هنجارهای اجتماعی در شـهرها عرصه زندگی سالم بر انسـان‌ها تنگ شده است و ضرورت تلاشی همه‌جانبه برای نجات شهر و سالم‌کردن آن بیش از پیش احساس می‌شود. با گذشت زمان در پاسخ به بحران‌های موجود در شهرها نظریه‌ها و رویکردهای مختلفی برای خروج از این مسائل ارایه شد. یکی از این نظریه‌ها رویکرد شهر زیست‌پذیر است.

به طور کلی شـهر زیست‌پذیر شامل مجموعه متنوعی از موضوعات مختلف است که به وسیله یکسری اصول راهنما بیان می‌شوند: دسترسی، برابری و مشارکت که مفاهیم مربوط به زیست‌پذیری است برمبنای آنها شـکل می‌گیرند. نتایج تحقیقات نشان می‌دهد که مهم‌ترین اصول و ویژگی‌های یک شهر زیست‌پذیر عبارتند از: زیرسـاخت‌ها (حمل‌ونقل، ارتباطات، آب‌وبهداشت) غذا، هوای پاک، مسـکن مناسب، شغل راضی‌کننده و فضای سبز و پارک‌ها، دسترسی به خدمات و امکانات باکیفیت مانند امکانات هنری، مدارس و اماکن ورزشی- بهداشتی، قابلیت حرکت پیاده، تنوع، امنیت، پایداری، فضاهای خصوصی، اصالت، احسـاس افتخـار به مالکیت، هویت منحصربه‌فـرد، ثبات اقتصادی، فرصت‌های زندگی سـالم، طراحی شهری، زیباسازی باغچه‌ها و پارک‌های محلی، پاکیزگی، هنرهای عمومی، کیفیت هوا، احسـاس پیوستگی با محله و همسایگان، انعطاف‌پذیری، ارزش‌های مشترک، مشـارکت مدنی، پیوسـتگی با تاریخ و میراث فرهنگی، فعالیت‌های داوطلبانه و مشارکت سیاسی. درنهایت اینکه زیسـت‌پذیری به سیستم شـهری اطلاق می‌شـود که به ارتقای خوشبختی ذهنی، اجتماعی و فیزیکی و توسـعه سـاکنانش توجه دارد و اصول کلیدی آن عدالت، کرامت، دسترسی، تعامل، مشارکت و توانمندسازی است.

اما سـوالی کـه بعد از تمام ایـن توضیحات پیش می‌آید، این اسـت که شـهرداری تهران برای زیست‌پذیرکردن شهر تهران چه اقداماتی انجام داده است؟

یکی از اقداماتی که شـهرداری تهران در دوره ریاست پیروز حناچی، شـهردار تهران، انجام داده است، توسعه زیرساخت‌های شهری بوده است. چنین تجهیزاتی علاوه بر آنکه احتیاجات اساسی یک شهر را تأمین می‌کنند، معیار سـنجش توسعه یک شهر و بیانگر رویکرد مدیریت شهری نیز هستند. فعالیت‌های عمرانی به همان میزان که می‌توانند شرایط را برای رفاه شهروندان فراهم کنند، می‌توانند برای بخشی از شهروندان دافعه داشته باشند.

به همین دلیل اقدامات زیرساختی و عمرانی باید به همه شهروندان توجه کند و متناسب با بافت اجتماعی و موقعیت شـهری و در جهت رفع نیازهای مردم باشد. از دیگر اقدامات شهرداری تهران برای رسـیدن به شهر زیست‌پذیر می‌توان به توسعه حمل‌ونقل عمومی و پاک اشاره کرد؛ بهترین راه برای جذب مردم در مورد استفاده از حمل‌ونقل عمومی این است که دسترسی به حمل‌ونقل عمومی را برای آنها راحت کنیم؛ به این معنی که حمل‌ونقلی بدون ترافیک بسازیم.

تصور کنید یک شبکه سریع و پیشرفته از اتوبوس‌ها و قطارهای سریع حمل‌ونقل وجود داشته باشد که تنها ۲۰ دقیقه طول می‌کشد تا تمام شهرها را طی کند و هر پنج دقیقه یک بار هم بیاید. همچنین سیستم حمل‌ونقل عمومی باید بر روی مجموعه مسیرهای اصلی متمرکز شود و سپس این خطوط را به خدمات سـریع و مکرر ارتقا دهد؛ با اسـتفاده از تکنیک‌های اولویت‌دادن به حمل‌ونقل سـریع مانند خطوط اتوبوسرانی، تراموا و سـیگنال‌های ترافیکی کنترل‌شده در اتوبوس‌ها. از دیگر اقدامات شهرداری تهران در دوره جدید و در زمینه شهر زیست‌پذیر می‌توان به توسعه قلمرو عمومی، توسعه محله‌محور، توسعه رفاه عمومی و توسعه بهداشت عمومی اشاره کرد.

معاون برنامه‌ریزی، توسعه شهری و امور شورا و سرپرست معاونت توسعه منابع انسانی در گفت‌وگو با شرق:

نگاه مدیریت شهری توجه به دغدغه و رفع نیاز شهروندان است

حامد مظاهریان، معاون سابق وزیر راه‌وشهرسازی و عضو هیأت علمی دانشگاه تهران از مرداد ۹۸ عهده‌دار سمت معاون برنامه‌ریزی، توسعه شهری و امور شورا و سرپرست معاونت توسعه منابع انسانی شـــهرداری تهران شده است. او که از مدیران خوشنام وزارت راه‌وشهرسازی است، فارغ‌التحصیلی دکترای معماری از دانشگاه لندن و تخصص در معماری ایران، معماری اسلامی، فرهنگ و هنر ایران، فرهنگ و فناوری‌های نوین را دارد. شاید همین تحصیلات است که باعث شده او به شـــهر نگاهی متفاوت داشته باشد. نکته‌ای که در این گفت و گو به چشـــم می خورد آن است که او در صحبت هایش بیان می کند که تلاش مدیریت شهری کنونی تغییر رویکرد ماشین محوری به پیاده مداری در شهر است و همچنین تاکید دارد که نگاه برنامه ریزان در شهر باید نگاهی از پایین به بالا باشد و دوران آنکه بودجه شـــهر تهران تنها به ساخت پروژه‌های بزرگ مقیاس اختصاص داده شود به پایان رسیده و این شهروندان هستند که تصمیم گیرندگان شهری چون تهران خواهند بود زیرا تهران شـــهری است برای شهروندانش لذا در این رابطه دیدگاه محله محوری و گفتمان محله‌ای را مطرح می‌کند و همچنین باور دارد وقت خانه تکانی در بودجه شهرداری تهران پس از سال ها فرا رسیده و اصلاح ساختار بودجه شهرداری تهران کلید زده است.)

در دوره‌های گذشـــته روند و مســـیر مدیریت شهری فارغ از اینکه چه کســـانی مدیر بوده‌اند، یکســـان بوده اســـت. چه ضرورت‌هایی موجب شـــده اســـت در مدیریت جدید شهری صحبت از تغییر ریل شود و مسیر اداره شهر از ماشین‌محوری و ساخت‌وسازهای حجیم به انسان‌محوری و ساخت‌وسازهای کوچک‌مقیاس پیش برود؟

شـــهر مانند موجودی زنده دائما در حال تحول اســـت و یکی از فاکتورهایی اســـت که کمک می‌کند تا شـــهر تحولی مطلوب داشته باشـــد تا نهایتا منجر به رضایت شـــهروندی شود. در ۱۰۰ سال گذشته آنچه که شهرداری تهران بر آن متمرکز بود، ساخت و ایجاد پروژه‌های بزرگ و مگاپروژه‌ها بوده است؛ پروژه‌هایی که گاهی بر اساس ضرورت ساخته شدند و گاهی همچنان ضرورت ایجاد آنها در ابهام کارشناسی قرار گرفته اما آنچه که در این میان از آن غفلت شـــد توجه به خواست و نیاز شـــهروندان و ساکنان این شهر بود.

این اتفاق چطور رخ داد؟

با نادیده‌گرفتن محلات شـــهری کـــه در دل خود و کوچه پس کوچه‌های خویش همین شهروندان تهرانی را جای داده بودند؛ این اتفاق به طوری رخ داد که طی این ۱۰۰ سال ویژگی‌های شهر ایرانـــی که همانا هویت محله‌ای بوده اســـت، در شـــهری چون تهران به مرور زمان رو به زوال رفته بود.

در واقع تلاش شما واکنشـــی به این هویت‌زدایی در شهر است؟

مجموعـــه همکاران مدیریت شـــهری تهـــران در دوره جدید بر آن شـــدند تا نـــگاه برنامه‌ریزی و اجرایی به جـــای آنکه مانند

گذشــته نگاهی از بالا به پایین و تمرکز بر مگاپروژه‌ها باشد، نگاه برنامه‌ریزی و ســپس اجرای از پایین به بالا و با نظر خود ساکنان محله و تلاش برای حل مشــکلات مردم در محله‌های شــهری به‌خصــوص مناطق کم‌برخوردار شــهری تهران باشــد تا بتواند رضایت شــهروندان را جلب و انتظارات مردم از مدیریت شهری را برآورده کند.

یعنی همین چیــزی که ما در فاصله‌گرفتــن از پروژه‌های بزرگ‌مقیاس و تمایل به سمت اجرای طرح‌های خرد و محلی شاهدش هستیم؟

بله، با توجه به تغییر سیاست شهرداری تهران در دوره جدید که توجه به رویکرد انســان‌محوری بوده است، می‌توان به تغییر سیاســت‌هایی از شهر ماشین‌محور به شــهری پیاده‌مدار اشاره داشت.

واقعیت آن اســت که اصول شهرســازی تهران در گذشته بر روی پروژه‌های بزرگ‌مقیاس ســبب فاصله بیشــتر کاربری‌های مختلف از هم شــد و شــهروندان برای تأمین نیاز روزانه خویش مجبور شدند با ماشین این فاصله‌های زیاد را بپیمایند تا نیاز خود را رفع کنند اما در سیاست جدید که محلات شهری را مورد هدف قرار داد، تلاش شــد تا نیاز شــهروندان در خود محلات شهری برآورده شود.

اگر بخواهیم کمی از بحث‌هــای انتزاعی و تئوریک فاصله بگیریم و شــما روی زمین به من این تغییر پارادایم را نشــان بدهید، ماجرا چه شکلی می‌شود؟

به قول مرحوم دکتر حبیبی، اســتاد شهرســازی، شهرهای ما امروزه شــهرهای گذر و عبور است نه شهرهایی برای ایستادن و تماشــاکردن، آن هم عبور تنها با ماشین و خودرو؛ نه پیاده و این حال بد امروز شــهرهای ما ازجمله تهران بود که تلاش مدیریت شــهری این اســت تا رویکردها از ماشــین یا خودرومحوری به پیاده‌مداری تغییر کند.

بنابرایــن به طور مثال در برخی از محلات نیاز شــهروندان ما ایجاد یک بازارچه میوه‌وتره‌بار محلی کوچک و در دســترس بود که بتوان حداقل با طی مســافت پیاده‌روی پانــزده دقیقه‌ای در داخل خود محله به آن دست یافت.

بــا اینکــه این اقدام درســتی اســت اما فکــر نمی‌کنید بسنده‌کردن به احداث نقاط توقف، آن هم نقاطی که لزوما با نیاز و خوردوخوراک ارتباط دارد، اساســا کمی از هدف شما به دور است، در واقع به دنبال این هستم که بدانم آیا این تلاش شما همه‌جانبه در حال وقوع است یا خیر؟

هــدف از اجــرای پروژه‌هــای محله‌محــور هیــچ گاه تنهــا بسنده‌کردن به نقاط توقف در شهر نبوده است و در سوال پیشین برای شما تنها مثالی از دغدغه و خواست شهروندان در برخی از محلات شهری آوردم و این یک نمونه بود و باید تأکید کرد که این نیاز و خواست شهروندان در محلات شهری هیچ گاه تنها شامل خدمات صرف نبوده و در هر محله‌ای با توجه به شرایط نیازهای مردم گوناگون است و یکی از شروط مهم انتخاب و سپس اجرای پروژه‌های محله‌محور توجه به رأی و نظر شهروندان بوده که در مدیریت شهری کشور تقریبا بی‌سابقه است.

بودجه ۱۴۰۰ چه ویژگی شــاخصی خواهد داشت و چقدر این نظام بودجه‌ریزی را حــاوی همین کلان ایده‌ای می‌دانید که تا الان درباره‌اش حرف زدیم؟

نگاه مدیریت شهری باید توجه به دغدغه و رفع نیاز شهروندان باشــد و با توجه به اینکه تمام شهروندان یک شهر دارای حق به شهر هستند، بنابراین با توجه به شرایط اقتصادی کشور که بخشی از تورمی که مردم با آن درگیر هستند، حاصل از تحریم‌هاست و از سوی دیگر نگرانی از شیوع و گسترش اپیدمی کرونا ضرورت دارد تا مدیران ما در شــهرداری تهران نیز توجه ویژه به این دو مسأله داشــته باشند که هر دو بسترساز بســیاری از مشکلات اجتماعی در شــهر تهران هستند؛ بنابراین با دســتور شهردار محترم تهران برای آغاز کار تدوین بودجه سال ۱۴۰۰ توجه به مسائل اجتماعی اکنــون در اولویت قرار گرفته اســت و می‌توان گفت که توجه به موضوعات و مســائل اجتماعی یکی از محورهای بودجه ۱۴۰۰ خواهد بود؛ به عنوان مثال دیدگاه همیشــگی مدیریت شهری به دستفروشی به عنوان یکی از مشاغل کاذب و مزاحم بوده است و با شروع تورم و افزایش قیمت‌ها و شیوع ویروس کرونا که سبب تعطیلی بســیاری از کسب‌وکارها و بیکاری بسیاری از شهروندان شده اســت، این دستفروشی نیز رشــد کرده و به نظر می‌رسد با تغییر نگاه در مدیریت شــهری لازم اســت تا گشایش در خوری ایجاد شود که در شرایط اقتصادی کنونی با حمایت‌های حداقلی در قالب ایجــاد بازارچه‌های اختصاصی و بخشــیدن جنبه‌های رســمی به این نــوع فعالیت‌هــای اقتصادی، به قشــر ضعیف جامعه کمک کرد. از طرفی شرایط کرونایی سبب شده تا ارتقای شــاخص‌های نشاط شــهری و کمک به تقویت روحیه مردم یک ضرورت اساسی باشد که باید در سیاستگذاری مد نظر قرار گیرد.

بنابراین آنچه در این مســیر برای سال آینده می‌تواند راهنمای

واقعیت آن است که اصول شهرسازی تهران در گذشته بر روی پروژه‌های بزرگ‌مقیاس سبب فاصله بیشتر کاربری‌های مختلف از هم شد و شهروندان برای تأمین نیاز روزانه خویش مجبور شدند با ماشین این فاصله‌های زیاد را بپیمایند تا نیاز خود را رفع کنند اما در سیاست جدید که محلات شهری را مورد هدف قرار داد، تلاش شد تا نیاز شهروندان در خود محلات شهری برآورده شود

ما باشـد، توجه به دو مسأله اصلی شـهروندان است که عموما حول محور سلامت (کرونا) و اقتصاد می‌چرخد.

طبیعتا اجرای برنامه‌ها و ایده‌های شـما نیازمند همسازی و همراهی بدنه هم هست؛ یعنی این پارادایم شیف کلانی که شما در حال اجرایش هستید، بدون هماهنگی بین مغز و بدن که رخ نمی‌دهد، ترجمان این ایده‌ها بر روی جذب و آموزش نیروهای شهرداری چطور است؟

دو اتفاق مهمـی که در معاونت منابع انسـانی در حال انجام اسـت؛ اول طرحی با عنوان جذب دستیاران سـتادی است که به صورت شفاف و از طریق فراخوان شهرداری تهران اقدام به جذب ۲۵۶ جـوان نخبـه از طریق برگزاری آزمون سراسـری برای تأمین نیروهای قراردادی خود خواهد کرد که درآن هم پرسنل شهرداری امکان شرکت دارند و هم تمام شهروندان ما و این ۲۵۶ جوان پس از طی مراحل آزمون که کاملا در فضایی عادلانه برگزار شده، جذب شـهرداری تهران می‌شـوند تا در کنار مدیران دانش‌افزایی کرده و بتوانند با ایده‌هایی جدید در رفع چالش‌های مدیریت شهری کمک حال بدنه شـهرداری تهران باشـند. همچنین لازم اسـت در پایان بگویم که شـهرداری تهران در تلاش است با اخذ مجوزهای لازم از سازمان اداری و اسـتخدامی، آزمون استخدامی تغییر وضعیت پرسنل شهرداری تهران از قراردادی به رسمی را برگزار کند.

معاون طرح و برنامه ستاد مدیریت محله شهر تهران بیان کرد:

اقدامات اجتماعی و مهندسی در شهر از هم جدا نیستند

ســاخت پل، اتوبان، روگذر، زیرگذر، یک سازه فلزی، مجتمع یا انجام هر گونه اقدام کالبدی به طور طبیعی بر سرنوشت مردم شــهر تأثیرگذار است و شــهرداری درباره عواقب آن مسئولیت دارد. بنابراین مسئولیت‌های اجتماعی و قانونی شهرداری‌ها چندان مرزبندی مشخصی ندارند و در هم تنیده‌اند. به گفته نفیسه آزاد، جامعه‌شناس و معاون طرح و برنامه ستاد مدیریت محله شهر تهران، شــاید قانون بالادستی نگفته باشد که مثلا شهرداری در حوزه ســلامت یا آموزش دخالت داشته باشد ولی مصوبات شــورا، آیین‌نامه‌ها و ابلاغیه‌هایی که شهرداران مختلف در دوره‌های مختلف داشــته‌اند، در این باره وجود دارد. او معتقد است که «نداشتن رویکرد مشخص» و «نبود مدیریت یکپارچه شهری» در این سال‌ها مانع موفقیت شهرداری‌ها در اجرای مسئولیت اجتماعی‌شان شده است. «دســت‌کم در ۳۰ سال اخیر استراتژی و نوع رویکرد به مسائل اجتماعیِ شهر نه تنها واضح نبوده که تا حد زیادی متکی به فرد بوده اســت. همین است که به نظر من بخَش قابل اعتنایی از مشکلات اجتماعی که محلات تهران امروز با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند پیامد مداخلات کالبدی شهرداری در شهر بوده است. معاونت اجتماعی شهرداری، امروزه زیر مجموعه‌های مختلفی دارد و هرکدام هم اقدامات اجتماعی را در حوزه خود انجام می‌دهند اما مدیریت شهری هنوز فاقد رویکردی یکپارچه است؛ مثلا شهرداری در گرمخانه‌هایش به عده زیادی خدمات می‌دهد و کار ســختی را هم در این زمینه انجام می‌دهد اما اگر بپرسید رویکرد شهرداری در قبال مسأله بی‌خانمانی یا اعتیاد در شهر چیست، پاسخ روشنی وجود ندارد.»

نیره خادمی
خبرنگار

مسئولیت اجتماعی چه اهمیتی در شهرداری‌ها دارد؟

شهرداری نهادی عمومی است. اساس نهاد عمومی کار در جهت خیر عمومی است، بنابراین من نمی‌توانم بگویم «مسئولیت اجتماعی» در شــهرداری چه اهمیتی دارد بلکه می‌توانم بگویم اســاس نهادی مثل شهرداری ایفاکردن مســئولیتی اجتماعی است. اداره امور شهر و تصمیم‌گیــری در مورد کاربری زمین مهم‌ترین وظایف و البته اختیار شهرداری است و مســئولیت اجتماعی این نهاد هم در این دو حوزه تعریف می‌شود؛ یعنی در این دو حوزه -که بسیار هم بزرگ و چندلایه هســتند- مســئولیت اجتماعی دارد به این معنا کــه باید در جهت خیر عمومــی حرکت کند. چیزی که من از این مســئولیت اجتماعی می‌فهمم این است که هر اقدام این نهاد باید تضمین‌کننده نفع همه گروه‌های اجتماعی ساکن در شهر و البته بیشتر گروه‌های اجتماعی به حاشیه‌رانده شده یا کســانی باشد که به جای منافع توسعه، مضرات توسعه شامل حال‌شان شده است. بنابراین مسئولیت اجتماعی امری بدیهی و در ذات سازمان و نهاد عمومی است.

با وجود بدیهی‌بودن مسئولیت اجتماعی اما گویا چندان تلاشی در این باره نشــده است؛ مثلا در گذشته شهرداری با تراکم‌فروشی عملا مسئولیت اجتماعی خود را در برابر شهر کنار گذاشته یا درباره ساخت بزرگراه‌ها و کالبد شهر کمتر به این مسأله اهمیت داده شده است. در حال حاضر شهرداری چه استراتژی در این باره دارد؟

اول اینکه باید بگویم این مســئولیت اجتماعــی از دیدِ من بدیهی اســت در حالی که همین امروز هم در میان مدیران و سیاســتگذاران شهری مخالفان جدی دارد. برداشت من از قانون بلدیه این است که شهرداری در زمینه‌های مختلف ملزم به حفاظت از گروه‌های ضعیف

جامعه شده است.

اما واقعیت این است که قانون بالادستی شهرداری را بیشتر نهادی خدمات‌دهنده دیده است تا نهادی اجتماعی. اما در طول زمان مسئولیت اداره امور شهر خود به خود این نهاد عمومی را با مسائل اجتماعیِ متنوع کلانشهری روبه‌رو کرده است. بنابراین می‌بینیم که شهرداری هم در این سال‌ها وظایف اجتماعی را به اقداماتش اضافه کرده اما همچنان رویکرد کالبدی یا مهندسی به نحوه عملکرد آن مسلط است؛ مثلا اگر قرار است مسأله ترافیک به واسطه احداث یک اتوبان برطرف شود، پیامدهای اجتماعی یا گروه‌های اجتماعی ذی‌نفعِ متضرر یا منتفع از آن نادیده یا دست کم گرفته می‌شوند.

واقعیت این است که دست کم در ۳۰ سال اخیر استراتژی و نوع رویکرد به مسائل اجتماعیِ شهر، نه تنها واضح نبوده که تا حد زیادی متکی به فرد بوده است. همین است که به نظر من بخش قابل اعتنایی از مشکلات اجتماعی که محلات تهران امروز با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند پیامد مداخلات کالبدی شهرداری در شهر بوده است. معاونت اجتماعی شهرداری امروزه زیرمجموعه‌های مختلفی دارد و هر کدام هم اقدامات اجتماعی را در حوزه خود انجام می‌دهند اما مدیریت شهری هنوز فاقد رویکردی یکپارچه است؛ مثلا شهرداری در گرمخانه‌هایش به عده زیادی خدمات می‌دهد و کار سختی را هم در این زمینه انجام می‌دهد اما اگر بپرسید رویکرد شهرداری در قبال مسأله بی‌خانمانی یا اعتیاد در شهر چیست، پاسخ روشنی وجود ندارد.

شهرداری‌ها باید چه رویکردی در این باره داشته باشند تا در مسیر درست یا مناسبی قرار بگیرند؟

مسیر درست و غلط البته هیچ وقت آن قدر روشن و قطعی نیست ولی من معتقدم نهادی مثل شهرداری باید در حوزه اجتماعی رویکرد مشخصی داشته باشد که من- به عنوان ساکن شهر بزرگی مثل تهران- بتوانم آن را بفهمم و در درجه بعدی با آن مخالف یا موافق باشم. در غیاب یک رویکرد یکپارچه و اغتشاش مفهومی نهایتا گروه‌های پرقدرتی که دسترسی به منابع و سرمایه بیشتر و صدای بلندتری دارند، کار را به نفع خود پیش می‌برند. رویکرد اجتماعیِ یکپارچه و روشن به شما اجازه می‌دهد که با وجود تنوع گروه‌های ذی‌نفع، تصمیمی را بگیرید که ضامنِ خیر عمومی است وگرنه جریان پرنفوذتر شهر را با خود می‌برد. ببینید هر مداخله کالبدی در شهر تضمین‌کننده منفعت گروهی از ساکنان است. وظیفه نهاد عمومی این است که سمت گروه‌های به حاشیه رانده‌شده و متضرر از توسعه شهری بایستد؛ چون بازار و صاحبان منابع در شهر که پیش‌برنده‌های توسعه خارج از برنامه هستند، به این گروه‌ها اهمیت نمی‌دهند. حالا اینکه شهرداری تهران چطور و با چه وسیله‌ای باید این جایگاه را به دست بیاورد و براساس آن عمل کند، بحث جداگانه‌ای است. اقدامات اجتماعی و مهندسی در شهر از هم جدا نیستند؛ کالبد شهر سوژه‌ای اجتماعی و سیاسی است بنابراین هر مداخله‌ای در آن اجتماعی است. حتی اگر تصمیم به تغییر یک پل در محله‌ای بگیرید درواقع در شیوه زندگی و زیست مردم آن محله مداخله اجتماعی کوچکی انجام داده‌اید؛ چه برسد که پیکر محلات شهر را با یک اتوبان از جنوب تا شمال از هم بگسلید.

مثال دقیق‌تر آن هم اقداماتی بود که بدون پیوست اجتماعی در این چند سال انجام شد.

بله! تهران کلکسیونی از این اتفاقات است؛ نواب، اتوبان امام‌علی، طبقه دوم صدر و.... این مداخلات تا یک زمانی در خوش‌بینانه‌ترین حالت اقداماتی فنی-تخصصی مثلا برای رفع معضل ترافیک یا نوسازی بافت‌های فرسوده دانسته می‌شد بدون در نظر گرفتن اینکه زندگی اجتماعی شهر را دگرگون می‌کند. اقداماتی که گروهی را از محلات بیرون می‌اندازد، بافت محله را تکه‌پاره می‌کند، فضاهای بی‌دفاع به‌وجود می‌آورد و ده‌ها معضل دیگر. مسأله مهم در سازمانی مثل شهرداری جاانداختن این موضوع است که کار اجتماعی و مداخله اجتماعی پرکردن پرسشنامه و برگزاری مراسم‌های مناسبتی و سمینار نیست هر کاری که در شهر انجام می‌شود مداخله‌ای اجتماعی است.

برای رسیدن به هر اقدامی ابتدا باید فضای گفتمانی درباره آن شکل بگیرد و البته فکر می‌کنم تا حدی این گفتمان در شهرداری تهران برای مسئولیت اجتماعی شکل گرفته است، حتی لایحه‌های مرتبط با آن هم در شورا تصویب شده است اما آیا این گفتمان درست شکل گرفته است؟

بله، مصوبات بسیاری در این باره وجود دارد اما همان‌طور که گفتم اغتشاش مفهومی دارند، با هم یکجا جمع نمی‌شوند و معلوم نیست چه رویکردی را پیش می‌برند؛ شهر دوستدار سالمند، شهر دوستدار کودک یا مصوباتی درباره دستفروشی یا سازمان‌های مردم‌نهاد. اینها هر کدام در نظم اداریِ مستقر مصوبه‌های پراکنده‌ای هستند که در معاونت‌ها یا سازمان‌های زیرمجموعه شهرداری هر کس یک کاری با آنها می‌کند. ارزیابی این اقدامات بحث دیگری است اما اگر سوال این است که مجموعه آنها، نظمی گفتمانی را نمایندگی می‌کند باید بگویم؛ خیر. برای داشتن رویکردی پخته و درست باید گروه‌های اجتماعی مختلف را سر میز بیاورید. رویکرد یکپارچه اجتماعی به شهر این نیست که من به عنوان شهردار بگویم از فردا رویکرد این است و از فردا همان بشود، معجزه‌ای در کار نیست. این مسیر باید طی سال‌ها بحث با مشارکت گروه‌های اجتماعی پخته شود تا درنهایت به رویکردی واحد برسد. در حال حاضر در مسیر اداره شهر، اگر مشکلی پیش بیاید، بسته به افراد و موقعیت‌های آنی، راه‌حل‌هایی برایشان در نظر گرفته می‌شود؛ برخی تبدیل به مصوبه شورا می‌شوند و برخی نمی‌شوند.

حوزه اجتماعی شهرداری امروز چطور عمل می‌کند؟

معاونت اجتماعی شهرداری و زیرمجموعه‌های آن اقدامات عملیاتی ریز و درشتی را در زمینه‌های مختلف اجتماعی انجام می‌دهند؛ سلامت، آموزش شهروندی، زنان، مدیریت محله، آسیب‌های اجتماعی و... لیست بلندبالایی از اقدامات این ادارات در شهر وجود دارد. سازمان خدمات اجتماعی برای آسیب‌های اجتماعی چند محور اصلی دارد ازجمله؛ گشت‌های امداد، گرمخانه‌ها و مددسراها. ستاد مدیریت محله فعالیت‌های متنوعی در سراهای محله انجام می‌دهد ازجمله برگزاری دوره‌های آموزشی، خانه‌های کودک و کارآفرینی. خانه‌های سلامت در حوزه سلامت وظایف متفاوت و متعددی را انجام می‌دهند. بخش عمده پیگیری شاخص‌های مناسب‌سازی شهر برای سالمندان و معلولان و شهر دوستدار کودک در معاونت اجتماعی انجام می‌شود. همه این اقدامات اما قربانی نبودِ همان رویکرد یکپارچه و عملکرد به‌شدت بخشی شهرداری است و می‌خواهم ادعا کنم در بسیاری موارد خدماتش به‌درستی به دست مخاطب نمی‌رسد و در بسیاری از مداخلات کالبدیِ بزرگ، حوزه اجتماعی غایب است.

بنابراین مرزبندی مشخصی بین مسئولیت قانونی و اجتماعی شهرداری‌ها وجود ندارد.

در هم تنیده هستند. شاید قانون بالادستی نگفته باشد که مثلا شهرداری در حوزه سلامت یا آموزش دخالت داشته باشد ولی مصوبات شورا، آیین‌نامه‌ها و ابلاغیه‌هایی که شهرداران مختلف در

مسأله مهم در سازمانی مثل شهرداری جاانداختن این موضوع است که کار اجتماعی و مداخله اجتماعی پرکردن پرسشنامه و برگزاری مراسم‌های مناسبتی و سمینار نیست هر کاری که در شهر انجام می‌شود مداخله‌ای اجتماعی است

دوره‌های مختلف داشته‌اند، در این باره هست. قانون بالادستی اشارات کلی دارد که راه را برای ورود مصوبات شـورای شـهر باز می‌کند؛ به عنوان مثـال در بند ۴ ماده ۵۵ قانون شـهرداری‌ها (مصوب ۱۳۳۴) شـهرداری موظف به جلوگیری از گدایی و واداشـتن گدایان به کار و توسـعه آموزش عمومی شده اسـت. یا در بند ۶ همان ماده موظف به تأسیس موسسات بهداشـتی و تعاونی و فرهنگی مانند نوانخانه و پرورشـگاه و اکابر و کودکسـتان و... یا در بند ۲۱ موظف به ساخت خانه‌های ارزانقیمت برای اشخاص بی‌بضاعت ساکن شهر شده است. همکاری در حفظ بهداشت یا حتی مشارکت در تلقیح واکسن و... در قانون هسـت، مهم برداشـت امروز از نیازها و بحران‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهر تهران و مسئولیت شهرداری در قبال آنهاست.

فکر می‌کنم برای تمـام این اقدامات لازم اسـت تا مدیریت شهری از همراهی یا ظرفیت سـایر دستگاه‌های حاکمیتی در شهر استفاده کند. آیا شهرداری در این باره موفق بوده است؟

مسـأله بسـیار مهمی که در این باره وجود دارد که در دوره آقای قالیباف هم بسـیار به آن پرداخته شـد، مسـأله «مدیریت یکپارچه شهری» است. بیشتر از ۲۰ نهاد برای اداره شهر تهران تصمیم می‌گیرند و اقداماتی را انجام می‌دهند، معلوم نیست چه کسی، رئیس چه کسی اسـت. هر اقدامی بخواهید انجام دهید، باید تعدادی از نهادها را دور یک میز بنشـانید؛ به عنـوان مثال حل آلودگی هـوا، ترافیک یا بافت فرسوده شـهر در افکار عمومی وظیفه شهردار تهران است در حالی که او در بیشتر موارد اختیاراتی متناسب با چنین وظایفی ندارد. مسائل مرتبط با برق، لوله‌کشی آب، زمان کار مدارس و ادارات، سیاستگذاری برای گردشـگری و بسیاری مسائل دیگر، هر کدام با یک دستگاه، اداره کل یا سازمان اسـت. بنابراین هیچ کس قدرت همراه‌کردن دیگران را ندارد و هماهنگی برای دور میز نشاندن دستگاه‌های مختلف پیچیده و زمانبر است و بعضی وقت‌ها حتی از یک جایی به بعد، راه برای این کار مسدود است.

دقیقا مثل اتفاقی که درباره کرونا و پیشنهاد اعضای شورا برای تعطیلی دو هفته‌ای تهران افتاد.

بله، چون اختیار شـهر فقط دست شـورا نیست و اتفاقا این ماجرا چون بحرانی فراگیر بود باعث روشن‌شـدن این مسأله بزرگ در اداره تهران شـد؛ اینکه تصمیمات کلیدی در شـهر تهران نیـاز به تأیید و تصویب نهادهای متعدد دارد.

مدیریت شـهری در مورد همراه‌کردن دستگاه‌ها برای گرفتن تصمیمات کلیدی چه کرده است؟

شـهرداری در طول ۲۰، ۳۰ سـال گذشـته خدمات نسبتا خوبی به نهادهای مختلف دخیل در اداره امور شهر داده است تا هماهنگی‌هایی ایجاد شـود اما اگر منظور رسـیدن به «همکاری» برای اداره شهر است به نظرم به درستی شکل نگرفته است. شهرداری یا هر سازمان دیگری باید بداند چه ایده‌ای را پیش می‌برد و چه همکاری از سازمان‌های دیگر می‌خواهد تا دیگر دسـتگاه‌ها را با خود همراه کند؛ مثلا اگر شـهرداری به‌دنبال ارایه آموزش‌های شـهروندی در مدارس است می‌تواند ضمن کمک به نوسـازی مـدارس، آموزش‌وپرورش را با خود بـرای ارایه این آموزش‌ها در مدارس همراه کند. اگر به دنبال استفاده در جهت خدمات شـهری عمومی در زمین‌های وقفی اسـت، باید اداره اوقاف را با خود همراه کند یا مسـائل متنوع دیگر در شـهر با نهادی متنوع متولی آنها. بیشـتر نهادهای شـهری متقاضی زمین، مجوزهای مختلف ساخت یا بهره‌برداری هستند اشکالی هم ندارد، به هر حال شهرداری متولی همین امور هم است اما مسأله اینجاست که در غیاب رویکرد کلان و یکپارچه اجتماعی، این واگذاری‌ها و تعاملات نه تنها جزیره‌ای و منطقه‌ای هستند بلکه ممکن است درمجموع نفع ساکنان شهر را تأمین نکنند.

من مدافع وظایف تسهیلگری شهرداری در رویدادهای اجتماعی و فرهنگی شهر هستم و ازجمله اینکه در حالت کلی شهرداری موظف است در فضای عمومی شهر، فضای مناسب برای تعاملات اجتماعی و فرهنگی در اختیار گروه‌های فرهنگی هنری یا رویدادهای مرتبط قرار دهد

درباره مشـارکت سـازمان‌های مردم‌نهـاد چطـور؛ برای مأموریت‌های فرهنگی و اجتماعی به آنان هماهنگی به وجود آمده است؟

به عقیده من «ان‌جی‌او»ها باید قدرت مطالبه‌گری داشـته باشند، نهاد عمومی را وادار به حرکت در مسیر خیر عمومی و افکار عمومی را در ارتباط با مسائل شهری روشن کنند. در واقع از دید من شهرداری

باید با آنها هماهنگ باشد اما متأسفانه هیچ تعامل روشنی بین شهرداری و سازمان‌های مردم‌نهاد وجود ندارد. شهرداری می‌تواند با فراهم‌کردن فضا، واگذاری برخی اقدامات فرهنگی و اجتماعی و فراهم‌کردن امکانِ رصد فعالیت‌های شهری «ان‌جی‌او»ها را در قدرت خود سهیم کند اما امروز این روابط مشخص نیست. این مسأله در برنامه سوم شهرداری محل بحث‌های زیادی شد و در ماده ۷۰ برنامه سوم، شهرداری تهران مکلف شد تعاملش با «ان‌جی‌او»ها و «سی‌بی‌او»ها را شفاف و مشخص کند. تا جایی که می‌دانم هنوز در این باره سندی تنظیم نشده است و هر کسی کار خودش را می‌کند؛ در چنین شرایطی بعضی از «ان‌جی‌او»ها بیشتر از منابع در اختیار شهرداری برخوردار می‌شوند و بعضی‌ها کاملا بیرون می‌مانند. محل مباحثه‌ای که می‌تواند رویکرد نظری را در این باره بسازد کور و مسدود است. بیشترین مشکلی که در زمینه سمن‌ها وجود دارد، عدم شکل‌گیری نهادهای مردمی به عنوان مطالبه‌گر است. تضمین قانونی که بر اساس آن شهرداری موظف به جلب مشارکت نهادهای مردمی باشد هم وجود ندارد.

مهم‌ترین چالش‌ها و فرصت‌های مسئولیت اجتماعی شهرداری تهران چیست؟

اولین و مهم‌ترین چالش همان‌طور که گفتم غیاب یک رویکرد اجتماعی یکپارچه به شهر است. چالش دیگر قانون بالادستی است که چه چیزی را به عنوان وظیفه نهاد مدیریت شهری تعیین کرده است؟ آیا برای آن، وظیفه اجتماعی متصور شده است یا نه؟ و چالش سوم مدیریت چندپاره شهری است، اینکه چطور نهادهای متنوع متولی اداره شهر می‌توانند یک شکل از رویکرد اجتماعی را پیش ببرند. در دوره‌های مختلف تعابیر مختلفی از کمک‌های شهرداری در حوزه‌های فرهنگی شده است چه در زمان قالیباف که به خانه موسیقی کمک شد یا مثلا در دوره حناچی که کمک میلیاردی شهرداری به جشنواره فیلم فجر حاشیه‌ساز شد در حالی که کمک به حوزه‌های فرهنگی هم در واقع جزو مسئولیت‌های اجتماعی و فرهنگی شهرداری است. من مدافع وظایف تسهیلگری شهرداری در رویدادهای اجتماعی و فرهنگی شهر هستم و ازجمله اینکه در حالت کلی شهرداری موظف است در فضای عمومی شهر، فضای مناسب برای تعاملات اجتماعی و فرهنگی در اختیار گروه‌های فرهنگی هنری یا رویدادهای مرتبط قرار دهد. در مورد کمک‌هایی که مثال زدید ولی باز مسأله بزرگ پاسخ به این سوال است که خب به کدام رویداد و در چه زمانی چه کمکی باید کرد؟ از چه گروه‌های حمایت شود و این حمایت‌ها چه نتایجی برای ساکنان در بردارند. وقتی سازوکار مشخص و رویکرد نظری در این باره وجود نداشته باشد و مأموریت شهرداری برای خودش و ساکنان شهر شفاف نباشد، یک بار مورد تحسین قرار می‌گیرد یک بار دیگر پیامدها و حاشیه‌های تصورنشده‌ای اتفاق می‌افتد. در صورتی که اگر اقدامات در راستای چشم‌انداز و مأموریت‌های کلان باشد، تکلیف همه مشخص است.

نبرد بر سر هوای پاک

شهرداری تهران برای مقابله با آلودگی هوا چه کرده‌است؟

شـرق: با رسیدن فصل سـرد هوا و رخ‌دادن وارونگی دما در استان تهران دوباره شـاهد تداوم آلودگی این کلانشهر خواهیم بود و با اینکه هنوز مدارس و دانشـگاه‌ها به علت شرایط کرونایی بازگشایی نشده‌اند و ترافیک چندانی را در سـطح شهر شاهد نیستیم اما دو هفته‌ای است که دوباره طعم آلودگی هوای تهران در ذائقه‌ها ته‌نشـین شده و هوای پایتخت چند روزی برچسـب «ناسـالم برای گروه‌های حساس» را بر خود داشت. تا کنون برای رفع این مشکل شاهد برگزاری همایش، ایراد سخنرانی یا حتی رونمایی از طرح‌های مقطعی بوده‌ایم که البته چندان راهگشـا نبوده‌اند. این معضل یک پدیده چند متغیر و عاملی است که هر کدام از این عوامل متوجه بخشـی از دستگاه‌های اجرایی ازجمله شـهرداری می‌شـود و تنها شـهرداری نمی‌تواند یک تنه به مقابله با معضل آلودگی هوا برود. در این گزارش بر اقدامات شهرداری تهران در خصوص کنترل کیفیت هوای این کلانشهر مروری داریم.

نصب فیلتر دوده

استفاده از فیلتر دوده یک رویکرد و استاندارد جهانی است و چندین سـال اسـت که شـهرهای بزرگ دنیا با یکدیگر متحد شده‌اند تا همه خودروهای دیزلی و اتوبوس‌های شـهری خود را مجهز به فیلتر دوده کنند و تجربه ثابت کرده که اسـتفاده از فیلتر دوده باعث صفرشـدن خروجی ذرات معلق و کربن می‌شـود؛ به همین منظور در شـهرهای بزرگ دنیا از این فیلتر استفاده می‌شود.

در پایتخت هزاران خودروی دیزلی غیراستاندارد وجود دارد که ادامه فعالیت آنها وضع آلودگی هوای تهران را مجددا وارد شـرایط ناسالم خواهد کرد. در همین زمینه یکی از وظایف تعریف‌شده برای شهرداری تهران لزوم نصب فیلتر دوده بـر روی اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی است؛ به گونه‌ای که در سال ۹۳ بر اساس مصوبه هیأت دولت، نصب «فیلتر جاذب دوده» به منظور کاهش آلودگی هوا الزامی شـد و خودروسازان با وجود مخالفت‌های گسترده مجبور به اجرای این مصوبه محیط زیستی شدند.

بهره‌گیری از این ظرفیت تا حدودی در اسـتان اجرایی شده است اما شهردار تهران با اشـاره به محدودیت‌های استفاده از این فناوری گفته اسـت: «ادامه روند اجرا با مشکلاتی روبه‌رو است؛ ازجمله می‌توان به محدودیت‌های مالی با توجه به تورم و افزایش شدید قیمت‌ها به عنوان یکی از این مشکلات اشـاره کرد. به طوری که نصب هر دستگاه فیلتر جذب دوده به اعتباری بالـغ بر یکصد میلیون تومان نیاز دارد و این در حالی اسـت که دسـتیابی به ضریب کدری متناسب برای نصب فیلتر بر روی اتوبوس، بومی‌نبودن تکنولوژی و عدم سـاخت داخل که منجر به واردات فیلترها از کشورهای خارجی شده و همچنین تمایل‌نداشتن خودروسـازان داخلی به همکاری در فرآیند تجهیز اتوبوس‌های تولید داخـل به فیلتـر جذب دوده از دیگر مشـکلات نصب فیلتـر دوده بر روی اتوبوس‌هاسـت و مشکلات و موانع مربوط به تحریم‌ها و واردات

فیلترهای جاذب دوده از کشـورهای سازنده نیز یکی دیگر از مشکلات خرید و نصب فیلتر دوده است.»

طرح LEZ

طـرح زوج و فـرد و ترافیک در شـهر تهـران با ایجـاد ۵۰درصد محدودیت تردد برای خودروها نتوانست در کاهش آلودگی هوا نقش موثری داشـته باشد. پس از تکمیل مطالعات و تصویب طرح LEZ در نهادهای مربوطه ازجمله شـورای اسلامی شهر تهران و شورای عالی ترافیک کشـور تصمیمی مبنی بر اجرای طرح LEZ گرفته شد (کنترل آلایندگی هوای شهر) اجرایی شود.

یک ناحیه تعریف شده است که دسترسی برخی وسایل نقلیه آلوده به آنجا ممنوع شده است. این طرح با هدف بهبود کیفیت هوا اجرایی شده است. لغت LEZ مخفف عبارت Low Emission Zone است که در فارسی به منطقه انتشار کم آلایندگی معروف است. مناطق کم‌انتشار (LEZ) مناطق جغرافیایی هستند که با هدف بهبود کیفیت هوا ایجاد شـده‌اند. خودروهای غیراسـتاندارد با آلایندگی بالا اجازه تردد در این مناطق را ندارند و دسترسی وسایل نقلیه به آنها بر اساس میزان انتشار آلودگی‌شان تعریف و محدود شده است. برای این مناطق استانداردهای خاصی در نظر گرفته شده است و خودروهایی که خواهان تردد در این مناطق هستند باید استانداردهای تبیین‌شده را داشته باشند.

یکی دیگر از راه‌هایی که می‌تواند آلودگی هوا را کاهش دهد و نسبت به سایر طرح‌ها کم‌هزینه‌تر است، ایجاد مسیر دوچرخه است. با توجه به اقدامات شهرداری تهران پیش‌بینی می‌شود که سهم دوچرخه در سال ۱۴۰۲ به یک‌ونیم‌درصد برسد. هم‌اینک سهم استفاده از دوچرخه هشت‌دهم‌درصد است در حالی که این میزان تا سه سال پیش حدود سه‌دهم‌درصد بود

پلاک تمامی خودروهایی که وارد محدوده LEZ می‌شوند، به صورت کاملا مکانیزه به وسیله دوربین‌های نصب‌شده در معابر خوانده شده و اطلاعات آن به سرورهای سیمفا ارسال می‌شود. در صورتی که خودرو معاینه فنی نداشته باشد، پلیس اعمال قانون می‌کند.

استانداردسازی حمل‌ونقل عمومی

نخسـتین و مهم‌ترین راهکار حل مشکل آلودگی هوای کلانشهرها، اشـاعه حمل‌ونقل همگانی (شـامل ریلی، اتوبوس و مینی‌بوس) در سطحی است که حتی درصد بالایی از صاحبان خودروهای شخصی نیز ترجیح دهند از حمل‌ونقل همگانی استفاده کنند. اما محقق‌شدن این امر تنها بر عهده یک ارگان یا نهاد نیست. در این‌باره شهرداری تهران به عنوان یکی از نهادهای مسئول برای مقابله با آلودگی تهران تلاش برای استفاده بیشتر از وسایل حمل‌ونقل عمومی و استانداردسازی آنها را در دسـتور کار خود قرار داده است. در همین زمینه برای اجرایی‌شدن این راهکار از رده خارج‌کردن وسـایل حمل‌ونقل عمومی فرسوده ازجمله اتوبوس‌های سطح شهری یکی از اقدامات شهرداری در پایتخت بوده اسـت. تا به امروز به دلیـل تحریم‌ها امکان نوسـازی به‌موقع ناوگان حمل‌ونقل عمومی و اتوبوس‌ها فراهم نشـده است؛ بنابراین افزایش ظرفیت متروی تهران یکی دیگر از راهکارهای شورای شهر برای کاهش آلودگـی هوای تهران بوده اسـت. بر همین اسـاس برنامه‌ریزی برای جابه‌جایی ۷ میلیون مسافر با مترو یکی از اقدامات مد نظر شورای شهر اسـت. بنابراین برای رسـیدن به رقم ۷/۵ میلیون مسافر در روز ۲ هزار واگن قطار نیاز اسـت که شـهرداری تهران در حال پیگیری برای تأمین واگن‌هاسـت. همچنین کاهش فاصله زمان قطارها در خطوط ۱ و ۴ از دیگر اقدامات شهرداری در این حوزه است. البته حذف سرب از سوخت، کاهش غلظت آزبست در هوا با ممنوعیت مصرف در لنت ترمز، ارتقای حداقلی اسـتاندارد خودروها که باعث شـد مونواکسیدکربن در هوای تهران کنترل شـود یا بهبود کیفیت بنزین از نظر انتشـار بنزن ازجمله اقدامات شهرداری تهران بوده است که نباید از آن چشم‌پوشی کرد.

طرح کنترل و کاهش آلودگی هوا

در طـرح ترافیک کـه قدمتی ۱۵۰ سـاله در تهـران دارد، علاوه بر کنترل ترافیک در سطح این شهر کنترل آلودگی و مقابله با آن ازجمله دستاوردها و اهدافی است که در آن دنبال می‌شود. درواقع طرح زوج و فرد یا رینگ دوم طرح ترافیک طرحی نام‌آشنا برای پایتخت‌نشینان است که از آذر ۱۳۸۴ اجرایی شـد؛ ماجـرای اجرای این طرح آن بود که پاییز ۱۴سال پیش هوای تهران به صورت غیرمنتظره‌ای آلوده شد و مسئولان امر تصمیم گرفتند که از روی مدل‌های خارجی محدوده طرح ترافیک را گسترش دهند و تردد خودرو در آن محدوده براساس آخرین رقم سمت راست پلاک خودرو باشـد. این طرح فرازونشیب‌های زیادی را تا کنون پشت سر گذاشت تا اینکه بالاخره در تیر سال گذشته معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از حذف طرح زوج و فرد و جایگزینی طرحی به نام کنتـرل و کاهش آلودگی هوا در محدوده طرح سـابق خبر داد و این طرح چهارده سـاله به تاریخ پیوست. استدلال مسئولان شهری برای حذف طرح زوج و فرد کارآمدنبودن آن با توجه به افزایش تعداد خودروها در تهران عنوان شد.

در طرح کنترل و کاهش آلودگی هوا شهروندان تهرانی می‌توانند یک روزونیم در هفته (۲۰ روز در فصل) به صورت رایگان در محدوده کنترل آلودگی هوا تردد کنند. به گفته مدیران شهری این طرح توانسته است حدود ۶ تا ۷درصد این آلودگی را کاهش دهد.

معاون شهردار تهران از تنهایی شهرداری می گوید

دولت کمک نکند، شرایط روز به روز دشوارتر می‌شود

یک سال کمتر است که وارد معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران شده اما با حضورش تغییرات اساسی در حوزه حمل‌ونقلی رخ داده است. یکی از اولویت‌های جدی او، تأمین منابع مالی از مسیرهای دولتی و غیردولتی به منظور توسعه مترو و اتوبوسرانی است. شاید باید سید مناف هاشمی را به دلیل سابقه‌ای که در دفتر برنامه و بودجه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهری، مدیرکل تشخیص و وصول درآمدها و... داشته، مردی آشنا با امور مالی دانست که پاشنه کفش خود را برای وصول مطالبات مردمی و شهرداری از دولت در حوزه حمل‌ونقل عمومی ور کشیده است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از اولویت‌های کاری خود و چگونگی رسیدن به آنها می‌گوید.

ملیکا هاشمی
خبرنگار

درباره وضعیت فعلی اوراق مشارکت ۱۳۹۸ توضیح دهید.

مشکلات اوراق مشارکت در حال حل‌وفصل است؛ اما هنوز به طور کامل رفع نشده است. درمجموع تا کنون بانک رفاه حدود ۴۲۹ میلیارد تومان از هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان را به حساب شهرداری تهران واریز کرده است. پیگیری تأمین وثایق و دریافت الباقی پول با جدیت تمام در دست اقدام است.

بدهکاری‌های شهرداری تهران به سازمان تأمین اجتماعی به کجا رسید؟ چرا که یکی از دلایل نقدشدن اوراق مشارکت ۱۳۹۸ را بدهکاری شهرداری به این سازمان ذکر کردند.

مشکلات مربوط به سازمان تأمین اجتماعی به عهده معاونت حمل‌ونقل و ترافیک نیست، گر چه این موضوع را به ما گره زدند؛ اما در مجموعه شهرداری تهران پیگیری این موارد بر عهده معاونت مالی و اقتصادی است.

اولویت سیاستگذاری و برنامه‌های شما در معاونت چیست؟ هر معاونی که در گذشته این مسئولیت را می‌پذیرفت مشخصا بر یک حوزه خاص تمرکز می‌کرد.

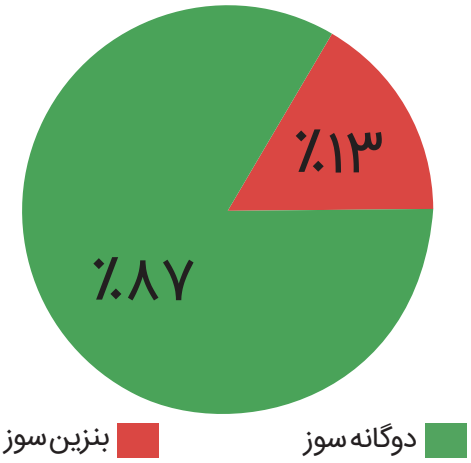
اولویت نخست بنده در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران توسعه مترو، اولویت دوم اتوبوسرانی و اولویت سوم رسیدگی به امور تاکسیرانی است. معیشت تاکسیرانان و بهبود خدمات آنها به شهروندان بسیار مهم است. در کنار این اولویت‌ها بررسی یکسری مدهای ترافیکی نیز مد نظر قرار دارد. توسعه دوچرخه‌سواری گرچه اهمیت بالایی دارد، اما به هیچ عنوان با توسعه مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی قابل مقایسه نیست. سیستم مترو کارکرد وسیع و بسیار گسترده‌ای دارد. ارزش دوچرخه به رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی و بهبود وضعیت سلامتی و نشاط شهروندان است. همچنین این مد حمل‌ونقلی فعال و پاک سبب کاهش آلودگی هوا، احترام به حقوق شهروندی و ترویج انسان‌محوری به جای خودرومحوری می‌شود؛ اما با همه این مزایا دوچرخه‌سواری هرگز نمی‌تواند جایگزین مترو تلقی شود.

برنامه‌های شما برای توسعه مترو چیست؟

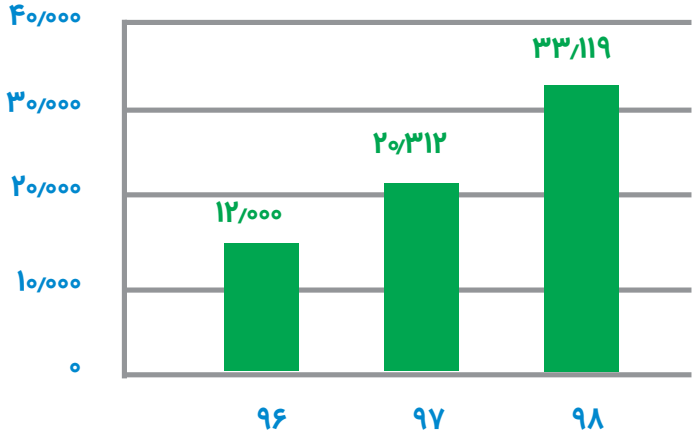
اصلی‌ترین برنامه بنده در حوزه مترو و اتوبوسرانی این است که

اصلی‌ترین برنامه بنده در حوزه مترو و اتوبوسرانی این است که حداقل سالانه بین ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان کار کنم تا تهران ظرف ۱۵ تا ۲۰ سال آینده ساماندهی شود. من یا هر شخص دیگری که معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران باشد، غیر از این فکر کند، باخته است

برای تاکسی‌رانی چه کرده‌ایم؟



افزایش سهم ناوگان دوگانه سوز ناوگان تاکسیرانی به ۸۷ درصد



تعداد سامانه های پرداخت الکترونیک در سامانه تاکسیرانی

حداقل سالانه بین ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان کار کنم تا تهران ظرف ۱۵ تا ۲۰ سال آینده ساماندهی شود. من یا هر شخص دیگری که معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران باشد، غیر از این فکر کند، باخته است. اگر بخواهم پانزده ساله مشکلات شهر تهران را حل کنم، نیاز به حداقل ۳۰۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی است.

یکی دیگر از وظایف معاونت حمل‌ونقل و ترافیک، تأمین منابع مالی پروژه‌های مرتبط با مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی است. این پول باید از طریق منابع مختلف مانند بخش خصوصی، مجتمع ایستگاهی، املاک غیر نقد، بودجه دولتی و... در قالب برنامه سوم توسعه شهر تهران تأمین شود. در زمان تعیین بودجه شهرداری تهران باید تلاش شود تا بهترین تبصره‌ها و ردیف‌ها تخصیص یابد؛ ازجمله تعریف کدهای جدید درآمدی برای مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی اهمیت بسزایی دارد.

در کنار این مسائل وصول سهم شهرداری تهران از محل جرایم راهنمایی و رانندگی به صورت کامل می‌تواند تأثیر بسیار زیادی در انجام پروژه‌های مرتبط با امور حمل‌ونقل و ترافیک داشته باشد.

در حال حاضر چنددرصد این پول وصول می‌شود؟

کمتر از ۴درصد. بر اساس روند موجود حداقل سالانه هزار میلیارد تومان درآمد جرایم راهنمایی و رانندگی در شهر تهران وصول می‌شود که در سال گذشته کمتر از ۳۶ میلیارد تومان آن به حساب شهرداری واریز شد و در سال جاری نیز تا کنون مبلغی از این بابت به شهرداری تهران پرداخت نشده است، در حالی که مطابق مفاد ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۶۰درصد از جرایم وصولی در محدوده شهر تهران باید به حساب شهرداری تهران واریز شود.

ضمن آنکه بخشی از مبالغ اختصاص‌یافته بابت جرایم رانندگی به شهرداری‌ها ازجمله شهرداری تهران به صورت اسناد خزانه تخصیص می‌یابد؛ در حالی که منابع درآمدی این موضوع در بودجه کل کشور نقدی است.

چرا این مبلغ اعطا نمی‌شود؟

بر اساس روند موجود حداقل سالانه هزار میلیارد تومان درآمد جرایم راهنمایی و رانندگی در شهر تهران وصول می‌شود که در سال گذشته کمتر از ۳۶ میلیارد تومان آن به حساب شهرداری واریز شد و در سال جاری نیز تا کنون مبلغی از این بابت به شهرداری تهران پرداخت نشده است، در حالی که مطابق مفاد ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۶۰درصد از جرایم وصولی در محدوده شهر تهران باید به حساب شهرداری تهران واریز شود

خب این مورد هم مثل بسیاری موارد دیگر تخصیص داده نمی‌شود. چرا امسال در بودجه کل کشور سهم متروی تهران فقط ۵۳ میلیارد تومان است؟ چرا مجلس در سال‌های قبل سهم مناسبی برای مترو لحاظ نکرده بود؟ برای اینکه کسی پیگیری نمی‌کند.

مدیریت شهری باید تمامی این موارد را از نمایندگان مجلس و دولت مطالبه کند.

این کدهای جدید شامل چه مواردی هستند؟

در حال حاضر چهار کد در بودجه کل کشور تعریف شده که یکی از آنها جرایم راهنمایی و رانندگی است که سهم استان تهران در بودجه امسال ۱۸۹ میلیارد تومان آمده و از این مبلغ صرفا ۷۳ میلیارد تومان به شهرداری تهران اختصاص یافته است. این عدد باید در بودجه ۱۴۰۰ به حداقل هزار میلیارد تومان برسد. همچنین یارانه بلیت حمل‌ونقل عمومی در لایحه بودجه سال آتی از ۴۴۰ میلیارد تومان مصوب سال جاری به هزار میلیارد تومان رسیده و امیدواریم در مجلس به ۵ هزار میلیارد تومان افزایش یابد. زمانی که گفته می‌شود سهم مردم، شهرداری و دولت ۵ هزار تومان است و از طرفی می‌گوییم که از مردم سهم کمتری بگیریم، باقی سهم را باید دولت و شهرداری بدهند.

دولت باید ۵ هزار میلیارد تومان تقبل کند تا به یارانه بلیت مترو و اتوبوسرانی کل کشور بدهد؛ یعنی ۲۵۰۰ میلیارد تومان برای شهرداری تهران و نیمی دیگر برای سایر شهرداری‌های کشور. اگر ۵ هزار میلیارد تومان صرفا به یارانه بلیت مترو تخصیص یابد، فقط می‌توان از این محل نگهداشت خطوط و تجهیزات متروی تهران را در حد قابل قبولی انجام داد.

توسعه مترو منابع مالی بیشتر و جداگانه دیگری می‌خواهد. پول توسعه مترو هیچ زمانی از شهروندان دریافت نمی‌شود؛ زیرا تأمین این منابع مالی وظیفه دولت‌ها و مدیریت شهری است. مترو نیاز به ۲۵۰ کیلومتر مسیر دیگر دارد. هزینه ساخت و راه‌اندازی این مسیر برابر با ۲۵۰ هزار میلیارد تومان است که با گذشت زمان افزایش نیز خواهد یافت.

ضمن آنکه اتوبوسرانی نیز نیاز به حداقل ۵۰ هزار میلیارد تومان برای توسعه و نوسازی ناوگان دارد. باید به این اعداد و ارقام تورم را هم اضافه کرد که هر سال این رقم بیشتر می‌شود. درمجموع اگر دولت و شهرداری کمتر از این رقم در بودجه لحاظ کنند و به تهران تخصیص یابد، وضعیت به همین شکل امروز خواهد بود و شرایط روز به روز دشوارتر می‌شود. نگهداشت سامانه‌های مترو و اتوبوسرانی وظیفه‌ای سه جانبه میان دولت، شهرداری و شهروندان است. اما توسعه مترو و نوسازی اتوبوسرانی وظیفه دولت‌هاست. این موضوع در سراسر جهان به همین صورت است؛ البته ایجاد منابع مالی نیز وظیفه شهرداری‌ها است. اگر دولت حامی مدیریت شهری بود و به وظایف قانونی خود عمل می‌کرد، میانگین سن ناوگان اتوبوس‌ها به ۱۳ سال نمی‌رسید. در حال حاضر از ۱،۵۲۱ دستگاه واگن، حدود ۴۰۰ دستگاه واگن به مرز اورهال رسیده‌اند که از این تعداد ۷۷ دستگاه واگن از چرخه سرویس‌رسانی نیز خارج شده‌اند، زیرا منابع مالی برای اورهال آنها موجود نیست. در حال حاضر مدیریت شهری برای نگهداشت اتوبوس و مترو دچار مشکل شده است، اما با تمام این اوصاف امسال قرارداد خرید ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس با ایران‌خودرو دیزل منعقد شد. اگر دولت همین میزانی که شهرداری منابع مالی تأمین کرده بود، به شهرداری تحویل می‌داد، ۲۵۰ دستگاه به ۵۰۰ دستگاه افزایش می‌یافت. شاید بتوان قرارداد خرید اتوبوس دیگری را نیز با واریز اوراق مشارکت ۱۳۹۸ به حساب شهرداری تا پایان سال منعقد کرد. تا زمانی که دولت‌ها دغدغه حمل‌ونقل عمومی را نداشته باشند، نباید انتظار داشت که وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران به نحو مطلوبی ارتقا یابد؛ زیرا در توان مدیریت شهری تهران نیست که به تنهایی حمل‌ونقل عمومی را تثبیت کرده و توسعه دهد.

درباره وضعیت مجتمع‌های ایستگاهی شهر تهران توضیح دهید.

در حوزه مجتمع‌های ایستگاهی دو برنامه به موازات دنبال می‌شود؛ یکی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) و دیگری احداث و فروش مجتمع‌های ایستگاهی. TOD یک مجموعه اصلاحات شهری است که باعث می‌شود مترو یا هر سیستم حمل‌ونقل عمومی یک شهر با راندمان بیشتری به کار آید. همین TOD و اصلاحاتش خیابان‌های شهر را از خودرو پس می‌گیرد و به عابران پیاده و دوچرخه‌سواران تحویل می‌دهد. به زبان آنچه که امروز مصطلح است، شهر را انسان‌محور می‌کند.

مفهوم مرکزی TOD ایجاد منطقه‌های پیاده در تمام سطح شهر است که از طرفی کل شهر را پوشش می‌دهند و از سوی دیگر با سیستم پُرکششِ حمل‌ونقل عمومی (مترو و BRT) به هم متصلند. TOD یک پروژه ساخت‌وساز و بارگذاری حول یک ایستگاه نیست بلکه یک بازآفرینی همگن و به هم پیوسته در سراسر شهر است که روح حاکم بر آن، یعنی پیاده‌مداری، در تمام شهر جاری شده و بسانِ گذشته شهر را مناسب زیست و طبیعت انسان بازسازی می‌کند. گذشته‌ای که در آن، هنوز، پای وسایل نقلیه موتوری به معابر شهر باز نشده و هندسه شهرها را وابسته به مقیاس حرکت خودروها نکرده بود. ساختار و هندسه‌ای که مبتنی بر مقیاس حرکتی انسان بود. علاوه بر مزیت‌های فوق، شهرداری از طریق پیاده‌سازی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) امکان کسب درآمد بسیاری دارد؛ به نحوی که بر اساس مصوبات شورای اسلامی شهر تهران، باید تمام درآمدهای حاصل از صدور پروانه در شعاع ۳۰۰ متر از ایستگاه‌های مترو به منظور توسعه مترو به حساب آن شرکت واریز شود. یکی دیگر از راهکارهای تأمین منابع برای احداث خطوط مترو، احداث و فروش مجتمع‌های ایستگاهی در محل ایستگاه‌های مترو است. در حال حاضر ۱۵ پروانه مجتمع ایستگاهی در حال صدور است که در صورت فروش، منابع حاصله به حساب مترو واریز خواهد شد.

در حال حاضر مدیریت شهری برای نگهداشت اتوبوس و مترو دچار مشکل شده است، اما با تمام این اوصاف امسال قرارداد خرید ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس با ایران‌خودرو دیزل منعقد شد. اگر دولت همین میزانی که شهرداری منابع مالی تأمین کرده بود، به شهرداری تحویل می‌داد، ۲۵۰ دستگاه به ۵۰۰ دستگاه افزایش می‌یافت

حمل‌ونقل عمومی چه سیاست‌های پولی تأمین درآمدی دارد؟

یکی از این سیاست‌ها استفاده از ظرفیت‌های ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور در موضوع بهینه‌سازی مصرف سوخت است. هر چه میزان مسافران مترو و اتوبوسرانی بیشتر شود، تعداد خودروهای تک‌سرنشین کاهش یافته و در نتیجه ضمن کاهش مصرف سوخت، اهداف بهینه‌سازی مصرف انرژی در کشور محقق می‌شود. بنابراین باید تلاش شود که تعداد مسافران حمل‌ونقل انبوه‌بر افزایش یابد تا مترو و اتوبوسرانی منابع مالی بیشتری از این طریق به دست آورند. در حال حاضر برای مترو ۱۷۹ میلیارد تومان بابت

برای اتوبوس‌رانی چه کرده‌ایم؟

- سرویس‌رسانی به ۶۰ مدرسه استثنایی و ۱۶۹ مرکز آموزشی و درمانی
- پرداخت یارانه به مصرف کنندگان خاص و خطوط خاص
- تجهیز ۱۹۹ ایستگاه خطوط تندرو به رمپ جهت تسهیل دسترسی به ایستگاه
- خدمت‌رسانی به ۳،۶۹۴ نفر از افراد جانباز و معلول (شامل ۳،۰۱۳ مشترک ویلچری، ۴۲۴ نفر نابینا، ۵۸ نفر واکری و ۱۹۹ نفر عصایی) با تعداد ۷۴ دستگاه اتوبوس و ۶۲ دستگاه ون مناسب‌سازی شده
- ایجاد مسیر ویژه نابینایان در ۱۲۶ ایستگاه
- جایگزینی ۶۹۵ دستگاه از ناوگان فرسوده مینی‌بوسرانی با تاکسی نو تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی
- تجهیز ورودی تمامی ایستگاه‌های دارای گیت ورودی به شاخک تاشو به منظور تسهیل رفت و آمد معلولان با صندلی چرخدار

صرفه‌جویی حاصل از سوخت دریافت شده که تلاش می‌شود برای اتوبوسرانی و تاکسیرانی نیز بتوان منابع مالی را از محل ظرفیت‌های ماده ۱۲ قانون مذکور محقق کرد.

از دیگر سیاست‌های تأمین منابع درآمدی برای توسعه و بهبود سامانه‌های مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی استفاده از ظرفیت‌های تبلیغات است. اوراق مشارکت نیز یکی دیگر از سیاست‌های تأمین منابع درآمدی است. درصورت ابلاغ اوراق مشارکت ۱۴۰۰، شهرداری باید بانک عامل معرفی کند. کدام بانکی در شرایط فعلی حاضر به همکاری با شهرداری تهران است؟ هیچ کدام؛ زیرا شهرداری بدهکار بانکی است. دستگاهی که به بانک بدهکار است باید تسویه‌حساب کند. شهرداری امکان پرداخت ۲۰ هزار میلیارد تومان به بانک شهر را دارد؟ این قیدوبندها راه‌های وصول اوراق مشارکت ۱۴۰۰ را می‌بندد. اما همه این مسائل به اراده دولت و مدیریت شهری برمی‌گردد. از دید بنده حل همه این مشکلات امکانپذیر است؛ اما در مقامی نیستم که اختیارات لازم را داشته باشم. معاونت حمل‌ونقل و ترافیک یک مصرف‌کننده است تا در مقام حوزه تأمین منابع مالی.

آیا سهام مترو و اتوبوسرانی امکان فروش دارند؟

حمل‌ونقل عمومی در تمام دنیا به عنوان یک حوزه یارانه‌بگیر از دولت‌ها بوده و فاقد توجیه اقتصادی است. حمل‌ونقل عمومی تهران نیز اقتصادی و سودده نبوده، بنابراین امکان فروش سهام آن وجود ندارد. مردم سهامی را می‌خرند که فردا سود داشته باشد اما حمل‌ونقل عمومی هیچ سودی ندارد. حمل‌ونقل عمومی زمانی می‌تواند سود داشته باشد که قیمت واقعی بلیت از شهرداری، شهروندان و دولت دریافت شود. بنابراین سعی ما بر این است که برخی از خطوط حمل‌ونقل عمومی که امکان مشارکت با بخش خصوصی را داشته باشد از طریق مشارکت عمومی-خصوصی توسعه دهیم.

چرا انعقاد قرارداد واگن‌های چینی متوقف شد؟

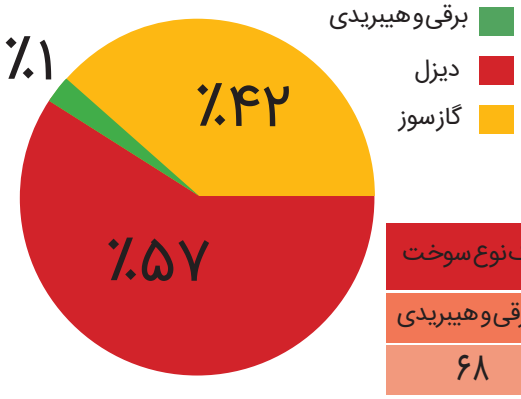
یکی از دلایلی که کار متوقف شد، شیوع ویروس کرونا بود؛ زیرا نتوانستیم با چین در ارتباط باشیم. نکته مهم اینجاست که ۱۵درصد سهم ایران به بانک مرکزی چین پرداخت شد اما قرارداد منعقد نشد. طرف قرارداد وزارت کشور و چین است. بنابراین وزارت کشور باید قرارداد را امضا کند. بروکراسی در وزارت کشور و چین و همچنین شیوع کرونا مانع امضای قرارداد در سال ۱۳۹۹ شد. تحریم یکی دیگر از موانع بود؛ شرکت‌های چینی جرأت مذاکره با ایران را نداشتند و ندارند. شاید با تغییر رئیس‌جمهوری آمریکا فضا در آینده بهبود یابد. اگر وضعیت بهتر شود، قرارداد وزارت کشور و شرکت چینی طرف قرارداد منعقد می‌شود و پس از ۲۴ ماه، واگن‌ها به ایران تحویل داده خواهد شد.

آیا شهرداری قرارداد واگن دیگری را به جز واگن‌های چینی پیگیری می‌کند؟

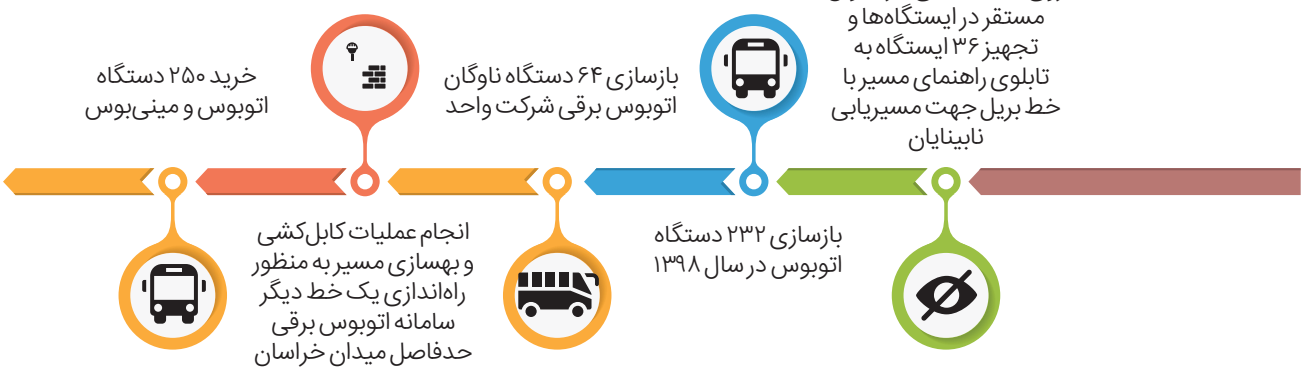
دو قرارداد خرید واگن از شرکت واگن‌سازی تهران با استفاده از منابع داخلی شهرداری تهران و از محل تبصره‌های ۱۸ و ۱۹ بودجه کل کشور در حال پیگیری است. در این خصوص قرارداد ۱۰۵ دستگاه واگن با واگن‌سازی تهران در مرحله نهایی‌شدن و مبادله است و تلاش ما بر این است که این دو قرارداد پیش از آغاز سال ۱۴۰۰ اتفاق بیفتد. انعقاد این دو قرارداد سبب می‌شود تا شرکت واگن‌سازی تهران تعطیل نشود و اشتغال ایجاد شود.

مطالعات راه‌اندازی LRT به کجا رسیده است؟

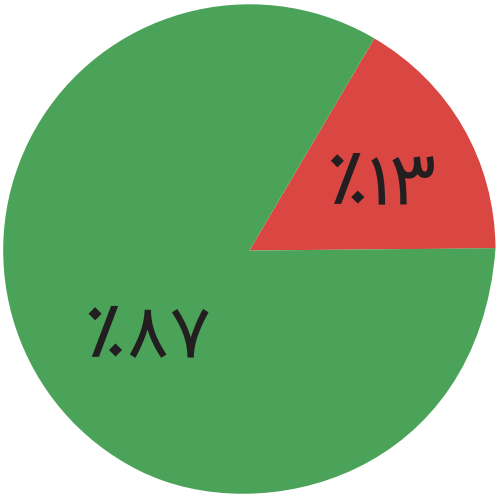
چهار نقطه از تهران مطالعه و پیشنهادات به شهردار تهران ارسال شده است؛ درنهایت مطالعه سه نقطه به نتیجه رسیده است. امیدواریم که در دوره مدیریت فعلی راه‌اندازی LRT در یکی از این نقاط انجام شود. LRT علاوه بر بخش ساخت فیزیکی، به واگن هم احتیاج دارد. روی بخش واگن هنوز توافقی صورت نگرفته است. تأمین منابع مالی، مدت زمان، مشارکت، تأمین واگن و... ازجمله مسائل راه‌اندازی LRT است.



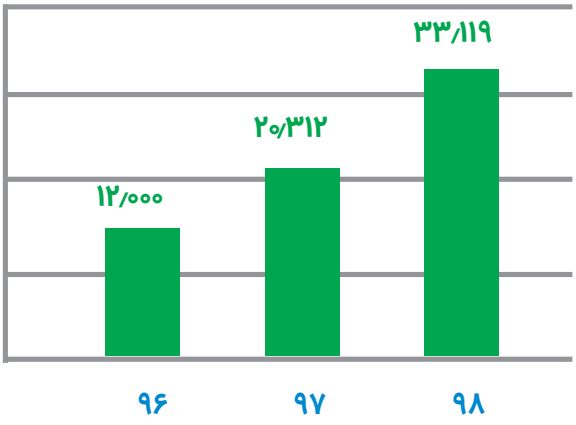
ناوگان اتوبوسرانی به تفکیک نوع سوخت		
گازسوز	دیزل	برقی و هیبریدی
۲/۴۱۸	۳/۳۳۱	۶۸



اقدامات شهرداری تهران در حوزه تاکسیرانی



افزایش سهم ناوگان دوگانه سوز ناوگان تاکسیرانی به ۸۷ درصد



تعداد سامانه های پرداخت الکترونیک در سامانه تاکسیرانی

۴۰/۰۰۰

- قرار گرفتن بازسازی و نوسازی ۱۵,۰۰۰ دستگاه تاکسی در دستور کار سال ۱۳۹۹
- راه‌اندازی "سیماتاکسی"؛ "سیستم یکپارچه مدیریت اطلاعات تاکسی"

۳۰/۰۰۰

- سرویس‌رسانی و ایاب و ذهاب رایگان ۴,۹۰۰ دانش‌آموز معلول و استثنایی با همکاری ۱,۲۰۰ راننده
- تولید نرم‌افزار پایش آمار ناوگان تاکسیرانی در پایانه‌ها

۲۰/۰۰۰

- نصب و راه‌اندازی سامانه پرداخت الکترونیک در حدود ۳۳,۰۰۰ دستگاه تاکسی
- تجهیز تاکسی‌ها به برچسب RFID

۱۰/۰۰۰

- پرداخت روزانه ۴۱,۰۰۰ کرایه سفر تاکسی از طریق سامانه‌های پرداخت موبایل پایه
- نوسازی ۲,۸۰۷ دستگاه تاکسی از طریق امضاء تفاهم‌نامه با صندوق کارآفرینی امید و اعطای حدود ۱۳۸ میلیارد تومان وام به رانندگان تاکسی

۰

- راه‌اندازی سامانه تاکسی "+" در روبیکا
- تجهیز ورود و خروجی پایانه‌ها به سیستم RFID
- اطلاع‌رسانی سرویس مدارس مجاز با طراحی QR CODE برروی برچسب‌های سرویس مدارس
- تولید اپلیکیشن‌های نظارتی ناوگان
- راه‌اندازی سیستم نظرسنجی شهروندان از طریق سامانه #۷۷۷*۱۳۷*
- طراحی نرم‌افزار پیشخوان تاکسی برای سهولت اطلاع‌رسانی و ارائه خدمات غیرحضوری به تاکسیرانان
- تهیه دستورالعمل فعالیت و صدور مجوز شرکت‌های حمل و نقل اینترنتی

خودروهای هیبریدی پشت قوانین محدودکننده معطل مانده‌اند

خودروی سبز راه نجات آلودگی تهران

افزایش آلودگی‌های ناشی از کارکرد خودروها و قیمت بنزین در طی سال‌های گذشته باعث شده است که بار دیگر استفاده از خودروهای هیبریدی و همچنین برقی به‌خصوص در کلانشهرهایی مانند تهران در دستور کار تصمیم‌گیرندگان قرار گیرد و خودروسازان داخلی را نیز به سمت تولید این دسته از محصولات سوق دهد و حتی لایحه پشتیبانی از این طرح نیز پیشنهاد شد اما تا به حال اتفاق خاصی رخ نداده است. فربد زاوه، کارشناس صنعت خودرو، معتقد است تا زمانی که زیرساخت‌ها در کشور برای تولید خودروهای هیبریدی فراهم نشود این گونه لوایح در حد همان شعار و حرف باقی خواهد ماند.

خودرو دونیرو یا خودرو هایبریدی خودرویی است که برای حرکت‌کردن از ترکیب دو یا چند منبع مجزای قدرت استفاده می‌کند. در بیشتر موارد از این نام در اشاره به خودرو برقی دوگانه استفاده می‌شود که در سیستم پیشرانه آنها یک موتور احتراق داخلی (معمولا بنزینی) در کنار یک یا چند موتور الکتریکی قرار دارد و خودرو این قابلیت را دارد که فقط از یکی از این منابع انرژی یا هر دو آنها در کنار یکدیگر استفاده کند. انواع دیگری از خودروهای هایبریدی هم وجود دارند که از سوخت‌های دیگری، چون پروپان، هیدروژن یا انرژی خورشیدی بهره می‌برند. این خودروها به واسطه کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای به خودروهای سبز نیز معروفند. خودروهای معمولی با انتشار گازهای گلخانه‌ای مضر باعث آلودگی محیط زیست می‌شوند، اما خودروهای هیبریدی به دلیل اینکه از الکتریسیته به عنوان منبع اصلی نیرو استفاده می‌کند، آسیب کمتری به محیط زیست وارد می‌کنند. مزیت دیگر خودروهای هیبریدی، کم سروصدابودن آنهاست. حتی زمانی که ماشین روشن و در حال حرکت است، نیز به سختی می‌توان متوجه شد که خودرو روشن است.

آنچه که مشخص است در حال حاضر به علت نبود زیرساخت‌های لازم و از طرف دیگر به صرفه‌نبودن مصرف برق نسبت به مصرف بنزین برای خودروهای هیبریدی این خودروها به عنوان هیبریدی وارد شده، اما به صورت بنزینی مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ یعنی با توجه به هزینه بسیار پایین سوخت‌های بنزین و گازوییل و هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری قطعات برقی در ایران، صاحب خودرو ترجیح می‌دهد که از بنزین استفاده کند و از این رو خودروهای هیبریدی همان کارکرد خودروهای بنزینی و گازوییلی را خواهند داشت. همچنین مقرر شده بود که شهرداری‌ها برای شهروندانی که از خودروهای هیبریدی استفاده می‌کنند، امتیازات خاصی ازجمله رایگان‌بودن طرح ترافیک در نظر بگیرد که این طرح نیز عملی نشد. البته ایجاد جایگاه‌های خاص برای شارژ این خودروها در طرح شهر یا هزینه پایین برق استفاده‌شده برای این خودروها نسبت به قیمت بنزین ازجمله مواردی است که باید در دستور کار شهرداری‌ها قرار گیرد که تاکنون عملیاتی نشده است. در همین زمینه فربد زاوه، کارشناس صنعت خودرو، معتقد است این یک طرح از پیش شکست خورده است و فقط در حد همان شعار باقی خواهد ماند. فربد زاوه می‌گوید: «آن چیزی که می‌تواند میزان آلودگی هوا ناشی از حمل‌ونقل در شهری مانند تهران را کاهش دهد، حرکت به سمت خودروهای برقی است؛ به شرطی که سوخت خودروهای برقی در جایگاه‌ها قابل دسترسی باشد. هر چند در آلودگی هوا خودرو فقط یک متهم اولیه است؛ زیرا همین الان که ترددها به واسطه شیوع کرونا کاهش یافته است، باز می‌بینیم که میزان آلودگی هوای شهری مانند تهران همچنان زیاد است.» این کارشناس خودرو می‌افزاید: «متأسفانه تا به حال زیرساخت‌های لازم در زمینه استفاده از خودروهای برقی و هیبریدی در سطح کلانشهرها فراهم نشده است. تا زمانی که این مقدمات اولیه در کشور فراهم نشود تمامی این اقدامات و صحبت‌ها بیشتر جنبه نمایشی دارد. ساده‌ترین کار و درواقع ابتدایی‌ترین اقدام در این زمینه این است که قیمت برق حمل‌ونقل را مستقل کنیم و یک کنتور برق برای آن تعریف کنیم. ما همین مسأله ساده را همچنان حل نکرده‌ایم؛ چه برسد به اینکه ایستگاه‌های شارژ سریع یا سایر سامانه‌ها را ایجاد کنیم. بنابراین عملا همر چیزی در رابطه با خودروهای هیبریدی در حد حرف و شعار باقی مانده است و ریشه همه اینها به بی‌برنامگی و نیز شرایط مالی کشور برمی‌گردد.» او در ادامه تصریح می‌کند: «درواقع مجموعه شهرداری و دولت در چند سال اخیر به واسطه کاهش درآمدهای نفتی و مسأله تحریم به‌شدت دچار بحران‌های مالی شده‌اند بنابراین عملا خودروهای هیبریدی جزو اولویت‌های اصلی آنها نیست.» زاوه با اشاره به نقش شرکت‌های خودروساز داخلی در تحقق این امر خاطرنشان می‌کند: «خودروسازان داخلی متأسفانه به حدی دچار مشکلات عدیده در تولید خودروهای معمولی هستند که انتظار تولید و ساخت خودروهای هیبریدی امری دور از انتظار است. میزان حجم آلودگی موتورهای خودروهای بنزین‌سوز تقریبا ۵۰درصد از خودروهای خارجی بیشتر است در چنین شرایطی انتظار تولید و ساخت خودروهای برقی و هیبریدی امری تقریبا محال به نظر می‌رسد. بنابراین انتظار تولید خودروهای هیبریدی به وسیله خودروسازان داخلی فقط وقت تلف‌کردن است. اصل داستان این است که ما فضا را از نظر اقتصادی و زیرساختی فراهم نکرده‌ایم.»

