گزارش

نامه‌هایی به مقصد بهشت

تصمیم‌گیری‌های حوزه شهرسازی از مهم‌ترین چالش‌های شهر تهران بود. تصمیم‌گیری‌هایی که اثر آن بر زیست تهرانی‌ها در سال‌های آینده آشکار می‌شود. امسال دو نامه هشدارآمیز در این حوزه به شهردار تهران نوشته و رسانه‌ای شد. زمستان امسال جمعی از کارشناسان شاغل در شهرداری تهران و فعالان حوزه شهرسازی، در نامه‌ای سرگشاده به علیرضا زاکانی، شهردار تهران، نکات و تذکراتی را درباره اداره شهر تهران گوشزد کرده بودند. در بخش‌هایی از این نامه آمده بود: تأکیدات و هشدارهای فراوان دلسوزان و فعالان مبنی بر نحوه عملکرد معاونت شهرسازی و معماری و برخی زیرمجموعه‌ها، بالاخص کمیسیون ماده ۵، سیل آرای صادره با تراکم و طبقات سنگین و تغییر پهنه و کاربری گسترده اراضی جاری شده و همچنان ادامه دارد.

آرای مذکور عمدتا در مغایرت جدی و فراتر از ظرفیت‌های تعریف‌شده در طرح‌ها و برنامه‌های قانونی شهر تهران (به‌ویژه طرح جامع و تفصیلی) بوده و در آینده نه‌چندان دور موجب ایجاد خسارات جبران‌ناپذیر به شهر تهران و تشدید مسائل شهری نظیر آلودگی، ازدحام، ترافیک، تنزل سرانه‌های خدماتی شهر و بروز مشکلات اقتصادی-اجتماعی، زیست‌محیطی و مدیریت بحران و تحمیل آن به شهروندان فعلی و نسل‌های آتی پایتخت خواهد شد.

نویسندگان این نامه تأکید کرده بودند: بخش غم‌انگیزی از تصمیمات اتخاذشده کمیسیون ماده ۵ در دو سال اخیر، تبدیل پلاک‌ها و پهنه‌های سبز و حفاظت و خدماتی-فعالیتی موجود و پیشنهادی (نظیر انواع پهنه‌های S، S222، S213، S214) و دارای هاشورهای تثبیت خدمات موجود و پیشنهادی (مانند سبز آموزشی، درمانی، فرهنگی، مذهبی، ورزشی، پارکینگ و تجهیزات شهری) در طرح تفصیلی فعلی و پیشین به پهنه‌های مسکونی (R و M) در اراضی مختلف متعلق به اشخاص، نهادهای دولتی، غیردولتی و حتی با مالکیت‌های شهرداری تهران (که خود متولی و مکلف به تأمین بخشی از تجهیزات و خدمات شهری مانند پارکینگ و بوستان و تره‌بار و پایگاه مدیریت بحران و... است) بوده است. در این آرا، بسیاری از سرمایه‌ها و ظرفیت‌های تأمین خدمات و امکانات مورد نیاز آینده شهروندان به بهانه تأمین مسکن و مولدسازی (هم در مناطق متراکم مرکزی شهر و هم مناطق در حال شکل‌گیری مانند منطقه ۲۲) از بین رفته و حتی بخشی از پلاک‌های خدماتی موجود نیز از تغییر کاربری مصونیت نیافته‌اند.

در بخش دیگری از این نامه، به ادعای رونق ساخت‌وساز در تهران اشاره شده و آمده بود: تحلیل آمار ساخت‌وساز طی دو سال اخیر حاکی از آن است که میزان حداقلی از رشد پروانه‌های ساخت‌وساز صورت گرفته، اما آمارهای عجیب رشد چندصد درصدی صرفا به مدد بهره‌مندی از تکنیک پروانه‌های دومرحله‌ای ساخت‌وساز و البته خطاهایی در گزارش‌گیری (مانند اعلام پروانه تکراری دومرحله) است. این پروانه‌ها عملا در مرحله اول (پروانه شهرسازی) که کمتر از یک ماه زمان می‌برد، با اعطای کاربرد و تراکم و تعداد طبقه و اخذ عوارض، ادعای صدور پروانه کامل را دارد و آن را به‌عنوان پروانه صادره اصلی گزارش می‌دهد؛ اما درواقع اصل پروانه منجر به ساخت‌وساز، پروانه شروع عملیات ساختمانی است که ماه‌ها و چندین برابر پروانه مرحله اول، زمان می‌برد و برخی مراحل آن دوباره تکرار می‌شود. شهرداری به خاطر گزارش صدور پروانه و اخذ عوارض، رغبتی به پیگیری مرحله دوم ندارد، ولی سندی صادر کرده که برای سوداگران بازار اراضی و املاک، بدون الزام به ساخت، امکان انتقال مرغوبیت و انتقال سند دارد. مرکز پژوهش‌های مجلس در خرداد سال جاری درباره مشکلات این سبک صدور پروانه و آسیب‌های سوداگرانه استفاده از این پروانه، هشدارهای قابل توجهی را داده است.

برخی از فعالان بسیج دانشجویی و فارغ‌التحصیلان و پژوهشگران دکترای شهرسازی و معماری دانشگاه تهران هم در نامه دیگری به شهردار تهران ۱۳ تخلف در حوزه شهرسازی را به او یادآوری کردند.

متروکه‌سازی طرح تفصیلی و خلق موردی ضوابط صدور پروانه و عناد با طرح و قانون و ضوابط مختلف حوزه شهرسازی، ورود غیرقانونی سازمان نوسازی به دلالی طبقه در کمیسیون ماده ۵ و تهاتر بدون ثبت آپارتمان با عوارض صدور پروانه در یک فرایند غیرشفاف، عقب‌گرد شدید در حوزه هوشمندسازی حوزه شهرسازی و تحکیم امضاهای طلایی و بخش‌نامه‌های طلایی و ارائه آمارهای اشتباه و گمراه‌کننده در تعداد صدور پروانه و نوسازی صورت‌گرفته در بافت فرسوده، بارگذاری شدید مسکونی در پادگان‌های مشجر و پوشیده از درختان ارزشمند اکولوژیک و عرصه‌های نظامی در قالب خارج از قانون به اسم قرارگاه مسکن بدون اخذ تأییدیه از دفتر امور نیروهای مسلح فرمانده کل قوا (پادگان تندگویان، شهید رجایی، پادگان ساصد و اراضی دوشان‌تپه)، صدور بخش‌نامه‌های یک‌روزه همه‌شمول که مخاطب خاص چند پلاک توصیه‌شده داشته برای برخی سرمایه‌داران خاص، صدور بخش‌نامه غیرقانونی برج‌سازی در باغات (۳۷۰ هکتار) با وجود هشدارهای صریح مقام معظم رهبری و قوای سه‌گانه برخی از محورهایی بود که در نامه به شهردار تهران به آن اشاره شده بود.

بلایی که ۶۶۶ بر سر تهران می‌آورد

اثرگذارترین مصوبات حوزه شهرسازی در سال جاری مصوبات کمیسیون ماده ۵ بوده است؛ مصوباتی که سال ۱۴۰۲ موضوع هشدار بسیاری از کارشناسان حوزه شهرسازی بود. یکی از استادان شهرسازی دانشگاه تهران معتقد است برخی از مصوبات این کمیسیون برای تهران تولید درد می‌کند. از مصوباتی که انتقادهای زیادی را به دنبال داشت، مصوبه ۶۶۶ بود. این مصوبه امکان افزایش طبقات در اراضی نسبتا درشت‌دانه شهر هم‌زمان با سهل‌گیرانه‌کردن اعمال شرط عرض گذر بر تعداد طبقات را (و نقض بخش‌نامه‌های ملاک عمل ۱۰ساله شهر تهران) می‌دهد؛ به‌طوری‌که احداث ساختمان‌های هفت‌طبقه در کوچه‌های هشت‌متری امکان‌پذیر می‌شود و آثار جمعیت‌پذیری چندصد هزار نفری بر تهران خواهد داشت.

