



ابهام در قابلیت اجرایی برنامه سوم پایتخت

برنامه ۵ساله سوم توسعه شهر تهران در حالی در شورا رسیدگی می شود که هنوز تکلیف شهردار مشخص نشده است

پس از سال‌ها طرح جامع شهر تهران نیازمند بازنگری است و همچنین ابقای شهردار تهران نیز با ابلاغ مصوبه منع به کارگیری بازنشستگان در حالت ابهام قرار دارد. حال شهرداری برنامه سوم توسعه را به شورا ارائه داده است. برنامه پنج ساله سوم توسعه به گفته شهردار تهران در ۱۱فصل با تأکید بر شفافیت، مشارکت پذیری، توسعه عدالت و بهبود حکمرانی خوب شهری تدوین شده است. با توجه به وجود مشکلات اساسی همچون نبود منابع در آمد پایدار، حمل‌ونقل عمومی و ترافیک، آلودگی زیست محیطی و بافت‌های فرسوده این برنامه باید در درازمدت جوابگوی

✚ **ویژگی های برنامه ۵ ساله برنامه سوم**

برنامه سوم چندویژگی مهم و چندهدف‌اساسی را دنبال می‌کند. مهم‌ترین مشخصه این برنامه این است که به هیچ‌وجه یک برنامه جامع مربوط به همه مسائل نیست بلکه این برنامه بر موضوعات خاص و اولویت‌های اصلی شهر تهران متمرکز شده است. حجت‌الله میرزایی معاون شهردار تهران با تشریح جزئیات برنامه پنج‌ساله سوم گفت: برنامه‌های توسعه‌ای کارکردهای متعددی دارند که مهم‌ترین آنها ایجاد وفاق و هم‌زمانی بین کسانی است که در یک شهر سیاست‌گذاری کرده یا سیاست‌ها را اجرا می‌کنند. میرزایی تأکید کرد: در مردم شهر تهران در نظرسنجی‌ها و نخبگان شهری در گفت‌وگوهایی که با آنها انجام شده است، به طور مشترک چند موضوع را به عنوان موضوعات اولویت‌دار مطرح کردند که نخستین آنها موضوع آلودگی هواست. همچنین از سوی دیگر فرسودگی تن و روان شهروندان، نظرسنجی‌ها و نخبگان ماشین‌ها محمول آلودگی‌های شهری است که در این برنامه به جد مورد توجه قرار گرفته است.

معاون برنامه‌ریزی شهرداری تهران دومین اولویت شهروندان را که تأثیر بسیاری در اولویت اول آنها دارد ترافیک خواند و افزود: ترافیک بیش از حد و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل، تهران را به یک شهر ماشین‌محور تبدیل کرده‌است. لذا لحن مسئله ترافیک و شبکه حمل و نقل همگانی مسئله دیگری است که مردم شهر از سوی دیگر فرسودگی تن و روان شهروندان، ساختمان‌ها و ماشین‌ها محمول آلودگی‌های شهری است که در این برنامه به جد مورد توجه قرار گرفته است.

معاون برنامه‌ریزی شهرداری تهران دومین اولویت شهروندان را که تأثیر بسیاری در اولویت اول آنها دارد ترافیک خواند و افزود: ترافیک بیش از حد و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل، تهران را به یک شهر ماشین‌محور تبدیل کرده‌است. لذا لحن مسئله ترافیک و شبکه حمل و نقل همگانی مسئله دیگری است که مردم شهر از سوی دیگر فرسودگی تن و روان شهروندان، نظرسنجی‌ها و نخبگان ماشین‌ها محمول آلودگی‌های شهری است که در این برنامه به جد مورد توجه قرار گرفته است.