خودروهای معمولی با انتشار گازهای گلخانه‌ای مضر باعث آلودگی محیط زیست می‌شوند، اما خودروهای هیبریدی به دلیل اینکه از الکتریسیته به عنوان منبع اصلی نیرو استفاده می‌کند، آسیب کمتری به محیط زیست وارد می‌کنند

منطقه پیاده و پیاده‌مدارکردن شهر

اقداماتی که از باب مفاهیم مربوط با TOD در دوره پنجم شورای شهر انجام شده است، میراثی خواهد بود برای آیندگان

شهربانو امانی
عضو شورای شهر تهران
و رئیس کمیته TOD

خیابان‌ها عمومی‌ترین و اشتراکی‌ترین فضاهای شهر هستند. ما امروز با چالش‌های زیادی در مورد چگونگی شکل‌دهی به قلمروی عمومی مواجه هستیم تا اینکه آنها واقعا پیاده‌پسند شوند و فراموش نکنیم تا زمانی که فضاهای عمومی پیاده‌پسند نشوند، دوچرخه‌پسند هم نخواهند شد. هر چند بخشی از پیاده پسندکردن معابر در طراحی یا بازطراحی معابر ریشه دارد اما بخش دیگر آن به مقوله بسیار مهم اختلاط مربوط است؛ اختلاط در کاربری‌ها و تنوع جمعیتی در میان ساکنان شهر. در این نوع دیدگاه، شهر باید بسیار مختلط‌تر از چیزی باشد که الان هست. همچنین اختلاط را باید در مقیاس های کوچک دید. محدوده‌هایی به شعاع ۵۰۰ و ۶۰۰متر که آنها را منطقه پیاده اطلاق می‌کنیم، نه در مقیاس‌های کیلومتری (آنچه که اکنون وجود دارد). بی‌تردید در کلانشهری به وسعت تهران ضروری است مقیاس برنامه‌ریزی شهری که در طرح‌های جامع و تفصیلی نمود پیدا می‌کند از سطح منطقه و محله تا سطح «منطقه پیاده» کاهش پیدا کند. کاهش مقیاس برنامه‌ریزی این امکان را فراهم می‌کند تا در سطح عملکردی افراد پیاده برای کنترل میزان اختلاط در شهر برنامه‌ریزی کنیم.

در خصوص معابر پیاده‌پسند و ویژگی‌های آنها لازم به ذکر است دستورالعملی تحت عنوان «دستورالعمل خیابان کامل تهران» در شهرداری تهران تهیه و ابلاغ شد. هر آنچه لازم است در دستورالعمل خیابان کامل ارایه شد و این دستورالعمل می‌تواند مبنایی باشد برای همگان تا بتوانند معابرشان را به نفع عابر پیاده بازآرایی کنند. اگر نشود خیابانی را برای عابرپیاده جذاب کرد خیلی بعید است بتوانیم آن را برای دوچرخه‌ها جذاب کنیم و انتظار داشته باشیم مد دوچرخه در آن خیابان فعال شود. اما نکته کلیدی این است که ما دستورالعمل کم نداریم. مسأله بر سر اجراست. در اجرا می‌بینیم که این دستورالعمل‌ها طوری که باید اجرا نمی‌شوند. علاوه بر نقص فنی در اجرا، عمدتا با بی‌سلیقگی در اجرا نیز مواجه هستیم.

در دوره پنجم شورای اسلامی شهر تهران قوانین و مصوبات کافی در خصوص اجرای این مفاهیم و به طور کلی‌تر پیاده‌سازی رویکرد TOD در شهر تدوین شده است اما هنوز از اجرا خبر دلگرم‌کننده‌ای نیست.

TOD یکسری اصلاحاتی است که هدف غایی آن پیاده‌مدارکردن شهر است. شهر کنونی به جای آنکه برای عابران پیاده مناسب باشد برای خودروها مناسب است. TOD شهر را از خودروها پس می‌گیرد و آن را برای عابران پیاده (در ترکیب با حمل‌ونقل عمومی) مناسب می‌کند. این اقدام با تقسیم شهر به مجموعه‌ای از «مناطق پیاده» و با استفاده از اصول و اصلاحاتی رخ می‌دهد که درون مناطق پیاده اعمال می‌شوند. یکی از مهم‌ترین این اصول تغییراتی است که در فضاهای اشتراکی شهر یا همان خیابان‌ها رخ می‌دهد. اصلاحات دیگر، کاربری‌های زمین را شامل می‌شود که عمدتا تأکید آن بر اختلاط کاربری‌هاست. به زبان ساده منظور از اختلاط کاربری آن است که هر چیزی را در شهر باید به صورت همگن و در فواصل کوتاه توزیع کنیم تا شهروندان به سفرهای بیش از مقیاس پیاده نیاز کمتری داشته باشند.

اقداماتی که از باب ریل‌گذاری مفاهیم مربوط با TOD چه در حوزه ادبیات فنی و عمومی و چه در حوزه قوانین و مصوبات، در دوره پنجم شورای شهر انجام شده است، میراثی خواهد بود برای آیندگان تا در سال‌ها و دهه‌های آتی با همت آنها تهران را به شهری پایدار و پیاده‌مدار تبدیل کنند؛ زیرا چنین اقداماتی در مدت یک یا دو سال به نتیجه نخواهند رسید.

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران مطرح کرد

شهر باید برای شهروندان ساخته شود

ساخت خانه‌های کوچک اندازه به نفع شهر و شهروندان است

عبدالرضا گلپایگانی، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران است. همان کسی که طرح ساخت خانه‌های ۲۵ تا ۵۰ متری را داده بود. همان فردی که بارها در گفت‌وگوها و صحبت‌هایش درباره نگاه صرف سوداگری به زمین و تجمع خدمات در بخش خاصی از شهر تهران صحبت کرده و درباره نتیجه این روند بارها و بارها تذکر داده و معتقد است این موضوع سبب دوقطبی‌شدن فقیر و غنی در شهر تهران می‌شود. معاون شهرسازی و معماری پیروز حناچی، شهردار تهران، در این گفت‌وگو درباره این نگاه توضیحاتی بیشتری ارایه کرده است. گلپایگانی همچنین در بخش‌هایی از گفت‌وگو درباره طرح ساخت خانه‌های کوچک‌اندازه صحبت کرده و اعتقاد دارد که این طرح به نفع شهر و شهروندان است، اما آن طور که بیان کرده است گویا وزارت مسکن دولت دوازدهم برای اجرای آن مقاومت می‌کند. گلپایگانی درباره موضوعات متعددی صحبت کرده است، اما در تمام بخش‌های صحبت‌هایش به این مسأله اشاره می‌کند که شهر باید برای شهروندان ساخته شود. شاید برای خیلی‌ها تا اسم شهرسازی و معماری می‌آید، فکرشان به سمت ساخت‌وساز و میلگرد و بتون و سیمان و تخریب می‌رود اما خواندن این گفت‌وگو تصورات شما را تغییر خواهد داد. فردی که معمار و شهرساز است و به صندلی معاونت شهرداری تهران تکیه زده است این بار از ساخت‌وساز و دستاوردهای بتونی و سازه‌ای معاونتش صحبتی نمی‌کند. او از اهمیت روح شهر، خاطره‌سازی برای شهروندان و حس پیاده‌روی و گفت‌وگو بین شهروندان می‌گوید. به قول او همین‌هاست که شهر را می‌سازد، شهر که فقط محل رفت‌وآمد نیست. گلپایگانی همچنین نکته‌ای قابل تأمل را بیان می‌کند؛ شهر متعلق به تمام شهروندان است. صحبت از معلولان و نابینایان هم که می‌شود این واقعیت را مطرح می‌کند که با وجود اقدامات انجام‌شده در این حوزه، این‌طور نیست که بگوییم شهر تهران مناسب‌سازی شده است؛ هنوز خیلی با ایده‌آل‌ها در موضوع مناسب‌سازی فاصله داریم. متن کامل این گفت‌وگو را در ادامه بخوانید.

رویکرد کلی در تعریفی که از شهر، شهرسازی و معماری داشته‌اید که هدفش ساختن ساختمان و شهر بوده است، چیست. اصلا چرا شهر و خانه می‌سازیم؟

حرف کلی این است که برای زندگی بهتر قرآن هم لفظ حیات طیبه را به کار می‌برد. این زندگی بهتر ترجمانش چه می‌شود؟ آسایش و آرامش. دو مفهوم بسیار مهم؛ یکی آسوده‌بودن و دیگری آرام‌بودن. همان‌طور که شما گفتید، در شهر هم این دو معیار اساسی هستند، که شهر را برای چه و چه کسانی می‌سازیم؟ پاسخ به این سوال اساسی این است که شهر را برای مردم می‌سازیم. همگان باید از شهر استفاده کنند و اینکه گفته می‌شود شهری برای مردم از گروه‌های مختلف سنی و هر طبقه‌ای؛ پس با این حساب، فضاهای شهری هم باید متناسب با نیاز، خواست و سلیقه شهروندان باشد.

این مسأله که شهر باید برای تمام شهروندان ساخته شود، سال‌هاست که تبدیل به شعاری جذاب شده است؛ اما هیچ برنامه‌ای برای آن ارایه نشده است که شهری برای تمام شهروندان چطور باید ساخته شود و چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد.

وقتی ادعا می‌کنیم می‌خواهیم شهر را برای همگان بسازیم،

همان طور که شما اشـاره کردید، گفته می‌شود برنامه چیست. آیا اگر این طور سـاختی، شـهر برای همگان اسـت یا آن طور ساخته شـود؟ هر ساخت‌وسـازی باید بر اساس برنامه و نقشـه باشد. بر اسـاس طرح مصوب؛ یعنی برنامه‌ای تهیه‌شده به وسیله یک نهاد که مسئولیت این کار را داشته و مبتنی بر چرایی و چگونگی ساخت شـهر با توجه به آحاد جامعه اسـت؛ پس اینجـا بنده روی چطور ساخته‌شـدنش می‌گویم که باید بر اساس سند مصوب باشد. حالا سند مصوب چیست؟ منشوری اسـت که باید بر اساس آن کارمان را انجام دهیم و نقشـه راهی اسـت که باید اقدامات ما بر اساس آن تنظیم شـود. در جاهایی هم دقیقـا قوانین و مقررات برای بنده مشـخص کرده که اگر می‌خواهی اجازه سـاخت یک سـاختمان را بدهـی باید این مراحـل و الزامات را رعایت کنـی. باید پروانه بر اسـاس اصول و مقررات گرفته شود. پس اینجا من بخشی از حاکم شـهرم نه حکیم شهر. من نمی‌گویم کجا باید چندطبقه باشد چون در طرح مشخص شده اسـت. پس من اجازه دخل و تصرف ندارم چون اعتقاد ما بر این اسـت جریان حکمتـی راه افتاده و منجر به نقشه‌ای شـده که باید بر اساس آن شهر ساخته شود. بنابراین بنده باید کمک کنم این جریان حکمت ادامه داشـته باشـد و اگر بر اثر اجرا و ارزیابی به این نتیجه رسـیدم که مواردی کاسـتی دارد باید اصلاح شـود. شاید به زعم بنده یکی از کاستی‌های اساسی جامعه ما، کم‌ارزش‌شـدن قانون و ضوابط و مقررات است؛ یعنی هر کس پشت میزی می‌نشیند که صاحب اختیار و امضاست، فکر می‌کند هر جور دلش خواست می‌تواند امضا کند و مجوز بدهد.

با توجه به این صحبتـی که مطرح کردیـد، یعنی معتقدید که سیسـتم ساخت‌وساز در شهر تهران سـلیقه‌ای بوده است و همان طور که گفتید کسی که پشت میز شما نشسته هر جور دلش خواسته امضا کرده و مجوز داده است؟

هر جور که خودش تشـخیص داده درسـت اسـت یا نادرست، ساخت‌وسـاز شـهر را پیش برده اسـت. در حالی که کار مدیر این نیسـت. مدیر از مردم وکالت دارد، مردم به شـورای شـهر وکالت داده‌اند، شـورای شهر و شـهردار هم در چارچوبی مشخص کسی که پشـت این میز می‌نشیند را وکیل کرده‌اند که تصمیم بگیرد. بنده نمی‌توانم در جایی که طرح گفته پنج طبقه باشـد، بگویم شـش طبقه بسـاز و آن را صورتجلسـه کنم و ۱۰ نفر هم امضایش کنند و تأیید شود.

آیا از این رویه‌ای که بعد از قرارگرفتن در این جایگاه در پیش گرفتید، کسی تعجب نکرد یا واکنش خاصی نشان ندادند؟

چـرا؛ روزهای اولی که من زیر نامه‌ها می‌نوشـتم در اختیار بنده نیست، همه تعجب می‌کردند.

چون قبل از آن بر اساس رابطه و سلیقه انجام می‌شده است.

انگار کسر شـأن بوده است که بگویند در اختیار من نیست. نباید به چیزی که در اختیار من نیسـت ورود کنم. از منظر آسیب‌شناسی می‌بینم آنچه باید رکن اساسـی و شـیرازه مدیریت باشد که همان برنامه و قانون و مقررات است، وجود ندارد. پس اولین کار این است که شـیرازه مستقر شـود. بعد این صفحات به شیرازه متصل شود. شـیرازه همان برنامه و مقررات است. به همین دلیل در دوره‌ای که مسـئولیت این حوزه را قبول کردم، با کمک همکاران این نگاه را در بخش‌های مختلف به جریان انداختیم و ارزیابی و آسیب‌شناسـی شد، دیدیم برای صدور پروانه فرآیندی تعریف شده؛ جایی است که تصمیماتی می‌گیرند به نام شـورای معماری. شورایی که ۷۰درصد تصمیماتـش خلاف ضوابط و مقررات اسـت. پس اگر بخواهیم بر اسـاس آن حکمت که در ابتدای صحبتم به آن اشاره کردم، عمل کنیم باید این موضوع درسـت شـود که خوشـبختانه درست هم شد. شـورای معماری حدود اختیارات و چهارچوب وظایفی دارد. آن را منظم کردیم و با همراهی و حمایت شـورا به تصویب رسید. گفتم شورای معماری مناطق بیست‌ودوگانه شهر حق نداری پایت را فراتـر از حـدود اختیاراتت بگذاری. حق نـداری جایی که گفته مسکونی، آنجا را تجاری کنید یا برعکس.

در دوره‌ای که مسئولیت این حوزه را قبول کردم، با کمک همکاران این نگاه را در بخش‌های مختلف به جریان انداختیم و ارزیابی و آسیب‌شناسی شد، دیدیم برای صدور پروانه فرآیندی تعریف شده؛ جایی است که تصمیماتی می‌گیرند به نام شورای معماری. شورایی که ۷۰درصد تصمیماتش خلاف ضوابط و مقررات است. پس اگر بخواهیم بر اساس آن حکمت که در ابتدای صحبتم به آن اشاره کردم، عمل کنیم باید این موضوع درست شود که خوشبختانه درست هم شد

برای تضمین این موضوع و تخطی‌نکردن از اختیارات‌شـان چه اقداماتی انجام دادید؟

سیستمی روی میز همه ما در شهرداری وجود دارد که به شبکه و دامنه و لایه اطلاعاتی خوبی دسترسی دارد. اینها اگر ابزار کار من نباشد، فایده ندارد. ابزار فراهم بود اما استفاده کامل از آن نمی‌شد. برای همین با هماهنگی نهادهای دیگر و سازمان فناوری شهرداری برنامه‌ای نوشتیم که آیتم‌های هر پروانه‌ای برای صدور کنترل شود و اگر تمام آنها رعایت شـده بود، درنهایت پروانه صادر شود. اوایل مقاومت‌هایـی در زمینه اجرای این تصمیم مهم بود که اگر این کار انجام شود، هیچ پروانه‌ای در شهر تهران نمی‌تواند صادر شود.

در این دو سـال که روند صدور پروانه ساخت‌وسـاز تغییر کرده است، در مورد شخص شما و برای پیشبرد این اقدام چقدر سنگ‌اندازی شد؟

خب واقعیت این است که کار دشواری بود. اما با حمایت شورای شـهر تهران و شـهردار محترم این کار بالاخره انجام شد. در حال حاضر در شهر تهران هیچ پروانه‌ای خلاف مقررات صادر نمی‌شود.

ترس از مقاومت‌ها ناشی از چه عاملی بود؟

همـواره گفته شـده مدیریت شـهر تهران و منبـع اصلی مالی شـهرداری تهران درآمدهای ناشـی از صدور پروانه اسـت؛ وقتی هزینه طبقه اضافه‌ای که می‌دادند، پول اضافه هم گرفته می‌شـده است.

و در دوره‌ای هم شهر با گرفتن همین پول‌ها ساخته شد.

الان هم ۶۰-۷۰درصد درآمد محقق‌شده درآمد شهرداری تهران از محـل صدور پروانه اسـت اما در دوره‌ای بخـش فراوانی از این ۶۰-۷۰درصد، ناشی از صدور پروانه‌هایی برخلاف ضوابط و مقررات بوده است.

آیا افـرادی که در برابر اجرایی‌شـدن این موضوع مقاومت می‌کردند، دل‌نگران درآمدهای شهرداری تهران بودند؟

بالاخره یک بخشی از دلسوزان شهر می‌گفتند منبع اصلی درآمد شهرداری همین پروانه‌هاسـت و نباید آنها را شوخی گرفت. حتی می‌گفتند که شـما روی جایی دست گذاشته‌اید و می‌خواهید آن را اصلاح کنید که خیلی اصلاح آن با عقل معیشـت جور درنمی‌آید و البتـه می‌گفتند که اگر این موضوع کمی بالا و پایین شـود شـاید سیستم را دچار فروپاشی کند.

و برای برطرف‌کردن این دل‌نگرانی‌ها و دغدغه‌ها چه کردید؟

گفتیـم ما فرآینـدی را در این پروسـه اجرایـی می‌کنیم که در یک شـب همه چیز تغییر نکند. با توجه بـه اینکه ۷۰درصد درآمد شهرداری از طریق صدور پروانه است. نرخ عوارض که در تهران بر صدور پروانه گرفته می‌شـود از سال ۱۳۹۳ ثابت مانده است؛ یعنی در سـال ۱۳۹۷، پروانه ساخت‌وساز با نرخ سال ۹۳ صادر می‌شده است در حالی که قیمت آپارتمان سال ۹۳ تا ۹۷ حداقل ۲۰۰درصد گران شـده بود. این منطق منطبق بر عدالت اجتماعی نبود؛ مثالی

می‌زنم خیلی‌ها که ممکن اســت تجربه شهری و شهرسازی داشته باشند به ســادگی این موضوع را نمی‌پذیرند. من می‌گویم دوطبقه حق صاحب ملک اســت اما دوطبقه بالاتر حق شــهر است. چرا؟ دامنــه البــرز در تهران بــا طالقان چــه فرقی دارد کــه اینجا برج چهل‌طبقه هم بســازید فروش می‌رود اما آنجــا نه؟ چه تفاوتی با هم دارند؟ زمین‌ها از نظر کیفیت منظر شــبیه به هم هستند اما در شهر تهران حضور ۹ میلیون نفری، گردش اقتصاد ۴۰درصدی ملی، شــبکه مترو و رفت‌وآمد است که برج چهل‌طبقه را توجیه می‌کند. این مــوارد که متعلق به آن ملک نیســتند؛ متعلق به همه شــهر هســتند. مثلا من ۱۰ هزار پروانه در ســال می‌دهم، اما یک میلیون قطعه پلاک دارم؛ یعنــی این ۱۰ هزار نفر از ثروتی که این ۹ میلیون نفر در آن سهیم هستند به نفع ملک خودشان بهره‌برداری می‌کنند و عوارضی که پرداخت می‌کنند یک‌درصد قیمت آپارتمان اســت؛ پــس نیاز به تغییر نگاه به عوارض و تبیین درســت نقش و اهمیت عوارض صدور پروانه هست. پس در مرحله اول با نظر شورای شهر قیمت عوارض به‌روزرسانی شــد؛ اما خب هنوز فاصله‌اش واقعی نیســت. در ســال‌های ۹۷، ۹۸ و ۹۹ سعی شــد ارقام اصلاح شود. ســال ۹۸ با پیشنهادی که برای سال ۹۹ دادم بعد از کلی چانه‌زنی در وزارت کشــور و فرمانــداری تهــران، ۳۰درصــد قیمت عوارض ســاختمانی گران شــد، اما قیمت آپارتمان حداقل ۱۰۰درصد گران شده پس باز هم من در این پروسه جامانده‌ام.

چطور قیمت عــوارض در طی این مدت تغییــر نکرده بود؛ یعنی هیچ کس در شهرداری به این موضوع پی نبرده بود؟

بعــد از انتخابــات ۱۳۹۱ گران کــرده بودند. ســال ۹۴ انتخابات بعدی شــورای شــهر بود که گران نشــد. ۹۶ هم انتخابات بعدی ریاســت‌جمهوری بود که گران نشد. به علت مســائل اجتماعی و سیاســی این نرخ پایین نگه داشته شده بود. درواقع این سوبسیدی بود که به صاحبان ملک داده بودند. به نظرم صاحبان املاک بزرگ که به صاحبان قدرت متصل بودند در این تصمیم‌ها اثرگذار بوده‌اند.

خیلی‌ها انتقاد می‌کنند که شــما بــا محدودیت روی طبقات ساخت‌وساز باعث می‌شــوید تولید مســکن کم شود و موجب گرانی می‌شود.

ایــن هم یک نگاه اســت. در حالی که از زمانی کــه بارگذاری و تعداد طبقات در شــهر تهران بیشتر شــده، فرآیند گران‌شدن ملک در تهران تشــدید شده اســت، چرا؟ چون ســود مورد انتظار برای ســرمایه‌گذار بالا رفته است. این توقع آنقدر بالاست که باعث شده از سراسر کشــور پول جذب ساختمان‌ســازی در تهران شود. وقتی پول زیادی در این زمینه هزینه شــد و تقاضا بــرای ملک بالا رفت، حتما قیمت ملک بالا می‌رود که رفته اســت. آیا کیفیت زندگی در تهران پنج برابر کلانشــهر اصفهان و شیراز است که قیمت ملکش باید پنج برابر باشد؟ پنج برابر است؛ چون پول فراوانی که به تهران آمده باعث تشــدید قیمت در شــهر تهران شده است. از قضا باعث شــده ملک گران شــود چون حجم زیادی پول جذب این کار شــده اســت. این پول به نفع ساخت‌وساز و به نفع طبقه فرودست نبوده و باعث شده طبقات فرودست به مناطق جنوبی بروند و محترمانه از شــهر تهران خارج شوند که به‌شــدت در تضاد عدالت و انسجام اجتماعی است.

در صحبت‌هایتان اشــاره کردید که از پروسه افزایش قیمت عوارض ساختمانی در ماراتن افزایش قیمت مسکن جا مانده‌اید.

آیا نمی‌توانید عوارض را به قیمت واقعی برسانید؟

بــا این مکانیزمی که در حال حاضــر در قیمت‌گذاری و عوارض ســاختمانی وجود دارد که یکی از مشــکلات مدیریت شــهری هم اســت، نمی‌توانیم عوارض را به قیمت واقعی برسانیم. نکته دیگر در این بحث این اســت کــه در حال حاضر متوســط نرخ عوارض در صــدور پروانه ۱.۲درصد قیمت آپارتمان مســکونی اســت. در کلانشــهرهای دیگر کشــور این رقم بالای ۵درصد است؛ یعنی من از کلانشــهرهای دیگر هم کمترم، در حالی کــه قیمت آپارتمان در تهران پنج برابر ســایر کلانشهرهاســت. معنی خیلی ساده‌اش این است که تهران را مفت می‌فروشیم. جایی که قیمت آپارتمان متری ۱۵۰ میلیون تومان اســت، چهار میلیون برای عوارض ساخت‌وساز دریافت می‌شــود. بــه اعتقاد بنده این موضوع به‌شــدت با عدالت اجتماعی فاصلــه دارد. پس اگر من بخواهــم راه قانون و انضباط و شــفافیت را بروم، این مشــکل را باید هر طوری که هست درست کنیم که البته تا حدودی هم در اجرای آن موفق عمل کردیم. توجه داشــته باشــید که وقتی نرخ عوارض تعدیل شــود، تبعیض مثبت برای مناطق جنوبی و میانی شــهر قائل شده است. این عوارض در بافت‌های فرسوده همچنان صفر است، در میانه شهر و جنوب شهر هم نسبت به مناطق گران‌تر شهر با رشد کمتری تغییر کرد.

برای به‌روز شــدن نرخ عوارض درنهایت و پس از گفت‌وگوهای بســیار با فرمانداری نرخ تورم بانک مرکزی بین مهروموم‌های ۹۳ تا ۹۷ ملاک افزایش شد، هر چند نرخ تورم ساختمان‌ها بسیار بالاتر از تورم کلی بوده اســت. این عدد حدود ۷۰درصد شــد. اما در تعدیل نرخ عوارض برای همه شــهر ۷۰درصد به طور مساوی گران نشد. سیاســت مدیریت شــهری کمک به رونق ساخت‌وســاز در مناطق میانی و جنوبی شــهر تهران بود؛ بــه همین دلیل در مناطق گران‌تر شهر عوارض تا ۱۲۰درصد و در مناطق ارزان‌تر تا ۲۵درصد افزایش اعمال شد و به تصویب شورای شهر رسید.

در این پروسه رویه‌ای که برای بافت فرسوده در نظر گرفتید، به چه شکل بود؟

توجه داشته باشــیم که عدد عوارض در ساخت‌وساز واحدهای مســکونی واقعا تعیین‌کننده نیســت، امــا با این کار خواســتم در حد خودش اجازه دهیم ساختمان‌ســازی برای کســانی باشــد که مصرف‌کننده هستند؛ نه برای کسانی که برای انباشت دارایی دست به ساختمان‌ســازی می‌زنند. هر چند که آمار صدور پروانه به دلیل رکــود بازار، انضباط‌بخشــی و جلوگیری از فــروش طبقات اضافه، ۲۶درصد نســبت به ســال گذشــته کاهش پیدا کرده است و حتی ســال گذشته هم نســبت به دو ســال قبل ۲۰درصد کاهش داشته است. اما سیاســت ما این بود که ساختمان باید جایی ساخته شود که برای نیاز مردم است. اینکه ساختمان بسازیم که ارزش پول‌مان را حفظ کنیم، پیامد پیش‌فرض‌های دیگر اســت اما به زعم من این موضوع تهران را به ســیاهچاله‌ای تبدیل کرده است که ثروت ملی را در خودش می‌مکد و قفل می‌کند. ۳۰۰ هزار واحد مســکونی در تهران بدون استفاده مانده است. ۳۰۰هزار را ضربدر متوسط قیمت آپارتمان در شهر تهران کنید. واحدهایی که استفاده نشده‌اند عمدتا در شــمال تهران هستند. باید قیمت را متری ۵۰ تومان بالاتر در نظر گرفت. با متوسط ۱۰۰ متر مســاحت آپارتمان چهار میلیارد تومانی ضربدر ۳۰۰ هزار، عدد وحشتناکی به دست می‌آید. این عدد اقتصاد کشور ما را تحت تأثیر قرار می‌دهد. با این عدد چند کارخانه می‌شد تأســیس کرد؟ چند راه و تونل می‌شد ساخت؟ یک لحظه فکر کنید

برای به‌روز شدن نرخ عوارض درنهایت و پس از گفت‌وگوهای بسیار با فرمانداری نرخ تورم بانک مرکزی بین مهروموم‌های ۹۳ تا ۹۷ ملاک افزایش شد، هر چند نرخ تورم ساختمان‌ها بسیار بالاتر از تورم کلی بوده است. این عدد حدود ۷۰درصد شد. اما در تعدیل نرخ عوارض برای همه شهر ۷۰درصد به طور مساوی گران نشد

با پولی که اینجا بلوکه‌شده چند راه می‌شد درست کرد. می‌شد مکران را آباد کرد. می‌شد پولی که برای ساخت پالایشگاه و توسعه نفت نیاز داریم را ازاینجا قرض بگیریم؛ ولی متأسفانه این پول در ساختمان‌سازی استفاده می‌شود. این رانتی است که به مالکان زمین‌های تهران داده‌ایم. اگر این رانت در جهت بهبود شرایط کیفی شهر تهران هزینه می‌شد، اشکال نداشت؛ چون خلق ثروت می‌شد. مثلا شهرک شهید محلاتی یا اکباتان یا نارمک و محله‌ای باکیفیت ساخته و تولید سرمایه کرده‌ایم.

البته آقای گلپایگانی این موضوعی که در این بخش مطرح کردید بحث مفصلی است که ساختمانی که در تهران ساخته می‌شود برای چه کسی و چرا ساخته می‌شود و معضلی است که مربوط به زمان حال نیست.

بله، اما به زعم بنده به واسطه مطالعات درباره اقتصاد مسکن اصولا این بورس‌بازی زمین است که باعث گران‌شدن افسارگسیخته ملک در ایران شده است و همواره یک عده می‌خواهند تورم ملک وجود داشته باشد. معتقدم این موضوع یکی از بیماری‌های اقتصاد کشورمان است و ریشه‌اش در رانتی است که به مالکین تهران داده‌ایم؛ یعنی اتفاقی که افتاده به نفع سازنده نیست. سازنده می‌گوید من پول دارم و می‌خواهم روی زمین سرمایه‌گذاری کنم و ظرف دو سال ۳۰، ۴۰درصد سود کنم. ولی مالکی که در خانه‌اش می‌نشیند و مشارکت می‌کند و ۶۰، ۷۰درصد محصول نهایی را می‌گیرد این سود چرا باید عایدش شود؟ بابت امتیازی که دوطبقه‌اش را به پنج طبقه تبدیل کرده و این همان امتیازی است که مدیریت شهری به صورت مفت در اختیارش قرار داده است. اینجاست که این گفتمان باید در توسعه شهر عوض شود. چیزی که من به عنوان طبقه می‌دهم قدرتمندترین ابزار مدیریت توسعه شهر است و من از این قدرتمندترین ابزار به بدترین وجه ممکن در طول سال‌های گذشته استفاده کرده‌ام که نه تنها در جهت آنچه برنامه شهر من گفته پیش نبرده‌ام بلکه درآمد خوبی هم از آن نداشته‌ام در حالی که می‌شد با این امتیاز زیرساخت‌های شهر را کامل کرد.

از کلیت صحبت‌های شما این برداشت را دارم که آپارتمان‌سازی در تهران را به اشتباه تولید ثروت دانسته‌ایم و همین موضوع به شهرمان ضربه زده است؛ درست است؟

بله، گاهی شما ثروت‌های طبیعی شهر که در شمال تهران بودند مثل باغات را مکیده‌اید و از این ثروت به نفع آپارتمان استفاده کرده‌اید. این مصرف دارایی و ثروت است؛ نه تولید ثروت. دارایی شهر که باعث ارزشمندی شهر است، فقط از کسی که به این دارایی نزدیک است بیشترین بهره را می‌برد؛ به همین دلیل آپارتمانی که در شمال شهر است قیمتش متری ۱۵۰ میلیون و در جنوب تهران ۱۰ میلیون تومان می‌شود. تفاوت به خاطر نزدیکی به سرچشمه دارایی شهر است؛ یعنی پول در شهر تهران هم طوری هزینه نشده که تولید سرمایه کند. دارایی شهر را مصرف کرده است. ما یک دارایی داریم؛ ثروت و سرمایه. اگر دارایی به سرمایه تبدیل شود که خوب است یا این دارایی اگر تبدیل به دارایی دیگر برای شهر شود هم خوب است. اما اینکه این دارایی به نفع عده‌ای خاص مصرف شود، ضد عدالت اجتماعی و کیفیت شهر است.

تغییر گفتمان در دو سالی که شما کار را به عهده گرفته بودید چقدر خودتان را تحت فشار قرار داد؟ چون همه به مسیر گذشته عادت کرده بودند.

آسیب به منِ مسئول برسد مهم نیست. به نظرم اگر در مقیاس بزرگ‌تری به قضیه نگاه کنیم، سختی‌کشیدن برای ایران عزیز و مردم لذت‌بخش است. کار جهادگرانه همین است.

جا دارد اینجا به دست‌های پشت پرده اشاره کنیم؛ چون خودتان هم جسته‌وگریخته به افرادی که در رانت آپارتمان‌سازی هستند اشاره کردید. نگران این افراد نبودید که بخواهند جلوی کار شما را بگیرند و برخوردتان با آنها چطور بود؟

خیر، خیلی‌ها اینجا آمدند و درخواست‌هایی داشتند که با ضوابط مغایرت داشت. خیلی‌ها از رده‌های مختلف مالی و صاحبان سرمایه و قدرت که می‌گفتند شهر را ۲۵-۳۰ نفر می‌سازند و پرونده‌هایشان اینجا با مانع برخورد کرده بود؛ برای مثال شخص محترمی پروانه‌ای برای یک فضای آموزشی می‌خواست بگیرد. ضابطه‌ای در شورای عالی شهرسازی و معماری تصویب شده بود که روی حریم گسل به مدرسه پروانه ندهیم. ایشان کارش به مراحل نهایی رسیده بود. از منطقه تماس گرفتند و گفتند که این فرد از مقامات کشور است اما ما گفتیم قانون برای همه است و نباید پروانه برایشان صادر شود. حتی به دفتر بنده آمدند و به ایشان گفتم شما روزی به عنوان مقام ارشد قانونگذار در کشور قوانینی تدوین کرده‌اید، حالا من اگر قانون را رعایت نکنم به شما توهین کرده‌ام و ایشان با کمال میل و علی‌رغم هزینه‌ای که برای پیشبرد کارشان داده بودند، پذیرفتند. باید توجه داشته باشیم که هیچ جامعه مدنی‌ای بدون رعایت قانون سر پا نمی‌ماند؛ یعنی آنچه مدنیت را ایجاد می‌کند قانون و قراردادهای اجتماعی است. از نظر عقلی هم نمی‌توان پذیرفت جامعه بدون رعایت چارچوب‌های تعیین‌شده و قراردادهای مشخص‌شده، پیمان‌هایی که بین همه بسته‌شده و ما قانون می‌نامیم، سر پا بماند. از جنبه اخلاقی هم من چه حقی دارم اگر اینجا نشسته‌ام کاری کنم که نباید بکنم. از جنبه اخلاقی هم این کار درست نیست؛ مثلا من به نزدیکان خودم یا به صاحبان قدرت و ثروت این امکان را بدهم. این کار غیر اخلاقی هم است. از نظر شرعی هم به نظر من حرام است. این اختیارات بیت‌المال و امانت مردم در دست من است. منِ مدیر اگر سختی هم بکشم و این رعایت قانون و نظم را بکنم، خیلی از کسانی که من برایشان استدلال می‌کنم می‌پذیرند؛ یعنی مردم و صاحبان قدرت و ثروت در برابر رعایت عدالت اگر برای همه باشد، تسلیم هستند. اینکه اگر به کسی بگویم به تو پروانه نمی‌دهم و به دیگری بدهم، اینجاست که می‌گویند چون ما در خط سیاسی خودش نیستیم، به ما پروانه نمی‌دهد؛ مثلا الزام قانونی وجود دارد که طبق قانون ماده ۱۰۰ هیچ ساختمانی بدون پروانه نباید در شهر ساخته شود. در گذشته این طور نبود. بیمارستان شهدای تجریش، بیمارستانی هزار تختخوابی که اگر شروع به فعالیت کند شمال تهران را قفل می‌کند، بدون پروانه ساخته شده است. ساختمان جدید بیمارستان امام‌خمینی بدون پروانه ساخته شده است. اگر بحث پروانه باشد، باید مسأله ترافیک را در نظر گرفت. زیباترین دید به دامنه البرز در سرپل تجریش بود. در آنجا غولی ساخته‌ایم که جلوی بخشی از هویت شهر تهران را گرفته است؛ در صورتی که اجازه نداشتند ساختمانی با آن هیبت در آنجا بسازند. در این دوره مدیریت شهری بنا بر این بوده که باید حتما قبل از ساخت پروانه گرفته شود. فرقی نمی‌کند ساختمان مربوط به چه شخص یا نهادی باشد؛ چون وقتی پروانه گرفته می‌شود معمولا همه مسائل ساخت‌وساز آن کنترل می‌شود.

پس دیگر این طور نیست که مثل ماجرای میدان سپاه،

۳۰۰هزار را ضربدر متوسط قیمت آپارتمان در شهر تهران کنید. واحدهایی که استفاده نشده‌اند عمدتا در شمال تهران هستند. باید قیمت را متری ۵۰ تومان بالاتر در نظر گرفت. با متوسط ۱۰۰ متر مساحت آپارتمان چهار میلیارد تومانی ضربدر ۳۰۰ هزار، عدد وحشتناکی به دست می‌آید

وضعیت پروانه‌های تخریب و نوسازی شهرداری تهران در ده سال اخیر

٪۴۸ کاهش تعداد پروانه‌های تخریب و نوسازی ده ساله منتهی به سال ۱۳۹۸

۲۸,۶۶۵ پروانه در سال ۱۳۹۰
بیشترین تعداد صدور پروانه تخریب و نوسازی

۸,۰۶۰ پروانه در سال ۱۳۹۴
کمترین تعداد صدور پروانه تخریب و نوسازی

٪۴۶ متراژ مفید مسکونی پروانه های تخریب و نوسازی ده ساله منتهی به سال ۱۳۹۸

۱۸,۰۰۵,۰۲۸ مترمربع در سال ۱۳۹۰
بیشترین متراژ مفید پروانه‌های تخریب و نوسازی

۶,۵۷۰,۶۳۳ مترمربع در سال ۱۳۹۸
کمترین متراژ مفید پروانه‌های تخریب و نوسازی

طراح: نگار نوروزیان

نهادهای خاص بتوانند در زمین‌هایشان بدون توجه به اخطارها و بافت منطقه اقدام به ساخت‌وساز کنند؟

بله، الان در شـــهر تهران بنای بدون پروانه‌ای اصلا نیست؛ البته ســـاختمان پلاسکو است که به دلیل شرایط خاص آن توافق کردیم کار را پیش ببرند اما شـــرط گذاشـــتیم که دقیقا منطبق بر مصوبات شورای عالی شهرســـازی و معماری باشد. ســـاختمان دیگری هم هست که در خصوص پرداخت عوارض تعهد داده، چون عوارضش را بایـــد با بودجه دولتی می‌دادند که بـــه تأخیر افتاده، اجازه دادیم ساخته شوند؛ البته آن هم منطبق بر ضوابط و مقررات و به وسیله سازنده دارای صلاحیت.

آقای گلپایگانی کلید ورود به این شرایط چه بود؛ شرایطی که این طور برای جلوگیری از ساخت‌وســـازهای بدون پروانه، رانتی و... ایستادگی کنید؟

کلیدش این بـــود که باید دارایی به ســـرمایه برای شـــهر تبدیل شـــود. کلید این تغییر گفتمان در این بود که شهر را بر اساس برنامه بسازیم. در برنامه گفته‌شده شهر باید برای شهروندان ساخته شود؛ یعنی از منظر کســـی که در شـــهر زندگی می‌کننـــد. مثالی می‌زنم؛ خیابان ولیعصر(عـــج) که تقریبا ۱۸ کیلومتر طـــول دارد، به نوعی تاریخ توســـعه شهر تهران اســـت. این خیابان محل یا مقصد رجوع مردم اســـت. مردم برای اینکه حال‌شـــان عوض شود یا خرید کنند، برای اینکه اوقات فراغتی داشته باشند به خیابان ولیعصر می‌روند. برای اینکه ساعتی را با خانواده‌شان بگذرانند به سینماهای خیابان ولیعصر یا تئاتر شـــهر می‌روند. پس این خیابان مقصد مردم است؛ جایی که مردم در آن زندگی می‌کنند. جایی که مردم از دارایی شهر لـــذت می‌برند. یک وقت هم من خیابان ولیعصر را جاده‌ای می‌کنم کـــه از جایی به جـــای دیگر بروم؛ یعنی یک وقت تســـلط خودرو و رفت‌وآمـــد اســـت، گاهی هم زندگی اســـت. تغییر رویکـــرد به من می‌گوید تو باید فضای شـــهر را برای جاری‌شـــدن جان شهر فراهم کنی. جان شـــهر جایی است که مردم در آن حضور دارند. فضاهای جمعی جان شـــهر می‌شوند؛ مثلا مسجد جان شهر است. فضاهای پیاده، خیابان ولیعصر، پارک‌ها، باغ‌هایی که پارک می‌شوند، سینماها اینها جان شهر هســـتند؛ چون محلی است که اجتماع مردم شکل می‌گیرد و شـــهر برای این است که مردم در کنار هم باشند. پس ما شـــهر را برای عبور و مرور نمی‌سازیم، برای زندگی می‌سازیم. وقتی می‌گوییم شهری برای همه، همه که نمی‌خواهند از شهر رد شوند، می‌خواهند در شهر زندگی کنند. شما وقتی با نامزدتان در شهر قدم بزنید، شهر برایتان ارزشمند می‌شود.

وقتـــی به خیابان ولیعصر اشـــاره کردید، مـــن یاد خاطرات خـــودم از این خیابان افتـــادم؛ از دوران نوجوانی تا امروز که هر دوره‌ای خاطره مختص به خودش را داشـــته اســـت. خاطرات رنگی در قسمت زنده شـــهر. اما در تضاد با این خیابان، پل صدر و اطراف آن برایم فضایی خاکســـتری و به‌شدت در هم دارد که نه تنها خاطره‌ای ازآنجا ندارم بلکه هر بار گذرم به آنجا می‌افتد، می‌خواهم سریع ازآنجا خارج شوم. حالا پیرو همین صحبت برای اینکه فضایی رنگی و زنده در شهر ایجاد کنید، آیا به سمت ایجاد پارک در پادگان ۰۶ ارتش رفتید؟

متوجه صحبت‌تان هســـتم. اصـــولا واژه تماشـــا؛ یعنی راه‌رفتن و دیدن. یعنی شـــما در یک خیابان می‌روید که تماشـــا کنید. یعنی راه بروید و ببینید. اما درباره قســـمت دوم پرســـش‌تان از ســـال ۷۲ که طرح جامع ســـاماندهی تهران کار شد، دیدند پادگان‌ها در شهر تهران حدود ۱۶درصد مســـاحت شهر را اشـــغال کرده‌اند. از همان جا بحثی مطرح شـــد که آیا حضور پادگان‌ها در درون شهر ضروری اســـت یا خیر؛ چون اینها با توسعه شهر به داخل شهر آمده بودند. در دوره قاجار پادگان ۰۶ سربازخانه‌ای کنار کاخ سلطنت‌آباد بود که بعدا در دوره پهلوی اول ســـاختمان هم برای سربازخانه کنار کاخ ســـلطنت‌آباد ســـاختند؛ یعنی این پادگان خارج از شهر بوده است. پس در سال ۷۲ این بحث مطرح شد که پادگان‌ها به خارج از شهر منتقل شـــوند و از این فضا برای خلق کیفیت‌هایی در شهر و تأمین ســـرانه‌هایی که شهر نیاز دارد استفاده شـــود. این شروع اولیه برای انجام این پروژه در آن زمان بود اما زمانی عملیاتی و اجرایی شد که قانون انتقال پادگان‌ها در سال ۸۸ در برنامه چهارم توسعه تصویب شـــد. سال ۹۲ قراردادی بین شـــهرداری تهران و ارتش تنظیم شده بود، در همان فرآیند وقتـــی طرح تفصیلی تهران را تهیه می‌کردند مبنا این بود که پادگان‌ها قرار است انتقال پیدا کنند، پس لکه‌گذاری که روی پادگان‌ها کردند بعضاً به فضای کار و ســـکونت تبدیل شد؛ مثلا پهنه را گذاشـــتند S، M،R ؛ یعنی پادگان‌هـــا انتقال پیدا کنند و بشـــوند مســـکونی، تجاری، مرکز فعالیت. بر اســـاس آن چیزی که در طـــرح تفصیلی پیش‌بینی شـــده بود، در پـــادگان ۰۶ قرار بود دو میلیون مترمربع مسکونی، تجاری، اداری مجوز بدهند بر اساس آن توافق‌نامه‌ای تنظیم شـــده بود اما باید به تصویب کمیسیون ماده ۵ برسد، در توافق‌نامه گفته بودند سطح اشغالی که می‌توانند بسازند ۳۰درصد اســـت؛ ۷۰درصد فضای باز و ۳۰درصد سطح اشغالی که این ســـاختمان‌ها در آن قرار دارند. این طرح چند بار به کمیســـیون ماده ۵ و شـــورای عالی رفته بود و آن حجم بارگذاری تأیید نشـــده بود؛ ولی درنهایت به حدود یک‌میلیون مترمربع بارگذاری رضایت داده بودند تا در این دوره مدیریت شـــهری از ســـوی شورای شهر و اعضای شـــورا و جناب آقای دکتر پیروز حناچی مبنا کاهش بیشـــتر بارگذاری بود، وقتی کار را شـــروع کردیم، ســـوابق مطالعه شد و با نمایندگان ارتش گفت‌وگو شـــد، دیدیم هدف شـــهرداری از پذیرش ایـــن حجم بارگذاری چه بوده؟ می‌خواهد از محل دریافت عوارض درآمد کسب‌شـــده و جای دیگر راه، مترو یا پارک بسازد. گفتیم خب بوســـتان‌هایی که می‌شـــود نگه داشـــت را تبدیل بـــه کیفیت کرده و درهـــای آنجا را به روی مردم باز کنیم. تغییر گفتمان اینجاســـت خیلی وقت‌ها باید نســـازیم. تصور کنید اینجـــا کیفیتی وجود دارد، من بارگذاری ســـنگین کنم، آن کیفیت را از بین ببرم تا جای دیگری کیفیت خلق کنم؟!

تغییر رویکرد به من می‌گوید تو باید فضای شهر را برای جاری‌شدن جان شهر فراهم کنی. جان شهر جایی است که مردم در آن حضور دارند. فضاهای جمعی جان شهر می‌شوند؛ مثلا مسجد جان شهر است. فضاهای پیاده، خیابان ولیعصر، پارک‌ها، باغ‌هایی که پارک می‌شوند، سینماها اینها جان شهر هستند

روند گفت‌وگو با ارتش به چه شکل بود؟

بـــه نماینـــدگان ارتش گفتیم ایـــن حجم بارگـــذاری باید کاهش یابد. در حدی که از منظر اقتصادی به خواســـته شـــما هم پاســـخ دهد، بیشـــتر از آن نمی‌توانیم. قانون انتقال پادگان‌ها از چند مســـیر گفت‌وگو کرده است. این موضوع اگر بخواهد به تصویب کمیسیون ماده ۵ و شـــورای عالی شهرسازی برسد حد بارگذاری در اینجا باید تأیید و تصویب شـــود و توقع را منطقی‌تر کردیم و بستیم به یکسری پارامترها که به کلیت محله از منظر ما آسیب نزند. گفتیم تراکم پایه در شـــهر تهران دوطبقه ۶۰درصدی اســـت که می‌شود ۱۲۰ درصد؛ یعنی کف تراکم در شـــهر تهران ۱۲۰درصد است. کل پادگان که ۵۰ هکتار اســـت، ۱۲۰درصـــدش ۶۰۰ هزار مترمربع اســـت. دوم گفتیم فرض کنیـــد من ۳۵هزار هکتار از شـــما می‌خرم، ۷۰درصد ســـهم شهرداری، در قبالش به شما چیزی می‌دهم که تاوان پول ۷۰درصد را بدهد که همان اجازه‌ای بود که ۶۰۰ هزار مترمربع بســـازند. البته

عددی که شـروع کرده بودیم کمتر بود اما در گفت‌وگوها درنهایت روی ۶۰۰ هـزار متـر مربع توافـق کردیم اما با شـروطی؛ اولا حد تجاری را به‌شدت کاهش دادیم چون جاذب سفر بود. تجاری‌ها ۴۰ هزار مترمربع شـد. در مورد مسکونی هم گفتیم باید برایش سقف جمعیت‌پذیری در نظر بگیریم که منجر شد به اینکه واحدها حداقل ۳۰۰ مترمربع باشـند که جمعیت‌پذیری کاهش پیدا کند. بخشی را گفتیم باید هتل باشد که هتل خیلی مشکل ترافیکی ایجاد نمی‌کند. برای بخش اداری هم شـرایط گذاشتیم. ۳۰درصد سطح اشغال و ۷۰درصد فضای باز را هم گفتیم ۷۰درصد باید تفکیک شده و کلا به عنوان پارک عمومی به شهرداری واگذار شود؛ یعنی ارتش دخالت نداشته باشد. به نظرم یکی از توافقات خیلی خوب بود که دو طرف منفعت داشـتند. عده‌ای نگران بودند کـه ۶۰۰ هزار متر مربع عدد سنگینی است و اگر بتوانیم کلش را به بوستان تبدیل کنیم، کیفیت بهتری دارد. از نظر مـن از دو جهت این کار تحقق‌پذیر نبود؛ گاهی ما حدی را باید بگیریم که باعث منفعت طرفین در گفت‌وگو شـود. اگر بخواهیم فقط منفعت شهر را در نظر بگیریم طرف مقابل اصلا نمی‌پذیرد. دوم اینکه تراکم ۶۰۰ هزار متر مربع آیا به محله آسـیب می‌زند یا باعث خلق کیفیت می‌شـود؟ شـخصا معتقدم این نوع معماری و ترکیب در آنجا با توجه به ویژگی‌های زمینه‌ای‌اش خلق کیفیت می‌کند. چرا؟ من می‌گویم فضایی که آنجا سـاخته می‌شود اولا در درون خـودش مجموعـه‌ای به هم پیوسـته اسـت یعنی مسـکونی، اداری، تجاری و فضای سـبز دارد. مثلا سالن تیراندازی دارد که در وهله اول به همین مسـکونی‌ها خدمات می‌دهند. پس من مسکونی را جایی می‌گذارم که خدماتش هم اطرافش است.

از اتفاق ۰۶ راضی هسـتید؟ یعنی آن طور که می‌خواسـتید پیش رفته است؟

تـا جایی که پیش رفتـه به نظرم بهترین کار بود. اعتقاد راسـخ دارم که بسـیاری از پارک‌های بزرگ‌مقیاس شـهر تهران پارک‌های امنی نیسـتند؛ مثلا الان صاحب پارک ملت کیسـت؟ صمیمی‌ترین پارک‌های تهران مثل پارک سـاعی، بهجت‌آباد ویژگی‌شان چیست؟ صاحـب اول بوسـتان بهجت‌آباد مجموعه مسـکونی بهجت‌آباد اسـت؛ یعنی شـما وقتی وارد این پارک می‌شوید احساس می‌کنید غریبه هسـتید؛ چون عده‌ای که با هم آشـنا هستند پالس ردوبدل می‌کنند و شـما با احسـاس غریبگی در رفتارتان احتیاط می‌کنید؟ اما در پارک ملت یا دیگر پارک‌های بزرگ این طور نیسـت و صاحب ندارد. البته در حالی که یکی از زیباترین پارک‌های تهران هستند.

اگر قرار باشد این طور فکر کنیم باید برای هر محله یک پارک بسازیم.

باید این طور باشد. اگر کنار این مجموعه مسکونی بسازید که در وهله اول صاحب آن شـود، امن می‌شود. فضایی که اطراف پارک ملت سـکونت غالب باشد ندارید. اطرافش خیابان، صداوسیما و... اسـت. پارک ملت پارک خیلی خوبی است اما من می‌گویم نه تنها پارک‌ها، بلکه همه پروژه‌های مقیاس شـهری و حتی مقیاس ملی، اول باید صاحب محله‌ای داشته باشند. یعنی چه؟ مثلا برج میلاد؛ اول بایـد مردم گیشـا بگویند این برج در محله ماسـت، بعد مردم شـمال غرب تهران بگویند، بعد تهرانی‌ها و کل کشـور بگویند این برج مال ماست. احسـاس تعلق به شهر این طور درست می‌شود. وقتی از خانه‌تان بیرون می‌آیید می‌گویید این کوچه مال ماست، بعد می‌گویید مسجد و مدرسه محله من؛ چون به آن مکان‌ها رفت‌وآمد کرده‌اید. احسـاس تعلق از مقیاس کوچک شروع می‌شود و بعد به کل شهر تسری پیدا می‌کند.

اگر این احسـاس تعلق را به خانه، محله، شـهر و کشور تشدید نکنیم، باعث می‌شـود احسـاس تعلق ملی تضعیف شـود. الان خیلـی از جوانان ما بعد از فارغ‌التحصیلـی دنبال پذیرش‌گرفتن از دانشـگاهیان خارج از کشور هستند. متوسـط سکونت در محلات شـهر تهران دو، سه سال است و شما نمی‌توانید بگویید متعلق به کدام محله هسـتید؛ چون به دلیل بورس‌بازی زمین و مسـتغلات ناچار هسـتید مدام جابه‌جا شـوید. خانه‌تان غرب تهران اسـت و مدرسـه‌تان در جای دیگر شـهر. به نظرم مسـخره‌ترین اتفاق این است که بورس مدارس «خوب» در منطقه ۳ تهران است و بچه‌ها خواب‌آلود یکی دو ساعت در ترافیک هستند که به «مدرسه خوب» برسند و غروب هم خسته به خانه می‌رسند. این فرد دیگر احساس تعلق به محله‌اش نمی‌کند چون مدرسه‌اش آنجا نبوده است. شما بـرای خرید باید با خودرو به مال‌هـای مختلف بروید، دیگر از بقال سر کوچه خرید نمی‌کنید. شهر برای مردم و تقویت احساس تعلق، انسان‌گرایی در شهر است. اینکه می‌گویم بوستان باید برای کسانی شـود که در وهله اول همان‌ها از آن اسـتفاده کنند. درواقع شـما فضایی خلق می‌کنید که افرادی که قرار اسـت در این ساختمان‌ها

شفافیت در معاونت شهرسازی چطور محقق شد

- ایجاد ۱۴۴ رکورد اطلاعاتی بناهای تاریخی شهر تهران
- تشکیل بانک اطلاعاتی فضاهای مناسب سازی شده برای اقشار خاص
- توجه به مبحث ایمنی در برابر حریق در ساختمان های تا ۵طبقه مسکونی برای اولین بار
- انتشار بخشنامه ها مصوبات لوایح قانونی و قراردادها از طریق درگاه های الکترونیکی
- اجرای کامل مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری پس از ۴سال
- بازنگری و به روزرسانی عوارض ساختمانی
- هوشمندسازی فرایندهای صدور پروانه ساختمانی
- بررسی تخلفات دفاتر خدمات الکترونیک پس از ۲ سال

زندگی کنند به جایی لنگر انداخته و اتصال پیدا می‌کنند. این فضایی می‌شود که مردم با آن صمیمی می‌شوند. برج میلاد جایی ساخته شده که اطرافش اتوبان است و کسی نمی‌تواند بگوید صاحبش است؛ در حالی که صاحب دارد. وقتی من دارایی‌ای به شهر اضافه می‌کنم باید صاحبش هم کنارش باشد. الان بوستان هرندی ساخته شده ولی من به آقای دکتر حناچی و شهردار آن منطقه هم گفته‌ام و سازمان نوسازی مأمور شده تا بررسی و مطالعه کند که اطراف آن ساختمان بسازیم یا محله نوسازی شود؛ چون اگر آن اطراف سکونت نباشد پارک زنده‌ای نخواهد شد. پادگان ۰۶ دو ایستگاه مترو، بزرگراه، محله پاسداران کنارش است، پارک ۳۵ هکتاری می‌سازیم، چه اشکالی دارد کنارش ساختمان مسکونی خوب هم داشته باشم؟ شهر خوب شهری است که از اجزای خوب ساخته شده باشد؛ اجزای خوب فقط این نیست که در همه شهر پارک یا پل و اتوبان باشد. شهر خوب شهر زندگی خوب است؛ یعنی خانه شما باید خانه خوبی باشد. کوچه، مدرسه و محل کارتان باید خوب باشد. وقتی می‌گویید زندگی همه اینها با هم هست. نمی‌توانید بگویید کسی خانه‌اش خوب است پس زندگی‌اش خوب است. ممکن است کارش یا محل کارش خوب نباشد یا برای رفتن به محل کارش باید دو ساعت در ترافیک باشد. اگر همه اجزا کامل چیده شوند کل کامل می‌شود که اجزایش به صورت سیستماتیک کنار هم چیده شده‌اند. حالا شما این اجزا را از هم جدا کنید، کل کامل نمی‌شود. شما دیگر از این شهر لذت نمی‌برید. مثلا در مورد خانه هم شهرداری تهران اعلام آمادگی کرد تا در قضیه مسکن اجتماعی و مسکن برای کم‌درآمدها کمک کند و آقای رئیس‌جمهوری استقبال کردند. مطالعه کردیم که کجاها می‌توانیم این کار را بکنیم.

مطالعه نشان می‌دهد یک خلأ در شهر تهران وجود دارد که خانه‌ای در اندازه کوچک تولید نمی‌شود؛ ۲۵ تا ۵۰ متری تولید نمی‌کنیم چون مقررات ما طوری است که این تولید را اقتصادی نمی‌کند. متوسط مساحت آپارتمان در شهر تهران در شمال شهر ۱۲۰ متر و در جنوب شهر ۸۰ متر است. برای جایی که قیمت آپارتمانش در حد قیمت آپارتمان‌های شهرهای اروپایی است، توزیع هم نادرست است. من گفتم وقتی می‌گویید مسکن باید حداقل ۶۰، ۷۰ مترمربع باشد، این راهم بگویید که حداکثر فاصله مسکن با محل کار باید نیم‌ساعت باشد. این امکان را بگذاریم که اگر یک نفر که در تهران کار می‌کند و محل کارش در خیابان انقلاب است با ۲۰ دقیقه پیاده‌روی یا یک ایستگاه مترو بتواند به محل کارش برسد. او بتواند انتخاب کند که آپارتمان ۳۰ متری بخرد یا اگر واحد بزرگ‌تر می‌خواهد بتواند به جای دیگری برود. این امکان انتخاب را بدهیم. شهر ما این امکان انتخاب را نمی‌دهد؛ مثلا در وسیله حمل‌ونقل می‌گویید دوچرخه، پراید، سمند، الگانس، مترو، اتوبوس و... داریم. هر کس متناسب با شرایطش انتخاب می‌کند اما در مورد خانه این امکان انتخاب خیلی ضعیف است.

یک خلأ در شهر تهران وجود دارد که خانه‌ای در اندازه کوچک تولید نمی‌شود؛ ۲۵ تا ۵۰ متری تولید نمی‌کنیم چون مقررات ما طوری است که این تولید را اقتصادی نمی‌کند. متوسط مساحت آپارتمان در شهر تهران در شمال شهر ۱۲۰ متر و در جنوب شهر ۸۰ متر است

به طرح ملی مسکن اشاره کردید؛ این طرح به کجا رسید؟

وزارت کشور خیلی استقبال کرد اما وزارت مسکن کمی مقاومت می‌کند. حرف‌شان هم این است که می‌گویند خانه‌ها حداقل باید ۶۰، ۷۰متر باشد. ولی در شهری همچون تهران تولیدکننده یا تسهیلگر تولید باید بتواند که یک منو جلوی شهروند بگذارد؛ مثلا یک مجرد وقتی می‌خواهد خانه اجاره کند، انگار مجرم است. در صورتی که این فرد هم حق زندگی باکیفیت را در تهران دارد و باید متناسب با درآمد و شرایطش خانه‌ای باکیفیت داشته باشد. یا به زوج‌هایی که تازه ازدواج کرده‌اند دقت کنید. چرا خانواده‌ها می‌خواهند خانه دخترشان بعد از ازدواج نزدیک‌شان باشد؟ چون همسرش وقتی از خانه بیرون می‌رود تا برگشتن به خانه دو ساعت باید در ترافیک باشد. تصور کنید زوجی که تازه ازدواج کرده‌اند، احساس کنند با ۱۰ دقیقه می‌توانند به خانه والدین‌شان برسند. خانمی که شاغل نیست وقتی همسرش سر کار می‌رود، احساس کند همسرش در صورت نیاز با یک ربع زمان می‌تواند به خانه بگردد یا با دو ساعت زمان حس آرامش و امنیت کدام بیشتر است؟ وقتی می‌گوییم خانه خوب، فقط منظور کمیت نیست. خانه خوب یکسری کیفیت‌ها دارد. شما ممکن است بخواهید بچه‌تان را در محدوده مرکز تهران به مدرسه نزدیک خانه‌تان بفرستید اما خانه‌تان کوچک باشد. وقتی جاهایی که سرانه خدماتش تأمین‌شده نیست خانه می‌سازیم، به بهانه اینکه برای طبقه فرودست خانه بسازیم، شهر و آدم‌ها را دچار مشکل می‌کنیم و پیامدهای تلخی دارد.

و به همین بهانه‌ای که شما به آن اشاره کردید، یعنی با ایجاد مسکن برای طبقه فرودست، آمار کارنامه کاریمان را بالا ببریم.

در واقع به طور محترمانه فقرا را از شهر بیرون می‌کنیم. متأسفانه

جاهایی سرمایه‌گذاری می‌کنیم که به درستی استفاده نمی‌شود. در تهران جاهایی هست که مردم روی مقوا زندگی می‌کنند. اینها را هم باید ببینیم، با فاصله یک ربع تا بازار تهران، در محله انبار گندم یا خانی‌آباد که جاهای خوبی هم هستند، قیمت آپارتمان در آنجا با شهرک اندیشه یکی است چون کیفیت زندگی تأمین شده است. به جای اینکه پول در بیابان خرج شود، اگر از ظرفیت‌هایی که در درون شهر است، استفاده می‌شد می‌توانست بهره بیشتر بدهد. تصور عام این است که تهران یعنی چیزی که نقشه‌اش را می‌کشیم. شهر قدس در گوشه غرب تهران است با منطقه ۲۱ چه فرقی دارد؟ در نقشه سیاسی من نیست.

آیا جزو تهران نیست؟ من اسم تهران را کلانشهری در هم تنیده می‌گذارم. برای همه قسمت‌ها باید فکر کرد. بخشی از تغییر گفتمان که گفته شد این است که ببینیم نقش و جایگاه تهران برای نظام کلانشهری کجاست. نبردی سر این قضیه داریم که جایگاه پایتخت را فراموش کرده‌ایم. مدیریت و مسائل پایتخت ویژه است در قوانین رد پایش هست؛ ما که اختراع نکرده‌ایم. اما نبردی داریم سر اینکه حریم تهران و پایتخت باید مدیریت شود. این یک موضوع خیلی پیچیده‌ای است که برای آن به‌شدت آینده خطرناکی را متصور هستم.

همان سیاهچاله‌ای که در صحبت‌هایتان به آن اشاره کردید، بالاخره با این روند جایی به بن‌بست می‌رسد.

بله، سیاهچاله‌ای که جمعیت و ثروت را در خود جمع کرده است؛ اینکه شما یک‌پنجم جمعیت کشور را در حدود ۲درصد مساحت کشور ایران متمرکز می‌کنید. آب چهار رودخانه را در تهران مصرف می‌کنید. از نظر اقتصادی ۳۰، ۴۰درصد گردش اقتصادی را در یک جا متمرکز می‌کنید. اگر این موارد در نظر گرفته نشود پس چه چیزی در نظر گرفته می‌شود؟ این موارد ارکان توسعه پایدار هستند. باید زیست‌بوم، اقتصاد و مسائل اجتماعی را در نظر گرفت. شکاف بین متن و حاشیه، بین شهر و پیرامون مسأله‌ای جدی و خطری است که تهران را تهدید می‌کند. در سوریه درگیری‌ها از کجا شروع شد؟ در دمشق و پیرامونش شکاف اجتماعی وجود دارد. خیلی از گروه‌هایی که ضد حکومت بشار اسد جنگیدند، در حاشیه دمشق خودشان را تجهیز کردند. البته ایران با آنجا خیلی متفاوت است اما زمینه‌هایش وجود دارد. مگر سال گذشته در مورد بنزین مشکلاتی در کشور نداشتیم؟ پس زمینه‌های مشکلات اجتماعی در کشور وجود دارد. با یک خط مترو فاصله زندگی بین شهروندان زمین تا آسمان فرق دارد. افراد با دیدن این مسائل و خیلی چیزهای دیگر احساس تبعیض می‌کنند که حتما این عوامل باعث شکاف اجتماعی می‌شود.

در صحبت‌هایتان به نساختن اشاره کردید. طرح این موضوع از سمت شما خیلی خوب است؛ ولع ساختن در شهر واقعا در همه آدم‌ها وجود دارد.

هم می‌خواهند بسازند و هم از ساخت‌شان منفعت ببرند. فرض کنید شما برای اینکه پیراهنی را برایتان بدوزند از این کار انتظار سود دارید که از ساختن مسکن انتظار سود دارید؟ مثلا شخص زمینی دارد که می‌خواهد بسازد. ضابطه گفته چهار طبقه، می‌گوید اگر پنج طبقه نباشد سود نمی‌کنم. مگر قرار است سود کنند؟ مسکن برای سکونت است. این برمی‌گردد به حرف اولم که سرمایه در ملک تشدید سوداگری است، موضوع ساخت برای مسکن نیست؛ برای کسب ثروت است.

چه کارهایی در شهر انجام ندادید که به نفع مردم بود و چه کارهایی را اجازه ندادند که انجام دهید؟

یکسری خیابان‌ها بود که تعریض داشت؛ مثلا در نقشه‌های طرح تفصیلی قرار بود خیابان هشت‌متری ۲۴ متری شود. اینها مطالعه و بررسی کارشناسی شد و دیدیم اصلا ضرورتی به این کار نیست. خیابان ولیعصر(عج) از انقلاب به پایین قرار بود از هر طرف سه متر عقب‌نشینی کند.

دیدیم بدنه‌هایی دارد که بدنه تاریخی هستند؛ یعنی بدنه را خراب کنید که عقب‌نشینی شود؟ ارزش بدنه بیشتر از این اقدام بود. برای همین چنین تعریض‌هایی نباید انجام می‌شد. پس از بررسی همه‌جانبه در کمیسیون ماده ۵ این کاهش عرض‌ها به تصویب رسیده است. جاهایی طبقات اضافه بود که در طرح تفصیلی نبود و جلوی این کار را گرفتیم. ساخت برج‌باغ بود که نباید انجام می‌شد. فشاری که درباره ساختمان‌های بدون پروانه می‌گوییم، معلوم است از کجا فشار می‌آید که ما اجازه ندادیم بسازند. در دو سال گذشته تقریبا پروانه ساخت‌وساز تجاری متمرکز در یک نقطه (مال) نداشته‌ایم.

محله قدیمی و خوبی در الهیه با پالادیوم واقعا به مشکل خورده است یا با ساخت کوروش، اتوبان ستاری دچار مشکل شده است.

پروانه اتفاقی که در اتوبان ستاری افتاد (کوروش) را قبلا داده بودند. جای دیگری هم هست که نزدیک به افتتاح است و وقتی آن را دیدم سردرد گرفتم. گفتیم باید برای عارضه‌سنجی ترافیک چاره‌ای اندیشیده شود. کارهایی که نباید انجام می‌شد آمارش کم نیست و کارهای که در شهر باید انجام شود هم کم نیستند؛ مثلا اتفاقی که برای ساختمان سینا اطهر افتاد اتفاق تلخی بود. ساختمان مشابه آن را شناسایی کردیم. اینها اتفاقات مهمی در شهر است و بخشی برای اینکه آینده بهتری در شهر داشته باشد، نیاز به اصلاح قانونی دارد و بخشی اصلاح ضوابط و مقررات است. از نظر عددی هم در طرح تفصیلی که گفتیم معیارمان است، مثلا در شهر تهران پارکینگ، رودرده‌ها یا باغات شهر طرح‌های موضوعی هستند. یکسری هم موضعی بودند یعنی برای جاهایی از شهر باید طرح تهیه می‌کردیم؛ مثل کن، فرحزاد، منطقه ۱۲، ۱۵، ۱۶ و ۲۰ درگیر پروژه‌ای بودند به نام خیابان فداییان اسلام. برای اینها باید طرح تهیه می‌شد. طرح تفصیلی گفته بود برای ۶۰۰ جا باید طرح تهیه شود. این ۶۰۰ مورد را پالایش کردیم و به ۳۰۰ طرح رسیدیم. از سال ۹۱ طرح تفصیلی ابلاغ شده تا سال ۹۷، طرح‌های موضعی که برای این در شهر تهران به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسیده، ۲۰ طرح تصویب شده است. از سال ۹۷ تا ۹۹، در دو سال ۳۰ طرح موضعی به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسیده است. چون فکر می‌کنیم هر چه برنامه‌مان را قوی‌تر کنیم، کارمان دقیق‌تر خواهد شد. خیلی از موضوعات معطل‌مانده در شهر است که باید تعیین تکلیف شوند. کسی که در کن زندگی می‌کند، می‌گوید فرق من با کسی که در شهران است، چیست؟ چرا آپارتمان در شهران متری ۴۵میلیون تومان است؟ بر اساس ضوابط طرح تفصیلی در یک کوچه بنا به اندازه مساحت، ساختمان دوطبقه، سه‌طبقه، ۴، ۵، ۶، ۷ و ۸ و اگر باغ هم باشد برج‌باغ می‌ساختند، ۱۰ طبقه هم می‌توانست ساخته شود. این ایراد ضابطه است. سوای از اینکه منظر بصری شهر را آشفته می‌کند، از منظر حس برابری هم به شهروند لطمه می‌زند. این ضابطه با یک کارشناسی بسیار پیچیده

خیابان ولیعصر(عج) از انقلاب به پایین قرار بود از هر طرف سه متر عقب‌نشینی کند. دیدیم بدنه‌هایی دارد که بدنه تاریخی هستند؛ یعنی بدنه را خراب کنید که عقب‌نشینی شود؟ ارزش بدنه بیشتر از این اقدام بود. برای همین چنین تعریض‌هایی نباید انجام می‌شد. پس از بررسی همه‌جانبه در کمیسیون ماده ۵ این کاهش عرض‌ها به تصویب رسیده است. جاهایی طبقات اضافه بود که در طرح تفصیلی نبود و جلوی این کار را گرفتیم

ارزیابی شده و در حال طی‌کردن فرآیند کارشناسی و تصویب است.

در نگاه تفکر شما روح شهروند خیلی مهم است اما در عمل شهر فقط ساخت‌وساز است.

معیار نگاه شهرسازی دوره مدرن که به ساخت‌وساز و اتوبان و تسلط ماشین فکر می‌کرد، الان در دنیا هم دیگر از سکه افتاده است. الان گفته می‌شود که شهر باید برای شهروندان ساخته شود. روح شهر اهمیت دارد. فضایی که شهروند بتواند با بقیه شهروندان گفت‌وگو کند. اینهاست که شهر را می‌سازد. شهر فقط محل رفت‌وآمد نیست.

در اوایل صحبت‌هایتان بیان کردید که فضاهای شهری باید متناسب با نیاز، خواست و سلیقه همه شهروندان باشد. برای جایگاه معلولان در تغییر ساختار شهر تهران چه اقداماتی انجام شده است؟

ما ستاد مناسب‌سازی برای شهر داریم. از سال ۹۷ تکلیفی به مناطق داده شد که هر منطقه باید دو بوستان، دو خیابان و دو ساختمانش را مناسب‌سازی کند.

بودجه هم در نظر گرفته شده بود. سال ۹۷ تقریبا این کار محقق شد. در سازمان‌ها هم میادین میوه‌وتره‌بار، ایستگاه‌های مترو، بی‌آرتی باید مناسب‌سازی شوند. البته در گذشته هم مناسب‌سازی شده بود و ما این مسیر را با جدیت ادامه دادیم و تشدید کردیم. این کارها در شهر به صورت پراکنده انجام می‌شد، سعی شد کیفیت هم ارتقا یابد. معلولانی که به عنوان مشاور در ستاد هستند، گفتند وقتی من سوار مترو می‌شوم نقشه‌ای به من بدهید بدانم کدام ایستگاه مناسب‌سازی شده است تا خودم برنامه‌ریزی کنم چطور رفت‌وآمد کنم. برای سال ۹۹ طرح جامع مناسب‌سازی در دستور کار قرار گرفت. این طرح قرار است مشخص کند، کجای شهر به صورت شبکه به هم پیوسته مناسب‌سازی شود که معلول وقتی وارد این شبکه شد بداند بوستان، خیابان و فروشگاه مناسب‌سازی شده است. چهارراه‌های شهری باید مجهز به هشدار صوتی بشود. میدان تره‌بار و ساختمان‌ها باید مناسب‌سازی شوند و با کارهای مطالعاتی ۳۰، ۴۰ لایه به وسیله مشاور مطالعه شد. مراکز پررفت‌وآمدی که معلولان ارتباط دارند روی نقشه گذاشته شده و به یک شبکه رسیده است که اگر مناسب‌سازی شود، ۸۰درصد کار انجام می‌شود. یک هدف هم گذاشتیم که ۵۰۰ کیلومتر مسیر باید ظرف سه سال مناسب‌سازی شود هر سال حدود ۱۶۰ کیلومتر، امسال امیدوارم به برنامه برسیم و مسیر را اصلاح کنیم. تقریبا دو ماه قبل نقشه رونمایی شده و در دستور کار قرار گرفته است که اگر مسجد، مدرسه، تره‌بار و... در این شبکه وجود دارد مناسب‌سازی شود.

اما پروسه پراکنده از دو سال قبل انجام می‌شود.

بله، بودجه‌ای را که در سال ۹۹ تصویب شد، از ۷۰ میلیارد سال ۹۷ به ۴۰۰ میلیارد در سال ۹۹ رساندیم. یکی از محوری‌ترین ارکان شهر برای همگان مناسب‌سازی است. تقریبا هیچ پروژه‌ای افتتاح نمی‌شود مگر اینکه مناسب‌سازی شده باشد. شهردار تهران این موضوع را بخشنامه کرده است. ممکن است جاهایی نواقصی باشد، اما بالاخره تا جایی که خواسته ماست، فاصله وجود دارد.

اما همین که حداقل‌ها را داشته باشد، جای شکرش باقی است.

حداقل‌ها را دارد. ایستگاه مترو برای معلولان خیلی مهم است. طبق مطالعه‌مان حدود ۴۰، ۵۰ ایستگاه ما فاقد آسانسور بود. فرآیند تأمین اعتبار و بودجه در دوره تحریم‌ها کار سختی بود. اما الان پیمانکار در حال انجام کار است و شاسی‌کشی‌ها انجام شده و کابین‌ها در حال ساخت است و هدف‌مان این است که تا آخر سال ۴۳ ایستگاه به آسانسور مجهز شوند. از این به بعد هر ایستگاهی که افتتاح می‌شود با رعایت مناسب‌سازی خواهد بود. در ساختمان‌ها هم از ۲۵ واحد به بالا حتما باید یک واحد مناسب معلولان باشد. ساختمانی که ضوابط مربوط به معلولان را رعایت نکرده باشد پایان کار نمی‌گیرند. در ساختمان‌های عمومی که ساخته می‌شود با هماهنگی نظام‌مهندسی سختگیری بیشتر شده است.

در بوستان‌های در دست احداث شهر تهران چطور مناسب‌سازی انجام می‌دهید؟

بوستان هرندی مناسب‌سازی شده است. حالا ممکن است نواقصی داشته باشد اما کلیتش مناسب‌سازی شده است؛ مسیرهای نابینا، کم‌بینا، سرویس بهداشتی برای معلولان وجود دارد. در جاهایی که اختلاف ارتفاع است حتما باید رمپ وجود داشته باشد. این کار به دستور کار عمومی تبدیل شده است؛ مثلا خیابانی در منطقه ۷ تهران سنگفرش و مسیر نابینایان طراحی شده است. میدانگاه امیرکبیر در منطقه ۱۴ مناسب‌سازی شده است که تمام اینها جزو اقداماتی است که ما را به این مسیر سوق می‌دهد که تهران شهری برای همه شود.

فقط در پایان این نکته را بگویم که البته از یک طرف پیاده‌راه‌ها سنگفرش می‌شوند و چنین خدماتی عرضه می‌شود اما اجرای آن و نظارت بر کیفیت آن خیلی خوب از آب درنمی‌آید؛ برای مثال پیاده‌راه‌های خیابان انقلاب نمونه عینی عدم حق داشتن شهروندان معلول و نابینا در سطح شهر است. درست است که موزاییک‌های مناسب برای این افراد نصب شده است، اما پارک موتور و حضور دستفروش در آنجا باعث شده که این افراد نتوانند از این امکان استفاده کنند. یا زمانی با آقای لطف‌الله میثمی صحبت می‌کردم که می‌گفت بارها با داربست‌هایی که در پیاده‌راه‌ها برای ساخت‌وساز یا نصب بیلبورد نصب شده، برخورد کرده و زخمی شده است. برای این مشکلات چه باید کرد؟

مدیر شهر به هر حال شهرداری است اما اختیاراتش متناسب با انتظارات مردم نیست. شما مشکلی در پیاده‌رو دارید سوای اینکه موتور پارک می‌کند، حرکت می‌کند یعنی فضای پیاده‌رو را برای عابر پیاده ناامن می‌کند؛ مخصوصا برای افراد نابینا که متوجه اطرافشان نیستند. گاهی ما به مدیران می‌گوییم با چشم بسته در مسیر حرکت کنید تا متوجه شوید چه بلایی سر شهروندان با این وضعیت می‌آید.

واقعا این طور نیست که بگوییم شهر تهران مناسب‌سازی شده است هنوز خیلی با مناسب‌سازی فاصله داریم اما با شتاب فزاینده در حال حرکت در این مسیر هستیم. در عدد بودجه هم در این زمینه اتفاقات خوبی در حال رخ‌دادن است. در همه معاونت‌ها دو مشاور از جامعه معلولان داریم؛ از سمن‌هایی که به بحث ارتقای کیفیت زندگی برای معلولان کمک می‌کنند خواسته‌ایم خودشان کمک کنند. قبل از افتتاح همین افراد بررسی می‌کنند؛ مثلا از ایستگاه مترو برج میلاد معلولین بازدید کردند و گفتند که آن طور که باید و شاید مناسب‌سازی نشده است و پیش از بازگشایی همه مشکلات برطرف شد. این کارها خیلی مهم است. اینها همان دارایی شهر است. وقتی دارایی برای شهر می‌سازیم باید همه جوانب را رعایت کنیم وگرنه ظلم کرده‌ایم.

بوستان هرندی مناسب‌سازی شده است. حالا ممکن است نواقصی داشته باشد اما کلیتش مناسب‌سازی شده است؛ مسیرهای نابینا، کم‌بینا، سرویس بهداشتی برای معلولان وجود دارد. در جاهایی که اختلاف ارتفاع است حتما باید رمپ وجود داشته باشد. این کار به دستور کار عمومی تبدیل شده است؛ مثلا خیابانی در منطقه ۷ تهران سنگفرش و مسیر نابینایان طراحی شده است

چطور شهرداری پادگان تاریخی ۰۶ را نجات داد

داستان تبدیل یک پادگان به پارک

شرق: سال ۱۳۷۲ بحثی در فضای کشور ایجاد می‌شود. ماجرا هم از این قرار بوده است که مقرر شده بوده است تا پادگان‌ها و اراضی نظامی به خارج از شهر تهران منتقل شوند. با انتقال این پادگان‌ها و اراضی نظامی، آنها برای تأمین خدمات هفتگانه شهری به شهرداری تهران واگذار می‌شدند. اما متأسفانه این موضوع در دهه ۷۰ به قانون تبدیل نمی‌شود. زمان می‌گذرد و می‌رسیم به اواخر دهه ۸۰؛ زمانی که بالاخره با گذشت سال‌ها موضوع انتقال پادگان‌ها و اراضی نظامی تبدیل به قانون می‌شود. اما مسأله‌ای در این قانون گنجانده می‌شود که از این قرار بوده است که شهرداری باید برای تبدیل پادگان‌ها پول زمین را پرداخت کند. مبلغی هم که برای خرید این زمین‌ها از سمت شهرداری در قانون در نظر می‌گیرند به قیمت ۳۵درصد ملک‌های اطراف زمین با کاربری مسکونی بوده است. البته گزینه دیگری هم در قانون بوده است؛ در این مدل، شهرداری باید ۴۰درصد مساحت زمین را برای تأمین خدمات عمومی در نظر بگیرد و ۶۰درصد دیگر هم برای تأمین هزینه‌های انتقال پادگان بارگذاری شود. در این گزارش به طور خاص به بحث پادگان ۰۶ ارتش می‌پردازیم. پادگانی که در سال ۹۲ شهرداری منطقه چهار طبق توافقی با ارتش مطابق پهنه‌بندی طرح تفصیلی داشته است. در این توافق بیان شده بود که ۷۰درصد زمین‌های پادگان ۰۶ ارتش به پارک و در ۳۰درصد نیز ساخت‌وساز شود که این ساخت‌وسازها شامل مجتمع‌های مسکونی، تجاری و اداری بوده است. حتی کار تا جایی پیش می‌رود که توافق صورت می‌گیرد و مقداری پول به عنوان عوارض برای ساخت‌وساز به شهرداری تهران پرداخت می‌شود اما اتفاقی که می‌افتد این بود که ارتش قصد داشته است یک‌میلیون‌و۶۰۰هزار متر مربع ساخت‌وساز کند، اما سقف بارگذاری در کمیسیون ماده ۵ یک‌میلیون‌و۲۰۰هزار متر مربع بوده است. این موضوع تبدیل به بحثی میان ارتش و شورای شهر می‌شود. حتی در آن زمان برخی از اعضای شورای شهر چهارم با نوع چینش و ترکیب کاربری‌ها در این زمین‌ها مخالفت می‌کنند؛ علت مخالفت‌شان هم از این قرار بوده است که در طرح باید فضای سبز، عرصه‌های تاریخی و مشکلات ترافیکی در نظر گرفته شود و بافت منطقه نباید دستخوش تغییر و دگرگونی خاصی شود. با روی کارآمدن پیروز حناچی و گرفتن سکان اداره شهرداری به وسیله او، بار دیگر موضوع پادگان ۰۶ در دستور کار قرار می‌گیرد تا بالاخره بعد از گذشت سال‌ها تعیین تکلیف شود. درنهایت دور جدید مذاکرات شهرداری با ارتش آغاز می‌شود.

حالا که این گزارش را می‌خوانید، شهرداری تهران در حال آماده‌سازی کارهای بوستان ۰۶ ارتش است تا بعد از چند وقت درهای آن به روی مردم باز شود و در پارکی به وسعت ۳۵ هکتار قدم بگذارند. پارکی که می‌توانست جای آن برج و مجتمع تجاری ساخته شود. اما با پیگیری‌های شهرداری و همکاری‌های ارتش این اتفاق آن طور که قرار بود صورت بگیرد، نیفتاد

در خلل این مذاکرات برای اینکه وسعت پادگان ۰۶ ارتش، بیشتر از ۱۰هزار هکتار بوده است، طرح به شورای عالی شهرسازی و معماری ارجاع می‌شود. درنهایت و بعد از پروسه طولانی توافق با ارتش، قرار می‌شود که ساخت‌وسازهای این نهاد فقط در ۶۳۰هزار متر مربع باشد، در صورتی که در گذشته قرار بوده است که ارتش در یک‌میلیون‌و۶۰۰ هزار متر مربع ساخت‌وساز داشته باشد. برای ساخت‌وسازهای ارتش در این منطقه هم ضوابطی تعیین می‌شود؛ ازجمله اینکه برج‌های ساخته‌شده به بزرگراه‌ها دسترسی داشته باشند و روی شریان‌های محلی تأثیر منفی نگذارند. همچنین در ساخت برج‌ها باید دسترسی به حمل‌ونقل عمومی مثل مترو و اتوبوس مد نظر قرار گیرد و این ساخت‌وسازها باید باعث توسعه فضای سبز شهر شوند. علاوه بر این موارد، باید معیارهای مربوط به عدم سایه‌اندازی برج بر املاک مجاور و همچنین پاسخگویی تأسیسات و تجهیزات شهری نیز رعایت شود که این معیارها در کمیته فنی شورای عالی کنترل شده است. اما در توافق صورت‌گرفته شهرداری با ارتش چند نکته هم هست که جلب توجه می‌کند و نشان از اهمیت به فضای شهر دارد؛ در توافق اولیه ۶هزار نفر در این محل ساکن می‌شدند اما حالا جمعیت‌پذیری این منطقه به ۲۷۰۰ نفر رسیده است. نکته دیگر این است که ساخت ساختمان‌های تجاری به یک‌سوم توافق قبلی کاهش پیدا کرده و قرار است که خبری از مال‌سازی و پاساژهای بزرگ نباشد که مقصد تمام مردم از نقاط مختلف شهر باشد و البته بخشی از کاربری هم به هتل اختصاص پیدا کرده است. بحث جالب توجه دیگر هم از این قرار است که دسترسی به ساختمان‌های مسکونی که شامل ۳ برج مسکونی است ساخته شده توسط ارتش از طریق بزرگراه شهید صیاد شیرازی داده می‌شود. مزیت این اتفاق این است که در خیابان پاسداران شاهد ایجاد ترافیک و مشکلات محلی نخواهیم بود.

