

ثبت دارایی‌های فرهنگی تهران در «سامانه جام» اجباری شد

قفل اطلاعات آثار هنری شهرداری برداشته شد

شرق: پس از حاشیه‌های فروش دو تابلوی موزه امام علی(ع) و موج انتقادهای اعضای شورای شهر، طرح الزام شهرداری تهران به ثبت و ساماندهی اموال فرهنگی، تاریخی و هنری در سامانه «جام» با هدف شفاف‌سازی، جلوگیری از تخلفات و تعیین تکلیف فروش و تبادل آثار، با رای قاطع اعضای شورا به تصویب رسید.

ماجرای خروج و فروش برخی آثار هنری از موزه‌های وابسته به شهرداری تهران بار دیگر ضعف ساختارهای نظارتی در مدیریت دارایی‌های فرهنگی شهر را آشکار کرد؛ وضعی که حالا در قالب یک مصوبه جدید، به دنبال ترمیم آن هستند. تصویب طرح الزام ثبت اموال فرهنگی و هنری در سامانه «جام» نه‌تنها تلاشی برای شفاف‌سازی اموال میلیاردی شهرداری است، بلکه واکنشی مستقیم به پرونده‌هایی است که هنوز هم سرنوشت آنها برای شورا روشن نیست.

در جریان سیصد و هفتاد و هفتمین جلسه صحن علنی شورای شهر تهران گزارش کمیسیون فرهنگی و اجتماعی درباره روند بررسی طرح الزام شهرداری تهران به ثبت و ساماندهی اموال فرهنگی، تاریخی و هنری مطرح شد و اعضای شورا با تشریح ابعاد فنی، حقوقی، مالی و مدیریتی ایسن حوزه، مجموعه‌ای از دیدگاه‌ها و خدغه‌ها را مطرح کردند. در آغاز جلسه، سابقه طرح از اولین طرح یک‌فوریتی تا ارجاع آن به کمیسیون، بررسی اتخاذ ضرورت‌ها در جلسات پیشین، بازنگری ساختاری، تغییرات انجام‌شده در دسته‌بندی آثار و ارتباط آن با سامانه‌های قانونی از جمله سامانه جام مرور شد و در نهایت، طرح با اتفاق آرا به تصویب رسید.

رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی در ارائه گزارش کمیسیون گفت: طرح اولیه صرفا بر الزام شهرداری به ثبت اموال در سامانه جام متمرکز بود اما بررسی‌ها نشان داد بخش مهمی از وظایف خود شهرداری در حوزه شناسایی، ثبت، مرمت و نگهداری اموال فرهنگی سال‌ها اجرا نشده و همین مسئله باعث ضرورت بازنگری شد. او افزود: کمیسیون بر مبنای قوانین بالادستی از جمله آیین‌نامه اموال فرهنگی نهادهای عمومی مصوب سال ۸۱ و آیین‌نامه ساماندهی اموال فرهنگی منقول مصوب سال ۸۴، سعی کرده طرح را از حالت تک‌بندی خارج کند و به یک سند جامع برای ثبت، طبقه‌بندی، نگهداری و نظارت تبدیل کند.

معدنی‌پور با اشاره به اینکه در جلسات قبل اعضا خواهان تعریف سه‌گانه روشن برای نوع ارزش آثار بودند، توضیح داد: کمیسیون این ساختار را به متن افزوده و پیش‌بینی کرده که پس از اجرای این طبقه‌بندی، اطلاعات آثار در سامانه شفافیت نیز منتشر و به‌روز رسانی شود. او تأکید کرد: شهرداری از نبود بوجه مشخص برای مرمت و نگهداری آثار رنج می‌برد و اگر ردیف مالی مستقل در بودجه پیش‌بینی نشود، اجرای مصوبات در حد گزارش باقی می‌ماند.