بر اساس گزارش‌های توجیهی این مصوبه، حدود ۶۳ هزار واحد مسکونی معادل نزدیک ۱۹۰ هزار نفر جمعیت به شهر اضافه می‌شود.

اما محاسبات کارشناسان شورای شهر نشان می‌دهد بدون احتساب واحدهای تجاری و فعالیتی، بیش از ۲۰۰ هزار واحد مسکونی ناخوانده (چیزی حدود ۷۰۰ هزار نفر جمعیت) خارج از برنامه به شهر تهران تحمیل شود. موضوعی که در نطق پیش از دستور مهدی عباسی، عضو شورای شهر تهران نیز به آن اشاره شد و مورد تأیید قرار گرفت.

خسرو دانشجو، دبیر شورای عالی شهرسازی، در نامه‌ای به شهردار تهران به بند یک مصوبه شماره ۶۶۶ کمیسیون ماده ۵ اشاره کرده و آن را مغایر با مصوبات شورای عالی شهرسازی دانست و تأکید کرد: این مصوبه برای ارائه نظر به شورای عالی شهرسازی ارسال شود و از هرگونه اقدام اجرائی پرهیز شود.

اما شهردار تهران تأکید دارد مصوبات کمیسیون ماده ۵ همگی قانونی و منطبق بر طرح تفصیلی است. به گفته علیرضا زاکانی، مشکلات بزرگ شهر تهران را که ده‌ها سال مردم را زجر داده بود، با کمیسیون ماده ۵ حل شده است.

---

۱۴ قاب از تهران در سال ۱۴۰۲

تلخ و شیرین‌های پایتخت

عکس: عباس کوثری، شرق

شرق: می‌گویند دوران کارآموزی شهردار تهران تمام شده و باید با یک تغییر تهرانی‌ها را خوشحال کرد. علیرضا زاکانی، شهردار منتخب شورای ششم، در سال سوم مدیریتش بر شهر تهران، منتقدان سرسختی در برابر مدافعان همیشگی‌اش دارد. او امسال برای پاسخ به طرح سؤال دو عضو شورای شهر به صحن شورا آمد و بارها خطاب تذکر گروهی اعضا قرار گرفت. تصمیم‌گیری‌های او در حوزه شهرسازی نیز مورد انتقاد جامعه دانشگاهی و کارشناسان این حوزه بود. نگرانی‌هایی که سبب شد دو نامه خطاب به او در این حوزه نوشته شود و درخصوص آثار بخش‌نامه‌ها و مصوبات کمیسیون ماده ۵ بر کیفیت زیست شهروندان هشدار داده شود. کمر ترافیک امسال هم نشکست و ساعت‌های زیادی از عمر تهرانی‌ها در انتظار برای رسیدن به مقصد گذشت. هوای تهران نیز روزهای زیادی در نیمه دوم سال آلوده بود. درختان و فضای سبز تهران امسال هم در معرض خطر بودند؛ از درختانی که شبانه به بهانه جابه‌جایی ناپدید می‌شوند تا حصارکشی دور بوستان‌های پایتخت به بهانه ساخت نمازخانه و مسجد. هنرمندان حصارکش هم موفق شدند طرح خود را برای حصارکشی دور ساختمان تئاتر شهر به نتیجه برسانند و کلنگ این پروژه به زمین خورد. مسافران مترو و اتوبوس نیز روزهای سختی را پشت سر گذاشتند و خرابی‌های پی‌درپی واگن‌های مترو، شلوغی و کمبود اتوبوس را تحمل کردند.

اما تهران روزهای خوشی هم داشت؛ از افتتاح ایستگاه‌های باقی‌مانده خط ۶ و ۷ مترو گرفته تا بزرگراه‌هایی که مسیرها را کوتاه‌تر می‌کرد. از بازشدن گره تاریخی خرید ۶۳۰ واگن مترو تا تعیین تکلیف وضعیت گودهای پرخطر و ایمن‌سازی برخی از ساختمان‌های پرخطر. گود برج میلاد هم پس از مدت‌ها بلاتکلیفی ایمن‌سازی شد. دو موضوع فرونشست و زلزله در تهران که امسال در اولویت کمیته عمران شورای شهر قرار گرفته بود نیز برای تصمیم‌گیری نهایی از طریق شورای عالی استان‌ها به مجلس رفت.

شاید اگر خودروسازان بدعهدی نمی‌کردند و وعده‌های اتوبوسی شهردار تهران هم محقق می‌شد، کارنامه مدیریت شهری در سال ۱۴۰۲ کارنامه‌ای قابل قبول بود، اما امسال با وجود اعتبارات ویژه حمل‌ونقل در بودجه سنواتی، تغییر درخور توجهی در وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران ایجاد نشد؛ موضوعی که مورد انتقاد برخی از اعضای شورای شهر تهران بود.

مروری بر اتفاق‌های حوزه مدیریت شهری در یک سال گذشته نشان می‌دهد یکی از چالش‌های سالی که گذشت، نظافت و تمیزی شهر بود؛ به‌گونه‌ای که بسیاری معتقد بودند تهران تمیز به خاطره‌ها پیوسته است.

تهرانی که تمیز نشد

در میان ۱۰ درخواست پرتکرار شهروندان تهرانی از شهرداری، نظافت معابر نخستین جایگاه را دارد. در ماه‌هایی تعداد این درخواست‌ها کاهش داشته، اما در تمام این مدت بیشترین تماس تلفنی با سامانه ۱۳۷ مربوط به نظافت شهر است؛ چالشی که مدت‌هاست تهرانی‌ها با آن درگیر هستند؛ خیابان‌های پرزباله و موش‌هایی که دیگر بی‌ترس از آدم‌ها در کنار این مخازن زباله تجمع کرده‌اند.

میانه تابستان جلسه‌ای برای بررسی چالش‌ها و معضلات نگهداشت و تنظیف شهر تهران با حضور شهردار تهران برگزار شد. در این جلسه، رضا محمدی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، قول داد ظرف شش ماه آینده وضعیت نظافت شهر متحول می‌شود.

او معتقد بود وضعیت نظافت و نگهداشت شهر مطلوب و در شأن شهروندان نیست و باید با همت و کوشش چهره شهر بهتر شود و مردم تغییر و تحول در نظافت و پاکسازی شهر را احساس کنند. باید تمامی مخازن زباله و اطراف آنها شست‌وشو و گندزدایی شود و تعمیر و نوسازی مخازن فرسوده نیز در دستور کار قرار گیرد. شهروندان باید بعد از مدتی، تغییر در سطح نظافت و رفت‌وروب را احساس کنند و با برنامه‌ریزی چندماهه به سطح قابل قبول و مطلوبی برسیم. در حوزه پسماند، کارهای زمین‌مانده زیادی داریم و با توجه به اینکه در گذشته برخی اتفاقات و اقدامات باعث ایجاد عقب‌ماندگی در این حوزه شده، باید امروز تلاش بیشتری را در دستور کار قرار دهیم.