حالا که این گزارش را می‌خوانید، شهرداری تهران در حال آماده‌سازی کارهای بوستان ۰۶ ارتش است تا بعد از چند وقت درهای آن به روی مردم باز شود و در پارکی به وسعت ۳۵ هکتار قدم بگذارند. پارکی که می‌توانست جای آن برج و مجتمع تجاری ساخته شود. اما با پیگیری‌های شهرداری و همکاری‌های ارتش این اتفاق آن طور که قرار بود صورت بگیرد، نیفتاد و حالا ساکنان محله پاسداران صاحب پارکی هستند که می‌توانند آن را از آن خود بدانند. نکته جالب توجه در این پارک این است که به گفته معاون

معماری و شهرسازی شهرداری تهران قرار است به عنوان یک بوستان موضوعی ارتباط جدیدی بین مردم و رویدادهای مرتبط با ارتش و دوران سربازی ایجاد کند.

این اتفاق یعنی بوستان ۰۶ ارتش و نحوه ساخت‌وساز این نهاد در زمین‌هایی که در اختیار دارد، نشان از یک تغییر رویکرد جدی در شهرداری است. تغییر رویکرد از این لحاظ که حالا شهروند و آسایش او در اولویت قرار گرفته است و دیگر کمتر خبری از فروش شهر برای توسعه خیابان‌هایش است. جدی هم از این منظر که طرف قرارداد شهرداری، نهادی نظامی به اسم ارتش بوده است. همه این اقدامات نشان از عزم راسخی دارد که شهرداری تهران در پیش گرفته است؛ عزمی که می‌خواهد تا جایی که می‌شود از شهرفروشی جلوگیری کند و به فکر توسعه باشد اما نه توسعه در ساخت اتوبان و بزرگراه و بلندمرتبه‌سازی بلکه توسعه محیط زندگی شهروندان. شاید این مسائل در وهله اول شعار به نظر برسد اما با نگاهی به اقدامات صورت‌گرفته شهرداری در تغییر رویکردی که در سال‌های گذشته داشته است، می‌توان به این موضوع پی برد.

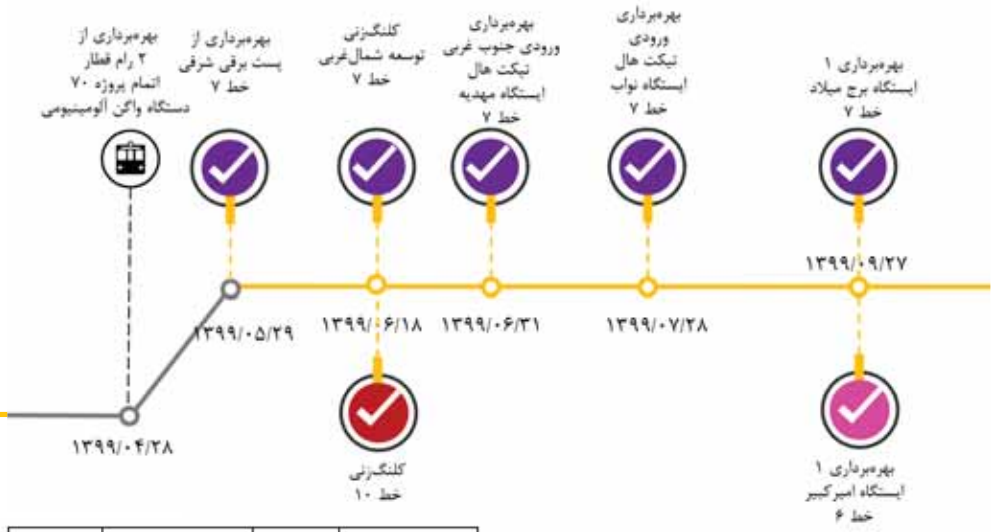
همین که جلوی بلندمرتبه‌سازی گرفته شده است، برای ساخت‌وساز قبل از هر اقدامی باید پروانه ساخت گرفت، اجازه ساخت طبقات اضافه داده نمی‌شود، به معلولان و راحتی آنها اهمیت داده می‌شود و برایشان اقداماتی در دست انجام است، از این جمله هستند. شاید اگر این رویکرد در سال‌های آینده ادامه داشته باشد با خیال راحت‌تری بتوانیم بگوییم که شهر تهران در تلاش است که از سیطره نظام اقتصادی خارج شود و به سمت نظام انسان‌محور برود. نیازی نیست راه دور برویم، نمونه عینی این نگاه را می‌توان در راه‌اندازی پارک پادگان ۰۶ ارتش دید. جایی که شهرداری و مسئولان آن بارها تأکید کرده‌اند که بافت تاریخی آن، ایجادنشدن ترافیک، ایجاد فضای سبز و... باید حفظ و رعایت شود. این نگاه، همان نگاه انسان‌محور به شهر است. نگاهی مدرن به خیابان که باید از آنِ شهروند باشد؛ شهروندی که در خیابان است هر وقت که بخواهد می‌تواند استراحت کند، خرید کند، با دوستانش قرار بگذارد، گپ بزند، تاریخ در آن دیده شود و حتی سر کار برود و تمام این اتفاقات در محدوده بوستان ۰۶ ارتش در حال رخ‌دادن است.

فراز و نشیب‌های متروی تهران

داستانی به قدمت ۴۵ سال

علی امام
مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)

تهران به عنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران علاوه بر مرکزیت سیاسی از لحاظ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز جایگاهی مهم در سطح کشور دارد. این شهر چندمیلیونی که با شهرک‌های اقماری خود جمعیتی بالغ بر ۱۲ میلیون نفر دارد، با بحران ترافیک و تبعات ناشی از آن چون مصرف سوخت، آلودگی‌های زیست‌محیطی، اتلاف وقت و تصادفات جرحی و فوتی مواجه است. به همین دلیل بهره‌مندی از یک سامانه حمل‌ونقلی کارا و پرظرفیت چاره اصلی غلبه بر این بحران خواهد بود. امروزه حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری نقش خود را به عنوان یک مد حمل‌ونقلی ایمن، سریع، ارزان و انبوه در کاهش تراکم خودروها، آلودگی‌های محیط زیستی، مصرف سوخت و ارتقای کیفیت زندگی اجتماعی بیش از پیش آشکار کرده است. در سال ۱۳۴۷ در اولین طرح جامع شهری برای شهر تهران بحث حمل‌ونقل ریلی دیده شد. سال ۱۳۵۰ شهرداری تهران بررسی وضعیت حمل‌ونقل شهری را به شرکت فرانسوی سوفرتو (Sofrethu- RATP) واگذار کرد. این موسسه برمبنای اطلاعات و آمار جمع‌آوری‌شده و پیش‌بینی‌های مربوط به توسعه و رشد تهران، در سال ۱۳۵۳ گزارش جامعی با عنوان «طرح ترافیک و حمل‌ونقل تهران» ارایه کرد. در این طرح جامع، سیستم «خیابان- مترو» براساس ایجاد ۷ خط مترو به طول ۱۴۷ کیلومتر که در قالب توسعه شبکه روزمینی به حومه و یک شبکه کامل اتوبوسرانی به عنوان مکمل مترو و تعدادی پارک‌سوار در اطراف ایستگاه‌های مترو و درنهایت یک شبکه بزرگراهی به صورت کمربندی تکمیل می‌شد، پیشنهاد شد. براساس طرح مذکور، در اردیبهشت ماه سال ۱۳۵۴ لایحه قانونی تأسیس شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه از طرف دولت وقت به مجلس ارایه شد که مورد تصویب مجلس شورای ملی و مجلس سنا قرار گرفت. طی این مصوبه به شهرداری تهران اجازه داده شد به منظور ساخت راه‌آهن شهری و تأسیسات مربوطه و بهره‌برداری از آن، شرکتی به نام شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه تأسیس کند. اولین اساسنامه شرکت مترو نیز در تیر ۱۳۵۴ به تصویب رسید. در همان سال احداث ۴ خط مترو در فاز نخست مورد تصویب شهرداری، انجمن شهر و سازمان برنامه و

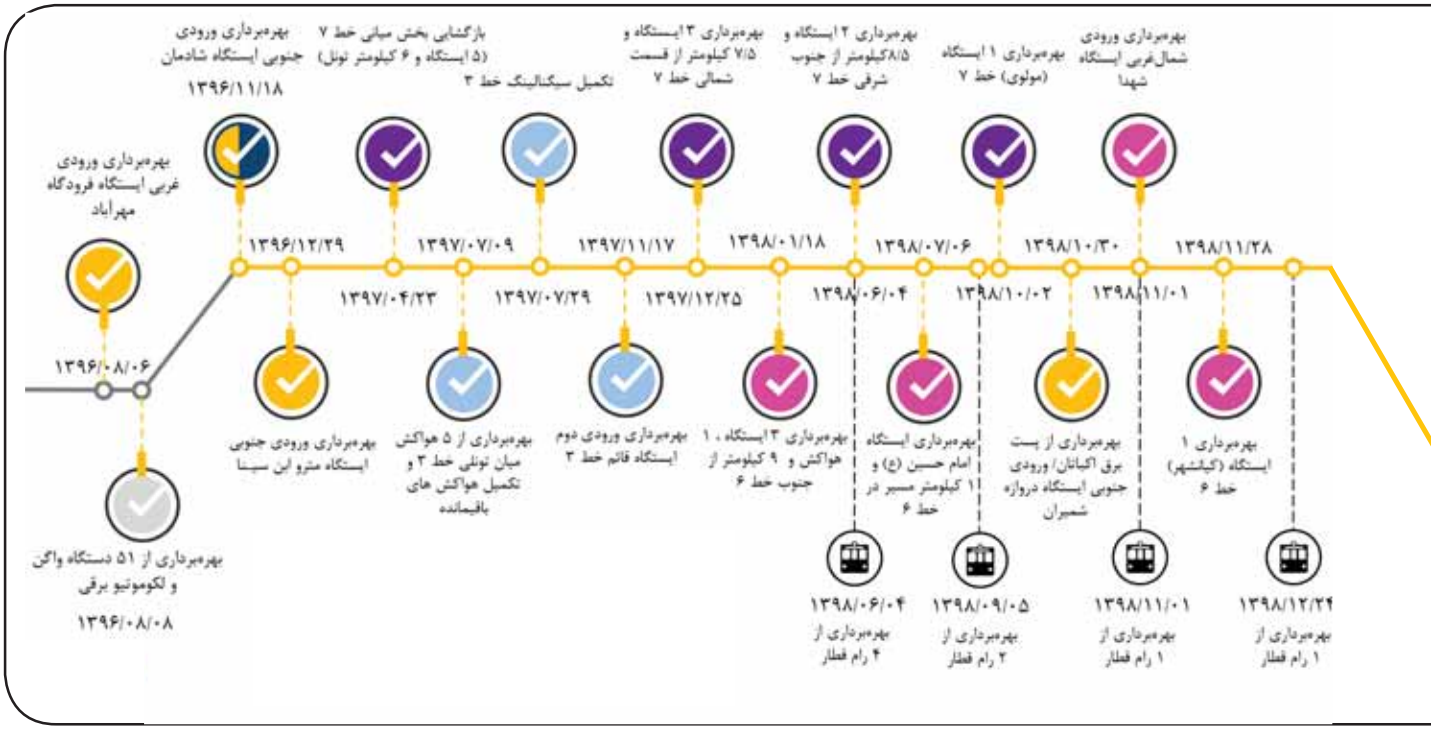


تعداد ایستگاه	۱۹	سامانه تهویه	۵۶
پست برق	۲	مسیر(کیلومتر)	۳۲
ورودی	۹	تعداد واگن	۱۳۳

سرگذشت متروی تهران در مدیریت شهری جدید

بودجــه قرار گرفت و دولت وقت اجرای آن را تأیید کرد. ســال ۱۳۵۵ قرارداد جدید با همان شــرکت فرانســوی بــرای مطالعه، طراحی و نظارت بر ســاخت متــروی تهران منعقد شــد. فعالیت‌های اجرایی قطعه نخســت در اواخر سال ۱۳۵۶ شروع شد و تا سال ۱۳۶۰ نیز زیر نظر مهندسان مشاور فرانســوی ادامه داشت. طی این سال‌ها حدود ۲۳۰۰ متر تونل و بخشی از سازه ۳ ایستگاه در بخش حد فاصل بزرگراه شهید حقانی و خیابان شهید بهشتی به صورت ترانشه باز ساخته شد. در اسفند ســال ۱۳۶۰ به دلیل شروع جنگ تحمیلی و عدم احساس ضــرورت تــداوم کار در آن مقطع زمانی، هیأت وزیــران توقف کامل طرح مترو را تصویب کرد. البته حدود پنج ســال بعد، پس از گزارش کارشناســان امر در خصوص ضرورت‌های ســاخت متــرو، درنهایت راه‌اندازی مجدد طرح مترو در جلســه مــورخ ۶۴/۰۱/۱۰ هیأت دولت تصویب شــد و این مصوبه با پنج ماه تأخیر در تاریخ ۶۴/۰۵/۰۹ برای اجرا ابلاغ شــد. از سال ۱۳۶۵ فعالیت شــرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه برمبنای همان طرح ســوفرتو (ساخت دو خط درون‌شهری (شمال- جنوبی و شرقی-غربی) و یک خط برون‌شهری به شهر کرج (خارج از شــبکه پیشنهادی) با توجه به مصوبه دولت مبنی بر ایجاد مترو برای اتصال به شــهرهای اقماری) جمعا به طول ۹۰ کیلومتر با ۵۳ ایستگاه مجددا آغاز شــد که تا سال ۱۳۸۶ این طرح تکمیل شد. در ادامه بهره‌برداری از خطوط مترو و استقبال روزافزون شهروندان و تأثیر انکارناپذیر آن بر زندگی روزمره مردم، هیچ تردیدی در توسعه مترو تهران باقی نگذاشت و حالا با توجه به گسترش محدوده جغرافیایی تهران، احداث باقیمانده خطوط مترو، خطوط سریع‌السیر و اقماری و همچنین اســتفاده حمل‌ونقل عمومی مکمل برای کلانشهر پایتخت یک ضرورت بــه نظر می‌آید. از این رو بازنگری و به‌روزســانی مجدد مطالعات بلندمدت در مورد توســعه شبکه حمل‌ونقل انبوه بر ریلی تهران در ســال‌های بعد مورد توجه مسئولان و مقامات ذی‌ربط قرار گرفت و در سال‌های ۱۳۸۵ و سال ۱۳۹۸ با پیگیری‌های صورت‌گرفته، دو طرح جامع ریلی شــهر تهران از سوی شورای عالی ترافیک کشور تأیید و برای اجرا به شــرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه ابلاغ شد. مطالعات به‌روزرســانی طرح جامع حمل‌ونقل ریلی شــهر تهران از ســال ۱۳۹۵ با هدف افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی و یکپارچگی و کارایی شــبکه مترو، مدیریت تقاضای سفر، تأمین دسترسی مناسب با اســتفاده از امکانات شبکه مترو و ارتقای زیرساخت‌های موجود در دســتور کار شرکت مترو و شــهرداری تهران قرار گرفت. در این زمینه علاوه بر بهینه‌سازی شــبکه ریلی موجود، خطوط دیگری ازجمله ۴ خط جدید درون‌شــهری (خطوط ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱) همراه با توســعه و ارتقای خطوط حومه‌ای و ایجاد دو خط اکسپرس(A, B) پیشنهاد شد. بر این اساس مقرر شد شهرداری تهران به عنوان اولویت نخست و در کوتاه‌مدت، به منظور دستیابی به سرفاصله زمانی استاندارد و ظرفیت مقــرر در مصوبه خطوط مذکور، اقداماتــی را برای افزایش دوبرابری جابه‌جایی روزانه مسافر انجام دهد؛ تکمیل اجزای خطوط هفت‌گانه متروی تهران ازقبیل ایستگاه‌ها، پارکینگ، پایانه، پست برق، مرکز فرمان، تونل‌های ارتباطی، ایستگاه‌های تبادلی و سامانه‌های تجهیزاتی برای دستیابی به اهداف طرح جامع ریلی تهران و تأمین ناوگان مورد نیاز و کارآمد به همراه تکمیل تسهیلات دسترسی به ایستگاه‌ها ازجمله این اقدامات است.

طبق برنامه طراحی‌شــده بــرای احداث خطوط جدیــد مترو و با توجه به افق زمانی ســال ۱۴۲۰، چهار خط درون‌شهری در نظر گرفته شــده است که خط ۸ مترو از مسعودیه تا سرسبز به طول تقریبی ۳۷ کیلومتر، خط ۹ مترو از دولت‌آباد تا چیتگر به طول تقریبی ۴۶ کیلومتر، خــط ۱۰ مترو از حکیمیه تــا وردآورد به طول تقریبــی ۴۳ کیلومتر و خط ۱۱ مترو از چیتگر تا ســه‌راه تقی‌آباد به طول تقریبی ۲۸ کیلومتر پیش‌بینی شده اســت. همچنین طبق برنامه‌های مصوب، قرار شده اســت تا افق سال۱۴۲۰، چهار خط حومه‌ای به وسیله شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی با هماهنگی شهرداری تهران احداث شود که مسیر اول در حریم راه‌آهن تهران-تبریز، از ایســتگاه مرکزی راه‌آهن تهران تا هشتگرد با انشعاب شهر قدس تا مارلیک خواهد بود.



هزینه ساخت یک کیلومتر خط مترو و خرید یک رام قطار چقدر آب می‌خورد؟

۵۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان
هزینه ساخت یک کیلومتر خط مترو در سال ۱۳۸۹

۱۰۰۰ میلیارد تومان*
هزینه ساخت یک کیلومتر خط مترو در سال ۱۳۹۹

۱۹ برابر
هزینه ساخت مترو در عرض ۱۰ سال

۸ میلیارد و ۷۰۲ میلیون تومان (۸/۴ میلیون دلار)
قیمت خرید یک رام قطار در سال ۱۳۸۹

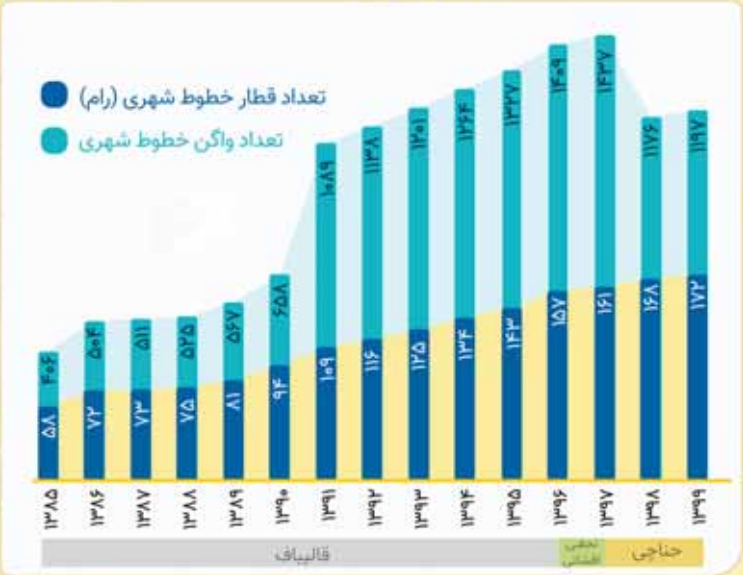
۱۶۸ میلیارد تومان (۸/۴ میلیون دلار)*
قیمت خرید یک رام قطار در سال ۱۳۹۹

* با نرخ دلار ۲۰ هزار تومانی

۲۱ برابر
قیمت یک رام قطار ۷ واگن

تعداد لوکوموتیو فعال **۶۶**

تعداد واگن دو طبقه **۲۶۰**



سال	میانگین قیمت سالانه دلار (تومان)	هزینه یک کیلومتر احداث کامل خط (میلیارد تومان)
۱۳۹۰	۱,۰۳۶	۵۱/۸
۱۳۹۱	۱,۰۵۰	۵۲/۵
۱۳۹۲	۱,۲۲۶	۶۱/۳
۱۳۹۳	۲,۴۹۵	۱۲۴/۷۵
۱۳۹۴	۳,۲۸۰	۱۶۴
۱۳۹۵	۳,۴۵۰	۱۷۲/۵
۱۳۹۶	۳,۶۴۴	۱۸۲/۲
۱۳۹۷	۴,۰۴۵	۲۰۲/۲۵
۱۳۹۸	۱۰,۷۸۳	۵۳۹/۱۵
۱۳۹۹	۱۲,۹۱۸	۶۴۵/۹
۱۴۰۰	۲۰,۰۰۰	۱۰۰۰

هزینه یک کیلومتر احداث کامل خط
۵۰ میلیون دلار

مسئولیت‌های اجتماعی شهرداری تهران و اقدامات انجام‌شده در مقابله با کرونا در گفت‌وگو با مدیرکل سلامت شهرداری تهران

طرح‌هایمان در ستاد ملی کرونا وتو می‌شد

زینب نصیری، مدیرکل سلامت شهرداری تهران، در این گفت‌وگو علاوه بر اقدامات انجام‌شده در مقابله با ویروس کرونا در شهر تهران، کارهای انجام‌شده و انجام‌نشده، برنامه‌هایی که در این دوره پیاده کرده است و... از گلایه‌ها و مشکلاتش در هماهنگی‌ها برای مقابله با کرونا صحبت می‌کند. او می‌گوید که از بهمن و بعد از اینکه ویروس کرونا در چین سروکله‌اش پیدا شد، جلساتی را در شهرداری تهران برای مقابله احتمالی با این ویروس در ایران و تهران برگزار کردند. با وجود اقدامات به‌موقع شهرداری اما حالا که او رئیس کارگروه اجتماعی ستاد کرونا در کلانشهر تهران است همه طرح‌هایی که تیم او معرفی می‌کند، وقتی به ستاد ملی می‌رود یا وتو می‌شود یا اجرا نمی‌شود. نصیری همچنین این خبر را اعلام می‌کند که در ستاد ملی کرونا تا دو ماه قبل شهردار تهران هم دعوت می‌شده است که حالا دیگر به جلسات این ستاد دعوت نمی‌شود.

امیرعباس کلهر
خبرنگار

سوم یا چهارم اسفند به صورت رسمی اعلام شد که ویروس کرونا به تهران وارد شده است. با شروع زمزمه‌های ورود ویروس کرونا به تهران، شهرداری برای اقدامات پیشگیرانه از این بیماری چه کارهایی انجام داد؟

از پانزدهم بهمن که بحث کووید-۱۹ در کشور چین مطرح شده بود، پیش‌بینی می‌شد که این ویروس به ایران وارد شود، برای همین اداره کل سلامت شهرداری تهران ارایه آموزش‌هایی را در سطح محلات تهران به مردم شروع کرد. در روز چهارم اسفند که اعلام تعطیلی شد و مدارس هم تعطیل شدند، ۲۲ هزار نفر را در تهران آموزش داده بودیم. آن زمان هنوز مساجد و مدارس باز بودند و سراهای محله کار می‌کردند.

پس می‌شود گفت که شما از پیشتازان مبارزه با ویروس کرونا در آن زمان بودید.

بله؛ ما به عنوان اداره کل سلامت پیشتازترین بخش در شهرداری بودیم که کارمان را از بهمن شروع کردیم. زمانی که اولین پوسترمان را درباره کرونا آماده می‌کردیم خیلی داده‌ها محدود بود و اینکه از چه واژه‌هایی استفاده کنیم، مشکل داشتیم. آن اوایل در مورد بیماری ابهاماتی بود، رسیدیم به اوایل اسفند که با پیگیری‌هایی که با دفتر شهردار تهران انجام شد و نیازهایی که به نظر می‌رسید در مجموعه مدیریت شهری وجود دارد، سوم اسفندماه ۱۳۹۸ جلسه هماهنگی

موضـوع کرونا در دفتر شـهردار تهران با حضـور معاونین مربوطه و مدیران مرتبط با موضوع برگزار شد.

تأمین مواد ضدعفونی‌کننده دومین کار شـما در شرایط بحرانی دست‌وپنجه نرم‌کردن با ویروس کرونا بود.

بله؛ شاید شـهروندان مسأله را سـاده ببینند که شهرداری در حال ضدعفونی مترو، اتوبوس و مکان‌های عمومی است اما آن اوایل برای شـهرداری هم تأمین این مواد مشکل بود؛ چون جایی برای خرید نبود و هماهنگ‌کردن و به نتیجه‌رسـاندن این کار یکی از موضوعات جدی بود. همه این موارد بحث مدیریت بحران اسـت و آن زمان فشار زیادی به همکاران ما وارد می‌شد. موضوع بعدی بحث آموزش به مردم بود. تا اردیبهشـت ۶ موج اطلاع‌رسـانی را در تهران با اکران‌های محیطی انجام دادیم. معاون اجتماعی شـهردار رئیس شـورای اطلاع‌رسانی شـهرداری هم هسـتند و رئیس کارگروه آموزش و اطلاع‌رسانی کرونا شدند. همکاری خوبی بین سازمان زیباسازی و مرکز ارتباطات شهرداری شـکل گرفت و در چندین موج تولید محتوا انجام شـد. موج‌های اول و دوم کامـلا مبتنی بر آموزش بود. باید به مـردم یاد می‌دادیم چطور دست‌شان را بشـویند، چطور ماسک بزنند، چه مواردی را رعایت کنند. الان که صحبت می‌کنیم همه از چنین آموزش‌هایی اشباع شده‌ایم اما در موج‌هـای اول و دوم کار سـختی بود. موج چهـارم بحث در خانه ماندن بـود. در بحث آموزش ارتباط سیسـتماتیک بین ما و مجموعه وزارت بهداشـت وجود داشـت. خیلی سـریع از سـطح شـهر رصد می‌کردیم که چه مسـائلی وجود دارد و براسـاس نیازهایی که مردم داشـتند تولید محتوای تخصصی انجام می‌شد که محتوای تخصصی را اداره کل سـلامت آماده می‌کرد و با دوسـتان در وزارت بهداشـت هماهنگ می‌کردیم که اطلاعات اشـتباهی به مـردم ندهیم؛ چون آن اوایـل خیلی ابهامات دربـاره ویروس کرونا وجود داشـت، پس دقت می‌کردیم محتوایمان حتما مورد تأیید وزارت بهداشـت باشد. کارهای تولیدشده را به اداره کل آموزش شهروندی تحویل می‌دادیم و آنها آن را به انواع مدیاها تبدیل می‌کردند و در سطح شهر و فضای مجازی ارایه می‌کردند. تا آخـر فروردین ۲۵۰ عنوان کار در مدیاهای مختلف محتوا تولید و پخش شد و توانستیم در این حوزه موفق باشیم. در آن برهه به روش‌های مختلف توانستیم اطلاعات درست را به مردم بدهیم.

در این میان رابطه با صداوسـیما در این حوزه چطور بود؛ آیا با شما همکاری‌های لازم را داشتند؟

برخلاف همیشه صداوسـیما هم کنار شهرداری و وزارت بهداشت قرار گرفت و کمک کرد. اما وقتی افت اطلاع‌رسـانی پیش آمد، زمانی بود که صداوسـیما دیگر در این زمینه به ما کمک نکرد. اما در فروردین کلیپ‌هایی که تولید کردیم از صداوسـیما پخش شـد که به آموزش همه مردم کمک کرد. حدود ۲۱ شهر و استان فایل‌های تولید محتوای در خانه بمانیم را از ما گرفتند و در شهرهایشـان اکران عمومی کردند. جلسات مشـترکی از طرف شهرداری تهران با شـهرداران کلانشهرها داشتیم و همچنین با دانشگاه علوم پزشکی کل کشور در ارتباط بودیم و آنها فایل‌هایی که داشـتیم را با لوگوی شـهرهای خودشان استفاده می‌کردند که اتفاق خوبی بود و ما هم راضی بودیم. آن قدر کارها خوب بود و می‌توانسـت پاسخگوی نیازها باشـد که در بسیاری از شهرهای کشور اکران شد.

مسأله بودجه و تأمین مایحتاج هم آیا در این زمینه دخیل است؟

حداقل گام اول این اسـت که می‌توانیم به این افراد تلفنی آموزش دهیم یا نیازهایشـان را احصاء کنیم. همچنین می‌توانیم با اسـتفاده از ظرفیت‌های محلی بخشـی از نیاز کسـانی که در معیشـت مشـکل دارند را برطرف کنیـم. در گام اول بودجه نمی‌خواهیم بلکه اطلاعات می‌خواهیم که مشـخص کنیم هر کدام چه نیازهایـی دارند. ما چون ظرفیت محلی داریم، قابلیت انجام کار برایمان فراهم است.

خب به دیگر اقدامات انجام‌شـده اداره شما در بحث مقابله با ویروس کرونا بپردازیم.

مورد دیگر غربالگری بود که از فروردین شـروع شد. دوستان وزارت بهداشـت روی اطلاعات سامانه سیب حساب کرده بودند؛ یعنی همه کسانی که خودشـان با ۴۰۳۰ تماس گرفتند یا اطلاعات‌شان در سامانه وزارت بهداشـت ثبت شده بود یا قبلا به پایگاه بهداشت مراجعه کرده بودند و اطلاعات‌شـان موجـود بود. این اطلاعـات در مناطق جنوبی تهـران حـدود ۶۰، ۷۰درصد جمعیت را پوشـش می‌دهد. در مناطق شـمالی تهران کمتر از ۲۰درصـد بود؛ چون در مناطق شـمالی افراد کمتـر به مراکز دولتی مراجعه می‌کنند. ما در ایـن حوزه دو کار انجام دادیم؛ یکی اینکه ظرفیت لجستیک‌مان که ظرفیت خانه‌های سلامت بود به ظرفیت پایگاه‌های بهداشـت اضافه شد. ۲۴۱ خانه سلامت به پایگاه‌های بهداشت اضافه شـدند و دسترسی به سامانه سیب وزارت بهداشت پیدا کردند و با مردم تماس گرفتند. در همه مناطق تهران این کار را انجام دادند. دوم اینکه یکسـری افراد به مجموعه‌های ورزشی و شـهربانو که ویژه بانوان است یا سرای محله مراجعه کرده بودند و به واسطه تنوع خدمتی که شهرداری دارد اطلاعات بسیاری از شهروندان را داشـت. آن اطلاعات را در همه محلات تهران طبقه‌بندی کرده و در اختیار دوسـتان وزارت بهداشـت قرار دادیم. این کار به شناسایی‌هایی که وزارت بهداشت انجام داده بود، اضافه کرد و طبق گزارش دوستان وزارت بهداشـت در پایان طرح غربالگری متوسـط تهـران، ۸۰درصد تهران پوشش داده شدند که البته درصدی هم به ما یا وزارت بهداشت مراجعه نکرده بودند. کار خوبی هـم که کردیم این بود که طرحی به نام «تجربه‌نگار» انجام دادیم. به خانه‌های سلامت گفتیم در طول این مدت هر تجربه موفق یا شکسـت‌خورده‌ای کـه دارید و می‌تواند بعدا مبنای تصمیم‌گیری شود را ثبت کنید؛ تا امروز دو هزار و۷۵۰ تجربه در سـامانه ثبت کرده‌ایم. در تمام طرح‌های مختلف تجربه‌های متفاوتی بوده است که ثبت کرده‌ایم.

درواقع شما در حین بحران این تجربه‌ها را ثبت کرده‌اید که بعدا استفاده شود.

به صورت هفتگی از تجربه‌های مثبت و منفی برتر تقدیر کرده و آنها را به صورت پوستر منتشر کردیم.

در اختیار مردم هم است؟

بله؛ می‌توانند بخوانند. ویژگی اداره کل سـلامت این است که همه آنچه من به شما می‌گویم روی سامانه آمار و اطلاعات‌مان است. هیچ گزارش دسـتی از همکاران‌مان نمی‌گیریم. هر محله تهران به سامانه آمار و اطلاعات شهرداری تهران دسترسی دارد و هر خدمتی که می‌دهد وارد سیستم می‌شود. در سیستم آمار و اطلاعات ما تک‌تک این تجربه‌ها که وارد شده موجود است؛ همه مشـاوره‌ها و کارگاه‌ها موجود است. در حوزه سـلامت روان، قبل از این هم ذیل خانه‌های سلامت یکسری مشاور و روانشناس دارای پروانه سازمان نظام روانشناسی داشتیم که به وسیله آنها به مردم مشاوره می‌دادیم. موضوع کرونا وضعیت را حادتر کرد؛ شرایط عادی که وجود داشت و همه افراد نیازمند دریافت خدمات مشـاوره بودند به جای خودش، در زمان کرونا اسـترس و اضطراب در افراد بیشـتر شـد، ماندن در خانه تنش‌های خانوادگی را افزایش داد. آدم‌ها بلد نبودند چند سـاعت بیشتر کنار هم بمانند و گفت‌وگو کنند و خیلی چالش‌ها بین والدین و بچه‌ها یا همسـران ایجاد شد؛ به اضافه

خواستیم متناسب با نیازهای شهر پروتکل‌های خاص برای شهر آماده کنیم. ارتباط خوبی بین ما و مرکز سلامت کار وزارت بهداشت شکل گرفت. در این ارتباط به این نتیجه رسیدیم هر پروتکلی که قرار است نوشته شود از همان سازمان هم دعوت کنیم که در جلسات حضور داشته باشد

مسأله سوگ. از ابتدای اسفند تا امروز با افراد زیادی مواجه هستیم که به دلایل متعدد عزیزان خودشان را به دلیل کرونا یا غیر کرونا از دست داده‌اند و به خاطر شرایط موجود نتوانسته‌اند عزاداری کنند و دچار سوگ ابرازنشده و پیچیده شده‌اند. وقتی آدم‌ها عزیزی را از دست می‌دهند احتیاج به سوگ جمعی و همدلی دارند و احتیاج دارند که با هم گریه کنند یا در آغوش گرفته شوند. به واسطه شیوع کرونا مردم این امکان را از دست دادند و ما معتقدیم به این دلیل حتما با بحرانی جدی در آینده روبه‌رو خواهیم شد.

در این زمان چون امکان عزاداری نیست واقعا وضعیت بدی هست؛ مخصوصا برای کسانی که در آپارتمان زندگی می‌کنند. شما برای این مسأله چه اقدامی انجام دادید؟

برای همین مشاور تلفنی راه انداختیم. اطلاعات مشاوران ما و سازمان نظام روانشناسی که از همان ابتدا کنار ما قرار گرفت و به صورت داوطلبانه مشاورانش را به ما معرفی کرد و حدود ۱۰۰ نفر از این مشاوران به ما اضافه شدند. ۱۰۰ نفر مشاور موسسه «مدت» در حوزه روانشناسی داوطلبانه هم اضافه شدند و جمعیتی حدود ۲۵۰، ۳۰۰ نفره از مشاوران و روانشناسان مورد تأیید و دارای پروانه نظام شدند که به مردم مشاوره تلفنی رایگان می‌دادند. در سرای محلات این افراد را معرفی و در سایت هم اعلام کردیم و این هم بخشی از نیازهای مردم را در حوزه سلامت و روان پاسخ داد.

در زمینه آن مسأله سوگ که مطرح کردید و جزو دغدغه‌هایتان بود چه اقداماتی انجام دادید؟

همان طور که گفتم از یک طرف با جمعیتی مواجه بوده و هستیم که سوگ ابرازنشده داشته و دارند، از یک طرف بیماری انگی می‌خورد؛ نه به معنای انگی که در مورد HIV در ایران داشتیم اما این انگ ناشی از ترس و ناآگاهی است یعنی آدم‌ها از این بابت که می‌ترسند مبتلا شوند، راهکار پیشگیری را نمی‌دانند و نمی‌دانند با کسی که عزیزی را از دست داده چطور باید برخورد کنند. بنابراین فاصله می‌گیرند، در نتیجه آن فرد احساس می‌کند از اجتماع طرد شده و کسی که عزیزی را به خاطر کرونا از دست داده، سعی می‌کند این اتفاق را پنهان کند. برعکس فرهنگ ایرانی که در خانه متوفی پارچه سیاه می‌زنند، در این شرایط تلاش می‌کنند این کار انجام نشود. کسی عزیزی از دست داده و مواظب است بقیه متوجه نشوند برای ضدعفونی منزلش می‌آیند یا اگر بقیه متوجه شوند همه همسایه‌ها از او فاصله می‌گیرند و خیلی اتفاقات بدی در روزها اول رخ می‌داد. اواخر اسفند بود که در معاونت اجتماعی کارگروه مداخلات اجتماعی و روانی سوگ تشکیل داده شد. از اعضای شورا آقای محمدجواد حق‌شناس بودند، آقای دکتر جوادی یگانه ریاست کارگروه را بر عهده داشتند و از چند نفر از استادان حوزه مردم‌شناسی، روانشناسی، علوم اجتماعی، مددکاری اجتماعی که در حوزه سوگ صاحب نظر بودند، دعوت کردیم در این جلسات حاضر شوند. نخستین جلسات در روزهای تعطیلی فروردین برگزار شد، همه دوستان ما را کمک و همفکری کردند که برای این موضوع چه کار کنیم. همان زمان پروژه‌ای با انجمن انسان‌شناسی ایران تعریف شد که از حدود ۵۰ نفر که متوفی کرونایی یا غیرکرونایی داشتند مصاحبه بگیرند که بدانیم مسأله چیست؛ چون نیاز داشتیم که مسأله باز شود و بدانیم خانواده متوفی چه مشکلی دارد و از چه منظری باید به این مسأله ورود کنیم. این کار هم انجام شد و کار قوی و خوبی بود و یکسری استراتژی‌ها مشخص شد که باید چه فعالیت‌هایی را در این حوزه انجام بدهیم. مبتنی بر این کارها سوگ آنلاین انجام شد که سوگ‌های مجازی بود که در اینستاگرام اتفاق افتاد. در فروردین ماه ۱۷۶ سوگ آنلاین در سطح محلات انجام شد. مذاکراتی با مرکز فعالیت دینی شهرداری انجام دادیم، ۴۰ مسجد را معرفی کردند که حاضر شدند بستر مسجد را در اختیار سوگ آنلاین قرار دهند؛ یعنی یک نفر قرآن تلاوت و مداحی کند و فیلم گرفته و به صورت آنلاین پخش شود. درواقع خانواده متوفی آنجا نباشند و در سطح محلات خانواده‌های سلامت که کمک می‌کردند این بستر مجازی ایجاد شود کار کردند. نگاه ما این بود که می‌خواستیم این فرهنگ جا بیفتد؛ چون فرهنگش به صورت پراکنده در یکسری نخبگان و طبقه روشنفکر کار می‌کرد ولی بین عموم مردم خیلی جا نیفتاده بود. چند کار با بهشت زهرا انجام دادیم، دو بروشور برای آموزش مردم تهیه کردیم که اگر متوفی داشتند بعدا از نظر پروتکل‌های بهداشتی چه کار کنند. در بحث سلامت روان دو بروشور از فروردین‌ماه تهیه و در اختیار خانواده‌های متوفی قرار داده شد. استیکرهای فاصله‌گذاری اجتماعی در سالن عروجیان بهشت زهرا و سالن‌های اطراف انجام شد. یکسری پیام‌های آموزشی در همان محدوده سالن عروجیان بهشت زهرا آماده شد. همین الان در مورد کمپین سوگ کار می‌کنیم و امیدوارم به زودی بتوانیم آن را اکران کنیم؛ هم اکران شهری دارد و هم هدایایی به خانواده‌های متوفیان از طرف شهردار تهران اهدا می‌شود و سازوکارهای گسترده‌ای دارد و نگاه‌مان این است که بتوانیم این سوگ جمعی را در تهران برای همه خانواده‌هایی که عزیزی را از دست داده‌اند، محقق کنیم. امروز کمتر کسی پیدا می‌شود که حداقل با یکی دو فاصله در این مدت عزیزی را از دست نداده باشد.

خانم نصیری چه کارهایی در نظر داشتید در طول فعالیت خودتان در سمت مدیرکل اداره سلامت شهرداری تهران انجام دهید، اما اجازه ندادند آن کارها انجام بشود یا نتوانستید انجام دهید؟

بزرگ‌ترین مشکلات ما اشتراک داده بود؛ آن قدر سازمان‌ها در ایران به صورت موازی داده تولید می‌کنند چون نمی‌دانند دیگران چه داده‌هایی تولید می‌کنند و حاضر نیستند داده‌هایشان را با هم به اشتراک بگذارند. در کل هم پالیسی‌هایی در کشور است که اجازه اشتراک داده نمی‌دهد، یعنی قاعده هر دستگاه نظارتی این است که اطلاعات از سازمان بیرون نرود، راهش هم این است که در جای خودش مثل وزارت ارتباطات این مسأله پالیسی‌ها حل شود. در وضعیتی که فناوری‌ها کاملا هوشمند شده و همه دنیا بحث شهر هوشمند را مطرح می‌کنند، نیازمند این هستیم که یکسری سیاست‌ها تغییر کند؛ وگرنه هر چه مدیران سازمان قائل به بحث شهر هوشمند باشند عملا نمی‌توانند خیلی جلو بروند. بنابراین یکی از مشکلات جدی این است که هم سیاست‌ها برای اشتراک داده‌ها مشخص نیست و هر سازمانی فکر می‌کند نباید اطلاعاتش را با دیگران به اشتراک بگذارد؛ در حالی که اشتراک داده می‌تواند خیلی کمک‌کننده باشد. کرونا می‌تواند فرصتی باشد برای اینکه تهران و کشور جهش داده‌ای داشته باشند و از داده‌ها استفاده کنند. اما ویروس کرونا و شیوع آن در ایران جدای از همه تلخی‌ها و اتفاقات بدی که به همراه داشت، یک نکته مثبت داشت و آن هم این بود که به همه سازمان‌ها نشان داد در زمینه آی‌تی و بسترهای اطلاع‌رسانی در فضای مجازی مشکل دارند و نیازمند توسعه هستند. تولید محتوا خیلی خوب انجام و توزیع شده اما به نسبت گروهی که می‌توانیم توزیع داده داشته باشیم، این اتفاق نمی‌افتد. ما با ایده‌آل خیلی فاصله داریم، با حد مطلوبی که همه مردم را بتوانیم پوشش دهیم خیلی فاصله داریم و با اینکه رابطه تعاملی درستی با مردم اتفاق بیفتد فاصله داریم. وقتی می‌گوییم تهران شهری برای همه، یک نگاه این هست که شهری برای همه گروه‌ها

اداره کل سلامت رابطه ارگانی و سیستماتیک با وزارت بهداشت داشته و در این سال‌ها کارهای مشترک زیادی انجام شده به همین علت اعتماد نهادی خوبی بین ما و مجموعه وزارت بهداشت وجود داشت؛ یعنی فهم مشترکی بین ما بود. بنابراین به واسطه این سرمایه اجتماعی قبلی که بین دو سازمان بود کارها به خوبی پیش رفت

و ذی‌نفعان اســت، یک نگاه هم این هست که همه مردم بتوانند نظر بدهند که هر دو نظر درســت است. این ســازوکار کجا درست تعریف شده است؟

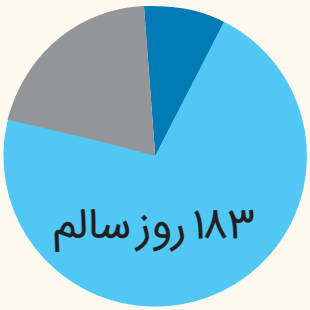
با شیوع کرونا در کشور درخواســت دولت و شهرداری از مردم برای رعایــت پروتکل‌ها، حفظ فاصله اجتماعــی و مواردی از این دست، بحث اعتماد بین ملت–دولت هم پیش آمد. به نظر شما اوج اعتمادی که در این دوره بین این دو حوزه وجود داشــت، کجا بود و آیا هنوز این اعتماد وجود دارد؟

اوج اعتمادی که شاید کشور تجربه کرده و شاید تا خیلی وقت دیگر نتواند تجربه کند سیزدهم فروردین ۱۳۹۹ بود که یکسری اطلاع‌رسانی و سیاست گذاشته می‌شود اما مردم خودشان انتخاب می‌کنند که در خانه بمانند و هیچ ابزار انتظامی برای اینکه مردم از خانه خارج نشوند، وجود ندارد و هیچ جریمه‌ای هم در کار نیست. اما مردم سیزدهم فروردین را که نماد ملی ایران است، در خانه ماندند. آن روز اوج اعتماد بین مردم و حاکمیت بود و کاش همه مدیران دولتی بفهمند آن روز چرا این اتفاق می‌افتد و چطــور باید حفظش می‌کردند اما ایــن کار را نمی‌کنند. روز به روز جلوتر که می‌رویم، در حرف‌هایی که بین مســئولان زده می‌شود تناقض‌های جدی وجــود دارد، وقتی حرف‌هایمان با عمل‌مان تناقض دارد؛ مثلا می‌گوییم باید تعطیلی اتفاق بیفتد اما فردایش مراسم افتتاح برگزار می‌کنیــم. یا در پروتکل‌ها می‌گوییم اصناف باید تعطیل شــوند اما روی آنها نظارت دقیق نداریم. همه اینها باعث می‌شــود از نیمچه اعتمادی هم که بین مردم و دولت باقی مانده، کم شود. در دنیا سرمایه اجتماعی یک کشور وقتی ۲، ۳درصد جابه‌جا می‌شود تمام سیاست‌ها و برنامه‌هایشان را رصد می‌کنند ببینند چه اتفاقی افتاده است. سرمایه اجتماعی چند مولفه است؛ اعتماد، مشارکت و شبکه‌های اجتماعی که در هم تنیده هستند. باید بدانیم که سرمایه اجتماعی ما به‌شدت در حال کاهش است و اصلا متوجه نیســتیم کاهش سرمایه اجتماعی خیلی چیزها را با خودش می‌برد و برگرداندنش کار خیلی ســختی است لذا این موضوع خیلی مهم است؛ اگر به شما اعتماد نداشته باشند پیام‌تان را هم نمی‌شنوند.

یعنی باید برای ایجاد اعتماد برنامه داشت؛ درست است؟

دقیقــا؛ باید دید برای این اعتماد چــه می‌کنیم. یک بخش رفتاری اســت که نشــان می‌دهیم و یــک بخش هم گفت‌وگو اســت. نظام گفت‌وگوی بین مردم و حاکمیت در بخش‌های مختلف شــهرداری، منطقه و محله در سطوح مختلف تعریف می‌شود. این گفت‌وگو کجا شکل می‌گیرد. فارغ از اینکه حرفی که گفته می‌شود کارشناسی است یا نه این حرف‌ها کجا شنیده می‌شود. همین عوامل است که سرمایه اجتماعــی را تقویت می‌کند یا از بین می‌برد. به این موضوعات جدی باید پرداخته شود. یکی از کارهایی که خیلی پیگیری کردیم و نتوانستیم انجام دهیم، ارایه خدمت به بیماران ترخیص‌شده بود یا بیمارانی که در خانه بســتری می‌شــوند. فروردین ماه یکی از دانشگاه‌های علوم پزشکی پژوهشــی انجام داده بود که نشان می‌داد کمتر از ۲۵درصد از افرادی که کرونا مثبت هســتند و از بیمارستان مرخص شده و قرار بوده در خانه‌شان قرنطینه باشند، از محدوده سه کیلومتری خانه‌شان خارج نشده‌اند؛ یعنی ۷۵درصد از سه کیلومتری خانه‌شان هم خارج شده و به شهرستان هم رفته‌اند. در مورد کسانی صحبت می‌کنیم که کرونا مثبت هســتند. یکی از دلایل این اتفاق معیشت است. آدم‌ها در تهران خیلی شبکه روابط اقوام ندارند؛ یا به تهران مهاجرت کرده‌اند یا اگر اقوامی دارند، آن قدر زندگی شخصی در کلانشهر تهران قوی است و همه خودشان درگیر مسائل‌شان هستند که فرصت ندارند به دیگران

گزارش آلودگی هوا و تاثیر شیوع ویروس کرونا بر وضعیت آلودگی هوا



۲۷ روز پاک ۳۶ روز ناسالم

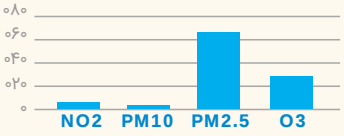
طی ۸ ماه نخست سال ۱۳۹۹ تهران ۱۵ روز پاک
۱۷۵ روز قابل‌قبول
۵۴ روز ناسالم برای گروه های حساس جامعه
۲ روز ناسالم برای عموم افراد جامعه

میانگین تراز صوتی تمامی ایستگاه‌ها در سال ۱۳۹۸
در دوره زمانی روز ۶۹/۴۰ دسی بل
در دوره زمانی شب ۶۷/۰۱ دسی‌بل

در سال ۱۳۹۸
آلاینده NO2 ۵ روز،
آلاینده PM۱۰ ۱ روز،
آلاینده PM۲/۵ ۶۹ روز
آلاینده O۳ ۲۵ روز بالاتر از حد مجاز

۲۹ روز پاک ۸۱ روز ناسالم

سال ۹۸ تهران ۲۹ روز پاک
۲۵۰ روز قابل‌قبول
۸۱ روز ناسالم برای گروه های حساس جامعه
۵ روز ناسالم برای عموم افراد جامعه



۲۸ روز پاک ۵۹ روز ناسالم

سال ۹۷ تهران روز ناسالم نداشت.
تهران، ۲۸ روز پاک، ۲۷۸ روز سالم و ۵۹ روز ناسالم
برای گروه های حساس را تجربه کرد

تاثیرات شیوع ویروس کرونا بر وضعیت آلودگی هوا

تغییرات گسترده‌ای در شیوه زندگی شهروندان
تعطیلی مراکز آموزشی
کاهش مسافرت‌های درون‌شهری
دورکاری بسیاری از کارمندان
کاهش محدودیت شهروندان در استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی
کاهش آلودگی در بافت مرکزی شهر

کمک کنند. یعنی فقط نباید مردم را مقصر دانست. مردم هم نیازهایی دارند که باید براساس سیاست‌های اعمال‌شده این نیازها را برطرف کنیم. هدف ما این بود که اطلاعات بیماران را به‌روز در تهران داشته باشیم و از یکسری بنگاه‌های اقتصادی مثل دیجی‌کالا، سازمان میادین شهرداری، ظرفیت‌هایی که خودمان در اختیار داریم استفاده کنیم که بسته‌های حمایتی برای این افراد در نظر بگیرند؛ نه اینکه کمک مالی شود مثلا با سازمان میادین صحبت کردیم اگر افراد ۱۰ ساعت باید در انتظار بمانند، برای افراد بیمار که می‌توانیم کد بدهیم، دو ساعت زمان انتظار باشد تا بیمار خیالش راحت باشد که بخشی از نیازهایش قابل رفع است. به دلایل مختلف این کار انجام نشد. یکی بحث اشتراک داده‌ها بود، دیگری هم هماهنگ‌کردن بخش خصوصی و گروه‌هایی که می‌توانستند باشند. من خیلی مایل بودم این کار انجام شود. اما تجربه خوبی را با دیجی‌کالا در مورد ۲۰۰ بیمار داشتیم. البته در پروسه زمانی که داده‌ها را گرفتیم و به دیجی‌کالا دادیم بسیاری از این افراد بهبود یافته بودند؛ یعنی آن قدر این فرآیندها پیچیده است. خاطرم است وقتی لیست را به مناطق دادیم، وقتی آنها تماس می‌گرفتند عده‌ای فوت کرده و عده‌ای خوب شده بودند؛ چون زمان این فرآیند چهارده روزه است. این مسائل واقعا پیچیده نیست و شما با یک اعمال سیاست درست می‌توانید مسأله‌ای را حل کنید. می‌توان کاری کرد همان لحظه که اطلاعات وارد سیستم می‌شود، برای من هم قابل مشاهده باشد و من زمان را از دست ندهم. خیلی کارها را می‌توان به راحتی انجام داد.

وضعیت در ستاد ملی مقابله با کرونا به چه شکل بود؛ آیا آنجا مشکل خاصی وجود داشت؟

یکی از کارها که باید انجام می‌شد و هنوز انجام نشده است، این است که هر شهری مختصات، شرایط و فرهنگ خاص خودش را دارد. اوایل بیماری در هر استانی ستادهای استانی شکل گرفت. دکتر زالی رئیس ستاد کلانشهر تهران شد، در هر استان هم روسای دانشگاه علوم پزشکی و استانداران بودند. اما اتفاقی که در عمل افتاد این بود که مصوبات ستادهای استانی اعمال نشد؛ یعنی مصوبات ستادهای استانی در ستاد ملی وتو شد و تصمیم‌ها ملی شد. به نظرم یکی از موضوعاتی که باید اتفاق می‌افتاد و امیدوارم در ادامه اتفاق بیفتد -چون اگر این طور نباشد اوضاع بدتر می‌شود- اختیاردادن به ستادهای استانی است. نمی‌شود از ستاد استانی مسئولیت خواست و خواست با ذی‌نفعان جلسات تشکیل دهد؛ چون من از نزدیک شاهد کار دکتر زالی در ستاد کرونا بودم که شبانه‌روزی کار می‌کردند اما زمانی که تصمیمی خواسته می‌شود و بعد اعمال نمی‌شود، این نگاه در سیستم‌ها هم ایجاد می‌شود که انگار قرار نیست اتفاقی بیفتد؛ مثلا درباره تعطیلی دوهفته‌ای تهران شهردار تهران، رئیس شورای شهر تهران و استاندار تهران درخواست می‌کنند و دکتر زالی اعلام می‌کنند که تهران باید لاک‌دان شود و باز اتفاق نمی‌افتد. در بحث آموزش‌وپرورش تصمیم ملی گرفته می‌شود که آموزش‌وپرورش مجازی شود؛ مثلا در سیستان‌وبلوچستان قطعا باید متناسب با شرایط در آن استان تصمیم‌گیری شود. پس یکی از موضوعات خیلی مهم این است که یاد بگیریم و اجازه دهیم به صورت استانی تصمیم‌گیری شود. من در شرایط چند زلزله درگیر بوده‌ام. تفاوت کرونا با زلزله و سیل در این است که به شما زمان داده است؛ یعنی شما می‌توانید در زمان خودتان سیاست‌هایتان را اصلاح کنید. در شرایط زلزله باید در لحظه تصمیم‌گیری کرد؛ کرونا هم بحران است اما شما فرصت برای درست‌شدن و تصمیم‌گیری دارید. تصور کنید اگر در تهران با شرایطی که وجود دارد زلزله بیاید واقعا چیزی از تهران باقی نمی‌ماند. اقلا در بحرانی مثل کرونا که زمان داریم باید سعی کنیم سیستم تصمیم‌گیری و مدیریت‌مان را اصلاح کنیم، شهر هوشمند را اصلاح کنیم؛ همه اینها موضوعاتی است که به واسطه کرونا در اختیار ما قرار گرفته که بحران‌ها را حل کنیم.

ولی گوش شنوایی نیست.

و باعث می‌شود در بحران‌های دیگر هم کاسه چه کنم چه کنم به دست بگیریم.

همان تجربه مثبت و منفی که راه انداخته بودید. زلزله بم و ورزقان، سیل پلدختر را داشتیم اما هیچ وقت از تجربیات استفاده نکردیم که اگر این بحران در تهران اتفاق بیفتد چه کار کنیم. همه فقط هشدار می‌دهند.

همین چیزی که داریم را هم از بین می‌بریم. در شورا طرح یک‌فوریتی مصوب شده که اداره کل سلامت، ایمنی و محیط زیست ایجاد شود. امروز از من سوال می‌کردند گفتم تأکیدی که در توضیحات در دفاع از این لایحه وجود داشت این بود که ما در تهران ایمنی نداریم؛ یعنی چیزی به نام اداره کل ایمنی وجود ندارد. به ایمنی تهران تا امروز توجه نشده و باید مسأله ایمنی رفع شود. دو اداره کل سلامت و محیط زیست را هم برای این کار می‌خواهیم ادغام کنیم و تمام ساختار شبکه‌ای محله‌ای که همین الان داشتیم و در کرونا کار می‌کردند را هم از بین می‌بریم. واقعا نمی‌دانم این طرح‌ها کجا کارشناسی شده و بر چه مبنایی می‌آید. اما ساختار شبکه‌ای در حوزه سلامت وجود دارد که در کرونا جواب می‌دهد. در شرایطی که کرونا هنوز هم هست و تهران به این ساختار شبکه‌ای نیاز دارد، در حال از بین بردن ساختار شبکه‌ای هستیم و به سلامت مردم آسیب می‌زنیم که ایمنی به دست بیاوریم که هنوز نمی‌دانیم چیست. یعنی سیستم تصمیم‌گیری‌هایمان واقعا درست نیست. اگر ایمنی مسأله مهمی است اداره کل ایمنی راه بیندازیم. البته که معتقدم همه چیز با ساختار درست نمی‌شود، آن هم در شش ماهه آخر یک دوره مدیریت شهری. اما اگر این طور است ساختاری که مورد نیازمان است را ایجاد کنیم. خیلی از ساختارها در شهرداری موجود است اما کار نمی‌کند، اما ساختارهایی هم هست که خوب کار می‌کند؛ به یکباره ساختاری که کار می‌کند را نابود می‌کنیم.

رابطه‌تان با ستاد ملی مقابله با کرونا چطور است؛ در جلسات‌شان شرکت می‌کنید؟

در کلانشهر تهران که دکتر زالی هستند از دو، سه ماه قبل ایشان حکمی زدند که من رئیس کارگروه اجتماعی ستاد کرونا در کلانشهر تهران شدم. این ستاد استانی است. ستاد ملی کارگروهی دارد به نام کارگروه سلامت روانی اجتماعی که دکتر نوربالا هستند، دکتر حریرچی خیلی وقت‌ها در جلسات حاضر و تیم سلامت روان وزارت بهداشت هستند. به صورت دو هفته یک بار جلسات در تمام مدت تشکیل شده و خروجی‌های آن جلسات به ستاد ملی می‌رود. همه طرح‌هایی که اینجا زده‌ام به ستاد ملی می‌رود اما یا وتو می‌شود یا اجرا نمی‌شود. در ستاد ملی کرونا تا دو ماه قبل شهردار تهران هم دعوت می‌شد که الان دیگر دعوت نمی‌شود.

تحلیل‌تان از این روندی که در حال اتفاق‌افتادن است، چیست؟

نمی‌دانم؛ دلایل و تحلیل‌های متعددی می‌تواند وجود داشته باشد. تحلیل شخصی من است، یکی از بحث‌هایی که از اول بود و بین تیم اقتصادی و تیم سلامت دولت وجود داشت، بحث انتخاب بین نان و جان بود، بین اقتصاد و سلامت. باور شخصی من از همان اول این بود که شما اگر اقتصاد را انتخاب کنید، اقتصاد را هم از دست می‌دهید. در دوره محدود زمانی یک

در سطح محلات شورای سلامت ناحیه داریم که از آنجا هم بازخورد می‌گرفتیم؛ مثلا اعلام کردیم در جاهایی که بازارچه‌ها باز بودند، تعطیل شوند. حتی یکسری ادارات کل سازمان‌ها را کلا یا ۵۰درصد تعطیل کردیم و هنوز ابلاغیه‌های دولت مبنی بر تعطیلی نیامده بود و در آن زمان شهرداری تهران واقعا پیشتاز بود

آمار سلامت شهروندان تهرانی

۱.۷۰۰.۰۰۰ نفر

از هر پنج تهرانی یک نفر فشار خون دارد که مجموعا ۱.۷۰۰.۰۰۰ نفر را شامل می‌شود

٪۹.۳

تهرانی‌ها دیابت دارند. حتی نیمی از این تعداد از بیماری خود اطلاعی ندارند

٪۵۰

مردم تهران کلسترول بالای ۱۷۰ میلی‌گرم در دسی‌لیتر دارند

٪۱۹

از جمعیت تهران دچار شیوع پرفشاری خون هستند

۴۵۷۳ نفر

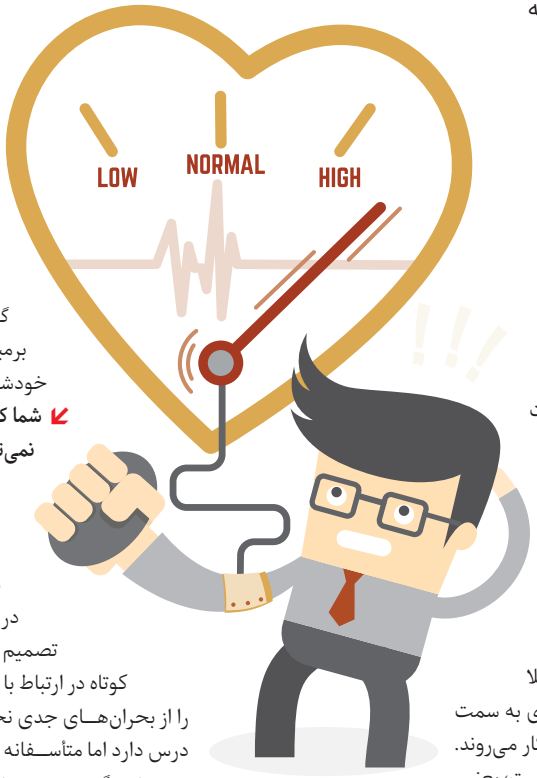
در سال ۹۴ در اثر ذرات معلق هوا ایست قلبی داشتند

٪۳۰

مردم تهران تری‌گلیسرید بالا دارند

٪۱.۳۶

تهرانی‌ها هم از فشار خون بالای خود مطلع هستند



ماهه اگر تهران را قرنطینه کنید درست است مردم سختی می‌کشند و اقتصادشان آسیب می‌بیند و حتما باید با بسته‌های معیشتی به آنها کمک شود، اما بعد از یک ماه تعداد بیماران کاهش پیدا می‌کند و می‌توانیم به شرایط قابل قبولی از وضعیت زندگی‌مان برگردیم. اما این کار را به بهانه اقتصاد انجام ندادند و این موضوع یعنی کرونا کش آمد. در بحث تعطیلی تهران که اتفاق نیفتاد عملا مشاغل را تعطیل کردیم؛ اتفاقا اقتصاد را به نحوی به سمت نابودی بردیم. عملا یک‌سوم کارکنان دولت سر کار می‌روند. به نظرم اگر تحلیل هم امنیتی است، اشتباه است؛ یعنی سیاست‌هایی که اعمال می‌شود غلط است و می‌تواند وضعیت را به هم‌ریخته‌تر کند. وقتی تصمیم درستی گرفته نمی‌شود موضوعی که در یک ماه می‌شد حل کرد را در یک سال هم نمی‌توان حل کرد و مسأله بزرگ‌تر می‌شود. دبیرکل سازمان بهداشت جهانی هم هفته قبل گفته بود اتفاقا انتخاب دولت‌ها که سلامت را در مقابل اقتصاد انتخاب کنند یک تصمیم سیاسی است و این طور نیست که اگر سلامت را انتخاب می‌کنید یعنی تصمیم عاقلانه سیاسی بلد نیستید بگیرید. منظورش در لفافه این بود که اگر سلامت را انتخاب نکنید هم اقتصاد و هم امنیت آسیب می‌بیند. واقعا امیدوارم جلوتر که می‌رویم هم تصمیمات بهتری گرفته شود و هم اجازه دهند استان‌ها برمبنای شرایط و ظرفیت‌هایی که دارند خودشان تصمیم بگیرند.

شما که در میدان کرونا هستید، از سال آینده نمی‌ترسید که آشفتگی کرونا ادامه داشته باشد؟

بیشتر از اینکه از سال آینده بترسم از تصمیم‌گیری‌ها می‌ترسم. وقتی تاریخ معاصر را می‌خوانید می‌بینید افرادی که در طول تاریخ بلد بودند در زمان درست تصمیم درست بگیرند، در برهه‌های زمانی کوتاه در ارتباط با کشور ایران، با تصمیمات درست ایران را از بحران‌های جدی نجات می‌دهند. تاریخ برای همه‌مان خیلی درس دارد اما متأسفانه ما از آن درس نمی‌گیریم. هم از تاریخ درس نمی‌گیریم و هم نمی‌خواهیم روحیات فردمحورمان را کنار بگذاریم. بحث جدی‌ای است که گفته می‌شود وقتی می‌خواهید کشوری توسعه سیاسی پیدا کند، اول باید افراد توسعه فردی پیدا کنند. من به عنوان یک فرد تا یاد نگیرم خوب بشنوم و گفت‌وگو کنم، منعطف باشم، فکر نکنم افکار من درست است، تا فرد فرد آدم‌ها این توسعه فردی را پیدا نکنند کشور به سمت توسعه سیاسی هم نمی‌رود. ما دچار این مشکلات هستیم. فارغ از اینکه آدم‌ها با چه رویکرد گفتمانی و فکری کار می‌کنند و سیستم فکری‌شان چیست، آدم‌ها تلاش نمی‌کنند که توسعه فردی داشته باشند و هیچ کس حاضر به گفت‌وگو و پذیرش عقاید دیگران نیست. نتیجه می‌شود همین شرایط که در بحران‌ها هم خودش را نشان می‌دهد.

فصل پنجم

تاب‌آوری شهری

روزانه ۸۰ هزار تاکسی، ۱۵۰۰ واگن مترو و ۱۵۰۰۰ اتوبوس ضدعفونی می‌شوند

عکس: آژانس عکس تهران

ورودی

آماده در برابر حادثه‌ها

«پایتخت باید در برابر هر حادثه‌ای تاب‌آور باشـد. شـهر تهران باید به سطحی از آمادگی برسد که در برابر هیچ فاجعه‌ای از هم فرو نپاشـد. هدف ما افزایش تاب‌آوری تهران اسـت؛ اینکه تهران باید در مقابل هر حادثه‌ای، حتی بحران‌های اجتماعی، تاب‌آوری خود را حفظ کند. تهران تجربه چند زلزله را داشته است، بر همین اساس باید نسبت به ایمنی شهر در مقابل حوادث طبیعی و غیرطبیعی اقداماتی صورت گیرد. در این روزها که همه درگیر ویروس کرونا هسـتیم باید بدانیم مواجهه با ویروس کرونا نه فقط یک مسئولیت اخلاقی بلکه راهبردی موثر است.» اینها صحبت‌های پیروز حناچی، شهردار تهران، درباره تاب‌آوری شهری بود. بحثی که مطرح می‌شود این است که تاب‌آوری این روزها به دغدغه مهمی برای شـهرها تبدیل شده است؛ به طوری که توجه و پرداختن به آن در شهرهای خصوصا بلاخیز حائز اهمیت اسـت. با وجود اهمیت این موضوع اما مدیریت شـهری در پرداختن به آن ضعیف بوده و در برخی موارد هنگام وقوع حوادث شهرها خسارات بیشتری را متحمل می‌شوند. در دورانی از شهرسازی به سر می‌بریم که اکولوژی کره زمین به طور فزاینده‌ای تحت تأثیر فعالیت‌های انسانی قرار گرفته است. با توسعه شهرنشینی شهرها به مراکز توجه تبدیل شده‌اند و تقاضا برای منابع طبیعی و توجه به تأثیرات محیطی جهانی آنها افزایش یافته است. فعالیت‌های شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری موجب افزایش فشار بر طبیعت و تضعیف تاب‌آوری آن شده است که اغلب پیامدهای مخربی برای شهرها و ساکنان آن در پی داشـته اسـت. با توجه به مواردی مثل طوفان‌ها و سـیل‌های اخیر در نقاط مختلف جهان، گرم‌ترشدن، آلودگی هوا و همچنین افزایش هزینه‌های انرژی، کاهش ذخیره آب و مواد غذایی نیاز فوری به فعالیت و اقدام تأثیرگذار ضرورت یافته اسـت. به همین دلیل بسـیاری از شهرها اقداماتی در زمینه احیای طبیعت انجام داده و از فعالیت‌های پایدار حمایت کرده‌اند. در واقع در دو، سه دهه اخیر فرصت مناسبی برای توسـعه پایدار جهانی ایجاد شده اسـت. در این میان تاب‌آوری و پایداری اهداف اصلی شـهرهای آینده خواهند بود. عواقب جبران‌ناپذیر حوادث طبیعی و آسیب‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی شهرهای معاصر موجب شده تا مفاهیم پایداری و تاب‌آوری تا حد زیادی به هم مرتبط شوند. مسأله وقتی در اینجا مهم می‌شود که درباره شهر تهران صحبت می‌کنیم؛ شهری که به گونه‌ای است که در معرض مخاطرات مختلف قرار دارد. احتمال وقوع سیل و زلزله در تمام بخش‌ها با توجه به وضعیت جغرافیایی شهر بالاسـت. به همین جهت مقاوم‌سازی تأسیسات زیربنایی اهمیت بالایی در زمان وقوع بحران دارد. منظور از ارتقای تاب‌آوری در اینجا بالابردن مقاومت زیرسـاخت‌ها و تجهیز و توسـعه امکانات مدیریت بحران است. درنهایت اینکه یک شهر با تاب‌آوری قابل قبول و همه‌جانبه مشـخصات گوناگونی دارد؛ مشخصاتی ازقبیل پیروی همه‌جانبه از قوانین معقول ساخت‌وساز، وجود دولت‌هـای محلی فراگیر، اختیار و قدرت لازم برای حضور مردم در تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی شـهر، توانایی مقابله سریع، اجرای راهکارهای بازیابی فوری و بسیاری خصوصیات دیگر. اما یکی از مهم‌ترین خصوصیات یک شهر تاب‌آور، عملکرد سرمایه انسانی در شهرهاست. سرمایه انسانی مهارت، دانش و سطح اطلاعات شهر را در ارتباط با بهبود وضعیت تاب‌آوری می‌سنجد. افزایش دانش و مهارت در برابر درک خطر به وسیله شهروندان و ارتقای توانایی در راستای توسعه راهبردهای کاهش خطر ویژگی مهم یک شـهر تاب‌آور اسـت که لازمه آن ارایه آموزش همه‌جانبه است. حالا بعد از این توضیحات خوب است که نگاهی به اقدامات شهرداری تهران برای تاب‌آوری شهر تهران داشته باشیم: ارتقای تجهیزات آتش‌نشـانی، آموزش بیش از ۶۲۰۰ نفر و جذب ۵۰۰ آتش‌نشـان داوطلب، اجـرای عملیات عمرانی سـیل‌بندها در مناطق بحران‌خیز، احداث ۴۷ پد فرود هلی‌کوپتر در سطح شهر تهران، اضافه‌کردن ۲۶۰ دستگاه ماشین‌آلات مکانیزه برف‌روبی، ایمن‌سازی و رفع خطر ساختمان‌های ناایمن سطح شهر، اجرای طرح مدرسه آماده، برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی مدیریت فرماندهی حادثه، ضدعفونی معابر و سطوح شهر در پی شیوع ویروس کرونا، تولید محتوا و اکران تبلیغات در خصوص آموزش در مقابله با شـیوع ویروس کرونا، تکمیل پروژه نوسازی و تغییر وضعیت پل کریمخان زند، راه‌اندازی ۱۶ ایستگاه پایش وضعیت برای سنجش میزان فرونشست زمین، ساخت و تجهیز سوله مدیریت بحران در مناطق منتخب و خرید دستگاه و تجهیزات مدرن لرزه‌نگاری ازجمله این اقدامات بوده است.

تاب‌آوری تهران و سیلاب‌های شهری

مجید فراهانی
عضو و رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای اسلامی شهر تهران

محیط، منظر و فضاهای بیرونی با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. این چالش‌ها در عرصه‌های مختلفی مانند اکولوژی، اجتماعی، اقتصادی، منظر و... برآمده از دخالت‌های انسانی یا آشوب‌های طبیعی است که تهدیدی برای زیرساخت‌های شهری به شمار رفته و می‌توانند فرآیند توسعه محیط و منظر را با مشکل روبه‌رو کنند. تاب‌آوری به عنوان یک رویکرد نوین در تمامی عرصه‌ها ظهور کرده است؛ به طوری که این رویکرد نو در فضاهای شهری و منظر در برابر اختلالات گوناگون و گسترده به کار برده می‌شود. این رویکرد که با نگاهی سیستمی فضاهای شهری را نسبت به آشوب‌های احتمالی سازگار و منطبق در رودخانه‌های شهری نیز مورد توجه می‌سازد، اهمیت و جایگاه این رویکرد در مدیریت و ساماندهی فضاهای شهری به‌ویژه رودهای شهری، در بازیابی و استفاده این فضاها در شرایط مختلف است؛ به عبارتی دیگر، این رویکرد نه تنها شرایط محیطی، اکولوژیکی، ساختاری و... رودهای شهری را نسبت به اختلالات حفظ می‌کند بلکه قابلیت این فضاها را در برابر شرایط و اختلالات گوناگون تقویت کرده و افزایش می‌دهد.

رودهای شهری، به‌ویژه رودهای شهری تهران با چالش‌ها و اختلالات متعددی ازجمله سیل و خشکسالی روبه‌رو هستند. رود کن به عنوان اصلی‌ترین و بزرگ‌ترین رودخانه شهری تهران اختلالات متعددی دارد؛ به طوری که سیل به عنوان اصلی‌ترین آشوب رود کن هر ساله خسارات اقتصادی و انسانی متعددی را ایجاد می‌کند که این امر باعث نابودی زیرساخت‌های سبز، فضاهای انسان‌ساخت، لکه‌های معماری و درنهایت دوری مردم از طبیعت می‌شود، البته وجود شن‌چاله‌های ناشی از استحصال و برداشت معادن شن مجاور این رودخانه در محدوده منطقه ۱۸ و بحرانی‌بودن فرونشست زمین در این منطقه نیازمند توجه بیشتر ما به تاب‌آوری شهری تهران با محوریت رودخانه کن است.

بر اساس احساس ما از خطر، ما به تاب‌آوری شهر در برابر بلایای طبیعی مانند زلزله و بحران‌های ناشی از همه‌گیری‌هایی همچون کرونا حساسیت بیشتری داریم و به علت نداشتن تصویر جدی از خطرات ناشی از سیل و طوفان غافل هستیم، اما واقعیت آن است که اگر در برابر سیلاب‌های شهری چاره‌اندیشی نکنیم دور نخواهد بود که همانند مواجهه با پلاسکو حیرت‌زده خواهیم شد!

رودهای شهری، به‌ویژه رودهای شهری تهران با چالش‌ها و اختلالات متعددی ازجمله سیل و خشکسالی روبه‌رو هستند. رود کن به عنوان اصلی‌ترین و بزرگ‌ترین رودخانه شهری تهران اختلالات متعددی دارد؛ به طوری که سیل به عنوان اصلی‌ترین آشوب رود کن هر ساله خسارات اقتصادی و انسانی متعددی را ایجاد می‌کند

با توجه به شرایط شهر تهران و کوهستان‌های مشرف به آن، همواره یکی از خطراتی که می‌تواند این کلانشهر مهم را تهدید کند، سیلاب است و از گذشته تا کنون خطرات جانی و خسارت سیل در شهر تهران بیش از سایر بلایای طبیعی دیگر بوده است و ما ناچاریم برای تاب‌آوری تهران به مدیریت موثر سیلاب‌های شهری توجه جدی داشته باشیم. در این مسیر عملیاتی‌کردن طرح جامع مدیریت آب‌های سطحی شهر تهران با توجه به ماده ۶۰ و ۸۴ برنامه پنج ساله سوم توسعه امری حیات است، بر همین اساس مدیریت شهری باید برای ایمنی شهر، شبکه اصلی مدیریت سیلاب را از ۵۲۳ کیلومتر در ابتدای برنامه پنج ساله سوم به ۵۶۴،۵ کیلومتر در پایان برنامه و در ادامه به ۶۹۷ کیلومتر شبکه نهایی مورد نیاز ارتقا دهد. انجام این مهم به اعتباری بالغ بر ۱۵۰۰۰میلیارد ریال نیاز دارد که تأمین و تخصیص به موقع آن نقش بسزایی در پایداری زندگی و تاب‌آوری تهران در برابر سیلاب‌های شهری دارد.

ایمنی و تاب‌آوری شهر مقوله‌ای است که با جان مردم سروکار دارد و غفلت از آن به هیچ عنوان قابل پذیرش نیست؛ زیرا در اندک زمانی فرصت‌ها به حسرت تبدیل خواهد شد. در این راه همه باید دست به دست هم دهیم و برای تهران کار کنیم تا تهران به شهری امن در برابر سیلاب‌های شهری تبدیل شود.

مدیریت بحران یعنی با هم بودن و از هم یادگرفتن

اسماعیل سلیمی
معاون آمادگی، مقابله و پدافند غیر عامل سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران

مدیریت بحران بر اصل هماهنگی استوار است. این هماهنگی شامل هماهنگی‌های بین رشته‌ای (Inter discipline) در تخصص‌های مختلف، بین سازمانی، منطقه‌ای و جهانی است. بحران به ما یاد می‌دهد به تنهایی نمی‌توانیم همه‌کاره باشیم و با هم بودن، از هم یادگرفتن و دسترسی به علم تجارب و کمک‌های عینی محلی، منطقه‌ای و جهانی را می‌طلبد؛ همچنان که کرونا نشان داد اگر همه‌شمول فکر نشود بحران یک منطقه به دغدغه همه جهان می‌تواند تبدیل شود. پیش‌بینی و ساختن کشتی نجات قبل از طوفان شرط حیات بشر در حال تهدید است، دانش کافی از محیط و مخاطرات احتمالی و دست‌یافتن به شیوه‌ها و ابزارهای مقابله پیش‌نیازهای مدیریت بهینه بحران است. شناخت روابط علّی و معلولی و قطع زنجیره‌های تولید بحران با کمک دانش محلی در دستور کار معاونت آمادگی، مقابله و پدافند غیر عامل سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران قرار گرفته است. گستردگی و در هم پیچیدگی مولفه‌های بحران‌زا چنین اقتضا می‌کند تا سازمانی بیندیشیم و تحت فرمان عمل کنیم. دقیقا بدانیم چه کسی در چه زمانی چه کاری را باید در چه سلسله مراتب فرمان‌پذیری انجام دهد. این موضوع لزوم تعریف دیاگرام قدرت (power Diagram) قبل از بحران و ترسیم جدول تقسیم وظایف و پاسخگویی (Responsibility chart) را ضروری می‌کند. بنابراین بر عهده هر کسی به اندازه قدرت و توانایی او و دامنه قانونی پاسخگویی او مسئولیت گذاشته می‌شود. سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران در مرحله آمادگی بر همان اصل همه‌شمولی هماهنگی با سازمان‌های تخصصی امدادی و انتظامی تفاهمنامه‌های همکاری منعقد کرده و در مانورهای مختلف این هماهنگی را تمرین می‌کند. این سازمان نقشی ستادی و هماهنگ‌کننده دارد بنابراین اگر شاکله یک فعل مدیریت بحران را به عمل و امر تقسیم کنیم، مرحله امر بر عهده سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران و مرحله عمل در حوزه فعالیت سازمان‌های تخصصی امدادی و انتظامی است. در این مقال کوتاه به معرفی ۲ فعالیت اصلی معاونت آمادگی، مقابله و پدافند غیر عامل شهر تهران می‌پردازم: الف) مدیریت کلانشهر تهران در حوزه بحران به صورت غیر متمرکز و ناحیه‌محور از طریق فعالسازی، تجهیز و به‌روزرسانی امکانات پایگاه‌های ویژه و پشتیبانی مدیریت بحران صورت می‌پذیرد. خرید و به‌روزرسانی تجهیزات با مطالعه مخاطرات ۱۰ سال اخیر تهران و پهنه‌بندی شهر به ۵ پهنه اصلی به منظور تخصصی‌کردن پایگاه‌های شهر تهران در مواجهه با مخاطرات انجام می‌شود. خرید تجهیزات پشتیبانی با ملاحظه شرایط هر منطقه در روز و شب در سال جاری انجام پذیرفت. پس از خریداری تجهیزات مهم‌ترین موضوع نگهداری صحیح و مدیریت بر استفاده از این تجهیزات است؛ بنابراین سامانه نت (نگهداری و تعمیرات) با الگوبرداری از نمونه‌های موفق در سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران تأسیس و به مناطق ابلاغ شده است. از مزایای این سامانه پایش مدوام و لحظه‌ای تجهیزات به لحاظ مکانی و آماده به کاربودن آنهاست تا اطمینان یابیم که در لحظه بحران و نیاز به خوبی عمل خواهد کرد.

ب) تیم‌های بین‌المللی جست‌وجو و نجات شهری (USAR) در قالب پروژه اینساراگ با همکاری سازمان مدیریت بحران کشور و نمایندگی سازمان ملل متحد برای هماهنگی امور انساندوستانه (اوچا) و تیم‌های زبده بین‌المللی بویژه از کشور اتریش در حال تشکیل بوده و دوره‌های آموزشی مربیان به اتمام رسیده و دوره‌های آموزش تیم‌های یوسار ایرانی از اواخر دی سال جاری آغاز خواهد شد. با اتمام دوره‌های مذکور و طی روند پروژه اینساراگ در سازمان، ایران برای نخستین‌بار به جرگه کشورهای دارای تیم‌های امدادونجات بین‌المللی خواهد پیوست که دستاورد بزرگی برای همه ایرانیان است. این تیم‌ها با یادگیری آموزش‌های استاندارد بین‌المللی می‌توانند در کشور ایران یا سایر کشورهای جهان بر حسب نیاز فعالیت امدادونجات تخصصی انجام دهند. آموزش‌ها در ۲۲ سرفصل و در ۷ هفته در مرحله اول با ۹ مربی ایرانی تحت نظر ناظران اتریشی و ۱۲۰ متقاضی آموزش که از بین متقاضیان متعدد از سازمان آتش‌نشانی شهر تهران و جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران غربال شده‌اند، انجام می‌شود.

شناخت روابط علّی و معلولی و قطع زنجیره‌های تولید بحران با کمک دانش محلی در دستور کار معاونت آمادگی، مقابله و پدافند غیر عامل سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران قرار گرفته است

کرونا، شهر انسان‌محور، ساخت‌وسازهای بزرگ‌مقیاس و... در گفتگو با معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران

نگاه شهروندان به شهر باید تغییر کند

صفا صبوری دیلمی، معاون فنی و عمرانی شهرداری در صحبت‌هایش از اولویت شهرداری تهران در دوره جدید صحبت کرده است. از اینکه حالا اولویت اصلی اجرای اقدامات بزرگ‌مقیاس عمرانی نیست و به‌جای آن فعالیت‌های توسعه‌ای در سطح محلات شهر تهران افزایش پیدا کرده است. دیلمی اما منکر کارگاه‌های عمرانی در سطح شهر نمی‌شود اما در مقابل می‌گوید که همین کارگاه‌های عمرانی در آینده شهر را زیست‌پذیر می‌کند. اتفاق‌هایی که او از آن‌ها در جهت کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و کاهش زمان سفرهای درون‌شهری نام می‌برد. از دیگر نکاتی که معاون فنی و عمرانی شهرداری در این گفت‌وگو به آن اشاره می‌کند، توجه شهرداری تهران به عابران پیاده، معلولان و دوچرخه‌سواران در سطح شهر تهران است. او همچنین درباره نظرسنجی از شهروندان درباره بهسازی و ایجاد معابر در محله‌هایشان صحبت کرده است و شهر انسان‌محور هم از دیگر موضوعات جذابی است که در گفتگو با صفا صبوری دیلمی مطرح شده است. او در این رابطه می‌گوید که فاصله تهران با مصداق‌های مطلوب انسان‌محوری به میزان هزاران کیلومتر بهسازی و مناسب‌سازی معبر پیاده‌رو، احداث چندین میدان‌گاه و... است. در نهایت مثل تمام صحبت‌های دیگری که در سال جاری درباره آن صحبت می‌شود، او درباره شیوع ویروس کرونا در ایران و درگیر شدن شهر تهران و شهروندان با این ویروس صحبت کرده است. دیلمی درباره اثرات این ویروس بر روی پروژه‌های عمرانی و کارگران صحبت کرده و از اقدامات انجام شده در این رابطه مسائلی را مطرح کرده است. متن کامل گفت‌وگو با صفا صبوری دیلمی، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران را در ادامه بخوانید.

