

یادداشت

سامانه شفافیت شهرداری تهران ضرورتی فراموش شده

شفافیت یکی از ارکان بنیادین حکمرانی خوب است. در جهان معاصر، شهرها و نهادهای محلی برای جلب اعتماد عمومی و پیشگیری از فساد مکلف هستند اطلاعات مالی، قراردادها، تصمیمات و پروژه‌های خود را به صورت عمومی منتشر کنند. تجربه‌های موفق بین‌المللی مانند سامانه شفافیت شهرداری سئول، لندن یا پورتال داده باز نیویورک نشان می‌دهد شفافیت نه‌تنها پاسخ‌گویی را تقویت می‌کند، بلکه زمینه‌ساز نوآوری شهری و کارآمدی بیشتر مدیریت خواهد بود. ایران نیز در دهه اخیر حرکت‌هایی در راستای شفافیت داشته است؛ قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات (۱۳۸۸)، سیاست‌های کلی نظام و مصوبات شوراهای شهر ازجمله ابزارهای قانونی موجود هستند. قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات (۱۳۸۸) همه دستگاه‌های عمومی -ازجمله شهرداری‌ها- را موظف به انتشار و ارائه اطلاعات غیر طبقه‌بندی‌شده می‌کند. شورای اسلامی شهر تهران در دوره پنجم با تصویب «الزام شهرداری به راه‌اندازی سامانه شفافیت» شهرداری را مکلف به انتشار قراردادهای بالای ۲۵۰ میلیون تومان، صورت‌های مالی، بودجه‌های سالانه و اطلاعات مدیران ارشد کرد. براساس این، سامانه شفافیت تهران در سال ۱۳۹۷ راه‌اندازی شد.

معرفی و تحلیل سامانه شفافیت شهرداری تهران

سامانه شفافیت شهرداری تهران (shafaf.tehran.ir) با هدف دسترسی عمومی به داده‌های مالی و اداری ایجاد شده است، اما کارکرد آن با اهداف مصوب و انتظارات شهروندان فاصله جدی دارد:

● **قراردادها و پروژه‌ها:** برخلاف وعده‌های اولیه، در نسخه فعلی سامانه بخش مجزایی برای قرارداده‌ها و پروژه‌ها به چشم نمی‌خورد. این در حالی است که انتشار اطلاعات قرارداده‌ها یکی از اصلی‌ترین مصوبات شورا و ابزارهای نظارت عمومی است. حذف یا بارگذاری نشدن این داده‌ها به معنای بی‌اثرکردن بخشی مهم از کارکرد شفافیت است.

● **اطلاعات مالی و بودجه‌ای:** بودجه مصوب سالانه و بخشی از گزارش‌های مالی در سامانه درج شده‌اند، اما به‌روز نیستند و امکان تطبیق دقیق با عملکرد واقعی شهرداری وجود ندارد.

● **منابع انسانی و مدیران:** اطلاعات کارکنان و مدیران شهرداری، میزان حقوق و حق‌الزحمه و حتی سفرهای خارجی مدیران بدون زمان‌بندی دقیق منتشر شده‌اند. در غیاب تاریخ‌های مشخص و داده‌های به‌روز، این اطلاعات غیرقابل اعتماد و بیشتر جنبه نمایشی پیدا کرده‌اند.

● **تعرفه‌ها و مصوبات:** بخش تعرفه‌های خدمات شهری و بخشی از مصوبات شورا در دسترس است، اما بسیاری از مصوبات با اسناد کارشناسی ضمیمه منتشر نشده یا ناقص‌اند.

نشانه‌های مشکلات جدی

۱. **به‌روزنویدن اطلاعات:** بخش‌های مختلف سامانه شفافیت به‌روز نیستند. داده‌های مالی، گزارش‌های بودجه و حتی فهرست مدیران و سفرهای خارجی اغلب چند سال قدیمی‌اند. این وضعیت سامانه را از کارکرد اصلی خود که نظارت بهنگام است، خالی کرده و آن را به یک باگایکی دیجیتال تبدیل کرده است.
۲. **حذف بخش‌های کلیدی:** نبود بخش مستقل برای قرارداده‌ها و پروژه‌ها که قلب سامانه‌های شفافیت شهری در جهان محسوب می‌شود، عملاً سامانه تهران را از کارکرد اصلی‌اش محروم کرده است. نبود این بخش‌ها به معنای حذف بزرگ‌ترین درجه نظارتی شهروندان بر هزینه‌کرد منابع عمومی است.
۳. **شفافیت نیمه‌بند، داده‌های فاقد صداقت و گزینشی:** اطلاعات به شکل گزینشی بارگذاری می‌شود. داده‌های حساس یا پرچالش، به‌ویژه در حوزه‌های مالی و بیمه‌انکاری، یا منتشر نمی‌شوند یا به صورت کلی و مبهم ارائه می‌شوند. چنین رویکردی بیش از شفافیت، به مدیریت افکار عمومی شباهت دارد.
۴. **ابهام در اطلاعات منابع انسانی و مدیران:** اطلاعات منتشرشده درباره کارکنان، مدیران، حقوق و مزایا و حتی سفرهای خارجی بدون ذکر تاریخ یا دوره زمانی است. نبود زمان‌مندی باعث می‌شود این داده‌ها غیرقابل اعتماد و فاقد ارزش نظارتی باشند؛ زیرا مشخص نیست مربوط به چه دوره‌ای هستند و چه تغییراتی تاکنون رخ داده است.
۵. **غیراستاندارد و غیرقابل استفاده بودن داده‌ها:** بخش زیادی از داده‌ها در قالب‌هایی ارائه می‌شوند که نه برای تحلیل مناسب‌اند و نه برای مقایسه. نبود فرمت‌های استاندارد باعث می‌شود سامانه بیشتر ویتربنی از قابل‌ها و جداول پراکنده باشد تا یک پایگاه داده منسجم.
۶. **فقدان تعامل دوسویه با شهروندان:** سامانه صرفاً یک پلتفرم یک‌طرفه است؛ شهروندان نمی‌توانند پرسش‌های خود را مطرح کنند، داده‌ها را تحلیل کنند یا بر صحت آنها بازخورد دهند. این ساختار یک‌سویه ماهیت شفافیت را نقض می‌کند.