معدنی‌پور با اشاره به اینکه در جلسات قبل اعضا خواهان تعریف سه‌گانه روشن برای نوع ارزش آثار بودند، توضیح داد: کمیسیون این ساختار را به متن افزوده و پیش‌بینی کرده که پس از اجرای این طبقه‌بندی، اطلاعات آثار در سامانه شفافیت نیز منتشر و به‌روز رسانی شود. او تأکید کرد: شهرداری از نبود بوجه مشخص برای مرمت و نگهداری آثار رنج می‌برد و اگر ردیف مالی مستقل در بودجه پیش‌بینی نشود، اجرای مصوبات در حد گزارش باقی می‌ماند.

موجود در پیش‌بینی کمیسیون نظارت و حقوقی با اشاره به دو ابهام جدی در طرح، قابل فروش یا محدود شدن آثار را تأکید کرد؛ در صورت بدون شاخص، در عمل مجوزی برای فروش دوباره آثار می‌سازد و می‌تواند زمینه‌ساز تکرار تخلفات گذشته شود. او همچنین با یادآوری پرونده‌های قبلی فروش برخی تابلوها گفت: هنوز نتیجه نهایی آن پرونده‌ها برای شورا روشن نشده و همین ضرورت شفاف‌سازی را دوچندان می‌کند.

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه هم با تأکید بر اینکه شورا نباید کوچک‌ترین درجه‌ای برای فروش اموال هنری ایجاد کند، توضیح داد: عبارت «بنا به ضرورت قابل فروش می‌باشند»، عملا در مقام اجرا به عنوان مجوز فروش تفسیر خواهد شد و شهرداری می‌تواند فروش آثار را به تصمیم شورا نسبت دهد. او افزود: ملاک فروش یا تبادل آثار باید دقیقا همان ضوابط آیین‌نامه‌های دولت باشد و شورا نباید فراتر از آن مجوزی بدهد.

امانی همچنین ساختار کمیته پیش‌بینی‌شده در طرح را سنگین دانست و گفت: تعداد اعضا باید محدود شود تا کمیته تا کارآمد و تصمیم‌گیر باشد.

جعفر شریانی، عضو کمیسیون شهرسازی و معماری در جریان ادامه بررسی طرح با یادآوری مباحث جلسه پیش شورا گفت: کمیته پیش‌بینی‌شده در متن طرح اگرچه بخش‌هایی از اصلاحات لازم را در خود دارد، اما هنوز جای خالی یک کمیته مشورتی دانشگاهی تخصصی در حوزه میراث شهری تهران احساس می‌شود. او افزود: حوزه میراث منقول و غیرمنقول نیازمند نظر کارشناسی تخصصی از دانشگاهیان و صاحب‌نظران میراث شهری است و ساختار فعلی کمیته نمی‌تواند جایگزین این نهاد علمی باشد.

شریانی یادآور شد در جلسات قبلی تأکید کرده بود شهرداری باید یک درگاه عمومی برای اعلام میراث محلی ایجاد کند تا شهروندان بتوانند آثار محلی ارزشمند را معرفی کنند؛ زیرا بسیاری از میراث شهری در بافت‌های محلی شناسایی می‌شود و این ظرفیت باید در طرح دیده شود. او همچنین خواستار اشاره صریح طرح به ظرفیت‌های فنی وزارت میراث فرهنگی در حوزه مرمت و حفاظت شد و افزود: بودجه نگهداری این آثار باید به‌صورت منطقی با ردیف‌های بودجه گردشگری و میراث مرتبط باشد تا دوباره‌کاری و سردرگمی ایجاد نشود.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، در جمع‌بندی مباحث اعضا گفت: عبارت مربوط به فروش آثار هنری خریداری‌شده باید اصلاح شود تا شهرداری به بهانه حمایت از هنرمندان اقدام به خریدهای غیرضروری نکند. او افزود: باید نوشته شود آثاری که خریداری شده یا می‌شود و مشمول بندهای یک و دو نیستند، قابل خرید و فروش و تبادل هستند تا موزه‌ها بتوانند مطابق ضوابط با یکدیگر تبادل اثر داشته باشند؛ زیرا تبادل آثار در عرف مدیریت موزه‌ها یک روش مرسوم برای نمایش آثار در کشورهای مختلف است. چمران تأکید کرد: باید تا توانمندی‌های وزارت میراث فرهنگی در حوزه مرمت و نگهداری استفاده شود و کمیته پیش‌بینی‌شده موظف است شی و وظایف دقیق خود را بنویسد و ضوابط خرید، نگهداری، تبادل و فروش را تدوین و تصویب کند تا هیچ بخشی از اجرای طرح در این‌ها باقی نماند. او همچنین یادآور شد طبقه‌بندی آثار برای ثبت میراث فرهنگی سخت و زمان‌بر است و همه آثار هنری شهرداری لزوما قابلیت ثبت در میراث فرهنگی را ندارند؛ با این حال نگهداری شایسته و رعایت ضوابط ضروری است.