تا قبل از ورود آقای حناچی به شهرداری کار شهرداری در تهران ساخت‌وساز سازه‌های بزرگ‌مقیاس بوده است و در طول سال‌های گذشته با ساخت‌وسازه‌های بزرگ‌مقیاس خودش را معرفی می‌کرده است. اما آقای حناچی گفت که ما دیگر بزرگ‌سازی نمی‌کنیم، بزرگراه‌سازی را ممنوع کرد و رو آورده شد به ساخت سازه‌های کوچک. حالا سوال این است که این اقدامات در جهت پیاده‌سازی چه مفهومی در شهر بوده است؟

تهران طی دوره اخیر مدیریت شهری در حال تجربه نوعی تغییر پارادایم در مقولات مختلف عمران شهری بوده است؛ رویکردی که البته اجرای اقدامات بزرگ‌مقیاس عمرانی همچون ساخت بزرگراه‌ها و تونل‌های شهری را نفی نمی‌کند اما اولویت را به اجرای فعالیت‌های توسعه‌ای در سطح محلات می‌دهد. نباید فراموش کرد پروژه‌هایی همچون احداث ادامه شمالی بزرگراه شهید صیاد شیرازی، جمع‌آوری پل گیشا و احداث زیرگذر کوی نصر، زیرگذر استادمعین، تونل آرش-اسفندیار و فازهای اول و دوم بزرگراه شهید نجفی رستگار در همین دوره به ثمر نشست و بزرگراه شهید بروجردی در جنوب غرب پایتخت نیز تا آنجا که مانع معارضات ملکی اجازه داده پیشرفت‌های قابل قبولی داشته است. تلاش‌ها در حوزه ایمن‌سازی شهروندان در مقابل خطر سیلاب در این دوره نیز ادامه یافت و علاوه بر گشایش چند پروژه تأثیرگذار، پروژه‌های عظیمی همچون احداث تونل، جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی محدوده بزرگراه فتح اجرایی شد. شکی نیست که اجرای اقدامات حجیم و پردامنه عمرانی در بسیاری از پهنه‌های پایتخت به مرز اشباع رسیده است. اینجاست که رویکرد جدید پدیدار می‌شود، تعمیر و نگهداری از سازه‌های موجود اهمیت اساسی خود را بازمی‌یابد، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به عنوان مدهای پاک حمل‌ونقلی محوریت پیدا می‌کنند و دیدگاه‌های انسان‌محور در حوزه اقدامات فنی و عمرانی بر فراز دیدگاه‌های خودرومحور می‌ایستند. همه این مفاهیم کلیدی استخوان‌بندی رویکرد جدید را شکل می‌دهند تا به این ترتیب بیشترین بازدهی در حوزه ترافیک و میزان رضایتمندی شهروندی با صرف کمترین هزینه‌ها حاصل شود.

پروژه های به ثمر نشسته

معاونت فنی و عمرانی

از شهریور ۱۳۹۶ تا پایان آذر ۱۳۹۹

بازسازی مجموعه‌های ورزشی حکیمیه منطقه ۴، فدک منطقه ۸، ایثار منطقه ۸، کوثر منطقه ۱۳، وصالی منطقه ۱۳، ۲۲ بهمن منطقه ۱۹، بدر منطقه ۱۸، یادآوران، نیاوران منطقه ۱، سوریان منطقه ۲۰

تاریخ بهره‌برداری: سال ۱۳۹۸

ساختمان های اصناف و شهروند المپیک، شهروند علی اکبری، ساختمان GIS، مرکز ارتباطات و امور بین الملل، ساختمان اسبق روزنامه اطلاعات

تاریخ بهره‌برداری: زمستان ۹۸

احداث پل های تقاطع غیرهمسطح بزرگراه شهید خرازی با ۴۵ متری باقری

تاریخ بهره‌برداری: ۹۶/۰۹/۲۰

تولید و پخش بیش از یک میلیون و ۲۶۴ هزار تن آسفالت تا نیمه آذر ۹۹ (با هدف یک میلیون تن تا انتهای سال)

تاریخ بهره‌برداری: مستمر

اجرای مقاوم سازی و بهسازی لرزه ای (و تعمیرات اساسی)
پل کریمخان و پل شهید چمران-مدیریت
پل تقاطع بزرگراه شهید چمران با مسیر ورودی نمایشگاه بین المللی
پل تقاطع بزرگراه های امام علی (ع) و شهید بابایی

تاریخ بهره‌برداری: سال ۱۳۹۷

بازسازی و مرمت مسجد ارگ منطقه ۱۲ (فاز اول) و (فاز دوم)

تاریخ بهره‌برداری: سال ۹۸

تکمیل و آغاز بهره برداری تونل آرش

تاریخ بهره‌برداری: ۹۷/۰۶/۱۹

تکمیل ادامه بزرگراه شهید صیاد شیرازی از تقاطع بزرگراه شهید بابایی تا بلوار ارتش

تاریخ بهره‌برداری: ۹۷/۰۷/۲۸

اجرای فاز دوم شبکه جمع آوری آب های سطحی محدوده خیابان خاوران

تاریخ بهره‌برداری: ۹۷/۱۲/۱۱

احداث کانال کمکی سرخه حصار حدفاصل میدان بسیج تا پل دولت آباد

تاریخ بهره‌برداری: ۹۷/۰۴/۰۲

بهره برداری از فاز نخست بزرگراه شهید نجفی رستگار (حدفاصل بزرگراه آزادگان تا تقاطع خیابان شهید مزینانی)

تاریخ بهره‌برداری: ۹۸/۰۹/۱۶

پایان دادن به ساخت‌وسازهای بزرگ‌مقیاس چقدر در روح و روان شهروندان تأثیر دارد؟ و اینکه آیا اصلا در ساخت‌وسازها، بزرگراه‌سازی‌ها و... به روح و روان مردم، نشاط کودکان و مسائلی از این دست اهمیت داده می‌شود؟

ذکر این نکته ضروری است که ساخت‌وسازهای بزرگ‌مقیاس امری اجتناب‌ناپذیر است؛ آن هم در شهری که سرعت ساخت‌وسازها که طبعا منجر به افزایش جمعیت می‌شود، همواره از سرعت توسعه زیرساخت‌ها جلوتر بوده است. حتی اگر تصور کنیم مهاجرپذیری تهران متوقف شده باشد، شهرها و شهرک‌های اقماری آن به عنوان منابع جمعیت شناور هنوز در حال توسعه هستند. طبعا هیچ شهروندی تمایل ندارد در نزدیکی یک کارگاه بزرگ عمرانی زندگی کند اما همین کارگاه‌های عمرانی هستند که آینده شهر را زیست‌پذیرتر می‌کنند. بنابراین آنچه بیشتر اهمیت می‌یابد اثرگذاری و برآیند یک پروژه عمرانی است که فی‌المثل با کمک به کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و کاهش زمان سفرهای درون‌شهری شرایط بهتری را برای بهداشت روانی شهروندان مهیا می‌کند. نشاط شهروندان اتفاقا هدف و انگیزه اصلی از تعریف و پیدایش بسیاری از پروژه‌های عمرانی است. به طرح ۵۰۰ کیلومتری بهسازی معابر پیاده‌رو و احداث مسیرهای دوچرخه نگاه کنید؛ طرحی که می‌کوشد با استانداردسازی معابر پیاده‌رو به لحاظ ملاحظات مناسب‌سازی معبر برای افراد دارای معلولیت و نیز مشخصاتی ازقبیل عرض ایمن معبر، هموار‌بودن سطح معبر، مبلمان شهری و درنهایت تمام مواردی که برای پیاده‌روی بدون دغدغه شهروندان در محیط‌های شهری لازم است، نشاط پیاده‌روی مفرح را به معابر شهر تهران بازگرداند. ضمن آنکه با تجهیز معبر به مسیر ویژه دوچرخه، این مد حمل‌ونقلی پاک و ایمن دوباره فرصت حضور می‌یابد تا دوچرخه‌سواران هم بتوانند بدون واهمه از حرکت سریع خودروها و موتورسیکلت‌ها تردد کنند. شهر تهران در نتیجه سال‌ها خودرومحوری در عرصه تمهیدات عمرانی، به شهری پرهیاهو تبدیل شده است و آرام‌سازی جریان حرکت از طریق بهسازی معابر پیاده‌رو و ایجاد مسیرهای دوچرخه یکی از مشخصه‌های مهم رویکرد جدید عمرانی است؛ امری که تأثیر بسزایی در کاهش اضطراب و هیجانات منفی شهروندان دارد.

توجه به عابران پیاده، معلولان و دوچرخه‌سواران ازجمله اقداماتی بود که در دوره مدیریت آقای حناچی صورت گرفت. چه کارهای بیشتری در این حوزه‌ها در شهر می‌شد انجام داد که نتوانستید یا همکاری سایر نهادها برای انجام آنها محقق نشد؟

«همتم بدرقه راه کن ای طائر قدس/ که دراز است ره مقصد و من نوسفرم». واقعیت آن است که آنچه طی دوره فعلی مدیریت شهری در جهت بهبود وضعیت معابر پیاده‌رو، احداث مسیرهای دوچرخه و تسهیل تردد شهروندان کم‌توان جسمی و افراد دارای معلولیت صورت پذیرفته است، نقطه آغاز یک راه دراز است؛ راه دراز گذار به سوی انسان‌محوری. تهران در چشم‌انداز طرح بهسازی معابر پیاده‌رو و احداث مسیرهای دوچرخه از ۵۰۰ کیلومتر مسیر مناسب‌سازی‌شده پیاده و دوچرخه به صورت یک رینگ به هم پیوسته برخوردار خواهد شد. این در حالی است که این کلانشهر حدود ۱۲ هزار کیلومتر معبر پیاده‌رو دارد و در این میان معابری نیز وجود دارند که اصلا پیاده‌رو ندارند! پس می‌بینید که تهران نیاز به یک نهضت پیاده‌روسازی دارد؛ یعنی هم پیاده‌روهای موجود براساس ضوابط جدید بهسازی و مناسب‌سازی شوند و هم فکری به حال معابر فاقد پیاده‌رو شود. این امر باید در طول دوره‌های مختلف مدیریت شهری در زمره اولویت‌ها باقی مانده و مورد مطالبه شهروندان، فعالان حوزه مدیریت شهری و سازمان‌های مردم‌نهاد حمایت از حقوق معلولان باشد. در حال حاضر اتمام پروژه یادشده به عنوان یک هدف اصلی دنبال می‌شود و تلاش خواهد شد تا پایان دوره فعلی مدیریت شهری افق‌های تازه‌تری در این زمینه تعریف شود تا به این ترتیب نهضت پیاده‌روسازی که در ریل مناسب قرار گرفته است، ادامه مسیر دهد.

آیا برای بهسازی و ایجاد معابر در محله‌ها از مردم درباره نیازهایشان پرسش می‌شود؟ آیا نظر یا پیشنهاد آنها بررسی می‌شود؟ و نکته دیگر که در این

پرسش باید به آن پرداخته شود این است که قبل از بهسازی معابر چه فعالیت‌های کارشناسی برای آن انجام می‌شود؟ این فعالیت‌ها را چه افرادی انجام می‌دهند و چه مواردی بررسی می‌شود؟

درواقع پاسخ به این پرسش تشریح همان ساختاری است که برای تعریف و پیدایش پروژه‌های توسعه محلی یا همان پروژه‌های محله‌محور سازمان یافته است. بستر پیش‌بینی‌شده برای نظام پذیرش اجتماعی در حوزه اقدامات عمرانی همان شورایاری‌ها و دفاتر توسعه محلی هستند. پیشنهادات، نظرات و درخواست‌های عمرانی شهروندان از همین طریق مطرح می‌شود. به طور طبیعی تمام درخواست‌ها با توجه به محدودیت منابع مالی یا ضوابط فنی موجه نیست بنابراین پیشنهادات قابل اجرا باید احصا و تبدیل به پروژه شوند؛ اقدامی که دقیقا براساس نظر شهروندان محله و شورایاری‌ها پیش می‌رود. انتخاب معابر برای قرارگرفتن در طرح ۵۰۰ کیلومتری بهسازی معابر پیاده‌رو یا مرمت معابر سواره‌رو شهر تهران با نظارت کارشناسان اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها صورت می‌پذیرد. در مورد معابر سواره‌رو ارزش ترافیکی معبر و البته میزان آسیب‌های وارده به سطح معبر از مهم‌ترین مواردی است که فرآیند اولویت‌بندی را راهبری می‌کند. فرآیند انتخاب در مورد معابر پیاده‌رو و قرارگرفتن آنها در فهرست اقدامات طرح ۵۰۰ کیلومتری به مراتب پیچیده‌تر است؛ زیرا به زعم برنامه‌ریزان طرح، حدود ۲۰ لایه GIS بر هم منطبق شده تا بهترین نقشه راه پیش روی مجریان قرار گیرد. علاوه بر طراحی‌های پیش‌بینی‌شده در برخی اسناد بالادستی همچون برنامه پنج ساله شهرداری تهران، مسیرهای طراحی‌شده برای مناسب‌سازی معلولان و شاخص‌هایی از قبیل نزدیکی به مدارس، ایستگاه‌های مترو و اتوبوس نیز در انتخاب اجزای این رینگ ۵۰۰ کیلومتری نقش داشته‌اند.

پیشروی به سمت شهر انسان‌محور تا چه حد در شهر تهران محقق شده است؟ لازمه‌های رسیدن به چنین شهری چیست و تهران چقدر با آن نقطه مطلوب فاصله دارد؟

فاصله تهران با مصداق‌های مطلوب انسان‌محوری به میزان هزاران کیلومتر بهسازی و مناسب‌سازی معبر پیاده‌رو، احداث چندین میدانگاه (پلازای شهری)، اتصال محلات جدافتاده از هم در دو سوی بزرگراه‌ها و در یک کلام تعریف و اجرای پروژه‌هایی است که در کنار تلاش برای ساماندهی ترافیک سواره، تردد آسان و بی‌دغدغه عابران و دوچرخه‌سواران را نیز مد نظر قرار دهند. بدون شک آنچه تا کنون در قالب طرح بهسازی معابر پیاده‌رو و احداث مسیرهای دوچرخه به ثمر نشسته است، میدانگاه شهدای هفتم تیر یا ادامه جنوبی بلوار استادمعین دستاوردهای قابل توجهی است اما وقتی از تحقق یک شهر انسان‌محور سخن می‌گوییم باز هم به این نکته می‌رسیم که تمام این فعالیت‌ها به مثابه ایستادن در نقطه آغاز راه است. فراموش نکنیم که این دستاوردهای عینی معلول تغییر در ذهن و نوع نگرش به زندگی شهری است. پس ادامه راه به همان میزان که نیازمند تعریف و طراحی پروژه‌های مطلوب است، محتاج تغییر برساخته‌های ذهنی شهروندان و مدیران شهری است. بگذارید مثالی بزنم؛ در بسیاری از کشورها آرام‌سازی جریان ترافیک در پهنه‌های توریستی و تاریخی شهر از طریق سنگفرش‌کردن معابر صورت می‌پذیرد. حال اگر نگاهی تحلیلی به بازخوردهای شهروندان به چنین پروژه‌هایی بیندازیم بسیاری هنوز نگران هستند که تردد در این معابر به خودروی آنها آسیب می‌زند. این در حالی است که کارکرد چنین سنگفرش‌هایی جلوگیری از حرکت سریع خودروها است. این شتابزدگی در شهر از همان مواردی است که باید با اعمال تمهیدات مناسب فرهنگی اصلاح شود. شهر انسان‌محور شهری عاری از شتابزدگی است.

در گفت‌وگویی بیان کرده بودید که در پروژه‌های عمرانی سلامت کارگران و کارکنان در اولویت است. این اولویت شامل چه چیزهایی می‌شود؟ پیمانکاران ملزم به رعایت چه نکاتی در قبال کارگران هستند؟

حفظ و ارتقای ایمنی، بهداشت کار و البته محیط زیست ازجمله مهم‌ترین اولویت‌ها در معاونت فنی و عمرانی و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه آن است. بدون شک اجرای یک پروژه انسان‌محور باید با بروز کمترین تلفات ناشی از رعایت‌نکردن ایمنی و بهداشت کار صورت پذیرد. این البته لازمه همه پروژه‌های عمرانی است اما در رویکردی که به دنبال ارجحیت‌بخشیدن به انسان است، در مرحله اجرای پروژه نیز ملاحظات مربوط به HSE اهمیت بیشتری می‌یابد. تمام این موارد براساس ضوابط مشخص به پیمانکاران ابلاغ شده و از طریق کاربرگ‌های دقیق مورد نظارت قرار می‌گیرد. خوشبختانه تلفات ناشی از رعایت‌نکردن ملاحظات مربوط به HSE در کارگاه‌های عمرانی در سطح حداقلی است و آن گونه که احیانا در اخبار حوادث و رویدادهای اینچنینی نیز شاهد هستید سیاست‌های اعمال‌شده در این زمینه موفق بوده است.

بپردازیم به بحث کرونا؛ شیوع این ویروس در ایران و همه‌گیری آن چقدر روی کار شما تأثیر گذاشت؟ چه اقداماتی در حوزه کاری خود برای حفظ سلامت کارمندان و کارگران پروژه‌ها انجام دادید؟

اگر بگوییم همه‌گیری ویروس کرونا سبب کندشدن آهنگ ساخت‌وسازهای عمرانی در شهر تهران نشده است، قطعا گزاره نادرستی را اعلام کرده‌ایم. اما این سخن تعارف و گزافه نیست که پروژه‌های عمرانی شهر تهران نمونه مطلوبی از تاب‌آوری در عصر همه‌گیری ویروس کرونا بوده است؛ تاب‌آوری در تأمین منابع مالی لازم و البته تاب‌آوری در تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام و حتی تعریف و آغاز پروژه‌های جدید. پروژه احداث زیرگذر کوی نصر در بحبوحه موج نخست کرونا برای تردد خودروها گشوده شد. فاز دوم پروژه احداث بزرگراه نجفی رستگار به عنوان یکی از دشوارترین پروژه‌های شهری چه به لحاظ فرآیند پیچیده رفع معارضات ملکی و تأسیساتی و چه به لحاظ حجم قابل توجه اقدامات عمرانی مولود دوره همه‌گیری کروناست. ادامه جنوبی بلوار استادمعین به عنوان یکی از نیازهای ضروری شهروندان منطقه ۹ در دوره شیوع ویروس کرونا تکمیل شد. طرح ۵۰۰ کیلومتری بهسازی معابر پیاده‌رو در همین دوره متولد شد و براساس آخرین گزارش‌ها به ۱۲۶ کیلومتر پیاده‌رو بهسازی‌شده مجهز به مسیر ویژه دوچرخه رسیده است. در هیچ یک از پیک‌های همه‌گیری فعالیت کارخانجات آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران تعطیل نشد تا طرح مرمت معابر پایتخت به کمک تولیدات این واحدها از حرکت باز نایستد. همین الان که با هم گفت‌وگو می‌کنیم پیشرفت این طرح با اجرای بیش از ۵۰۰ هزار تن آسفالت از مرز ۵۰درصد فراتر رفته است و همین امر کاهش محسوس پیام‌های گلایه‌آمیز شهروندان در خصوص مشکلات معابر را به دنبال داشته است. این موارد نه گزارشی از عملکرد یک سال گذشته بلکه فقط ذکر شواهدی بر مدعای تاب‌آوری عمران شهری پایتخت در عصر یادشده است.

رعایت حداکثری دستورالعمل‌های ابلاغی مقابله با ویروس کرونا و نظارت بر حسن اجرای آن در تمام بخش‌های اداری و کارگاهی محور همه فعالیت‌های جاری است. آموخته‌ایم که منابع انسانی ارزشمندترین سرمایه ما برای ساختن شهر انسان‌محور است و حرکت به سوی این هدف را به صورت پیوسته ادامه خواهیم داد.

همکاری‌های بین‌المللی شهرداری در مدیریت بحران

رضا کرمی محمد
رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران

حدود دو دهه پیش مسئولان وقت کشور با توجه به هشدارهایی کــه در خصوص خطر زلزله در تهران از ســوی کارشناســان داده شــده بود، از طریــق کمیته مقابلــه با بلایای طبیعی مســئولیت تهیه «طرح جامع مدیریت بحران شــهر تهران» را به شــهرداری تهران ســپردند. شهرداری تهران نیز با حمایت همه‌جانبه از سوی مســئولان و همکاری تمامی سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط با عقد چهار تفاهمنامه با آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن (جایکا) اقدامات خود را به طور جدی آغاز کرد.

ابتــدا وضعیت خطرپذیری شــهر تهــران در مقابــل زلزله به وســیله کارشناسان ژاپنی بررسی و مشــخص شد. دامنه خطراتی که از این ناحیه تهران و کشــور را تهدید می‌کنند به حدی جدی و نگران‌کننده اســت که اقدامات ضربتی و سریعی را طلب می‌کند. در ادامه «طرح جامع و نقشه راه مدیریت بحران» و پروژه‌هایی که اجرای آنها برای افزایش تاب‌آوری تهران در زلزله ضروری اســت، تدوین شد و مورد تصویب مراجع ذی‌ربط قرار گرفت. بر این اساس مقرر شــده بود ۱۵ پروژه اولویت‌دار تا سال ۱۳۹۵ به اجرا در آمده و به ثمر رســیده باشند. سازمان پیشــگیری و مدیریت بحران شهر تهــران یکی از همیــن اولویت‌ها بود که از ســال ۱۳۸۴ در همین فرآیند و برای ایجاد هماهنگی و پیگیری طرح جامع تأسیس شد. از همان ســال‌ها اجرای پروژه‌های اولویت‌دار آغاز شد که تا امروز با فرازونشیب‌هایی ادامه یافته و برخی از این پروژه‌ها نیز تا حدود زیادی محقق شــده‌اند؛ اقداماتی نظیر احداث پایگاه‌های مدیریت بحران و ســازماندهی نیروهای ویــژه برای آن، ایجــاد گروه‌های داوطلب مردمی (دوام)، تهیه و تکمیل ســامانه تخمین خسارت زلزله، ایجاد، تکمیل و راه‌اندازی سامانه هشدار سریع زلزله، ایجاد و اجرای طرح مدرســه آماده و طرح مدیریت بحران ســاختمان، شناســایی و معرفی مراکز امــن اضطراری، تهیه نقشــه راه‌های اضطراری، ایجاد برخی ســایت‌های اســکان اضطراری و پدهای هلیکوپتر، تهیه دســتورالعمل بهســازی لرزه‌ای ســاختمان‌های ناپایدار و بافت فرسوده، نصب مخازن آبرسانی اضطراری، طراحی و اجرای انواع مانورها، ایجاد شــورای هماهنگی مدیریت بحران (که متأســفانه با تصویب و ابــلاغ قانون جدیــد مدیریت بحران کشــور از شهریور ۱۳۹۸ منحل شــده و از سوی مسئولان مربوطه جایگزینی هم برای آن طراحی نشد) و بسیاری از اقدامات دیگر در دستور کار قرار گرفته و پیشرفت خوبی کرده است. هر چند حجم اقدامات لازم و باقیمانده بســیار زیاد و احیانا فرصت‌ها نیز محدود اســت ولی حجم اقدامات انجام‌شــده نیز درخور توجه و به نوبه خود در کشور بی‌نظیر است.

ســازمان پیشــگیری و مدیریــت بحران شــهر تهــران اینک با کوله‌باری از تجربه موثر، دارای بدنه کارشناسی بسیار معتبر و قابل قبول در بســیاری از حوزه‌های مدیریت بحران در کشــور و یکی از سرمایه‌های گرانقدری است که به اعتقاد من (نه به عنوان رئیس ســازمان که آن دولت مستعجل است بلکه به عنوان یک شهروند و متخصص حوزه مهندســی زلزله) باید بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته و با حمایت از آن در ســازوکار مدیریت بحران کشور نیز جایگاه درخوری به این سازمان داده شود.

ایــن ســازمان نه متعلق به فــرد یا گروهی خــاص و نه درگیر هیچ گونه رابطه سیاســی و جناحی بوده اســت. ســازمانی کاملا مردم‌محور و نمونه‌ای از یک ســازمان تخصصی ســالم و کارآمد کــه توان فنی خوبی در کشــور ایجاد و ارزش افزوده مناســبی را به سیســتم مدیریت بحران کشــور ارایه کرده اســت. گاه و بیگاه شــنیده می‌شــود چه از درون شــهرداری و چه از خــارج آن، به دلیل برخی ملاحظات تشــکیلاتی یا رقابتی با بی‌توجهی به ارزش کشــوری این مجموعه، تصمیمات ناپخته‌ای گرفته می‌شــود که ثمره آن بی‌انگیزگی کارکنان و نهایتا تضعیف عملکرد درخشــان این سازمان خواهد شــد. ما باید در کشور به دنبال مجموعه‌هایی باشــیم که اقدامات اساســی خود را براســاس علم و آگاهی و با تعهد و دلسوزی خالصانه نسبت به مردم دنبال می‌کنند و نباید با ملاحظات نســنجیده موجبات اضمحلال و تضعیف آنها را فراهم کنیم. خوشبختانه مدیریت شهری در این دوره حمایت جدی خود را از این مجموعه نشان داده و امید می‌رود این حمایت‌ها تا پایان کار نیز تداوم داشــته باشد. توجه به این نکته نیز بسیار مهم است کــه همکاری با آژانس همکاری‌هــای بین‌المللی ژاپن (جایکا) تا کنون نقش و تأثیر بسزایی در سرعت و کیفیت اقدامات انجام‌شده داشته است. در حال حاضر نیز این آژانس آماده ادامه همکاری در قالب تفاهمنامه پنجم است که پیش‌نویس آن نیز به امضا رسیده است. امید است مســئولان محترم مدیریت بحران کشور و وزارت خارجه به طور جدی به این موضوع توجه و کشور را از ثمرات این همکاری بهره‌مند کنند.

سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران نه متعلق به فرد یا گروهی خاص و نه درگیر هیچ گونه رابطه سیاسی و جناحی بوده است. سازمانی کاملا مردم‌محور و نمونه‌ای از یک سازمان تخصصی سالم و کارآمد که توان فنی خوبی در کشور ایجاد و ارزش افزوده مناسبی را به سیستم مدیریت بحران کشور ارایه کرده است

اقداماتی که تهران را تبدیل به شهری آماده کرده است

- عملیات عمرانی و اجرایی سیل‌بندها در مناطق بحران خیز
- احداث کانال کمکی سرخه حصار حدفاصل میدان بسیج تا پل دولت آباد
- لایروبی انهار شهری جهت جلوگیری از وقوع سیلاب
- تهیه نقشه مکان مبنای پناهگاه‌های شهر تهران و بارگذاری در سامانه
- ایمن‌سازی میادین و بازارها
- ایمن‌سازی پایه‌های پل تقاطع بزرگراه شهید خرازی با رودخانه وردآورد
- کمک به سیل‌زدگان در خصوص خدمات شهری در شهرها با تامین مواد غذایی، پوشاک و خدمات امدادی
- طراحی و اجرای سامانه پیش‌بینی و هشدار سیل حوضه
- پایش گودهای پرخطر و رها شده در سطح شهر تهران
- تهیه و ابلاغ دستورالعمل ارتقاء ایمنی ساختمان‌ها
- اجرای طرح ۹۹۹ برج (ارائه آموزش های ویژه ایمنی به ساکنین برج های مسکونی)
- اجرای طرح نظام بازرسی ایمنی ساختمان احداث ۴ ایستگاه آتش‌نشانی
- تکمیل ناوگان خودرویی و تجهیزات آتش‌نشانی
- راه اندازی ۱۶ ایستگاه پایش وضعیت برای سنجش فرونشست زمین در شهر تهران
- جذب و آموزش ۱۰۷۰۸ نفر آتش‌نشان داوطلب
- تکمیل احداث و افتتاح ۲ دستگاه سوله مدیریت بحران
- راه‌اندازی مرکز بین‌المللی آموزش‌های تخصصی شهر آماده
- کاهش زمان رسیدن به محل حریق به ۴ دقیقه و ۱۲ ثانیه
- خرید ۶ مجموعه تجهیزات لرزه‌نگاری درون‌چاهی مدرن (گورالپ انگلستان)
- راه‌اندازی سامانه جامع مدرسه آماده و خانه دوام و ایمنی
- برگزاری آموزش الکترونیکی آمادگی بحران برای بیش از ۵۰۰ هزار نفر از معلمان سراسر کشور
- خرید ۵ دستگاه دیجیتایزرهای جدید در فاز اول
- طراحی و اکران بسته تبلیغاتی آموزشی شهر آماده
- اجرای فاز دوم شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی محدوده خیابان خاوران
- پایش، ارزیابی و آزادسازی مسیل رود دره‌ها به منظور حفظ امنیت شهری در پی باران‌های اخیر
- اجرای پروژه بازسازی کانال هرنجی (حدفاصل خیابان احمد قمی تا بزرگراه شهید آوینی)

فصل ششم

حکمروایی شهری

۴۴۴ ملک از املاک شهرداری بازپس گرفته شد

عکس: حسن الماسی

روزنامه شرق

ورودی

آماده در برابر حادثه‌ها

حکمروایی در بیانی ســاده فرایندی از تصمیم‌سازی و روندی است که تصمیم‌ها در آن به اجرا در می‌آیند، این روش در واقع پاســخی است به ناکارآمدی روش‌های سنتی اداره شهرها که درون خودش اهمیت الگوهای گذار از حکومت شهری متمرکز و سلسله‌مراتبی را نشان می‌دهد. با این تعریف قدمت حکمروایی به قدمت تاریخ شهرنشــینی اســت. اگر چه کاربرد مفهوم حکمروایی شــهری از اواخر دهه ۱۹۸۰ و از آفریقا آغاز شــد، اما برایان مک لالین اولین نظریه‌پردازی است که در سال ۱۹۷۳ به این مفهوم پرداخت و عقیده داشت تقاضای روزافزون مردم شهرها این است که حکومت شهری باید نسبت به روندهای تغییر در شهر «پاسخگوتر»، اقداماتش با مسائل شهری و تحول آنها «متناسب‌تر»، نسبت به اجتماع «مسئول‌تر»، به عنوان بخشی از نظام یادگیری بهتر عمل و ســرانجام نقش مهم در پیش‌بینی، کشف و استقبال از آینده ایفا کند. برای تحقق این تقاضاها او ارتباط با نظام اجتماع را ضروری دانســت و با ایــن مقدمات حکمروایی را نوعی فرایند عنوان کرد که متضمن نظام به هم پیوســته‌ای اســت که هم «حکومت» و هم «اجتمــاع» را در بر می‌گیرد. بنابراین حکمروایی خوب شهری در واقع فرایندی است که بر اساس کنش متقابل میان سازمان‌ها و نهادهای رســمی اداره شهر از یک طرف و سازمان‌های غیر دولتی و تشکل‌های جامعه مدنی از طرف دیگر شکل می‌گیرد. از دیدگاه برنامه توسعه سازمان ملل این ایده مولفه‌هایی چون مشارکت، پاسخگویی، کارایی و اثربخشی، شفافیت، عدالت، حاکمیت قانون، مسئولیت‌پذیری و اجماع‌پذیری را در برمی‌گیرد. حکمروایی شهری همچنین در مقابل حکومت شهری به عنوان نماینده مجموعه ســازمان‌های مسئول در اداره شهر و متکی به نهادهای رسمی از ایده اداره غیرمتمرکز و مشارکتی شهرها دفاع می‌کند. با توجه به اینکه شهرها به عنوان نیروی محرک رشد اقتصادی و نیز کانون کار و فعالیت و موقعیت‌های اجتماعی عموم کشورهای جهان هستند، در وضعیت موجود شهرنشینی چندســطحی، مدیریت شــهری باید مولفه‌هایی چون شــفافیت، پاســخگویی، مشــارکت‌طلبی، قانونمداری، کارآمدی و اجماع‌گرایی داشــته باشد تا از تمام شرایط افزاینده شهرنشینی بهره گیرد. از طرف دیگر، شدت یافتن روزافزون مقیاس و گستردگی و نیز پیچیدگی مسائل شهرها و همچنین آشکارشــدن بی‌کفایتی سیستم‌های سنتی بروکراتیک و تصمیم‌گیری بالا به پایین سبب شده است گرایشــی به ســوی سیســتم‌هایی به وجود آید که در آن تصمیمات بزرگ و کوچک با اشتراک بین صاحبان منافع شهری اتخاذ می‌شوند. جامعه جهانی امروزه به این نتیجه رسیده است که مشکل عمده مدیریت شهری کمبود منابع مالی یا تکنولوژی مدرن یا نیروی انسانی ماهر نیست بلکه پیش و بیش از همه، مشــکل اصلی در شــیوه اداره این عوامل است. حکمروایی در واقع فرایندی است که نهاد مستقر دولت یا شهرداری آن را هدایت می‌کند ولی با همکاری بخش خصوصی و جامعه مدنی به پیش می‌رود. در حکمروایی نهاد رســمی یکی از کنشگران است و سایر عوامل دخیل در حکمروایی بسته به سطح مورد بحث گوناگون هستند.

معاون مالی و اقتصادی شهرداری تهران بیان کرد

برای کسب درآمد سراغ شهرفروشی نرفتیم

۴۴۰ ملک از املاک شهرداری را پس گرفتیم

«روزها در بهشتم.» این شاید کلیدی‌ترین جمله عبدالحمید امامی، معاون مالی و اقتصادی شهرداری تهران، باشد؛ جمله‌ای که در توصیف کار هر روزه‌اش دارد. کاری که سخت است و به نوعی شاید پاشنه آشیل شهرداری تهران به حساب بیاید را او دوست دارد و جمله روزها در بهشتم را برایش به کار می‌برد. مهندس مکانیک است و وقتی طبق عادت لفظ دکتر را در کنار اسمش می‌شنود، لبخند می‌زند و می‌گوید: «مهندس‌بودن سخت‌تر است، من دکتر نیستم.» خودش را خبرنگار هم معرفی می‌کند؛ جزو اولین افرادی که کارت خبرنگاری گرفته و به جنگ رفته است. او پیش از اینکه در شهرداری باشد، مدیر نظارت بر طرح‌های عمرانی مناطق نفت‌خیز وزارت نفت و عضو هیأت‌مدیره هلدینگ خلیج فارس بوده است. با او از درآمدها و بودجه حرف زدیم، مسائلی که مهم‌ترین دغدغه شهر است.

سوگل دانایی
خبرنگار

آقای امامی! این روزها صحبت‌های متعددی درباره بحث درآمد پایدار می‌شود، به عنوان پرسش اول لطفا کمی درباره این موضوع صحبت کنید و اینکه اساسا چرا درآمدهای پایدار برای تهران مهم است؟

همان طور که از اسم درآمدهای پایدار معلوم است، اینها در شهر پایدارند؛ یعنی با جریانات اجتماعی و سیاسی و تغییرات دولت‌ها خیلی تغییر نمی‌کنند، تغییرات آنها کم است و طولانی‌مدت هستند و تقریبا برای همیشه هستند؛ مثلا عوارضی که بابت پسماند از همه ساختمان‌ها و مراکز تجاری و انواع مختلف ساختمان‌ها که هر کدام با ضریب خاص خودش گرفته می‌شود، همیشه وجود دارد یا درصدی که از ارزش افزوده به شهرداری‌ها تعلق می‌گیرد؛ همیشه معاملات در شهر است که قاعدتا وصول می‌شود و صرف هزینه‌های مربوطه می‌شود یا هزینه‌های ناشی از مابه‌التفاوت سوخت گازی و سوخت بنزین که اسم اینها عمدتا عوارض پایدار است یا مثلا اگر مجموعه‌ای مثل هتل یا مثل گردشگاه داشته باشیم؛ یعنی جاهایی که از بازدیدکنندگان وجهی دریافت می‌کنند، اینها درآمدهای پایدار شهری هستند. شهرداری‌ها قاعدتا باید به طور کامل خودشان را به سمت درآمدهای پایدار سوق دهند؛ چون هم عوارض کمی برای شهر دارد و هم برای خود شهرداری‌ها مطلوب و مناسب و بادوام است. بنابراین درآمدهای پایدار مطلوب

عمده کسانی است که با شهرداری سروکار دارند (چه اعضای شورا و چه مدیران شهرداری‌ها).

آیا منبعی بوده که اضافه شود؛ مثلا اتفاق خاصی بوده که در این دوره ایجاد شود و شما بگویید این به عنوان درآمد پایدار ایجاد شده است؟

یکی از مواردی که لازم است در درآمد پایدار به آن توجه کرد، نحوه وصول آن است. متأسفانه عوارض پسماند یا عوارض طرح ترافیک را در شرایطی که فعلا داریم، نمی‌توانیم فوری بگیریم؛ چون اینها برای آخر سال می‌ماند و آخر سال هم دائم تأکید می‌کنیم که اگر کسانی که در طول سال این کار را انجام دهند برای آنها تخفیفی در نظر می‌گیریم که عده‌ای می‌دهند و درصدی از آن وصول می‌شود ولی خیلی‌ها هم به آن توجه نمی‌کنند، مثلا ممکن است ۶ یا ۷ سال یک بار مراجعه و آن زمان پرداخت کنند. بنابراین نمی‌شود روی بخشی از آنکه حدود ۳۰ تا ۴۰درصد است برنامه‌ریزی دقیق کرد. یکی از اقدامات ما این است که بتوانیم این درآمدها را به نحوی به یکی از قبوض اجباری مثل برق وصل کنیم (جلسات و هماهنگی‌های آن انجام شده است)، الان این اختلاف نظر وجود دارد که آیا مصوبه دولت کافی است یا نیاز به مصوبه مجلس هم دارد که ما داریم برای هر دو اقدام می‌کنیم.

یعنی چه اتفاقی می‌افتد؟

یعنی وزارت نیرو بپذیرد که کنار قبض برق یک قبضی هم بابت هزینه‌های پسماند یا عوارض ساختمان‌های مختلف را اضافه کند و زمانی که قبض برق برای مردم صادر می‌شود، قبض عوارض پسماند که مبالغ کمی است را هم در کنار آن قبض برق بگذارد تا طرف ملزم باشد که همراه با برق آن را هم پرداخت و اداره برق آن را وصول کند و سهم شهرداری را بپردازد.

چرا اداره برق برای این کار انتخاب شده است؟

به وسیله جاهای دیگر هم می‌شود این کار انجام شود؛ اما چون برق تمام خانه‌ها تفکیک شده است، بهتر است؛ مثلا آب هنوز در خیلی از ساختمان‌ها و گاز هم در تعدادی از ساختمان‌ها مشترک است بنابراین برق مناسب‌ترین آن است، چه بسا در مخابرات هم می‌شود کاری کرد ولی ما فعلا دنبال این هستیم تا این مصوبه را بگیریم. ما کارهای مختلفی کرده‌ایم که از حوصله این بحث خارج است؛ ما با بعضی از موسساتی که ارتباطات مجازی داریم، قرار گذاشتیم که درصدی از درآمد را به آنها دهیم تا آنها وصول کنند یا مثلا به سیستم بانکی وصل بودیم و به خیلی جاها اینها را وصل می‌کنیم تا کسانی که به نحوی بدهی دارند و چهار قبض هستند، آنها را هم بتوانیم وصول کنیم.

در همین فرصت به ماجرای ارزش افزوده هم باید اشاره کنیم، مسأله‌ای که با وجود تلاش‌ها ۳ درصد ماند. این مسأله چه تأثیری در مسائل مالی شهرداری تهران دارد؟

یکی از اقدامات مهمی که از سال قبل شروع شد و در مجلس قبل در مورد آن خیلی کار شد، این بود که ۳درصد از ارزش افزوده‌ای که سهم ماست را به ۴درصد تبدیل کنیم و این تقریبا در مجلس قبل تصویب شد و در حال نهایی‌شدن بود که نظر دولت تغییر کرد و با توجه به مشکلات مالی که دولت دارد، ترجیح می‌دهد همان ۳درصد بماند در حالی که شهرداری‌ها هم به همان نسبت دولت و شاید بیشتر تحت فشار هستند. درآمد شهرداری از محل اتوبوسرانی و مترو است (هزینه حمل‌ونقل)، اما الان تعداد مسافران به یک‌سوم رسیده است و زمانی که تمام هزینه‌ها سر جای خودش است ولی تعداد مسافران به یک‌سوم رسیده است، قطعا درآمد هم یک‌سوم می‌شود. مدیر اتوبوسرانی می‌گوید که در بعضی از خطوط ما حتی هزینه کارکنان آن مسیر را در نمی‌آوریم؛ چه برسد به هزینه‌های اتوبوس و راننده و...؛ پس این درآمد حاصل نشده است و در عوض هزینه‌های زیادی برای ضد عفونی‌کردن اتوبوس‌ها و صندلی‌های واگن‌ها شده است چون می‌دانید که الان یکی از جاهایی که رئیس ستاد کرونا از وضعیت عمومی آن رضایت داشتند، شهرداری است و گفته‌اند که خیلی خوب عمل کرده و عملکرد آن مطلوب ماست و انصافا ما تا جایی که می‌شد هزینه کردیم چون همه ما در این شهر زندگی می‌کنیم و اگر میزان این بیماری گسترش پیدا کند طبعا همه ما و خانواده‌هایمان در خطر هستیم پس نه تنها درآمد ما کم شد بلکه هزینه‌مان هم بیشتر شد. در مجموعه استخرها و ورزشگاه‌ها هم چیزی حدود ۳۰ میلیارد حقوق اینهاست که تقریبا از اول کرونا استخرها و ورزشگاه‌ها تعطیل بودند ولی هزینه‌های نگهداری و حقوق پرسنل سر جای خودش است (سینماها هم همین طور). برج میلاد به عنوان یکی از نمادهای شهر تهران است و پیش‌بینی شده بود که برای نگهداشت خودش اقلا هزینه‌های خودش را بدهد اما مدت‌هاست که برج میلاد حتی هزینه نگهداشت خودش را نمی‌تواند بدهد؛ چون درآمدی ندارد و سیستم‌های فروشگاهی آن تعطیل شده است، کنار مترو و در پارک‌ها و جاهای مختلفی که شهرداری داشت غرفه‌های مختلفی وجود داشت و اینها می‌گویند به علت کرونا ما نمی‌توانیم درآمدهایمان را مثل سابق داشته باشیم و بنابراین ما از گرفتن مجوزی که دولت در اختیار آنها در مقاطعی قرار داده بود، منصرف شدیم. از طرف دیگر بسیاری از هزینه‌های بهداشتی به شهر تحمیل شده است؛ مثلا سیستم آتش‌نشانی خیلی از نقاط شهر و خیلی از جاهای مختلفی که در جوار بیمارستان‌ها و مجموعه بهشت زهراست ضدعفونی شدند.

با وجود افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمدهایی که اشاره می‌کنید، چطور تهران اکنون سر پا مانده است؟

باز عرض می‌کنم علاوه بر اینکه درآمد آنها کم شده، هزینه‌هایشان زیاد شده است؛ یعنی علاوه بر آن هزینه‌ها به حقوق‌ها به طور میانگین چیزی حدود ۳۰درصد اضافه شده است و پیش‌بینی می‌شود که در سال آینده نزدیک به ۵۰درصد به حقوق‌ها اضافه شود که کار سختی است و باید برای آن برنامه‌ریزی کنیم. درآمدها در دو بخش عمده می‌توانست بهتر موفق شود که یکی شهرسازی و دیگری املاک و سرمایه‌گذاری است. ما در سال جاری میزان این دو مورد را علی‌رغم اینکه شهرسازی از نظر تعداد پروانه ۳۲درصد و از نظر متراژ ۱۰درصد کاهش پیدا کرده اما با اصلاح قیمتی که در سال ۹۷ داشتیم، مقداری از این کاهش را جبران کردیم و در بخش املاک و سرمایه گذاری آن چیزهایی که قابلیت فروش داشت را ارایه دادیم تا امورات شهرداری را بگذرانیم، اینکه ما این هزینه و درآمد را چگونه با هم تطبیق می‌دهیم قاعدتا هر جا که منابع کم آید ما یکسری هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر داریم که آنها در اولویت قرار می‌گیرد و بقیه موارد به‌خصوص پروژه‌های عمرانی به تأخیر می‌افتد در دولت هم همین طور است و اول حقوق پرداخت می‌شود؛ چون به هر حال زندگی مردم باید تأمین شود مثلا در دو هفته‌ای که شهر تهران تعطیل شد، شهرداری هم به طور قابل ملاحظه‌ای تعطیل شد و فقط در قسمت‌های ضروری آن تعداد محدودی ماندند ولی درآمد شهر تهران تا سطح ۵ میلیارد تومان در

روز کاهش پیدا کرد چون همه جا تعطیل بود، وقتی درآمدها به این صورت کاهش پیدا می‌کند ما حداکثر می‌توانیم کارهای اصلی‌مان را انجام دهیم و از طریق فروش املاک و سرمایه‌گذاری‌ها می‌توانیم قسمتی از پروژه‌های اولویت‌دارمان را به نتیجه برسانیم.

پس یعنی بسیاری از پروژه‌ها عقب افتاده است؟

شـورای معاونین در ده‌ها جلسـه وقت گذاشـتند و پروژه‌های شـهرداری را بر اساس میزان اعتبار قابل پیش‌بینی که می‌توانستیم داشـته باشـیم، اولویت‌بندی کردیم که لااقل پروژه‌های نیمه‌کاره و ضـروری را به سـرانجام برسـانیم. قاعدتا یکسـری هزینه‌های اجتناب‌ناپذیـر دیگری هم وجود دارد کـه خیلی از آنها مثل جزئی از حقوق هسـتند، مثلا اگر شما بخواهید سیسـتم فاوا را که به این گستردگی در شهر تهران است سر پا نگه دارید، باید تسهیلات بخرید و سیستم را سرپا نگه دارید بنابراین مقدار زیادی هم هزینه‌های این شکلی داریم که خوشبختانه تا کنون اینها را با هم بالانس کرده‌ایم و همین طور که ملاحظه می‌کنید نگذاشته‌ایم همکاران‌مان نگران درآمدهایشـان باشند. یکی از نکاتی که در اجرای پروژه خیلی موثر بود این بود که ما بابت اوراق مشـارکت -علی‌رغم سختی‌هایی که خودمان و بانک‌هایی که با ما همکاری کردند، کشـیدیم که جا دارد مـن همین جا از تأمین اجتماعـی و دو بانک رفاه و آینده که در این دو سال اوراق مشارکت ما را منتشر و به ما کمک کردند تشکر کنم- هزار و سیصد و هشـتاد میلیارد در سال گذشته به دست آوردیم و آن را صرف مترو کردیم و امسـال هم هزار و پانصد میلیارد سـهم اوراق مشـارکت اسـت که هزار تا آن سـهم مترو و پانصد تا سهم اتوبوسرانی است که بخشی از آن را گرفته‌ایم و در حال گرفتن بقیه قسـمت‌های آن هستیم که ان‌شـاءالله انجام می‌شود و برای سال آینده هم دو هزار میلیارد مجوز گرفته‌ایم که امیدوار هسـتیم آن را هم تا پایان سال به نتیجه برسانیم که تا سال آینده بشود از اعتبارات آن استفاده کرد.

یکسری املاک در شهر تهران وجود دارند که اگر اینها واگذار شـوند، بی‌گمان مشـکلات مالی تا حدود زیادی حل می‌شود، مدتی پیش خانم نوری در شورای شهر در خصوص تعیین تکلیف سـاختمان روزنامه اطلاعات تذکراتی دادند؛ چـرا اینها تعیین تکلیف نمی‌شوند؟

از این املاک زیاد نیست؛ شهرداری یک سازمانی بوده که یکسری املاک در طول این سال‌ها داشـته اما عمدتا فروخته شده و صرف هزینه‌ها و پروژه‌ها شـده است؛ ضمن اینکه بسیاری از آن هم نابجا واگذار شده که شما این اخبار و مباحث شورا را شنیده‌اید. ما در این فاصله که در حوزه املاک هستیم، تلاش کردیم آن مقدار از املاکی را که از وظیفه اصلیشـان انحراف دارند پس بگیریم و برای اجرای پروژه‌هـا ارایه دهیم که این کار را کرده‌ایم، مـا تقریبا از ۹۰۰ ملک شناسایی‌شـده که در اختیار اشـخاص واگذار شده بوده حدود ۴۴۰ ملک را گرفته‌ایم و بقیه آن هم در دسـت اقدام اسـت تا بگیریم و به عنوان درآمدهای شـهرداری از آن اسـتفاده کنیم. اما ساختمان روزنامه اطلاعات یک مورد خاص است؛ یعنی اگر ما چند ساختمان این گونه داشته باشیم، می‌توانیم کارهای عمده‌تری را در یک پروژه انجام دهیم، سـاختمان اطلاعات در مدیریت قبلی از طریق سـپاه بازسـای شده و نهایتا بنیاد تعاون سـپاه آن را خریده و در ماجرای شرکت رسا تجارت جزء مجموعه املاکی است که با هولوگرام‌های مختلف اینجا این اتفاقات افتاده اسـت و بعد از مدت‌ها با حسـن نیتی که از بنیاد تعاون سـپاه داشـتیم خوشبختانه این ساختمان را در اواسط سال گذشته به ما تحویل دادند، برای اینکه این ساختمان را آماده کنیم تا خود شـهرداری از آن استفاده کند. در نحوه چینش و اسـتفاده از آن در مدیریـت جدید با مدیریـت قدیم اختلاف نظر وجود داشـت و تجهیز آن به یکسـری هزینه‌های نیاز داشـت که ترجیح دادیم آن را واگذار کنیم و از محل درآمد آن پروژه‌های نیمه تمام‌مـان را انجام دهیم؛ منتها در این مدت بحث‌هایی بود که مثلا بنیاد مسـتضعفان اعلام آمادگی کرده بود که با ما توافق کند، یکی از وزارتخانه‌ها هم همین طور و ما در این مذاکرات و کش‌وقوس‌ها مقداری معطل شـده‌ایم؛ چون فروش ملک‌هـای بزرگ به راحتی مقدور نیست، بنابراین مقداری طول کشیده است.

بپردازیم به کاهش هزینه‌ها، شـما در صحبت‌هایتان اشاره کردید که این روزها به واسـطه کرونا هزینه‌های شهرداری تا حد زیادی افزایش پیدا کرده اسـت. از آن طرف اما در شهرداری با همایش‌هایی مواجه می‌شویم که هزینه‌های بالایی دارند؛ مانند خشـت طلایی، این رویکرد کمـی دوگانه به نظر می‌رسـد و با روحیه مقابله با اسـراف و صرفه‌جویی‌کردن در تضاد است، آیا این هزینه‌ها در این دوره لزومی دارد؟

مـن در اوایل که وارد شـهرداری شـدم یک بخشـنامه‌ای را با همفکری دوسـتان تهیه کردیم که با امضای شـهردار به همه جا بخشـنامه کردیم و موارد صرفه‌جویی را در آن ذکر کردیم؛ ازجمله خرید تجهیزات و... یعنی به نحوه صرفه‌جویی در سیسـتم اداری شـهرداری اسـت، ما یک صرفه‌جویی در پروژه‌ها داریم که خیلی تاثیرگذار اسـت، شما اگر در یک پروژه چند ۱۰۰ میلیاردی نیم‌درصد صرفه‌جویـی کنید، عـدد آن خیلی بزرگ‌تر از آن اسـت که مثلا در نوشـت‌افزار اداری صرفه‌جویی کنید. ما آن بخشـنامه را داده‌ایم و تا حدی هم روی آن نظارت کرده‌ایم، در مورد سـمینارها هم خود کرونا عامل شده که اینها محدود شوند و سیستم مجازی شهرداری و خیلی از ادارات دیگر خیلی قوی شـده اسـت و اکثر جلسات در روز مجازی شده و مثلا در حوزه معاونت من گاهی اوقات ۳ جلسه نزدیک بـه هم برگزار می‌شـود و این موضوع باعث می‌شـود که هم رفت‌وآمدها و هم هزینه‌ها به‌شـدت کاهـش پیدا کند و تقریبا بی‌هزینه می‌شـود ولی بعضی از موارد را بایـد یکجوری به مردم اطلاع‌رسـانی کرد که تلاش ما این اسـت آن را به حداقل برسانیم. یکی از کارهـای مهمی که اگر بخواهیـم در پروژه‌ها صرفه‌جویی کنیم کارهای موازی سازمانی است، در شهرداری هم متأسفانه مثل خیلـی از جاها سـازمان‌های موازی وجود دارند کـه ما باید تلاش کنیم آن سـازمان‌های موازی را کـه هم موجب تداخل کاری و هم موجب هزینه‌های پرسنلی زیاد می‌شـوند، کم کنیم؛ چون اینها در صرفه‌جویی موثرتر هستند.

همایش‌ها چطور؟

درمجموع تلاش ما این است سمینارهایی که برگزار و کتاب‌هایی که منتشر می‌شوند را به حداقل برسانیم.

در زمان مدیریت پنجم شـهری یکـی از چیزهایی که آمد و خیلی از اعضای شورا روی آن اتفاق نظر داشتند (مدیران شهری کمتر)، بحـث بدهی‌هایی بود که از دوره قبلـی به جا مانده بود و خیلی اوقات ما می‌دیدیم که یکسـری از اشـخاص حقیقی و حقوقی جلوی در شـورا تجمع و ادعا می‌کردند که بخش زیادی از پول‌شـان مانده و به آنها پرداخت نشده است. پرداخت این بدهی‌ها به کجا رسـید و چه میزان از آنها به اشـخاص پرداخته شد؟ الان وضعیت چگونه است؟

بدهـی شـهرداری بدهـی بالایی اسـت. طبعا به ایـن راحتی نمی‌شـود حسـاب کتاب شـهرداری را هم به علت بزرگی که در حیطـه کاری‌اش دارد و بـه نظر من بـه اندازه ۳ یـا ۴ وزارتخانه گسـتردگی دارد، جمع کرد. بدهی که در گذشـته به آن اشاره شده بـود، چیزی حدود ۵۰ تا ۶۰ هـزار میلیارد بود که ما هم همین رقم را به دسـتگاه‌هایی که مراجعه کردند، ارایه دادیم. ما باید بدهی‌ها را به چند دسـته تقسیم کنیم؛ یک دسـته بدهی‌های بانکی است، بدهی‌هـای بانکـی کاملا شـفاف و قابل احسـاس اسـت؛ یعنی دستگاه‌های نظارتی یا کسـانی که می‌خواهند وضعیت شهرداری را بسـنجند، می‌توانند به بانک‌های طرف قرارداد ما مراجعه کنند و ببینند که بدهی‌های قابل توجهی مانده اسـت و دلیل آن این است کـه ما به دورانی برخورد کرده‌ایم که میـزان درآمدهایمان کاهش پیـدا کرده و بهره بانکی خود به خود به این بدهی‌ها اضافه شـده و طبعـا میزان بدهی را افزایش داده اسـت. یـک نوع بدهی دیگر ما به پیمانکاران خصوصی (به اشـخاص) اسـت، به نظر من یکی از گلوگاه‌های شـهرداری اینهاست یعنی اینها مردمی هستند که ۳ تا ۴ سال پیش پول‌شـان را در پروژه‌ای هزینه کردند و به هر دلیلی نتوانسـتند پول‌شـان را از دوره قبل پس بگیرند که الان با توجه به قرارداد سالیانه و کاهش ارزش پول در برخی موارد ارزش پول اینها یک‌سوم یا یک‌چهارم شده است و شهرداری‌ها و دولت مجاز نیست کـه به این طلب‌ها مثـل بانک بهره دهد، بنابرایـن این پیمانکاران دچار زیان می‌شـوند و به آنها فشـار می‌آید کـه ما تلاش می‌کنیم به اینها کمک بیشتری شـود. مقداری دیگر از بدهی‌ها، بدهی‌های مربوط به اقساط وام‌هاسـت که باید در سررسید آن پرداخت شود که وام‌های مربوط به اوراق مشارکت و وام‌های دیگری است که از بانک‌ها گرفته شـده و ما موظف هسـتیم که اینها را در موعد مقرر پرداخت کنیم که این کار را می‌کنیم (ارقام آنها نیز قابل توجه است مثـل بانک‌ها). یک بدهی دیگر مربوط به احکام قضائی اسـت که در مقاطع مختلف پیش‌بینی‌های خاصی کرده‌اند؛ مثلا در مقطعی پیش‌بینی رقم بیش از ۵ هزار میلیارد کرده بودند که خوشـبختانه روابط ما با سیسـتم قضائی خیلی خوب است و آنها متوجه هستند که این اموال، اموال عمومی اسـت و بـا توجه و دقت می‌بینند که همـکاران ما از مجموعه خـوب دفاع می‌کنند، خوشـبختانه الان احـکام قضائی ما خیلی کم علیه شـهرداری اقدامی می‌کنند ولی با این کم‌بودن‌شـان باز هم ما کلی هزینه دادرسی و احکام قضائی علیه شـهرداری داریم که به علت تملیک‌هایی که برای بزرگراه‌ها و خیابان‌ها کرده اسـت، صادر می‌شـود. ما سـال گذشته با توجه بـه تعـداد جمعیتی که جلوی شـهرداری جمع می‌شـد و نحوه مراجعه‌ای که در گذشته بوده، تمام پیمانکاران را به محلی حواله دادیم که آن طلب برای آنها ایجاد شـده است؛ یعنی آنها را به ۲۲ منطقه فرسـتادیم و برای آنها یک دسـتورالعمل صادر کردیم و در اواخر سـال ۹۷ و نیمه اول سال ۹۸ مبالغی که می‌توانستیم را بین

اقدامات شهرداری در حوزه مالی و اقتصاد شهری

درآمد

- افزایش سهم شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده کالا و خدمات (۷۰٪ به ۸۸٪)
- لایحه تأمین درآمدهـای پایدار شـهرداریهای و ایجـاد ظرفیـت درآمدی جدید به میزان حـدود ۱۲/۰۰۰ میلیارد ریال سالانه
- افزایش سهم شهرداری ها از ۳٪ به ۴٪ درعوارض کالا و خدمات ارزش افزوده
- تهیه بسته محرک در شـرایط سخت اقتصادی و نیز در شرایط بحرانی ناشی از گسترش ویروس کرونا

تشکیل اداره کل خزانه داری شهرداری تهران

- تشـکیل اداره کل خزانه داری شـهرداری تهران به منظور هماهنگی رویه‌های حسـابداری و ارتقـای پاسخگویی مالی شهرداری

راه اندازی سامانه قراردادها و شفافیت

- راه اندازی سامانه انجام تمام الکترونیک معاملات شهرداری تهران در مناطق ۲۲گانه
- پیاده سازی امضاء الکترونیک اسناد مالی و پرداخت از روی ردیف بودجه انتشار کلیه قراردادهای متوسط مناطق و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه در وبسایت شفاف
- انتشار برخط گزارش عملکرد هزینه‌ای واحدهای تجمیع شهرداری در وبسایت شفاف
- پیاده سازی و راه اندازی تالار آگهی معاملات شهرداری تهران در بستر اینترنت به نشانی BUSiness.Tehran.ir

اقدامات در حال انجام

- هوشمند سازی ناوگان داخلی شهرداری
- اصلاح اساسنامه و آیین نامه سازمان‌ها و شرکت‌ها
- پیگیری و برگزاری نمایشگاه‌های بزرگ شهری در مجموعه شهر آفتاب

مدیریت هزینه ها

- ابلاغ بخشنامه کاهش هزینه، دستورالعمل ثبت و شناسایی اسناد خزانه اسلامی و بخشنامه ممنوعیت پرداخت پشت باجه و تشکیل کمیته های شفافیت و کاهش هزینه

تامین منابع مالی توسعه حمل و نقل عمومی شهر تهران

- انتشار ۷،۰۰۰ میلیارد ریال اوراق مشارکت در سال ۱۳۹۷، ۱۳،۰۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۸، ۱۵،۰۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۹، جمعاً مبلغ ۳۵،۰۰۰ میلیارد ریال
- اخذ مجوز انتشار ۱۹،۵۰۰ میلیارد ریال به منظور توسعه حمل و نقل عمومی

مناطق توزیع کردیم (وضعیت درآمدها مطلوب بود و کرونا هنوز نیامده بود) و آنجا یک هیأت پنج نفره از همکاران نظارتی بودند و آن مبالغ توزیع می‌شد که مقداری از بدهی‌ها را سبک کرد ولی ما نهایتا چون دیدیم ارقام زیاد است با دو بانک قرارداد بستیم و برای آنها برات‌کارت صادر کردیم که تقریبا ۵ هزار نفر از این برات‌کارت استفاده کردند و ارقام زیر یک میلیارد را در اولویت قرار دادیم و آنها را با برات‌کارت تسویه کردیم.

با برات‌کارت تسویه حساب می‌کنید؛ این چه کارتی است؟ و اینکه آیا قابل پذیرش بود؟

برات‌کارت یعنی کارتی به آنها می‌دادیم و این کارت عمدتا ۴ ماهه و در برخی موارد ۶ ماهه بود؛ به طوری که فرد مثل کارت هدیه می‌توانست آن را به بانک ببرد و آن را بکشد و کل پولی که مد نظرش است را به هر حسابی که می‌خواهد منتقل کند. منتها اگر زودتر از ۴ ماه یا ۶ ماهی که مهلت داشت، می‌رفت می‌توانست آن را تنظیم کند و اصل پولش را بگیرد؛ یعنی به ازای ماهی ۲درصد از پولش کم شود و اصل پولش را بگیرد که عمدتا چون خیال‌شان راحت شد که این پول در سررسید وصول می‌شود تقریبا کسی دنبال این کار نرفت و همه صبر کردند و در موعد مقرر به بانک رفتند و ما هم چون این برات‌کارت را در طول زمان دادیم یعنی این طور نبود که یکدفعه مجبور باشیم قسط هنگفتی را به بانک دهیم آن را تکه تکه کردیم و الان هم داریم کارهایش را انجام می‌دهیم و تقریبا ماهی ۵۰ تا ۶۰ میلیارد بابت برات‌کارت‌هایی که در گذشته داده‌ایم به بانک می‌دهیم که خوشبختانه دیگر نگرانی برای آنها و اعضایی که در شهرداری و شوراها کار می‌کنند وجود ندارد.

زمستان پارسال قرار بود گزارشی تحت عنوان سه‌گانه تحقیق، تفحص املاک و بدهی‌ها ارایه شود که هنوز به سرانجام نرسیده است؛ گزارشی که دوره قبل را زیر نظر می‌گرفت و بسیاری از اعضای شورا روی آن تأکید داشتند.

در گذشته کسانی که در املاک اینجا کار می‌کردند و مسئول بودند خودشان هم می‌دانند که خیلی خوب عمل نکرده‌اند و نمونه آن رساتجارت است، رساتجارت باعث شد که یکی از مدیران ارشد شهرداری وقت را دستگیر کنند و هنوز هم پرونده او در حال رسیدگی است و موارد دیگری هم وجود دارد که دارند رسیدگی می‌کنند؛ منتها یکی از سیاست‌های اصلی ما این است که خیلی دنبال سروصدا و جنجال و چالش نباشیم، پس نشان می‌دهد که خوب عمل نکرده‌اند. الان که بررسی می‌کنیم، می‌بینیم که

سرمایه گذاری و مشارکت‌ها

- ارائه لایحه سند مشارکت و سرمایه گذاری و تصویب آن توسط شورای اسلامی شهر
- تفاهم نامه همکاری تأمین ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس، اصلاحیه قرارداد پروژه مشارکتی مسافر، تفاهم نامه پروژه فاز ۲ برج میلاد، ■ تفاهم نامه واگذاری پروژه پایانه شرق و توسعه پارک جنگلی سرخه حصار
- مطالعات امکان سنجی و انجام مذاکرات به منظور ایجاد منطقه آزاد تجاری شهرآفتاب
- توسعه شعب فیزیکی فروشگاه‌های شهروند (شمیران سنتر و مهرشهر) و تدوین برنامه سالانه جهت حضور در کلان شهرها و مراکز استان

انتشار عمومی صورت حساب جامع درآمدها و هزینه‌های شهرداری تهران

- ارائه گزارش صورت‌های مالی ماهیانه شامل ترازنامه و ریز صورت درآمد و هزینه

پیگیری وصول مطالبات شهرداری تهران از دولت و سایر ارگان ها

- تایید مبلغ ۱۵۰/۰۰۰ میلیارد ریال از مبلغ ۳۰۰/۰۰۰ میلیارد ریال مطالبات احصاء شده، تهاتر و تسویه مبلغ ۵۱/۰۰۰ میلیارد ریال آن در قالب اسناد خزانه

مدیریت منابع و مصارف شهرداری تهران

- تدوین دستورالعمل اجرایی مدیریت منابع و مصارف غیرنقدی شهرداری تهران جهت شفاف سازی و اصلاح فرآیندها و بارگزاری زیرسیستم مربوطه در سامانه جامع مالی
- تفاهم نامه با سازمان امور مالیاتی و تامین اجتماعی

تجهیز ناوگان و تجهیزات آتش‌نشانی شهرداری تهران

- خرید و تحویل ۲۱ دستگاه نردبان و بالابر آتش‌نشانی خرید و تحویل ۲۰۰۰ دست لباس
- خرید و تحویل ۶۲ دستگاه انواع فن الکتریکی و بنزینی

املاک و مستغلات

- تفاهم نامه با مسکن و شهرسازی در خصوص اراضی ۵۱۱ هکتاری ارتش و ادامه کار پروژه هزار و یک شهر
- امضای تفاهمنامه با سازمان ثبت اسناد و املاک کشور برای تثبیت اموال غیر منقول شهرداری تهران
- تثبیت دارائی‌های شهرداری تهران در سامانه کاداستر سازمان ثبت اسناد و املاک کشور.
- شفاف سازی در عملکرد فروش املاک از طریق برگزاری مزایده
- تخلیه ۴۹۴ واحد ملکی از ۷۶۸ فقره انحراف از واگذاری ناشی از بند ۶ ماده ۵۵ قانون شهرداری

تسویه تسهیلات، دیون و مطالبات

- بازپرداخت تسهیلات سررسید شده سنوات گذشته، پرداخت مطالبات پیمانکاران و معارضین ملکی پروژه های شهرداری تهران
- پرداخت بابت دیون و مطالبات (سود اوراق مشارکت، تسویه دیون پیمانکاران، احکام قضایی و ...)

می‌شـد بهتر از این عمل کرد و در اسـناد گیروگورهایی وجود دارد که جای رسـیدگی و بررسـی دارد منتها چون برای ملک‌ها ردیابی و پرداخت‌های خیلی پیچیده‌ای شـده است به راحتی نمی‌شود آن را جمع‌وجور کرد. بنابراین هنوز دارند رسیدگی می‌کنند و به نتیجه نهایی نرسیده اسـت ولی اعضای شورا در چند جلسه خودشان به املاک تشـریف بردند و از نزدیک ملاحظه کردند که همکاران ما در آنجا فعال هستند و ان‌شاءالله اگر تا پایان سال به نتیجه برسد شورا بتواند از نتیجه آن استفاده کند.

می‌گویند آقای شـهردار در این دوره شهرداری تغییر رویکرد داشته اسـت؛ مثلا ما می‌گوییم شهر انسان‌محور، شعار می‌دهیم شـهری برای همه. ایـن رویکردهای اجتماعی در بسـیاری از خیابان‌ها نمود پیدا کرده‌اند، آیا چنین رویکردی در معاونت مالی و اقتصادی نیز وجود دارد؟ چه مثالی می‌توان برای این رویکرد داشت؟

اصلی که ما اینجا برای خودمان گذاشتیم صرف نظر از اینکه در گذشـته چه بوده است، سعی کردیم که اصالت را بر سلامت افراد بگذاریم؛ یعنی با توجه به اینکه اینجا حوزه مالی اسـت و با پول و ملک سـروکار دارد افرادی را به کار گیریم که از نظر سـلامت کاملا سالم هسـتند و هیچ نقطه ضعفی در طول این مدتی که بودیم از این افراد گرفته نشده اسـت، پس اولویت اصلی‌مان سلامت‌محور اسـت. نکته بعدی که به آن توجه کردیم این است که به همه چیز شـفاف عمل کنیم؛ یعنی یکی از اعضای شـورا دنبال این است که این شفافیت را تعمیم دهد، گر چه در حوزه مالی مقداری شفافیت محدود اسـت ولـی با این حال مـا خودمان هم به این شـفافیت علاقه‌مند هسـتیم و به آن عمل می‌کنیم؛ مثـلا هر دفعه که پولی به یکی از مناطق‌مان که یک خانم معاون مالی شـهردار هسـتند، فرسـتاده می‌شـد، ایشـان مقدار و نحوه توزیـع آن را روی تابلوی اعلانات می‌گذاشـتند که مثلا از مرکز این مقدار پول رسـیده و من به این افراد داده‌ام، این شـفافیت باعث می‌شود که هم مجموعه حوزه مالی درسـت عمل کند و هم اجازه می‌دهـد که دیگران به کار آن نظـارت کنند. نکته بعدی این اسـت که تلاش کردیم تا حد ممکن طلب کسـانی که ملک‌هایشان در طرح قرار گرفته و طلبکار

هســتند یا پیمانکارانی که طلبکار هستند را در اولویت کارمان قرار دهیــم؛ علی‌رغم اینکه محدودیت منابع‌مــان در اولویت قرار دارد فکر می‌کنیم که این افراد هم خیلی متضرر شــده‌اند و این را هم در اولویت کارمان قرار داده‌ایم. نکته دیگر این است که پرداخت‌ها باید به وسیله ما انجام شود و ما باید تخصیص اعتبار را عملیاتی کنیم و آن سیاســت‌های کلی شهرداری که شهر انسان‌محور و ویژگی‌هایی که آن تیم شهرداری و شورای شهر دنبال آن هستند که شهرفروشی نکنند و پارکینگ‌هایی به اندازه تولید کنند که قابل اســتفاده باشــد، اگر بابــت بریدن درختی هزینه‌ای دریافت می‌شــود در جایی دیگر باغی ساخته شود که یک ســر مجموع این سیاست‌ها به پول ختم می‌شــود، ما برای خریدن باغ‌هایی که به پارک تبدیل شــده بودجه تأمین کرده‌ایم، برای پارکینگ‌هایی که ســاخته شــده و دارد ساخته می‌شود بودجه تأمین کردیم، برای حوزه اجتماعی که فعالیت‌های اجتماعی در آن انجام می‌شــود مثلا در شب‌های عید یا مناسبت‌ها بودجه تأمین کردیم، موسساتی که از شهرداری کمک می‌گرفتند در حوزه هنرمندان و در جهات مختلف که حدود ۳۳ مورد اســت هم علی رغم اینکه خودمان در فشــار بودیم آنهــا را تأمین کردیم (که رقم درشــتی هم نبود)؛ یعنی آن سیاست‌هایی که شهردار داشت را پشــتیبانی کردیم، از نکات مهم آن این است که ما به شهرسازی فشــار غیرمنطقی وارد نکردیم که تراکم بالا بدهد و در جاهایی که نباید چنین تراکمی دهد آن تراکم‌ها را بدهد و خوشــبختانه شهر را به ســبکی اداره کردیم که بشود در آن زندگی کرد و چون گیر مالی داریــم نباید همه اصول‌مان را زیر پا بگذاریم. ۶۲ برج‌باغ اســت که موقعی در شورا مطرح شــده و جلوی آن را گرفته‌اند، در حالی که از ایــن ۶۲ برج‌باغ مبلغی پول دریافت کــرده بودند و آنها صاحب حق هســتند، شورا الان نگران است و نمی‌خواهد اصولش را زیر پا بگذارد اما برای اینها حقی ایجاد شده است.

یعنی بــا رویکرد شــورا مخالفید و حقوق مکتســبه را اصل می‌دانید؟

ما معتقد هســتیم که باید آنهــا را بدهند و متأســفانه مقداری معطل شــده اســت. ضمن اینکه چیز مهمی هم نیست؛ یعنی در محدوده‌هایــی اســت که درخت قطع نمی‌شــود و عرفاً اســم آن باغ اســت، الان شــما در مرکز تهران املاکی می‌بینید که در ســند آن مزروعی نوشــته شده است؛ مثلا شــاید ۷۰ سال پیش مزروعی بوده اما الان بیش از ۷۰ ســال است که استفاده مسکونی یا تجاری دارد از آن می‌شــود پس نمی‌شــود این را ملاک قرار داد. الان هم زمین تعــدادی از این برج‌باغ‌ها اصلا به صورت باغ نیســت؛ یعنی می‌خواهــم بگویم کــه حتی در زمینه شهرســازی که محل درآمد اصلی شــهرداری تهران اســت در حوزه شهرسازی هیچ فشاری از طرف ما که در حوزه معاونت مالی هستیم وارد نمی‌شود؛ یعنی ما حاضر هستیم ســختی‌های کمی درآمد را بکشیم اما اصول اصلی ما اتمام بحث‌هایی مثل خط آســمان اســت که اختلاف نظرهای کارشناسانه دارد که مثلا اگر در خیابان یا کوچه‌ای همه ساختمان‌ها ۵ طبقه اســت، اگر شــورای شهرســازی مصوبه‌ای داده که آنجا ۴ طبقه باشــد ما می‌گوییم به نظر می‌رســد که نامعقول باشد؛ چون هم قشنگی را از بین برده و طول خیابان یا کوچه به صورت دندانه دندانه شــده و هم حق آن کسی که هنوز نساخته است، دارد ضایع می‌شود؛ چرا که بغل‌دستی‌اش ساخته اما او نساخته است. یکی دو بحث این گونــه داریم، اگر ما اینها را بتوانیم حل کنیم هم به مردم و هم به شــهرداری کمک کرده‌ایم، یکی دیگر از مواردمان ماده ۱۰۰ اســت، ماده ۱۰۰ در سال‌های گذشته دســتور تخریب داده بود و ما مفصل تــلاش کردیم که این اتفاق نیفتد؛ چون تخریب دیگر معنی ندارد و خیلی از این ملک‌ها مثلا ۱۰ تا ۱۵ ســال پیش ساخته شده و صاحبان آنها آنجا را چند دست فروخته‌اند و خودمان هم می‌دانیم از نظر اجتماعی قابل تخریب نیســت، به هر حــال بعد از مدت‌ها مجوزها مشــخص شد که این مجوز وجود دارد که این را به جریمه تبدیل کنیم و کسانی که سال‌ها ملک‌شان را با قولنامه می‌فروختند و گیروگور داشتند، آنها را هم به وجه نقد تبدیل کنیم و آنها جریمه نقدی آن را بدهند که دو تا سه مورد اینها در بسته محرک اقتصادی ناشــی از کرونا آمد و در حدود ۳ هزار میلیارد به بودجه شهرداری کمک و مشکلات مردم را تا حدودی رفع کرد.

در این بسته دقیقا چه مواردی عنوان شده و چقدر قرار است کمک‌حال باشد؟

این بسته دو بار پیشنهاد شد؛ یک بار یک بسته پیشنهاد و تصویب شد و یک بار بسته‌ای که پیشنهاد شده بود خیلی تأثیرگذار نبود و رد شــد که بحث خط آسمانی که مطرح است از نکاتی است که بعدا قابل بررسی است ولی بسته محرک اول حدود ۳ هزار میلیارد تأثیر داشــت و یکســری تأثیرات اصلی آن در ماده ۱۰۰ بود و مقداری در تثبیت‌هایی که در گذشته توافق شده و بعضا درصدی از پول‌هایش هم گرفته شــده بود آنها هم انجام شــد و به نظر من هم گشایشی برای مردم و هم برای شهرداری بود.

بسته دوم چرا رد شد؟

چون رقــم آن قابل توجــه نبود؛ یعنــی کارهایی کــه قرار بود انجام شود حداکثر می‌توانســت در حدود هزار و ۲۰۰ هزار میلیارد کــه حداکثر حقوق یک ماه شــهرداری اســت اثر بگــذارد و چون مخالفت‌هایی داشت و شهرداری هم نمی‌خواست که آن را به طور جدی ادامه دهد و اعضای شورا هم موافق آن نبودند.

حــالا که بحث بودجه شــد، بگذارید این پرســش را مطرح کنیم. در نشست خبری آقای فراهانی که چندی پیش برگزار شد، پرسش میزان تحقق بودجه در سال ۹۹ مطرح شد. شما وضعیت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ میزان و درصد تحقق چقدر است؟

درصــد تحقق بودجــه نقدمــان ۷۰درصد اســت و درصد غیر نقدمان ۲۶درصد اســت؛ این همواره مورد اعتراض شوراســت که چرا غیر نقدمان ۲۶درصد و کم اســت. دلیل آن این است که املاک خوب شــهرداری در ســال‌های قبل فروش رفته و املاکی که الان موجود هستند به صورت گذشته مشتری ندارند ولی دارد به فروش می‌رود که ما قســمتی از اینها را به بانک شهر و قسمتی را به مترو بــرای ارایه به پیمانکارانش داده‌ایم تا بتوانند از آن اســتفاده کنند، اینها تا به حســاب بنشــینند باید آن اتفاقات بیفتــد یعنی پیمانکار مترو مشــخص شود و برود از بین آن املاک معادل طلبش بردارد و بروند دفترخانه و آن را منتقل کنند و ســند آن در حسابداری بنشیند بنابراین درصد تحقق این هم خیلی بالاتر از این است؛ یعنی حداقل ۵۰درصد اســت ولی اگر با شرایط فعلی حساب کنیم درصد تحقق فعلی ۶۱درصد اعم از نقد و غیر نقد می‌شــود که تا الان تحقق پیدا کرده است و کل درآمد مصوب ما که ۳۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است تا الان ۱۳ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومانش وصول شده که معادل ۶۱درصد آن رقم اســت. در حوزه‌های مختلف درصدهای مختلفی داریم، در مبحث شهرســازی ۷۴درصد نســبت بــه مصوب تحقق پیــدا کرده، در بخش منابع پایدار ۷۵درصد محقق شــده، در بحث فروش املاک و پروژه‌های مجتمع ایستگاهی ۱۸درصد محقق شده،

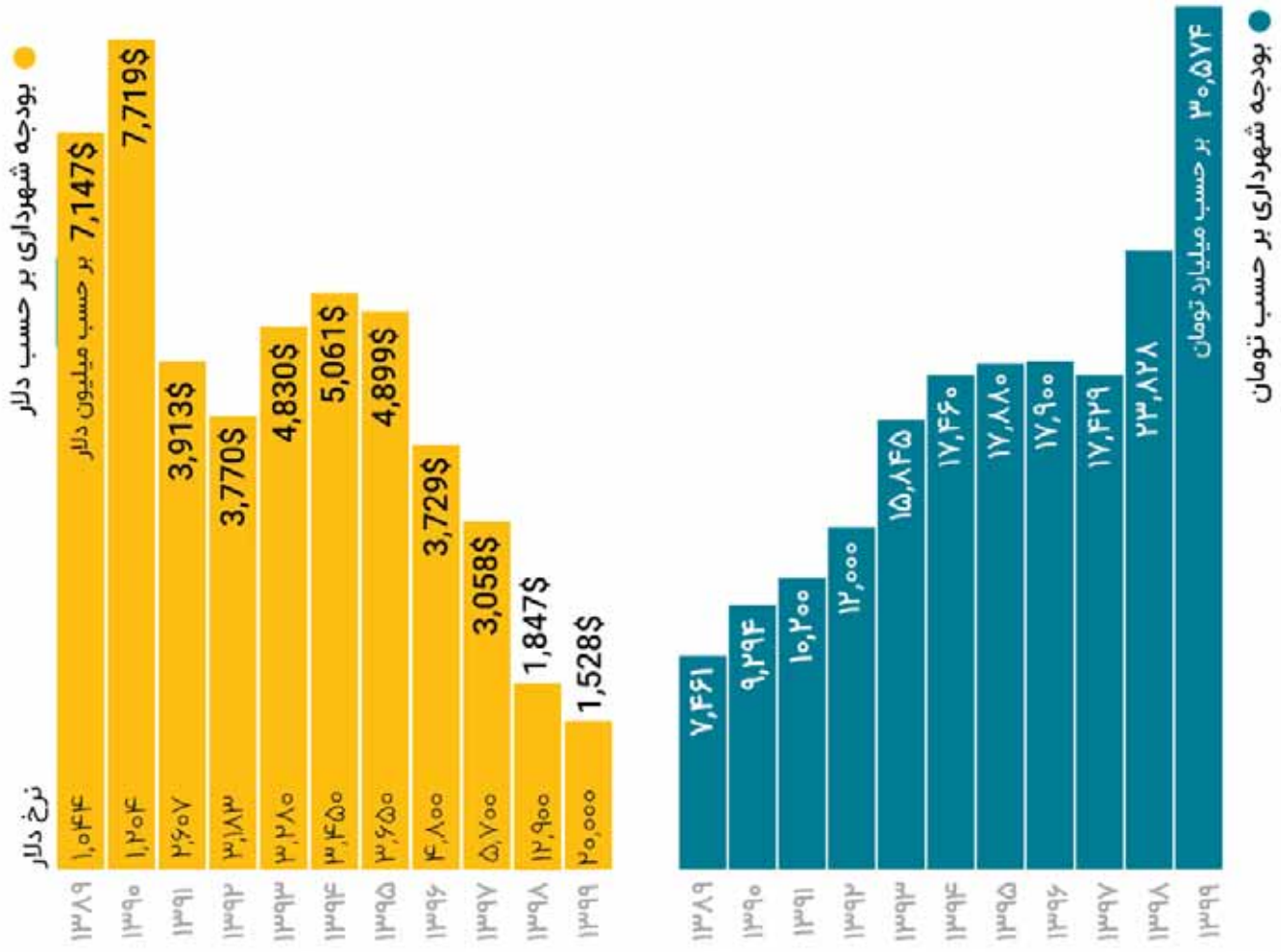
کل درآمد مصوب ما که ۳۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است تا الان ۱۳ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومانش وصول شده که معادل ۶۱درصد آن رقم است. در حوزه‌های مختلف درصدهای مختلفی داریم، در مبحث شهرسازی ۷۴درصد نسبت به مصوب تحقق پیدا کرده، در بخش منابع پایدار ۷۵درصد محقق شده، در بحث فروش املاک و پروژه‌های مجتمع ایستگاهی ۱۸درصد محقق شده، در حوزه تسهیلاتی که از بانک‌ها گرفتیم حدود ۵۶درصد محقق شده

در حوزه تسهیلاتی که از بانک‌ها گرفتیم حدود ۵۶درصد محقق شده و در اسناد دریافتی و چک‌های برگشتی خوشبختانه شرایط مناسب‌تری بوده و حدود ۱۹۳درصد محقق شده و در سایر حوزه‌ها به تفکیک مناطق ۲۲درصد محقق شده است. بودجه اصلی‌ترین سند یک مجموعه است.

همین جا بگذارید من پرسشی را مطرح کنم؛ با این تفاسیر به نظر شما شهرداری سازمان است یا شرکت؟

بهترین عنوانی که می‌شود به آن داد دولت محلی است؛ یعنی در یکسری جاها باید سوبسید دهد؛ مثلا در زمینه‌های ورزش الان سوبسید می‌دهیم، در زمینه‌های میادین تره‌بار سوبسید می‌دهیم در شهروند تا یک‌درصدی با توجه به اینکه نرخ زمین‌ها و تأسیسات را خیلی برای استهلاک در نظر نمی‌گیریم، سوبسید می‌دهیم، یک جاهایی باید سوبسید دهیم و درآمد آن را از آنجاها که اول توضیحاتم گفتم باید در بیاوریم. برای سال آینده چند سیاست کلی در نظر داریم که به آن توجه می‌کنیم و جلساتی هم با معاونت بودجه گذاشتیم که یکی از آنها الزامات اجتماعی و سیاسی به بودجه است که یکی از الزامات این است که ما باید تلاش بیشتری کنیم و این چیزی که امسال پیش‌بینی کرده‌ایم سال بعد با توجه به اینکه حقوق‌ها افزایش قابل توجهی خواهد داشت و امیدوار هستیم که کرونا مقداری مهار شود (ولی هنوز پیش‌بینی می‌کنیم که به طور جدی باید با آن مبارزه کنیم)، بنابراین در سطح درآمد باید تلاش‌مان را بالا ببریم تا میزان بودجه بالا برود. باید یکسری

۱۰ سال بودجه تهران در یک نگاه



۳ میلیون و ۵۵۳ هزار تومان

سهم کلی هر شهروند تهرانی از بودجه عمومی سال ۹۹

۱۱ هزار میلیارد تومان

در بخش حمل‌ونقل و ترافیک اولویت شماره یک بودجه‌ای شهرداری تهران در سال ۹۹

از فعالیت‌هایمان را تحت عنوان اقتصادسازی فعالیت‌های شهرداری، اقتصادی کنیم تا هر کسی از امتیازی در شهر برخوردار می‌شود هزینه‌اش را خودش بپردازد (مثل کشورهای اروپایی که مثلا اگر برفی می‌آید موظف هستند جلوی خانه شان را پارو کنند).