✚ **مخیط زیست**

بررسی‌های مدیرعامل شرکت مشترک واحد اتوبوسرانی شهر تهران نشان می‌دهد ۹۵ درصد اتوبوس‌های پایتخت دارای بر که معاینه فنی هستند و تنها ۵ درصد از این اتوبوس‌ها به دلیل فرسودگی بالا و لزوم انجام تعمیرات جدی روی آنها هنوز موفق به در یافت بر که معاینه فنی نشده‌اند. این در حالی است که مشکلات اقتصادی حال حاضر کشور و عدم تخصیص ارز دولتی برای تأمین تجهیزات و قطعات مورد نیاز اتوبوس‌ها از یکسو و از سوی دیگر افزایش دو تا چهار برابری هزینه تعمیرات این بخش از ناوگان حمل و نقل عمومی باعث شده اتوبوسرانی فاقد با بحران جدید تری غیر از فرسودگی روبه‌رو شود. از تیرماه سال جاری طی بخشنامه‌ای معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد از ابتدای آبان ماه هم‌زمان با اجرای فاز دوم طرح پایهمان (L.E.Z) اتوبوس‌های فاقد معاینه فنی و دودزاق تردد در شهر تهران را ندارند.

هر چند از همان ابتدا ابلاغ این بخشنامه با توجه به فرسوده بودن ۳۸۵۰ دستگاه اتوبوس از ۶۲۰۰ اتوبوسی که کل ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران را تشکیل می‌دهد، باعث بروز مشکلاتی در سیستم خدمات رسانی شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران به مسافران پایتخت می‌شود،اما مدیرعامل این مجموعه با تشکیل کارگروه کاهش آلودگی هوا و معاینه فنی سعی کرد تا نظارت کافی روی اتوبوس‌های تمامی سامانه‌های خدمات‌رسان خود داشته باشد. اکنون یک بار وضعیت معاینه فنی تمامی اتوبوس‌های شهر تهران از نظر دودزا بودن و اخذ بر که معاینه فنی بررسی شده و از ابتدای هم‌زمانه نیز بررسی دور دوم اتوبوس‌های سامانه‌های پایتخت با هدف رفع نهای مشکلات مطرح شده در حال بررسی است. اما در این بررسی مجدد کارشناسان شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران مشکلات جدی‌تر از اخذ بر که معاینه فنی را برای ناوگان تحت مدیریت این مجموعه

گذاشتن شهرفروشی نیست. در حقیقت شهرفروشی نه مطلوب و نه ممکن است. مطلوب نیست برای اینکه همه وضعیت‌های نامطلوب فعلی شهر زاینده شهرفروشی گذشته است و ممکن نیست، زیرا ظرفیت‌های ساخت و سازهای گذشته از بین رفته است. وی در خصوص مکمل بودن بودجه‌ریزی سال ۱۳۹۸ و برنامه پنج ساله سوم بیان کرد: به طور ناگزیر از سال آینده نظام بودجه‌ریزی باید منطبق با برنامه توسعه‌ای شهر تهران باشد.نظام بودجه به عنوان ابزار اجرایی برنامه باید زمینه تحقق اهداف برنامه را فراهم کند. ما هم‌زمان با تدوین برنامه یکی از فعالیت‌هایی که در دستور کار قرار دادیم این بود که در قالب کارگروهی مجزا اصلاح نظام بودجه‌ریزی را انجام دادیم تا زمانی که بودجه ۹۸ تنظیم و پیشنهاد می‌شود، بر اساس اصلاح نظام بودجه‌ریزی با محوریت برنامه سوم باشد.

✚ **برنامه باید قابلیت اجرایی داشته باشد**

شهردار تهران گفت: بیش از آنکه تدوین برنامه برای ما مهم باشد، اجرای آن برنامه مهم است و باید برنامه‌ها به گونه‌ای تدوین شود که قابلیت اجرا شدن داشته باشند. برنامه پنج ساله با توجه به محدودیت‌ها و موضوع‌هایی که ممکن است در اختیار ما نباشد تدوین شده‌است، زیرا همیشه بافراز و فرودهایی مواجه هستیم. افشایی تأکید کرد این برنامه بر اساس شفافیت، مشارکت‌پذیری، توسعه عدالت و بهبود حکمرانی خوب شهری تدوین شده و برنامه من روی ارتقای کیفیت زندگی مردم استوار است. شهردار تهران گفت: درآمدهای شهرداری مناسب است و برای اجرای برنامه پنج ساله سوم شهرداری تهران با مشکلی مواجه نیستیم. وی گفت: تلاش کردیم در این برنامه همه موضوعات را به خوبی در نظر بگیریم. در تدوین این برنامه نه تنها به برنامه‌های اول و دوم توجه کردیم، بلکه به سایر برنامه‌های کشور نیز نگاهی داشتیم. برنامه سوم به صورت راهبردی و هدف‌گذاری شده تدوین شده است. ضمناً برنامه باید قابل سنجش باشد که ما این موضوع را هم در نظر گرفتیم. شهردار تهران با بیان اینکه ما هنوز به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل نیاز داریم، افزود: باید در این راستا سرمایه‌گذاری انجام شود. توسعه مترو و توسعه حمل و نقل ریلی یکی از مهم‌ترین برنامه‌های ما در این زمینه است.