بااین‌حال، سال تمام شد و ماه‌ها از زمانی که مدیرعامل سازمان پسماند وعده تحول در نظافت شهر را داد، گذشته است، اما تغییرات محسوسی در وضعیت نظافت شهر مشاهده نمی‌شود. حسین نظری، معاون خدمات شهری و محیط زیست شهرداری تهران، اما می‌گوید: نمی‌پذیرم که شهر تهران تمیز نیست و نمی‌توان نمره پایینی به وضعیت نظافت معابر پایتخت داد. البته وضعیت نظافت معابر شهر با شرایط مطلوب فاصله دارد و سعی کرده‌ایم با اصلاح قراردادها با پیمانکارها شرایط را بهتر کنیم و با ابلاغ این قراردادها، شاهد تحول در وضعیت نظافت معابر پایتخت خواهیم بود. شهرداری در برنامه‌ای تحولی به دنبال یکپارچه‌سازی خدمات رفت‌وروب با محوریت سازمان مدیریت پسماند است. در حال حاضر برای الکترونیکی‌کردن صورت‌وضعیت خدمات حوزه رفت‌وروب معابر با همکاری سازمان فاوای شهرداری تلاش می‌کنیم و همچنین با راه‌اندازی اپلیکیشن «نوماند»، به دنبال حذف زباله‌گردی از تهران هستیم.

ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، ولی معتقد است مشکلات قبلی در حوزه نظافت شهر ادامه دارد. او می‌گوید: ما چند مشکل در حوزه نظافت داریم؛ نخست مخازن زباله که متأسفانه قدیمی، فرسوده و شکسته هستند و در بیشتر مواقع در جای خود قرار ندارند. مشکل دیگر شست‌وشوی این مخازن است که به درستی انجام نمی‌شود و نمی‌توان به دلیل بوی بد به مخازن زباله نزدیک شد. همچنین همیشه اطراف این مخازن پر از زباله است و تجمع حیوانات موذی و موش از چالش‌های مشترکی است که در محله‌گردی‌های خود مشاهده می‌کنیم و در این مدت هم در صحن شورای شهر مطرح کرده‌ام.

او با اشاره به طرح جدید شهرداری برای حل مشکلات حوزه پسماند، می‌گوید: شهرداری معتقد است طرح جدید مشکلات حوزه پسماند ازجمله زباله‌گردی را حل می‌کند. پیش از این که هر ناحیه در اختیار یک پیمانکار بود، پیمانکار حرف شهردار ناحیه را نمی‌خواند، حالا که قرار است هر چند منطقه یک پیمانکار داشته باشد، کار شهرداران ناحیه دشوارتر می‌شود. قرار بود این طرح برای شورای شهر ارائه شود، اما به‌صورت پایلوت در چند منطقه اجرائی شده. است. باید منتظر ماند و نتایج این طرح جدید را دید. هدف ما از بیان مشکلات، نظافت بهتر شهر است و اگر این طرح منجر به تمیزی شهر شود، مخالفتی با آن نداریم.

مهدی بابایی، عضو کمیسیون سلامت شورای شهر تهران نیز معتقد است هنوز برای ارزیابی طرح جدید شهرداری در حوزه پسماند زود است. او به کاهش پیام‌های ۱۳۷ در حوزه نظافت شهر اشاره می‌کند و می‌گوید: تعداد پیام‌های ۱۳۷ درخصوص نظافت شهر کاهش محسوسی داشته است و تا یکی، دو ماه آینده می‌توان نتایج اجرای این طرح را مشاهده کرد. در حال حاضر برخی مناقصات تجمیعی برگزار شده و باید خروجی‌های این تغییرات بررسی شود.

واگن‌های چینی در تهران

یکی از اتفاقات خوش برای تهرانی‌ها را می‌توان بازشدن گره قدیمی خرید ۶۳۰ واگن مترو دانست. شهردار تهران امسال در دو سفری که به چین داشت، اعلام کرد قرارداد ساخت واگن‌ها نهایی شده است و سال آینده تهرانی‌ها شاهد ورود اولین قطار چینی به تهران خواهند بود.

شهردار تهران حجم توافق‌ها و قراردادهای تهران و چین را بین ۱۲ تا ۱۳ میلیارد یورو بیان کرد؛ رقمی نزدیک به ۷۸۰ هزار میلیارد تومان. بااین‌حال، همه وعده‌های شهردار تهران مانند ساخت شهربازی، هتل پنج‌ستاره، احداث خطوط تازه متروی تهران و... هنوز تبدیل به قرارداد نشده است.

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهردار تهران، درخصوص اینکه کدام‌یک از تفاهم‌نامه‌های امضاشده با طرف چینی به‌جز قرارداد واگن‌های مترو تبدیل به قرارداد شده است، می‌گوید: در مراودات خود با طرف چینی، نه‌تنها ۷۹۱ واگن مترو تبدیل به قرارداد شد، بلکه در سفر دوم قرارداد قطعی خرید تعداد درخور توجهی از ماشین‌های حمل‌ونقل عمومی تهیه شد که به نظرم بزرگ‌ترین قرارداد تاریخ بلدیه است.

او ادامه می‌دهد: دوهزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۱۰ هزار ون برقی و ۲۷هزارو ۵۰۰ تاکسی برقی قرارداد قطعی است و زمان پرداخت‌ها و زمان تحویل‌ها و حتی خسارت عدم تحویل یا تأخیر و تأمین‌کننده و ضمانت‌کننده مالی در آن مشخص شده و برای هر دو طرف الزام‌آور است. مدل ماشین‌ها مشخص شده و میزان پیمایش آنها به لحاظ برق و باتری مورد استفاده نیز مشخص است.

سخنگوی شهردار تهران با اشاره به اینکه برای برخی از خطوط جدید مترو قرارداد بسته شده و کارشناسان چینی برای آنکه مسیر خط را مشخص کنند و برآوردهای هزینه را دقیق انجام دهند، به تهران سفر می‌کنند، گفت: موضوع قراردادمان در مورد زباله‌سوز هم پیش می‌رود و در آستانه قرارداد است. اگر این اتفاق در چهار سال دوره قبل سر موقع انجام می‌شد، بخشی از بحران فعلی حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران را نداشتیم.

محمدخانی درخصوص اینکه اولین واگن‌های چینی چه زمانی مسافرگیری می‌کنند نیز می‌گوید: پاییز سال آینده در اولین سری دو رام قطار می‌آید و بعد به ترتیب طبق زمان‌بندی قرارداد هر ماه چند رام قطار خواهیم داشت.

طرح سؤال از شهردار

اعضای شورای شهر تهران کمتر از فرصت طرح سؤال از شهردار استفاده کرده‌اند. در شورای دوم و سوم هیچ سؤالی از شهردار پرسیده نشد و در شورای چهارم نیز تنها دو عضو شورای شهر تهران از شهردار وقت طرح پرسش کردند. هر دو عضو از پاسخ شهردار قانع نشدند، اما نتوانستند گام بعد از سؤال را هم که استیضاح است بردارند؛ زیرا سایر اعضا با آنها همراه نبودند. در شورای پنجم نیز تنها یک عضو طرح سؤال کرد که هیئت‌رئیسه آن را در جلسه هم‌اندیشی بررسی کرد و در نهایت محسن هاشمی، رئیس شورای شهر پنجم، حاضر نشد طرح سؤال جوان‌ترین عضو شورا یعنی حجت نظری را به شهردار ابلاغ کند. اما در شورای ششم این رسم تغییر کرده و تاکنون سه عضو شورای شهر تهران از شهردار طرح سؤال کرده‌اند. نرجس سلیمانی، رئیس کمیسیون نظارت و حقوقی شورا، با موضوع فعالیت‌های عملیاتی‌شده در حوزه بهبود و به‌روزرسانی وضعیت حمل‌ونقل عمومی روزمینی، به‌ویژه تجهیزات و توسعه ناوگان اتوبوسرانی، ناصر امانی درخصوص انتصابات غیرقانونی و جعفر تشکری‌هاشمی نیز تذکر خود درباره جابه‌جایی سامانه معلولان و جانبازان را به سؤال تبدیل کرد و موارد غیرقانونی‌بودن این جابه‌جایی را به شهردار گوشزد کرد.