قدیم هم در ایران خودمان این‌طور بود؛ مشارکت مردم در شهر بیشتر بود.

به هر حال شاید این فرهنگ مقداری عوض شده است. در مورد پسماند برنامه این است که در شروع از مبدأ تفکیک شود و شیرابه‌ها و حمل پسماند و دفن آنها به حداقل برسد. شرکت هاضم قرار است هم سوخت برق تولید و هم کمپوست ایجاد کند؛ اینها جزء کارهایی است که الان دارد انجام می‌شود و قراردادهای آن بسته شده و پیمانکار شروع به کار کرده و دارد کار می‌کند. اینها باید محورهای اصلی کارمان باشد. یکی از مواردی که امسال جزء سیاست‌های اولویت‌دارمان است و سال آینده هم باید باشد اجرای پروژه‌های کوچک‌مقیاس یا پروژه‌های محلی است؛ چون در یک محله ممکن است با یک دوربرگردان مشکل ترافیک حل شود یا با رفع یک معارضی که در کنار خیابان است، ممکن است مشکل ترافیک حل شود یا با پل‌ها و جداول و... بتوانیم مشکل ترافیک را در محله‌هایی حل کنیم؛ مثلا در سال گذشته رقم قابل توجهی آسفالت با ۳ کارخانه آسفالت‌سازی که شهرداری داشت، تولید و در اختیار شهرداران گذاشته شد که امسال هم دارد انجام می‌شود و می‌بینید که در سطح شهر کلی از آسفالت‌هایی که خراب شده بودند، جمع شده و به جای آن آسفالت نو ریخته‌اند و این کار به طور مرتب ادامه دارد و آن سیاست پروژه‌های مقیاس محله‌ای را هم ادامه می‌دهیم.

مدیران شهری و اعضای شورای شهر می‌گویند که دولت به ما بدهی دارد، دولت باید در مسأله حمل‌ونقل کمک‌هایی به شهرداری می‌کرد، چند سالی است که همه چیز به تعویق افتاده است، الان که مسأله نیم‌طبقه جماران هم پیش آمد و به قول آقای هاشمی همه چیز از دست رفت. برای وصول این طلب‌ها چه برنامه‌ای دارد؟

یکی از موارد عمده‌ای که به آن اشاره نکردیم بحث حمایت دولت‌ها از دولت محلی است. من بارها با مدیران ارشد سازمان‌های برنامه و وزارت اقتصاد صحبت کرده‌ام و حتی در کمیسیون‌های دولت از کمیسیون لوایح و زیربنایی اقتصاد بارها گفته‌ام که چرا دولت وظیفه خودش می‌داند که بزرگراه‌ها را اجرا کند؟ مگر هزینه مترو کمتر از بزرگراه است؟ زمانی که شما مترو را با قیمت تمام‌شده‌ای که ما سال گذشته درآوردیم حدود ۱۱ هزار تومان پول بلیت آن می‌شد و ما آن را ۸۰۰ تومان می‌فروختیم، چه کسی می‌تواند این مابه‌التفاوت را تأمین کند؟ قاعدتا دولت‌ها باید در این زمینه‌ها کمک کنند، الان در اوراق مشارکت دولت ۵۰درصد اوراق مشارکت را می‌دهد که دستش هم درد نکند ولی این کافی نیست و این بدهی‌های هنگفتی که الان به عهده شهرداری مانده و هر سال هم بهره‌های آن به آن اضافه می‌شود یکی از بحث‌های اصلی‌اش ایجاد مترو است. در دوره‌ای که کرونا آمده و همه سیستم قفل شده و درآمدها کاهش پیدا کرده است (در اول صحبتم گفتم که درآمدها چگونه کاهش پیدا کرده‌اند) دولت باید این درآمد را جبران کند. در گزارشاتی که می‌خوانیم دولت‌های مختلف به شهرداری‌هایشان کمک کرده‌اند؛ به‌خصوص در حوزه حمل‌ونقل که می‌شود این گزارش‌ها را در سایت‌های مختلفی دید. تهران یک هزینه‌ای به

اداره کل حقوقی شهرداری تهران خبر داد:

بررسی ۲۱ هزار پرونده از سال ۱۳۹۸

نظر به اینکه بر اساس بند ۱۷ ماده ۸۰ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران، نظارت بر حسن جریان دعاوی مربوط به شهرداری بر عهده شورای محترم اسلامی شهر است. بر اساس بند ۷ ماده ۵۵ قانون شهرداری یکی از وظایف اصلی شهرداری‌ها، اقامه دعوی و دفاع در برابر دعاوی مطروحه به وسیله اشخاص به طرفیت شهرداری بوده و این وظیفه بسیار مهم بر عهده اداره کل حقوقی شهرداری تهران قرار گرفته است. در همین زمینه از حدود ۲۱ هزار پرونده جریانی در مراجع قضائی صرفا ارزش ریالی ۳۴۳ پرونده از سال ۱۳۹۸ تا کنون که دارای احکام له قطعی می‌باشد، مبلغی حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان برآورد و عاید شهرداری تهران شده است. ضمنا بالغ بر دومیلیون و سیصد هزار متر مربع سند مالکیت نیز در این سال‌ها به نام شهرداری تهران ثبت سند و اصالتا رفع معارض شده است. از طرفی در راستای تأمین منافع مالی و معنوی شهرداری تهران پیرامون دفاع از حقوق احکامی که علیه شهرداری صادر شده‌است. اداره کل حقوقی در اعمال ماده ۴۷۷ و ۲۹۳ قانون آیین دادرسی کیفری مبلغی بالغ بر ۱۰۰۰۰ میلیارد ریال اقدامات بایسته را در مراجع ذی‌صلاح قضائی صورت داده‌است. در زمینه وصول اسناد نکول‌شده نیز مبلغی قریب به ۶۱۰۰ میلیارد ریال وصول شده که هر کدام آرای قطعی از مراجع قضائی داشته است. علاوه بر موارد اعلامی باید اذعان داشت که این اداره کل در راستای اعمال بند ۴ از ماده ۱۳ آیین‌نامه معاملاتی شهرداری تهران حدود ۳۶۰۰ کمیسیون شرکت کرده و همچنین به رقمی حدود ۱۳۰۰ استعلام حقوقی و قضائی پاسخ داده شده است.

اسـم پایتخت‌بودن می‌دهد، شـهرداری‌های کلانشهرهای دیگر این هزینه را ندارند و من از یکی از شـهردارها (شـهردار کلانشهر دوم، سوم کشور) پرسـیدم که جمع حقوق ماهیانه شما در سال گذشته چقدر اسـت؟ دیدم کمتر از ۱۰درصد حقوق شهرداری تهران است، نـوع هزینه‌هایی که ما به عنوان پایتخـت می‌کنیم و تأثیراتی که در سیسـتم دارد؛ مثلا همین که عده‌ای طلبکار جلوی شهرداری جمع می‌شدند و در شبکه‌های خارجی خیلی زود منعکس می‌شد که در تهران در مقابل شـهرداری عده‌ای جمع شده‌اند و پلاکاردهای آنها را نشان می‌دادند، به هر حال بابت هزینه‌های پایتخت‌بودن هم باید کمک شـود، بابت کرونا باید کمک شـود، بابت هزینه‌های مختلفی که دولت به عنوان کسی که در سطح شهر حضور دارد و حضور آن باعث ترافیک مختلف می‌شـود و از اسـتان‌های مختلف باید بیایند و رفت‌وآمدها را تحـت تأثیر قرار می‌دهند قاعدتا باید کمک کند که ما به دنبال شهرفروشـی نرویم، هر کسـی که در مدیریت شهرداری باشـد وقتی مجبور باشـد و ببیند که نمی‌تواند اموراتش را بگذراند باید دنبال شهرفروشـی یا دنبال راه‌هایی برود که مطلوب نیسـت. بنابراین دولت باید از همان بحث عوارض ارزش افزوده یا شیوه‌های دیگر کمک کند. تا کنون متأسـفانه دولت ریالی به شهرداری کمک نکرده اسـت در حالی که جا دارد به شـهرداری که دارد به سختی اموراتش را می‌گذراند و بعضی از پروژه‌هایش با تأخیرات طولانی‌تر به نتیجه می‌رسد و پیمانکاران و پرسنل آن در مضیقه هستند کمک کنـد ولی تا به حال این کار را نکرده اسـت؛ در بودجه سـال آینده پیش‌بینی‌هایی شده است که مثلا ۲ تا ۳ هزار میلیارد به حوزه مترو کمک کنند که یک چیز بدیهی است و در حوزه اتوبوسرانی برقی هم اگر دولت کمک کند، جا دارد بـا فروش نفت بتوانیم اتوبوس برقی بیاوریم که هم از آلودگی کاسته شود و هم اتوبوس وارد شهر شود.

اتوبوس برقی یعنی تراموا؟

خیر؛ اتوبوسی است که با برق و باتری کار می‌کند.

هزینه آن برای شهرداری بیشتر نمی‌شود؟

بله می‌شود؛ ولی زمانی که می‌خواهید در محیطی سالم زندگی کنید باید هزینه‌های آن را هم بدهید. ما می‌گوییم زمانی که پایتخت می‌خواهد در محیط مناسب‌تری زندگی کند باید هزینه بیشتری کند.

مثلا به جای اتوبوس برقی نمی‌شـود اتوبوس‌های غیربرقی اما نو ساخت؟

همین کار را کرده‌ایم. بعد از ۱۵ سال که هیچ اتوبوسی به ناوگان اتوبوسرانی کشور در شـهرداری تهران اضافه نشده بود اوایل سال یک قـراردادی با کارخانه‌های تولیدکننده اتوبوس بسـتیم و مبالغ قابل توجهـی پرداخت کردیم و از اوراق مشـارکت هم که هزار و ۵۰۰ تا قرار اسـت امسال اضافه شود ۵۰۰ تای آن برای اتوبوسرانی اسـت و اتوبوس‌های کهنه که آلودگی ایجـاد می‌کنند و مردم در حمل‌ونقل با آنها مشـکل دارند آنهـا را از رده خارج می‌کنیم و به جـای آن اتوبوس‌های نـو می‌آوریم که الان ایـن کار را کرده‌ایم و فکر می‌کنم بیسـت و ششـم ماه قبل بود که مراسمی انجام شد و تعدادی اتوبوس وارد سیستم اتوبوسرانی کشور شد.

واقعا بلیت مترو ۱۱ هزار تومان است؟

آن زمانی که قیمت بلیت مترو ۸۰۰ تومان بود یعنی اوایل سال ۹۷، ۱۱ هزار تومان می‌شـد، الان حتما خیلی بیشـتر اسـت که به گمانم ۱۵ تا ۱۶ هزار تومان می‌شود. وقتی شما هزینه ساخت مترو و تونـل با آن عظمت و... را در زیرزمیـن با آن هزینه‌های هنگفتی را که دارد در نظر بگیرید، همین حدود می‌شـود. یکی از چیزهایی که برای آن به بانک می‌رویم مثل اوراق مشارکت یا وامی که برای پروژه‌ای می‌خواهیـم بگیریم قاعدتا یک طرح توجیهی می‌خواهد که نشـان می‌دهد به طور معمول این پروژه از زمانی که وام گرفته است ۵ سـال بعد از بهره‌برداری آن هزینه‌هایش را پرداخت کرده اسـت، الان نمی‌شـود این کار را کرد. ما تونل نیایش را زده‌ایم، پل صـدر را زده‌ایم و خیلـی کار دیگر کرده‌ایم، آیـا عوارضی از مردم دریافـت کرده‌ایم؟ چـون عوارضی گرفته نمی‌شـود قاعدتا منابع درآمد دیگری باید برای آن پیش‌بینی شـود، در این موارد است که می‌گوییم دولت‌ها بیایند و به دولت محلی کمک کنند؛ مثلا زمانی کـه تونل امیرکبیر طرف بازار زده شـد، قرار بود کـه در آن مقطع بالای تونل را تعدادی مغازه و پاسـاژ تجاری بسـازند و آن را بابت هزینه‌هایی که آنجا دارد، صرف کنند. شـهرداری با آن فرض شهر سـالم برای همه، آنجـا را پیاده‌راه کرد؛ یعنـی تمام آن مجموعه تجاری که شاید می‌شد هزاران میلیارد برای شهرداری درآمد داشته باشـد که بتواند بدهی‌هایش را با آن بدهد را برای مردم و کسانی که از آنجا عبور می‌کنند، گذاشـت. بنابراین اگر شهرداری‌ها مجبور باشـند این کار را نخواهند کرد و می‌گویند آنجا را تجاری می‌سازیم و دوبـاره آن گرفتگی و خفگی در شـهر شـکل می‌گیـرد. الان به آپارتمان‌های بیشـتر از ۱۱ طبقه اجازه ساخت نمی‌دهند در حالی که در گذشته تا ۳۰ - ۴۰ طبقه هم مجوز می‌دادند. این محدودیت یک محاسنی دارد ولی یک الزاماتی هم دارد؛ یعنی زمانی که شما آن را نمی‌سـازید درآمدی که از این طریق حاصل می‌شد را باید از جایی دیگر حاصل کنید که ما امیدوار هسـتیم یکسری درآمدهای جدید هم از ماشین‌های غذا (Car food) داشته باشیم یعنی برای آنها مجوز و محل تهیه کنیم، از پارک‌های حاشـیه‌ای و مواردی که عمدتا مرسـوم نبوده، به مرور از آنها به عنـوان پایه‌های درآمدی استفاده کنیم.

روی فرهنگسازی آن چگونه باید کار کرد؛ فرهنگسازی گرفتن چنین هزینه‌هایی؟ یا حتی مشارکت مردم در اداره شهر که به این ترتیب ممکن اسـت هزینه شهر هم کاهش پیدا کند. چون چیزی که شـما می‌گویید درست است و در خیلی از کشورهای دیگر هم وجود دارد ولی مثلا در بحث پاکسازی معابر از برف، ما در گذشته هم داشتیم که مردم خودشان مشارکت می‌کردند و جلوی خانه را تمیـز می‌کردند، ولی الان اگر چنین چیـزی را به مردم بگوییم می‌گوینـد، ما مگر چقـدر درآمد داریم، عـوارض می‌دهیم که شهرداری انجام دهد. با این فکر چه باید کرد؟

طبیعتا کارهای فرهنگی یکی از سخت‌ترین کارهاست؛ یعنی کار فیزیکی نیست که شـما بتوانید به جای اینکه با بیل و کلنگ جایی را بکنید با بیل مکانیکی ظرف چنددقیقه آن کار را انجام دهید. کار سـختی است که آنهایی که در میان مردم یک کاریزمایی دارند و در میان عامه مردم اثرگذار هسـتند آنها باید صحبـت کنند. ما دنبال این هسـتیم که یک کارت شـهروندی که قبلا کمتر دنبال آن بودند ولی الان دارد با توجه به پیشرفت علمی آن کارت شهروندی جمع می‌شـود و به صورت کیف درمی‌آید، یعنی کیف شـهروندی ایجاد کنیم که در بعضی از قسـمت‌ها هسـت، مثلا الان حوزه سـازمان فرهنگی هنری دارد انجام می‌دهـد، در فاوا هم یک کارهایی دارد انجام می‌شـود و چند جا هسـت که می‌خواهیم اینها را هماهنگ کنیم که ان‌شـاءالله با اداره کل اقتصادی که اخیرا ایجاد شـده این هماهنگـی پیش آیـد و به صورت یک کیف شـهروندی در آید که شهروندان را با این شیوه کنترل کنیم.

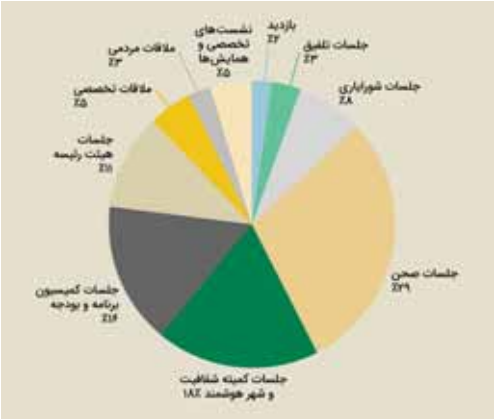
تقریبا از ۹۰۰ ملک شناسایی‌شده که در اختیار اشخاص واگذار شده بوده حدود ۴۴۰ ملک را گرفته‌ایم و بقیه آن هم در دست اقدام است تا بگیریم و به عنوان درآمدهای شهرداری از آن استفاده کنیم

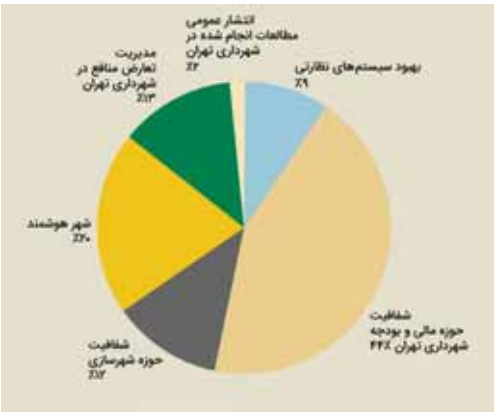
اصلی‌ترین هدفگذاری‌های شهرداری شیشه‌ای در سال پایانی چیست؟

بهاره آروین
رئیس کمیته شفافیت و شهر هوشمند شورای شهر تهران

اینکه ما از آغاز تحقق شهرداری شیشه‌ای را هدف قرار دادیم چند دلیل مهم داشت؛ اولین و مهم‌ترین دلیل این انتخاب جلب اعتماد شهروندان بود. حقیقت این است که مدیریت شهری بدون جلب مشارکت شهروندان در انجام وظایف خود موثر نخواهد بود و پیش‌زمینه این مشارکت اعتماد است؛ اما مادامی که شهروندان به شهرداری بی‌اعتماد باشند مشارکت آنان در حل مسائل شهری ازقبیل ترافیک، آلودگی هوا و مدیریت پسماند بسیار بعید خواهد بود. یکی از راه‌حل‌های افزایش اعتماد شهروندان ایجاد شفافیت در پیکره مدیریت شهری است و به همین دلیل هم هست که شفافیت یکی از شاخص‌های اصلی حکمروایی خوب محسوب می‌شود. عامل دیگری که تحقق شهرداری شیشه‌ای را ضروری می‌کند، لزوم اشتراک‌گذاری داده‌های شهری با مردم و متخصصان است. مباحث شهری ازجمله مسائل پیچیده و چندوجهی است که جز با استفاده از دانش روز و همفکری متخصصان قابل حل نیست. این در حالی است که نهادهای سیاستگذاری واجرا کمتر به استفاده از دانش آکادمیک اقبال نشان می‌دهند؛ به نظر می‌رسد میان نهادهای سیاستگذار و سازمان‌های اجرایی و نهادهای آکادمیک شکافی وجود دارد که یکی از دلایل آن دسترسی نداشتن نهادهای آکادمیک به داده‌های معتبر در خصوص وضعیت موجود است. بنابراین یک وجه دیگر از شهرداری شیشه‌ای دسترس‌پذیرکردن این داده‌هاست. نکته بعدی و مهم‌ترین ضرورت شهرداری شیشه‌ای نیز کاهش فساد و فعال‌کردن نظارت همگانی است. نظرسنجی‌ها و پژوهش‌های بسیاری نشان می‌دهد که احساس فساد نسبت به شهرداری در جامعه بالاست و مدت‌هاست اصطلاح شهرداریچی به عنوان فردی جا افتاده است که در قبال ساده‌ترین وظایف خود طلب رشوه می‌کند. از این رو شفافیت یکی از ضرورت‌های مهم برای سازمان‌هایی مثل شهرداری تهران است؛ چرا که بر مبنای تجربیات جاافتاده جهانی، راه‌حل اصلی کاهش فساد نه در افزایش نظارت متمرکز بلکه در فعال‌کردن نظارت همگانی است. ما پروژه شهرداری شیشه‌ای را با چهار محور آغاز کردیم اما وقتی در عمل جلو رفتیم، متوجه شدیم هر چه محورها را افزایش دهیم باز هم حوزه‌های مهمی غیرشفاف خواهند بود. در سه سالی که گذشت، نه تنها محورهای اولیه شهرداری شیشه‌ای ازجمله انتشار قراردادهای بالای یک میلیارد تومان، انتشار پروانه‌های ساختمانی صادره در حوزه شهرسازی، انتشار آرای اعضای شورای شهر و انتشار جزئیات عملکرد و تفریغ بودجه شهرداری تهران محقق شد بلکه چندین برابر این اطلاعات در دسترس عموم قرار گرفت؛ ازجمله صورت‌های مالی، اساسنامه و آیین‌نامه مالی و معاملاتی واحدهای تابعه، اطلاعات کارکنان و مدیران شورا و شهرداری، اطلاعات سفرهای خارجی، نسخه کامل پژوهش‌های شهرداری تهران، داده‌های تماس‌های ۱۳۷ و ۱۸۸۸ و اطلاعات روزبازارها و کیوسک‌ها. بنابراین می‌توان گفت پروژه شهرداری شیشه‌ای در تحقق اهداف اولیه خود تا حد زیادی موفق بوده است اما همچنان دو وجه از تحقق کامل این پروژه باقی مانده که نیازمند تلاش بیشتر است. یکی از مهم‌ترین بخش‌های شهرداری تهران که در برابر شفافیت‌بخشی مقاومت بسیاری از خود نشان داده حوزه املاک و معاملات ملکی است. ما در سال پایانی از یک سو شفافیت‌بخشی به املاک شهرداری تهران را در دستورکار داریم که مثلا بخشی از این املاک در دوره گذشته با تخفیف‌های قابل توجه به تعاونی‌ها و اشخاص حقیقی و حقوقی واگذار شده‌اند (املاک نجومی) یا در برخی موارد در انحراف جدی از بند شش ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها و به بهانه امور خیریه و امور اجتماعی و فرهنگی واگذار شده‌اند اما در عمل استفاده‌های دیگری از آنها شده است و از سوی دیگر شفاف‌سازی جزئیات معاملات ملکی و تهاتر املاک را در دستور داریم که به دلیل کمبود نقدینگی یکی از اصلی‌ترین اَشکال تسویه بدهی در شهرداری تهران بوده و بستری فسادزا ایجاد کرده است. اما در سال چهارم بخشی دیگر از تلاش‌ها باید به پایدارکردن شهرداری شیشه‌ای معطوف شود؛ به گونه‌ای که با پایان‌یافتن این دوره از مدیریت شهری ایده شهرداری شیشه‌ای به تاریخ نپیوندد. ما چاره این مسأله را در تمام‌الکترونیک‌کردن فرآیندها در شهرداری تهران می‌بینیم؛ چراکه با این کار وب‌سایت شفاف پس از پایان دوره پنجم نیز به صورت برخط و بدون دخالت اشخاص به‌روزرسانی خواهد شد. بنابراین بخشی از تلاش‌های ما در سال آخر متوجه تمام‌الکترونیک‌کردن دو گلوگاه مهم فساد در شهرداری تهران یعنی فرآیند معاملات و فرآیند صدور مجوزهای شهرسازی خواهد بود. پس از آن هم شکل‌دهی به شبکه ذی‌نفعان اعم از شهروندان دغدغه‌مند، سمن‌های فعال و انجمن‌های تخصصی مطالبه‌گر شفافیت می‌تواند ضامن تداوم شهرداری شیشه‌ای باشد.

زمان صرف‌شده به تفکیک فعالیت‌ها طی سه سال عضویت در شورای شهر





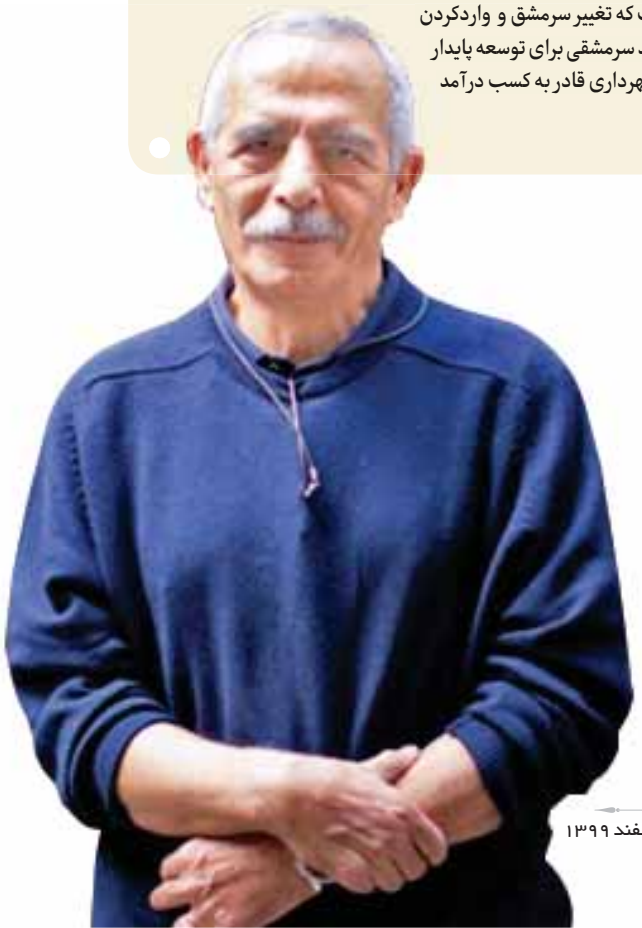
زمان صرف‌شده به تفکیک فعالیت‌ها طی سه سال عضویت در شورای شهر

کمال اطهاری، اقتصاددان از تغییر رویکرد، محله‌محوری و درآمدهای پایدار شهرداری تهران می‌گوید

مثبت اما ناکافی

شهردار کنونی تهران تغییر سرمشق را وارد برنامه‌ریزی و بودجه‌بندی شهرداری کرد

شـــهرداری تهران برای قرارگرفتن در مسیر درست مدیریتی و تغییر ریل از پروژه‌های پرســـروصدا و بزرگ‌مقیاس شهری به پروژه‌های کوچک‌مقیاس محلی وظیفه ســـنگینی دارد. مجموعه مدیریتی که طی ســـالیان طولانی اولویت کارش در انجام پروژه‌های تبلیغاتی بود و شـــهروندان، کارشناسان و تمام ناظران شهر به افتتاح پروژه‌های پرتعداد عادت کرده بودند. شهرداری تهران در دوره مدیریتی محمدباقر قالیباف سابقه افتتاح زودهنگام پروژه‌هایی مانند خط ۷ مترو تهران یا مترو فرودگاه امام را در کارنامه دارد که در ســـال ۹۶ به دلیل نواقص متعدد در جنبه‌های عمرانی، تجهیزاتی و ســـامانه‌های ایمنی و کنترلی تعطیل شدند. پیروز حناچی که پیش از ورود به مجموعه مدیریت شهری، انتقادات زیادی به روش‌های مدیریتی، شهرفروشی و اداره گران شهر تهران داشت، حالا در مسند شهردار تهران معتقد است که در مسیر به وجودآوردن انضباط شهری و قرارگرفتن روی ریل درست مدیریتی است. او سعی کرده تراکم‌فروشی را بر اساس طرح تفصیلی تهران انجام دهد و اجرای پروژه‌های کوچک‌مقیاس شـــهری را سرلوحه اقدامات شـــهری تهران قرار دهد. نتیجه این نگاه تدارک نقشه مالی سال ۹۹ با نگاه محله‌محوری بود. شهرداری تهران در بودجه ســـال ۹۹ اجرای ۱۰۹ پروژه کوچک‌مقیاس ولی پربازده در محله‌های شـــهر تهران را تعریف کرد. «خیالستان زندگی» یکی از همین پروژه‌هاست که به عنوان میدانگاه یا زیست‌پلی روی بخشی از بزرگراه امام‌علی(ع) طراحی شد تا همزمان با افزایش سرانه فضای سبز منطقه به ایجاد دسترسی‌های محلی این منطقه بینجامد. با توجه به اقدامات و تلاش مدیریت شهری برای تغییر رویکرد در شهر تهران، سوال اینجاست که این تغییر رویکرد و کاهش وابستگی به فروش تراکم چه تأثیری بر سرنوشـــت شهر خواهد داشت؟ آیا پیروز حناچی مسیر درستی را برای اداره شهر در پیش گرفته است؟ و رسیدن به نقطه مطلوب در مدیریتی چه ملزوماتی دارد؟ کمال اطهاری، پژوهشگر اقتصاد و توسعه شهری، معتقد است که تغییر سرمشق و واردکردن آن به برنامه‌ریزی و بودجه‌بندی شهرداری تهران اگر چه قدم مثبتی است اما کافی نیست و باید سرمشقی برای توسعه پایدار شهر نوشته شـــود و پایدار بماند. او می‌گوید که اگر شهر رشد پایدار اقتصادی نداشته باشد، شهرداری قادر به کسب درآمد پایدار نیست و شرط توسعه پایدار هم توسعه دانش‌بنیان است.



نیره خادمی
خبرنگار

ســـال گذشـــته بودجه ۹۹ پایتخت «محله‌محور» بسته شد و بیش از ۱۰۹ پروژه کوچک‌مقیاس تعریف شـــد. درواقع شهرداری تهران با شـــعار تغییر در رویکرد، تمرکزش را از ساخت‌وســـاز و شهرفروشی برداشت تا به ســـمت اداره کیفی‌تر شهر حرکت کند و مدیریت سازه‌محور را به ســـمت مدیریت انسان‌محور ببرد. آیا مدیریت شهری در تغییر این رویکرد موفق بوده است؟

شهردار کنونی تهران توانست تغییر سرمشقی را وارد برنامه‌ریزی و بودجه‌بندی شـــهرداری تهران کند. این تغییر سرمشق قدم مثبتی اســـت ولی معتقدم کـــه در ادامه بایـــد با تکمیل ایـــن چارچوب یا شـــیوه انتظام، موفقیت خود را کامل کند تا سرمشـــقی برای توسعه

پایدار شـهر شـود و پایدار هم بماند. محله‌محـوری باید به عنوان بخشی از سرمشـق جامعه تلقی شود، نه اینکه فکر کنیم باید خود سرمشق جامعه باشـد. حرکت کامل ارگان شهر، غیر از حرکت تک تـک محله‌ها به عنوان اعضای آن نیسـت. امیدواریم که توسـعه دانش‌بنیان شـهر در چارچوب برنامه پنج سـاله سـوم شهرداری، سرمشـق جامعی برای شـهر باشد و عملیاتی شـود ولی مقاومت شـدید بورژوازی مستغلات رانتی مانع شد که مصوبات شورا درباره برنامه و نقشه راه دانش‌بنیان‌شدن به مرحله عملیاتی برسد.

و این تغییر رویکرد و حرکت مدیریت شهری از تکیه بر فروش شـهر به سـمت انسان‌محورشـدن چه تأثیراتی بر شهر گذاشته است؟

انسان‌محورشـدن شـهر یک هدف و چشـم‌انداز اسـت و حتی می‌توانـد هدف عینی برای یک برنامه میان‌مدت پنج سـاله باشـد. بایـد واقع‌بینانه با آن برخورد کرد؛ مثل اینکـه بگویید هدف من در کشورهای جهان سوم انسان‌محورشدن برنامه‌ریزی است در صورتی که انسـان‌محور شـدن برنامه‌ریزی فرآیند طولانی دارد، نقشـه راه دارد و چشـم‌انداز دستیابی به آن از میان توسـعه پایدار می‌گذرد. توسـعه پایدار هم ضرورت‌هایی دارد ازجمله رشد پایدار اقتصادی دانش‌بنیان، دموکراسی، شـکل‌گیری مشارکت نهادی و حفاظت از محیط زیسـت. شـهرداری می‌گوید که می‌خواهم برنامه‌ریزی‌ام را انسـان‌محور کنم؛ این خیلی خوب اسـت؛ دسـت کم بهتر از گفته و عملکـرد احمدی‌نژاد دربـاره افزایش جمعیت تهران اسـت و همچنین بهتر از مسیر قالیباف شهردار قبلی تهران در فروش تراکم اسـت. آنها برای رونق‌دادن به بخش مسکن ۲۰درصد به جمعیت طرح جامع تهران اضافه کردند. بنابراین مسیر شهردار فعلی خوب است اما باید بدانیم که انسان‌محوربودن چشم‌انداز بسیاری طولانی دارد. در سـال ۲۰۰۶ آلمـان اعلام کرد که قصـد دارد بخش تولید مسکن و شهر را انسان‌محور کند و انسان را به جای آجر بگذارد؛ این حرف‌ها زمانی گفته شـد که مسـکن فراهم بود و در واقع مقدمات اولیـه کار را انجـام داده بود. بنابراین ابتدا باید مراحلی طی شـود، مراحل هم اجباری اسـت و قابل جهش نیسـت؛ زیرا بلوغ جوامع مراحل دارد و برای رسـیدن به بلوغ باید زمینه‌سازی‌های آن انجام شود. بنابراین سرمشـق باید جامع شود و بدون جامعیت، سرمشق خود را از پا می‌اندازد و در واقع از یک برنامه خوب دفاع بد می‌شود.

پس ما در این زمینه در ابتدای راه هسـتیم و ادامه این راه و برنامه‌ریزی آن هم به عملکرد شـهرداران آینده بستگی دارد که چقدر به این راه پایبند باشند.

بخشـی از این ماجرا به روشنفکرهای رسـمی که همان مدیران و کارکنـان شـهرداری هسـتند، برمی‌گردد. بخش مهـم آن اما به روشـنفکران جامعه مدنی برمی‌گردد. سرمشـقی که از آن صحبت شد، باید در جامعه مدنی دمیده شود و شورای شهر حامل آن باشد. برنامه‌ریزی شـهری در واقع برنامه‌ریزی توسـعه است. در آستانه انتخابات شورای شهر صحبت از فرسـتادن شهرساز و معمار برای اداره شهر به شـورا بود و این شعار نشان می‌دهد که حوزه سیاسی متوجه نیاز شهر نیست. شـهر برنامه‌ریزی توسعه‌ای می‌خواهد نه کالبدی و کالبد شـهر باید از برنامه توسـعه تبعیت کند. اگر حامل تعریف و سرمشـق درست بودند، برای تسـخیر شورای یک شهر ۹ میلیونی به معمار و شهرسـاز بسـنده نمی‌کردند. ایـن رویکرد باید از جامعه مدنی و روشـنفکران جامعه به شـورا و شهرداری دمیده شـود. در آستانه شورای قبل بحث شـرکت‌کردن جریانات بیرون از حاکمیت در پارلمان شهری بود. همان زمان هم گفتم ما نمی‌توانیم نماینده بدهیم، تنها می‌توانیم سـاختار یک برنامه جامع را به شهر بدهیم. مسلم است که ما از لحاظ سیاسی قبول نمی‌کنند، ما هم به هیچ‌وجه وقت، امکان مالی و ساماندهی نداریم؛ زیرا همه بودجه‌ها نزد روشنفکران رسمی است. روشنفکران جامعه باید ساختار برنامه را مدیریت شـهری بدهند؛ زیـرا هیچ کـدام از دو جریان اصلی در جامعه برنامه‌ریزی توسعه و دانش‌بنیان نمی‌دانند.

در بودجه امسـال شـاهد کاهش سـهم درآمدهای ناپایدار در بودجـه بودیم. بر همین اسـاس درآمد حاصـل از عوارض ساخت‌وسـاز به طرز قابل توجهی کاهش پیـدا کرده و به حدود ۳۵درصد رسـیده اسـت؛ آن هم در شـرایطی که در سال‌های گذشـته سـهم این نوع درآمد بالای ۵۰درصد بود و گاه به ۷۰ یا ۸۰درصد هم می‌رسـید. از طرفی لایحه مالیات بر ارزش افزوده تصویب و به دنبال آن سـهم درآمدهای پایدار ازجمله مالیات بر ارزش افزوده تقویت شـد. همه این موارد آیا توانست مدیریت شهری تهران را به مدیریت شهرداری‌های جهانی که سال‌هاست درآمدشان را پایدار کرده‌اند، نزدیک کند؟

مصوبـه مالیات بر ارزش افزوده بـرای درآمدهای پایدار مصوبه درآمد دولت نئوفئودال عادل است؛ یعنی دولتی که برای ساماندهی پویایی و توسـعه پایدار شهر هیچ الگویی ندارد. قبلا همه مالیات را دولت مرکزی گرفته است در حالی که در قانون توزیع قدرت، دولت مرکزی همواره بـا دولت محلی تقابل دارد و به عنوان رقیب به آن نگاه می‌کند؛ به‌ویژه اینکه شهرداری‌ها شورایی زیر نظر دولت‌ها هم اداره می‌شود و شاید اگر زیر نظر دولت‌ها اداره می‌شدند، تا این اندازه تقابل وجود نداشـت. وقتی دولتی برای جامعه برنامه توسـعه‌ای نداشـته باشـد ولی از آن مالیات بگیرد یعنی نئوفئودال است. این دولت نئوفئودال با دیدن شـرایط شـهرداری‌ها کمی عادل‌تر شـده است؛ زیرا مسـکن قفل شده و شـهرداری‌ها به بن‌بست رسیده‌اند. بنابراین دولت بخشـی از این ارزش افـزوده را می‌دهد در حالی که از همان ابتدا هم بنا بر همین بوده اسـت. در تمام جهان مالیات بر ارزش افزوده و در کل مالیات بر مسـتغلات برای شهرداری‌هاست. در جامعـه نئوفئودال برخورد دولت با جامعه برآورده‌کردن حقوق جامعه نیست بلکه رابطه‌ای مالی با جامعه برقرار می‌کند، مقداری یارانـه توزیع می‌کنـد و مالیات از آنها دریافت می‌کند در شـرایطی که برنامه‌ها توسـعه‌بخش نیسـت. بنابراین باید توسعه اقتصادی در دسـتور کار قـرار گیرد و دولت مرکزی به جـای رابطه مالی باید بازآرایی اقتصادی، سیاسـی و اجتماعی شـهر را در دستور کار قرار دهد. اگر شـهر توسـعه پایدار نداشته باشـد، ارزش افزوده آن هم کفاف مخارج و هزینه خدمات آن را نمی‌دهد. در ازای افزوده‌شـدن هر ۱۰۰ هزار نفر به جمعیت، هزینه سرانه شهر به صورت تصاعدی ۲درصد افزایـش می‌یابد، پس باید بهره‌وری آن حداقل ۲درصد بالا برود تا پاسـخگوی خدماتش شود وگرنه نمی‌تواند پاسخگوی تورم، فقرزدایی و بالارفتن درآمدها شود. به دلیل نبود توسعه پایدار است که مثلا صندوق‌های بازنشسـتگی ورشکست می‌شود؛ چون نیروی جدید کار وارد بازار نمی‌شـود که بـه صندوق‌ها حق بیمه پرداخت کند. پس این رابطه مالی که به اسـم درآمد پایدار تعریف می‌شود، کفایـت نمی‌کند؛ زیرا باید ارزش افزوده‌ای داشـته باشـید که از آن مالیات و عوارض دریافت کنید.

مسیر شهردار فعلی خوب است اما باید بدانیم که انسان‌محوربودن چشم‌انداز بسیاری طولانی دارد

در شـرایطی کـه حتـی در قوانیـن بالادسـتی روش‌های درآمدهـای پایدار یـا روش‌های تأمین منابع مالـی برای انجام

خدمات و وظایف تعریف‌شـــده شـــهرداری مشخص نیست، فکر می‌کنید تا رسیدن به شـــرایط ایده‌آل و کسب درآمدهای پایدار برای شهرداری چقدر فاصله داریم؟

طرح‌هایی در این زمینه وجود داشـــت اما همه را بر هم زدند. در طرح جامع تهران که ســـال ۸۶ مصوب شد، شـــهر دانش‌بنیان شد، هدف چشـــم‌انداز شـــهر و برای آن قواعدی هم تعریف شـــد. حتی شـــورای اصولگـــرا و قالیباف این طرح را قبـــول کردند اما بعد همه زیر آن زدند. چرا؟ چون نمی‌خواســـتند و نمی‌توانستند مثلا نمایش ســـاخت پل صدر و درآمدهایش را از دســـت بدهنـــد. از این طریق درآمدهـــای زیادی داشـــتند و بورژوازی مســـتغلات رانتی از بخش خصوصی گرفته تا بخش‌های دیگر هم فشارهای زیادی به آنها وارد می‌کردند. فکـــر می‌کردند طرح جامع تهران ریشـــه آنها را خواهد زد، در صورتـــی که طرح جامع تهران آنها را به این ســـمت هدایت می‌کرد که منابع مالی‌شـــان را از رانت جســـت‌وجو نکنند و برایشان درآمدهای پایدار تعریف می‌شـــد. تبدیل مناطق، انبارها و پهنه‌های صنعتی به محل توسعه دانش‌بنیان شهری در دستور کار قرار گرفته بود. قرار بود که منطقه ۲۲ به منطقه نوآوری شهری تبدیل شود اما آنها می‌خواستند با برج‌ها شهر ارواح آهن و بتون بسازند و پیرامون دریاچـــه چیتگر را بگیرند. رئیس‌جمهـــوری جدید هم که به محض ورود به دولت گفت، قصد تغییر دارد، پس از یک ســـال پشیمان شد و گفت که بخش مســـکن لکوموتیو اقتصاد است. قرار بود در تهران هر منطقه از شـــهر تهران به عنوان مناطق نوآوری تخصصی داشته باشـــد و با مناطق دیگر تهران تعامل داشته باشد. سال ۸۶ به جای مناطق دانش‌بنیان شهر تهران، تشکیل کارخانه نوآوری را در بوق و کرنا کردند در حالی که پیش از این طرحی برای حکیمیه تهیه شده بود که پارک علم و فناوری پردیس، دانشـــگاه امام‌حسین و دانشگاه علـــم و صنعت در پیوند با هم به عنوان یک منطقه علم فناوری در تهران تشـــکیل شود اما این هم نشد. اگر بخواهید محله‌محور شوید باید چنین برنامه‌ای داشـــته باشـــید و درآمد پایـــدار و مالیات ارزش افزوده‌تان به اندازه هزینه‌های شهر باشد یا طوری افزایش پیدا کند کـــه هزینه‌هایتان در آن جای بگیرد. برای محله‌محورشـــدن باید هر محله به یک مرکز خلاقیت و مکمل سراهای محله تبدیل شود.

یعنی شهرداری به شکل درستی در مسیر قرار نگرفته است؟

متأســـفانه در حوزه عمومـــی با کمبود دانش روبه‌رو هســـتیم و روشـــنفکرهای غیر رســـمی پرورنده نیســـتند، بیشتر شـــعاری عمل می‌کنند در صورتی که روشـــنفکر جامعه مدنی باید برنامه توسعه و جایگزین بدهد. البته که اقدامات خوبی هم انجام شـــده ولی باید کمبودهـــا را هم گفت. حـــوزه عمومی هم ضعیف اســـت و برنامه توســـعه نمی‌دهد. بنابراین بخشـــی از این کمبودها به حوزه اندیشه ارتباط دارد و بخشـــی دیگـــر از آن به روشـــنفکرهای عمومی؛ زیرا بروکراســـی به تنهایی نوآور نیســـت و نوآوری همیشه از بیرون وارد می‌شود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، امسال صدور پروانه نسبت به مدت مشـــابه در سال گذشته ۵۲درصد کاهش داشـــته است که از نظر درآمدی، شـــهرداری را با خطر جدی مواجه می‌کند بسیاری هم گفته‌اند که احتمالا شهرداری در دوره‌های بعدی دوباره به سمت شهرفروشـــی خواهد رفت. حتی شـــایعاتی هم درباره برگزاری جلساتی با برج‌ســـازان وجود دارد و گویا به آنها وعده‌هایی داده می‌شود که در ازای پشتیبانی از جریان‌های خاص، تراکم‌فروشی خارج از طرح تفصیلی و در نتیجه رونق دوباره بازار مســـکن از سر گرفته می‌شود. چه راهکاری وجود دارد تا شهرداری‌ها دوباره به سمت استفاده از این منابع مسموم برای تأمین مالی نروند؟

اگر شـــهر رشـــد پایدار اقتصادی نداشته باشد، شـــهرداری قادر به کســـب درآمد پایدار نیست ولی در ســـال‌های گذشته با این شعار که «برنامه اقتصادی وظیفه شـــهرداری نیست» جلوی طرح جامع سال ۸۶ و برنامه پنج ساله شهرداری با محوریت فعالیت‌های دانش‌بنیان را گرفتنـــد و پروژه‌هـــای پراکنـــده دیگری را جایگزیـــن کردند. کالایی عمومی به نام فضا را در اختیار شـــهرداری قـــرار داده‌اند که باید آن را در راه توســـعه پایدار تخصیص بهینه دهد. امروز شـــرط توســـعه پایدار توسعه دانش‌بنیان اســـت. وظیفه شهرداری مستقیما اقتصاد نیســـت اما شهرداری در تمام جهان وظیفه ســـاماندهی به مدیریت یکپارچه شـــهر را به عنوان دبیرخانه انجـــام می‌دهد. این رویه حتی در شـــهرهایی چون لندن و پاریس که دولت‌های شـــهری پراکنده‌ای داشـــتند هم در پیش گرفته شد. تشکیل سازمان توسعه شهری برای نخســـتین‌بار در سال ۱۹۶۷ در نیویورک رخ داد و از بنیاد راکفلر گرفته تا سازمان مسکن اجتماعی آمریکا همه در آن شرکت داشتند. سپس این الگو را لندن، پاریس، تورنتو و شـــانگهای هـــم گرفتند. زمانی‌که این شهرها دانش‌بنیان شـــدند، اقتصاد پساصنعتی جایگزین اقتصاد صنعتی شـــد. در اقتصاد دانش‌بنیان شهرها مسند توسعه هستند یا فضای توسعه دانش‌بنیان را می‌سازند. اقتصاد دانش‌بنیان در داخل شهر رخ می‌دهد و هیچ کس جز شهرداری برای سامان‌دادن در آنجا نیست. برخی تصور کردند اگر در برنامه سوم از تفویض اختیارات به شـــهرداری صحبت شد باید منابع را هم بدهند. فکر کردند بودجه‌ها را به شـــهرداری بدهند و بعد خود بروکراســـی خـــود را چه کنند اما بســـیاری از کشـــورها در این‌باره کارآمدترین شـــیوه را پیـــدا کردند و شهرداری دبیرخانه شد. بحث تفویض اختیار مطرح نبود که بترسند.

در کل اگر حوزه سیاسی در مسائل شهری دخالت کند رویه‌های قبلی دوباره ظهور خواهد کـــرد. احمدی‌نژاد وقتی برای ورود به ریاست‌جمهوری قصد تثبیت خود را داشت، شعار تمرکززدایی را مطرح می‌کرد اما بعد برای رونق بازار مســـکن به پایه طرح جامع ۲۰درصد اضافه کرد. بعد هم احمدی‌نـــژاد و قالیباف با تغییر در طرح تفصیلی، برای پشتیبانی از برخی نهادها، مسابقه گذاشتند؛ بنابراین اگر حوزه سیاســـی دخالت کند، برای رســـیدن به قدرت نابودی جامعه را رقم خواهد زد؛ ضمن اینکه چیزی هم از تهران نمانده که بخواهند به گروه‌های دیگر بدهند. بنابراین باید به حوزه سیاسی هشـــدار دهیم که این کار را نکند؛ زیرا نابودی خود و درد و رنج جامعه را زیاد خواهند کرد. از ســـوی دیگر باید از جمعی که طرح‌های جامع را کار کرده یک هیأت علمی سنجیده برای توسعه دانش‌بنیان تشکیل شود. روشـــنفکرهای جامعه مدنی هم نباید منتظر باشـــند باید با وجود همه فشارها و آسیب‌ها فعال شوند و مطالبه کنند.

البته خب قطعا چنین راهی سختی‌های زیادی هم برای مدیریت خواهـــد داشـــت؛ از این نظر که مثـــلا قالیباف در زمانی که ســـکان مدیریت شـــهری را داشت، با وجود درآمدهای ناشی از فروش شهر، یکســـری اقدامات نمایشی انجام می‌داد ولی در دوره جدید با توجه بـــه کاهش درآمدها و تمایل بـــه پروژه‌های محلی و کوچک‌مقیاس آن اقدامات دیگر در دســـتور کار نیســـت. بنابراین بسیار دیده‌ایم که منتقدان این دوره از مدیریت شـــهری گفته‌اند شهرداری اصلا کاری انجـــام نمی‌دهد چرا کـــه بازتاب اقدامات محله‌محور بســـیار کمتر از بازتاب اقداماتی چون پل‌ســـازی و اتوبان‌ســـازی اســـت. از طرفی

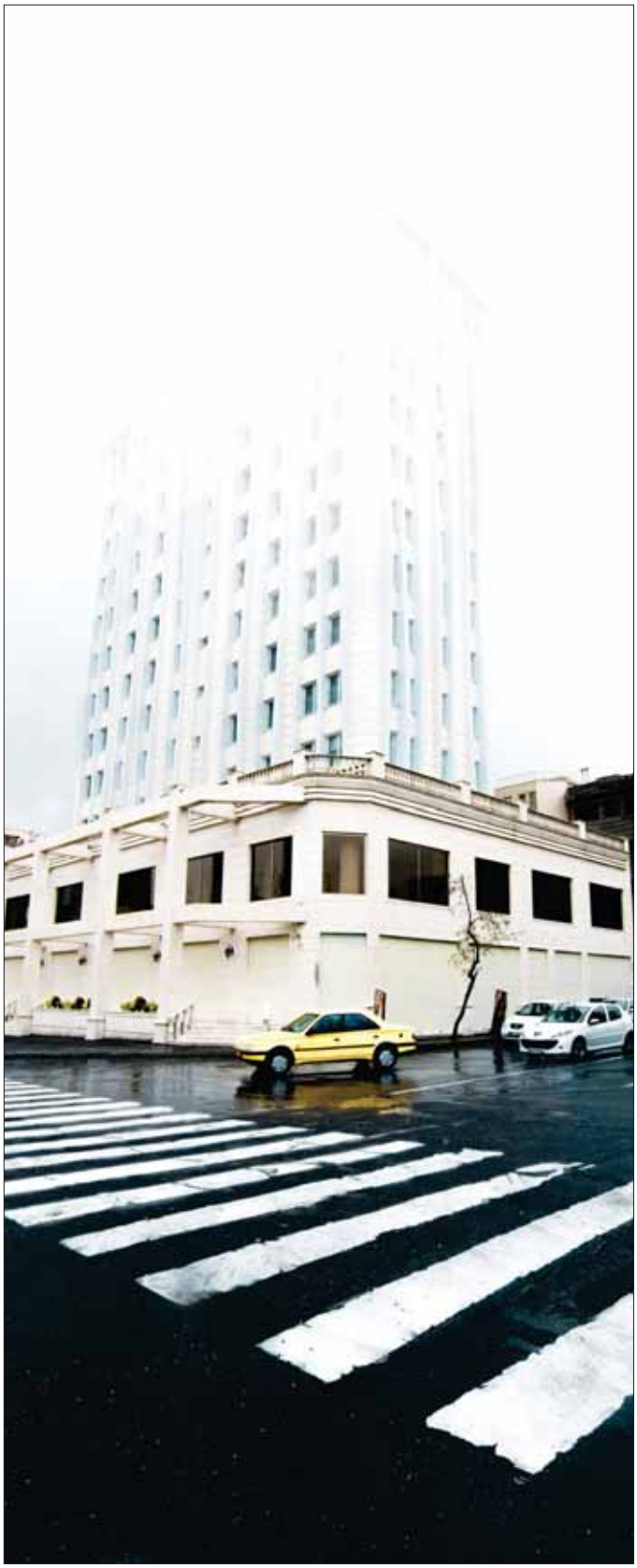
اگر شهر رشد پایدار اقتصادی نداشته باشد، شهرداری قادر به کسب درآمد پایدار نیست ولی در سال‌های گذشته با این شعار که «برنامه اقتصادی وظیفه شهرداری نیست» جلوی طرح جامع سال ۸۶ و برنامه پنج ساله شهرداری با محوریت فعالیت‌های دانش‌بنیان را گرفتند و پروژه‌های پراکنده دیگری را جایگزین کردند

شـــهرداری پرداختن به برخی اقدامات مثل وضعیت کودکان کار یا کارتن‌خواب‌ها که جزو وظایف ذاتی شـــهرداری نیســـت را نسبت به گذشته کمرنگ کرد. همین نگاه حتی گاهی باعث انتقاد کارشناسان و جامعه‌شناسان شده است.

برخـــی فعالان حـــوزه اندیشـــه که خیلی هم دلســـوز هســـتند، معمولا مطالبه‌ای را مطرح می‌کنند که پوپولیســـت‌ها خوش‌شـــان بیاید. پوپولیســـت‌ها دوست دارند شـــما از دولت انتقاد کنید تا مثلا دولت بگوید؛ نفت را سر ســـفره مردم می‌آوریم. متأسفانه مطالبات جامعه مدنی در ایران فقط در بخش توزیع تقلیل پیدا کرده اســـت در صورتی که باید مطالبه ایجاد شـــود. در حوزه اندیشه بسیار مهم است که روشـــنفکرهای جامعه مدنی برنامه توسعه و حق توسعه را مطالبـــه کنند. تشـــکیل انجمن حامی در ابتـــدای دولت روحانی اقدام بســـیار خوبی بود؛ در انجمن‌هـــای اینچنینی می‌توان کارهای مشـــترکی را انجام داد. یکی از ایـــن اقدامات پیگیری حقوق جمعی اســـت. در حـــال حاضر مردم در شـــورا نماینده انتخـــاب می‌کنند و آنها قیّم مردم می‌شـــوند. بنابراین مـــردم حق مطالبه ندارند مگر به خیابـــان بروند که البته در آنجا هم با آنها برخورد می‌شـــود. ممکن اســـت شـــهرداری یا دولت لوله گاز ســـمی را در خانه شما بگذارد شما شـــکایت می‌کنید و در دادگاه حتی اگر مخالف شما هم باشند باز هم به نفع شـــما حکم می‌دهند ولی مثلا شـــهرداری گذشـــته با مصوبه دولت تراکم‌فروشـــی کرد و این بلا را ســـر منطقه ۲۲ آورد و باز هم مردم این محله نمی‌توانند شکایت کنند؛ آن هم در شرایطی که همان میزان گاز و آلودگی که با لوله وارد خانه شـــما می‌شود با تراکم‌فروشی هم وارد خانه شما می‌شود. اما در آمریکا چنین نیست؛ آمریکایی که در نقد رادیکال به آن نئولیبرال هم گفته می‌شـــود. در آنجا هیچ کس نمی‌تواند تراکم‌فروشی کند. شما می‌توانید خانه یک طبقـــه را خراب و آن را تبدیل به دو طبقـــه کنید و باید تبدیل به باغ کنید. در آنجا مردم حقوق جمعی دارند؛ مردم محله برای شـــکایت و گرفتن حق‌شـــان تا دادگاه فدرال هم می‌توانند پیش بروند. دادگاه دولت را موظف به ارایـــه خدمات به آنها می‌کند؛ چون آنها حقوق جمعـــی دارند. بنابراین در تمام دنیا به حـــوزه عمومی بهای زیادی داده می‌شـــود و این اندیشه دگرگونی ایجاد کرده است؛ چرا که هیچ دولتی به خودی خود حاضر به اصلاح خود نیست.

یکی از مهم‌ترین راه‌های افزایش درآمدهای پایدار شهرداری توجه بـــه دریافت مالیات و عوارض اســـت امـــا پیامدهای اخذ مالیـــات و عوارض هم بر اقتصاد شـــهر و افزایش قیمت در بازار مسکن و حتی سایر کالاها تأثیرگذار است؛ شهرداری‌ها باید برای کاهش چنین معایبی چه اقداماتی را انجام دهند؟

توســـعه پایدار شهری افزایش هزینه‌ها را توجیه می‌کند و جلوی رانت را می‌گیرد. شـــهرداری برای رسیدن به توســـعه پایدار باید به دبیرخانه توســـعه پایدار شـــهری تبدیل شـــود و بازیگران حاضر در شـــهر را برای توســـعه پایدار شـــهری هماهنگ کند، بـــه این ترتیب وقتی حرکتی اقتصادی رخ می‌دهد و مقداری بهره‌روی بالا می‌رود، می‌توان با کمترین عوارض هزینه‌های شـــهری را یک درجه بالا برد. برنامه‌ریزی شـــهری یک نوع برنامه‌ریزی توســـعه است و شهرداری باید با مدیریت یکپارچه ســـایر نهادها را برای توســـعه شهر سامان بدهد. البته مدیریت یکپارچه در ایران به مدیریت واحد تفســـیر شده که غلط است. شهرداری نمی‌تواند همه وظایف در شهر را بر عهده گیرد و بهترین راه این اســـت که هماهنگـــی مجموعه‌ها و برنامه‌ها واحد باشد تا به نتیجه برسند.



گفت‌وگو با سیدحسن رسولی، خزانه‌دار شورای شهر تهران

سلامت مالی و محاسباتی ارتقاء یافته‌است

سه سال و نیم پیش زمانی که نمایندگان مردم در دوره پنجم مدیریت شهری به شورای شهر تهران راه یافتند، چند شعار اساسی داشتند که یکی از آنها تلاش برای حذف فساد و تأکید بر گفتمان شفافیت مالی بود. در این سال‌ها برای تحقق این وعده چندین مصوبه تصویب شد و شهرداری تهران ملزم به اجرای آنها شد. نمایندگان مردم با مسئولان شهرداری جلسات متعدد برگزار و به منظور نظارت بر بخش‌های مختلف شهرداری به بازدید و سرکشی از واحدهای اجرایی اقدام کردند. اکنون که حدود ۸ ماه تا پایان دوره پنجم مدیریت شهری باقی مانده است، در گفت‌وگو با سید حسن رسولی، خزانه‌دار شورا و عضو هیأت‌رئیسه و نایب‌رئیس کمیسیون برنامه و بودجه به بررسی پیشرفت‌های شهرداری تهران در حوزه‌های یادشده می‌پردازیم.

صنم عابدی
خبرنگار

در این دوره از مدیریت شهری برای چابک‌سازی شهرداری چه اقداماتی انجام شده است؟

همواره یکی از مهم‌ترین مشکلات عمومی شهرداری تهران تراکم بیش از حد نیرو بوده است. متأسفانه در هر دوره مدیریتی با تأکید بر رویکردهای کوتاه‌مدت و در برخی موارد جناحی و سیاسی اقدام به جذب نیروی انسانی شده است؛ این در حالی است که در این گونه اقدامات توجه چندانی به نیاز کمّی و کیفی شهرداری مبذول نشده است و جذب و بکارگیری نیروها متناسب با این نیازها صورت نگرفته است؛ به گونه‌ای که امروز بیش از نیمی از کارکنان شهرداری تهران تناسبی با احتیاجات واقعی ساختار ندارند.

خوشبختانه در دوره پنجم نه تنها نسبت به ادوار گذشته در حوزه نیروی انسانی افزایشی نداشتیم بلکه حدود ۶ هزار نفر نیز به صورت داوطلبانه و انگیزشی از شهرداری منفصل شدند. همچنین به میزان ۵۰درصد از این تعداد، جذب صورت گرفته است و این اقدام با برگزاری آزمون‌های کاملا شفاف و عادلانه و انتخاب از بین فارغ‌التحصیلان نخبه دانشگاهی انجام شده است.

با توجه به اینکه یکی از وعده‌های شورای پنجم ایجاد اتاق شیشه‌ای بوده است و این ایده شامل شفافیت در درآمدها و هزینه‌ها می‌شود، در این دوره چه اقداماتی برای تحقق شفافیت در درآمدها و هزینه‌ها انجام شد؟

ماده ۷۰ قانون شهرداری مقرر می‌دارد خزانه‌دار شورا هر ماه از یک سو گزارش دقیق میزان درآمد ماهیانه را با مأخذ بودجه یک‌دوازدهم سالیانه و از سوی دیگر میزان هزینه‌های صورت‌گرفته در بخش عمرانی و تملک دارایی‌ها را در بخش خدمات شهری و نگهداشت شهر، حوزه حمل‌ونقل عمومی، فضای سبز، مدیریت پسماند و نیز هزینه‌های پرسنلی به صورت دقیق و مقایسه‌ای و علنی اعلام کند تا شهروندان عزیز به عنوان صاحبان شهر در جریان دخل‌وخرج شهرداری، نحوه مدیریت تخصیص منابع و نیز چگونگی برقراری تعادل بین منابع و مصارف قرار گیرند.

این وظیفه در دوره‌های پیشین مغفول بوده و در این دوره مرتبا به صورت علنی انجام شده است. از سوی دیگر همه گزارش‌های

ماهیانه در وب‌سایت شفاف مدیریت شهری بارگذاری شده است تا هم کارشناسان و پژوهشگران حوزه مدیریت شهری و هم شهروندان عزیز و موکلین ما به آسانی به این اعداد و ارقام دسترسی داشته باشند.

این اعلام عملکرد ماهیانه درآمد و هزینه علاوه بر اطلاع‌رسانی به شهروندان در خصوص کیفیت مدیریت مالی در شهرداری، هشداری به مدیران شهرداری در بخش‌های مختلف است تا برنامه‌هایشان را به نحو دقیق و با تأکید بر صرفه‌جویی بیشتر و شناسایی بهتر منابع درآمدی پایدار تنظیم کنند.

مدیریت شهری در این دوره برای افزایش درآمدهای پایدار شهر چه اقداماتی انجام داد و تا چه حد موفق بود؟

در شهریور سال ۹۶ که شورای پنجم مشغول به کار شد، کمتر از ۱۹درصد از درآمدهای سالیانه شهرداری در زمره درآمدهای پایدار بود. این در حالی است که در سال‌های اخیر علی‌رغم رکود شدید اقتصادی، کاهش درآمدها و اخیرا عوارض ناشی از ویروس کرونا به طور متوسط بین ۳۲ تا ۳۵درصد درآمدهای کسب‌شده در شهرداری تهران از جنس درآمدهای پایدار است. ضمن اینکه هم در شهرداری و هم شورا اقداماتی در حال انجام است که احتمالا ظرف یکی دو ماه آینده پاسخ دهد. من پیش‌بینی می‌کنم سهم درآمدهای پایدار در ماه‌های پایانی این دوره به ۵۰درصد نزدیک شود.

با توجه به اینکه شورای شهر تهران وظیفه نظارت بر مسائل مالی شهرداری تهران را بر عهده دارد، شورای پنجم در زمینه نظارت مالی و حذف فساد از این نهاد عمومی از چه راهبردهایی استفاده کرده است؟

نکته دیگری که در همین زمینه قابل بیان است، نظارت بیشتر مالی و محاسباتی شورای شهر بر وضعیت مالی و محاسباتی شهرداری است. براساس بند ۳۰ و بند ۸ ماده ۸۰ قانون شوراها نظارت عالیه در عملکرد کلی شهرداری جزو اختیارات و وظایف شورای شهر است.

به این منظور شورای شهر قانونا اجازه دارد برای کنترل عملیات و رویدادهای مالی و محاسباتی شهرداری از دو ابزار ذی‌حسابی و انتخاب حسابرسان رسمی استفاده کند و نتایج اقدامات کنترلی خود را هم در گزارشات ذی‌حسابان و عوامل ذی‌حسابی و هم در قالب گزارشات بودجه به صورت علنی و عمومی اعلام کند. در این دوره هم نظام‌نامه‌ای برای نحوه انتخاب ذی‌حسابان به تصویب شورای شهر رسید و هم در مورد نحوه انتخاب حسابرسان رسمی تنظیم مقررات صورت گرفت؛ به گونه‌ای که امروز همه اسناد، چک‌ها و اوراق بهاداری که در سطوح مختلف شهرداری به امضای مقامات مسئول و تشخیص‌دهنده می‌رسد، امضای کنترلی و نظارتی ذی‌حسابان و عوامل ذی‌حسابی منتخب شورای شهر را نیز به همراه دارد. در حوزه حسابرسی نیز بر اساس نظام‌نامه مصوب شورا حسابرسانی را برای رسیدگی به صورت‌های مالی شهرداری و سازمان‌ها و شرکت‌ها انتخاب کرده و می‌کنیم که اولا رتبه یک از طرف جامعه حسابداران رسمی‌کشور داشته باشند و دوما از حیث توانایی و اعتبار فنی و تخصصی مورد تأیید سازمان بورس و اوراق بهادار قرار گیرند. در این دوره از شورای شهر تهران، با این دو روش در عمل به وظیفه‌ای که بر عهده داشتیم، مبنی بر شفاف‌سازی، برقراری نظم و انضباط مالی و جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی عمل کردیم. در نتیجه چنانچه به صورت علمی و پژوهشی بررسی مقایسه‌ای صورت گیرد تا مشخص شود ظرف چهار سال ما قبل از این دوره تخلفات و سوءاستفاده‌های مالی به چه میزان و در چه سطوحی صورت گرفته است و طی دوره پنجم که با شعار شورا و شهرداری شیشه‌ای و با راهبرد شفافیت کار خود را آغاز کرد، چقدر تخلف وجود داشته است، نتیجه‌گیری این خواهد بود که وضعیت سلامت مالی و محاسباتی در این دوره از شورای شهر و شهرداری تهران نسبت به ادوار گذشته از بهسازی و پیشرفت قابل توجهی برخوردار است.

نکته قابل طرح دیگر برقراری انضباط مالی، مدیریتی و محاسباتی در خود شورای شهر تهران و اهتمام به سالم‌بودن محیط شوراست که در مقایسه با ادوار گذشته موفقیت‌آمیز بوده است؛ کما اینکه طی این سه سال و چند ماه که از عمر شورای پنجم می‌گذرد، افکار عمومی و شهروندان عزیز تهرانی اخباری مبنی بر سوءاستفاده اعضای شورای شهر تهران از موقعیت خود دریافت نکرده‌اند.

مورد دیگر در همین زمینه شناسایی اموال و دارایی‌های متعلق به شهرداری است که در اختیار اشخاص حقیقی و حقوقی غیر بوده است، پرونده بسیار بزرگی است که در آن هم پیشرفت‌های خوبی حاصل شده است.

به طور کلی برداشت من این است که شورای پنجم در عمل به وعده‌ها و پیمانی که با مردم بسته است تا برای خارج‌کردن شهرداری و شورای شهر تهران از شمار و عداد دستگاه‌های مستعد بروز سوءاستفاده‌ها و تخلفات مالی تلاش کند، تا حد زیادی موفق عمل کرده است. از دیدگاه من امروز دستگاه‌های نظارتی به شورای پنجم از جهت ضریب سلامت مالی، اداری و محاسباتی نسبت به دوازده سال قبل از آن نگاه متفاوتی دارند.

مدیریت شهری این دوره در پرداخت بدهی‌های شهرداری تا چه حد موفق بوده است؟

طی دوره مدیریت شهری سابق، رویکرد شهردار اسبق تهران بدهکارکردن شهرداری به اشخاص حقیقی و حقوقی و بانک‌ها بوده و برای اجرای پروژه‌های بزرگ حجمی و عمرانی شهری از این محل تأمین منابع صورت می‌گرفته است.

البته به عقیده من اصل این اقدام به صورت نسبی راهبرد غلطی نبوده است اما به هر حال برای شهرداران و شوراهای بعدی بدهی‌های هنگفتی به جا گذاشته است؛ به گونه‌ای که فقط سود تسهیلات بانکی دریافتی، سالیانه به طور متوسط بین ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان است؛ یعنی قریب به ۲۰درصد از کل بودجه شهرداری بدون پرداخت اصل تسهیلات. این برای مدیریت شهری یک تنگنای اساسی و محدودیتی بسیار جدی بوده، هست و خواهد بود. شورا و شهرداری تهران تلاش داشته است علی‌رغم کاهش ۴۰درصدی تأمین درآمدهای شهرداری نسبت به بودجه مصوب که بر اثر رکود اقتصادی حاکم و ویروس کرونا اتفاق افتاده است، با طلبکاران شهرداری به گونه‌ای متعهدانه رفتار کند و تا حدی که میسر است، به‌خصوص به طلبکاران جزء و پیمانکاران پرداخت‌ها را انجام دهد. همچنین رویکرد مدیریت شهری در ارتباط با پرداخت بدهی بانک‌ها چه به صورت نقدی و چه در قالب تهاتر به گونه‌ای بوده است که خوشبختانه اکنون نام شهرداری از لیست سیاه بسیاری از بانک‌ها خارج شده است. اما با وجود این، این ۶۰ تا ۷۰ هزار میلیارد تومان بدهی کماکان یکی از مشکلات حوزه مدیریت شهری است. با اینکه در این سال‌ها، سالانه حدود ۶ هزار میلیارد تومان سود تسهیلات بانکی پرداخت شده است، اصل این بدهی انباشته همچنان به قوت خود باقی است و یکی از مهم‌ترین موانع فراروی مدیریت شهری در این دوره و دوره‌های بعد خواهد بود. برای تسویه اصل بدهی نیز به طور نسبی اقداماتی صورت گرفته است اما به دلیل کاهش درآمدی که داشتیم در این زمینه توفیق آنچنانی نداشته‌ایم.

فقط سود تسهیلات بانکی دریافتی، سالیانه به طور متوسط بین ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان است؛ یعنی قریب به ۲۰ درصد از کل بودجه شهرداری بدون پرداخت اصل تسهیلات. این برای مدیریت شهری یک تنگنای اساسی و محدودیتی بسیار جدی بوده، هست و خواهد بود

توسعه
دوچرخه‌سواری

مرگ ۴۸۱۰ نفر در سال ۹۵ در تهران در اثر آلودگی هوا

سالانه ۱۲ درصد از اعتبارات حوزه سلامت کشور هزینه دیابت می شود.

هزینه هر تخت بیمارستانی با احتساب طراحی و ساخت فضای مناسب و تامین سایر تجهیزات آن حداقل ۵۰۰ میلیون تومان است.

تجربیات جهانی استفاده از دوچرخه

هلند	٪۲۷
دانمارک	٪۱۹
آلمان	٪۱۰
سوئیس	٪۹
استرالیا	٪۹
بلژیک	٪۸
سوئد	٪۷
فرانسه	٪۵
ایتالیا	٪۵

اهداف کمی برای توسعه دوچرخه سواری در تهران

تعداد کل سفرهای روزانه درشهر تهران (میلیون نفر-سفر)

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
۱۹٫۳	۱۹٫۷	۲۰	۲۰٫۳	۲۰٫۷

سهم دوچرخه از کل سفرهای روزانه شهر تهران (درصد)

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
۰٫۳	۰٫۶	۰٫۹	۱٫۲	۱.۵

تعداد سفر روزانه با دوچرخه درشهر تهران (هزار نفر-سفر)

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
۵۸	۱۱۸٫۲	۱۸۰	۲۴۳٫۶	۳۱۰٫۵

سهم استفاده از دوچرخه اشتراکی از کل سفرهای با دوچرخه(درصد)

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
-	۱۰	۲۰	۳۰	۴۰

تعداد سفرهای دوچرخه اشتراکی(نفر-سفر)

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
-	۱۱۸۲۰	۳۶۰۰۰	۷۳۰۸۰	۱۲۴۲۰۰

تعداد سفر با دوچرخه اشتراکی در روز

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
-	۴	۶	۸	۱۰

حداقل تعداد دوچرخه اشتراکی مورد نیاز

۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
-	۲۹۵۵	۶۰۰۰	۹۱۳۵	۱۲۴۲۰

برنامه های سخت‌افزاری برای توسعه دوچرخه سواری در تهران

۴۰۰ دستگاه پارکینگ دوچرخه

۵۵۰ کیلومتر

۱۰۰ خانه دوچرخه

۲۵ مرکز

۳ استاندارد

- بررسی، مکان‌یابی، ساخت و نصب پارکینگ دوچرخه در نقاط تبادل سفر
- مسیر دوچرخه‌سواری در مناطق ۲۲ گانه تهران
- بهره‌برداری خانه‌های ویژه دوچرخه
- توسعه دوچرخه‌سواری در مراکز مستعد دانشگاهی و اداری
- نظارت بر بهره‌برداری دوچرخه اشتراکی در تهران دوچرخه اشتراکی محدوده مرکزی تهران
- تدوین استاندارد جامع و ضوابط طراحی مسیرهای دوچرخه، استانداردهای طراحی و اجرای تسهیلات دوچرخه در شهر

۴۰۰ پارکینگ، ۵۵۰ کیلومتر مسیر و ۱۰۰ خانه دوچرخه

نظارت بر نصب پارکینگ دوچرخه و ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه و نظارت بر بهره‌برداری از خانه‌های ویژه دوچرخه

۱۷۵ کیلومتر ایجاد و توسعه مسیرهای دوچرخه

اجرای کمپین‌های ویژه ازجمله کمپین سه شنبه‌های بدون خودرو

۲۵۰۰ اجرای سیستم دوچرخه اشتراکی با ۶۱ جایگاه و ۲۵۰۰ دوچرخه و ۲۳۰۰۰ نفر کاربر

نایب‌رئیس شورای شهر تهران مطرح کرد

شهرنفروشی موتور محرکی برای درآمدهای پایدار

شهر به نهادی مدیریتی تحت عنوان شهرداری نیازمند است تا بتواند باغات و فضای سبزش را حفظ کند. شهر نیازمند مدیریتی قوی است تا ساختمان‌هایش هر روز دیلاق‌تر و طویل‌تر نشود، تا معابرش برای افراد دارای معلولیت قابل استفاده شود، تا مردمش در ترافیک‌های نفسگیر گرفتار نشوند، تا دود و سیاهی آسمانش را فرا نگیرد و هویت معماری‌اش زیر سنگینی گام‌های مدرنیته نیست‌ونابود نشود. با گذشت سه سال و اندی از فعالیت مدیریت شهری فعلی، شاید زمان آن رسیده است تا میزان موفقیت و شکست شهرداری را روی کفه‌های ترازو بگذاریم و اندازه کنیم. در ادامه سید ابراهیم امینی، نایب‌رئیس شورای شهر تهران، به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد.

صنم عابدی
خبرنگار

در این دوره از مدیریت شهری تأکید زیادی بر حفظ باغات و پرهیز از تراکم‌فروشی شد. لطفا قدری در این مورد توضیح دهید و بفرمایید چرا تراکم‌فروشی به ضرر شهر است؟

از بین‌بردن باغات و تراکم فضای سبز و به موازات آن افزایش ساخت‌وساز و تراکم‌فروشی در کنار معضلات زیست‌محیطی فراوان مانند تأثیر بر آلودگی هوا و از بین‌بردن ریه‌های شهر، تأثیرات مخرب دیگری نیز دارد؛ ازجمله اینکه در تراکم‌فروشی و گسترش بی‌رویه ساخت‌وسازهای مسکونی و تجاری، ترافیک شهر افزایش پیدا می‌کند و در ساعات مختلفی از روز در برخی از خیابان‌های شهر شاهد قفل‌شدن ترافیک هستیم.

همچنین هدررفت وقت و زمان باارزش شهروندان، افزایش ناراحتی‌های عصبی ناشی از ماندن در ترافیک و دشوارشدن دسترسی به امکانات شهری به دلیل ترافیک موجود و معضلات دیگری نظیر کمبود جای پارک در شهرها، تغییر بافت و هویت محلات از دیگر آفات شهرفروشی است که طی دهه‌های اخیر در شهری مثل تهران که پیش‌تر باغات فراوان داشته است، با از بین بردن باغات همراه شده است. همه اینها در کنار هم منجر به کاهش زیست‌پذیری شهر و کاهش سطح و قابلیت زندگی شهری می‌شود.

از سوی دیگر تراکم‌فروشی با توجه به درآمد بدون زحمتی که برای شهرداری‌ها دارد، منجر به تنبلی مدیریت شهری و اتکا به شهرفروشی به عنوان منبع درآمد اصلی شهرها و غفلت از کسب درآمدهای پایدار می‌شود. بنابراین شورای پنجم از ابتدا بر آن شد تا با وضع مصوباتی مانع فروش بی‌رویه تراکم شده و از طرف دیگر تا جای ممکن به حفظ باغات شهر بپردازد. لغو مصوبه موسوم به برج‌باغ به عنوان اولین مصوبه شورا و ممنوعیت صدور هولوگرام در شهرداری ازجمله این اقدامات بود که در این دوره از شورا رخ داد.

همچنین شورای پنجم در خصوص تشخیص باغات که ازجمله

تکالیف شوراســت تمام تلاش خود را کرده است تا ضمن توجه به حقوق مکتسبه شهروندان، مانع نابودی این سرمایه‌های عظیم شهر شــود. البته نباید فراموش کرد که شــورا در بحث حفظ باغات تابع قوانین و مقررات بالادســتی است و نمی‌تواند به صورت سلیقه‌ای و با اســتناد به حفظ حقوق شهر و جلوگیری از قطع درختان، همه املاک مورد بحث را باغ بشناســد. شــورا در این مســیر تلاش کرده است تا با دقت و سختگیری فراوان موازنه‌ای میان حقوق شهروند و حقوق شهر ایجاد کند.

بنابراین وظیفه شــورا در این باره بســیار مهم و حســاس است؛ به‌ویژه که در صورت افراط در باغ‌شــناختن املاک، ضمن بیم ابطال مصوبات شــورا در دیوان عدالت اداری و محاکم دادگســتری، این احتمال وجود دارد که شــهروندان از این به بعد در املاک خود به کاشــت درخت مبادرت نورزند که مبادا اگر روزی قصد بازســازی یا تغییری در املاک خود را داشتند، شورا با باغ شناختن ملکی که تنها یک یا چند درخت دارد، جلوی ساخت‌وســاز آنــان را بگیرد. از این رو باید مراقب بود که در این مســأله حساس جانب احتیاط رعایت شود.

حــذف امضاهــای طلایــی و اصــلاح مراحــل صــدور پروانه ساختمانی با شفاف و سیستمی‌کردن این روند نیز ازجمله اقدامات دیگر شــورا بوده است که علی‌رغم فشار شدید مالی برای حفاظت از ســرمایه‌های شــهر صورت گرفته و به عنوان مثال در تصمیمات شــوراهای معماری مناطق بیست‌ودوگانه شــاهد کاهش بیش از ۷۰درصدی تصمیمات مغایر با طرح تفصیلی شهر هستیم.

از نظــر اقدامات حقوقی نیز اداره کل حقوقی شــهرداری در این دوره با جدیت پیگیر تخلفات ساختمانی ازجمله در ساختمان‌های بزرگ‌مقیاس بوده اســت که جدیت این اداره کل و مجموعه شورا و مدیریت شــهری در برخورد بدون تبعیض با تخلفات ساختمانی موجب شده اســت که در این زمینه آرای مهمی از محاکم به سود مجموعه شهرداری و شهر صادر شود.

در دوره پنجــم مدیریت شــهری چــه خدماتــی در زمینه حمل‌ونقل عمومی، مترو و اتوبوس به شــهروندان ارایه شد و با چه موانعی مواجه بودید؟

در این زمینه شــاید بهتر باشد ابتدا به موانع موجود اشاره کنیم. کلانشــهر تهران علاوه بر اینکه پرجمعیت‌ترین شــهر کشور است، بیشــترین جمعیت ورودی به شهر را نیز دارد که بخشی از آن ناشی از پایتخت‌بــودن این شــهر و وجود مراکز مهم سیاســی، اجتماعی و اقتصادی کشــور در آن اســت. بنابراین تهــران علاوه بر جمعیت خــود، روزانــه پذیرای جمعیتی میلیونی از شــهروندان اســت که چه با وســایل شخصی و چه به وســیله حمل‌ونقل عمومی در این شــهر تردد می‌کنند؛ بنابراین این شــهر علاوه بر هزینه‌های معمول یک شــهر، هزینه‌های پایتخت‌بودن را نیز می‌پردازد. از این رو توقع می‌رود که دولت به عنوان نماینده شهروندان تمام کشور بخشی از هزینه‌های پایتخت‌بودن تهران را متقبل شود؛ کما اینکه این مسأله در قوانین و مقررات مختلف نیز پیش‌بینی شده است.

اما دولت‌ها طی ســال‌های اخیر با توجه به رقابت‌های سیاسی، بخشــی‌نگری، بی‌توجهی به معضلات ترافیکی و زیســت‌محیطی تهــران و در مقاطعی تنگناهای مالی کمترین کمک را به ســاخت و تجهیز خطوط مترو و همچنین اتوبوســرانی کرده‌اند. در کنار این بدهکاری سنگین شــهرداری و کاهش درآمدها در سال‌های اخیر، افزایش لگام‌گسیخته نرخ ارزش و قیمت تمام‌شده ساخت و تجهیز سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی نیز معضلی بزرگ بر سر راه پیشبرد اهداف شورا و مدیریت شهری پنجم بوده است.

علی‌رغــم همه این مشــکلات، در این دوره شــاهد افتتاح ایمن خطوط مترو ازجمله ایســتگاه‌های متعدد در خطوط ۶ و ۷ بودیم. درزمینه اتوبوس‌های شهری نیز ضمن افزودن ده‌ها اتوبوس جدید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی شــهر و ســفارش خرید اتوبوس‌های جدید، ســعی کردیم تا ناوگان بدون استفاده شــهری را نیز مجددا به کار گیریم. از آن گذشــته تشــویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل پاک و فراهم‌سازی مسیرهای دوچرخه در کنار توجه جدی به خرید اتوبوس‌های با مصرف ســوخت برقی یا ســوخت پاک و همچنین جایگزینی بیش از یکصد هزار تاکسی و ون ازجمله اقدامات شورای پنجم در زمینه حمایت از حمل‌ونقل پاک بوده است.

تکمیــل و بهره‌بــرداری از پروژه‌های عمرانی متعــدد به‌ویژه در مناطــق کمتربرخــوردار اقتصادی و اصلاح هندســی معابر نیز در این دوره با جدیت پیگیری شــد که اقدامات صورت‌گرفته در زمینه بزرگراه‌های شهید بروجردی، شــهید نجفی رستگار، زیرگذر گیشا و اســتادمعین، به همراه تکمیل ساخت پارکینگ‌های عمومی متعدد در ســطح شهر ازجمله مناطق با تراکم زیاد تردد خودرو و با کمبود پارکینــگ نظیر مناطق ۱۴ و ۱۸ و اجرای طرح‌های مربوط به خیابان کامل در مناطق مختلف شهر ازجمله این موارد هستند.

در ایــن دوره چــه اقداماتــی در زمینــه گردشــگری و توریست‌پذیرکردن تهران انجام شد؟

شاید ازجمله مهم‌ترین اقدامات شورای پنجم که کمتر به چشم آمد و گذشــت زمان ارزش آن را نشــان خواهد داد، اقدامات قابل توجه در زمینه تملک و احیای ساختمان‌های ارزشمند شهری بوده اســت. در این زمینه ضمن تملک و احیای ساختمان‌های زیادی که برخی از آنها ســال‌ها بدون استفاده مانده و در معرض تخریب قرار داشتند، امکان بازدید عمومی از این عمارت‌ها و اماکن تاریخی برای هموطنان و میهمانان خارجی شــهر فراهم آمــد؛ ازجمله آخرین این خانه‌ها که مرمت و به روی عموم بازگشــایی شــده یا در شرف بازگشایی است، باغ وثوق‌الدوله (سلیمانیه) ملقب به عمارت بزرگ آقا با قدمتی حدود ۱۵۰ ســال در منطقه ۱۴ است که درهای آن به روی مردم باز شد.

همچنین عمارت معــروف به دایی‌جان ناپلئون که قرار اســت به عنوان موزه مشــاهیر مــورد بهره‌برداری قرار گیــرد ازجمله این عمارت‌هاست که با توجه به پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته، قرار است در کنار جذب گردشــگر داخلی و خارجی، بــه افزایش درآمدهای پایدار شهری نیز کمک برساند.