وی در خصوص وضعیت مالی شهرداری برای اجرای برنامه سوم گفت: تهران اقتصاد بسیار بزرگی دارد ضمناً شهرداری تهران در کنار بدهی‌های خود که بیش از ۵۵ هزار میلیارد تومان است.

✚ **انبوه مطالبات از شهرداری**

رئیس شورای شهر تهران در خصوص ارائه برنامه سوم توسعه شهری از سوی شهردار تهران گفت: یکی از مشکلات برنامه‌ریزی در کشور برنامه‌ریزی و تیرینی و نمایشی است یعنی عملکرد سازمان، تابع برنامه و سیاست‌های آن نیست و براساس روزمرگی و مصالح ذی‌نفعان صورت می‌گیرد. رئیس شورای شهر تهران بیان کرد: اگر از حجیم کردن برنامه و افزایش تعداد احکام تکالیف برهیز کنیم و برنامه هوشمند و هدفمند تدوین شود

شهرداری به شدت کاهش پیدا کند و معرض قرار گیرد. از سوی دیگر راهی هم برای تأمین مالی شهر جز تغییر الگوی فعالیت در تهران و تحول در نظام اقتصاد شهری نیست. میرزایی افزود: اولین گام این است که هوشمندسازی محقق شود و تهران هوشمند شکل گیرد. بر پایه تهران هوشمند تعداد زیادی کسب و کار نوین می‌تواند شکل بگیرد که امیدواریم محیط عمومی کسب و کار نیز در طول این برنامه بهبود پیدا کند.

وی در تشریح جایگزینی منبع درآمدی شهرداری از محل ساخت و سازها گفت: واقعیت این است که برای شهرداری راهی جز کنار آمدن با بحران اقتصادی تهران در دسترس نیست. در دسترس به زیرساخت‌های شهری، نابرابری در دسترس به فرصت‌های شهری و همچنین نابرابری در زیست‌پذیری شهری کاملاً در تهران محسوس است که در این برنامه به طور جد در دستور کار قرار گرفته است. میرزایی در خصوص نظام مالیه شهر تهران در برنامه پنج ساله سوم شهرداری تهران گفت: تهران یک مالیه شهری سنتی ناعادلانه و ناپایدار دارد که به شدت وابسته به ساخت و ساز است و این امر باعث شده که با پایان یافتن ظرفیت‌های ساخت و ساز در تهران، ظرفیت‌های درآمدی



هاشمی: متوازن کردن منابع و تکالیف شهرداری و همچنین واقع‌بینی و عملکردی در برنامه توسعه شهری ضروری است در نظر گرفته شود. با این حال باید توجه کرد بسیاری از اهداف برنامه برای تحقق نیازمند ابزارهای قانونی و اجرایی هستند که معمولاً به دلیل عدم پیگیری مناسب فراهم نمی‌شوند

بی تفاوتی وزارت صنعت به رفع مشکلات ناوگان اتوبوسرانی درون شهری

مشکل معاینه فنی اتوبوس‌های فرسوده تهران حل شد اما مشکل بی‌کیفیتی سوخت باقی است



مطرح می‌کنند؛ افزایش هزینه تعمیرات اتوبوس‌های فرسوده و بی‌کیفیت بودن سوخت مصرفی اتوبوس‌های گازوئیلی طبق پایش سه‌ماهه نخست سال جاری مشکلات جدیدی است که مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران نسبت به آن هشدار می‌دهد. پیمان سنندجی اعتقاد دارد با توجه به الزام ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران به انجام معاینه فنی به صورت سه ماه یکبار و همچنین نظارت ویژه مناطق اتوبوسرانی شهر تهران بر اجرای این الزام باعث شده است ناوگان در وضعیت مطلوبی از نظر اخذ بر که معاینه فنی خودرو قرار داشته باشد.