امسال شهردار تهران برای پاسخ‌گویی به طرح سؤال ناصر امانی و جعفر تشکری‌هاشمی به صحن شورا آمد. شهردار تهران در پاسخ به سؤالات مطرح‌شده، اغلب سؤالات مطرح‌شده را «منتفی» دانست و گفت جداسازی سامانه انجام نشده و از اعضای شورای شهر و عضو سؤال‌کننده شورا انتظار دقت بیشتری را دارد.

در ادامه اما تشکری‌هاشمی به اسنادی در رابطه با تصمیم شهردار تهران برای جابه‌جایی این سامانه اشاره کرد و ضمن مرور برخی از دستورات زاکانی در این زمینه، تأکید کرد که شهردار تهران دستور واگذاری را داده و اینکه حالا شهردار از این موضوع صرف‌نظر کرده و تصمیم قبلی را ابطال کرده، از او ممنونیم، اما نباید این‌طور بیان کنند که از اساس چنین تصمیمی نبوده است. این دو عضو شورای شهر از پاسخ‌های شهردار قانع نشدند، اما گام بعدی را هم برنداشتند.

پایان بهشت زهرا

یکی از موضوعات پرحاشیه امسال، سخنان مدیرعامل سازمان بهشت زهرا درباره پایان ظرفیت دفن در این گورستان قدیمی بود.

مدیرعامل بهشت زهرا گفته بود بهشت زهرا تنها یک سال دیگر ظرفیت دفن دارد. عده‌ای از قبل قبر خریداری کرده‌اند و از ۱۸۰ ورودی متوفی روزانه، ۵۰ نفر در قطعات جدید دفن می‌شوند.

او یادآوری می‌کند: به کمک شهردار و شورا نقطه‌یابی و تملک و ایجاد آرامستان‌های جدید در دستور کار قرار گرفته و دست‌کم سال بعد یک آرامستان ایجاد می‌شود که با توجه به حساسیت‌ها، مکان آن را بعدا اطلاع‌رسانی می‌کنیم.

مدیران شهری می‌گویند هنوز خرید زمینی که قرار است دومین آرامستان تهران پس از بهشت زهرا باشد، خریداری نشده. این در حالی است که ۹ آذر سال گذشته، محمدجواد تاجیک، مدیرعامل بهشت زهرا، اعلام کرده بود که کارهای مطالعاتی احداث آرامستان دیگر تهران به اتمام رسیده و زمین آن هم تملک شده و حتی نام آن را هم انتخاب کرده‌اند.

تاجیک، آرامستان جدید را بهشت رضا نامیده و گفته بود زمین آن در شرق تهران است؛ اما حالا پس از گذشت یک سال باز هم این سخنان را تکرار می‌کند. او در میانه بهمن‌ماه در حاشیه یکی از جلسات شورای شهر گفت که خرید زمین آرامستان جدید پایتخت به مرحله تملک رسیده؛ اما چند روز بعد در گفت‌وگو با رسانه‌ها عقب نشست و گفت در زمان حاضر جانمایی برای احداث آرامستان‌های جدید در دستور کار قرار گرفته و در حال پیگیری و تملک محل‌های جدید مدنظر هستیم و بنا بر طرح مدنظر آرامستان‌های جدید پایتخت در چند پهنه احداث خواهد شد.

مدیرعامل سازمان بهشت زهرا تأکید کرد: به دلیل حساسیتی که جغرافیای آرامستان دارد، بعد از همه مراحل تملک و تأییدیه‌های مورد نیاز مکان آن اعلام می‌شود؛ زیرا بر روی قیمت خانه‌ها و زمین‌های مردم تأثیری نگذارد و مردم آسیبی از اعلام این خبرها نبینند.

سال‌هاست که مدیران شهری در حال انتخاب جایگزینی برای گورستان پایتخت هستند. مدت‌هاست که گفته می‌شود ظرفیت این گورستان قدیمی در حال تکمیل‌شدن است. سال گذشته مدیرعامل بهشت زهرا اعلام کرد که گورستان جدید پایتخت انتخاب شده و شش ماه دیگر به بهره‌برداری می‌رسد. او نام بهشت رضا را برای این گورستان انتخاب کرده بود.

در دوره پنجم مدیریت شهری با هشدار درباره اینکه بهشت زهرا فقط سه سال ظرفیت دفن اموات تهرانی را دارد، به دنبال مکانی برای ساخت گورستان جدید بود. آن زمان عبدالرضا گلپایگانی، معاون وقت شهرسازی شهرداری تهران، گفته بود: «چهار آرامستان جدید در شرق، جنوب شرق، شمال غرب و غرب ایجاد می‌شود که در طراحی فضاهای این آرامستان‌ها، موضوع دسترس‌پذیری و مناسب‌سازی در نظر گرفته خواهد شد». شورای شهر هم لایحه «مکان‌یابی، تملک و احداث آرامستان‌های جدید در شهر تهران» را تصویب کرد.

اما در دوره ششم مدیریت شهری دوباره مطالعات برای جانمایی گورستان جدید پایتخت آغاز شد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، درباره توسعه بهشت زهرا گفته بود «مأموریت شهرداری تهران در حوزه توسعه آرامستان بهشت زهرا(س) دوری از تمرکززدایی است و شناسایی دارایی‌ها و ظرفیت‌های موجود در شرق و غرب تهران برای ایجاد آرامستان در دستور کار قرار گرفته است».

فوت یک پاکبان در سکوت

شاید یکی از تلخ‌ترین اتفاقات سال ۱۴۰۲ فوت یک کارگر شهرداری تهران بود که تلاش می‌شد خبری از آن منتشر نشود.

۲۹ بهمن‌ماه بخش آنلاین روزنامه همشهری خبری را درباره قتل یک کارگر شهرداری در منطقه ۲ تهران منتشر و ساعتی بعد آن را از خروجی خود حذف کرد. بر اساس خبر منتشرشده ساعت دو بامداد جمعه بیستم بهمن گزارش قتل مردی ۲۰ساله به پلیس پایتخت اعلام شد و تیم جنایی برای بررسی موضوع راهی محل حادثه شد. بررسی‌ها حاکی از آن بود که مقتول کارگر شهرداری بوده و شب حادثه به همراه همکارانش مشغول نظافت مسیر روگذر اتوبان نیایش بودند، اما ناگهان حادثه هولناکی رخ داد.

یکی از همکاران مقتول که شاهد جنایت هولناک بود، به کارآگاهان گفته بود: ما با پیمانکار شهرداری کار می‌کنیم و شب حادثه مشغول شستن و نظافت دیوارهای روگذر بودیم. ناگهان خودروی پژو پرشیای مشکی مقابل‌مان توقف کرد. فکر نمی‌کردیم راننده جوان نقشه هولناکی در سر داشته باشد.

او ناگهان از خودرو پیاده شد و به سمت‌مان آمد. بدون هیچ مقدمه‌ای با همکارمان گلاویز شد و بعد او را از بالای پل به پایین انداخت. ما فورا به سمت او رفتیم تا مانع فرارش شویم؛ اما قاتل ما را هم تهدید کرد و گفت اگر به دنبالش برویم، ما را هم به پایین پرتاب می‌کند. او سپس سوار ماشینش شد و با همراهانش فرار کرد. چند خودرو نیز موقع عبور از زیر پل، جسد دوست‌مان را زیر گرفتند.

به دنبال این حادثه هولناک، قاضی محسن اختیاری، بازپرس جنایی تهران، دستور داد تا جسد به پزشکی قانونی انتقال یابد و دوربین‌های مداربسته بازبینی شود تا با به دست آمدن شماره پلاک خودروی قاتل، او شناسایی و دستگیر شود تا انگیزه‌اش از این جنایت هولناک مشخص شود.