ساخت میدانگاه‌های مختلف با کاربری‌های فرهنگی و تفریحی، افزایــش پیاده‌راه‌هــا و خیابان‌های کامل، توجه به ســاخت مراکز فرهنگــی و فرهنگســراهای در حال ســاخت نظیر طغــرل و صبا به همراه ســاخت و نصب تندیس مشــاهیر و مفاخــر در معابر و مکان‌های فرهنگی و افزایش تعداد المان‌های شــهری در ســطح شهر به منظور حفظ و شناسایی هر چه بیشتر هویت شهری ازجمله اقداماتی هســتند که در این دوره علی‌رغم وجــود تنگناهای مالی صورت گرفته اســت. امیدواریم ماحصل این اقدامات ضمن کمک به حفظ هویت شــهر که در عصر حاضر و با تبعات جهانی‌شــدن در حال فراموشــی اســت، به افزایش درآمدهای پایدار شهری نیز کمک کند.

علی‌رغم همه این مشکلات، در این دوره شاهد افتتاح ایمن خطوط مترو ازجمله ایستگاه‌های متعدد در خطوط ۶ و ۷ بودیم. درزمینه اتوبوس‌های شهری نیز ضمن افزودن ده‌ها اتوبوس جدید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر و سفارش خرید اتوبوس‌های جدید، سعی کردیم تا ناوگان بدون استفاده شهری را نیز مجددا به کار گیریم

علاوه بـر موارد یادشـده، در این دوره از شـورا با فعال‌سـازی کمیته‌هـای نما و افزایـش ضابطه‌مندی و شـفافیت و نظارت بر عملکرد آنها، سعی شده است تا در معماری و نمای ساختمان‌ها تا حد ممکن و در چارچوب قوانین و مقررات از نابودی هویت شهری در حوزه معماری ممانعت شود.

در حوزه طرح‌ها و لوایح نیز اصلاح «مصوبه اعطای نشـان‌های شـهروند» با مد نظر قراردادن حفظ و ترویج هر چه بیشـتر هویت شـهر، تصویب طرح‌های «تعیین حریم آثار هنری در محوطه‌های عمومی سـطح شـهر تهران» و «الزام شـهرداری تهران به ایجاد سامانه و تهیه رمزینه و پاسخ سریع برای میراث فرهنگی و طبیعی ملموس غیرمنقول و مکان رویدادهای شهر تهران» و بررسی لایحه «ساماندهی، حفاظت و احیای مجموعه گورستان‌های دولاب شامل پنج گورسـتان واقع در محدوده منطقه ۱۴» ازجمله اقدامات مهم شـورا در زمینه حفظ هویت شهر، گردشـگری و توریست‌پذیرکردن تهران بودند.

این دوره از مدیریت شهری در راستای افزایش درآمد پایدار چه اقداماتی انجام داد و تا چه حد موفق بود؟

یکـی از مهم‌ترین اهداف این دوره از شـورا و مدیریت شـهری افزایش درآمدهای پایدار شـهری بوده اسـت. اقدامات شـورا در راستای مقابله با فروش تراکم و شهرفروشی و چشم‌پوشی از درآمد سرشار و بدون دردسر این روش موید این نگاه در شوراست.

در زمینه درآمدهای پایدار باید به این نکته توجه داشـت که در همه دنیا یکی از پیش‌شـرط‌های افزایش درآمدهای پایدار، تحقق مدیریت یکپارچه شهری اسـت. این در حالی است که در کشور ما مدیریت جزیره‌ای در زمینه شـهری حکمفرماسـت و شهرداری‌ها در اغلب موارد صرفا موارد هزینه‌بر و کم‌سـود نظیر بهشت زهرا و دفع پسـماند را مدیریت می‌کنند. متأسفانه در سرزمین ما برخلاف بسـیاری از دیگر کشـورها خبری از مدیریت شهرداری بر مدارس و ادارات آب، برق، گاز و نظایر آن نیست.

به همین دلیل مادامی که علی‌رغم تلاش و اصرار شوراها، لوایح و طرح‌های مرتبط با مدیریت یکپارچه شـهری در مجلس و دولت خاک بخورند و تصویب نشوند، نباید تحقق کامل مدیریت یکپارچه شـهری و در نتیجه افزایش چشـمگیر درآمدهای پایدار شهری را انتظار داشت.

امـا با وجـود همه این موارد، شـورا با دریافـت درآمد از محل عوارض نوسـازی، مراکز معاینـه فنی خودروها و دریافت سـهم شهرداری از محل تاکسی‌های اینترنتی (که البته مبلغ ناچیزی است و افزایش آن ضروری به نظر می‌رسد) به سوی افزایش درآمدهای پایدار حرکت کرده اسـت. همچنین افزایش سـهم شهرداری‌ها در قانـون مالیات بر ارزش افزوده در مصوبه اخیر مجلس که با تلاش و پیگیری اعضای شـوراها محقق شد و انجام گام‌های عملی برای اخذ عوارض پارک حاشیه‌ای هوشمند که از منطقه ۲ شهر تهران به عنوان منطقه پایلوت آغاز شـده است، ازجمله گام‌های شورا برای حرکت به سمت افزایش درآمد پایدار شهری بوده است.

اما همان گونه که مسـتحضرید افزایش درآمد تنها یکی از ابعاد افزایش درآمد پایدار شهری است و شفاف و هدفمندساختن هزینه، کاهش هزینه‌های اضافی، مقابله با فسـاد و در یک کلام جلوگیری از تضییع و حیف‌ومیل‌کردن منابع و کاهش هزینه‌های غیرضروری ازجملـه راه‌هـای افزایش درآمدهای پایدار اسـت. خوشـبختانه بازگرداندن انضباط مالی و افزایش شفافیت و نظارت‌ها بر مجموعه شـهرداری طی بیش از سه سال فعالیت شورا در این دوره منجر به صرفه‌جویی فراوان در هزینه‌ها و جلوگیری از تضییع منافع شـهر و شهروندان شده است.

این دوره از مدیریت شـهری در راستای ایجاد زیرساخت‌ها برای حضور افراد دارای معلولیت در سطح شهر چه کرده است؟

اگـر چـه شـورای دوم شـهر تهـران در سـال ۱۳۸۴ مصوبه «مناسب‌سازی فضاهای شهری را برای جانبازان و معلولین جسمی و حرکتی» تصویب کرد، اما از نظر ما این مصوبه جوابگوی نیازهای افراد دارای معلولیت و مقتضیات روز نیست. درست است که باید معابر و اماکن برای افراد دارای معلولیت قابل دسترسـی باشـند؛ اما دسترسی به خیابان‌ها و خدمت عمومی تنها بخشی از نیازهای افراد دارای معلولیت است؛ البته همه افراد دارای معلولیت لزوما با مشکل حرکتی مواجه نیستند.

فرهنگسـازی در خصوص برخـورد با افـراد دارای معلولیت، پذیرش آنها و توانایی‌هایشـان در سطح جامعه، دسترس‌پذیرکردن منابع علمی و تولیدات فرهنگی توسط این قشر که جمعیتی بیش از صدهزار نفر را در پایتخت تشکیل می‌دهند و همچنین فراهم‌کردن امکان حضور افراد دارای معلولیت در رویدادهای فرهنگی، هنری و اجتماعی و گسـترش عدالت اسـتخدامی ازجمله نیازهای آنان است که در لایحه سال ۸۴ دیده نشده است.

بنابرایـن در این دوره از شـورا ضمن تشـکیل جلسـات سـتاد مناسب‌سازی به صورت مستمر و ممنوعیت افتتاح پروژه‌های جدید شـهری بدون رعایت ضوابط مناسب‌سـازی، اقداماتی در راستای مناسب‌سـازی معابر و اماکن، تجهیز پارک‌های عمومی و برخی از سالن‌های ورزشـی به تجهیزات ورزشی ویژه افراد دارای معلولیت و فراهم‌سـازی امکان دسترسـی افـراد دارای معلولیت به برخی نرم‌افزارها و امکانات شـهری در کنار مصوباتـی چند در این زمینه صـورت گرفت؛ ازجمله این اقدامات می‌توان به افزایش ده برابری و بودجه ۹۰۰ میلیاردی مناسب‌سازی اماکن و معابر در سال ۱۳۹۹، تخصیص بودجه ۳۰۰ میلیاردی برای سـاماندهی و مناسب‌سازی پیاده‌روها که منجر به مناسب‌سـازی حـدود ۵۰۰ کیلومتر از معابر شـهری می‌شـود، در کنار اختصاص بودجه برای مناسب‌سـازی فضاهای ورزشـی و فرهنگی-هنری، کتابخانه‌هـا و قرائت‌خانه‌ها، سـاختمان‌های اداری شهرداری و سـرویس حمل‌ونقل عمومی و ریلی اشاره کرد.

اما حقیقت این اسـت که تغییر نگرش نسـبت بـه معلولیت و فرد دارای معلولیت و به رسمیت‌شـناختن کامـل این افراد صرفا با وضع مصوبات شـدنی نیسـت و نیازمند فرهنگسازی و آموزش لازم به مدیران و مجریان طرح‌هاسـت. به همین دلیل هم شاهدیم با وجود تذکرات و تأکیدات شـورا، باز هم برخی پروژه‌های شـهری بدون رعایت ضوابط مناسب‌سـازی یا با رعایت ناقص و نیم‌بند آن افتتاح می‌شوند.

در زمینه ضابطه‌مندکردن مجموعه خلأهای یادشده و همچنین الـزام به انجـام آموزش‌های لازم در این زمینه، طرحی به وسـیله کمیته حقوق شهروندی شـورا و طرحی دیگر به وسیله کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شـورا تدوین شده است که به زودی با تجمیع این دو طرح، طرح نهایی برای بررسـی و تصویب به صحن شـورا ارایه خواهد شـد. امیـدوارم با تصویب مصوبه جدیـد با توجه به مقتضیـات روز، از گره‌های پیش روی افـراد دارای معلولیت برای حضور در شهر کاسته شود.

در حوزه طرح‌ها و لوایح نیز اصلاح «مصوبه اعطای نشان‌های شهروند» با مد نظر قراردادن حفظ و ترویج هر چه بیشتر هویت شهر، تصویب طرح‌های «تعیین حریم آثار هنری در محوطه‌های عمومی سطح شهر تهران» و «الزام شهرداری تهران به ایجاد سامانه و تهیه رمزینه و پاسخ سریع برای میراث فرهنگی و طبیعی ملموس غیرمنقول و مکان رویدادهای شهر تهران» و بررسی لایحه «ساماندهی، حفاظت و احیای مجموعه گورستان‌های دولاب شامل پنج گورستان واقع در محدوده منطقه ۱۴» ازجمله اقدامات مهم شورا در زمینه حفظ هویت شهر، گردشگری و توریست‌پذیرکردن تهران بودند

تلاش برای شناساندن شخصیت‌های مطرح جامعه با نامگذاری و سردیس‌سازی

محمدجواد حق‌شناس
رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی
شورای شهر تهران

یکی از اقداماتی که جزو وظایف شوراست و در همه دوره‌ها هم رخ می‌دهد، تغییر نام معابر و خیابان‌های شهرها به نام شخصیت‌های ماندگار و محبوب است. دوره پنجم مدیریت شهری نیز از این قاعده مستثنی نبود. خیابان‌هایی به نام مشاهیر و شخصیت‌های محبوب جامعه نامگذاری شدند و تلاش شد تا به همین واسطه شناخت شهروندان از این افراد نیز بیشتر باشد.

در ارتباط با تغییر نام تابلوهای خیابان‌های تهران باید این مسأله را در نظر گرفت که بالاخره هر اقدامی مخالفان و موافقانی دارد. ما تجربه این را داریم که هر اتفاق و هر اقدامی موافقان و مخالفانی دارد. طبیعتا ما باید ببینیم که این مخالفان و موافقان در جامعه در چه موقعیتی قرار دارند. خوشبختانه رویکردی که شورای شهر داشته در چند سال اخیر به‌شدت مورد اقبال هم عموم جامعه، هم نخبگان، هم افراد فرهنگی-هنری و انجمن‌ها و حوزه‌هایی که در زمینه کارهای نخبگی و فرهنگی و هنری فعالیت دارند با اقبال بسیاری بی‌نظیر و گسترده‌ای روبه‌رو بوده است. به هر حال مردم تهران هم این مأموریت را به اعضای شورای شهر تهران دادند و شورای شهر در جایگاه قانونی خودشان با یک نگاه کارشناسانه پیشنهادات تغییر نام خیابان‌ها را بررسی کردند و با رأی اکثریت و قریب به اتفاق اعضای شورا این نام‌ها برگزیده و انتخاب شد و درنهایت هم توانسته رویکرد و روحیه مثبتی در میان شهروندان به دنبال داشته باشد و به نتیجه برسد.

برای حفظ هویت و اصالت شهر در خیابان‌های پایتخت تنها به تغییر نام خیابان‌ها بسنده نشده است، این کار ترکیبی بوده است. ما در بعضی معابر مجسمه استادان و هنرمندان و چهره‌هایی را که نام خیابان‌ها را به نام آنها تغییر داده بودیم هم در ابتدا یا انتهای خیابان‌ها نصب می‌کردیم؛ مثلا در مورد این خیابان، مجسمه استاد به وسیله یکی از هنرمندان جوان ساخته و نصب شد و کتابی که دوستان و شاگردان و بزرگان کشور دیدگاه‌هایشان را درباره ایشان نوشتند، منتشر شد و گاه حتی مراسم بزرگداشتی با حضور اهالی هنر و رسانه برای معرفی آن شخص و اقداماتش برگزار شد. قطعا وقتی این مجموعه کنار هم قرار می‌گیرد، جوانان و کسانی که طبیعتا هر زمانی از کنار این نام یا مجسمه عبور می‌کنند، لختی می‌ایستند و تصویر را می‌بینند و شرح زندگینامه که زیر مجسمه نوشته شده را می‌بینند و مطالعه می‌کنند و با تمام این اقدامات است که ما می‌توانیم بگوییم جایگاه و شخصیت ایشان به عنوان یک الگو مورد توجه آحاد جامعه قرار می‌گیرد.

تا کنون برای خیابان‌ها و شخصیت‌های بزرگی چنین رخدادی یعنی تغییر نام و در کنارش نصب مجسمه در کنار هم انجام شده است. برای استاد انتظامی، استاد مشایخی، استاد همایون شهنواز چنین کردیم. برای رئیس سابق انجمن جامعه‌شناسی ایران، استاد قانعی‌راد و برای استاد بهمن بیگی معلم عشایر همین اتفاق افتاد. تلاش ما این بود که میان نام خیابان و مجسمه‌ها و شخصیت‌ها چنین پیوندی برقرار شود که همه اهالی شهر بتوانند آنها را بشناسند.

تغییر برای مردم و به نفع مردم

داود دشتبانی
معاون ارتباطات و امور بین‌الملل
شورای شهر تهران

شـــورای شـــهر تهران پس از چند دوره آزمون و خطـــا در دوره‌های پیشـــین، در دوره پنجم برای نخســـتین بار توانســـت به نقش و جایگاه حقیقی که باید توســـط این نهاد ایفا گردد دست پیدا کند. شاید در نگاه اول این ادعا گزاف به نظر برسد اما چند دلیل محکم برای چنین ادعایی می‌توان اقامه کرد.

مدیریت شهری بدون حضور شوراهای شهر نیز روند توسعه و بهبود عملکرد خود را طی می‌کرد و نمی‌توان ادعا کرد حضور شوراهای شهر توانسته باشـــد بر وســـعت فعالیت‌های عمرانی و خدماتی شهرداری تهران تاثیر مســـتقیمی بگذارد. در زمینه مســـائل نظارتـــی نیز پیش از شوراهای شهر فارغ از میزان تاثیرگذاری و توان برای جلوگیری از فساد، نهادهای متعدد این وظیفه را برعهده داشـــتند. بنابراین شوراهای شهر جـــدا از وظایف و کارکردهای این چنینی بایـــد چه کنند تا واجد تفاوت معناداری با گذشـــته باشند؟ بی‌شک شوراهای شـــهر باعث مشارکت مردم در مدیریت شـــهری شـــده‌اند اما این مشـــارکت بایـــد در رویکرد توسعه‌ای و جهت‌گیری‌های کلی نیز از مرحله «مشارکت مردم» فراتر بـــرود و منجر به تغییراتی «به نفع مردم و برای مردم» شـــود. پیش از این نگاه تجاری‌سازی شهر و شهرفروشی و توسعه کالبدمحور از محل این درآمدها اولویت مدیریت شهری بوده و شهروندان قربانی این روند غلط شده‌اند. مشکلات روزافزون ترافیک، آلودگی هوا و حاشیه‌نشینی و کاهش کیفیت زندگی نتیجه این رویکرد غلط است.

کارکرد اصلی و مهمی که شورای شهر تهران تا دوره پنجم موفق به انجام آن نشد تغییر روند «توسعه کالبدمحور و خودرومحور» مستولی بر شـــهر تهران بود. با حضور اعضای دوره پنجم شـــورای شهر تهران که از متخصصین حوزه های مختلف تشکیل شده و نگاهی تخصصی و علمی به موضوع توســـعه شـــهری دارد اولویت «انسان محوری» و محوریت شـــهروندان به جای توسعه بی‌رویه کالبدی جایگزین رویکرد پیشین شد.

اولویت‌هایی چون محیط زیســـت و فضای ســـبز شهری، بهسازی محیط شهری برای زنان، کودکان، پیران و معلولان و توجه به هویت و تاریخ و فرهنگ شهر تهران موضوعات اصلی است که شورای شهر در دوره پنجم ســـرلوحه کارهای خود قرار داده است. هدایت بودجه‌های عمرانی از پروژه‌های بزرگ و فاقد توجیه به ســـمت پروژه‌های کوچک عمرانی محله‌ای که نفع مســـتقیم آن متوجه شـــهروندان تهرانی به ویژه اهالی محله‌های کم برخوردار اســـت و حذف هزینه‌های سنگین از جیب شـــهروندان تهرانی در اقداماتی که اهداف سیاســـی خاص را پیگیری می‌کردند و آغاز روندی رو به بهبود که طی سال‌ها و دهه‌های آینـــده وضعیت مطلوب زندگی را در تهـــران رقم خواهد زد نتیجه این تغییر گفتمان اســـت. اصلاح معابر عمومی به نفـــع پیاده‌ها و اولویت پیاده‌مداری بر خودرومداری و گسترش فضاهای عمومی به جای نگاه تجاری به فضای شـــهری که به دنبال فروش حداکثر تراکم ســـاخت و ســـاز است همگی با هدف افزایش زیست‌پذیری محیط شهری صورت گرفته اســـت. با تلاش دوره پنجم شورای شهر تهران «انسان‌محوری» به گفتمان و رویکرد غالب در مدیریت شـــهری اکثر شهرهای ایران بدل شـــده و تاثیر ماندگاری را رقم زده که به دلیل تخصصی و علمی بودن این رویکرد و تطابق با خواست و تمایل عمومی پس از این نیز غیرقابل بازگشت است و با تغییر افراد و جهت‌گیری سیاسی نیز ناگزیر ادامه پیدا خواهـــد کرد. این تغییر رویکرد مصداق دقیـــق «تغییر برای مردم و به نفع مردم» اســـت و پاسخ به نیازی ضروری است که به خوبی از سوی متخصصان حوزه مدیریت شهری درک شده و بی‌تردید با گذشت زمان افـــکار عمومی نیز بیش از پیش قضاوت بهتری درباره نقش تاریخی و تاثیرگذار دوره پنجم شورای شهر تهران خواهد داشت.

با تلاش دوره پنجم شورای شهر تهران «انسان‌محوری» به گفتمان و رویکرد غالب در مدیریت شهری اکثر شهرهای ایران بدل شده و تاثیر ماندگاری را رقم زده

معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران مطرح کرد:

شاید در مضیقه باشیم ولی شهر را نمی‌فروشیم

بعد از استعفای «محمدعلی نجفی» از سمت شهردار تهران و پذیرش آن، مصطفی سلیمی، شهردار اسبق منطقه ۶ شهرداری تهران، به عنوان شهردار موقت تهران انتخاب شـد. او حالا در خیابان بهشت مستقر و معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران اسـت. سلیمی در این گفت‌وگو جدای از اقداماتی که انجام داده و سـنگ‌هایی که سر راه او بوده‌اند، از نگاهش به شهر و شهروندان گفته اسـت. از تأثیر ویروس کرونا بر پیشبرد کارها حرف زده و درباره نگاه سایر نهادها به شهرداری تهران اظهار نظر کرده است. یکی از بخش‌های جذاب صحبت‌های سلیمی بخشی است که او می‌گوید: «شهر جدای از شهروندانش، موجود زنده است. شهروندان که مهم‌ترین عامل زنده‌بودن شهر هستند، مهم‌اند. شما می‌توانید برای شهروندان ایجاد حس همراهی، همگامی و تعصب نسبت به شهرشان در حوزه‌های مختلف ایجاد کنید.» متن کامل این گفت‌وگو را در ادامه بخوانید:

امیر کلهر
خبرنگار

به جای اینکه سروقت این سوال برویم که چه کارهایی کرده‌اید و چه کارهایی نکرده‌اید، صحبت‌مان را با این سـوال آغاز کنیم که مهم‌ترین مشکل شهر تهران چیست؟

برنامه‌های بسـیاری از مناطق تهران شـهری بوده که حادث شده اسـت. این طور نبوده است که از ابتدا شهر با طراحی مشخصی شکل گرفته باشد یا شبکه‌های معابر، تأسیسات شهری، خدمات و امکاناتش مشخص شده باشد؛ چون احداث یک شهر ویژگی‌های خاص خودش را دارد. شهر تهران حادث شده؛ مثل خیلی از شهرهای اقماری تهران که حادث شـده و بر اسـاس نظم و انضباط و اصول شـهری شـکل نیافته‌اند. می‌دانید که ری قدیمی‌تر از تهران است و تهران روستایی در اطراف ری بوده اما هنوز بعد از چند صد سـال که از عمر شهر تهران می‌گذرد، شـبکه‌های معابر، تأسیسات و خدمات عمومی و بهداشتی، فرهنگی، هنری و کانال تأسیسـات حتی فاضلاب، شـبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی دچار مشکل است. هنوز نتوانسته‌ایم برای شهر تهران شـبکه تأسیسات ایجاد کنیم که وقتی شـهرداری خیابانی را آسفالت می‌کند اداره گاز و آب نیایند زمین را بکنند و شـهرداری دوباره آنجا را آسفالت کند. مهم‌ترین مشکلی که شهر تهران نسبت به قدمتش دارد، حادث‌شـدنش اسـت و در برخی از بخش‌ها بر اساس برنامه و طرح تفصیلی عمل‌کردن اسـت. دو طرح تفصیلی داشتیم که یکی قدیمی و دیگری جدید اسـت. در دو منطقه ۲۲ و ۸ نارمک قرار بود بر اساس طـرح تفصیلی عمل شـود که طرح تفصیلی منطقـه ۸ قدیمی‌تر و منطقه ۲۲ جدیدتر است. حدود ۱۷، ۱۸ سال قبل منطقه ۲۲ مشخص شد ولی متأسفانه در همان دو منطقه هم که طرح اجرایی شهرسازی داشتند باز اجرا نشد. شهرداری و مدیریت شهری در ۳۰، ۴۰ سال گذشته از شهر عقب بوده است؛ یعنی شهر اتفاق می‌افتاده و مدیریت شهری عقب بوده اسـت. کوچه‌ها و معابر اتفاق می‌افتاد و بعد کارهای آب و برق و دیگر تأسیسـات انجام می‌شده اسـت. خیلی جاها در اطراف تهران وجود دارد که خانه‌ها ساخته شده و آب و برق و مخابرات ندارند و تأسیسات و سیسـتم شهری از شهر عقب است. در حال حاضر هم متأسـفانه در حریم تعارضاتی از طریق وزارت کشور پیش آمده است. بین شـهرداری تهران که حافظ حریم تهران باید باشـد و شهرک‌ها و روستاهای اقماری و فرمانداری‌ها و بخشداری‌ها تعارضاتی وجود دارد که در حریم مشکل داریم.

و بپردازیم به این موضوع که شـهرداری تهران از چه موضوعی رنج می‌برد؟

آنچه شهرداری تهران از آن رنج می‌برد عدم یکپارچگی مدیریت و تصمیم‌گیری و وحدت رویه در شهر تهران است. شهر تهران نیاز دارد که تمام تصمیماتش در مدیریت واحدی صورت بگیرد ولی در واقعیت این طور نیست. شهرداری تهران و شورای شهر بخشی از مسئولیت را بر

احداث یک شهر ویژگی‌های خاص خودش را دارد. شهر تهران حادث شده؛ مثل خیلی از شهرهای اقماری تهران که حادث شده و بر اساس نظم و انضباط و اصول شهری شکل نیافته‌اند

عهده دارند، بخش‌های دیگر سازمان‌های خدماتی و عمرانی، فرهنگی و اجتماعی هر کدام مسیر و تفکر خودشان را نسبت به بودجه‌ای که دارند پیش می‌برند و هر کار چند متولی دارد و کسی هم پاسخگو نیست. اما آنچه را که شهرداری پاسخگو است وظایفی است که به شهرداری برمی‌گردد؛ بیشتر فعالیت‌های نظافت شهر، نگهداری فضای سبز، بوستان‌ها و پارک‌ها، آسفالت و خدمات عمرانی است یا توسعه عمرانی پل‌ها و جاده‌ها که شهرداری متولی‌اش است اما بسیاری از موارد شهر قبلا اتفاق افتاده و الان با پدیده رخ‌داده مواجه هستیم و باید فکری برایش کرد و اینها در طول ۳۰، ۴۰ سال گذشته رخ داده است؛ خصوصا در زمینه ایمنی، شهرداری چند صد بیمارستان را اعلام کرده که فاقد ایمنی هستند اما ۳۰، ۴۰ سال است که این طور کار می‌کنند.

نمونه‌اش بیمارستان سینای اطهر بود که صدمه زیادی به شهروندان وارد کرد.

بله اتفاق وحشتناکی بود که افتاد.

و همین طور ساختمانی مثل پلاسکو.

بله و در نظر داشته باشیم که الان هم ساختمان‌های مشابه پلاسکو وجود دارند که بارها به آنها اخطار داده شده است اما مشکل این است که اتفاقاتی افتاده و الان باید رصد و استانداردسازی شود.

ولی مقاومت وجود دارد.

بله؛ مشکلات زیاد است مثلا به پلاسکو وقتی اخطار دادند، گفتند چند هزار نفر اینجا کار می‌کنند، کجا بروند؟ یا در بیمارستان‌ها وقتی اخطار می‌دهیم می‌گویند به بهداشت و درمان مردم رسیدگی می‌کنیم. در وضعیت کرونا شما اخطار تعطیلی بیمارستان را می‌دهید؟ وقتی می‌گوییم شهر با پدیده حادث شده است منظورمان چنین مشکلاتی است؛ ایمنی، بهداشت، موضوعات فرهنگی و روابط اجتماعی اتفاقاتی است که افتاده و ما با این پدیده‌های رخ‌داده مواجه هستیم. دوم اینکه وحدت رویه در بسیاری از موضوعات وجود ندارد و شهرداری در حد توانایی و مقدورات قانونی خودش کار می‌کند. الان برای گرمخانه‌ها و کارتن‌خواب‌ها خیلی وقت‌ها مراکز قانونی به شهرداری ایراد می‌گیرند که این افراد را در اینجا جمع می‌کنید با چه مصوبه قانونی این کار را انجام می‌دهید. شما در این زمینه چه مسئولیتی دارید؟ جالب است که اگر شهرداری این افراد را به گرمخانه‌ها بیاورد و به علت بیماری و کهولت یا موارد دیگر اتفاقی برایشان بیفتد شهرداری را مورد سوال قرار می‌دهند که شما طبق چه مسئولیتی این کار را انجام داده‌اید. سعی داریم که از مراکزی که وظیفه قانونی دارند، خواهش کنیم کمک‌مان کنند گاهی اوقات اگر حادثه‌ای رخ دهد شهرداری مقصر شناخته می‌شود چون در این زمینه مسئولیتی نداشته است و در نظر داشته باشیم که طبق آمار حدود چهار هزار نفر در تهران در مراکز شهرداری جا داده شده‌اند.

چقدر نگاه من درست است که شهرداری دوره آقای حناچی برخلاف دوره‌های دیگر حرکت کرده که معتقد بودند شهر باید فروخته شود تا ساخته شود.

دکتر حناچی قبل از شهردارشدن در وزارت مسکن هم این نظر را داشتند. شهرداری‌ها به واسطه اینکه درآمد پایداری ندارند اقدام به فعالیت‌هایی می‌کنند که منظور از آن فعالیت کسب درآمد است؛ مثلا شهری که ساحل، دریا، کوه و جنگل یا تراکم دارد اینها را می‌دهد. این وضع درآمد شهرداری ناپایدار و نادرست است.

و به شهر هم ضربه می‌زند.

بله؛ شما کوه و ساحل و دشت را اجاره می‌دهید یا می‌فروشید که حقوق را پرداخت کنید چون کارمندان زیاد هستند و فعالیت‌های درآمدزای پایدار از قبل پیش‌بینی نشده است. شهرداری‌های متعددی در دنیا دیده‌ایم که درآمد پایداری دارند؛ حتی شهرداری‌هایی که بندر دارند از قایق و کشتی و ساحل درآمد دارند. در کشورهای توسعه‌یافته غربی بسیاری از پاساژها و مراکز تفریحی متعلق به شهرداری است و شهرداری درآمد هنگفتی از آنها دارد. درواقع شهرداری‌ها از فعالیت‌های اقتصادی که انجام می‌دهند پول درمی‌آورند. اتفاقات بدی که در شهرها می‌افتد این است که هر کس هر امکاناتی دارد بفروشد که حقوق تأمین شود؛ چون درآمد پایدار و سالمی تعریف نشده است. جایی هم که درآمد دارد هر کس توانسته درآمد خودش را داشته باشد؛ مثلا کسبه درآمد خودشان را می‌گیرند، خریدوفروش خودرو یا فعالیت اقتصادی هر کس کار خودش را انجام می‌دهد و

یکی از مهم‌ترین معضلات شهرداری همه شهرها بحث درآمد است. درآمدهای شهرداری از کجا تأمین می‌شود؟ درآمد پایداری وجود ندارد یا خیلی کم است. فیش عوارض پسماند و نوسازی که سالانه است خیلی کم و نسبت به کاری که انجام می‌شود ناچیز است

قسمت‌های مختلف عوارض خودشان را دریافت می‌کنند و چیزی عاید شهرداری نمی‌شـود. انحرافی که مدیران شهرداری به آن تن داده‌اند فروش تراکم اسـت. اگر نفروشند نمی‌توانند حقوق را پرداخت کنند یا فعالیت‌های عمرانی و توسعه و نگهداری شهر را انجام دهند. اگر هم بفروشـند همین کار دردسرساز اسـت. وقتی در کوچه شش متری به ساختمانی ۱۰۰ متری ارتفاع می‌دهند همه محله را به هم می‌ریزد.

یا در کوچه پس‌کوچه‌ها مال می‌سازند.

بله؛ خیابان و اتوبان به هم می‌ریزد. یا تصمیماتی گرفته شد که به خاطر ساخت‌وسـاز بعضی از باغات از بین رفت. آرای ماده ۱۰۰ که در تخریب اینها داریم یا اتفاقاتی که به علت ساخت‌وساز رخ داده باعث شـده شـهر تهران به صورت ناهمگون رشد کند. برج‌سازی بد نیست اما در جایی که شـهر اجازه بدهـد. در منطقه ۲۲ بخش‌هایی را برای ارتفاعات و برج‌سازی تعریف کرده‌اند اما وقتی به پول نیاز هست دست به هر کاری می‌زنید. آقای حناچی زمانی که در وزارت مسکن بودند هم نظرشـان این بود که شهرفروشی نشود و الان هم که شهردار هستند، همیـن نظر را دارند با اینکه فشـار زیادی به حـوزه درآمد ما می‌آید و درآمدمان کم می‌شود اما تاکید داشته و دارند که شهرفروشی نکنند. از راه فروش تراکم و ساخت‌وساز و آنچه به عنوان شهرفروشی معروف شده پولی به دست نیاید و اگر این کار انجام می‌شود حداقل پول باشد. اگر قرار باشد ساخت‌وساز نشود و طرح تفصیلی کامل اجرا شود، باید راه درآمد دیگری برای شـهر در نظر بگیریم و این کار سختی است. با کاری که آقای حناچی در جلوگیری از شهرفروشی کرد، به نوعی درآمد

خودش را قطع کرد؛ چون بیشترین درآمد شهرداری از این راه بود. حالا باید به فکر درآمد درســت بود. درآمد درست هم به سادگی امکانپذیر نیســت؛ زمان و فکر نیاز دارد. یک انحراف چهل ســاله را نمی‌شود در عرض یکی دو ســال اصلاح کرد. این انحراف سالی یکی، دو درصد به وجود آمده و الان باید با شــیب ملایم به حالت قبل بگردد؛ به صورتی که شهرداری وابسته به فروش تراکم و فروش شهر و درآمد حاصل از ساخت‌وســاز نباشد. تا کجا قرار است ساخت‌وساز انجام شود و مجوز بلندمرتبه صادر شود. تا چه زمانی قرار است از این راه پول دربیاوریم؟

مقاومتی از بیرون شهرداری برای جلوگیری از بلندمرتبه‌سازی شد؟

بیشترین سختی‌اش داخل شهرداری است.

به خاطر درآمد؟

بله؛ بنابراین شما با فشار ســنگین داخلی مواجه می‌شوید. درآمد کاهش پیدا کند هزینه‌ها هم تحت تأثیر قرار می‌گیرد. هزینه‌های جاری شما را دچار مشکل می‌کند و شاید مزیت‌هایی که قبلی‌ها داشتند این بود که پول خوبی داشــتند ولی الان شــما دیگر پــول خوبی ندارید و نمی‌توانیــد هر طور بخواهید خرج کنید. به نوعی مخارج و هزینه هم کنترل می‌شود چون پول اندکی دارید و هر جا که لازم شد یا مدیریت و دیگران خواستند نمی‌توانید خرج کنید.

از بیرون چه مقاومت‌هایی را شاهد بودید؟

الان شــهرداری را به عنوان مرکز خرج و هزینه نمی‌شناسند؛ چون واقعا پولی ندارد. جاهایی که حتی شهرداری از نظر قانونی مسئولیتی نداشت، دیگر نمی‌تواند وارد شود و چون پول کمتری دارد در جاهایی که ضروری اســت وارد می‌شــود. بنابراین پول اضافه‌ای نیست که هر جا دلش بخواهد هزینه کند. به نظرم این سیاســت درست و منطقی است اما شاید شیب تندش به شهرداری لطمه بزند. از یک طرف داخل شهرداری دست‌بسته می‌شود اما مسیر درست است.

از نظر مالی ممکن است ضربه بزند؟

بله؛ از نظر مالی شــاید شهرداری در مضیقه قرار بگیرد و این فشار باعث شود دوباره تراکم‌فروشی شود. اما تا به حال که آقای دکتر حناچی محکم ایستاده و تصمیم دارد این کار انجام نشود و بسیار هم از این کار جلوگیری شده؛ یعنی در بســیاری از مناطق فشاری که بود به وسیله کســانی بود که به شــکل عادی این کار را انجام می‌دادند؛ کسانی که راحت ساخت‌وساز می‌کردند و تغییر وضعیت می‌دادند، عوارض را به شهرداری پرداخت می‌کردند و هر کاری می‌خواستند می‌کردند. از این کارها جلوگیری شده است. بخشی از فشار از سمت سازندگانی بود که قبلا با مسیر دیگری کار ساخت‌وساز می‌کردند و الان مسیر عوض شده است. فشــار از داخل است که پول و سرمایه برای هر کار دیگری مثل قبل نداریم و مهم‌تر از همه اینکه برای این درآمدها باید مسیر جایگزین در نظر گرفته شود؛ یکی مسیرهای قانونی است که در شهرداری وجود دارد و یکی مســیرهای طولانی‌مدت. می‌توان از الان برای درآمد شهر برنامه‌ریزی کرد و ســه ســال بعد جواب گرفت؛ مثلا اجاره‌بها یکی از منابع درآمدی کل شهرداری‌های کشورهای توسعه‌یافته است. ما از این مســیر درآمدی نداریم. ما هر چه داریم می‌فروشیم که حقوق بدهیم. الان یک خانواده معمولی هم می‌داند که برای زندگی باید تولید داشته باشــد که ادامه‌دار باشد. این درآمد ثابت و ادامه‌دار یا حقوق کارمندی یا اجاره ماشــین و خانه‌تان است. اجاره‌بها در تمام دنیا به عنوان منبع درآمد مطرح است. در شــهرداری ما حداقل این موضوع را داریم. در تمام دنیا پارکینگ‌ها، مناطق تجاری، قایق‌ها و پاساژها را اجاره می‌دهند و شــهرداری به عنوان مرکز خدماتی این کار را انجام می‌دهد. یکی از اتفاقات در این دوره شهرداری تبدیل معاونت مالی و اداری به معاونت اقتصادی اســت که بتواند فعالیت اقتصادی داشته باشد؛ هر کدام از قسمت‌ها کار عمرانی و اجتماعی و خدماتی‌اش را داشته باشد اما نام این قسمت معاونت اقتصادی است که بتواند کار اقتصادی کند. تا قبل از آن معاونت اداری و مالی بود که به دو، ســه معاونت تبدیل شــد؛ ازجمله معاونت اقتصادی بــا این نگاه که بتواند فعالیت اقتصادی و درآمد داشته باشــد حتی خریدوفروش و ساخت‌وساز یا فعالیت‌های دیگر که درآمد پایدار برای شــهر تهران تعریف شــود. این مسیر شش ماهه و دو ســاله به نتیجه نمی‌رســد. الان اگر برای منبع درآمد پایدار برنامه‌ریزی کنیم سه، چهار سال دیگر جواب می‌دهد. اما این توقف در حوزه تراکم و خریدوفروش برای شهر ایجاد شد بالاخره باید یک زمانی اتفاق می‌افتاد و چه بســا برای شهرداری هم به نوعی خودزنی تلقی شود اما به نظرم مسیر درستی است؛ اما باید همزمان فعالیت اقتصادی انجام شود و شاید در یک سال آینده برای شهرداری عایدی نداشته باشد ولی ثمره فعالیت‌های اقتصادی که الان شروع می‌شود می‌تواند چند سال بعد برای مدیریت شهری به عنوان درآمد پایدار در نظر گرفته شود به شرط اینکه آیندگان دوباره شهر را نفروشند و بخورند. مثلا پاساژهایی بوده که ۳۰۰ مغازه داشته و ۱۵۰ تا از آنها متعلق به شهرداری بوده و همه را فروخته‌اند در حالی کــه اجاره همان‌ها به اندازه کل آن پروژه در پنج سال قبل بود. چون شهرداری نیاز به پول دارد همه دارایی‌اش را می‌فروشد مثل اینکه یک فرد تمام اثاثیه منزلش را بفروشد و بخورد و چیــزی برایش نماند. در موازات جلوگیری از ساخت‌وســاز و توقف فروش تراکم حتما باید منبع درآمدی در نظر گرفته شود.

برگردیــم به بحث بعد اجتماعی شــهرداری که گفتید خیلی‌ها می‌گویند چرا شهرداری فعالیت اجتماعی می‌کند. احساس می‌کنم در نهادهای حاکمیتی جا نیفتاده که شــهرداری جنبه اجتماعی هم دارد برخلاف اینکــه در عموم جامعه، خبرنــگاران و مردم متوجه شده‌اند که شهرداری مسئولیت اجتماعی هم دارد. این نگاه در این دوره ناشی از چیست؟ بخشی جلوگیری از شهرفروشی بود، بخشی هم احساس می‌کنم ناشی از این رویکرد اجتماعی‌محور شهرداری بوده که شــهرداری باید خدمات اجتماعی هم بدهد. آیا من اشتباه فکر می‌کنم؟

درست اســت. گاهی اوقات نگاه به شهر نگاه سخت‌افزاری است؛ یعنی شهرداری را به عنوان سازنده پل و جاده و اتوبان می‌شناسند در صورتی که این نگاه کاملا ســطحی و ابتدایی است که شما شهر را به عنوان آهن و بتون و جاده ببینید. شــهر جدای از شهروندانش، موجود زنده اســت. شــهروندان که مهم‌ترین عامل زنده‌بودن شــهر هستند، مهم‌اند. شما می‌توانید برای شهروندان ایجاد حس همراهی، همگامی و تعصب نســبت به شهرشان در حوزه‌های مختلف ایجاد کنید. حوزه اجتماعی و فرهنگی که بســیار تأثیرگذار اســت. بعضی وقت‌ها که از پروژه‌ای صحبت می‌شود، آن را در قالب بتون و آهن و میلگرد تعریف می‌کنند در صورتی که پروژه اعتمادسازی و جلب مشارکت مهم است که مردم را می‌توان به صحنه آورد و ارتباط برقرار کرد حتی مشکلات را با آنها در میان گذاشــت. اگر لازم باشد حتی بسیاری از مشکلات ما را مردم حل می‌کنند. با یکی از تشکل‌های تهران که صحبت می‌کردم می‌گفتنــد تا به حال ۹۵ مدرســه در تهران ســاخته‌ایم. یک تشــکل مردمی توانســته این کار را بکند و بودجــه را هم مردم تأمین کرده‌اند. الان تشــکل‌های زیادی در تهران کار می‌کنند که مخارج دانشــجویان بی‌بضاعت و هزینه درمان‌شان را می‌پردازند. یک تشکل خیریه پزشکی را از اروپا با هزینه خودش به تهران آورده در بیمارستانی مستقر کرده و

با کاری که آقای حناچی در جلوگیری از شهرفروشی کرد، به نوعی درآمد خودش را قطع کرد؛ چون بیشترین درآمد شهرداری از این راه بود. حالا باید به فکر درآمد درست بود. درآمد درست هم به سادگی امکانپذیر نیست؛ زمان و فکر نیاز دارد. یک انحراف چهل ساله را نمی‌شود در عرض یکی دو سال اصلاح کرد. این انحراف سالی یکی، دو درصد به وجود آمده و الان باید با شیب ملایم به حالت قبل بگردد

از تمام کشور بچه‌هایی را که ستون فقرات‌شان مشکل دارد، به رایگان درمان کرده و بیمارستان هم رایگان امکانات در اختیارشان گذاشته است. در حد یک وزارتخانه بزرگ کار کرده‌اند. یک تشکل مردمی این کار بزرگ را انجام داده است. تشکل‌های بزرگی داریم که می‌توانند تأثیرگذار باشند. این کار که با بتون و میلگرد سروکار ندارد. شهر به این افراد دلسوز و نگاه‌های انسانی نیاز دارد. از استان‌های محروم با هواپیما بیماران را به تهران آورده و در هتل مستقر کرده‌اند و تمام هزینه‌ها را خودشان پرداخت کرده‌اند. کمک مردم همیشه در زمان سیل و زلزله نیست. در دوران دفاع مقدس مردم با جان و دل از کشورشان دفاع کردند. خانواده‌هایی هستند که در دفاع مقدس چهار شهید داشته‌اند. در تمام موضوعات اساس کشور باید به مردم اعتماد کرد و این حس تعلق را در مردم ایجاد کرد که مردم بدانند شهر و کشور متعلق به خودشان است. کسانی که در وضعیت کرونا توان پرداخت اجاره‌بها ندارند از طریق این تشکل‌ها حمایت شده‌اند. در کنارش ترافیک و آلودگی هوا که اذیت‌کننده است، باید حل شود که اینها هم بدون کمک مردم قابل حل نیست. حتی مسیرهایی که کار عمرانی نیاز دارد بدون مشارکت مردم قابل حل نیست. مردم باید بدانند این امکانات متعلق به خودشان است و هر جا بتوانند کمک کنند. به نظرم مهم‌ترین سرمایه شهرداری اعتماد و مشارکت مردم است که می‌تواند در حوزه‌های سیاسی و امنیتی هم وجود داشته باشد. مشارکت مردم است که می‌تواند به کشور آرامش و امنیت بدهد. اگر مردم مشارکت نداشته باشند در ابتدایی‌ترین موضوعات دچار مشکل می‌شویم.

این نگاه خوب است اما نباید بار همه کارها را به دوش مردم گذاشت؛ مثلا در بحث کرونا و آلودگی هوا. یک بخشی هم به عملکرد دیگر اجزای سیستم برمی‌گردد.

اگر نگاه سیستم دولت به نگاه مردم باشد درست می‌شود. باید دید مردم به چه چیزی نگاه می‌کنند.

آیا این شهری که به اعتقاد شما یک موجود زنده است و این نگاه انسان‌محوری که در دوره آقای حناچی در شهرداری باب شده در بدنه شهرداری هم رخنه کرده و اجرایی می‌شود؟

تلاش است که انجام شود. در جلساتی که داشتیم، دکتر حناچی تأکید داشتند و با شهرداران نواحی همایشی داشتیم که آقای حناچی اعلام کرد مردم ولی‌نعمت ما هستند. درهای اتاق‌ها به روی مردم باز باشد و مشکلات مردم را رصد کنیم. با توجه به تحریم‌ها و گرفتاری‌های بین‌المللی در وضعیت خوبی نیستیم و کرونا هم مزید بر علت شده که مردم تحت فشار باشند. تمام تأکید مدیریت شهری و من همیشه این بوده و سعی می‌کنیم خودمان هم عملی کنیم که هر جا می‌توانیم نگاه‌مان به نگاه مردم باشد و در بین کارمندان و پرسنل جا بیفتد حقوقی که ما دریافت می‌کنیم از این مردم است و مردم به عنوان ارباب رجوع شهر باید مورد احترام و توجه باشند. حتی الان در وضعیت کرونا به شکل مجازی و تلفنی با مردم ارتباط حفظ شود. الان در رفت‌وآمدهای عمومی، جلسات و سمینارها محدودیت داریم. تلاش این است که ارتباط را به هر صورت حفظ کنیم؛ نگاه به شهر هم همین طور. کرونا تا حدی تعادل شهر را به هم زده و برنامه‌ها را تغییر داده و باید برنامه‌ها را با پروتکل‌های بهداشتی از طرف وزارت بهداشت هماهنگ کنیم. با همین شرایط تأکید این است که با شهر و شهروندان ارتباط داشته باشیم و تمام تلاش این است که به صورت مجازی و تماس تلفنی ارتباط داشته باشیم.

چرا این نگاه تا حدودی رخنه کرده است؟

کرونا باعث شده فعالیت‌های اقتصادی متوقف شود و منابع درآمدی شهرداری هم باچالش مواجه شود.

شهرداری‌های مناطق مختلف تهران با نگاه آقای حناچی همسو هستند؟

بله؛ تمام مناطق و سازمان‌های ما در این جهت همسو هستند اما به دلیل کرونا تا بخواهیم تغییر مسیر بدهیم کمی زمانبر خواهد بود.

روند تعیین شهرداران مناطق مختلف به گذشته چه تغییری کرده است؟

ارزیابی نوبتی داریم. سیستم‌های ستادی ما مناطق و سازمان‌ها را ارزیابی می‌کنند و باید طبق برنامه عمل کنند. ارزیابی سه ماهه، شش ماهه دارند و در طول سال نظارت‌های دوره‌ای داریم. نظارت دوره دوم امسال را شروع کرده‌ایم. مشکلات و گرفتاری‌ها را تا حد امکان از طریق ستاد برطرف می‌کنیم و مناطقی که عملکرد خوبی داشته باشند تشویق می‌شوند. تلاش بیشتر این است که نقاط ضعف برطرف شود و شهرداران و مدیران بتوانند به سمت هدف‌شان حرکت کنند. شهر هم یکسان نیست؛ یعنی نمی‌توانید افراد و جغرافیاهای مختلف را به طور یکسان قضاوت کنید. یک جا ضعیف است جای دیگر توانمند، یک جا محیط نظامی زیاد دارد، جای دیگر محیط دانشگاهی زیاد دارد و فضاها متفاوت هستند و با در نظر گرفتن ویژگی‌های جغرافیایی و جمعیتی ارزیابی صورت می‌گیرد که اگر لازم باشد تصمیمات مناسب گرفته شود.

اشاره کردید وقتی حرف از پروژه می‌شود بحث سیمان و بتون و ساخت‌وساز به میان می‌آید. خیلی‌ها وقتی این کارها را ببینند می‌گویند شهرداری عملگراست. هنوز هم برخی فکر می‌کنند تخریب و ساخت‌وساز نشان‌دهنده عملگرابودن است. آیا شهرداری باید این طور عملگرا باشد؟

عملگرابودن به معنای توسعه و ساخت‌وساز در برخی جاها بد نیست. فرض کنید یک پروژه که تصویب می‌شود نباید ۱۵ سال طول بکشد. پروژه تهران-شمال ۲۰ سال طول کشید و مردم خسته شدند. اگر پروژه‌ای قرار است انجام شود خیلی خوب است که عملگرا باشید. عملگرابودن بخشی که مسئول پروژه است خیلی خوب است و اگر این طور نباشد، ضعف است. یک پروژه با اعتبار و زمان مشخص باید به نتیجه برسد. اینکه یک پروژه ۲۰ سال طول بکشد خیلی بد است. اینجا عملگرابودن حسن است اما اینکه تمام شئونات زندگی را در این قسمت ببینیم درست نیست. می‌گفتند در بولونیا یک پروژه عالی تعریف و از همه دنیا دعوت شده است. پروژه از نظر ما همیشه یک کار خاص است. اما آنجا می‌بینید نمایشگاه کتابخوانی، نمایشگاه نقاشی و داستان‌نویسی است که پدربزرگ و مادربزرگ‌ها برای نوه‌هایشان داستان بخوانند؛ یعنی خانواده‌ها را با هم درگیر کرده‌اند که با هم داستان بخوانند و نقاشی بکشند.

همان بحث مشارکت شهروندان.

مثلا ماهیگیرها یا مهندسان انجمن مربوط به خودشان را راه بیندازند. در تهران مرکزی به عنوان انجمن شاعران ایران داریم و من چند بار که رفته‌ام دیده‌ام شاعران بزرگ ملی‌مان مسابقات شعر برگزار می‌کنند از تمام ایران بچه‌ها با ذوق شرکت می‌کنند و شعرهای حماسی و ملی می‌گویند. برای حافظ و سعدی جشنواره برگزار می‌شود و یک زنجیره ۱۰، ۱۵ هزار نفره را تحت عنوان شعر دور هم جمع می‌کنند. اینجا هم از جنس فرهنگی و هنری باید عملگرا باشیم. در برخی مناطق تهران هم کارهای زیباسازی انجام شد؛ مثلا نقش رنگ در زندگی. خانه‌ها و کوچه‌های ما همه تاریک و گرفته است. وقتی رنگ را در زندگی می‌بینید اصلا نگاه‌تان عوض می‌شود.

مهم‌ترین سرمایه شهرداری اعتماد و مشارکت مردم است که می‌تواند در حوزه‌های سیاسی و امنیتی هم وجود داشته باشد. مشارکت مردم است که می‌تواند به کشور آرامش و امنیت بدهد. اگر مردم مشارکت نداشته باشند در ابتدایی‌ترین موضوعات دچار مشکل می‌شویم

املاک شهرداری در اختیار چه گروه‌هایی است؟

@shahragency.ir

۲۰۸۴
ملک شهرداری در اختیار غیر

۱۹۰۴ ملک در حوزه بند ۶ ماده ۵۵

۱۸۰ واحد در بهره‌برداری مسکونی

۹۲۴	ملک در حوزه اجتماعی با نظارت مستقیم شهرداری فعالیت دارند
۵۸	ملک در اختیار نهادهای عمومی
۹۵	ملک منطبق با موضوع بند ۶ ماده ۵۵
۵۸۸	ملک نیز فاقد شرایط لازم برای ادامه فعالیت تشخیص داده شده‌اند
۲۳۹	ملک در دست بررسی بوده احتمالا اکثریت موارد دارای شرایط لازم برای ادامه فعالیت نخواهند بود

۷۶۸ ملک
باید تخلیه و باز پس‌گیری شوند

۴۴۴ ملک
تخلیه و باز پس‌گیری شده‌اند

بند ۶ ماده ۵۵: اجرای تبصره ۱ ماده ۸ قانون تعلیمات اجباری و تأسیس مؤسسات بهداشتی و تعاونی و فرهنگی مانند نوانخانه و پرورشگاه یتیمان و درمانگاه بیمارستان امراض ساریه و شیرخوارگاه و تیمارستان و کتابخانه و کلاس‌های اکابر و کودکستان و باغ کودکان و امثال آن در حدود اعتبارات مصوبه وهمچنین کمک به این قبیل مؤسسات و مساعدت مالی به انجمن تربیت بدنی به میزان صدی سه درآمد مستمر وصولی سالیانه شهرداری و کمک به‌انجمن‌های خانه و مدرسه. شهرداری در این قبیل موارد با تصویب انجمن شهر می‌تواند از اراضی و ابنیه متعلق به خود را با حفظ حق مالکیت مجانی و با شرایط معین به منظور ساختن و استفاده به اختیار مؤسسات مزبور بگذارد.

طراح: یاقر نوروزیان

حکمروایی شهری و چالش‌های دستیابی به آن

حسین ایمانی جاجرمی
معاون

اداره شهر به‌ویژه کلانشهر کار ساده‌ای نیست. شهر مدرن پیچیده‌ترین، متنوع‌ترین و در همان حال متغیرترین اجتماع بشری است. بخشی از مشکلات شهرها به شیوه‌های اداره آنها برمی‌گردد. کهنگی شیوه اداره شهر موجب فهم بد مسائل شهری، اتلاف منابع، افزایش نارضایتی عمومی، زوال حیات مدنی و تشدید مشکلات شهری همچون نابرابری طبقاتی، آلودگی‌های محیطی و فساد اداری می‌شود. در این یادداشت تلاش می‌کنیم تا با طرح سه پارادایم تصویری تا اندازه ممکن روشن از شیوه‌های مهم اداره شهر به دست دهیم. پارادایم‌های اداره‌کننده شهر را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: اول، پارادایم شهرداری که با مدل سازمان به عنوان یک نظام عقلانی سازگاری دارد و در آن اهدافی مشخص و غیر قابل تغییر وجود دارد که شهرداری بدون نیاز به همراهی بخش‌های دیگر جامعه باید بتواند به آنها برسد. منابع مورد نیاز هم در قوانین و مقررات تعریف شده است و چارچوب مشخصی دارد؛ برای مثال اگر هدف بهبود حمل‌ونقل شهری است ممکن است مدیران به این نتیجه برسند که چاره کار در تعریض معابر است و برای این کار اقدام کنند. این پارادایم چندان به مسائلی مثل مطالعات قبل از اجرا، تعیین ذی‌نفعان و مشارکت آنها در تصمیم‌گیری و کیفیت مدیریت و نیروی انسانی توجه ندارد؛ هدفی تعیین شده است و باید آن را به هر قیمتی انجام داد. شاید بتوان شیوه اداره شهر تهران از سوی سرتیپ کریم آقا بوذرجمهری کفیل بلدیه شهر تهران و دیگر شهرداران مثل او را که بولدوزروار به جان شهر می‌افتند، در این پارادایم جا داد. دوم، هزینه‌های فراوان مدیریت در پارادایم شهرداری و نقد آنها منجر به شکل‌گیری پارادایم جدیدی به نام مدیریت شهری در اوایل دهه ۱۹۹۰ شد. این دهه شاهد تقویت جریان حضور بخش خصوصی در اداره امور و واگذاری بسیاری از خدمات عمومی به این بخش بود. از نظر سیاسی هم تاچریسم و ریگانیسم در کنار فروپاشی بلوک شرق به این جریان کمک زیادی کرد و در نتیجه سازمان‌های عمومی همچون شهرداری‌ها کوشیدند تا مدل‌های کسب‌وکار شرکت‌های خصوصی را وارد سازوکارهای اداری خود کنند. در پارادایم مدیریت شهری عنصر اصلی اداره‌کننده شهر از «رئیس» به «مدیر» تغییر شکل می‌دهد و کار شهردار به جای فرمان‌دادن و حکم‌کردن می‌شود فراهم‌کردن بستری که باید در آن فعالیت‌های اداری به شکل مطلوب انجام گیرد اما شهرداری کاری با جامعه ندارد و خبری از تعامل و بده‌بستان نیست. از آنجا که مدیریت نیازمند همکاری سایر کنشگران درون‌سازمانی است بنابراین مسأله کیفیت نیروی انسانی سازمان اهمیت می‌یابد و به موضوعاتی جدیدی به نام «سرمایه انسانی» و «تخصص» در اداره شهر توجه می‌شود. مدیران شهرداری در این پارادایم تلاش بسیار می‌کنند تا حتی از نظر ظاهری هم همچون مدیران شرکت‌های خصوصی جلوه کنند. دکوراسیون و شکل و شمایل محیط‌های اداری هم تغییر کرده و لباس شرکت‌های خصوصی را به تن می‌کنند. اما مسأله این است که تمام این فعالیت با هدف درآمدزایی و کسب سود انجام می‌شود که در تناقض با فلسفه تشکیل سازمان‌های عمومی غیر دولتی قرار می‌گیرد؛ به‌ویژه اگر پای شهرداری هم وسط باشد که سازمانی است عمومی و تشکیلات اصلی اداره‌کننده آن یعنی شهردار و شورای شهر معمولا با رأی مردم انتخاب می‌شوند. در این پارادایم شهر همچون کالایی است که باید بتوان آن را به بهترین قیمت پیشنهادی متقاضیان فروخت، این منطق اگر در بخش خصوصی سود فراهم می‌آورد، در بخش عمومی فزاینده فساد است؛ زیرا از اهمیت مدل سازمان به عنوان یک نظام طبیعی غفلت شده است. این مدل می‌گوید سازمان از افراد و دسته‌هایی تشکیل می‌شود که منافعی دارند و بسیار ممکن است این منافع بر منافع سازمان غلبه کند و جایگزین آن شود؛ به عبارت دیگر سازمان به جای خدمت به جامعه به مدیران و کارکنان خود در قالب پرداخت حقوق‌های کلان، مزایا و امکانات خدمت می‌دهد و نقش جامعه منبع تأمین‌کننده این خدمت می‌شود. شاید شیوه اداره شهر آقای غلامحسین کرباسچی و بقیه کسانی که به راه او در شهرفروشی رفتند، در این پارادایم قرار داد. به طور خلاصه تمامی تلاش آنها از دهه ۱۳۷۰ به این سو شناسایی فرصت‌های درآمدزایی از شهر و فروش آن بود؛ حال می‌خواست تراکم اضافی باشد یا تبدیل تخلف به جریمه‌های مالی و دریافت پول از تخلف‌کننده. نتیجه این پارادایم برای شهرهای ایران چیزی جز ترویج فرهنگ تخلفات شهری و افزودن بر مشکلات شهری نبود. اگر چه ظاهر شهرداری به‌اصطلاح نونوار شد و چند ابرپروژه هم مثل ساخت بزرگراه یا برج میلاد یا دو طبقه‌کردن بزرگراهی دیگر به انجام رسید اما مجموعه این اقدامات مشکلات مردم را حل نکرد بلکه میراث شهری گرانقیمت و پر از مسأله و فساد و چالش را به جا گذاشت. سوم، تداوم سیاست شهرفروشی که حاصل پارادایم مدیریت شهری بود با توجه به اتکای آن بر رانت‌های حاصله از تخلف و برهم‌زدن مناسبات و تناسبات علمی-منطقی شهرسازی دیگر امکانپذیر نمی‌نمود. درست است که اقتصاد بیمار کشور سرمایه‌گذاری تجاری و مسکونی را در تهران توجیه‌پذیر می‌کند اما بافت شهر دیگر تحمل ساخت برج‌های به هم چسبیده بدون حریم را ندارد و وجود هزاران واحد مسکونی لوکس خالی و مال‌های بی‌رونق هم خبر از نادرستی سیاست شهرفروشی می‌دهد. شهرداری با توجه به نزدیکی آن به سطح واقعی زندگی مردم یعنی جامعه شهری، اولین بخش از حاکمیت است که صدای نارضایتی و اعتراضات را می‌شنود و به سبب همین تقرب با مردم این صدا پژواک مهیبی در اتاق‌های مدیران و کارشناسان شهرداری دارد. اکنون به نظر می‌رسد هنوز یک راه چاره باشد که همان «پارادایم حکمروایی شهری» است. اساس این پارادایم بر شراکت بخش‌های اداره‌کننده شهر یعنی شهرداری، بخش خصوصی و جامعه مدنی قرار دارد و از مدل سازمان به عنوان یک نظام باز تبعیت می‌کند. اگر چه درظاهر منطق ساده‌ای دارد ولی مشکل در عملیاتی‌کردن این پارادایم در جوامعی است که نه جامعه مدنی قوتی دارد و نه بخش خصوصی آن عادت به کار جدی و پرداخت مالیات. دم و دستگاه شهرداری هم آنچنان عریض و طویل و سنگین و به رانت‌خواری عادت کرده است که فرسنگ‌ها با مدل مطلوب یک سازمان هوشمند، کوچک و چابک فاصله دارد. از سوی دیگر نوع فرهنگ سیاسی هم مهم است که آیا مبتنی بر تک‌گویی (مونولوگ) است یا بر اساس گفت‌وگو (دیالوگ) سامان یافته است. در هر حال اداره شهر تهران یا هر کلانشهر دیگری در دست هر گروهی باشد، مسأله چندان فرقی نخواهد کرد؛ فعلا مسأله مهم این است که چگونه می‌توان بر مشکلات عظیم کلانشهر غلبه کرد.

درست است که اقتصاد بیمار کشور سرمایه‌گذاری تجاری و مسکونی را در تهران توجیه‌پذیر می‌کند اما بافت شهر دیگر تحمل ساخت برج‌های به هم چسبیده بدون حریم را ندارد

شهرداری رسانه‌ها و شهروندانی مطالبه‌گر می‌خواهد

امید محدث
معاون رسانه شهرداری تهران

۱- سال‌هاست سیستم تعامل سازمان‌ها با رسانه در ایران از یک مدل سنتی پیروی می‌کند؛ «منبع خبر را مدیریت کنید تا از گزند نقد در امان بمانید». نتیجه این سیستم چیزی جز فساد، فشار بر خبرنگاران، انفعال مدیریت اخبار و تقویت نقدناپذیری مدیران سازمانی نبوده است. در سال‌هایی که به عنوان یک خبرنگار فعالیت می‌کردم، همیشه در بین همکاران رسانه‌ای این بحث مطرح می‌شد که حتی اگر رسانه‌ها تمام تلاش خود را در راستای وظایف‌شان انجام دهند اما تا بدنه مدیریتی در سازمان‌ها، نهادها، ارگان‌ها نسبت به رسانه تغییر رویکرد انجام ندهند، نمی‌توان به دنبال اثرگذاری در جامعه بود. چیزی که همه این سال‌ها به آن نیاز داشتیم وجود یک نگاه غیرمنفعلانه به حوزه‌ها در بین خبرنگاران و یک پارادایم شیفت در حوزه مدیریت روابط عمومی و اطلاع‌رسانی در بین بدنه مدیریتی کشور بود.

۲- اتفاقی که در این دوره مدیریت شهری به‌ویژه یک سال گذشته در حوزه اطلاع‌رسانی رخ داد، چیزی از جنس همین نگاه بود؛ یک پارادایم شیفت از مدل سنتی و عملکردی به حوزه‌های مدرن اطلاع‌رسانی و از سویی ارتباط تعاملی سازنده با رسانه‌ها. ما در شهرداری تهران با عبور از مدل «تطمیع و تحسین» به مدل «تبیین و تعامل» رسیده‌ایم. مدلی که در آن حرمت قلم و شأن رسانه حفظ می‌شود. نکته دیگر اینکه پارادایم شیفت در حوزه اطلاع‌رسانی و ارتباط با مردم نیز در کنار روش تعاملی که با رسانه‌ها برقرار شده ما را بدون واسطه در جریان آنچه که در شهر می‌گذرد، قرار می‌دهد. اما ما چه کردیم؟

۳- در اولین گام ما سعی کردیم خبر درست بدهیم و درست خبر بدهیم. شهرداری تهران با راه‌اندازی و فعال‌کردن چند رسانه در درون خودش در انتشار اخبار درست پیشقدم شد تا پیش از هر شایعه خودش منبعی برای اطلاع‌رسانی شهری باشد. نکته دیگر اینکه تا حد ممکن از روش‌های سنتی تعامل با رسانه‌ها که گاهی اوقات خودش ضد تبلیغ می‌شد، فاصله گرفت. در این مسیر صدای هیچ منتقدی بسته نشد و سعی شد با کمک‌گرفتن از ابزار شبکه‌های اجتماعی ارتباطی مستقیم با مخاطب گرفته شود و به جای تکذیب خبر، پیگیری اخبار و تولید خبر درست در دستور کار قرار گرفت.

۴- گام دوم در این مسیر، پذیرش و درک ابزارها و روش‌های اطلاع‌رسانی نوین است. راه‌اندازی شبکه شهر در راستای این گام بود. حرکت از سمت متن به سمت مولتی‌مدیا تصمیم مهمی بود که باید دیر یا زود گرفته و به این سمت حرکت می‌شد. شبکه شهر امروز به عنوان بازوی اطلاع‌رسانی شهرداری تهران با بهره‌گیری نیروهای متخصص در حوزه‌های مولتی‌مدیا و اطلاع‌رسانی مکتوب مسیری نو در بحث مدیریت رسانه‌ای شهرداری تهران است. راه‌اندازی استودیو صدا و تصویر شبکه شهر با امکان پخش زنده برنامه‌ها، راه‌اندازی سایت خبری شبکه شهر با تغییر نگاه به خبررسانی مکتوب و استفاده از ابزار شبکه‌های اجتماعی و پذیرش این اصل که شبکه‌های اجتماعی می‌توانند مولد باشند تا مصرف‌کننده ازجمله سیاست‌هایی است که در یک سال گذشته توجه ویژه به آن شده است. از سویی با برقراری ارتباط بدون واسطه بین مردم و مسئولان از طریق ابزار مولتی‌مدیا نگاه واقع‌بینانه‌ای از رخدادها در دل شهر به مسئولان شهری ارایه شد. برنامه «سلام آقای شهردار» و «پیگرد» با همین سیاست از سوی همکارانم در مجموعه شبکه شهر تولید شد که با استقبال خوبی از سوی مردم و مسئولان روبه‌رو شد.

۵- شهرداری تهران رسانه‌ها و شهروندان تهرانی را مطالبه‌گر می‌خواهد. شهر بدون مطالبه و رسانه بدون مطالبه‌گری مدیریت شهری را تضعیف می‌کند. ما می‌خواهیم مردم و رسانه‌ها مطالبات‌شان را از مدیریت شهری بیان کنند. در بسیاری از موارد این مسأله اتفاق افتاده که این مطالبه عمومی باعث به ثمر نشستن یک اتفاق خوب در حوزه شهر تهران شده است. در بسیاری از موارد هم بسیاری از تخریب‌ها به وسیله رسانه و مردم پاسخ داده شده و این همان تعاملی است که ما به آن می‌بالیم. در این مسیر ما سعی کردیم با ارایه تولیدات مولتی‌مدیا به مردم «حق بر شهر» را یادآور شویم و خوشحالیم که امروز درگاه‌های ارتباطی شبکه شهر هم به عنوان ابزاری برای شنیدن مطالبات عمومی و شهری مردم مورد استقبال قرار گرفته است.

وقتی از پارادایم شیفت در حوزه اطلاع‌رسانی حرف می‌زنیم فقط ذکر مثال‌هایی که گفته شد مد نظر نیست. در این دوره سعی شد نگاه مدیران به رسانه‌ها نیز تقویت شود و باعث خوشحالی است که بگویم امروز مدیران شهری جزء پاسخگوترین مدیران این کشور هستند

۶- وقتی از پارادایم شیفت در حوزه اطلاع‌رسانی حرف می‌زنیم فقط ذکر مثال‌هایی که گفته شد مد نظر نیست. در این دوره سعی شد نگاه مدیران به رسانه‌ها نیز تقویت شود و باعث خوشحالی است که بگویم امروز مدیران شهری جزء پاسخگوترین مدیران این کشور هستند. همان طور که در حوزه سیاستگذاری شهری تهران با یک پارادایم شیفت روبه‌رو شد و شهر برای حضور بیشتر شهروندانش در جامعه مهیا شد، در حوزه اطلاع‌رسانی نیز رسانه‌های شهری قدرت مانور بیشتری بر روی مسائل شهری پیدا کردند. برای ما هیچ خط قرمزی در بحث مدیریت شهری وجود ندارد و با همه توان خود برای داشتن شهری بهتر و عاری از خشونت شهری و فساد گام برمی‌داریم و در این مسیر هیچ راهی بهتر از پناه‌بردن به شفافیت و تغییر ریل فعالیت رسانه‌ای نیست.

نگاهی به فعالیت‌های سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران

تأمین مالی ۱۲۰۰۰ میلیاردی پروژه‌های عمرانی

شرق: کلانشهر تهران به عنوان یکی از شهرهای مهم منطقه و با جمعیتی بالغ بر ۱۲ میلیون نفر خاستگاه بسیاری از فعالیت‌ها در حوزه‌های مختلف است. شهر تهران به مثابه یک قطب جاذبه قوی است که شکل‌گیری سکونتگاه‌های پیرامون نیز تحت تأثیر آن بوده است و این موضوع باعث شده تا شهر تهران بار بسیار زیادی از زندگی روزمره جمعیت مجموعه شهری نه تنها شهرهای اطراف خود بلکه استان‌های مجاور حد استان قزوین را نیز به دوش بکشد.

شهرداری تهران نیز در زمینه وظایف ذاتی خود مسئولیت ارایه طیف گسترده‌ای از خدمات و تأمین بسیاری از زیرساخت‌ها و فضاهای شهری و همچنین کاهش هزینه‌های نگهداشت و بهره‌برداری فضاها و تأسیسات شهری را بر عهده داشته و بر این اساس بهره‌مندی از توان مالی بخش خصوصی را در پیشبرد اهداف مدیریت شهری و ایجاد منابع درآمد پایدار بیش از پیش اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

اقدامات سال ۱۳۹۸

۱- تصویب سند جامع سرمایه‌گذاری و مشارکت شهرداری تهران در دی ماه ۱۳۹۸ به وسیله شورای محترم اسلامی شهر تهران در قالب ۳۳ ماده با هدف ایجاد وحدت رویه در موضوع سرمایه‌گذاری و مشارکت در مجموعه شهرداری تهران اعم از معاونت‌ها، مناطق، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه با مدیریت و محوریت سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران.

۲- فروش پروژه‌های مشارکتی و تأمین مالی پروژه‌های عمرانی به ارزش ۱۲۰۰۰ میلیارد ریال.

۳- امضا یادداشت تفاهم احداث و راه‌اندازی ۳ خط ال‌آرتی با شرکت سرمایه‌گذاری JPZ از کشور مالزی.

۴- ابلاغ قرارداد و عملیاتی‌شدن ۳ پروژه شامل: ۱-۴ -پروژه تجاری، اداری هفده شهریور با حجم کل ۲۸۷ میلیارد ریال، ۲-۴ -پروژه فرهنگی، تجاری و اداری اشراقی با حجم کل ۶۳۰ میلیارد ریال و ۳-۴ -پروژه تجاری، اداری و پارکینگ احمدیه با حجم کل ۹۹۷ میلیارد ریال.

۵- انتخاب مشاور و تدوین برنامه توسعه فاز دوم پروژه نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب و برگزاری فراخوان شناسایی سرمایه‌گذار.

۶- برگزاری پیش رویداد فراخوان ایده‌های اقتصادی شهر تهران در دانشگاه صنعتی امیرکبیر.

۷- معرفی بیمارستان آتیه ۲ که از پروژه‌های اجرایی در سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران است به عنوان سازه برتردر بخش ساختمان سازه در نهمین کنفرانس ملی و سومین کنفرانس بین‌المللی سازه و فولاد.

۸- ابلاغ دستورالعمل اجرایی سند جامع ازجمله تفویض اختیار قراردادهای مشارکتی با سقف ریالی ۵۰۰ میلیارد ریال به مناطق، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه شهرداری تهران.

برنامه‌های سال ۱۳۹۹

۱- بسترسازی و انعقاد ۳۵ فقره قرارداد مشارکتی تفویضی در مناطق بیست‌ودوگانه شهرداری تهران به منظور توسعه سرمایه‌گذاری پروژه‌های شهری.

۲- برنامه‌ریزی و اقدام برای انعقاد و ابلاغ قرارداد ۶ پروژه شامل: ۲-۱- پروژه هتل کوهستان با حجم کل ۴۴،۹۲۱ میلیارد ریال،

۲-۲- پروژه هتل تاو با حجم کل ۳۹،۲۳۵ میلیارد ریال، ۳-۲- پروژه پمپ‌بنزین یادگار امام(ره) با حجم کل ۱،۴۹۴ میلیارد ریال، ۲-۴- پروژه تجاری، اداری گرانمایه با حجم کل ۲،۲۸۱ میلیارد ریال، ۵-۲- پروژه هاضم با حجم کل۵۵۷ میلیارد ریال، ۶-۲- پروژه پارکینگ و بازار حرم عبدالعظیم حسنی (ع) با حجم کل ۱۲،۸۰۶ میلیارد ریال و با اخذ مصوبه هیأت مدیره.

۳- برنامه‌ریزی و اقدام برای برگزاری فراخوان ۱۰ پروژه شامل:

۳-۱- پروژه تجاری درمانی ملک‌زاده با حجم کل ۷۳۷ میلیارد ریال، ۲-۳- پروژه خدماتی تأمین ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس شهری با حجم کل ۳۰،۰۰۰ میلیارد ریال، ۳-۳- هتل شماره ۱، ۴-۳- هتل شماره ۲، ۵-۳- هتل آپارتمان، ۶-۳- مرکز تجارت شماره ۲، ۳-۷- مرکز همایش‌های بین‌المللی، ۸-۳- مسجد و مجتمع فرهنگی تجاری‌های پیرامون و زیرساخت‌ها و ۹-۳- سالن‌های مرکز نمایشگاهی شهرآفتاب جمعا با حجم کل سرمایه‌گذاری ۴۰،۴۵۵ میلیارد ریال و همچنین ۱۰-۳- ساماندهی و بهینه‌سازی پروژه موسوم به پایانه شرق تهران به بزرگ بازار با حجم سرمایه‌گذاری در دست کارشناسی.

۴- عقد تفاهمنامه همکاری خرید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس درون‌شهری برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران به ارزش ۳۰۰۰۰ میلیارد ریال.

۵- تأدیه دیون خطوط مترو برای شروع عملیات خط ۱۰ مترو به ارزش ۴۰۰۰۰ میلیارد ریال از محل واگذاری پروژه‌های مشارکتی.

۶- توسعه و تکمیل مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب با

سرمایه‌گذاری به ارزش۶۰۰۰۰ میلیارد ریال.

۷- اســتفاده از ظرفیت دانشگاه صنعتی شــریف در تعریف و تعالی طرح‌ها، پایش پروژه‌ها، عامل کنترل پروژه و تهیه داشــبورد مدیریتی در فرایند پروژه‌های سازمان.

۸- همــکاری با پارک علم و فناوری دانشــگاه تهران در زمینه تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری مشارکتی استارتاپی در شهرداری تهران.

۹- همکاری با دانشــگاه تهران در آسیب‌شناســی قراردادها و اصلاح متون آنها.

۱۰- همــکاری با دانشــگاه صنعتی امیرکبیــر در زمینه ارزیابی اقتصادی طرح‌های مشارکتی.

۱۱- همــکاری بــا دانشــگاه اصفهــان در زمینــه اســتفاده از ظرفیت‌های صندوق پروژه‌ها در بازار بورس.

۱۲- برگــزاری فراخــوان و برنامه‌ریــزی برای انعقــاد قرارداد ساماندهی توزیع بار شــهر تهران (حوزه خواربار) به منظور تأمین کالای سوپرمارکت‌ها و مینی‌مارکت‌ها به روش هوشمند و در زمان غیر پیک ترافیک و در راستای جلوگیری از شیوع ویروس کرونا.

۱۳- نظــارت و ارزیابی بــر عملکرد شــهرداری‌های مناطق بر اساس شاخص‌های تدوین‌شده ابلاغی.

۱۴- برنامه‌ریــزی بــرای عقد قــرارداد راه‌انــدازی نیروگاه‌های زباله‌سوز و مراکز تفکیک هوشمند پسماند (MRF).

۱۵- جذب سرمایه‌گذار در پروژه هاضم.

۱۶- بهره‌برداری از پروژه تقاطع غیر همســطح دوگاز واقع در منطقه ۲۱.

۱۷- تهیه و تنظیم بســته‌های ســرمایه‌گذاری متعدد ازجمله هتل تاو، پارک جنگلی سرخه‌حصار (۳۲ پروژه)، قدمگاه صالحیه (منطقه یک)، پروژه شهید بروجردی (منطقه ۱۸)، شهر IT مجاور شــهر آفتاب، شهر مالی (منطقه ۲)، ســاماندهی محدوده خلازیر (منطقه ۱۹).

۱۸- تنظیم و انتشار شیوه‌نامه توانسنجی و صلاحیت اقتصادی متقاضیان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی.

۱۹- برنامه‌ریزی برای کسب ۷۳۰۰۰ میلیارد ریال منابع ناشی از فروش پروژه‌های ســرمایه‌گذاری به منظور تأمین مالی پروژه‌های شهری و تأدیه دیون.

۲۰- اجرای بند شماره ۲۶ سند جامع سرمایه‌گذاری، پروژه‌های مشــارکتی ســنواتی معضل‌دار با تشکیل جلســات در کمیته حل اختلاف مــاده ۳۸ و کمیته توافقات به منظور آماده‌ســازی برای فروش، شامل:

۲۰-۱- پروژه مولوی: پس از ۲۶ ســال از سپری‌شدن از قرارداد پروژه، مشــکلات حقوقی این پروژه تعیین تکلیف و منجر به ایجاد ارزش افــزوده چند برابری شــد و در حال حاضر در مرحله صدور پایانکار و واگذاری است.

۲۰-۲- پروژه ســاحل: از طریق کمیســیون مــاده ۳۸ منجر به صدور رأی شــد و پس از کارسازی حقوق شریک به عنوان دارایی منطقه ۲۲ منظور خواهد شد.

۲۰-۳- پروژه فاز ۲ میلاد: در سیر مراحل اتمام قرارداد و تنظیم قرارداد با سرمایه‌گذار جدید است.

۲۰-۴- پروژه مژده: به علت تخلفات ســاختمانی به کمیسیون مــاده ۱۰۰ ارجــاع و در ادامه توافقات تحویل قطعی قدرالســهم شهرداری در دستور کار است.

۲۰-۵- پــروژه چیتگــر: بــا توجه بــه عقب‌ماندگی پــروژه و درخواســت طرفین با رویکرد فســخ قرارداد، مراتب در دستور کار سازمان سرمایه‌گذاری است.

۲۰-۶- پروژه صادقیه: پس از گذشــت ۱۷ ســال از عمر پروژه اولیــه، دعــاوی پروژه در حال رســیدگی اســت و سهم‌الشــرکه شهرداری که در شرف از دست‌رفتن بود، احیا شد و در حال مذاکره برای واگذاری سهم شهرداری است.

۲۰-۷- پروژه نوروز: پس از گذشت ۴ سال از بلاتکلیفی قرارداد پروژه این امر تعییــن تکلیف و در مرحله واگذاری به عنوان تأمین منابع مالی شهرداری قرار گرفته است.

۲۰-۸- پروژه زند: با عنایت به عدم توانایی شــریک برای ادامه پروژه، فسخ قرارداد و پس از آن فروش پروژه در دستور کار سازمان قرار دارد.

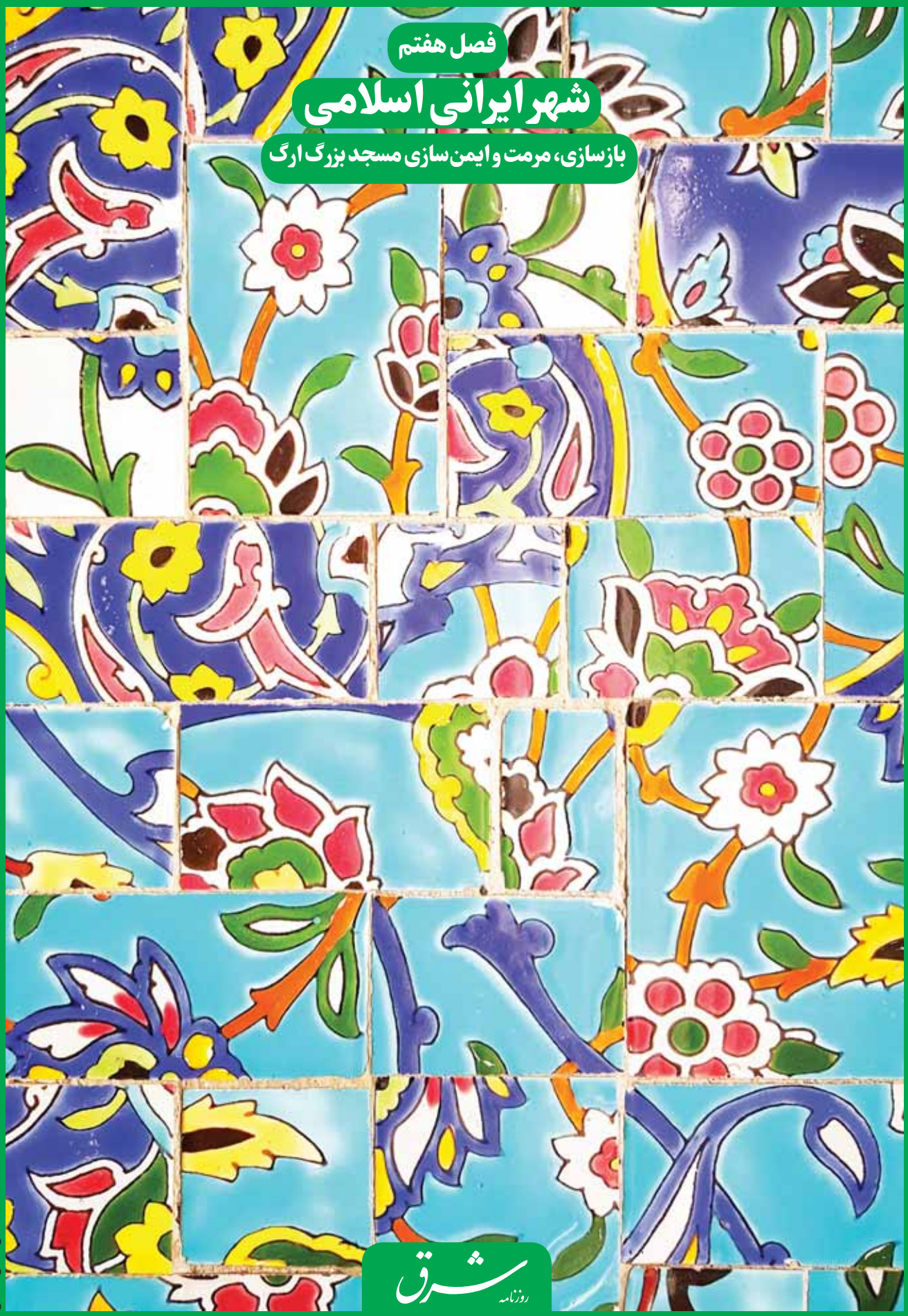
۲۰-۹- پروژه مســافر: بــا عنایت به عدم تعییــن تکلیف موارد قــراردادی، موضوع در کمیســیون مــاده ۳۸ مطــرح و در حال رسیدگی اســت و پس از تعیین تکیف در دســتور کار فروش قرار خواهد گرفت.

۲۱- ارتباط تنگاتنگ با ســازمان بازرســی کل کشــور به منظور ایجاد شفافیت در عملکرد و همکاری و هم افزایی.