آمارهای شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران نشان می‌دهد ۸۵ درصد از اتوبوس‌های ملکی این مجموعه دارای معاینه فنی

انطور که پیمان سنندجی توضیح می‌دهد، آمارها نشانگر آن است که در شش ماهه ابتدای سال که کشور با بحران اقتصادی روبه‌رو بود، هزینه تعمیرات اتوبوس‌ها با یک جهش دو تا چهار برابری روبه‌رو شده است. این افزایش قیمت باعث شده دریافت بر که معاینه فنی برای اتوبوس‌هایی که نیاز به انجام تعمیرات اساسی و تعویض برخی از قطعات مصرفی خود را دارند بسیار گران تمام شود. اما وی یک راهکار نیز پیشنهاد می‌دهد؛ اینکه وزارت صنعت می‌تواند همانطور که برای بخش حمل و نقل عمومی برون شهری تسهیلات مالی و سوبسدهایی جهت تأمین اقلام مصرفی در نظر گرفته است، برای اتوبوس‌های درون شهری نیز در نظر بگیرد.

✚ **عرضه سوخت بی‌کیفیت برای اتوبوس‌ها**

آخرین گزارش پایش سه‌ماهه دوم سال ۹۷ که از سوی سازمان محیط زیست برای سه کلاشهر تهران، کرج و مشهد تهیه شده است، حکایت از آن دارد که درصد نمونه‌ها با محتوای گوگرد بالاتر از ۵۰۰ (میلی‌گرم بر کیلوگرم) ۱۶۶۷ درصد، در صد نمونه‌ها با محتوای گوگرد بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ میلی‌گرم در صد، درصد نمونه‌ها با محتوای گوگرد بین ۱۰۰ تا ۱۰۰۵ میلی‌گرم ۱۶۶۷ درصد بوده است. این پایش در شش نمونه‌گیری از سوخت گازوئیل عرضه شده در جایگاه‌های شهر تهران انجام شده است. به گفته پیمان سنندجی مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران، وقتی درصد گوگرد در سوخت مصرفی ناوگان اتوبوسرانی از ۵۰ ppm بالاتر می‌رود، این ناوگان با مشکلات زیادی روبه‌رو می‌شود که حتی انجام معاینه فنی نیز نمی‌تواند در کاهش میزان آلودگی این بخش از ناوگان حمل و نقل عمومی تأثیرگذار باشد. با این حال وقتی کیفیت سوخت پایین می‌آید، در مقابل هزینه تعمیر و نگهداری از اتوبوس‌های شهری بالا می‌رود.

شورا

شوراها ماشین‌مشتی ممدلی هستند!

شوراها در کشور ماشین‌مشتی ممدلی هستند که نه بوق دارند نه صندلی و نه ابزار و نه ساز و کار لازم برای نظارت. ابراهیم امینی رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت شورای شهر تهران در تشریح عملکرد یکساله کمیسیون نظارت و حقوقی شورای شهر تهران گفت: با توجه به اینکه در دوره پنجم شوراها تعداد اعضای شوراها به ویژه در تهران کاسته شد و به ۲۱ نفر تقلیل پیدا کرد، مباحثی پیرامون اینکه آیا این کمیسیون در شورا باقی بماند یا با کمیسیون‌های دیگر ادغام شود مطرح شد.