مهدی اقراریان، عضو کمیسیون نظارت و حقوقی در ادامه بحث گفت: ضوابط مربوط به خرید و فروش با تبادل آثار باید مشخص شود که در کدام بخش از متن قرار می‌گیرد و این کمیته پس از تدوین شرح وظایف، گزارش خود را به کجا ارائه می‌دهد. او پیشنهاد کرد: پس از تبصره چهارم بندی اضافه شود که کمیته موظف است ضوابط موضوع این مصوبه را تدوین کند و گزارش آن را به کمیسیون فرهنگی اجتماعی شورا ارائه دهد تا فرایند نظارت کامل شود.

اقراریان همچنین درباره پرونده آثار فروخته‌شده در گذشته توضیح داد: آثار فروخته‌شده به دلیل فروش رسمی بازنگشته اما آثار فروخته‌نشده بازگشته و حتی در نمایشگاه به نمایش درآمده و بهتر است گزارش رسمی سازمان فرهنگی- هنری دوباره برای شورا ارسال شود.

پس از پایان بحث‌ها، چمران دستور رأی‌گیری داد و طرح با اتفاق آرا به تصویب رسید.

خط ویژه یا مسیر چندمنظوره؟ روایت یک تصمیم بحث‌برانگیز

بی‌آرتی به حاشیه رفت

نورا حسینی: با بازشدن خط ویژه اتوبوس‌های تندرو در بزرگراه شهید چمران به روی تاکسی‌های برقی و ون‌های مسافربری، شهرداری تهران از آغاز نخستین خط HOV پایتخت خبر داده؛ تصمیمی که به‌گفته منتقدان، نه‌تنها گره‌ای از ترافیک باز نمی‌کند، بلکه ضربه‌ای مستقیم به کارایی خطوط بی‌آرتی وارد کرده است. طرحی که قرار بود نماد عبور تهران از خودرومحوری به حمل‌ونقل همگانی باشد، حالا پیش از آنکه کامل متولد شود، با موجی از تردیدها، انتقادهای کارشناسی و هشدارهای ایمنی روبه‌رو شده است. خط HOV در چمران، به‌جای آنکه مسیر را برای اتوبوس‌ها بازتر کند، حالا با ورود ون‌ها، تاکسی‌های برقی و از آینده سروسوس ادارات، به مسیری چندمنظوره تبدیل شده که از روز شنبه ۱۵ آذر خط اتوبوس‌های تندرو در بزرگراه چمران به روی ون‌های مسافربری و تاکسی‌های برقی باز شد. مدیران ترافیکی شهرداری تهران می‌گویند تهران اولین خط ویژه حمل‌ونقل همگانی (HOV) را در تهران احداث کرده اما به نظر می‌رسد این خط جدید اثرگذاری اتوبوس‌های بی‌آرتی را تحت تأثیر قرار خواهد داد و کاستن از سهم اتوبوس به تاکسی است که در تعریف حمل‌ونقل عمومی قرار نمی‌گیرد. طرح خط ویژه حمل‌ونقل همگانی (HOV) در بزرگراه شهید چمران از ۱۵ آذر در تهران آغاز شد. تاکنون فقط اتوبوس‌های تندرو در خط ویژه بزرگراه شهید چمران اجازه تردد داشتند ولی مدیران ترافیکی شهر تهران می‌گویند با توجه به مطالعات ترافیکی انجام‌شده و به استناد مصوبه شورای