جست‌وجو برای شناسایی و دستگیری راننده پژو نتیجه داد و مأموران موفق شدند ظهر شنبه او را دستگیر کنند.

او در بازجویی‌ها به قتل اعتراف کرد و گفت: من در حال گذر از آن مسیر بودم که ناگهان چشمم به مقتول و دوستانش افتاد. تصور کردم که آنها قصد دارند پرچم‌هایی را که کنار اتوبان نصب شده بود، سرقت کنند. پرچم‌ها به مناسبت ۲۲ بهمن برافراشته شده بود و من فکر کردم مقتول قصد اهانت به پرچم‌ها را دارد و می‌خواهد آنها را از بین ببرد. حتی به پلیس هم زنگ زدم و موضوع را گزارش دادم. با این حال نتوانستم آرام بنشینم، از ماشین پیاده شدم و پس از درگیری با مقتول او را هل دادم که پرت شد پایین و جان باخت. من اصلا نمی‌دانستم که آنها کارگر هستند و در حال نظافت خیابان. حالا که متوجه این موضوع شده‌ام، بسیار پشیمانم و عذاب وجدان دارم. بعد از انتشار این خبر خبرنگاران شهری تلاش کردند مشخصاتی از کارگر به قتل رسیده به دست آورند؛ اما شهرداری پاسخی به این درخواست‌ها نمی‌داد تا اینکه مشخص شد او کارگر پیمانی زیباسازی منطقه ۲ بوده و نام او «الیاس محمدی» است.

شهرداری منطقه ۲ هم اعلام کرد مقتول از عوامل اجرائی شرکت پیمانکار زیباسازی تهیه، نصب و نگهداری پرچم‌های پایه کوتاه شهرداری منطقه ۲ بوده است. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، هم در واکنش به خبر قتل الیاس محمدی گفت: شهرداری پیگیر حق و حقوق پاکبان فوت‌شده است؛ اما بیان ابعاد و جزئیات مرگ پاکبان از حوزه اختیارات ما خارج است.

علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای شهر تهران، هم با اشاره به حادثه تلخ جان‌باختن یکی از نیروهای پاکبان شهرداری منطقه ۲ گفت: در ماه گذشته یکی از همکاران ما از بالای یک پل سقوط کرد و جان باخت و اعضای شورای شهر تهران آن را به صورت مدام پیگیری می‌کنند.

نادعلی ادامه داد: ما قدر همکاران خدوم به‌ویژه همکاران پاکبان خود را می‌دانیم و همان‌طور که گفته شد، ابعاد مختلف این حادثه را پیگیری می‌کنیم و کارگران ما که در راه خدمت جان خود را از دست می‌دهند، شهید خدمت محسوب می‌شوند.

تهران نامهربان با کودکان

تهران سال ۱۴۰۲ چندان با کودکانش مهربان نبود؛ از قطع دست کودکی در پله برقی تا حادثه مرگ‌بار بوستان زیتون در منطقه ۲۱ که دو کودک جان خود را از دست دادند یا سوختگی شش کودک در زمین چمن بر اثر ترکیدن بالن‌های قرمز تبلیغاتی شهرداری.

حادثه اول عصر روز پنجشنبه دوم شهریورماه رخ داد. دو کودک هشت و ۱۱ساله در پارک زیتون محله وردآورد در حال بازی بودند که توپ آنها داخل حوضچه نیمه‌آبی می‌افتد و با وجود محصوربودن حوضچه، قفل‌بودن در ورودی و وجود علائم هشداردهنده عدم ورود به محوطه و شناکردن، اقدام به بالارفتن از فنس‌ها برای برداشتن توپ از آب می‌کنند.

در ادامه شهردار منطقه ۲۱ با حضور در صحن علنی شورای شهر تهران گفت: فنس‌هایی که دور این حوضچه کشیده شده بوده، ۲.۵ متر بوده و نگهداری از این حوضچه هم برعهده پیمانکار مربوطه بوده است و به‌هیچ‌عنوان کارفرما (شهرداری) در این زمینه مقصر نیست و تمام خسارات این اتفاق متوجه خود پیمانکار خواهد بود و شهرداری تهران هیچ‌گونه مسئولیتی در قبال این موضوع ندارد و رعایت اصول ایمنی و نصب تابلوهای راهنما برعهده پیمانکار است و پاسخ‌گویی حقوقی در مراجع قضائی نیز برعهده پیمانکار است. اما پایگاه خبری رکنا به نقل از مرجع قضائی اعلام کرده است که سهم تقصیر والدین این دو کودک ۲۵ درصد، شهرداری منطقه ۲۱، ۲۵ درصد و پیمانکار مربوطه ۵۰ درصد اعلام شد، این نظریه کارشناسی از سوی بازپرس ویژه پرونده مورد تأیید قرار گرفت.

اما حادثه دوم ۲۵ مهر رخ می‌دهد؛ در زمین چمنی که در منطقه ۲۱ افتتاح شده؛ اما به بهره‌برداری نرسیده بود، یکی از بالن‌های قرمزی که برای شناسایی پروژه‌های عمرانی شهر تهران هوا شده بود، در این زمین چمن مقابل چشمان شش کودک می‌ترکد و کودکان دچار سوختگی می‌شوند.

این شش کودک همان روز از بیمارستان شهدای یافت‌آباد مرخص می‌شوند؛ اما والدین آنها دوباره کودکان را به بیمارستان تخصصی مطهری برده و چهار کودک در بخش عمومی و دو کودک که سوختگی بیشتری داشتند، در بخش مراقبت‌های ویژه بستری می‌شوند.

هیچ‌گونه اطلاعات رسمی‌ای از سوی مدیریت شهری درباره جزئیات این حادثه منتشر نشده است. یکی از کانال‌های شهری که نظرات کارکنان شهرداری را منعکس می‌کند، اطلاعاتی غیررسمی درباره دلایل این انفجار منتشر کرد که به گفته کاربران این کانال در این بالن‌ها گازی جز هلیوم استفاده شده و استفاده از گازهای قابل اشتعال دلیل آتش‌گرفتن بالن قرمز تبلیغاتی بوده است. این حادثه واکنش‌های زیادی به دنبال داشت. رضا رشیدپور، مجری سابق تلویزیون، نوشت: «رسانه‌ها نوشته‌اند که یکی از بالن‌های قرمز شهرداری در چیتگر ترکیده و شش نوجوان دچار سوختگی شده‌اند. جان عزیزتان یک استشهاد بیاورید همگی ما امضا کنیم که شما خیلی عالی و پرکار و خدمتگزار هستید و دارید همه‌جای تهران را می‌سازید...».

بالن‌های پرحاشیه قرار بود به شهروندان تهرانی این پیام را بدهند که کدام نقاط تهران فعالیت عمرانی انجام می‌شود. شهرداری به طور رسمی بابت این اتفاق از شهروندان تهرانی عذرخواهی نکرد و تنها دو عضو شورا درباره این حادثه تذکر دادند، اما شهرداری به این تذکرات هم پاسخی نداد.