وی بیان داشت: در نهایت به این جمع‌بندی رسیدیم که کمیسیون نظارت و حقوقی با توجه به نقش و اهمیتی که دارد و با توجه به جایگاه شوراها و نظارتی که می‌تواند بر امور مختلف مدیریت شهری داشته باشد، منطقی این است که این کمیسیون باقی بماند و مقرر شد از هر کمیسیون یک نفر در کمیسیون نظارت و حقوقی حضور پیدا کند، جز بنده که فقط در این کمیسیون هستیم. رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت شورای شهر تهران در پاسخ به پرسشی مبنی بر نحوه نظارت شورا و انتصابات صورت گرفته در شهرداری تهران گفت: متأسفانه به همان دلیلی که شوراها نوپا هستند، ساز و کار نظارت نیز به خوبی تدوین نشده است و ساز و کار لازم نیز در این خصوص وجود ندارد. در خیلی از کشورها شهردار باید رأی اعتماد از شورا بگیرد و ساز و کار نظارت نیز به طور دقیق مشخص شده است.

وی افزود: به دلیل اینکه در شورای اول اختلافاتی پیش آمد، منجر به انحلال شورای اول شد و از شورای دوم تا شورای چهارم نیز تلاش جدی‌ای برای نهادینه شدن شوراها نشد و یک رویه غلطی جا افتاد و در حال حاضر نیز هر اقدامی می‌خواهیم انجام دهیم، برای نهادینه شدن جایگاه شوراهاست.

امینی گفت: به دلیل اینکه رویه قبلی شورای شهر به شکل دیگری بوده است، لذا اقداماتی که صورت می‌گیرد، دخالت در امور اجرایی محسوب می‌شود.

وی بیان کرد: شوراها رأی اعتماد بدهند چه اشکالی دارد؟ اعضای شورا هم می‌توانند مسئولیت خود را بپذیرند و اگر در جایی افرادی فاقد صلاحیت یا با صلاحیت پایین مشغول به کار شدند، شورا هم این مسئولیت را می‌پذیرد. رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت شورای شهر تهران ادامه داد: جایگاه شورا در عرصه محلی مانند جایگاه مجلس در عرصه کشوری است. مجلس شورای اسلامی، ابزار نظارتی دیوان محاسبات کشور را بر عهده دارد که می‌تواند بر نحوه اجرای بودجه نظارت داشته باشد تا بودجه نیز به درستی هزینه شود، ولی شورای شهر ابزار نظارتی در عملکرد بودجه ندارد و اعضای شورا نیز فرصت لازم را ندارند که بخش‌های مختلف را بررسی کنند.

امینی اظهار داشت: شورا در کشور ما شده ماشین‌مشتی ممدلی نه بوق دارد و نه صندلی. ما ابزار و ساز و کار لازم را برای نظارت در اختیار نداریم و باید مصوبه‌ای وجود داشته باشد که معاونان شهردار نیز از شورا رأی اعتماد بگیرند.

رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت ششورای شهر تهران تأکید کرد: استیضاح و تذکر در امر نظارت زیاد تأثیری ندارد و استیضاح امر غیرممکنی است و با دوسوم رأی باید استیضاح انجام شود که از سوسی دیگر باید مصلحت‌های دیگر برای مدیریت‌های شهری مدنظر قرار گیرد.

امینی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه چرا موضوع منع به کارگیری افشایی در شهرداری تهران را از شورای عالی استان‌ها پیگیری نمی‌کنید، گفت: در ماده ۸۰ قانون استراحت به این موضوع اشاره شده است که اعضای شورا، شهردار را به مدت چهار سال انتخاب می‌کنند و پیش‌بینی شده است که شهردار انتخاب شده فقط به چهار طریق حاضر به کنار رفتن است: ۱- استیضاح ۲- عزل ۳- از دست رفتن یکی از شرایط احراز و ۴- تعلیق قانونی .

رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت ششورای شهر تهران گفت: در شرایط احراز، حداقل سن ۲۵ سال است و در خصوص بازنشسته بودن نیز اشاره‌ای نشده است.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه قانون ماده ۸۰ به عنوان قانون خاص مطرح است، اعتقاد ما این است که با توجه به این قانون خاص، قانون منع به کارگیری بازنشستگان شامل شهردار نمی‌شود.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



فاز دوم باغ برندگان پایتخت آماده بهره برداری



انتها‌های مسیر عابر پیاده



جانمایی نامناسب المان‌های شهری