ترافیک تهران، این مسیر با حفظ کیفیت خدمت‌رسانی اتوبوس‌های تندرو و با تغییر ماهیت به خط حمل‌ونقل همگانی، در دو فاز مورداستفاده وسایل حمل‌ونقل همگانی قرار می‌گیرد. از روز شنبه فاز اول، علاوه بر اتوبوس‌های تندرو، ون‌های مسافربری، تاکسی‌های برقی و اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل همگانی در تمام ساعات شبانه‌روز اجازه تردد در خط ویژه بزرگراه شهید چمران را دارند و پس از آن نیز در فاز دوم، تردد برای سروسوس ادارات که در سامانه شهردار ثبت‌نام کرده‌اند، میسر می‌شود. این طرح در بزرگراه شهید چمران، محدوده پل حکیم تا آتی‌ساز در دو جهت شمال به جنوب و جنوب به شمال اجرا شده است. به نظر می‌رسد شهرداری قصد دارد به هر قیمتی وعده تحقق خط HOV در تهران را اجرا کند. این در حالی است که مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل شهرداری در آخرین نشست خبری خود گفت: طرح اچ‌وو یک راه‌وعد نیست؛ بلکه یک خدمت ترافیکی است و ما عجله‌ای برای این محدودیت

حرمت خطوط بی‌آرتی

بسیار مهم است. حتی دوربین‌های کنترل پلاک روی این خطوط نصب شده‌اند تا خودروهای غیرمجاز وارد نشوند.

در موارد اضطراری مثل عبور آمبولانس یا خودرو آتش‌نشانی استثنا قابل می‌شوند، اما اگر کارایی بی‌آرتی کاهش یابد و تعداد مسافر کمتر شود، نتیجه مطلوب نخواهیم داشت. هدف اصلی این است که مردم به سمت استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترغیب شوند



عکس:مهین‌نایلی شوق

به جای استفاده بهینه از خطوط موجود، هر روز یک طرح جدید ارائه می‌شود که نه تنها مشکلات گذشته را حل نمی‌کند، بلکه چالش‌های جدید ایجاد می‌کند. مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل پاک و پایدار به ظرفیت بالقوه خطوط بی‌آرتی چمران اشاره کرد و گفت: همین الان، خطوط بی‌آرتی می‌توانند بسیاری از مشکلات حمل‌ونقل را با خرید تعداد بیشتری اتوبوس حل کنند. اما متأسفانه، به جای تمرکز بر ظرفیت‌های موجود، هر روز یک برنامه جدید ارائه می‌شود که برنامه‌های مطلوب گذشته را با چالش روبه‌رو می‌کند. باریکانی همچنین درباره راهکارهای بلندمدت توضیح داد: به نظر من دیگر فرصت آزمون و خطا در تهران باقی نمانده است. باید به جای طرح‌های بلندپروازانه و بی‌پشتوانه، به سفرهای کوتاه درون محله‌ای با دوچرخه و توسعه حمل‌ونقل عمومی توجه کنیم تا مشکل خدوم‌خوری و اسفاده از موتورسیکلت‌ها کاهش یابد.