فصل هفتم

شهر ایرانی اسلامی

بازسازی، مرمت و ایمن‌سازی مسجد بزرگ ارگ



عکس: حسن الماسی

روزنامه شرق

تلاش برای تحقق شهر اسلامی-ایرانی

شهر اسلامی واژه‌ای است که شرق‌شناسان، عمدتا فرانسوی، با مطالعه کالبدی شهرهای شمال آفریقا جعل کرده‌اند و پاره‌ای از ویژگی‌ها را درباره شهرهایی که با آن برخورد داشتند، بیان کردند و به شهر اسلامی نسبت دادند در صورتی که این ویژگی‌ها برخی به اقلیم و برخی به درهم‌آمیختگی فرهنگ و آداب و رسوم سرزمینی با فرهنگ اسلامی بازمی‌گردد که هیچ کدام ربطی مستقیم با آموزه‌های تکوینی و تشریعی جهان‌بینی اسلامی ندارد. برای بررسی مفهوم شهر در دین اسلام باید به مهم‌ترین کتاب آن یعنی قرآن کریم و همچنین سنت پرداخته شود تا شاید بتوان ویژگی‌های تکوینی و تشریعی شهر اسلامی را دریافت. بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد که در شریعت اسلامی برای نحوه زیست انسان‌ها و سبک زندگی آنها دستورالعمل‌های مشخص وجود دارد که تعیین‌کننده شرایط زیست آنها در شهر می‌شود و درنهایت شهر تحت تأثیر این شیوه زیست و سبک زندگی شکل می‌گیرد و کالبد آن را در کنار عوامل دیگر (فرهنگی، جغرافیایی و...) می‌سازد. آنچه امروزه شهر اسلامی نامیده می‌شود، بسیار دور از آموزه‌های یادشده است و نمی‌تواند شهر اسلامی باشد. شهری اسلامی است که هم ظاهر و هم باطن آن اسلامی باشد.

نکته دیگر از این قرار است که شهر اسلامی-ایرانی فضای پرورش انسان‌هایی است که در جهت خلیفه‌الله‌شدن گام برمی‌دارند. بنا بر اصالت و غایت خلیفه‌اللهی، شهر برتر و آرمانی به وسیله انسان مومن و کمال‌خواه و ارزش‌گرا تأسیس می‌شود. به همین دلیل باید در جهت حصول این هدف غایی به شهر فارغ از یک کالبد فیزیکی نگاه کرد. شهر زیستگاه و واقعیتی چندوجهی دارد که سابقه تاریخی و هویتی آن در شکل‌گیری فرهنگ غالب در آن شهر اهمیت بسزایی دارد.

شهر اسلامی-ایرانی نیازمند آن است که در کالبد شهر متجلی شود، نمادهای هویتی مشخص داشته باشد و در مناسبت‌های خاص رنگ و بوی شهر تغییر کند. تأیید باورهای مسلمانان در ساحت شهر به ایجاد روح مشترک دینی و اخلاقی کمک می‌کند. معماری غالب در شهر تهران باید برگرفته از معماری اصیل ایرانی و روح معماری اسلامی باشد. شهرداری تهران در این زمینه این اقدامات را انجام داده است: ۱. انسجام و هویت‌بخشی به سیما و منظر شهری برای رسیدن به معماری اسلامی-ایرانی از طریق تدوین سند راهنمای بررسی نماهای ساختمانی در کمیته‌های نما و نظارت بر اجرای آن. ۲. پروژه‌های پیرایش و حذف زواید بصری از خیابان‌های مرکزی شهر مانند لاله‌زار، انقلاب و.... ۳. آغاز اقدامات بهسازی و ساماندهی و خواناسازی خیابان ولیعصر(عج) به منظور ثبت جهانی این میراث کالبدی در شهر تهران. ۴. ساماندهی نمای مساجد و بهره‌برداری از سامانه بنای شاخص مساجد. ۵. تعیین لایحه حفاظت از میراث معماری معاصر شهر تهران. ۶. ایجاد محلات و مجتمع‌های مسکونی با الگوی شهرسازی و معماری اسلامی-ایرانی در مناطق منتخب. ۷. بازسازی و مرمت و ایمن‌سازی مسجد بزرگ ارگ. ۸. احداث مسجد و دارالقرآن در مناطق منتخب.

استمرار پایداری مردمی

احمد مسجدجامعی
عضو شورای شهر تهران

ایران یک کل اســت که وقتی آن را ذیــل عناوینی قرار می‌دهیم گفته می‌شــود معماری ایرانی، هنر ایرانی، شهرسازی ایرانی، تمدن ایرانی. اما ایران بزرگ‌تر از همه این اجزاست. در گزارش‌های رسمی تاریخی دوره‌ها را به نام سلسله‌ها ثبت و ضبط کرده‌اند مثلا گفته‌اند دوره پهلوی، دوره قاجار، دوره صفویــه اما ایران از این عناوین هم بزرگ‌تر است؛ یعنی حتی زمانی که دولت مرکزی نبوده، ایران بوده اســت مثلا همزمان با سال‌های حکومت اشــغالگر مغول یا دوره ایلخانــان یا حتی جنگ جهانــی اول که ایران درگیــر بیماری‌های خطرناک و قحطی‌های گسترده شد و به واقع دولتی وجود نداشت. پلیس جنوب نیروی نظامی انگلیس در مهم‌ترین قسمت‌های ایران مستقر شــد و در واقع حافظ منافع بریتانیا در بخش بزرگی از ایران بود و روس‌ها هم که بارها در خطه شــمال ایران نیرو پیاده کردند و حتی دولت عثمانی تا نزدیکی‌های قزوین پیش رفت.

اگر مثال امروزی بزنیم، از مدرســه‌ای در نزدیک میدان شوش در تهران می‌گویم که در مهر ۱۳۲۰ افتتاح شد؛ یعنی در اوج بی‌دولتی و اشغال ایران به وسیله قوای متفقین در جنگ جهانی دوم.

این اســتمرار پایداری ایرانی از کجاســت، بیش از آنکه ریشه در دولت‌ها داشــته باشد، وابسته به مردمانی است که در این سرزمین زندگی می‌کنند.

بــه یک نمونه دیگر اشــاره کنم؛ ایران در ســرزمینی خشــک و نیمه‌خشک قرار گرفته، از این رو ساکنان آن شیوه‌هایی را برای غلبه بر محدودیت‌ها و مشکلات اندیشــیده‌اند، نه برای غلبه بر طبیعت بلکه همراه با طبیعت برای کاهش مشکلات معیشت. قنات راهکار دسترســی به آب در این جغرافیاســت اما تفاوت آن با چاه عمیق در همین همراســتایی با طبیعت اســت. می‌دانیم که ســفره‌های زیرزمینی آب در حال پایین‌رفتن است. زمانی در همین تهران با حفر یک چاه معمولی به آب می‌رســیدیم؛ اما هر چــه تعداد چاه‌های عمیق بیشتر شد دسترسی به آب شیرین و گوارا کمتر شد.

کار قنات تنها آبرســانی نبود بلکه مدیریت هوای خنک با کمک بادگیرها و آب‌انبارها انجام می‌شد و هر سه اینها به واسطه نگرش و دانشی معمارانه میسر بود. قطر دیوارها و مصالح به کارگرفته در آن باعث مدیریت گرما و ســرمای هوا می‌شد. معماری طاقی‌شکل خود زمینه‌ســاز جابه‌جایی بیشتر هوا بود که قدیمی‌ترین آن بخشی از طاق کســری در تیســفون دیــروز و بغداد امروز اســت که گدار فرانسوی آن را دســتمایه ساخت سَردَرِ موزه ایران باستان قرار داد. گرمای کرسی در زمستان و سایه دیوارهای بلند کاه‌گلی در تابستان مایه پناه مردمان از گزند ســرما و گرما می‌شد. طراحی کوچه‌ها به شکلی بود که ارزش سایه از بین نرود.

همه اینها بر اساس رفتارهای مردم‌مدار شکل یافته بود و محور این کارها فهم مشترک مردم از زندگی و شرایط طبیعی بود که نسل به نســل و سینه به سینه انتقال می‌یافت و قدرت تحمل ناملایمات محیطی و غیر محیطی را فراهم می‌کرد.

در این نوع تاب‌آوری مشارکت انسان با انسان و هماهنگی انسان با طبیعت رکن اساســی است. طراحی مســیل‌ها به شکلی بود که ســیل موجب تخریب هیچ پلی نمی‌شــد. پل‌های تاریخی ایران تا زمانی زیســته‌اند که در مسیل آنها تصرفی نشده بود. گفته می‌شود در سیل‌های اخیر آنچه تخریب شد پل‌های جدید بود یا پل‌هایی که در مسیل آنها تصرف شــده بود یا رودخانه‌هایی که با دست‌اندازی انسان‌ها بخشی از خانه‌هایشان از میان رفته بود.

ایران کشــور پرنعمتی بوده و هست که مردمانش فهم و توانایی اســتفاده از این موقعیت را داشته‌اند و از آن بهره می‌بردند. کفش چرمــی مردان نمکی از قرون پیشــین تفاوت چندانی با کفش‌های تولیدی امروزی ندارد و نشان از صنعت چرم و دوخت‌ودوز و برش در آن روزگاران می‌دهد.

حال دیگر از آن شــهرها خبری نیســت؛ قنات‌ها جای خود را به چاه‌هــای عمیق داده‌اند، معماری‌های پیشــین فراموش شــده‌اند، شهرها ابعاد گســترده‌ای یافته‌اند، جمعیت متراکم شده، دولت‌ها که زمانی جز در نگهداری و حراست از مرزها و امنیت شهرها کاری نداشــته‌اند، همه کاره شده و مردم را به حاشیه رانده‌اند. در ایران با درآمدهای وســیع نفتی دولت‌های اقتدارگرا تقویت شدند که خود را بی‌نیاز از مردم می‌دانســتند. دولت‌هــا بدون حضور آنها تصمیم می‌گرفتند. نتیجه این فرآیند چیســت؟ ازجملــه کاهش تاب‌آوری است، راه‌حل کدام است؟ بازگشت به مردم، چگونه؟

گزارشــی از مطالعات اجتماعی جایکا درباره میزان آسیب‌پذیری و تاب‌آوری شــهر تهران در دست است. این مطالعه ابعاد مختلفی دارد که من تنها به یک وجه آن می‌پردازم.

بر اســاس این گــزارش اگر زلزله‌ای با قدرت ۶ ریشــتر و بیشــتر در یکی از گســل‌های شــمالی یا جنوبی تهران اتفــاق بیفتد، غیر از تلفات زیاد امکان امدادرســانی از بیرون دست کم تا سه روز مقدور نیســت؛ زیرا که زیرســاخت‌های ارتباطی در چنیــن حالتی به طور

ایران در سرزمینی خشک و نیمه‌خشک قرار گرفته، از این رو ساکنان آن شیوه‌هایی را برای غلبه بر محدودیت‌ها و مشکلات اندیشیده‌اند، نه برای غلبه بر طبیعت بلکه همراه با طبیعت برای کاهش مشکلات معیشت. قنات راهکار دسترسی به آب در این جغرافیاست اما تفاوت آن با چاه عمیق در همین همراستایی با طبیعت است

گسترده تخریب می‌شود، از این گزارش بگذریم تجربه همین زلزله اخیر با قدرت زیر ۵ ریشتر در تهران نشان داد که عملا حتی اگر زیرساخت‌های ارتباطی آسیب نبینند، هرگونه جابه‌جایی به دلیل استقرار انبوه جمعیت در بزرگراه‌ها، خیابان‌ها و میدان‌ها مختل می‌شود. در چنین شرایطی عملا امکان امدادرسانی فراگیر و از بیرون وجود ندارد تنها جایگزین آن امداد محله‌ای و از درون است.

این درون کجاست؟ آنچه به آن محله می‌گوییم؛ به واقع مردم هر محله خود باید به کمک همدیگر بشتابند و چشم امید، دست کم در کوتاه‌مدت، به دیگران نداشته باشند.

مدیریت شهری در چنین شرایطی به تنهایی قادر به ایفای هیچ نقشی نیست. اگر این را بپذیریم، توانمندسازی محلات و ساکنان امری یکباره و دفعی و هیجانی نیست بلکه این انتقال قدرت و تجربه کم‌کم و در طول زمان صورت می‌پذیرد. حالا اگر این ظرفیت‌ها ایجاد نشده باشد این مردم نه تنها آسیب بیشتر می‌بینند بلکه از ایفای نقش باز می‌مانند. این همان تاب‌آوری اجتماعی است.

در شهری به گستردگی تهران با بیش ار ۳۵۰ محله و ۸ میلیون جمعیت و با این تنوع فرهنگی-اجتماعی یک رویکرد یا یک نهاد و سازمان به تنهایی امکان عمل موثر ندارد؛ مگر آنکه در شبکه ارتباطی متقابل و گسترده‌ای جای خود را تعریف کند و از نهادی تصمیم‌گیر به نهادی تسهیلگر و زمینه‌ساز تغییر کارکرد دهد

در شهری به گستردگی تهران با بیش ار ۳۵۰ محله و ۸ میلیون جمعیت و با این تنوع فرهنگی-اجتماعی یک رویکرد یا یک نهاد و سازمان به تنهایی امکان عمل موثر ندارد؛ مگر آنکه در شبکه ارتباطی متقابل و گسترده‌ای جای خود را تعریف کند و از نهادی تصمیم‌گیر به نهادی تسهیلگر و زمینه‌ساز تغییر کارکرد دهد و به شکل‌گیری و تقویت نهادها وسازمان‌های محلی همت گمارد؛ زیرا که تاب‌آوری بدون حضور و مشارکت موثر مردم شعاری بیش نیست.

این رویکرد بر بعضی از پیش‌فرض‌ها و ارزش‌ها مبتنی است که مهم‌ترین وجه آن آموزش اجتماعی با گرایش محله‌محوری است. در چنین حالتی راهبرد یا راهکار با توجه به واقعیت‌های محله اتخاذ می‌شود و نقش‌های اصلی در تصمیم‌گیری به نهادهای محله‌ای و محلی واگذار می‌شود.

به هر حال در گذشته، این نقش مردم بود که به افزایش تاب‌آوری منجر شد و امروز با بازگشت به همین اصل امکان بالابردن تاب‌آوری وجود دارد.

عکس: امید آرمین

نقش و اهمیت بازسازی و مرمت مساجد تاریخی شهر

بازتاب هویت شهر در مساجد تاریخی

مهدی روزبهانی
خبرنگار

آثار تاریخی و به جای مانده از مردمان گذشته در حقیقت جزو نهادها و عناصر فرهنگی کشورهاست که بی‌توجهی به آن رخوت، از هم گسیختگی و درنهایت نابودی فرهنگی و تاریخی جوامع بشری را به دنبال دارد و در مقابل مرمت و نگهداری درست و علمی از آثار و ابنیه‌های تاریخی به‌خصوص مکان‌های مذهبی که نمایانگر چهره واقعی تاریخ، فرهنگ و هویت آن ملت هستند، جزو شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی یک کشور است. حفظ و حراست از آثار تاریخی ملموس و غیرملموس در اولویت سیاستگذاری‌های فرهنگی و حتی اقتصادی کشورها قرار دارد؛ زیرا برکات اجتماعی و سودآوری مالی آن بر کسی پوشیده نیست. مرمت بناهای تاریخی در ایران و کشورهایی که بناهای تاریخی زیادی در آنها وجود دارد و فرهنگ و تمدن غنی دارند امری الزام‌آور است و این امر اکنون در بسیاری از کشورها با جدیت و حساسیت ویژه‌ای دنبال می‌شود. در سال‌های اخیر توجه و اهمیت به این موضوع در ایران نیز روند مثبت و سریعی به خود گرفته است. هوشنگ خنداندل، معاون سابق عمران و توسعه امور شهری وزارت کشور، در هفتمین همایش معاونین هماهنگی امور عمرانی استانداری‌های کشور که در آبان سال ۹۴ برگزار شد، با اشاره به توجه به هویت تاریخی و میراثی شهرهای ایران، می‌گوید: «حفظ معماری اسلامی، تاریخی و ایرانی از اولویت‌های برنامه‌های دولت‌ها بوده و خوشبختانه بین دستگاه‌های مختلف یک هماهنگی به وجود آمده که این امر کمک می‌کند، برنامه‌ها در راستای حفظ بافت‌های تاریخی کشور با سرعت بیشتری پیگیری شود.» او می‌گوید: «حفظ بناهای تاریخی و آثار معماری قدیمی در کشور با حضور مردم میسر می‌شود؛ زیرا اگر مردم در این بافت‌های تاریخی حضور نداشته باشند، این میراث شادابی کافی را ندارد.» مرمت و بازسازی آثار و بناهای تاریخی نقش بسزایی می‌توانند در رشد اقتصاد یک کشور از طریق افزایش و رشد صنعت گردشگری ایفا کنند؛ به عبارتی استفاده‌های باستان‌شناسی و گردشگری این بناها می‌تواند به یک محل برای کسب درآمد برای سازمان‌های مسئول مانند شهرداری‌ها و سازمان میراث فرهنگی بدل شود. مهندس جعفری یکی از مدیران عامل پیشین سازمان نوسازی شهر تهران در گفت‌وگو با پایگاه خبری سازمان نوسازی شهر تهران در سال ۹۱، در این‌باره می‌گوید در مرحله احیا و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری توجه به هویت شهر، سابقه تاریخی و بناهای ارزشی بسیار حائز اهمیت بوده و در فرصت بازتولد مجدد شهرها باید از الگوهای هویت‌بخش فرهنگی، تاریخی و مبتنی بر مبانی ارزشی استفاده کرد. او بی‌هویتی در توسعه کالبد شهر را از اصلی‌ترین مشکلات پیش رو در مسیر توسعه‌یافتگی کلانشهرها می‌داند و این بی‌هویتی را به نوعی دستاورد دوره مدرنیسم ذکر می‌کند. او همچنین در این‌باره می‌گوید: «چنانچه در فضای مدرنیسم زیبایی و راحتی فضای محیط بدون توجه به الگوی مسکن و هویت معماری مورد توجه قرار گرفته شود، بعد از سپری‌شدن یک دوره شاهد بی‌هویتی در فضای معماری شهرمان خواهیم بود.» مرمت بناهای تاریخی شاخه‌ای از هنر معماری است که با شناخت بناهای تاریخی و مطالعه آنها از نظر قدمت، مواد به کار برده‌شده و سبک معماری زمان خود سعی در بازسازی این آثار و بناهای تاریخی دارد. در مرمت بناهای تاریخی در واقع به بازسازی فضای تاریخی و روح معماری زمان ساخت بنا پرداخته می‌شود و برای پایداری بیشتر بنا در طی زمان مداخله‌های فنی و عملی انجام می‌گیرد. منظور از مداخله فنی و عملی در واقع اقداماتی است که به منظور هماهنگ‌سازی بنا با شرایط کنونی صورت می‌گیرد. به عنوان نمونه در عملیات مرمت بسیاری از بناهای تاریخی سعی شده است که با استفاده از روش‌هایی استحکام و مقاومت آنها را افزایش داد. در مرمت بناهای تاریخی واژه‌هایی برای تعریف دقیق‌تر مداخله فنی و عملی وجود دارد که شامل بهسازی، بازسازی و نوسازی است. بهسازی شامل مجموعه اقداماتی است که در کوتاه‌مدت انجام می‌گیرد و در واقع به توانبخشی یک بنای تاریخی می‌پردازد و شامل تعمیرات، حفاظت، حمایت و استحکام‌بخشی است. گوناگونی معیارهای جوامع بشری برای رعایت اصالت در روند حفاظت میراث تاریخی خود به عنوان یک شاخص فرهنگی محترم شمرده شده و دغدغه اصلی در هر کنش معطوف به حفاظت بقای موضوع حفاظت اثر تاریخی برای نسل کنونی و نسل‌های آینده است. در این میان مساجد به عنوان مرکز و هسته اصلی شهرهای ایران طی هزار سال گذشته بوده‌اند و در برخی شهرها اساس تشکیل و به وجودآمدن شهر مسجد بوده است؛ بنابراین مساجد حافظه تاریخی و هویت شهرها هستند و باید بر این مسأله توجه داشت که با حفظ اصالت و قوام مساجد ساختمان اصلی شهر حفظ می‌شود. پروفسور فابریزیو توپتی از معماران برجسته کشور ایتالیا در سفری که سال ۹۰ به ایران داشته، در گفت‌وگو با همشهری گفته است: «در تمام شهرهای معاصر که به‌سرعت پیشرفت می‌کنند بیشترین نگرانی‌ها در نگهداری از هسته‌های تاریخی شهرهاست.» او افزوده است که موضوع مهم این است که یاد بگیریم چگونه می‌توان میان نیاز وافر برای حرکت به سمت شهرهای مدرن و حفظ عناصر تاریخی تعادل ایجاد کرد. فابریزیو توپتی همچنین در این خصوص که حیات‌بخشی به

بافت‌هـای تاریخی و خانه‌های تاریخی در شـهرهای مدرن چگونه باید باشـد، گفته است: «هسته‌های تاریخی شهرهای مدرن را نباید از زندگی خالی کرد و تنها نگاه موزه‌ای به آنها داشت.» به گفته این معمار برجسته ایتالیا و محقق بافت‌های تاریخی موضوع مهمی که در خصوص مالکان بناهـای تاریخی وجود دارد این اسـت کـه مردم به نگهـداری و زنده نگاه‌داشـتن هویت تاریخی شهرهای مدرن قانع شوند. توپتی با تأکید بر لزوم حفظ هویت تاریخی شهرها و بهره‌مندی از امکانات یک شهر مدرن افـزوده که حفظ همزمان روند حرکت به سـمت مدرنیته و حفاظت و نگهـداری از بافت‌هـای تاریخی اصـل مهم در حفـظ هویت تاریخی شهرهاست و می‌گوید شهر یک عنصر سیال است و به بهانه نگهداری از آثار تاریخی نیز نمی‌توان حرکت شـهرها بر روند مدرنیته را متوقف کرد؛ چون شهرها هیچ گاه به عقب بازنمی‌گردند و همیشه در حال حرکت رو به جلو هسـتند. در عین حال، پروفسور توپتی استادیار منتخب دانشکده معماری ساپینزای رم، تخریب شـهرهای تاریخی به منظور ایجاد شهر مدرن را درسـت نمی‌داند و می‌گوید: «برای نجات بافت تاریخی شهرها حل مشکلات حاشـیه این بافت‌ها در بخش مسکن و همچنین ترافیک لازم اسـت تا توجه مردم به سـمت بافت‌های تاریخی به عنوان هویت شهرها بیشتر شـود.» به گفته او، راه‌حل برخورد با روند توسعه و حفظ بافت‌های تاریخی در شـهرهای مدرن این نیست که مدرنیته را به بهانه حفظ بافت تاریخی کنار بگذاریم. از این سـخنان چنین برداشت می‌شود که حفظ اصالت و تاریخ محله‌های تاریخی و بافت سـنتی شهرها جزء الزامات شـهری اسـت و بخش اصلی بافت محلات شهرها به مساجد اختصاص دارد. علاوه بر این برای حفظ هسـته و بافت تاریخی شـهر و علی‌الخصوص مساجد تاریخی و حفظ شأن و منزلت اجتماعی این اماکن باید در نقشـه‌های جامع شهرسـازی بر این مسـأله توجه ویژه‌ای کرد. همچنین به گزارش ایرنا سیدمحسـن حسـینی‌پویا، رئیس کمیسـیون

تهران شهری برای عبادت

- طراحی و فعال سازی سیستم رایانه ای پخش اذان در ۶۶۰ نقطه شهری
- برگزاری نمایشگاه عطر سیب
- برگزاری جشن های دهه کرامت
- برگزاری مراسم جشن تکلیف آنلاین در فضای مجازی
- برگزاری مراسم عفاف و حجاب و مشارکت در برگزاری جشن مردمی حجاب
- برگزاری طرح و مسابقه رمضان با قرآن، سی روز، سی درس

تجلیل از فعالان و پیشکسوتان قرآنی شهر تهران

پیاده‌روی بزرگ اربعین حسینی

برگزاری جشنواره باغ رمضان در بوستان آب و آتش

یلدای مهربانی، ویژه برنامه‌های سالروز میلاد مسیح و آغاز سال نو میلادی

پیاده‌راه‌های شهر رمضان و جشن‌های رمضان

آیین آغاز سال نو میلادی با حضور در کلیسای تارکمانچاس مقدس

برگزاری ویژه برنامه‌های ماه مبارک رمضان شامل جشن دختران روزه‌اولی

حقوقی شورای شهر مشهد، خرداد امسال در بازدید از مناطق تاریخی مشهد می‌گوید که هویت شهری یکی از اصلی‌ترین موضوعاتی است که باید در هر شهر مورد توجه قرار گیرد، اگر هویت شهری وجود داشته باشد، تعاملات و نظامات اجتماعی به خوبی شکل خواهد گرفت و آسیب‌های اجتماعی نیز به کمترین حد خود می‌رسد. در همین زمینه مساجد به عنوان هویت و سند تاریخی یک ملت قلمداد می‌شود، جایی که طی سالیان دراز مردم از هر قشر و صنف و دسته و گروهی در آن جمع شده‌اند. بنابراین حفظ و مرمت آنها به شکل اصولی باید همواره مورد توجه قرار گیرد، زیرا بستری مناسب برای اجتماعات محلی و حفظ هویت محلی و ملی مردم است. با گسترش زندگی مدرن و صنعتی، ساختار و شکل شهرها خصوصا شهرهای بزرگ تغییر کرده است و ایران از این مسأله مستثنا بوده و همین امر موجب کمرنگ‌شدن نقش و حضور مساجد در زندگی مردم شده است اما مساجد هنوز پایگاهی مورد اعتماد، محکم و وحدت‌بخش هستند که می‌توانند در هر زمان و شرایطی بستری برای همراهی، تجمع و همکاری و هماهنگی مردم ایجاد کنند. با این حال باید در نظر بگیریم که مرمت و بازسازی مساجد نباید به روح معنوی و سبقه تاریخ آن بنا لطمه وارد کند و آن را از یک مکان روح‌بخش، مقدس و آرام به مکانی سیمانی و بی‌روح و پرهیاهو بدل کند. در بازسازی و مرمت مساجد باید بر اهمیت توجه به محیط اطراف مساجد و هماهنگی و هارمونی بافت محله و مسجد نیز توجه کرد. حجت‌الاسلام ابراهیمی، رئیس مرکز رسیدگی به امور مساجد، در سال ۸۶ در گفت‌وگو با همشهری می‌گوید: «در حوادث غیرمترقبه و پیشگیری از بلایا همچنین در امر خدمت‌رسانی به مردم آسیب‌دیده، مساجد پیشگام هستند اما چنانچه بنای خود مساجد استحکام و ایمنی کافی نداشته باشد چه باید کرد؟ او اظهار می‌کند: «دولتمردان و مسئولان نظام باید به مساجد کمک کنند تا به روز شوند و از عقب‌افتادگی فاصله بگیرند.» او معتقد است مساجد تمام سرمایه‌شان را برای انقلاب هزینه کرده‌اند و در خدمت نظام و انقلاب بوده‌اند. با وجود این، بازسازی ساختمان مسجد با دیگر بازسازی‌ها بسیار متفاوت است. در بازسازی مسجد بسیاری از نکات را باید در نظر گرفت؛ مثلا قدمت مسجد چند سال یا چند صد سال است. اینکه در ساخت مسجد از چه امکانات و ظریف‌کاری‌هایی استفاده شده است که باید دست‌نخورده باقی بمانند، البته منظور از دست‌نخورده باقی‌ماندن این است که در مرمت و بازسازی ساختمان آن این آثار را از بین نبریم و تغییرات خاصی بر روی آن بخش‌ها اعمال نشود. در این میان هزینه بازسازی مسجد نیز مانند تمام هزینه‌های دیگر بازسازی ساختمان می‌تواند زیاد باشد؛ اما تفاوتی که در بازسازی ساختمان مسجد با دیگر بازسازی‌ها وجود دارد، این است که هزینه بازسازی‌های دیگر که به صورت شخصی انجام می‌شود را خود شخص پرداخت می‌کند اما در بسیاری از موارد بازسازی ساختمان و تعمیرات ساختمان مساجد بسیار مشاهده شده است که بخش اعظمی از این هزینه‌ها به وسیله مردم پرداخت می‌شود و مردم عموما به دلیل حس تعلق به محله و مسجد محل در بازسازی و مرمت آن همراهی و کمک می‌کنند. کمک جمعی برای پرداخت هزینه‌های تحمیل‌شده انجام می‌شود تا هم باری از دوش شخص بازسازی‌کننده برداشته شود و هم مردم از این حرکت جمعی احساس شادی و رضایت کنند. البته در این میان در بسیاری موارد هم کمک‌های بسیار زیادی از طرف شهرداری برای تقبل این هزینه‌ها انجام می‌شود و شهرداری بخش زیادی از این هزینه‌ها را پرداخت می‌کند. اما در پروژه مرمت و ایمن‌سازی مساجد تاریخی عموما اقداماتی ازقبیل سفت‌کاری، احداث یا تکمیل سرویس‌های بهداشتی، کف‌سازی حیاط و شیب‌بندی، عملیات بازسازی و ایمن‌سازی، اجرای تأسیسات برق، سنگ‌کاری و آینه‌کاری و گچ بری، تذهیب و هنرهای اسلامی، تکمیل شبستان یا اضافه‌کردن فضا به مسجد، ساخت نمای بیرونی مسجد، مرمت نمای طاق، پاک‌سازی و بندکشی طاق‌های شبستان و مرمت بام ایوان انجام می‌شود و حتی در برخی از مساجد بسیار قدیمی مرمت کاهگل‌ها و تیرک‌های چوبی، آجرفرش‌کردن و سایر اقدامات مشابه مورد توجه است. درمجموع می‌توان گفت که مساجد به عنوان مکان مذهبی که اهدافی فراتر از عبادت برای آنها در دین مبین اسلام ترسیم شده است و درواقع محلی برای پیونددادن مومنان، ایجاد تسلی خاطر و وحدت آنهاست، نیاز به رسیدگی مداوم دارند تا همواره بتوانند جلوه زیبایی از دین مبین اسلام باشند. زیبایی و پاکیزگی مساجد با حفظ هویت و سابقه تاریخی آنها می‌تواند در جذب نسل جوان به این مکان دینی و تقویت عقاید جوانان کشور بسیار موثر باشد. جوانان با طبع لطیف و روحیه پرنشاط به دنبال مکان‌های فرازمینی و الهام‌بخش هستند که بخش عمده‌ای از آن را می‌توانند در مساجد تاریخی و سنتی کشور که به هنر ایرانی و اسلامی کشورمان پیوند خورده است، بیابند و ضمن ارتباط برقرارکردن با فرهنگ و هویت ایرانی-اسلامی خود، بستری برای شکوفایی و رشد اجتماعی داشته باشند.

درمجموع می‌توان گفت که مساجد به عنوان مکان مذهبی که اهدافی فراتر از عبادت برای آنها در دین مبین اسلام ترسیم شده است و درواقع محلی برای پیونددادن مومنان، ایجاد تسلی خاطر و وحدت آنهاست، نیاز به رسیدگی مداوم دارند تا همواره بتوانند جلوه زیبایی از دین مبین اسلام باشند

احداث مسجد حضرت ولیعصر(عج)

اجرای طرح ساده ضیافت افطاری

نمایشگاه کتاب با موضوع محرم، بهار مهربانی (ویژه برنامه‌های نکوداشت هفته وحدت)

بزرگداشت مناسبت‌های مذهبی و ملیتی (احیاء و معرفی آداب و رسوم عزاداری با اجرای نمایش‌های آئینی تعزیه، پرده‌خوانی و دمام‌زنی)

رییس مرکز مطالعات برنامه ریزی شهر تهران

باید جزییات شهر را اصلاح کنیم

تهران درگیری‌های بسیاری دارد، از آلودگی و ترافیک و شلوغی گرفته تا کمبود زیرساخت ها و دیگر مشکلات ریز درشت عام و خاص شهرنشینی. این مشکلات بر کسی پوشیده نبود و نیست اما هماره چگونگی رفع آنها محل اختلاف دیدگاه‌های مختلف بوده است. کسانی راه چاره را در توسعه فیزیکی شهر دیدند و عمل کردند و کسانی در ساخت بزرگراه‌ها و توسعه عمودی شهر. در این بین اما دیدگاهی تازه معتقد است مشکلات شهر دستکم در ۵ دهه گذشته نه در کلیات که اتفاقا در جزییات است و حتی محل اختلافات هم در همین نقطه است. این دسته معتقدند باید با تغییر برخی از قوانین و ساختارها نسبت به محور قرار گرفتن انسان در شهر اقدام کرد. آن هم انسان پیاده، کسی که شهر را نظر کند، در آن راه برود و با آن ارتباط برقرار کند. بی شک این یک تغییر ریل است و نظر به سویه ای از شهر انداختن که تا به امروز همواره زیر حجم بزرگراه سازی ها، مال سازی ها و بتن ریزی ها پنهان مانده بود. یکی از قطب های اساسی این گفتمان سازی تازه مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران است که اگر چه در عمر پنجاه ساله خود هماره روی این اصل تاکید کرده اما به نظر که هم اکنون محور اصلی تفکر و تعمق خود را بر این اساس قرار داده است. گفتگوی شرق با محمد حسین بوچانی دکتر در برنامه ریزی شهری و رییس مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران را می خوانید.

بیایید از این اصطلاح تغییر ریل یا پارادایم شیفتی که حرفش زیاد است شروع کنیم، دقیقا چه منظوری را می‌رساند؟

اگر بگویم که این دگردیسی یا دگرگونی یا دگرسازی‌ای که طرح می‌شود بنیانِ نظری و اندیشه‌ای آن به چه برمی‌گردد، باید توجه کرد به نحوه نگاه به شهر و مدیریت شهری برمی‌گردد. زمانی که شما شهر را مجموعه‌ای از فضاهای کالبدی و اقتصادی تعریف می‌کنید که قاعدتا و عمدتا در چنین فضایی خودرو، بانک و این مناسبات کلیدی ارجح می‌شوند و تمام سیاستگذاری و برنامه‌ریزی شما برای بهبود عملکرد اینهاست. موقعی هست که شما شهر را با ژنِ بنیادینِ خودش که همان انسان هست، تعریف می‌کنید اولویت‌های شما تغییر می‌کند. باور این مجموعه این است که ژن بنیادینِ شهر انسان است و شما متناسب با نیازهای انسان باید برنامه‌ریزی کنید.

معنایی که اساسا در سیاست‌های شهری مفقود است؟

نقدِ ساختاری‌ای این است که ما در پنج دهه گذشته -البته سال‌هاست که نظام برنامه‌ریزی ما این ضعف را دارد؛ اما در پنج دهه اخیر به‌شدت این ضعف جدی‌تر شده است- گاهی راجع به شهر فکر می‌کنیم که کارگاه ساختمان‌سازی است، گاهی فکر می‌کنیم محل تردد خودرو است و آن را در سیطره خودرو قرار می‌دهیم؛ اصلا تمام سیاست‌هایمان را به این جهت می‌بریم. ببینید هاپرمال‌هایی که ما در شهر می‌سازیم و با تعبیه هزار یا بیشتر تا الزام قانونیِ تعبیه پارکینگ برایش می‌گذاریم؛ یعنی دعوت مردم به جابه‌جایی بیشتر با کارایی کمتر.

مشکلات شهر دست کم در ۵ دهه گذشته نه در کلیات که اتفاقا در جزئیات است و حتی محل اختلافات هم در همین نقطه است. این دسته معتقدند باید با تغییر برخی از قوانین و ساختارها به محور قرارگرفتن انسان در شهر اقدام کرد

سوال جدی این است این هایپرمال‌ها برای چه ساخته می‌شوند؟ درواقع می‌خواهند خدمت و نیازی را تأمین کنند. اگر این هایپرمال مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی طراحی شـود خیلی هم خوب است. من دارم مثال می‌زنم تا بگویم چرا این دگرگونی ساختاری ضرورت دارد، اصلا چرا رویه پنج دهه گذشته دیگر قابل تداوم نیست، حتی اگر پول هم داشته باشید، حتی اگر هم بخواهید، نه عقلانی است، نه علمی، نه خردورزانه. اصلا شـما دارید به هلاکت بیشـتر شهر کمک می‌کنیـد تا تداوم آن در طی پنج دهه گذشـته. ما به بحث راجع به یک دوره خاص کاری نداریم، می‌خواهم بگویم که شـهر نیاز به یک توقف و دگرسازی دارد.

حرف شما درست اما طبیعتا همه این کارها به منظور کسب رفاه و افزایش کیفیت انجام شده است؟

در پنج دهه گذشـته بخش عمده‌ای از مصارف سرمایه‌ای را به پروژه‌های خودرومحور اختصاص داده‌ایم؛ یعنی بزرگراه می‌سازیم، هر روز یک طبقه، دو طبقه، بعدش چهاربانده، داریم به گشادسازی شهر ادامه می‌دهیم.

امـا می‌خواهم بگویم کـه اینها با هدف کاهـش آلودگی هوا، ارتقـای کیفیت زندگـی، بهبود عملکرد و کاهـش ترافیک بود اما موفق نشـد. وقتی امروز می‌بینیم وضعیت‌مان از پنج دهه گذشته تقریبا بدتر است پس اساسا سیاست ما در توسعه شهری سیاست غلطی بوده اسـت. سیاست شـهری واقعی این است که شما به آسـایش و آرامش و به‌گشتِ زیسـتِ آن و به‌زیست‌کردن کیفیت زندگی آن فکر کنیـد. اینکه نیاز به خدماتی دارد؛ نیاز به مدرسـه دارد، طراحی مدرسـه بر اساس خودرو و جابه‌جایی دانش‌آموزان با خودرو جزو خطاهای اسـتراتژیکِ شهر است. بچه‌ای که شما از یک قوطی‌کبریت خانـه او را درمی‌آورید و وارد فلز می‌کنید و بعد او را در اتـاق دیگری به نام آموزش می‌گذارید، او احسـاس تعلق به شـهر پیدا نمی‌کند. او نمی‌فهمد گُل چیست، گیاه چیست، زباله چیست، آسفالت چیست، همشهری چیست، محله چیست. اینها را نمی‌فهمد. شما دارید یک ربات تربیت می‌کنید. می‌خواهم بگویم اثرات این نوع نگاه نظام شهرسـازی ما چه پیامدهای وحشـتناکی برای زیست اجتماعی دارد.

در نظام ساخت و سازمان هم به شکلی مشابه، وقتی آپارتمانی می‌سـازید چـه ۴ واحده چـه ۴۰ واحـده، هیچ فرقـی نمی‌کند، این سـاختمان ضمن اینکه نیاز بـه پارکینگ دارد، نیـاز به اتاقکِ پسـماند هم دارد. این اسـتراتژی، اینکه زباله‌ات را در هر سـاعتی از شـبانه‌روز، هر نوع زباله‌ای، هر سـاعتی، هر جایـی آن را پرتاب کنی، این شهرنشـینی نیست، این شهرسـازی نیست، این رهاکردن شـهر است. قاعده این است که وقتی شما آپارتمان می‌سازید، فکر می‌کنید که قاعدتا این آپارتمان ۴ یا ۴۰ واحده، ۴ طبقه یا ۳۰ طبقه برای یک دوره‌ای پسماند تولید می‌کند، پس اتاقک پسماند برایش می‌گذاریـد. در جهـان دوره فراوانی جمـع‌آوری زباله را به طرف هفت روز یک‌بار برده‌اند.

ما هر لحظه باید زباله در شهر جمع کنیم. بعد جمع می‌کنیم به کجا می‌بریم؟ می‌بریم یک نقطه دور، آن هم بو می‌دهد، می‌گوییم بیست کیلومتر ببریم آن‌طرف‌تر. دوباره باد می‌آورد. این استراتژی، اسـتراتژی غلطی است. شما نمی‌توانی زباله‌ات را از شهرت بیرون ببری. اسـتراتژی کنونی مدیریت شهری در جهان تأکید می‌کند که زباله‌ات نباید از شهر بیرون برود.

هـر کس هر جایی زباله تولید می‌کنـد باید همان جا مدیریتش کند. اینها رویه‌های غلطی است که تداوم آن میسر نیست؛ از نظام مبتنی بر خودرو تا نظام مبتنی بر اینکه شـما در آن احساس تعلق نمی‌کنید تا مدیریت پسماند. از این کُدها بی‌نهایت دارم.

در تئوری مسأله مشـخص است. این نکته‌ها هم همواره در زبان مدیریت شهری چرخیده اسـت حالا نه در سطح عمل که بیشـتر بحث و مباحثه اما شـما می‌گویید زمان عمل است این عمل کجا اتفاق می‌افتد؟

اول بگویم این دیدگاهی که شـما می‌گویید که بله اجماعی در سـتاد مدیریت کلان و مدیریت شهری ایران در این‌باره شکل گرفته را قبول ندارم.

بیست سـالی که از مجمع تشـخیص مصلحت نظام تا وزارت کشور و پایین‌ترین سطح کارشناسی مدیریت شهری کار کرده‌ام، این را به‌عینه دیده‌ام که این بحث شـکل نگرفته است. هنوز ستادهای ما فکر می‌کنند این رویه قابل تداوم است.

بنابراین اول باید گفتمانی شـکل بگیرد که بگوید تداوم این روند دیگر ممکن نیست.

خب این گفتمان مبتنی بر یکسری کُدها و عملیات روی زمین است.

اول مـا باید جاهایی که دارد می‌کُشـد، جاهایی که دارد سـم تولید می‌کند را بشناسیم؛ مثلا وقتی به قانون باغات نگاه می‌کنید، می‌بینید باغ زیرساخت شهر است. باغ در شهرها مثل چیزی شبیه مترو است.

آیا می‌توانید مترو را تغییر کاربری بدهید؟ اصلا عقلانی است که خط مسـیر اتوبوس را حذف کنید و برجی در آن بسـازید؟ باغ هم زیرساخت شهر است و اساسـا حیات طبیعی شهر روی باغ شکل می‌گیرد و درخت با آن اسـت، این کاربری نیست که شما بخواهید روی آن عوضش کنید.

مثل این کوه‌ها هسـتند اینها زیرسـاخت شـهر هسـتند. وقتی شـما قاعده وضع می‌کنید ۴۰-۳۰-۲۰درصد دوطبقه، هفت‌طبقه می‌سـازید؛ یعنی قاعده غلط اسـت. یعنی اساسـا دارید کاری را می‌کنید کـه نباید بکنید. حالا ایـن کاری را که نبایـد بکنید، با هر اسـتانداردی که انجامش بدهید غلط اسـت؛ انجـام کار غلط با اسـتانداردهای خوب که منجر به بهبود آن نمی‌شـود. مثال‌های متعددی وجود دارد.

الان وقتی می‌گوییم که در شـهر کسـب درآمـد نکنیم، عمدتا می‌گوییم در شـهر یـک زمین، فضا، عوارض انجام شـود. این یک خطای استراتژیک است. کتاب «هزینه‌های بالای پارکینگ رایگان» نوشـته دونالد شـوپ را تازه ترجمه کردیم. او یک دیدگاهی دارد؛ یعنی پنج دهه قبل در آمریکا و سـایر شـهرهای دنیا که با مسائل امروز ما روبه‌رو بوده‌اند، راجع به آن فکر کرده‌اند؛ مثلا وقتی شـما می‌آیید در منطقه یک، معبر درست می‌کنید، زمین آنجا مثلا متری ۵۰ یا ۱۰۰ میلیون تومان اسـت، اصلا هر عددی که شـما حسـاب می‌کنیـد، بعد وقتـی ۳۰درصـد آن را در اختیار پـارک خودروی حاشـیه‌ای می‌گذارید و هیچ هزینه‌ای از آن نمی‌گیرید، یعنی شما از گروه‌هـای کمتر برخـوردار می‌گیرید و به گروه‌هـای برخوردار می‌دهید.

در حالـی کـه او می‌توانسـت با آن برود مدرسـه یـا پارک یا آتش‌نشانی تولید کند. این پارکینگ‌های حاشیه‌ای کجای دنیا دارد مثل مدل ما برخورد می‌کند؟

اتفاقـا می‌خواهـم بگویم کدهـای درآمـدی جدی‌تری وجود

در نظام ساخت و سازمان هم به شکلی مشابه، وقتی آپارتمانی می‌سازید چه ۴ واحده چه ۴۰ واحده، هیچ فرقی نمی‌کند، این ساختمان ضمن اینکه نیاز به پارکینگ دارد، نیاز به اتاقکِ پسماند هم دارد. این استراتژی، اینکه زباله‌ات را در هر ساعتی از شبانه‌روز، هر نوع زباله‌ای، هر ساعتی، هر جایی آن را پرتاب کنی، این شهرنشینی نیست، این شهرسازی نیست، این رهاکردن شهر است

دارند. یـا اصلا می‌خواهم بگویم نظام وضع عــوارض ما در ایران مسأله دارد. وقتی شما بنایی را می‌گذارید، اول ۳ تا ۷درصد قیمتِ تمام‌شده یک ملک را شــهرداری در کل آن دارد ۳درصد عوارض می‌گیرد اولا این عدد بســیار ناچیز اســت، دوما که یک بارگرفتنش خطاست. ماده ۷۳ قانون برنامه پنجم که اتفاقا یکی از مواردی بود که متأســفانه مدیریت‌های شهری آن را اجرا نمی‌کردند، می‌گفتند بروید پلکانی اخذ عوارض از ســازنده‌ها. می‌گفتند وقتی شــما یک بیمارستانی می‌سازید، سال اول نباید بروید از آن ۳درصد عوارضت را بگیری، ســال اول اتفاقا عــوارض از آن نگیر، چون هنوز خدمتی ارایه نداده اســت. عوارض از عارضه می‌آید. سال دوم که بیمار به آن خورد و بعد آســفالت تو را اســتفاده کرد و دود تولید کرد، یک درصد عوارض بیشتری از او بگیر، همین طور سال به سال که دارد خدمت بیشــتری به شهر می‌دهد و به معنای دیگر، بهره‌برداری از شهر می‌کند و عوارض بیشــتری در آن سویش ایجاد می‌کند، شما عوارضــت را بالا ببر. این را تا هفتادســالگی یک ســاختمان پیش می‌برد.

بعد از هفتادســالگی این قدر هزینه این ســاختمان بالا می‌رود که دیگر ماندنش در شهر فایده ندارد، نوسازی می‌کند؛ یعنی نظام عوارض با نظام نوســازیِ شــهری اتصال پیدا می‌کنــد. همه اینها در نظام برنامه‌ریزی شــهری و شهرســازی ایران فراموش شده‌اند. اینها یک مجموعه از طیف بســیار گســترده‌ای هســتند که در این گفت‌وگــوی کوتاه می‌خواهــم بگویم که کدهای کلیدی هســتند و می‌تواننــد ادامه پیدا کنند و وجود دارد. تــداوم همه اینها اصلا غیرقابل فهم است. بنابراین ما حتی اگر بخواهیم به شیوه پنج دهه گذشــته شهر را ادامه بدهیم، آن رویه عقلانی نیست. معنایش این نیســت که وقتی ما این حرف را می‌زنیم، می‌خواهیم همه چیز را از اول اختراع کنیم.

پس شیوه اجرایی‌اش چیست؟

اول تمرکز می‌کنیم روی کارهایی که نباید انجام بدهیم؛ مثلا ما دیگر نباید سیســتم پســماندمان را با این روش ادامه بدهیم. حتما این سزارین درد و جراحی و خونریزی و نارضایتمندی شهروندان را در پی می‌آورد اما تداوم این روند جمع‌آوری پســماند میسر نیست، بنابراین طرح جامع مدیریت پســماند بعد از ۲۵ سال در دستور کار مرکز مطالعات و شــهرداری تهران قرار گرفت و به اینجا رســیدیم که باید سطل‌های زباله سطح خیابان‌ها به‌تدریج جمع یا هوشمند شوند.

مدیریت پســماند باید تولیدکننده پســماند را بشناســد و آن را جمع‌آوری کند و هزینه‌اش را از او بگیرد. وقتی سطل را می‌گذارید، دیگر معلوم نیســت که کی دارد چه می‌کنــد. اصلا برای چه باید تفکیک کند؟! الان از ۵۵۰۰ تن زباله ما، حدود ۱۰۰۰ تن آن آب است منظور آب میان بافتی نیست؛ یعنی اگر مدیریت کنید و فرهنگسازی شــود، هزار تن زباله این شهر کم شــده و هزار تن تبدیل به شیرابه می‌شود. ببینید این رویه‌هاست که باید متوقف شوند.

برداشتم این اســت که می‌گویید اداره شهر ما در چند دهه گذشته عمدتا مبتنی بر رویکرد کلان بوده اما ما می‌خواهیم تلاش کنیم و برویم از جزئیات شــروع کنیم؟ آیا بخشی از این پارادایم نوبت همین می‌شــود؟ یعنی از کلان‌نگری به سمت جزئی‌نگری رفتن؟

دقیقا همین اســت. اصلا وقتی می‌گوییم این شــهر رنگ ندارد، یعنی چه؟ یعنی این شهر یک کاغذ است، یک رنگ رویش بپاش و این طوری می‌شــود رنگ‌دار. نه؛ اصلا مسأله این نیست. هر ناحیه و محله باید هویت رنگی‌اش مشــخص باشــد؛ یعنــی از جزئیات شــروع می‌شود. وقتی ما می‌گوییم مســأله مدیریت پسماند داریم و مردم مشارکت نمی‌کنند، این وجه کارشناسی دارد، این حرف‌ها، حرف‌های سیاســی نیســتند. این حرف‌ها، حرف‌هایی است که اگر این شــهر می‌خواهد نقش تمدن‌ســازی ایجاد کنــد، در بلندمدت بــو ندهد و شــهر زیبا و مقاوم و تاب‌آوری باشــد، بایــد از جزئیات بــه آن ورود کرد. عمدتا مســائل ما این بود و کمــاکان هم ادامه دارد. مجددا تأکید می‌کنم و می‌گویم شــما الان بگو به دو جریان مختلف در پنج دهه گذشــته و بگو من برنامه‌ای برای شهر دارم، بگو من می‌خواهم شــهر را تاب‌آور و بافت فرســوده‌اش را مقاوم کنــم ولی وقتی وارد جزئیات می‌شــوی، اختلاف نظر پیدا می‌کنی. مسأله ما ســر جزئیات شهر اســت. ما مثال از خودرو زدیم. وقتی می‌گویم اگر می‌خواهی هایپرمال بسازی، بساز. من هم باید بسازم امــا هایپرمال تو نباید مبتنی بر خودرو باشــد؛ یعنی در طراحی به مسأله می‌خوریم. ببینید مجتمع‌های تجاری بزرگ در دنیا عمدتا در حال حذف پارکینگ هســتند اصلا هایپرمال‌ها بر اساس حمل‌ونقل عمومــی طراحی می‌کننــد. TOD همین اســت. الان نظام صدور پروانه ما هیچ نســبتی با نظــام حمل‌ونقل عمومی مــا ندارد، در حالی که در دنیا سال‌هاســت که سر این موضوع بحث کارشناسی می‌کنند. شــما جایی تراکم بده که دسترسی به حل‌ونقل عمومی آن بیشــتر است. جایی که دسترســی به حمل‌ونقل عمومی ندارد یا فعــلا برنامه‌ای ندارد که نباید تراکم‌ســازی کند؛ چون خودرو را دعوت می‌کند. شــهر که کارگزار خودروسازان نیست. شهر کارگزار انســان اســت؛ آدم‌هایی که دارند در آن زیست مدنی می‌کنند. این دیدگاه نظــری و با جزئیاتی که عرض می‌کنــم، مجموعه پارادایم نوبت و دگردیســی ســاختاری را ایجاد می‌کند. در نظام هزینه‌کرد هم این طوری است.

سال‌هاســت که بحث کارشناسی داریم؛ مثلا برخی از نهادهای مختلفی که در شهر کار فرهنگی-اجتماعی می‌کنند، کار فرهنگی-اجتماعی‌کردن در داخل شــهرداری، مأموریت‌های حاکمیت ملی نیست. حوزه فرهنگی-اجتماعی ما در شهرداری تهران باید بگوید که مردم! این شــهر برای شماست و منِ شــهرداری هم وظیفه‌ام این است که بیایم زباله جمع کنم. حوزهِ فرهنگی هم باید آموزش بدهد که مــردم چطور زباله را تفکیک کنند. می‌گوید مردم! در این شــهر باید کمتر ســوخت مصرف کنیم، آلودگی دارد همه را خفه می‌کند.

و مثــلا از دل این ایده‌ها برنامه دوچرخه‌ســوارکردن مردم بیرون می‌آید؟

مردم لازم است از دوچرخه استفاده کنند اما وقتی شما می‌آیید و شــهر را بر اســاس خودرو طراحی می‌کنید؛ یعنی میزان مصرف ســوخت را بالا می‌برید، از طرف دیگر این شــهر با پدیده‌هایی مثل اضافه‌وزن شهروندان یا بیماری‌های ناشی از این سیاست‌ها مواجه می‌شــود، انسان در شــهر به بیماری گرفتار می‌شود، ولی اگر شما تصور کنید که همان قدر که شــما برای اتوبان‌سازی سیاستگذاری کردید، مدارس دوستدارِ دوچرخه را ایجاد می‌کردید، سالی یک بار در هــوای پارک، آقای معاون رئیس‌جمهوری با شــهردار می‌آمد؛ یعنی معاونت فرهنگی-اجتماعی ما این کار را می‌کرد می‌گفت ما امســال اولویت‌مان این است که بچه‌ها با دوچرخه جابه‌جا شوند، مسیرش را هم ما طراحی می‌کردیم و ....

اصلا وقتی می‌گوییم این شهر رنگ ندارد، یعنی چه؟ یعنی این شهر یک کاغذ است، یک رنگ رویش بپاش و این طوری می‌شود رنگ‌دار. نه؛ اصلا مسأله این نیست. هر ناحیه و محله باید هویت رنگی‌اش مشخص باشد؛ یعنی از جزئیات شروع می‌شود.

طرح‌های جامع و تفصیلی ما هنوز الزام حقوقی برای مسیر دوچرخه ندارند.

ولی برای بزرگراه دارند؛ چون خودروسازان توانسته‌اند آن را در طرح‌های توسعه شهری بگنجانند. اینها ضعف‌های ساختاریِ پنج دهه گذشته بر نظام شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری است که اتفاقا باید از پایین آن اصلاحات را شروع کرد. اما یک اراده عقل‌پایه، دانش‌پرور و ایران‌دوست و تهران‌دوست باید وجود داشته باشد تا از این سیستم کارشناسی پایین حمایت کند. بخشی از این دگرگونی همین است؛ یعنی آنچه کار درست است باید درست انجام داد. کار غلط را که هر چقدر درست انجام بدهید، معنایش بهره‌وری بالا نیست.

ظاهرا مسأله همیشه این است که ما در گفتمان‌سازی جلو می‌رویم، اما وقتی می‌خواهیم مثال‌های عملی بزنیم کمی غفلت می‌شود و برای مردمی که فارغ از نظریه‌ها و تئوری‌ها و ایسم‌ها به ماجرا نگاه می‌کنند، معنا پیدا نمی‌کند؛ یعنی چه خوب است که تفکیک زباله از داخل باشد، اما در حوزه عمل اجرا نمی‌شوند.

الان این‌طور نیست، من از همین پسماند شروع می‌کنم. عرض کردم بیست‌وپنج سال است این گفت‌وگوها تبدیل به سند نشده است، اما الان تبدیل به سند شد؛ یعنی به طرح جامع مدیریت پسماند تبدیل شده است برای اینکه به شورا می‌رود تا ان‌شاءالله تصویب شود و برای اجرا برود. توجه کنید شما برای تغییرات ساختاری یا پارادایم شیفت‌ها در وهله اول نیاز به تغییر مقررات دارید. شما نگاه کنید که در این شهر، در مورد همین موضوع مدیریت پسماند، موضوع کاهش از مبدأ هیچ وقت در سیاست‌ها و رویه‌ها نبوده است. اصلا اگر شما فکر می‌کنید که سیاست‌های قبلی درباه پسماند درست بوده است، پس ما سطل زباله‌ها را برای چه گذاشتیم؟

این سطل زباله‌ها درواقع شروع انحراف بوده است. در این تغییر رویه، این طور نیست که شما فکر کنید که این را از اینجا بردارید و آنجا بگذارید. اول باید متقاعد کنید که این موضوع بد است. اتفاقا بخش عمده‌ای از انرژی هم دارد صرف همین می‌شود؛ صرفِ متقاعدکردن که آقا! تداوم این روند میسر نیست. حال توقف و بعدش به‌تدریج این را اصلاح کنیم؛ چون نمی‌شود که یک شبه همه اینها را برداشت. بنابراین آنچه بخشی از این مقررات است، اتفاقا یکی از کارهایی که در این دوره دارد به عمل می‌رسد، تمرکز روی پروژه‌های کوچک‌مقیاس است. باز اگر من بگویم که پنج دهه گذشته -فارغ از اینکه چه کسی شهردار بوده است- اگر نگاه کنید، می‌بینید عمده پروژه‌ها پروژه‌های بزرگ است: بزرگ‌ترین دریاچه، بزرگ‌ترین بزرگراه، بزرگ‌ترین فلان. یعنی اینها خورنده‌های منابع شهر هستند. نمی‌گویم اینها روی شهر اثر ندارند، حتما اثر دارند، اما میزان هزینه‌ای که می‌کنیم و میزان بهره‌وری‌ای که داریم، با هم قابل خوانش نیست. دست کم عملکرد کنونی این است دارد که روی پروژه‌های کوچک‌مقیاس -پروژه‌هایی که لازم نباشد مردم با خودرو جابه‌جا شوند- تمرکز می‌شود. پروژه‌هایی که خیلی با هزینه کمتر احساس تعلق بیشتری را ایجاد می‌کند. واقعیتش حال کنونی شهرهای ما محصول یک شب نبوده. نه این محصول، محصول یک دوره بسیار طولانی است. توقف این ساختار معیوبی که به حرکت افتاده است مثل بهمن دارد همه چیز را در خودش ادغام می‌کند، اول تهمت دیوانگی به آدم می‌زنند که اصلا داری چه می‌گویی، اصلا برای چه باید این حرف را حرف‌هایی که هیچ قاعده کارشناسی ندارد می‌زنید، شما چون نمی‌خواهید کار کنید این حرف را می‌زنید. بعضی اوقات کارنکردن بسیار عقلانی‌تر از آن است که کار تخریبی در شهر انجام دهید. شهر عروسک نیست که من هر حالتی که بخواهم آن را به حرکت درآورم. شهر یک سرمایه مدنی-اجتماعی است که به آدم‌هایش تعلق پیدا می‌کند و پیش می‌رود. اگر ما بخواهیم وارد جزئیات بشویم، واقعیت این است که این شهر چه در نظام برنامه‌ریزی، چه در نظام بودجه‌ریزی، چه در حوزه عمرانی، چه در حوزه حمل‌ونقل و چه در نسبتش با شهرسازی نیاز به اصلاحات از جزئیات دارد. این اصلاحات از جزئیات گاهی تمرکز بر یک فرآیند، گاهی می‌توان بیان کرد شما نباید آن کار را ادامه دهید؛ مثلا سیاست‌های بزرگراه‌سازی هیچ ضرورتی را تداعی نمی‌کند.

اتفاقا یکی از کارهایی که در این دوره دارد به عمل می‌رسد، تمرکز روی پروژه‌های کوچک‌مقیاس است. باز اگر من بگویم که پنج دهه گذشته -فارغ از اینکه چه کسی شهردار بوده است- اگر نگاه کنید، می‌بینید عمده پروژه‌ها پروژه‌های بزرگ است: بزرگ‌ترین دریاچه، بزرگ‌ترین بزرگراه، بزرگ‌ترین فلان. یعنی اینها خورنده‌های منابع شهر هستند. نمی‌گویم اینها روی شهر اثر ندارند، حتما اثر دارند، اما میزان هزینه‌ای که می‌کنیم و میزان بهره‌وری‌ای که داریم، با هم قابل خوانش نیست

با این تفاسیر شما شناسایی کرده‌اید که مثلا بیایید و بگویید که اول باید این مقررات اصلاح بشود.

همین طور است.

من الان به عنوان شهروند می‌توانم در اینجا سوالی بپرسم. شما الان به‌درستی می‌گویید که ما باید به سراغ جزئیات برویم؛ این کاملا درست است. درواقع اگر جانِ کلام این مدیریت شهری را سر همین موضوع قرار بدهیم، یعنی پارادایم نوبت را به این تعبیر به کار ببریم، به هدف زده‌ایم. گفته‌ایم از کلان‌محوری وارد جزئیات می‌شود و به جزئیات توجه می‌کند. آنجا هم درست می‌گویید که یکسری از این جزئیات اصلا سیاست‌های ملی نیست، حالا ما اصلا می‌گوییم که خودرو، سیاست‌های ملی است چون بر اشتغال و واردات خودرو و قدرت خودروسازان تأثیر دارد. اما یک بخش‌هایی هم که مثلا می‌بینیم دست خود شهرداری است و خیلی جزئی هم هست ازجمله همین نکته که شما می‌گویید یعنی کاهشِ سواره‌رو در شهر به نفع پیاده‌روها. ولی عملا در همین دورهِ خود شما هم ما شاهد این مقوله نیستیم، یعنی پیاده‌روهایی دارد بزرگ می‌شود یا وجود دارد اما همان پیاده‌روها دارد جای پارکِ خودرو می‌شود و این دیگر اساسا دست خود شهرداری است که بیاید اقدام کرده و از بحث ساماندهی مشاغل جلوگیری کند اما آنجا هم رخ نمی‌دهد.

منظور من روشن است که این بحث به مقاومت متعدد و مبارزه لازم دارد. اینکه می‌گویم شهر خیابان و پارکینگ نیست، اتفاقا به لایحه بودجه رفته و ما باید از پارک حاشیه‌ای چند میلیارد تومان پول درآوریم. بحث این بود.

درواقع فکر می‌کنم در بودجه پارسال بوده و امسال هم هست. فکر می‌کنم ۳۰۰ میلیارد یا چنین عددی، اما در ردیف‌های بودجه بود و در تبصره‌ها هم آمده است. ببینید پس می‌رود در مقررات‌گذاری و حذف می‌شود. درست است. اینکه توانسته باشیم در واقع در آن دوره بیاییم این سیاست را اجرایی کنیم و برای این رویکرد در جزئیات گام برداریم، حتما با مقاومت روبه‌رو بوده است، همین پیکره پایینی چون بالاخره هر یک از این تغییرات با مقاومت‌هایی مواجه هست. اما می‌خواهم به این اشاره کنم که بالاخره شما گریزی از این تغییرات ندارید، راهی برای بهبود این کیفیت -فکر کنید شما امروز فکر آن هستید گفتمان این مقوله وجود دارد. همین مواردی را که دارم خدمتتان عرض می‌کنم، گفتمانش وجود دارد اما باید به‌تدریج برای عمل و اجرا برود. اگر بخواهم مثال بعدی از این موضوع بزنم، موضوع پسماند است که آن را باز کردم. تغییر رویکرد در حوزه مدیریت پسماند بحثی

بسیار جدی است. تغییر رویکرد در حوزه فضای سبز هر چقدر ما در دامنه کوهساران و ارتفاعات فضای سبز را توسعه بدهیم، سیاست درستی است، اما این فضای سبز صرفا برای تولید اکسیژن و طراحی کلانشهر مناسب است. فضای سبزی مفید و موثر و کارآمد است که مقیاسش در مقیاس محلی و ناحیه باشد. شما اگر در منطقه ۹ یا ۱۰ در یک ۵۰۰ متری چهار تا درخت یا فضای باز بگذارید، اثرش بر روی کیفیت زندگی و رضایتمندی شهروندان حتما بسیار بالاتر از این است که در ارتفاعات شمال یا شمال غرب یا جنوب غرب یا فلان تهران بخواهید درخت بکارید. البته آن هم مفید است اما می‌خواهم بگویم اینکه شهر از جزئیاتش شروع می‌شود این است.

شما نمی‌توانید آمار بدهید بگویید که وضعیت فضای سبز و شهر من این قدر است و در دوره‌ای افزایش پیدا کرده است؛ مثلا من از نقطه a به نقطه b رسیدم -دارم از شاخص‌های جهانی و اثرش بر توسعه شهری حرف می‌زنم - ولی وقتی می‌گویی که من ۵۰ تا باغ را تملک کردم، اتفاقا متراژش یک‌صدم متراژ آن فضای سبز نیست، اما اثر این پایدارتر است؛ می‌خواهم بگویم اینها هست. یک بار به عنوان شهردار گزارش می‌دهیم و می‌گوییم در طول این ۱۰ سال سرانه فضای سبز را از ۵ متر به ۱۵ متر رساندم. عجب کار بزرگی کردی.

در حالی که در یک دوره دو ساله اگر طرف بگوید که خیلی کمتر مثلا ۲۰ ساعت به سرانه اضافه کردم اما این سرانه‌ای که اضافه کردم در داخل شهر بود، اصلا قصه متفاوت خواهد شد. ببینید اینها تفاوت آن بحث‌های کلان است. هر کس در این شهر در مورد سیاست و برنامه توسعه شهری می‌نویسد، می‌گوید یکی از سیاست‌های ما توسعه فضای سبز است. راست هم می‌گوید ولی یک سیاستی هست که شما در کوهساران و فلان و اینها، گزارش در داخل آماده می‌کنی، یک زمانی هم هست که نه، ما می‌روم واکاوی می‌کنیم و می‌بینیم منطقه ۱۷، اگر چهار تا حمام را به خانه فرهنگ تبدیل کنم، اثرشان بیشتر از این است که به عنوان‌مثال من بروم به یک حاشیه‌ای -یعنی اینکه شهر با جزئیاتش و با پروژه‌های کوچک‌مقیاسش قابل فهم می‌شود، واقعیت این است. خیلی این باور را ندارم که بگویم این گفتمان، گفتمانِ ساده‌ای است و به‌سرعت در شهر جاری و ساری می‌شود. این گفتمان باید خیلی از عادت‌ها را تغییر بدهد. یکی دیگر از ویژگی‌های این گفتمان این است که بدون مردم این گفتمان قابل انجام نیست.

طبیعتا وقتی اسم پارادایم شیفت را رویش می‌گذاریم کار دشواری است.

و بدون مردم هم نمی‌شود. اصلا یکی از ویژگی‌های این بحث این است که شما وقتی می‌روی توسعه فضای سبز انجام بدهی، بالاخره درختچه از شمال یا جنوب یا شرق یا غرب می‌خرید و می‌برید در ارتفاعات می‌کارید و افتتاح می‌کنید. این کار خوب است اما بهتر این است که به توسعه فضای سبز درون ناحیه اندیشید وقتی می‌خواهید در یک محله بگذارید، باید متقاعد کنید، آنجا را بخرید، اتفاقا هزینه‌اش هم بالاتر است و بعد آنها را به این عادت بدهید. یک وقتی هست که می‌گویید من نمی‌خواهم پسماند را با این مدل‌ها انجام بدهم، شما کل شهروندان تهران را درگیر می‌کنید.

حالا اگر به خود مرکز مطالعات برگردیم، آیا ممکن است در مورد کارهایی که انجام‌شده است گزارشی به ما بدهید؛ چون طبیعتا وقتی داریم می‌گوییم پارادایم شیفت، جدا از حوزه عمل در حوزه فکری هم رخ‌داده است.

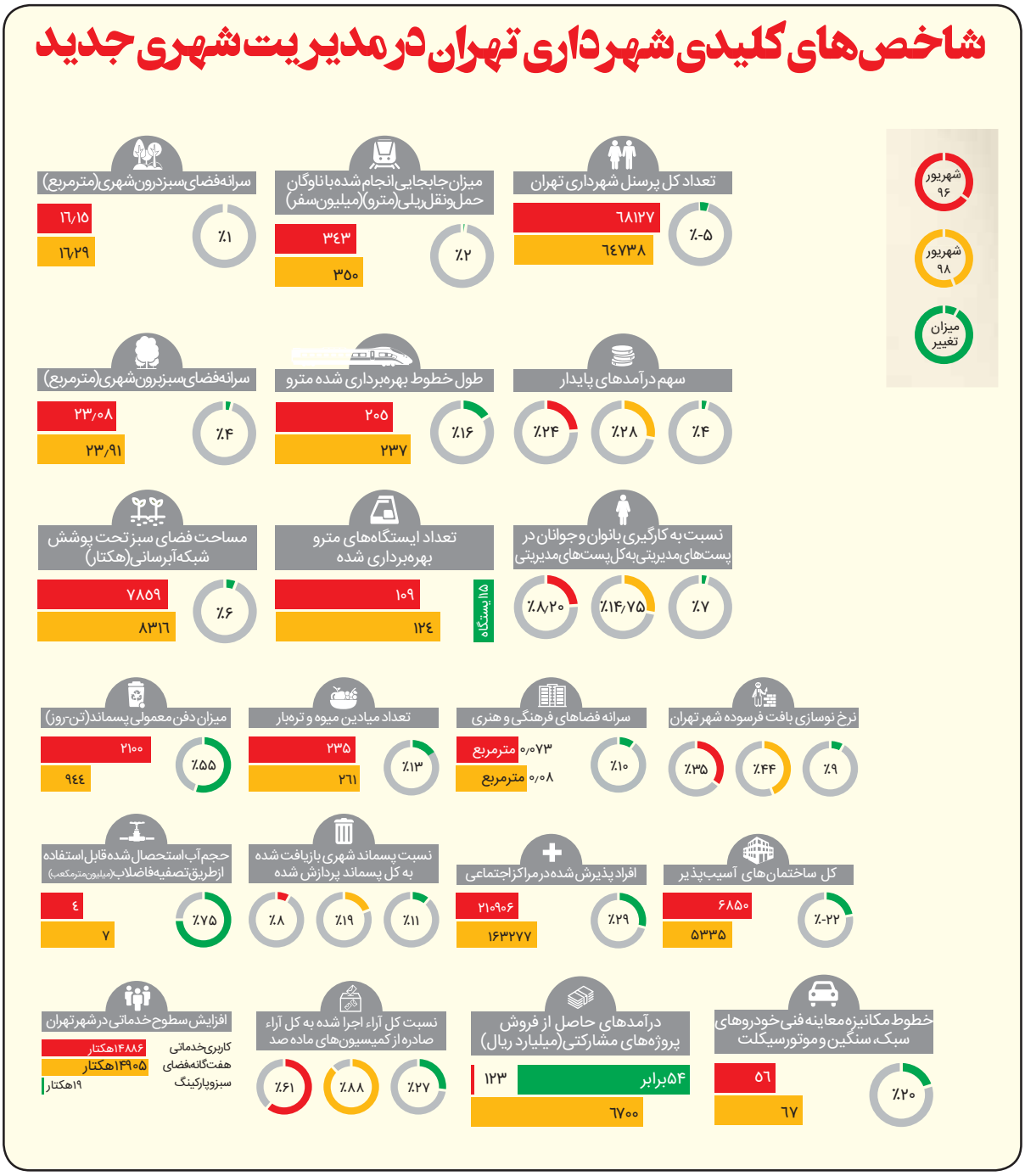
دقیقا؛ اول اینکه در همین مرکز اتفاقی که افتاد این بود که ما به چند اصل رسیدیم: هیچ پروژه مطالعاتی‌ای شروع نمی‌شود مگر آنکه از ابتدا کاربست آن مشخص باشد. این یک سیاست بسیار روشنی بود که از همان روزی که آمدم، خدمت آقای شهردار گفتم که واقعیت امر من اینجا دانشگاه شریف، دانشگاه تهران یا دانشگاه آزاد یا دانشگاه علم و صنعت نیستم. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران یک مرکز کاربردی و کاربست پایه است که مدام باید مدیران و کارشناسان در مناطق باشند؛ یعنی دائما مثل محقق مسأله‌یابی از این ۶۱۵ کیلومتر کنند. روی این موضوع تمرکز دارم. روشن است چون مطالعات مرکز مطالعات باید کاربردی باشد. بنابراین مطالعات بنیادین، مطالعات نظری و کار دانشگاهی‌اش را کنار گذاشته‌ایم. بنابراین حتما مطالعه مرکز کاربردی است. دوم اینکه حتما باید بهره‌بردار مطالعه کاربردی مشخص باشد؛ یعنی هیچ مطالعه‌ای را ما در مرکز مطالعات در این دوره شروع نکردیم که بهره‌بردارش مشخص نباشد؛ بهره‌بردار در واقع دستگاه اجرایی است یا شهردار منطقه یا معاونت یا سازمان یا شرکت و امثالهم.

بنابراین تمام مطالعات ما با بهره‌برداران معنا پیدا می‌کند. نکته سوم اینکه هیچ مطالعه‌ای در مرکز مطالعات شروع نمی‌شود که تکلیف حقوقی یا مأموریت شهرداری نداشته باشد. هر مطالعه‌ای که شروع کردم، حتما مأموریتش برای شهرداری بوده است. تکلیفی که احتمالا برای وزارت آموزش‌وپرورش وجود دارد یا تکلیفی که برای فلان وزارتخانه وجود دارد، خودش برود انجام بدهد. ما سعی کردیم در این دوره، مطالعاتی که مرتبط به شهر و شهرداری است انجام بدهیم؛ یعنی غالبا مرتبط به شهرداری است.

نکته چهارم، دوره مطالعات بود. البته در این چهارمی کرونا بسیار اذیت کرد و چندان موفق نشدیم و آن هم دوره زمانی مطالعه است. وقتی دوره زمانی مطالعه شما دو سه سال طول می‌کشد، واقعا مقداری خسته‌کننده می‌شود. بهترین حالت - طولانی‌ترین مطالعه ما طرح جامع پسماند بود که یک سال و هشت ماه طول کشید و این هم یکی از دلایلش همین کرونا بود و میزان گستردگی‌اش هم طوری بود که باید دو بار شهر تهران را ازنظر پسماند نمونه‌گیری و آنالیز می‌کردیم. سرانه پسماندی که ما در اینجا درآوردیم با آن عدد و ارقامی که در ذهن مردم و برخی مدیران است، خیلی فرق دارد. داخل پرانتز بگویم همه فکر می‌کنند مردم تهران خیلی رعایت نمی‌کنند، خیلی زباله تولید می‌کنند و این حرف‌ها. تازه با این حالت بی‌نظمی ما، سرانه زباله ما نسبت به جهان پایین‌تر است. ما ۷۶۰ گرم زباله تولید می‌کنیم در حالی که میانگین جهانی بالای ۹۰۰ گرم است. سرانه روزانه شهرها. با این مدل بسیار بد. البته شرایط اقتصادی و اجتماعی هم تأثیر دارد که از آن بگذریم. که در مطالعه گاهی خیلی از حرف‌های کلی‌ای که می‌زنیم، آن را زیر سوال می‌برد. وقتی آنالیز پسماند احصا واقعا شوک‌آور بود.

بحث بعدی، دوره و زمانه مطالعات بود. برای این موضوع ما کارهایی کردیم؛ مثلا برای اولین‌بار شورای پژوهش و نوآوری را در مناطق و سازمان‌ها و شرکت‌ها راه انداختیم یعنی به شهردار منطقه بیان شد که آقای شهردار، ضمن اینکه شما دارید زباله جمع می‌کنید و پروانه صادر می‌کنید، لطفا شما رئیس شورای

شما اگر در منطقه ۹ یا ۱۰ در یک ۵۰۰ متری چهار تا درخت یا فضای باز بگذارید، اثرش بر روی کیفیت زندگی و رضایتمندی شهروندان حتما بسیار بالاتر از این است که در ارتفاعات شمال یا شمال غرب یا جنوب غرب یا فلان تهران بخواهید درخت بکارید. البته آن هم مفید است اما می‌خواهم بگویم اینکه شهر از جزئیاتش شروع می‌شود این است



پژوهش و نوآوری منطقه خودت هم باشید، بالاخره در ماه دو ساعت فکر کنید. این خطرناک‌ترین حالت است که شهردار منطقه بگوید که این قدر گرفتارم که فرصت فکرکردن ندارم. دانشگاه شریف در منطقه ۲ است، یا دانشگاه تهران در منطقه فلان است. دانشگاه تهران که در این منطقه است، اگر شهردارش نتواند به آن بگوید که آقای رئیس دانشگاه، آقای رئیس دانشکده، اساتید محترم، شما به این منطقه فکر کنید، برای حل مسائل من راه‌حل بدهید، دانشگاهی که نتواند در این منطقه اثرگذار باشد، آیا می‌خواهد روی آن طرف اقیانوس‌ها اثرگذار باشد؟ خب این روشن است. یعنی این ارتباط بین حوزه علم و اجرا و نزدیک‌کردن آنها. ببینید تلاش کرده‌ایم ولی نمی‌گویم خیلی موفق شدیم، اما واقعیت امر این است که ما این ادبیات را وارد کردیم.

بگذارید مثالی برایتان بزنم؛ اعداد مختلفی در میزان بدهی شهرداری تهران بود. برای ما به عنوان مرکز مطالعات عدد مهم

نبود، برای ما فرآیندهایش مهم بود. خدمت آقای امامی، معاون مالی و اقتصادی شـهرداری تهران، عرض کردم که ما مطالعه‌ای را اینجا شروع کردیم: سـازوکارهای مدیریت بدهی در شهرداری تهـران. ببینید اصلا بدهی ایجادکردن و اینها با توجه به شـرایط اقتصادی شـهری مثل تهران که هم تـورم دارد، هم رکود، وقتی شـما پروژه a را - پروژه درسـت، نه پروژه غلـط، اصلا کاری به پروژه غلطی ندارم- اما اگر پنج سـال پیش باغی را تملک کردی و پولـش را ندادی و آن را به پـارک تبدیل کردی، هنر خوب و کار درستی کردی، چون امروز اگر می‌خواستی انجام بدهی باید آن را بیست، سی برابر می‌کردی. بنابراین مدیریت بدهی مهم‌تر از خود میزان بدهی اسـت. بنابراین ما مطالعـه‌ای را انجام دادیم تحت عنوان تدوین سازوکارهای مدیریت بدهی در شهرداری تهران که در یـک دوره بلندمدت، بالاخره این شـهر باید به عنوان یک بازار -شهرداری- پول دربیاورد و هزینه هم بکند. ایراد ندارد. مثل یک پدر باعزت و باشرافت است.

می‌گوید من مناسباتم را با جامعه و بازار بیرون تنظیم می‌کنم، بنا به دلایلـی در این دوره، من مثل فلان نهاد نیسـتم که پولدار باشـم، اما باید خدماتـم را ارایه بدهم. بنابراین شـفاف می‌گوید کـه من این قدر بدهی ایجاد می‌کنم، این قدر هم دارم سـازوکار پرداختـش را فراهم می‌کنم. بنابراین مـدل مدیریت بدهی را در قالب لایحه تنظیم کردیم که در معاونت مالی-اقتصادی هست و ان‌شاءالله در این دوره شورا مطرح شود. ببینید طرح این گفت‌وگو در مدیریت دوره شهری که مدیریت بدهی مهم‌تر از میزان بدهی اسـت، دیدگاهی را ایجاد کرد. نمی‌گویم مـا آن را ایجاد کردیم، مرکـز مطالعه و مشـاور ایـن کار را کرد و گفت کـه آقا حالا که بالاخره شهرداری شما مثل همه شهرداری‌های دنیا بدهی دارد، باید پروژه عمرانی و پروژه خدمات شـهری ایجاد کنید، باید زباله را جمـع کنید، مرده را دفن کنید، موش را محدود کنید، سـگ را عقیـم کنید. به هر حال تمام این کارهایی که در خدمات شـهری از کشـتن موش تـا ارتقای دانش شـهروندی مأموریت دارید، در طیف وظایفت هست، بالاخره این نیاز اقتصادی دارد. الان صدها مسـأله اقتصادی از تحریم گرفته تا کرونا روی دوش اسـت، اما اگر شـما بیایید سـازوکار مدیریت بدهـی‌ات را تنظیم کنی، دیگر از حرف‌هایـی که دو هزارتا بود، پنج هزارتا بود، شـصت‌هزارتا یا صد هزارتا بود، ببینید اینها برای شـهرداری بد است، برای کسی که می‌خواهد شـهر را اداره کند؛ چون شـهرداری کارش با مردم اسـت و ذی‌نفعانش مردم هستند. شـما اگر می‌توانید صادقانه، مسـئولانه و حقیقی با مردم حرف بزنید، همـه فکر می‌کنند که با یک مشـت آدمی که فلان کرده -در حالی که این سیستم کلی حسـابرس، ذی‌حسـاب و بازرس دارد. می‌خواهم بگویم که این نوع گفت‌وگوکردن‌ها مقداری بـرای خود ما از نظر مطالعاتی ما خودمان می‌توانیم بیاییم یک سـاختار بدهیم و مدیریت بدهی در شـهرداری تهران ایجاد کنیم و این سـاختار را خوشبختانه ایجاد کنیم. به نظرم اگر این ساختار تصویب شود، برای همیشه بحرانی از مدیریت شهر حل کرده شده است.

کمی سازوکارش را بازتر کنید.

بدهی شـهرداری تهران را چه کسانی ایجاد می‌کنند؟ مدیران آن. پنجاه، صد، دویست مدیر هستند که حق امضا دارند؛ یا رئیس سـازمان اسـت، یا رئیس شـرکت، یا معاون یا شـهردار منطقه. کارمنـد که حق امضا ندارنـد. آنهایی که حق امضـا دارند، باید یک سـامانه‌ای ایجاد کنیم، بگوییم این قدر تعهد ایجاد کرده، این قدر هم درآمد و آخر سـال هم سـرجمع بزنـد. ولی این تکلیف حقوقی می‌خواهد که معاونت مالی-اقتصادی نگوید که سازمان آن شرکت‌ها به من پاسـخ ندادند؛ چراکه رئیس شورای سازمان کیست؟ خود شهردار است، همان معاون و باید پاسخ بدهد. این قدر سـرمایه‌گذاری کردم، این قدر هـم بدهی دارم و این قدر هم با تو موازنه می‌کنم و اتفاقا باید افشـا بشود. این سامانه اگر افشا کند، ببینید شـهر کشش تناقض‌گویی ندارد. در این شرایط بحرانی اسـت که ما این همه مسأله در شهر داریم، باید خیلی روشن‌تر - اگر روی جزئیات تمرکـز کنیم، دیگر آن اختلافات کلان‌ترمان کنار زده می‌شـود. الان مرکز مطالعات مرکز مطالعاتِ شـورای شهر هم هسـت. ما در این دوره در خصوص بیـش از پنجاه لایحه و طرح نظر به شـورای شـهر دادیم. نمی‌گویم که حتما این نظر ما بوده و رفته و تصویب‌شـده است، اما به هر حال ما هم مثل مرکز پژوهش‌های مجلس روی لوایح و طرح‌ها نظرات‌مان را داده‌ایم، تـا جایی که توانسـتیم اصلاح کردیم و جایی هم که نتوانسـتیم بالاخره حتما باید بیشتر کنیم.

آخرین چیزی که می‌خواهم بگویم این است که مرکز مطالعات در قوانینی که در مورد مدیریت شـهری به دولت و مجلس می‌رود صاحب نظر اسـت و نظـر می‌دهد؛ خصوصا در بحـث مالیات بر ارزش‌افزوده. در مورد مالیات بـر ارزش‌افزوده به طور جدی بحث کردیم.

موضـوع دیگر، موضـوع درآمدهای پایدار و مالیـات بر ارزش افزوده بود که داریم راجع به آن بحث می‌کنیم و یکی هم موضوع مدیریت یکپارچه شهری است که این را هم آقای شهردار به مرکز مطالعات واگذار کرد. اما یک کار بسیار متفاوت از اینها را می‌خواهم توضیح بدهم؛ ببینید تصور کنید شـما امروز شهردار تهران هستید، من از شـما می‌پرسـم شـما تهران را بر اسـاس کدام شاخص‌ها می‌خواهید بسـنجید. قبل از این نظام‌نامه‌ای تنظیم شاخص‌های پیشرفت و رتبه‌بندی تهران که آقای شهردار ابلاغ کرد، ما شاخص سنجش پیشرفت شـهریِ تهران نداشتیم. مرکز مطالعات با کمک دانشگاه تهران و شهید بهشتی، برای نخستین‌بار شاخص سنجش پیشرفت شـهری تهران - ۱۹۹ شـاخص - درآورد. واقعیتش هم خیلی درباره آن گفت‌وگو نکردیم چون می‌خواهیم ساری و جاری شود؛ یعنی زمانی که شهردار یا مدیر بدی بیاید، می‌گوید آقا تهران را بر اساس این ۱۹۹ تا شاخص بسـنجید، می‌توانید مانیتورینگش کنیـد و حالـش را بفهمید. اصـلا ما در جمهوری اسـلامی ایران شاخص سنجش پیشرفت شهری نداشتیم. این حرف من نیست.