گاندی در آتش

یکی از حوادث تلخ سال ۱۴۰۲ آتش‌سوزی بیمارستان گاندی بود. آتش‌سوزی بزرگی که بدون خسارت جانی به پایان رسید. از آخرین آتش‌سوزی بزرگ در یک مرکز درمانی سه سال می‌گذرد. تابستان سال ۹۹ بود که کلینیک سینا اطهر در آتش سوخت و ۱۹ نفر در این آتش‌سوزی جان باختند. تابستان سال گذشته هم بیمارستان نایمن رسول اکرم گرفتار آتش شد که در این حادثه هم برخی از بیماران دچار دودگرفتگی شدند. تعداد بیمارستان‌های ناایمن در تهران اعلام عمومی نشده است؛ اما سال گذشته فهرست بیمارستان‌هایی که در میان اسامی ساختمان‌های پرخطر بودند، از سوی معاون حقوق عامه و پیشگیری از وقوع جرم دادستانی کل کشور منتشر شد. به گفته غلامعباس ترکی تعداد هشت بیمارستان در تهران در فهرست ساختمان‌های ناایمن قرار دارند. بیمارستان حضرت رسول اکرم (ص)، بیمارستان امام خمینی (ره)، بیمارستان لولاگر، بیمارستان طرفه، بیمارستان سینا، بیمارستان بوعلی، بیمارستان شهدای یافت‌آباد و بیمارستان فیاض‌بخش بیمارستان‌هایی بودند که نام‌شان از سوی مرجع قضائی اعلام شد. حادثه بیمارستان گاندی دوباره موضوع بیمارستان‌های ناایمن را یادآوری کرد.

با وجود آنکه بیمارستان گاندی در فهرست ناایمن‌ها نبود؛ اما سه اخطار از آتش‌نشانی دریافت کرده بود. سوده نجفی، رئیس کمیته سلامت شورای شهر تهران، هم به ایسنا گفته است: سازمان آتش‌نشانی در پنج مرحله درباره ایمنی این بیمارستان اخطارهای لازم را داده بود؛ اما اقدامی درباره رفع آن نشد. حادثه رخ‌داده زنگ خطری بود درباره ساختمان‌های ناایمن شهر که متأسفانه توجهی به آن نشده است. بیمارستان‌ها محل مراجعه شهروندان در زمان حادثه و بحران هستند که باید از ایمنی لازم برخوردار باشند؛ اما بنا بر اعلام سازمان آتش‌نشانی تعدادی از بیمارستان‌های شهر تهران ایمنی لازم را ندارند و جزء ساختمان‌های ناایمن هستند که انتظار می‌رود قوه قضائیه نیز درباره آنها اقدامات لازم را انجام دهد. مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران، هم در پی حادثه بیمارستان گاندی به وجود حدود ۲۰ هزار ساختمان بسیار پرخطر و پرخطر در کلان‌شهر تهران اشاره کرده و گفته است این میزان ساختمان پرخطر هیچ توجیهی ندارد. در صدر توجهات باید ساختمان‌های امدادی، خدمت‌رسان و دولتی، ایمن‌سازی شوند و وجود ساختمان ناایمن در این مجموعه‌ها به‌هیچ‌وجه پذیرفتنی نیست. در این راستا از رئیس‌جمهور و وزیر کشور می‌خواهم دستور رسیدگی عاجل صادر کنند.

دومینوی فیش‌های حقوقی

یکی از حاشیه‌های امسال مدیریت شهری که از روزهای ابتدایی سال ۱۴۰۲ آغاز شد، انتشار فیش‌های نامتعارف کارکنان شورای شهر تهران بود. دومینوی انتشار فیش‌های حقوقی توسط منتشرکنندگان ناشناس در طول ادوار شورای شهر تهران بی‌سابقه بود، اما در میان اعضای شورای شهر چندان با واکنش‌های جدی مواجه نشده و در این میان تنها مهدی چمران با اظهاراتش سعی در رفع و رجوع آنها دارد، رفع و رجوعی که او در ماجرای فیش حقوقی دختر نرگس معدنی‌پور داشت و درباره آن ضمن دفاع از استخدام او به رسانه‌ها گفته بود: «به دلیل اینکه رئیس دفتر یک‌سری وظایف خاص دارد، جایگاهش بالاتر از یک کارمند است، امسال حقوق نیروهای قراردادی شهرداری افزایش خوبی بر اساس قانون کار پیدا کرد که این افراد هم چون قرارداد خدمات اداری شهر داشتند شامل این افزایش حقوق شدند اما افرادی که مسئول دفتر هستند، حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون حقوق دریافت می‌کنند. وقتی این خبر را دیدم موضوع را پیگیری کردم و گفتند این فرد حقوق عقب‌افتاده داشته و به همین دلیل این میزان حقوق را دریافت کرده است. حالا چرا حقوق این فرد عقب‌افتاده داشته، باید این موضوع هم بررسی شود.» اما انتشار فیش‌ها ادامه داشت تا اینکه سه فیش در مدت کمتر از چهار ماه منتشر شد. چمران این‌بار درباره دریافت حقوق حدود ۴۶ میلیون تومانی یکی از مدیران شورای شهر تهران، گفت: «البته این نکته نیز نباید فراموش شود که این فرد کارمند شهرداری است و دریافت حقوق وی نیز از طریق شهرداری انجام می‌شود». اظهارات چمران درباره فیش حقوقی دختر معدنی‌پور تا این مدیر شورای شهر بر یک موضوع تأکید دارد و آن هم اینکه این حقوق‌ها توسط شهرداری پرداخت شده است. او علت رقم بالای این فیش‌ها را هم با طرح حقوق عقب‌افتاده و پرداختی‌های پایان سال توجیه کرده است.

بهروز شیخ‌رودی، معاون محاسبات و پایش عملکرد شورای پنجم، در واکنش به اظهارات چمران می‌گوید: مطابق بند ۱ ماده ۶ آیین‌نامه اجرایی، تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراها مصوب ۱۳۷۸ هیئت وزیران و نیز بند ۱ ماده ۶ آیین‌نامه داخلی شورای اسلامی شهر مصوب ۱۳۸۴ هیئت وزیران مسئولیت امور اداری و مالی شورا بر عهده رئیس شوراست، این موضوع و مسئولیت رئیس شورا در قبال امور اداری و مالی شورا آن‌قدر مهم بوده که دوبار در دو دولت با گرایشات سیاسی مختلف مورد تاکید قرار گرفته، علاوه بر این بر اساس تبصره دوم ماده ۲ آیین‌نامه تشکیلاتی کارکنان دبیرخانه شوراهای کشور به‌کارگیری افراد در دبیرخانه شوراهای اسلامی شهر باید با رعایت بند ۸ ماده ۶ آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای شهرها انجام شود که مطابق بند ۸ ماده ۶ آیین‌نامه اجرایی، تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراها نیز مسئولیت صدور احکام مسئول و اعضای دبیرخانه شورا بر عهده رئیس شورا قرار گرفته است، یعنی رئیس شورا از حیث مسئولیت امور اداری و مالی در برابر جذب و به‌کارگیری کارکنان دبیرخانه شورا اعم از قراردادی، مامور و... مسئولیت قانونی دارد و این مسئولیت قابل لاپوشانی هم نیست و با گفتن اینکه شهرداری حقوق افراد را پرداخت کرده یا پایان سال بوده و دیگری حقوق معوقه داشته نمی‌توانند از خودشان رفع مسئولیت کنند، آدم وقتی این استدلال‌ها را از رئیس شورای شهری می‌شنود که براساس قانون وظیفه و مسئولیت امور اداری و مالی شورا بر عهده اوست، با این سؤال مواجه می‌شود که اگر حقوق عقب‌افتاده و پرداختی‌های پایان سال و پرداخت حقوق توسط شهرداری نبود، آقای چمران با چه بهانه‌های دیگری می‌خواست موضوع را رفع و رجوع کند؟! این نوع مواجهه آقای چمران با موضوعاتی که در حوزه وظیفه و مسئولیت قانونی ایشان به‌عنوان رئیس شورای شهر است، واقعا جای تاسف دارد.