وحید علی‌قارداشی، مدرس و کارشناس حوزه ترافیک هم معتقد است حرکت به سمت حمل‌ونقل همگانی، حتی با خودروهای چند سرنشین، گامی مؤثر در کاهش ترافیک تهران است. او در توضیح این موضوع گفت: هر چه بتوانیم فضا را از حمل‌ونقل شخصی به سمت حمل‌ونقل همگانی سوق دهیم، بهتر است. علی‌قارداشی به اهمیت حفظ کارایی خطوط بی‌آرتی اشاره کرد و توضیح داد: حرمت خطوط بی‌آرتی بسیار مهم است. حتی دوربین‌های کنترل پلاک روی این خطوط نصب شده‌اند تا خودروهای غیرمجاز وارد نشوند. در موارد اضطراری مثل عبور آمبولانس یا خودرو آتش‌نشانی استثنا قابل می‌شوند، اما اگر کارایی بی‌آرتی کاهش یابد و تعداد مسافر کمتر شود، نتیجه مطلوب نخواهیم داشت. هدف اصلی این است که مردم به سمت استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترغیب شوند. او ادامه داد: هرگونه بی‌نظمی در سیستم حمل‌ونقل عمومی باعث می‌شود مردم دوباره به سمت خودروی شخصی برگردند. اگر قطار یا بی‌آرتی دیر حرکت کند یا ایستگاه‌ها به‌موقع سروس‌دهی نداشته باشند، جذابیت استفاده از حمل‌ونقل عمومی کاهش می‌یابد و مردم ترجیح می‌دهند خودروی شخصی روشن کنند. او نمونه‌ای از اجرای موفق حمل‌ونقل همگانی را در زوریخ تشریح کرد: در زوریخ، در خطی که مشابه بی‌آرتی است، تراموا و اتوبوس با هم ترکیب شده‌اند. تراموا مناطق هموار شهر را پوشش می‌دهد و اتوبوس‌ها مسیرهای شیب‌دار را طی می‌کنند. سازه‌ها و زمان‌بندی‌ها به گونه‌ای طراحی شده که مردم پشت سر هم هر ۳۰ ثانیه یا یک دقیقه، وسایل حمل‌ونقل عمومی را ببینند و دسترسی آسان داشته باشند. علی‌قارداشی تأکید کرد که «ایجاد هماهنگی میان وسایل حمل‌ونقل عمومی و ارائه گزینه‌های متنوع، می‌تواند مردم را به سمت استفاده از حمل‌ونقل همگانی هدایت کند و فشار خودروهای شخصی را کاهش دهد.» آنچه امروز در بزرگراه چمران اجرا شده، بیش از آنکه یک خط پرسرعت منسجم برای حمل‌ونقل عمومی باشد، ترکیبی از چند کاربری متفاوت در یک مسیر محدود است؛ مدلی که به‌گفته منتقدان، هم کارایی بی‌آرتی را کاهش می‌دهد و هم بدون ابتراهای نظارتی و زیرساختی کافی، ریسک بی‌نظمی و اوفت ایمنی را بالا می‌برد. حالا موفقیت یا شکست نخستین خط HOV تهران، بیش از هر چیز به نحوه اجرا، کنترل و پابندی به اهداف اولیه آن بستگی دارد.

اتوبوسرانی تهران زیر تیغ آمارهای متناقض و وعده‌های چهارساله

ناوگان تهران؛ میان وعده و واقعیت

و باید مشخص شود این قرارداده‌ها چه نتایجی داشته‌اند. او تأکید کرد: سؤال اصلی این است که امروز چه تعداد اتوبوس در اختیار شهر قرار دارد و آیا منابع مالی شهروندان به صورت بهینه مصرف می‌شود یا خیر؟ بررسی‌ها نشان‌دهنده وضعیت نگران‌کننده‌ای است که پیامدهای آن در سال‌های آینده آشکار خواهد شد. مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورا در سخنانی با اشاره به ضرورت تدوین و تصویب سند تغییر و تحول شهرداری گفت: قرار بود این سند در شورا ارائه و تصویب شود تا وضعیت تحول گرفته‌شود و تغییرات ایجادشده مشخص شود، اما متأسفانه این مصوبه بیکبیری نشد و امروز در این زمینه با بلاتکلیفی مواجه هستیم. بنابراین مبنای گزارش‌ها باید همان سند تغییر تحولی باشد که مدیریت پنجم ارائه کرده است. عباسی در ادامه با اشاره به تعهدات شورا در زمینه تأمین اتوبوس گفت: براساس برنامه یابد شش هزار دستگاه اتوبوس تحویل داده می‌شد که بخشی از آن محقق شد است. هر چند نسبت به بودجه و تعهدات، درصدی از اهداف تحقق یافته اما این میزان کافی نیست. اگر کسی در کارنامه نمره هفت بگیرد، هرچند نمره محسوب می‌شود اما مردودی است. بنابراین باید با سرعت و قدرت بیشتری تک‌نیم تا فرصت باقی‌مانده مدیریت شهری از دست نرود.