یعنی مبتنی بر سیاست‌ها انجام می‌شد.

بلـه، هـر دوره می‌آمد. همین الان هم شـهردار تهـران برای نخستین‌بار نظام‌نامه‌اش را ابلاغ کرده است. حدودا ۹۹/۹/۲۵ این را ابـلاغ کرد این ۱۹۹ شـاخص را و اتفاقا ما سـال ۹۳ و ۹۷ و ۹۸ تهران، همین ۱۹۹ شاخص تهران را با هم سنجیدیم و بعد تهران را با بقیه کلانشهرها سنجیدیم.

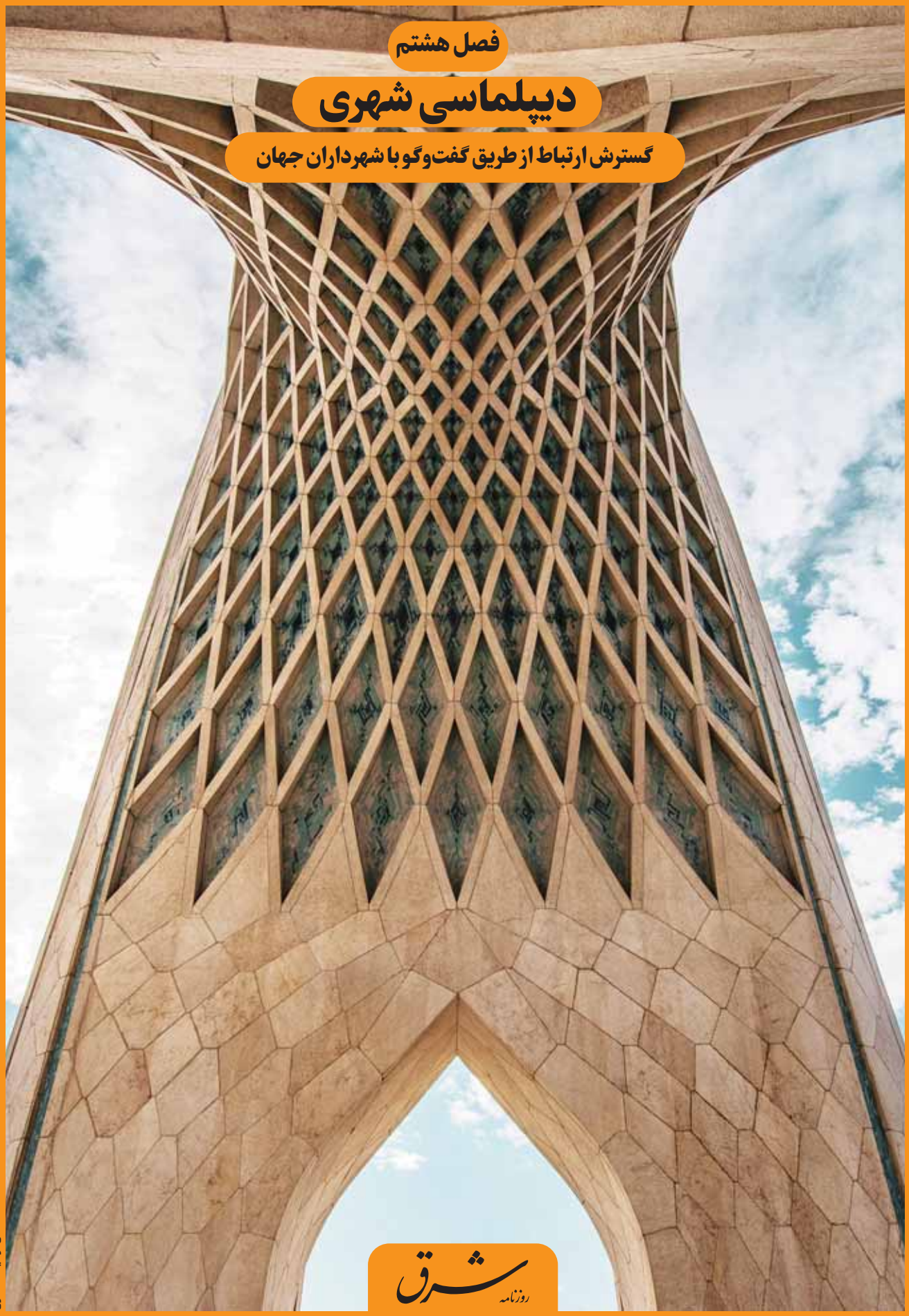
این ۱۹۹ شـاخص داسـتان دارد، اینکه چطور اینها را درآوردیم، یک گروه بسیار مستعد دانشگاه تهران و شهید بهشتی را گذاشتیم؛ آدم‌هایی که این‌کاره هستند. اول رفتند شاخص‌های جهانی توسعه شـهری را درآوردند، بعدش گفتیم بر اساس سیاست‌های کلان و مقررات ملی، آینده شـهرهایمان باید چطور باشد و از آنها شاخص درآوردیم.

اینکه می‌گویم شهر خیابان و پارکینگ نیست، اتفاقا به لایحه بودجه رفته و ما باید از پارک حاشیه‌ای چند میلیارد تومان پول درآوریم. بحث این بود. درواقع فکر می‌کنم در بودجه پارسال بوده و امسال هم هست. فکر می‌کنم ۳۰۰ میلیارد یا چنین عددی، اما در ردیف‌های بودجه بود و در تبصره‌ها هم آمده است. ببینید پس می‌رود در مقررات‌گذاری و حذف می‌شود

فصل هشتم

دیپلماسی شهری

گسترش ارتباط از طریق گفت‌وگو با شهرداران جهان



عکس: وحید مظاهری

روزنامه شرق

راهی به سوی آینده

همگام با جهانی‌شدن و رشد فناوری اطلاعات و توسعه شبکه‌های ارتباطی، شهرها در فضایی متشکل از جریان‌ها به بازیگران اصلی حوزه ارتباط و اقتصاد جهانی تبدیل شده‌اند. تمرکز و همگرایی حوزه‌های مختلف در شـــهرها نشان‌دهنده حرکت سریع جهان به سمت شهری‌شدن و توسعه هر چه بیشـــتر کلانشهرها و تبدیل آنها به شهرهای جهانی و درنهایت جهان‌شهرهاست. در این فضا، شهرها با ارتقای جایگاه اقتصادی، سیاسی، فناوری، فرهنگی و زیرساختی خود از توان، نفوذ و اعتبار کافی برای اجرای فعالیت‌های دیپلماتیک برخوردار می‌شوند و در راستای فعالیت‌های خود شکل نوینی از دیپلماســـی را نمایان می‌کنند که از آن با عنوان دیپلماســـی شهری یاد می‌شود. یافته‌های پژوهش‌ها نشـــان می‌دهد که شـــهرها با ایفای نقش فراملی خود در زمینه‌های امنیت، توســـعه، اقتصاد، فرهنگ، شبکه‌سازی و حضور در سازمان‌های بین‌المللی به بازیگرانی فعال در عرصه روابط بین‌الملل تبدیل شده‌اند.

بر این اســـاس دیپلماسی شـــهری هنر کاربردی روابط بین‌الملل برای مذاکرات، تعامل، توسعه و بهســـازی روابط بین ملت‌ها ورای مشـــکلات و معضلاتِ روابط دولت‌هاست و بخش مهمی از «دیپلماسی عمومی» (Public Diplomacy) کشورهای دموکراتیک و پیشرفته است. در این تعریف بر سه وجه تمایز دیپلماسی شهری از دیپلماسی دولتی تأکید می‌کنیم. دیپلماسی شهری؛ اولا یک هنر اســـت، دوما کاربردی اســـت و سوما هدف اصلی در این دیپلماســـی ملت‌ها هستند؛ نه الزاما دولت‌ها. در جهان امروز که دولت‌ها در کشـــورهای پیشـــرفته برخلاف کشـــورهای عقب‌افتاده به سوی کوچک‌ترشـــدن حرکت می‌کنند و درباره مسائل اساســـی حیات، سیاست، فرهنگ و اقتصاد جامعه از پایین به بالا تصمیم‌گیری می‌شود، شهردارها و شوراهای شهر به عنوان نماینده مستقیم افـــکار عمومی و اراده مـــردم، در بهبود روابط ملت‌ها با یکدیگر نقش برجســـته‌ای دارند. البته در حکومت‌های شبه توتالیتر، از آن جهت که شهردار و شورای شهر ملزم به اجرای اوامر نهادهای شبه پولیت بورو هستند، دیپلماسی مستقل شهری موضوعی سالبه به انتفاع موضوع است. پیوندهای خواهرخواندگی موجبات توجه ویژه بین کلانشـــهرها را فراهم مـــی‌آورد. از این جهت که معمولا کلانشـــهرها یا شـــهرهای کهن ازقبیل اصفهان و آتن یا شهرهای نیمه معاصر مانند تهران و توکیو یا شهرهای جدید مانند سائوپولو توســـعه یافته‌اند و هر کدام با ویژگی‌های خاص حامل ارزش‌ها، فرهنگ، هنر و اقتصاد خاصی هســـتند. تعامل و دیالوگ بین این شهرها موجب مبادله تجربیات و دانش در حوزه‌های مختلف می‌شود؛ به عنوان مثال استفاده از برخی از تجربیات و روش‌های سیستم ســـرویس اجتماعی، وسایل نقلیه عمومی و اختیارات شـــهرداری‌ها در لندن، پاریس، هلسینکی و استکهلم می‌تواند اسباب بهبود شرایط شهرهای کشورهای در حال توسعه را فراهم آورد.

بهبود شـــاخص توسعه ارتباطی شـــهر از مهم‌ترین ویژگی‌های یک کلانشهر پیشرفته در دنیای کنونی است. تسهیل دسترسی شـــهروندان به مدیران در کمترین زمان و نیز برقرار امکانات شهری برای آنها در بســـتر هوشمندسازی و حرکت به سمت شـــهری الکترونیک یکی از اهداف مدیریت جدید شـــهر تهران بوده است. اقدامات شـــهرداری تهران در این خصوص این موارد است: تدوین منظومه گفتمانی تهران شـــهری برای همه، تدوین سندهای جمعه اطلاع‌رسانی شهرداری تهران، دیپلماسی شهری و نشان برتر شهر تهران در زمینه تحقق برنامه سوم توسعه، تدوین شاخص‌های شـــهر ارتباطی و برگزاری اولین ارزیابی مدیران برتر شـــهر ارتباطی به منظور ارتقای کیفی مدیران روابط عمومی در نخستین همایش مدیران برتر شهر ارتباطی، توسعه استفاده از ابزار نظرسنجی‌های عمومی از شهروندان برای تدوین استراتژی‌های ضروری برای اقدامات و ارتباطات، توسعه ارتباطات شـــهردار تهران برای گروه‌های مرجع، راه‌اندازی خانه گفت‌وگوی تهران در محل نگارستان شهر به منظور افزایش حس تعلق شهروندان به شهر و بسترسازی برای تعامل گروه‌های مختلف هنری و فرهنگی، راه‌اندازی ســـامانه «به من بگو چطور» به عنوان پل ارتباطی میان شهروندان و شهرداری تهران تا مردم مشکلات خود را در دسته‌بندی‌ای مشخص‌شده با مدیران شهری در میان بگذارند و ارتقای سامانه ملاقات مردمی و ایجاد درگاه اینترنتی ملاقات شهروندان با مدیران شهری.

تهران ۱۴۰۰؛ نقطهٔ وصلِ به آینده

سید محی‌الدین فاضلیان

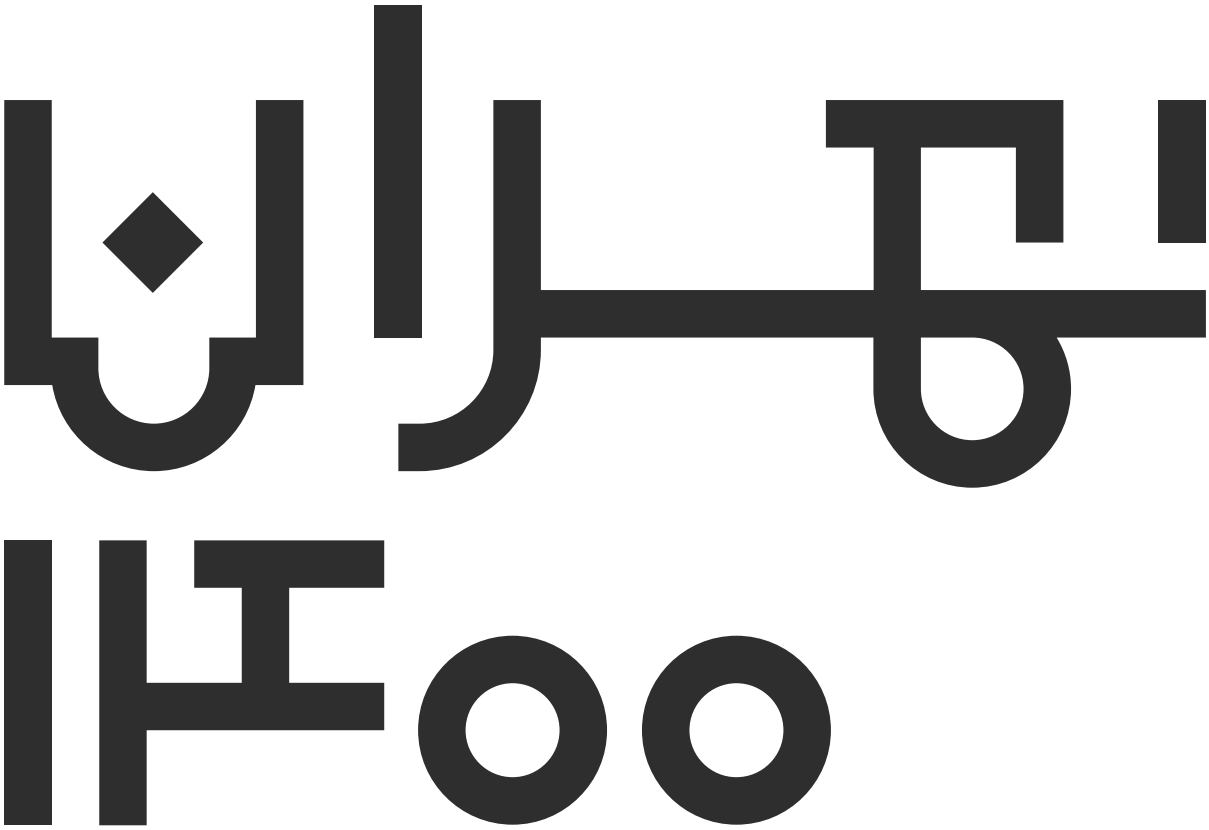
مردم دنیا را می‌توان در دو گروه برشمرد: مردمی که شهرشان را دوست می‌دارند و مردمی که شهرشان را دوست نمی‌دارند؛ مردمی که دل‌شان برای شهرشان تنگ می‌شود، برای شهرشان شعر می‌خوانند و می‌نویسند، شهرشان را با آب‌وتاب برای دیگران وصف می‌کنند و مردمی که چنین ارتباطی با زیستگاه خود ندارند. چنین رابطه‌ای در خاطرات جوانه می‌زند و می‌بالد. خاطره است که عشق می‌سازد و حالا تهران برای ما، برای همه ایرانی‌ها، گنجینه‌ای از خاطرات است که به هر طرفش نگاه کنیم، یادی، خاطره‌ای، شوق وصالی یا اندوه فراقی ما را درمی‌گیرد. شوق و اندوه دو روی عشق‌اند؛ کسی که چیزی را دوست نداشته باشد، نه با داشتنش به شوق می‌آید و نه در باختنش دچار اندوه می‌شود. خاطره‌های جمعی اما دیگر ارتباطی میان شهر و یک شهروند نیستند بلکه هویت شهر، تاریخ شهر و مفهوم شهر را می‌سازند. گاه کارهایی کوچک اما خلاقانه، موثر و معطوف به هدف، گروه زیادی از مردم را همراه می‌کنند و یک خاطره خوش جمعی می‌سازند. حال اگر تلاشی سازمان‌یافته، وسیع و پیگیرانه بخواهد طعم شیرین حیات شهروندی را در کنار هم در ذایقه مردم جاری کند، چه یادی را در خاطر مردم شهر حک خواهد کرد؟ خاطره‌ای که مردم درباره شیرینی آن با هم گفت‌وگو کنند، سال‌های سال بعد آن را به یاد بیاورند و حس مشترکی درباره آن را بازیابند. از یک سو، خاطره عشق را از گذشته می‌فرستد و از سوی دیگر امید نقش عشق را بر فردا می‌اندازد. تهران آدم را عاشق می‌کند؛ با کوه‌های شمالش، با دشت‌های جنوبش، با شکوفه‌های بهاری درخت‌های سایه‌اندازش، با پاییز برگ‌ریز پیاده‌روهایش، با نسیم خنک سحرگاهش، با تکاپوی مردم نیم‌روزش، با شب‌های بیدارش و با رویدادهای ریز و درشتش زندگی را سخت پاگیر خود می‌کند؛ همان زندگی که عشق بهانه آن است، همان زندگی که ادامه دارد. تهران پس از این، پس از ما، باز هم روزهای بالا و پایین بی‌شماری خواهد دید و این بار خاطره‌هایی دلنوازتر با ما و نسل‌های پس از ما خواهد ساخت. شهرداری تهران یعنی اصلی‌ترین متولی امور پایتخت بر اساس اسناد بالادستی، در کنار حفاظت از میراث قرن گذشته و نمایش آن، در کنار آماده‌سازی تصویر قرن آینده و تدارک برای ورود به آن، بر خود لازم می‌داند که وظیفه تاریخی خود را در این نقطه عطف تقویمی به بهترین نحو ایفا کند و در ایجاد فضای نشاط، همدلی، گفت‌وگو، همفکری و همکاری برای ساخت یک خاطره شیرینِ جمعیِ بزرگ گام نخست را استوار بردارد تا در قرن پیشِ رو، تهران بیش از پیش «شهری برای همه» باشد. «تهران شهریِ برای همه» تنها به معنی خدمات و ساخت‌وساز برای همه نیست. تهران ۱۴۰۰ و تهران در قرنی که از پسِ این سال می‌آید، قرار است با همه مردمش ساخته شود و استوار بماند؛ مردمی که با حیات‌شان از جریان حیات در شهر پاسداری می‌کنند و شهر را با شور و شادی و همت‌شان زنده نگه می‌دارند. طرح «تهران ۱۴۰۰» امکانی برای حضور و ظهور می‌یابد. هدف این طرح همراهی حداکثری و استفاده همه‌گیر از ظرفیت‌های موجود و در عین حال مرتبط با این موضوع است؛ به نحوی که مهم‌ترین داشته یک شهر -که نیرو و معدن عظیم انسانی آن است- را به همراهی، همسویی و مشارکت در این طرح تشویق و تعاملی فعال و دوسویه را نسبت به قبل ایجاد کرد. این طرح با رویکردی ویژه به این ظرفیت‌ها نگاه می‌کند و درصدد است چترش به گستردگی همه مردم باشد. طی انجام طرح، به صورت تدریجی و موثر حضور مردم پررنگ‌تر، جدی‌تر و موثرتر می‌شود. یکی از اهداف دیگر این طرح، ملی‌گرایی در جهت ایجاد وحدت و همراهی شهروندی است و این وحدت محقق نمی‌شود مگر با به رسمیت‌شناختن تنوع موجود. تهران ۱۴۰۰بیش از آنکه اتفاق جدیدی باشد، یک آینه قدی و تمام‌نماست؛ آینه‌ای برای انعکاس و بازنمایی آنچه هست، آینه‌ای برای روایت کلانشهر تهران، برای بازنمایی قد و قامت افراشته یک ملت در اکنون، تصویرگر فراز و نشیب تاریخ صدساله در عرض جغرافیایی به نام تهران. کار آینه ساختن و افزودن نیست بلکه آنچه موجود است را با جلا و جلوه‌ای مضاعف منعکس می‌کند. همه تلاش‌ها در این طرح تجمیع داشته‌های انسانی در بستر تاریخ و جغرافیا و پیش چشم آوردن آنهاست. بر این اساس، محورها و اصول اساسی مورد توجه در «تهران ۱۴۰۰» از این قرار هستند:

تهران برای ما، برای همه ایرانی‌ها، گنجینه‌ای از خاطرات است که به هر طرفش نگاه کنیم، یادی، خاطره‌ای، شوق وصالی یا اندوه فراقی ما را درمی‌گیرد. شوق و اندوه دو روی عشق‌اند؛ کسی که چیزی را دوست نداشته باشد، نه با داشتنش به شوق می‌آید و نه در باختنش دچار اندوه می‌شود. خاطره‌های جمعی اما دیگر ارتباطی میان شهر و یک شهروند نیستند بلکه هویت شهر، تاریخ شهر و مفهوم شهر را می‌سازند

- داشتن رویکرد اجتماعی و فرهنگی به همه مسائل مدیریت شهری و تغییر رویکرد در همه حوزه‌ها؛ از شهرِ خودرومحور و ساخت‌وسازبنیان به شهر پیاده‌محور و انسانی.
- ضرورت افزایش انسجام سیستمی در شهرداری تهران (با توجه به گستردگی سیستم شهرداری این انسجام برای ایجاد وحدت رویه، طراحی فرآیند درست و اثرگذار و داشتن نقشه راه مشترک با مسئولیت‌های متفاوت، اما همسو و هم‌راستا بسیار ضروری است).

- وجود برنامه‌ای شفاف، انگیزشی و مشارکت‌پذیر برای آحاد مردم.
- توجه به حقوق شهروندی و همه را دیدن (تمرکز بر طرحی که همه شهروندان خدمات یکسان دریافت کنند، در امور شهر مشارکت کنند و صاحب حق و ایده دانسته شوند، افراد کمتر برخوردار و به حاشیه رفته در اولویت قرار گیرند و از ظرفیت همه شهروندان در طراحی و اجرا استفاده شود).
- احیای مسئولیت اجتماعی شهروندان با تأکید بر افراد و نهادهای برخوردارتر و استفاده از ظرفیت آنها.
- توجه به چندفرهنگی‌بودن و هویت متکثر تهران و استفاده از هویت‌های فردی تا مکانی (از لحاظ قومیتی و فرهنگی و اقلیت‌ها).
- در نظر داشتن همه افراد و استفاده از همه ظرفیت‌ها بدون لحاظ‌کردن خط‌کشی‌های مرسوم و سرمایه‌زدا و حرکت به سمت همبستگی اجتماعی.
- بهره‌گیری از خرد جمعی و کنشگری مرزی مابین مدیریت شهری، نخبگان، دانشگاهیان، فعالان مدنی، فعالان بخش خصوصی و نهادهای دولتی-حاکمیتی از طریق گفت‌وگو و تعامل روزافزون.
- حضور پررنگ نهادهای مردمی.
- عنایت به پایتختی تهران و استفاده از ظرفیت‌های چندلایه ملی و بین‌المللی آن و اهمیت تهران به عنوان نماد ایران.
- نگاه به ظرفیت‌های تقویمی و قرارگیری در موقعیت زمان خاص (وجود دو مبعث و دو نیمه شعبان).

برای این طرح، شعارها و تیترهای متنوعی مبتنی بر هویت‌های مختلف برای تهران در نظر گرفته شد. اما مرور و بررسی نشان داد که تمام این شعارها، اندیشه‌ها و گفتمان‌ها را می‌توان در مفهوم «تهران شهری برای همه» یافت. به همین دلیل این گزاره به عنوان مفهوم اصلی و هدف غایی طرح «تهران ۱۴۰۰» برگزیده شد. «تهران شهری برای همه» مفهومی است که اغلب نیازها، تعابیر و دغدغه‌های بسیاری از افراد حقیقی و حقوقی را در بر دارد. این شعار برآیندی از همه تعاریف و خواسته‌ها از تهران است. از طرفی این شعار، شعار اصلی شهردار تهران در اخذ رأی اعتماد اعضای شورای اسلامی شهر تهران -که برآمده از رأی شهروندان هستند- بوده است. به تعبیری این شعار برآمده از رأی و نظر مردم است.



رویکرد مسئولان برای سده جدید چه می‌تواند باشد؟

۱۴۰۰ سال خاص شهرداری تهران

فرزین محمدی
خبرنگار

تصور آغاز سده‌ای جدید برای تهران با رویکردی نو ایده و نگاه جدیدی نیست. از چند سال گذشته برنامه‌هایی تا سال ۱۴۰۰ ترسیم شده بود که نشان از تغییر رویکرد در مدیریت شهری تهران داشت. فارغ از اینکه این برنامه‌ها و تلاش‌های انجام‌شده در این زمینه تا چه حدی به نتیجه مطلوب دست یافته است، رسیدن به سال ۱۴۰۰ خود می‌تواند یک مرحله جدید برای آغاز فعالیت‌های شهری بر بستر دانش روز مدیریت شهری و رویکردهای انسان‌محور باشد.

شهرداری تهران از سال ۹۶ برنامه‌هایی برای مدیریت شهری شهر تهران در قالب برنامه سوم شهری پایتخت از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ترسیم کرده بود و در این میان مسائلی چون برنامه‌ریزی در مسیر توسعه محله‌محوری، توجه به تغییر رویکرد درآمدزایی شهرداری تهران و گذر از برنامه‌ریزی کالبدی به برنامه‌ریزی چندوجهی، گذر از اقتصاد ساخت‌وساز به اقتصاد دانش‌بنیان، واگذاری تصدی‌گری‌ها، شفاف‌سازی و همچنین تسهیل فعالیت بخش خصوصی مد نظر بود.

در این میان شهر تهران همواره با چالش‌هایی چون فقدان شفاف‌سازی مدیریت شهری، اطلاعات پرهزینه و خارج از دسترس، ناکارآمدی تشکل‌های صنفی مسکن مواجه بود و البته یکی از بزرگ‌ترین مشکلات این شهر به عنوان پایتخت و مرکز ایران، تجمع ثروت و سرمایه در تهران است که عملا به شکل نامتوازنی تقسیم سرمایه و ثروت در میان شهرهای کشور با تمرکز و محوریت مرکز شکل گرفته و در نتیجه تمامی سرمایه‌های کشور در پایتخت انباشته و همین عامل باعث مهاجرت بسیار به تهران و تراکم بالای جمعیت این شهر شده است. این مسأله به تنهایی توانسته بر روند سایر موضوعات شهری نیز تأثیر بگذارد و آنها را تحت تأثیر خود قرار دهد. همان طور که معاون برنامه‌ریزی شهری وقت شهرداری تهران در سال ۹۶ در هفدهمین همایش سیاست‌های توسعه مسکن نیز اعلام می‌کند که در دهه گذشته تورم بخش مسکن، ورود مهاجران و حجم بالای ساخت‌وساز و افزایش نقش خوابگاهی تهران مسائل زیادی برای پایتخت ایجاد کرده است و در ادامه آن اشاره می‌کند درآمد سرانه تهران پنج برابر دیگر شهرهاست که همین موضوع عامل افزایش مهاجرت به این کلانشهر شده است.

میرزایی اشاره می‌کند که تهران در سطح ملی از بالاترین سطوح برخورداری و فناوری‌های نوین شهری و شاخص‌های توسعه‌یافتگی برخوردار است اما در مقیاس جهانی شهری توسعه‌نیافته است و البته تهران نمونه کامل یک شهر کج توسعه‌یافته و ناموزون از نظر کالبدی است.

برنامه ششم توسعه (۱۳۹۶-۱۴۰۰)، برنامه عملیاتی و پروژه‌محور و به نوعی حمل‌ونقل عمومی، بهداشت و سلامت و محیط زیست مهم‌ترین بخش‌های سند توسعه استان تهران ذیل این برنامه بود و اکنون مهلت آن کم‌کم به پایان می‌رسد و با آغاز سال ۱۴۰۰ باید با ارزیابی اقدامات انجام‌شده و بررسی دقیق توفیقات و عدم‌موفقیت‌ها گام‌های بلندتری با رویکردی متناسب و با نگاه به علم روز دنیا برداریم.

از سال ۹۷، پیروز حناچی، شهردار فعلی تهران، برنامه پیشنهادی شهر و شهرداری تهران را در بازه سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ برمبنای متدهای روز دنیا و برپایه بررسی وضعیت فعلی شهر، برنامه‌ها و انتظارات اعلام می‌کند. او در این برنامه تأکید می‌کند که شهرداری نیازمند منابع متناسب و پایدار است و شیوه تأمین منابع مالی مخارج توسعه شهر که بر پایه اخذ عوارض ساخت‌وساز تراکم بناست باید تغییر کند که در این مسیر در سال‌های اخیر لایحه درآمدهای پایدار شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در دولت تدوین و به مجلس شورای اسلامی ارایه شد و هنوز به نتیجه نهایی نرسیده است.

در برنامه شهر تهران به بخشی از چالش‌های راهبردی ساختاری و محتوایی اشاره می‌شود و در ادامه با استناد به پژوهش دفتر طرح‌های ملی پژوهشگاه فرهنگ و هنر و ارتباطات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی در شهریور ۱۳۹۶، مهم‌ترین مشکلات شهر تهران از نگاه شهروندان تهرانی را آلودگی هوا، ترافیک و فاصله طبقاتی شمال و جنوب شهر اعلام می‌کند و در مقابل فرصت‌های شغلی، درآمد و امکانات بیشتر نسبت به سایر شهرها را مزیت زندگی در این شهر می‌شمارد.

همچنین اولویت‌های کلیدی تهران مصوب بهمن ۱۳۹۶ شورای

شـــهر تهران ازجمله عدالت در دسترسی به زیرساخت‌ها و توسعه متوازن مناطق و محلات، کاهش و رفع آلودگی هوا و آلودگی محیط زیســتی وکنترل توســعه جزایر گرمایی، ترافیک، عبور و مرور روان و توســعه شــبکه حمل‌ونقل عمومی، ایمنی و تاب‌آوری شــهری در برابر زمین‌لرزه و حوادث غیرمترقبه، صیانت و حفاظت از بافت‌های تاریخی شهر و ســاماندهی سیما و منظر شهری، سلامت اجتماعی، سبک زندگی و بهداشت روان بوده است.

در همین زمینه در برنامه پیشــنهادی شهرداری تهران نیز اهداف و جهت‌گیری‌های راهبردی پیشــنهادی تهران بر پیگیری سیاســت حمل‌ونقل پایدار، نقش‌آفرینی فعال در حوزه دیپلماســی شــهری و تحقق شــهری در تــراز جهانی، تحول در مدیریت شــهری تهران با رویکــرد ارتقای شــاخص‌های حکمروایی خوب شــهری، بهبود سطح زیســت‌پذیری و کیفیت زندگی در شهر تهران، چابک‌سازی و تخصصی‌سازی شهرداری تهران، ارتقای سطح رقابت‌پذیری شهری و ایفای نقش فعال در حوزه توســعه اقتصاد محلی، تحقق توسعه شــهری بوم‌محور و نوزایی شــهری پایدار، مقابله با فساد و ارتقای ســلامت اداری (حرکت به سوی شهرداری بدون فساد) و درنهایت پایدارسازی درآمدها و مدیریت شفاف و موثر هزینه‌کرد بود.

شــهردار تهران امســال نیز در مراسم گشــایش و بهره‌برداری از پروژه‌های شــهری منطقه ۲ اعلام کرد که شهرداری برای سال ۱۴۰۰ برنامه‌های مفصلی دارد.

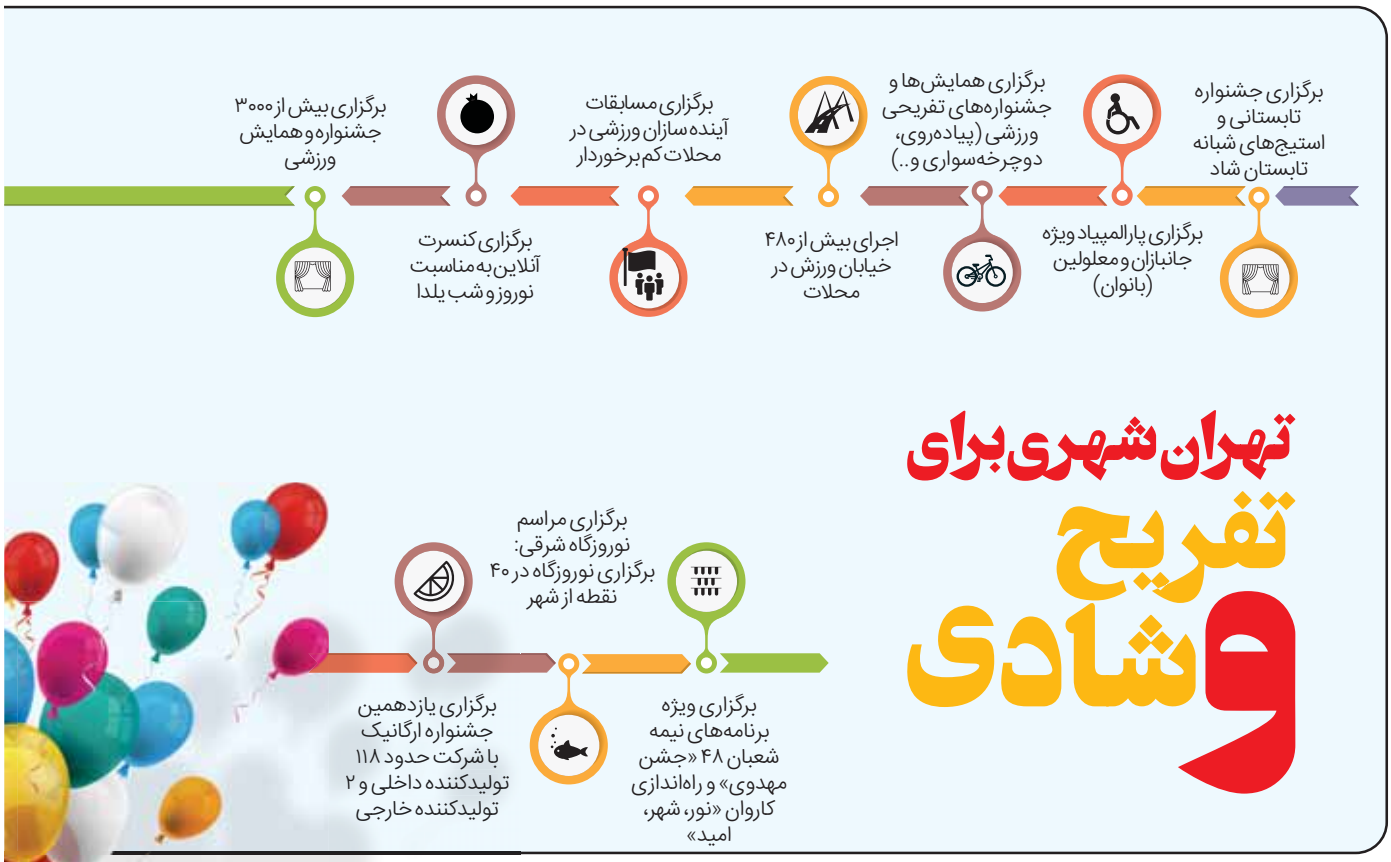
تهران در سال ۱۴۰۰

ســال ۱۴۰۰ می‌تواند ســال ویژه‌ای برای تهران باشــد. نوع نگاه شهرداری در مدیریت شهری در حال تغییر است و کم‌کم از محوریت ماشین به انسان‌محوری و توجه به انسان‌ها و طبیعت تغییر رویکرد داده است. پروژه‌های بزرگ شهری دیگر صرفا بناهای عظیم و انبوه بتونی نیستند بلکه سعی می‌شود در کنار ایجاد امکانات و تسهیلات رفاهی و ترافیکی، جایگاه مســائل اکولوژیکــی و محیطی، توجه به محیط زیســت و فضای ســبز، پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران نیز مد نظر قرار گیرند. بر همین اساس ســال ۱۴۰۰ با توجه به اینکه نویدبخش آغاز سده‌ای جدید است، می‌تواند تبلوری نو در این مسیر باشد.

سال ۱۴۰۰ می‌تواند سال ویژه‌ای برای تهران باشد. نوع نگاه شهرداری در مدیریت شهری در حال تغییر است و کم‌کم از محوریت ماشین به انسان‌محوری و توجه به انسان‌ها و طبیعت تغییر رویکرد داده است. پروژه‌های بزرگ شهری دیگر صرفا بناهای عظیم و انبوه بتونی نیستند بلکه سعی می‌شود در کنار ایجاد امکانات و تسهیلات رفاهی و ترافیکی، جایگاه مسائل اکولوژیکی و محیطی، توجه به محیط زیست و فضای سبز، پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران نیز مد نظر قرار گیرند

تهران برای همه

تهــران صرفا بــرای بخش خاصی از شــهروندان یا طبقه خاص اختصاص ندارد. این شــهر برای همه مردم ۱۲ میلیونی شهر است؛ حتی آنهایی که صرفا برای کار روزانه به این شــهر ســفر می‌کنند و شــب به شــهر خود برمی‌گردند. نباید در ایجاد امکانات و تسهیلات شــهری اولویت به مناطق مرفه شــهری داده شــود و بهتر اســت نگاه دقیق‌تری به مناطق کمتربرخوردار و پرتجمع شــهر شــود و با نیازســنجی دقیق آنها را محقق کرد. تهران دیگر شهری صرفا برای شهروندان سوار اتومبیل‌های شخصی نیست، برنامه‌های ویژه برای دوچرخه‌ســواران و ایجاد بســترهایی برای تشــویق مردم در جهت اســتفاده از وســایل حمل‌ونقل پــاک ازجمله در اختیــار قراردادن دوچرخه‌هــای بیدود در ســطح شــهر در همین زمینه اســت که تا حدودی موفق عمل کرده است و حتی توانسته بخشی از شهروندان به استفاده از دوچرخه سوق دهد. حتی در همین زمینه برنامه‌های ویژه‌ای برای فرهنگسازی استفاده از شــهروندان از حمل‌ونقل پاک



اجرا شد و شهردار تهران نیز به عنوان یکی از پیشگامان در برنامه سه‌شنبه‌های بدون خودرو شرکت کرد. انتظار می‌رود در سال ۱۴۰۰، بیش از پیش چنین برنامه‌هایی در حوزه برنامه‌های شهری دیده و بسترهای آن فراهم شود.

ایجاد حس تعلق

مهم‌ترین مسأله در مدیریت شهری ایجاد تعلق در شهروندان نسبت به شهر است که در این مسیر شهروندان نسبت به شهر احساس وابستگی، مسئولیت و تعهد و تلاش می‌کنند تا در حل مشکلات آن کمک کنند و این امر گامی بزرگ است که برای شهرداری بسیار کمک‌کننده خواهد بود. گر چه این کار نیازمند برنامه مدون چندین‌ساله و طولانی‌مدت است اما آغازگر آن می‌تواند مرمت بناهای تاریخی و حفظ بافت سنتی شهر، پررنگ‌کردن نقش محلات و محله‌محوری، تدوین برنامه‌هایی با محوریت مشارکت شهروندان و ترغیب آنها به حضور در عرصه‌های مدیریت شهری، تغییر روش‌های مدیریت شهری برای بهبود کیفیت زندگی و کاهش آلاینده زیست‌محیطی، بهره‌گیری از شهروندان در مسیر تفکیک زباله‌ها و سایر موارد مشابه باشد.

کاهش آلاینده‌ها؛ بهبود کیفیت زندگی

مدیریت شهری به معنای عام یعنی مشارکت همه دستگاه‌ها برای اداره شهر و شهرداری به تنهایی قادر به رفع آلودگی هوای شهر نبوده و هماهنگی همه دستگاه‌ها لازم است.

رشد و توسعه وسایل حمل‌ونقل عمومی، بهبود کیفیت اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها، جمع‌آوری وسایط نقلیه فرسوده، تصفیه گازهای خروجی آلاینده پالایشگاه‌ها، استفاده از انرژی‌های پاک، افزایش فضای سبز، پارک‌ها و بوستان‌ها در سطح شهر ازجمله اقداماتی است که می‌تواند در کاهش آلاینده‌ها و بهبود کیفیت هوا موثر واقع شود.

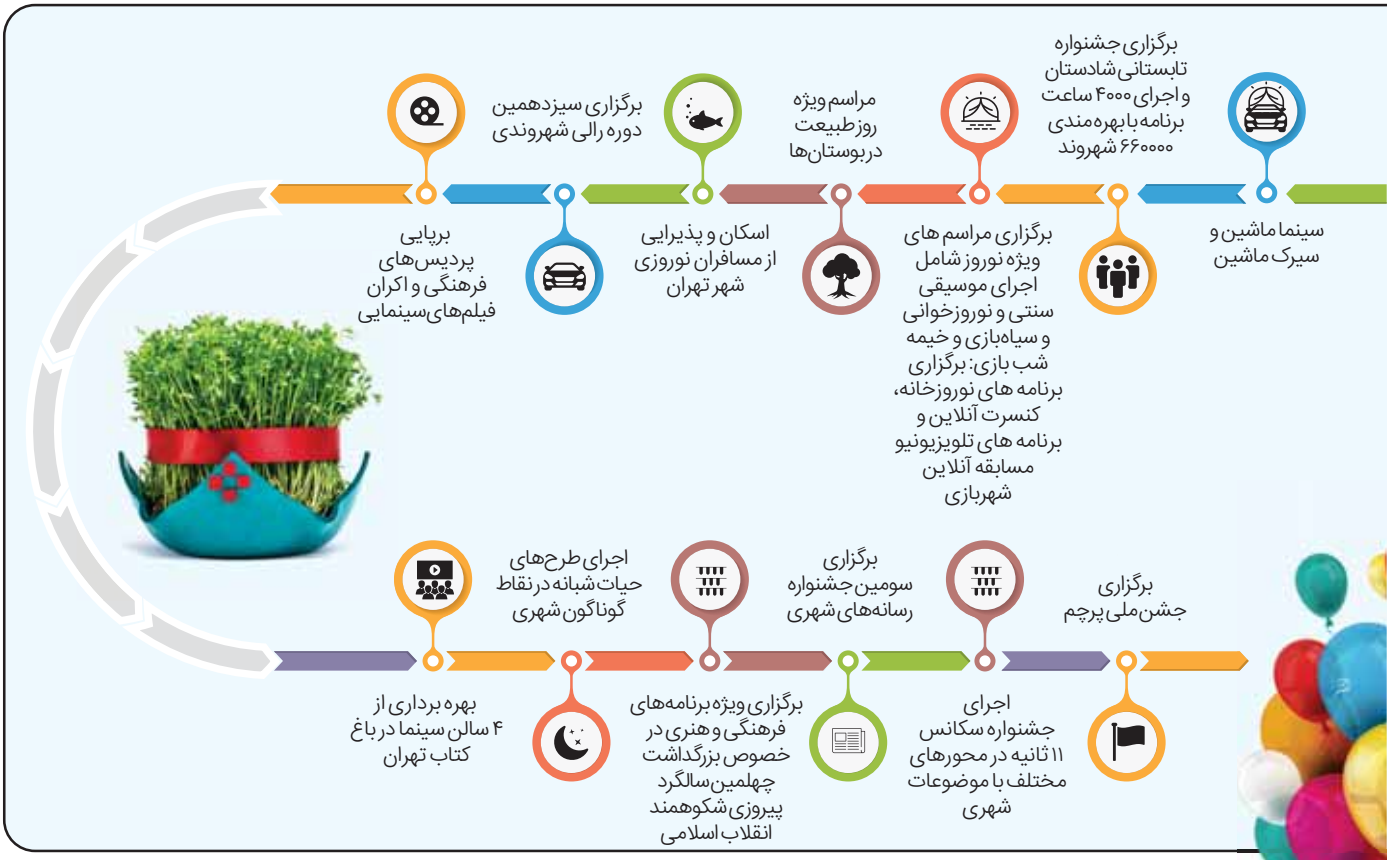
توجه به بهبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی و برنامه‌ریزی برای افزایش بسترهای حمل‌ونقل عمومی و افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران به وسیله آنها می‌تواند علاوه بر بهبود کیفیت هوا، بر روند زندگی مردم و کنترل روند ترافیک پایتخت هم موثر است.

توجه به توریسم و گردشگری پایدار شهری

ظرفیت بالایی در شهر تهران در جذب گردشگر داخلی و خارجی به دلیل وجود کاخ‌ها، موزه‌ها و مکان‌های باستانی و حتی معماری نو و بدیع شهری تهران وجود دارد. به علاوه در همین زمینه بازسازی محلات و بناهای باستانی و تاریخی و عمومی‌کردن این مکان‌ها برای امکان حضور همه مردم می‌تواند علاوه بر ایجاد تعلق و حس پیوند شهروندان با شهر، در راستای اهداف گردشگری نیز مورد بهره‌برداری قرار گیرد. توجه به گردشگری می‌تواند زمینه‌های ایجاد اشتغال بیشتر و در نتیجه روح‌بخشی به شهر و زنده‌شدن آن را فراهم کند.

هویت‌بخشیدن به محلات شهر تهران

ایجاد سرای محله ازجمله اقدامات مثبت شهرداری در سال‌های اخیر بود. اگر شهر را به عنوان یک موجود زنده فرض کنیم، در آن صورت محله به عنوان عنصر اصلی به مثابه سلول بنیادی این موجود زنده خواهد بود. در مقیاس کلان نیز مبنا قراردادن



برنامه‌ریـزی از این واحدهای خرد شـهری نتایـج ملموس‌تر و به مراتب قابل درک‌تری را در بهبود و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان خواهد داشت.

بهره‌گیری از محلات در مدیریت و اجرای تصمیمات کلانشهری

در سـال‌های اخیر، در تصمیمات کلانشهری مانند بروز بحران‌ها که نیاز به اجماع عمومی دارد، سیاسـتگذاران و مدیران ارشد کشور ضرورت توجه و سـاماندهی محلات را بیش از گذشته حس کردند. حـال که تهران نیـز در معرض برخی از حـوادث طبیعی خصوصا زلزله قرار دارد و در شـرایط کنونی با شـیوع بیماری کرونا در کشور نیاز به بسیج عمومی با محوریت محلات می‌تواند بسیار موفق عمل کند، لزوم برنامه‌ریزی، هماهنگی و سـاماندهی بیش از پیش سرای محلات احساس می‌شود.

جمع‌آوری پسماندها و تفکیک زباله

تداوم برنامه‌های جمع‌آوری و تفکیک زباله‌ها از مبدأ و همچنین خشـک‌کردن زباله‌های تر در منزل با اعطای مشـوق‌ها و تشـویق شهروندان به همکاری بیشتر، اطلاع‌رسانی و تبلیغات بیش از پیش در سـطح شـهر و برنامه‌های تلویزیونی و آموزش دقیق و مسـتمر نحوه انجام این کار در پاکسـازی و تمیزی شهر بیش از پیش موفق خواهد بود.

پاکسازی معابر شهری، خیابان‌ها و ایجاد فضای صمیمی در سطح شهر

بهره‌گیـری از تکنولوژی‌هـای روز دنیـا برای پاکسـازی معابر و خیابان‌ها، شست‌وشـوی مداوم خیابان‌ها و پیاده‌روها، فرهنگسازی در میـان شـهروندان برای حفـظ پاکیزگی شـهر و درنهایت ایجاد معابر عبور شهروندان، بهبود کیفیت و افزایش مبلمان شهری برای اسـتفاده راحت‌تر شـهروندان و همچنین در نظر گرفتن مکان‌های عمومی بـرای اسـتراحت و گذرانـدن اوقات فراغت شـهروندان می‌تواند از ویژگی‌های تهران با آغاز سده جدید باشد.

مدیریت شهری به معنای عام یعنی مشارکت همه دستگاه‌ها برای اداره شهر و شهرداری به تنهایی قادر به رفع آلودگی هوای شهر نبوده و هماهنگی همه دستگاه‌ها لازم است

شهر دوستدار کودک

کودکان به عنوان نسـل آینده این شـهر بایـد از ابتدا مورد توجه ویژه مدیران شهری قرار گیرند. طی سال‌های گذشته همکاری‌هایی بـا یونیسـف در زمینه همسـوکردن تعدادی از شـهرهای کشـور مانند رشـت، اصفهان و شـیراز و... به عنوان شـهرهای پایلوت با ویژگی‌های شهرهای دوسـتدار کودک انجام شده است که با توجه به موفقیت‌های کسب‌شـده در این زمینه بهتر اسـت که تهران نیز قدم‌هایـی در این حوزه بـردارد. اقداماتی مانند سـاخت اتاق‌های مـادر و کودک در مترو و پارک‌ها، ایجاد امکانات رفاهی و آموزشـی مناسب برای کودکان خصوصا کودکان زیر ۵ سال و تدوین برنامه‌ها و گسـترش فرهنگسـراها در سراسـر شـهر خصوصـا در مناطق کمتربرخوردار می‌تواند ضمن آموزش حقوق و وظایف شـهروندی از سـال‌های ابتدایی زندگی کودکان، حس تعلق آنها را نسـبت به شهر برانگیخته و همچنین کودکان را برای ادامه زندگی باکیفیت در تهران و همکاری در مدیریت آن آموزش دهد.

و اما ۱۴۰۰

سـال ۱۴۰۰ می‌تواند شـروعی نو برای تهران باشـد. تهرانی که در سـال‌های اخیر هر روز بیش از گذشـته تحـت تأثیر مهاجرت و افزایش جمعیت بی‌رویه، توسـعه نامتوازن شهری و توجه بی‌رویه به ساخت‌وسـاز و فروش تراکـم در برابر نگاه به حیات انسـانی و اکوسیستم و فضای سبز شهری و بسیاری مسائل دیگر دچار مشکلات عدیده‌ای شده است، با تغییر رویکردهای مدیریت شهری و نگرش‌ها در سـطح کلان، می‌تواند مسیری نو را شـروع کند. گر چه این مسیر مسیری طولانی است و نیاز به نظارت و توجه مداوم دارد اما با نگاه به اینکه لزوم این تغییرات حتمی و مورد تأکید همگان اسـت، سده جدید می‌تواند نویدی برای حیات جدید شهر تهران باشد؛ تهرانی که ضمن حفظ اصالت و بناهای تاریخی، بر رشد و توسعه متوازن همه مناطق شهری برای همه شهروندان اعم از فقیر و غنی تأکید دارد و فضایی امن و شهری سالم برای همه شهروندان است.

معاون امور بین‌الملل مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران در گفت‌وگو با شرق:

کار ما برجسته‌کردن تجربیات موفق تهران است

شـــهرهایی در رسیدن به آرمان‌های خود به عنوان شهر جهانی و کسب جایگاه برتر در حکمروایی جهانی موفق هستند که در مرحله نخست بتوانند زمینه‌های حکمرانی محلی و مشـــارکت حداکثری شـــهروندان خود را برای مدیریت شـــهری فراهم کرده باشند و همچنین بتوانند با حضور فعال خود در ســـازمان‌های بین‌المللی نقش موثری در سیاســـتگذاری‌های جهانی ایفا کنند. تهـــران در یک دهه اخیر با وجود موانع سیاسی مختلف در عرصه شهری حضور و مشارکت به نسبت فعالی داشته است.

چنانچه جواد ظریف وزیر امور خارجه کشورمان می‌گوید: من بارها از آقای حناچی و اقدامات شهرداری در توسعه دیپلماسی شهری تقدیر کرده‌ام. محمدجواد ظریف درباره دیپلماسی شهری و بهره‌گیری از آن، معتقد است: کارهایی که با برنامه‌های نورپردازی در برج آزادی برای اظهار همدردی انجام می‌شود، برای ما بسیار مغتنم است و از آن استفاده می‌کنیم. از دیپلماسی شهری در روز در ختکاری برای نزدیک کردن نگاه‌ها به محیط زیست و توجه و اهمیت به محیط زیست بهره می‌بریم. امسال برای برگزاری نوروز در مجموعه عباس‌آباد در بوستان نوروز و بوستان اکو که دوستان شهرداری برای کمک به دیپلماسی ایجاد کرده‌اند، همکاری می‌کنیم. او همچنین گفته است تماس‌های آقای حناچی با شهرداری‌های دیگر برای ما قابل تقدیر بوده و ان‌شاءالله ادامه خواهیم داد.

زهیر صباغ پور، معاون امور بین‌الملل مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شـــهرداری تهران در این گفت‌وگو درباره جایگاه دیپلماســـی شـــهری در شهرداری تهران صحبت کرده است. متن کامل گفت‌وگو را در ادامه بخوانید.

برای شـــروع گفت‌وگو بپردازیم به این موضوع که اصلا جایگاه تاریخی و کنونی دیپلماسی شـــهری در جهان چیست و از کجا شکل گرفته است؟

همان طور که می‌دانید دیپلماسی شهری بیشتر از دیپلماسی رسمی سابقه دارد. دیپلماسی شهری با ارتباطات دولت-شهرها در دوران یونان باســـتان آغاز شد و دوران شکوفایی را تجربه کرد؛ به عنوان مثال آتن و مقدونیه همیشه در حال تبادل هیأت بودند. در آن زمان چیزی با عنوان دیپلماسی رســـمی وجود نداشت. دیپلماسی رســـمی با تولد مفهوم دولت-ملت در قرارداد وستفالی ۱۶۴۸ که بعد از جنگ‌های سی ساله بین کشورهای اروپایی در شهر مونستر بسته شد، قدرت گرفت. در دوره جدید و به‌ویژه پس از جنگ جهانی دوم و با آشکارشدن ضعف کشورها در حل مشـــکلات جهانی مجددا نگاه‌ها برای حل مشکلات جهانی و ســـاخت جهانی نو بر ویرانه‌های باقیمانده از جنگ به ســـمت شهرها چرخید. امروزه برخلاف تئوری‌های رئالیستی حوزه روابط بین‌الملل که عموما شهرها، ســـازمان‌های بین‌المللی و اساسا هر موجودیتی به جز کشـــور را بازیگر عرصه بین‌الملل نمی‌دانند، باید شـــهرها را از بازیگران مهم این حوزه دانســـت. دیگر نمی‌توان دیپلماسی شهری را موضوعی صرفا تاریخی-تئوریک قلمداد کرد یا آن را سایه ضعیفی از دیپلماسی رســـمی دید. این نگاه ما را از ظرفیت‌های این فضا محروم می‌کند. این موضوع امروز در عموم شهرها و کشورهای پیشرفته بسیار مورد توجه است. امروزه ارتباطات شهر با شهر در قالب‌های مختلف یکی از ابعاد مهم روابط بین‌الملل در دنیاســـت و مـــا هم باید بتوانیم از این ظرفیت نهایت استفاده را ببریم.

با شیوع ویروس کرونا شـــاهد تغییراتی در همه حوزه‌ها و سبک زندگی افراد بودیم. در حوزه دیپلماســـی شهری این تغییرات به چه شکل اتفاق افتاد؟

با شیوع ویروس کرونا مذاکرات و تعاملات بین‌المللی شکل متفاوتی بـــه خود گرفت و امروز غالب مذاکـــرات در فضای مجازی و به صورت آنلاین برگزار می‌شود. این موضوع یک تحول بسیار بزرگ و نقطه عطفی در تاریخ تعاملات و تشریفات بین‌الملل است. امروز هیأت‌های کمتری از کشـــوری به کشـــور دیگر برای مذاکرات طولانی‌مدت سفر می‌کنند، شهرها نمی‌توانند هیأت‌های کارشناســـی خود را به شهری دیگر برای تبادل دانش و تجربیات یا رســـیدن به یک توافق اعزام کنند و درنهایت دیدارهای حضوری مقامات دو شـــهر یا کشـــور بـــرای مذاکره پیرامون چالش‌هـــا و موضوعات به کمترین میزان خود رســـیده اســـت؛ یعنی شیوه کار بین‌المللی تغییر کرده است. در چنین شرایطی دیپلمات‌ها و مسئولان حوزه‌های بین‌المللی باید دست به نوآوری و ابداع شیوه‌هایی جدید یا موثر می‌زدند و در غیر این صورت منافع حوزه تصدی‌شـــان به

خطر می‌افتاد.

شما که در این سمت بودید، چه اقداماتی در این حوزه انجام دادید؟

من فقط چند ماه قبل از گسترش پاندمی کرونا و آغاز چنین تغییرات گسترده‌ای مسئولیت ارتباطات بین‌المللی شهر تهران را بر عهده گرفتم و طبیعتا برنامه‌هایم بر معادلات پیشین استوار بود. اما تلاش کردیم با استفاده از راهبردهای مناسب این تهدید را به یک فرصت تبدیل کنیم.

این راهبردهای مناسب شامل چه اقداماتی می‌شد؟

یکی از مهم‌ترین برنامه‌های ما افزایش توان دیپلماسی شهری تهران با استفاده از ابزارها و ظرفیت‌هایی جدید بود؛ ظرفیت‌هایی که پیش از این مورد توجه نبودند. درواقع می‌خواستیم ضمن استفاده از کانال‌های رسمی و سنتی موجود، از ظرفیت‌های دیگر همچون دانشگاه‌ها، مراکز و انجمن‌های علمی، خبرگزاری‌های خارجی مقیم تهران، ایرانیان خارج از کشور که در حوزه دانشگاهی یا اجرایی تخصصی در امور شهری دارند، مراکز فرهنگی-بین‌المللی و بسیاری از ظرفیت‌های دیگر استفاده کنیم. بهره‌برداری درست از این ظرفیت‌ها می‌تواند تا حد زیادی از هزینه‌ها بکاهد. یکی از برنامه‌های ما، برگزاری وبینارهای بین‌المللی با متخصصان بین‌المللی امور شهری برای کارشناسان و مدیران شهری تهران است. این وبینارها اغلب در زمینه چالش‌هایی برگزار می‌شود که تهران با آنها مواجه است و موضوع آن عموما تجارب موفق دیگر شهرهای جهان و راه‌های پیش روی تهران برای مقابله با چالش‌هاست. اگر بتوانیم مدیران‌مان را با تجربیات جهانی در زمینه‌های مختلف آشنا کنیم، زمینه حل بسیاری از مشکلات را حتی در سطح ملی مهیا کرده‌ایم. امروز بسیاری از هزینه‌ها و راهبردهای اشتباه به دلیل ناآشنایی مدیران با تجربیات جهانی در حوزه‌های مختلف است. سلسله وبینارهای معاونت بین‌الملل، هزینه‌های کلان برای سفرهای غیر ضروری و کم‌بازده را که پیش از این مورد نقد مطبوعات و کارشناسان بود، تا حد بسیار زیادی کاهش خواهد داد. حتی بعد از این دوران هم دیگر سفرهای پرهزینه و مکرر به شهرهای مختلف توجیه نخواهد داشت.

با توجه به محدودیت‌ها و موانعی که در دیپلماسی شهری میان کشورها وجود دارد، شهر تهران به چه تجربیات موفقی دست یافته است؟

این جریان انتقال تجربیات بین تهران و دیگر شهرها یکطرفه نیست. ما از روش‌های بسیاری تجربیات موفق تهران را برجسته می‌کنیم؛ به عنوان نمونه ما دو نشریه الکترونیکی را به زبان‌های انگلیسی و فارسی به صورت دو ماهانه منتشر می‌کنیم. در نشریه انگلیسی به دنبال انتقال تجربیات تهران به دیگر شهرها هستیم و مخاطب آن شهرداری‌های کلانشهرهای جهان، سازمان‌های بین‌المللی، سفارتخانه‌های خارجی تهران و علاقه‌مندان حوزه مسائل شهری در سراسر جهان هستند. علاوه بر این گفت‌وگوی شهردار تهران با شهرداران ۱۲ شهر بزرگ جهان یکی از اقداماتی بود که راه‌های بسیاری را پیش روی دیپلماسی گشود و تصویری از تهران واقعی را در جهان نشان داد. اغلب پس از این دیدارها، کارشناسان دو شهر مذاکرات خود را برای همکاری بیشتر در حوزه‌های فنی و یا در تلاش برای رسیدن به یک توافق خواهرخواندگی آغاز می‌کنند. اتفاقی که چند مورد رخ داد و کارشناسان ما در حال مذاکره در حوزه‌های حمل‌ونقل و بحران هستند. شهر تهران ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بی‌نظیری دارد اما متأسفانه تا کنون کمتر تلاشی برای نشان‌دادن آن از داخل صورت گرفته و در سطح بین‌المللی هم به دلیل پروپاگاندایی که علیه ایران وجود دارد، شهروندان و مقامات شهری سایر شهرهای جهان این ظرفیت‌ها را نمی‌بینند. شهر تهران در سال‌های اخیر میزبان بسیاری از توریست‌ها و مقامات شهری خارجی بوده که بسیاری از آنها به دلیل همان پروپاگاندای رسانه‌ای، تهران متفاوتی را با آنچه در ذهن داشتند، دیدند.

تلاش‌های فراوانی انجام شد تا بتوانیم در سازمان‌های بین‌المللی کرسی‌هایی را از آن خود کنیم و همچنین شهر تهران از تجربیات سایر شهرهای جهان بهره‌مند شود. حضور مدیران ارشد شهرداری تهران در وبینارها و در اجلاس‌های آنلاین سازمان‌های بین‌المللی یکی دیگر از اقداماتی است که در دوران مدیریت شهری پنجم به‌ویژه دوره شهرداری آقای حناچی انجام شده است

شما چطور با این پروپاگاندا مقابله می‌کنید؟

حضور فعال در مجامع و سازمان‌های بین‌المللی، تلاش برای معرفی و برجسته‌سازی تجربیات موفق تهران در محیط بین‌المللی از راه‌های مختلف بخشی از این فرآیند بوده است. انتشار مقالات شهردار تهران و مسئولان شهری در نشریات بین‌المللی، انجام مصاحبه‌های بین‌المللی و استفاده از ظرفیت خبرنگاران خارجی که در ایران حضور دارند نیز ازجمله فعالیت‌هایی است که تلاش شد با بهره‌برداری مناسب از آنها صدای تهران و ایران به جهان رسانده شود. همچنین استفاده از ظرفیت‌های مثبت دیپلماسی شهری و ارتباط مستقیم با سایر کلانشهرها و شهرداران، حضور مستقیم در سازمان‌های بین‌المللی، انتشار مقالات در نشریات بین‌المللی، استفاده از سازمان‌های بین‌المللی که در تهران نمایندگی دارند و ارتباط با سفرای کشورهای مختلف می‌تواند راهگشای این مشکل باشد؛ به عنوان مثال دو ماه گذشته در هفته تهران وبیناری با حضور سفیران ایتالیا و صربستان برگزار شد که این دو سفیر درباره تهران صحبت کردند و بازخورد خوبی در محیط بین‌المللی داشت.

شهرداری تهران برای حضور در سازمان‌های بین‌المللی و همکاری با آنها چه اقداماتی انجام داده است؟

تلاش‌های فراوانی انجام شد تا بتوانیم در سازمان‌های بین‌المللی کرسی‌هایی را از آن خود کنیم و همچنین شهر تهران از تجربیات سایر شهرهای جهان بهره‌مند شود. حضور مدیران ارشد شهرداری تهران در وبینارها و در اجلاس‌های آنلاین سازمان‌های بین‌المللی یکی دیگر از اقداماتی است که در دوران مدیریت شهری پنجم به‌ویژه دوره شهرداری آقای حناچی انجام شده است. معاونت بین‌الملل در این دوره توانسته با پیشرفتی چشمگیر از ظرفیت نمایندگی‌های سازمان ملل متحد در تهران به‌ویژه UNDP وUNIDO برای پیشبرد پروژه‌های خود در حوزه مدیریت پسماند، بهره‌وری انرژی، محیط زیست و شهر هوشمند استفاده کند. همچنین تلاش کرده‌ایم از ظرفیت علمی، فنی و تخصصی سازمان‌های بین‌المللی در حوزه شهری ازجمله UCLG، متروپلیس، شهرداران حامی صلح و بسیاری دیگر از سازمان‌ها نیز بهره‌مند شویم. لازم است بگویم که پیرو فعالیت‌های صورت‌گرفته و افزایش مشارکت‌های بین‌المللی شهرداری تهران، اخیرا شهردار تهران به عنوان رئیس مشترک سازمان جهانی متروپلیس منصوب شده‌اند. شایان ذکر است شهردار تهران رئیس مشترک UCLG-MEWA نیز هستند.

نگاهی به آن‌چه شهرداری تهران طی ۲ سال گذشته در عرصه جهانی به ثمر رسانده است

تهران، ضیافت تکثر و توسعه

دیدار ویدیویی حناچی با صادق‌خان شهردار لندن، پایتخت انگلستان، و تبادل تجربیات و همدلی در مسیر مبارزه با پاندمی

اجرای ویدیومپینگ برج آزادی تهران برای همراهی با تمام کشورهای درگیر پاندمی کرونا در آستانه این بحران جهانی

شرق: بیش از ۲ سال است که از آغاز به کار دوره جدید نظام مدیریت شـهری تهران می‌گذرد؛ وقتی که پیـروز حناچی بعـد از قائم‌مقامی دانشـکده هنرهای زیبا در دهـه ۷۰، معاونت شهرسـازی و معماری وزارت مسـکن و شهرسـازی در دهه ۸۰ و معاونت معمـاری وزارت راه و شهرسـازی و معاونت‌های فنی‌وعمرانی و شهرسـازی‌ومعماری شـهرداری تهران در دهه ۹۰، با اتکا به رأی اعضای شـورای اسـلامی پایتخت پا به طبقه نهم ساختمان خیابان بهشت گذاشت و از ضرورت انسـان‌محوری و توسعه قلمرو عمومی و اجتناب از عمران بتنی حرف زد. شـهرداری تهران در این ۲ سال فراز و نشیب‌های زیادی به خود دید و موافقت‌هـا و مخالفت‌های قابل‌توجهی نیز برانگیخت. موافقت‌ها و مخالفت‌هایی که هر کدام را می‌شـد -و می‌شـود- به طریقی تفسیر و تأویل کرد. متأسـفانه یا خوش‌بختانه اما هنگامی که سخن از عملکرد نهادی چون شـهرداری تهران به میان می‌آید، هیچ چیز جز اقدامات و کوتاهی‌ها در میدان داخلی به موضوع صحبت تبدیل نمی‌شود؛ به هر حال یک نهاد نیمه‌عمومی با دستورکار عمدتا عملیاتی و عمرانی، مگر چه‌قدر می‌تواند در سـاحتی غیر از ترمیم آسفالت و ساختن خیابان و بر پا کردن نرده در چهارراه ولی‌عصر حرف برای گفتن داشـته باشد؟ بعید نیسـت با خود بگویید «هیچ»، اما واقعیت این اسـت که «بسیار بیش از آن‌چه بتوان فکرش را کـرد». بزرگ‌ترین نهاد حاکمیت محلی ایران، شـهرداری تهران، برای تأمین بخش بزرگـی از نیازهایش چاره‌ای جز خودبسندگی ندارد. سطح ضروریات و احتیاجات شهرداری اغلب آن‌قدر بالاتر از مقیاس وزارت‌خانه‌ایست که نمی‌توان برای پیشبرد امور پایتخت تنها به سـازوکارهای دولتی اکتفا کرد و انـکار این واقعیت، نتیجه‌های ناخوش‌آینـدی برای تمام ابعـاد زندگی روزانه شـهروندان در پی داد. نظام مدیریت شـهری متروپلی مثل تهران، بـه معنای حقیقی کلمه می‌بایست یک سـاختار حاکمیتی کامل باشد؛ و هیچ حاکمیتی متصور نیسـت، مگر با همراهی بازوی دیپلماتیک. به‌ویژه حالا در هزاره سـوم که مبانـی «حکمرانی خوب» در آن برمبنای ارتباطات دینامیک جهانی تعریف می‌شود و ارتباطات جهانی نیز هیچ‌گاه نمی‌تواند تنها و تنها به سـتون دیپلماسی رسمی و دولتی متکی باشد. اقدامات مؤثر در عرصه دیپلماسی شـهری و دیپلماسـی عمومی، به‌طور مستقیم به ساخت بسـتری مقاوم و حاصلخیز برای رویش و تقویـت فرصت‌های ایده‌آل دیپلماسی رسمی منجر می‌شود. دیپلماسی شهری و عمومی، کمربند حائل دیپلماسـی دولتی اسـت و نسـبت این دو به یکدیگر را می‌توان مصداق بارز نسبت میان حکمرانی محلی و حکمرانی ملی دانست.

حضور مؤثر در همایش جهانی WUF۱۰

بزرگ‌ترین شرط حفظ قید «دینامیک» یا همان «پویایی» نگاه و رویکرد عملکردی مدیران، به‌روزرسـانی اطلاعات و توانایی‌های آنان اسـت و

یکی از اقدامات دیپلماتیک شـهرداری تهران در این راستا، حضور مؤثر و شـاخص در اجلاس جهانی WUF۱۰ (دهمیـن دوره مجمع جهانی شهری) بود که اواخر سال ۱۳۹۸ به میزبانی شهر ابوظبی پایتخت امارات برگزار شد. شرکت در این اجلاس جهانی فرصت‌های فوق‌العاده‌ای برای مدیرات شـهری تهران فراهم کرد، از جمله دیدار و گفت‌وگوی ایشـان با دبیرکل سـازمان ICLE، دیدار و گفت‌وگو بـا آنجلا موای رئیس دفتر امور جنسیتی برنامه اسکان بشر سـازمان ملل متحد، برگزاری نشست تخصصی «فرهنگ و نوآوری در مدیریت شهری تهران» و تبیین اقدامات و رویکردهـای تهران در آن، برگـزاری پنل تخصصی «نقش فرهنگ در زیست‌پذیری شهرها» با سخنرانی محمد فرجود رئیس سازمان فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در بخش کارگاه‌های رسـمی، دیدار و گفت‌وگوی پیروز حناچی با سـعاد عبدالرحیم شهردار تونس، دیدار شهردار تهران با شـهردار وقت کابل، دیدار او با دو تن از وزرای کشـور زامبیا، دیدار با وزیر شـهرها و شـهرداری‌های نیجریه، دیدار شهردار با محمد سعدیه رئیس سـازمان بین‌المللی UCLG MEWA، حضور و سـخنرانی ویژه دکتر حناچی در نشست اصلی همایش WUF۱۰، برگزاری پنل تخصصی «ورای کلان‌شهرها، آیزوکارپ» و برگزاری پنل تخصصی تقویت حکمرانی شهری و شبکه زنان متروپلیس.

گفت‌وگو با جهان در میان بحران جهانی

از سـوی دیگر، همه‌گیری ویروس کرونا هم طی سـال گذشـته در مواجه سـاختن سـاختارهای بـزرگ و کوچک مدیریتی بـا یک بحران نادیده و ناشـناخته، هیچ کم نگذاشـت و «همه‌گیری» پدیده‌ای چون کووید۱۹، برقراری ارتباطات مستمر بین‌المللی را تبدیل به یک ضرورت حیاتی و بدیهی کرده اسـت. از سال گذشـته و با شروع شیوع ویروس کرونا، شهرداری تهران به واسطه بازوی دیپلماتیک خود یعنی معاونت امور بین‌الملل مرکز ارتباطات، برای رفع لکنت همیشـگی پایتخت در گفت‌وگـو با جهان کارهـای زیادی انجـام داد. تحریم‌های یک‌جانبه و ظالمانه ایالات متحده علیه کشـور، ایران را در گیرودار مبارزه با شـیوع ویروس با مخاطره‌های بسیاری روبه‌رو کرد که تحدید دسترسی حداقلی به کاتالوگ‌های دارویی و تجهیزات و لجستیک مدیریت بحران پاندمی، تنها بخشـی از آن‌ها بود. با این وجود، شـهرداری تهـران با تمام توان تمرکـز خود را بر روی یک رویکرد محوری خاص نگاه داشـت و تلاش بـرای برقراری ارتباطـات عملیاتی و مدیریتی در مقیاس شـهری را به بالاترین سطح ممکن رساند؛ شهردار تهران بخش قابل‌توجهی از وقت خود را به گفت‌وگوهای سـازنده با بالاترین سـطوح مدیریت شـهری جهـان و نمایندگان کشـورهای خارجی اختصـاص داد. از جمله این دیدارها و گفت‌وگوها، دیدار با شـهردار وین، سفیر کشور چین در ایران، دیدار ویدیویی با شـهرداران سارایوو، آتن، بوسنی، کابل، بوداپست، داکا، استانبول، آنکارا و صادق‌خان شهردار شهر لندن پایتخت کشور انگلستان بود که همگی در جهت توسیع و گسترش زمینه‌های همکاری علمی و عملیاتی در عرصه مدیریت شـهری انجام شدند و آغازگر باب ارتباطات و همکاری‌های چندجانبه آینده را فراهم می‌کنند. برقراری ارتباط مؤثر و فتح باب گفت‌وگوی تخصصی میان شهرداران دو کلان‌شهر در میانه بحران همه‌گیری چون شـیوع ویروس کرونا، نه فقط ایجاد یک مسـیر وسیع و مسـتحکم برای تبادل کمک‌ها و تجربیات متعدد و کارآمد، که مهم‌تر از همه، تبدیل تهدیدی جهان‌شـمول و ترسناک به یک فرصت فوق‌العاده بوده است. به وجود آمدن مفهوم «فاصله‌گذاری اجتماعی» در حالـت پیش‌فرض طبعا به‌معنای کاهش انواع موقعیت‌های تبادل نظر و اندیشه است، اما سلسله دیدارهای پیروز حناچی با همتایانش در کلان‌شهرهای کلیدی و اصلی جهان، اتفاقا منفی‌ترین ویژگی عصر کرونا

حضور پیروز حناچی به‌عنوان سخنران ویژه در نشست اصلی همایش WUF10 (مجمع جهانی شهری) در امارات متحده عربی

دیدار ویدیویی حناچی با شهردار کلان‌شهر آنکارا، پایتخت کشور ترکیه

دیدار ویدیویی پیروز حناچی با شهردار کابل، پایتخت افغانستان، برای تبادل تجارب در زمینه مبارزه با شیوع ویروس کرونا

دیدار شهردار تهران با سفیر چین و تبادل تجربیات در راستای مبارزه با شیوع ویروس کرونا

دیدار ویدیویی حناچی با شهردار استانبول، در میانه همه‌گیری کرونا

برگزاری نشست آنلاین حناچی شهردار تهران با رؤسای سازمان‌های بین‌المللی مقیم تهران با حضور سخنگوی وزارت امور خارجه

-فاصله‌گذاری و فاصله‌گیری- را به یک برتری سازنده تغییر و نشان داد که اتکای پویا و هوشمندانه به ابزارهای ارتباطی مدرن، بی‌تردید می‌تواند منشأ بهترین پدیده‌ها باشد؛ چنانچه بالاترین سطوح مدیریت کلان‌شهرهایی با فاصله چند هزار مایلی را به‌سادگی به یکدیگر مرتبط و متصل کرد. اما ارتباط شخص شهردار تهران با شخصیت‌های حقیقی و حقوقی بین‌المللی برای بهبود تصویر تهران و فتح باب تعامل‌های بیشتر، به دیدارهای ویدیویی با شهرداران پایتخت‌ها و کلان‌شهرهای کشورهای دیگر محدود نبوده و مجموعه‌ای از رویدادهای جهانی دیگر نیز با حضور پیروز حناچی برگزار شدند. شهردار تهران در این دوره به‌عنوان نایب‌رئیس سازمان جهانی متروپلیس برگزیده شد، او جزو سخنرانان ویژه نشست مجازی سازمان بین‌المللی UCLG بود، در نشست مجازی کنگره سازمان جهانی متروپلیس حضور پیدا کرد، در هفتمین نشست هیئت اجرایی مجمع شهرداران آسیایی حاضر شد، جزو سخنرانان اصلی رویداد سالانه سازمان توسعه صنعتی ملل متحد بود و مقابل دوربین اختصاصی خبرگزاری کشور فرانسه نیز حاضر شد تا در بالاترین سطح رسانه‌ای جهان، روایتگر قصه و سرگذشت تهران باشد. شهردار تهران از سوی دیگر در رویداد افتتاح دفتر ملی سازمان برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای در تهران نیز که به همت معاونت امور بین‌الملل انجام شد، حضور پیدا کرد و در نشست خبری با خبرنگاران رسانه‌های کشورهای اسلامی در آستانه روز قدس، از راه‌بردها و راه‌کنش‌های پایتخت در مواجهه با کووید۱۹ و برنامه‌های تهران برای راهپیمایی آخرین جمعه ماه مبارک رمضان گفت. فعالیت‌های بین‌المللی شهرداری تهران در چندین مسیر و سطح مختلف ادامه داشته و دارد و هیچ‌گاه محدود به طبقه نهم ساختمان خیابان بهشت نبوده است؛ معاونان شهردار، رؤسای سازمان‌های مختلف شهرداری تهران و دیگر مدیران شهری پایتخت به‌مثابه‌های ستون‌های متعدد بنای بلند حاکمیت محلی تهران نیز همواره ارتباط پویا و سازنده خود با همتایان و کارشناسان و سازمان‌های جهانی مرتبط با عرصه شهری را حفظ کرده‌اند، چرا که توسعه تصاعدی و روزافزون جاده گفت‌وگو و تعامل بین‌المللی، برنامه اصلی پایتخت زیبای ما در دوره جدید است. برگزاری نشست مشترک هیئت ویژه سازمان جهانی بهداشت با مدیران شهری تهران در روزهای آغازین شیوع ویروس کرونا، حضور و سخنرانی ویژه غلام‌حسین محمدی رئیس مرکز ارتباطات شهرداری تهران در نشست مجمع جهانی UCLG، برگزاری دیدار آنلاین نمایندگان شهرداری‌های کلان‌شهرهای تهران و مکزیکوسیتی، دیدار ویدیویی معاون امور بین‌الملل مرکز ارتباطات با همتای خود در شهرداری مسکو، برگزاری جلسه هم‌اندیشی درباره مدیریت کرونا در تهران با حضور کریستف هاملمن نماینده سازمان جهانی بهداشت و نمایندگان وزارت‌خانه‌های کشور و بهداشت، عضویت رسمی شهرداری تهران در سازمان بین‌المللی آیزوکارپ، حضور معاون امور بین‌الملل مرکز ارتباطات در نشست شورای سیاست‌گذاری سازمان جهانی متروپلیس، برگزاری نشست مجازی مدیران روابط‌عمومی شهرداری‌های کلان‌شهرهای تهران و بارسلونا، حضور مدیرعامل سازمان نوسازی شهرداری تهران در کنفرانس بین‌المللی مجازی بازآفرینی شهری سئول ۲۰۲۰، حضور و سخنرانی معاون امور بین‌الملل مرکز ارتباطات شهرداری تهران در سلسله نشست‌های مجازی مشترک سازمان‌های UCLG و UNHabitat و متروپلیس برای آشنایی با رویه‌های مقابله با کووید۱۹، امضای قرارداد خواهرخواندگی میان تهران و ماناگوا پایتخت نیکاراگوا، امضای قرارداد خواهرخواندگی میان تهران و زاگرب، امضای قرارداد خواهرخواندگی میان تهران ومیکزیکوسیتی، امضای قرارداد خواهرخواندگی میان تهران و کابل و خواهرخواندگی

میان تهران و آتن، بازدید نماینده سازمان جهانی بهداشت از گرم‌خانه خاوران و پویش «سفر سلامت»، امضای تفاهم‌نامه همکاری شهرداری تهران و سفارت کشور اتریش در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی، بازدید سفرا و نمایندگان کشورهای خارجی از نمایشگاه «تهران از منظر هنرمندان» و امضای سند همکاری میان سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران و UNDP، بخشی از اقدامات بین‌المللی شهرداری پایتخت در این مسیر بوده‌اند.

آموزش محلی با نگاه جهانی

در نهایت باید این واقعیت را خاطرنشان کرد که تحدید مفهوم «ارتباطات جهانی» و «گفت‌وگوی انسان‌محور» به دیدار و تماس تلفنی و ویدیویی مدیران ارشد، تقلیل یک ضرورت حیاتی مهم است که در حالت ایده‌ال می‌بایست در تمامی سطوح ریشه بدواند؛ مدیریت محلی با نگاه جهانی یعنی حرکت مستمر در یک مسیر بی‌پایان، و حضور و حفظ تعادل در این مسیر، بی‌تردید نیازمند به‌روزرسانی علمی و تئوریک همه لایه‌های مدیریتی و کارشناسی شهرداری است. نظام مدیریت شهری تهران در این دوره، نیروی فوق‌العاده‌ای را به آموزش کارکنان، کارشناسان و به‌ویژه مدیران میانی مصروف داشته و برگزاری وبینار «صلح در مدیریت شهری» با حضور رئیس دانشکده مطالعات صلح و توسعه بین‌المللی دانشگاه بردفورد انگلستان و استاد مدعو دانشگاه ریتسومیکای ژاپن، برگزاری کارگاه آنلاین «مشارکت اجتماعی در پروژه‌های شهری» با حضور متخصص امور شهرسازی از تورنتو کانادا، برگزاری کارگاه بین‌المللی «کووید۱۹ و الگوی مصرف آب»، برگزاری وبینار «تصویر تهران از منظر سفرا» با حضور سفیران کشورهای ایتالیا و صربستان، برگزاری وبینار «تصویر تهران از منظر بین‌الملل» با حضور فرانسیس ریشار مستشرق فرانسوی و دکتر محیط طباطبایی رئیس کمیته ملی موزه‌های ایران، برگزاری وبینار تجربه‌های سئول و تهران با محوریت تبادل رویکردهای عملی برای نوسازی پایدار شهری و اشتراک‌گذاری تجارب نوسازی موفق در بافت‌های فرسوده شهری و برگزاری نشست تجارب توسعه پایدار و کاهش ریسک در پروژه‌های شهری اتحادیه اروپا، تنها چند مورد از گام‌های پرشمار و بی‌توقف شهرداری در مسیر به‌روزرسانی و بهبود وضعیت علمی مدیران و کارشناسان سازمان بوده‌اند. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های وبینارها و کارگاه‌های آموزشی بین‌المللی شهرداری تهران، رایگان و پذیرا بودن برای تمام علاقمندان است و برای حضور در آن‌ها صرفا باید اظهار تمایل کرد؛ حتی دوست داریم شهروندانمان از نزدیک در جریان جزئیات تک‌تک این رویدادها و اقدامات قرار گیرند و ببینند که خدمتگزارانشان همواره برای بیشتر آموختن تلاش می‌کنند.

تهران، زبان فصیح ایران

اگر قرار باشد برای کشورمان یک نماینده و فرستاده برگزینیم چه گزینه‌ای بهتر از تهران داریم؟ یک کلان‌شهر عظیم‌الجثه که چون بدنی زنده و هوشمند به بقا ادامه می‌دهد. شهرداری تهران با تمام وجود به شأن والا و ارزشمند پایتخت آگاه است و می‌داند که باید برای این کشور بی‌نظیر، نماینده و روایتگری شایسته باشد. هر توریست و شهروند خارجی که بخواهد، می‌تواند با مراجعه به وبسایت انگلیسی شهرداری تهران درباره این مقصد گردشگری زیبا تمام اطلاعات و نیازمندی‌هایش را به بهترین شکل تأمین کند و هر چند وقت یک بار، همدلانه‌ترین و انسانی‌ترین پیام‌ها از مسیر ویدیومپینگ بر سینه‌های ستبر برج بلند آزادی، به همه گوشه‌های جهان مخابره می‌شود. در این دوره شهرداری تهران باور دارد که پایتخت ایران برای پابه‌پایی با روح بلند شهروندانش، چاره‌ای ندارد جز تبدیل شدن به یک ضیافت مستمر از تکثر و توسعه. تهران باید «شهری برای همه» باشد.

حضور شهردار تهران در نشست مجازی کنگره سازمان جهانی متروپلیس

امضای سند همکاری میان سازمان UNDP (برنامه توسعه سازمان ملل متحد) و سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران

سخنرانی محمود میرلوحی عضو شورای اسلامی شهر تهران در نشست WUF10 (مجمع جهانی شهری) در امارات متحده عربی

تهران شهری برای همه

از طریق

کد ۴ سامانه ۱۳۷

نقاط ناامن را گزارش دهید.

رفع یک نقطه‌ی ناامن، احساس امنیت را در کل گذر و معبر افزایش می‌دهد.

در شناسایی این نقاط به ما کمک کنید.

تهران ۱۴۰۰

تهـران ۱۴۰۰، نگاهیسـت دوبـاره بـه شـهری ریشـه دار،نگاه به صد سـال گذشـته و حرکت امیدوارانه به آینده، آینـده‌ای که تک تک شـهروندانش در رقم زدن آن سهیم هستند.