حصارکشی تئاتر شهر اجرایی شد

چند سالی است که گروهی از هنرمندان درخواست حصارکشی اطراف تئاتر شهر به بهانه حفاظت از این بنای میراثی را دارند. امسال سرانجام این خواست آنها عملیاتی شد و محمدمهدی اسماعیلی، وزیر ارشاد، کلنگ حریم تئاتر شهر را به زمین زد. او در این مراسم تأکید کرد این پروژه باید کمتر از یک سال به نتیجه برسد. طرح حریم شهر تهران که بسیاری آن را حصار جدایی توصیف می‌کنند، منتقدان جدی دارد. مدیران تئاتر شهر در سکوت طرح سروناز امتیازی، معمار را برای این حصارکشی انتخاب کردند. معمار تاکید دارد که طرحش دیوارکشی و جداسازی نیست. اما علی اعطا، کارشناس حوزه معماری و عضو هیئت‌رئیسه دوره پنجم شورای شهر، درخصوص حصارکشی تئاتر شهر نظر دیگری دارد. او می‌گوید: ما با سه آدرس‌دهی غلط مواجه هستیم و عملا مغلطه‌ای در حال رخ‌دادن است.

به اعتقاد این عضو پیشین شورای شهر تهران هنوز نمی‌دانیم چه کسی مسئول انجام این کار است. او می‌گوید: آیا اینکه وزیر ارشاد رفته برای کلنگ‌زنی، معنی‌اش این است که طرح وزارت ارشاد است؟ یا اینکه نه، ایشان به صورت نمادین این کار را کرده و صرفا چون طرح پیرامون یک مجموعه مربوط به وزارت ارشاد است، ایشان (آقای وزیر) برای کلنگ‌زنی به آنجا رفته است؟ ما نمی‌دانیم. ما این را هم نمی‌دانیم که بالاخره چه کسی مسئولیت آن را پذیرفته است؟ اگر وزارت ارشاد مسئولیت این کار را پذیرفته و این کار را انجام می‌دهد، باید پرسید که با کدام مجوز می‌خواهد بخشی از عرصه عمومی شهر را تبدیل به حیاط اختصاصی کند؟

محمدجواد طاهری، مدیر مجموعه تئاتر شهر، گفته بود: طرح نهایی از سوی خانم مهندس امتیازی که یکی از طراح‌هایی هستند که چند جایزه بین‌المللی گرفته‌اند، تهیه شده و برگرفته از معماری خود مجموعه تئاتر شهر است و از تیغه‌های پشت‌بام تئاتر شهر الگوبرداری شده است.

او درباره اینکه بعد از اجرای این تیغه‌ها چگونه از این بنا محافظت می‌شود، می‌گوید: ورود و خروج برای عموم آزاد است اما کنترل‌شده. اگر خدایی نکرده بزهکار یا رفتار غیراخلاقی دیده شود، نگهبان می‌تواند این افراد را به بیرون از حریم تئاتر شهر هدایت کند و برای حفظ و نگهداری خود مجموعه تئاتر شهر شب‌ها از یک ساعتی که اجراها تمام می‌شود، حریم درهایش بسته می‌شود و اجازه ورود و خروج داده نمی‌شود. با وجود آنکه هنوز کسی تصویر شفافی از حریم تئاتر شهر ندارد، وزیر ارشاد از کلنگ‌زنی این پروژه خبر داده است.

بسیاری از فعالان شهری و شهرسازان با این طرح مخالفت جدی دارند. امیر منصوری، رئیس پژوهشکده نظر، در واکنش به اعلام خبر کلنگ‌زنی حریم تئاتر شهر در اکانت توییتر خود نوشته است: این حریم نیست، حصار جدایی است. در دنیایی که اختلاط فعالیت‌ها شرط همبستگی اجتماعی دانسته شده، این تصمیم یک گام به عقب است. مساجد تاریخی شهرها هم برای آنکه از زندگی روزانه جامعه بازنمانند، دو در داشتند تا در میانه راه رهگذران بازار قرار گیرند. راه مدیریت جرائم محیطی چیز دیگری است.

سام گیوراد، کارشناس مرمت و حفاظت از بناهای تاریخی هم در واکنش به اظهارات وزیر ارشاد درباره کلنگ‌زنی اجرای حریم تئاتر شهر در اکانت توییتر خود نوشت: چنین کاری بدون تردید یک اشتباه بزرگ است و نامش هرچه باشد، حفاظت از «حریم تئاتر شهر» نیست. اگر می‌خواهید از حریم بناهای ثبت ملی طبق آیین‌نامه‌های جهانی حفاظت کنید، راه‌های مشخص و سراسستی برای این مهم وجود دارد که فرسنگ‌ها از فهم شما برای حفاظت از حریم بناها و آثار ملی فاصله دارد.

بابک شکوفی، معمار و صاحب‌نظر در حوزه فضاهای شهری نیز دراین‌باره نوشته بود: بستن و محدودکردن فضای عمومی شهری به معنای سلب حقوق مسلم شهروندی و اقدامی شدیدا ضدمردمی و ضددموکراتیک است.

مهدی بابایی، رئیس کمیته ایمنی و مدیریت بحران شورای شهر تهران، مدتی پیش هشدار داده بود که بسیاری از بیمارستان‌ها از وضعیت ایمنی مناسبی برخوردار نیستند. او به حادثه سینا اطهر اشاره کرده و از وزارت بهداشت و درمان خواسته بود درباره ایمن‌سازی بیمارستان‌ها اقدامات لازم و عملی را با برنامه‌ریزی و اجرا کند.

او با بیان اینکه در حوزه ایمنی بیمارستان‌ها باید دادستانی ورود کند، گفته بود: در صورت نبود برنامه‌ریزی مناسب برای ایمن‌سازی بیمارستان‌ها، باید با مکاتبات خواستار ورود دادستانی شویم. ناایمن و قدیمی‌بودن ساختمان‌های بیمارستان‌های تهران موضوعی است که کامران عبدولی، معاون حفاظت و پیشگیری از حریق سازمان آتش‌نشانی تهران هم به آن اشاره کرده و گفته بود: اکثر مراکز درمانی قدیمی هستند و زمانی که ساخته شده‌اند، آیین‌نامه‌های ایمنی وجود نداشته است یا کامل نبوده‌اند.

به گفته او ساختمان این بیمارستان در رسته ساختمان‌های پرخطر بوده و پنج بار اخطار دریافت کرده است: سه بار در کمیته رفع خطر منطقه طرح موضوع ناایمنی بیمارستان در دستور بوده و دستورالعمل ایمنی به مالکان ابلاغ شده؛ اما متأسفانه موضوع با پیگیری مناسب روبه‌رو نشده است.

علی بیت‌اللهی، رئیس بخش خطرپذیری مرکز تحقیقات راه و شهرسازی هم درباره نمای کامپوزیت در کانال تلگرامی‌اش نوشته بود یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف نمای کامپوزیت در صورت رعایت‌نکردن ضوابط و مقررات اجرای آن، تشکیل تونل هوا در فضای بین دیوار و نماست که در صورت آتش‌سوزی موجب تشدید حریق و تسریع شعله‌وری و انتقال آتش می‌شود. درباره چگونگی اجرای نمای کامپوزیت بیمارستان گاندی اطلاعاتی ندارم و امیدوارم ضعف عمده‌ای که در نماهای کامپوزیت در کشور سراغ داریم، درباره نمای بیمارستان گاندی صادق نباشد.

پایان خوش برای متروی تهران

پرونده حوادث شهری تهران اما پایان شیرینی دارد. اگر از آماده‌نبودن تهران برای استقبال از نوروز و ماه رمضان بگذریم، در آخرین شنبه سال ۱۴۰۲، چهار ایستگاه جدید مترو به بهره‌برداری رسید.