در ادامه بار دیگر تشریح هاشمی، در توضیحاتی درباره وضعیت شرکت واحد اتوبوسرانی گفت: طبق برنامه چهارم، شهرداری باید در پایان دوره هفت هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در شبکه داشته باشد که با احتساب اتوبوس‌های غیرفعال به ۹ هزار دستگاه می‌رسید، اما اکنون حدود شش هزار دستگاه کسری داریم. در مجموع اقدامات انجام‌شده توسط دولت و شهرداری، فقط حدود هزار و ۸۰۰ دستگاه وارد ناوگان شده است. قراردادهای متعددی با شرکت‌های داخلی منعقد شده اما بسیاری از آنها به نتیجه نرسیده‌اند. تشکری هاشمی با اشاره به زیان‌های مالی شرکت واحد گفت: مدل‌های مدیریت دولتی اقتصادی نبوده و موجب زیان‌های سنگین شده‌اند. تعداد پرسنل شرکت واحد که تا سال ۱۴۰۰ به حدود پنج هزار نفر کاهش یافته بود، دوباره افزایش یافته و با ایجاد شرکت واسطه‌ای، هزینه‌های سنگینی به شرکت تحمیل شده است؛ فقط ۶۰۰ میلیارد تومان بابت دستمزد رانندگان واسطه و هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان بابت استهلاک اتوبوس‌ها در زیان‌های شرکت ثبت شده است.

در پایان این جلسه اعضای شورای شهر با افزایش سرمایه این شرکت موافقت کردند، اما آمارهای ارائه‌شده در وضعیت اتوبوسرانی تهران با وعده‌های چندساله شهردار تهران فاصله زیادی را نشان می‌داد. مهدی اقراریان، رئیس کمیته نظارت شورای شهر تهران در این باره با انتقاد از وعده‌های شهرداری تهران، آنها را «غیرواقعی» و نشانه‌ای از حکمرانی نمایشی خواند و به «شرق» گفت: «این سبک مدیریتی منجر به ناتوانی در حل مشکلات واقعی شهر و اثباتش مسائل شده است.» اقراریان با اشاره به وعده‌های چهارساله شهرداری گفت: «آنچه امروز مشاهده می‌کنیم، وعده‌های بسیار اندک و غیرواقعی است که حتی برای پروژه‌های آینده مانند تأمین واگن‌های مترو نیز برنامه‌ای روشن وجود ندارد.» او تأکید کرد این رویه حاصل یک راهبرد سیاسی مشخص است و به نحوی شکل گرفته که برخی جریان‌های سیاسی کوچک، شهر تهران را اداره می‌کنند.

خبر

رهاشدن هزاران دوچرخه زیر پل جوادیه

شرق: عضو شورای شهر تهران نسبت به عدم توجه شهرداری به توسعه دوچرخه‌سواری به عنوان یکی از راه‌های کاهش آلودگی هوا انتقاد کرد.