گزارش

خرابی‌های پی‌درپی مترو

از ریل خارج‌شدن قطار مترو، خرابی‌های پی‌درپی واگن‌ها و آتش‌سوزی در ایستگاه شوش بخشی از حوادث سریالی متروی تهران در سال ۱۴۰۲ بود.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، درباره اشکالات و اختلالات پیش‌آمده در خطوط مترو بارها در صحن شورا تذکر داده و گفته بود: حسب وظیفه نظارتی که به‌عنوان عضو و رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران دارم، باید درخصوص مشکلات ناوگان مترو نیز صحبت داشته باشم. کمتر شهروندی است که از خرابی‌های این روزهای متروی تهران اطلاع نداشته باشد. سریال خرابی‌های مترو پیوسته شده و در حالی که هنوز از حادثه‌ای بیرون نیامده‌ایم، شاهد حادثه دیگری هستیم و کلکسیونی از انواع حوادث در ماه‌های اخیر در متروی تهران به وقوع پیوسته است.

به گفته او، این خرابی‌ها و اشکالاتی که هر روز به وقوع می‌پیوندند، چهره زننده‌ای برای سامانه پیشرو حمل‌ونقل انبوه‌بر مترو به وجود می‌آورند. تشکری‌هاشمی با تاکید بر اینکه درخصوص خرابی متروی تهران بارها تذکر داده‌ام، گفته هر وسیله نقلیه‌ای پس از مدتی کار دچار استهلاک می‌شود و باید به آن رسیدگی کرد. برای مثال وقتی یک دوچرخه خریداری می‌شود، به تعمیر و نگهداری از آن توجه می‌کنیم و نمی‌توان فرض کرد وسیله‌ای وجود دارد که به صورت مادام‌العمر کار می‌کند. وقتی یک کالای کم‌بها نیاز به نگهداشت و تعمیرات دارد، قطعا تجهیزاتی که چندصد میلیارد قیمت دارند، باید به‌طور مرتب مورد بازدید، کنترل و تعمیرات پیشگیرانه قرار گیرند.

او با بیان اینکه در سال جاری هزارو ۵۵۰ میلیارد تومان برای بازسازی واگن‌ها تخصیص داده شد، می‌گوید: دلیلش این بود که می‌دانستیم عمر مفید واگن‌های خریداری‌شده به پایان رسیده و دچار نقص شده‌اند و باید به فوریت مورد تعمیرات اساسی قرار گیرند. رفع ایرادات، تکلیفی است که باید بیش از هر موضوعی به آن توجه داشته باشیم. در مجموع سه رام قرار DC و ۱۶ رام قرار AC و در کل ۱۳۳ واگن اورهال شده‌اند و اگر بخواهیم آن را با یک بازسازی اساسی در نظر بگیریم، یعنی حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیارد تومان و یک‌سوم منابع برای اورهال خرج شده است.

تشکری‌هاشمی اضافه می‌کند: طبق برخی از خبرها، متوجه شده‌ایم برای اورهال واگن‌های مترو از قطعات کارکرده استفاده شده است. با جاری‌شدن قرارداد ۶۳۰ واگن به‌طور قطع دیگر شرکت واگن‌سازی توانایی اورهال قطارها را ندارد و فرصت بازسازی نیز از دست خواهد رفت. قرارداد ۵۰۰ میلیارد تومانی خرید قطعات نیز هنوز به نتیجه نرسیده و ۲۵ درصد پیش‌قرارداد آن پرداخت نشده است.

او در پاسخ به ادعاهای مدیران شهری درخصوص اینکه خرابی‌های امروز مترو نتیجه عدم فعالیت در هفت سال گذشته است، می‌گوید: سخنگوی شهرداری تهران صحبت‌های مشعشعی داشته و گفته است باید گذشتگان در این زمینه توضیح دهند و از آنجایی که بنده نیز جزئی از گذشتگان هستم، به سخنگوی شهردار می‌گویم قطار نو در هنگام حرکت فرسوده می‌شود و هر انسان عاقلی می‌داند که قطار نو را تعمیر نمی‌کنند. شما سه سال است که مدیریت شهر را در دست گرفته‌اید و نمی‌توانید از گذشتگان صحبت کنید. شما سه سال را از دست داده‌اید و مردم را گرفتار کرده‌اید و عذرخواهی فایده‌ای ندارد. باید آستین بالا بزنید، کارخانه واگن‌سازی را سه‌شیفت کنید، قطعات خریداری کنید تا مشکلات مردم حل شود و کاری نکنیم که مردم هر روز صبح برای رسیدن به آخر خط نذر و نیاز کنند.

تراموا قانونی شد

در فهرست وعده‌های ترافیکی شهردار تهران، تراموا بارها تکرار شده است. اعضای شورای شهر تهران چندین بار درخواست کرده‌اند مطالعات انجام‌شده برای احداث تراموا در تهران به شورای شهر ارسال شود، اما هیچ‌گاه نتایج مطالعات انجام‌شده به شورای شهر ارسال نشد.

شهرداری مجوز دولتی احداث تراموا در تهران را پیش از سفر به چین گرفت، اما نتوانسته هنوز مخالفان در شورا را راضی کند. مخالفان تراموا معتقدند تراموا اولویت امروز تهران نیست. ناصر امانی عضو شورای شهر تهران می‌گوید: موافق راه‌اندازی خطوط تراموا در تهران هستم، اما معتقدم اولویت آخر است. تراموا مکمل مدهای حمل‌ونقل است و در همه دنیا هم همین‌گونه است و معمولا در مرکز شهر از آن استفاده می‌کنند که بافت تاریخی و قدیمی دارد و همچنین در مراکز تفریحی از آن استفاده می‌شود؛ زیرا انبوه‌بر نیست و ظرفیت چندانی نسبت به مترو ندارد و حمل‌ونقل فانتزی است.

به گفته او، وقتی سیستم حمل‌ونقل زیربنایی و اساسی در تهران اتوبوس و مترو است که هنوز کامل نشده‌اند و نه‌تنها کامل نیستند، بلکه با یک‌چهارم ظرفیت خود در حال خدمت‌رسانی‌اند، ابتدا باید این مدهای حمل‌ونقلی را کامل کنیم و بعد تراموا را به کمک این دو سیستم بیاوریم. مخالف تراموا نیستیم و در بسیاری از کشورها هم از آن استفاده می‌کنند، ولی می‌گوییم سوراخ دعا را گم نکنیم، اول اتوبوسرانی را به ظرفیت ۹ هزار اتوبوس که در طرح جامع دیده شده است، برسانیم، خطوط مترو را کامل کنیم نه ۱۲ خط را، از صد درصد ظرفیت همین هفت خط کنونی استفاده کنیم و سرفاصله‌های قطارها را به استاندارد برسانیم، آن‌وقت سراغ مدهای تکمیلی برویم که یکی از آنها تراموا است.

امانی با بیان اینکه تاکید ما این است که اکنون تراموا برای تهران اولویت ندارد، اگر بخش خصوصی حاضر است ۲۰۰ میلیون یورو برای تراموا هزینه کند این را برای اتوبوس و مترو هزینه کند و بعد از آن تراموا را پس از آنکه مطالعات آن تکمیل و مورد تایید قرار گرفت بیاورند، گفت: بهتر است هزینه تراموا به اتوبوس داده شود و زمانی که نیازهای این بخش کامل شد، تراموا در مرکز شهر و در مراکز تفریحی و تاریخی مورد استفاده قرار گیرد.

شهرداری تاکید کرده که در تهران یک خط تراموا اجرائی می‌کند و ممکن است برای احداث این خط از تراموای چرخ‌لاستیکی استفاده کند.