سوده نجفی با اشاره به اینکه ضرورت استفاده از دوچرخه در شهر تهران اهمیت دارد، گفت بر اساس آمارها منابع متحرک، اصلی‌ترین عامل آلودگی هوای تهران هستند و یکی از راه‌های کاهش این موضوع مسئله دوچرخه است. شهرداری به این امر توجه کافی نداشته است؛ براساس اعلام صورت‌گرفته قرارداد شرکت با شهرداری به اتمام رسیده است. شهرداری نسبت به توسعه دوچرخه‌سواری عملکرد ضعیفی داشته است و هزاران دوچرخه زیر پل جوادیه رها شده‌اند و اقدامی در این باره صورت نگرفته است.

تاکسی اینترنتی شهرداد مسافر ندارد

شرق: احمد صادقی، عضو شورای شهر تهران، با اشاره به لزوم بازنگری در طرح تاکسی اینترنتی شهرداد گفت: تاکسی اینترنتی شهرداد متأسفانه بعد از گذشت مدتی از پیاده‌سازی هنوز نتوانسته در جذب کاربر موفق باشد و سرنوشتی نظیر کارپینو انتظار آن را می‌کشد. او افزود: هدف از راه‌اندازی تاکسی اینترنتی شهرداد رقابت نبوده، بلکه پاسخی به مطالبه عمومی، ارتقای نظارت ایمنی و ایجاد زیرساخت هوشمند تقاضای سفر و ارتقای خدمات‌رسانی به شهروندان بوده است. متأسفانه این سامانه از اشکالات نرم‌افزاری رنج می‌برد و موجب تجربه تلخ کاربران شده است، نظیر آنچه در کارپینو اتفاق افتاد.

خرید سانیتری متری ملک در پایتخت

ایسنا: مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهر تهران گفت: طرح «خانه ریز» خرید امتیاز یک‌صدم یک مترمربع از یک ملک مشخص است؛ به طوری که آپارتمانی که آماده نیست را قیمت‌گذاری می‌کنیم و هر شهروند می‌تواند ۱۰۰ سانتی‌متر از این خانه را خریداری کند. نوید خاصه‌باف با اشاره به رونمایی از اطلس جامع سرمایه‌گذاری شهر تهران و طرح مشارکتی «خانه ریز» گفت سازمان ما در این دوره دستخوش تحولات بسیار زیادی بود؛ یکی از این تحولات، تعیین‌تکلیف پروژه‌های بلاتکلیف بود. با همکاری مناطق، حمایت‌های شورای شهر و مدیران شهرداری به نتایج مثبتی رسیدیم. حدود ۶۶ همت از پروژه‌های شهرداری تعیین‌تکلیف شدند و بیش از ۲۳ همت از این عدد تبدیل به درآمد شد. در کنار تعیین‌تکلیف پروژه‌های گذشته، چرخ سرمایه‌گذاری که رو به خاموشی بود، راه‌اندازی شد و ۴.۵ همت قرارداد جدید در این راستا بستیم و ۱۲۰ همت قرارداد در دست اقدام داریم.

شهردار تهران:

کم‌آبی در تهران را قبول ندارم
شهر: شهردار تهران گفت: مشکل اصلی پایتخت، کمبود آب نیست، مدیریت نادرست مصرف است. علیرضا زاکانی به تناقض موجود در سیستم آبرسانی اشاره کرد و گفت: جالب اینجاست که سیستم آبرسانی تهران طوری طراحی شده که گویی برای ۲۴ میلیون نفر آب وارد شهر می‌کند، اما فقط ۱۱.۵ میلیون نفر از آن مصرف می‌کنند و با این حال باز هم با کمبود مواجه می‌شویم. این نشان می‌دهد مشکل از جایی دیگر است. بنابراین ادعای کم‌آبی تهران را قبول ندارم؛ مشکل اصلی، مدیریت نادرست است. زاکانی در جمع دانشجویان با اشاره به اظهارنظر برخی مسئولان گفت: به طور رسمی برخی اعلام کردند که ما اقدام کردیم در دوره عمر مدیریت‌مان یک مسکن نساختیم. این افتخار نیست، این گریه دارد، عزا دارد.