ضرورت ارتقا: متناسب با انتظارات شهروندان

اگر قرار باشد سامانه شفافیت به ابزاری واقعی برای پاسخ‌گویی تبدیل شود، باید تغییراتی اساسی رخ دهد:
۱. **انتشار به‌روز و زمان‌مند اطلاعات:** تمام داده‌ها باید به صورت مستمر و زمان‌مند بارگذاری شوند. گزارش مالی که دو سال دیرتر منتشر شود، ارزش نظارتی ندارد. درج تاریخ دقیق و دوره مرجع برای هر داده الزامی است.
۲. **بازگشت بخش قرارداده‌ها و پروژه‌ها:** شهرداری موظف است قرارداده‌ها، پیمانکاران، مبلغ و مراحل اجرای پروژه‌ها را منتشر کند. -این اطلاعات باید با جزئیات کامل و به‌روزرسانی مداوم در اختیار شهروندان باشد.
۳. **صداقت در اطلاع‌رسانی:** شفافیت واقعی با داده‌های گزینشی و مبهم و فاقد واقعیت (ازجمله درباره دریافتی کارکنان و مدیران) به دست نمی‌آید. تمام داده‌ها، حتی اگر برای شهرداری هزینه‌ساز یا پرچالش باشند، باید یک‌مکوکاست منتشر شوند. شفافیت نیم‌بند خود نوعی پنهان‌کاری است.
۴. **استانداردسازی و اعتمادپذیر کردن داده‌ها:** اطلاعات باید در قالب‌های استاندارد، قابل جست‌وجو، مقایسه و داندلود ارائه شوند. داده‌های خام باید در دسترس پژوهشگران، رسانه‌ها و شهروندان قرار گیرد تا امکان تحلیل مستقل فراهم شود.
۵. **توسعه ابزارهای مشارکت مردمی:** سامانه باید امکان پرسشگری و بازخورد شهروندان را فراهم کند. هر داده منتشرشده باید قابلیت ارجاع به یک مسیر پاسخ‌گویی داشته باشد؛ یعنی مشخص باشد چه نهادی مسئول آن است و شهروند چگونه می‌تواند درباره صحت یا نقص آن بپیکری کند.
۶. **ارتقای سواد دیجیتال شهروندان:** برای استفاده واقعی از سامانه، باید آموزش‌های عمومی در زمینه داده‌خوانی و سواد دیجیتال ارائه شود. توضیحات ساده و کاربردی کنار داده‌ها و ابزارهای تصویری مانند نمودار و داشبور، به شهروندان کمک می‌کند اطلاعات را بهتر درک و استفاده کنند.
۷. **پاسخ‌گویی نهادهی:** هر داده منتشرشده باید با یک مسئول مشخص گره بخورد. نبود پاسخ‌گویی نهادهی، حتی در صورت انتشار اطلاعات، سامانه را به یک ویتربین بی‌خاصیت تبدیل می‌کند.

تحلیلی بر ایده برگزاری کنسرت همایون در میدان آزادی از منظر میراث شهری

نغمه ناتمام میدان



پیشنهاد استقرار گروه موسیقی در پای برج، خود یک «اجرای نمادین» است؛ اینکه هنر در پایه نماد ملی و مدرنیته ایرانی اجرا شود و نه در سالتنی بسته.
۲. **برج آزادی «نماد»ی است حامل بار هویتی و معنایی:** برج آزادی نماد «مدرنیته ایرانی»، «درگاه ورود به پایتخت» و به‌طور کلی، نمادی از «ایران» است. این بنا در دهه‌های اخیر به دلیل نام و موقعیتش، به کانونی برای جمععات مختلف نیز تبدیل شده است. برج آزادی را نباید صرفاً به عنوان یک بنای یادمانی ایستا در مرکز یک میدان شلوغ ترافیکی دید. این برج، در حقیقت یک متن شهری زنده و پویاست که همچون یک «پالیمپست» لایه‌هایی از تاریخ، سیاست، جامعه و هویت جمعی را در خود نهفته دارد و هر رویدادی معنایی جدید بر این متن می‌افزاید. برج آزادی اگرچه در دوران پهلوی طراحی شده است، اما نقش و کارکردی فراتر ایفا کرده و بستر تحولات آزادی‌خواهانه و استقلال‌طلبانه معاصر شده است. معماری یادمانی و نمادین این بنا، تلفیقی نئوگ‌آمیز و هنرمندانه از لایه‌های شکلی-معنایی ادوار مختلف تاریخ ایران است. برج آزادی، نه یک اثر موزه‌ای صرف، بلکه «گذرگاه فعال حافظه جمعی» ملتی است که گذشته پرفرازونشیب خود را از دریچه آن به خاطر می‌آورد. برای بسیاری از ایرانیان، برج آزادی یک «نقطه ثقل هویتی» است. این بنا نه‌تنها نماد تهران، بلکه بخشی از «خودانگاره ملی» ایرانیان است. انتخاب ناخودگاه مردم برای تجمع در اطراف آن در مناسبت‌های مختلف، گواه این امر است. این برج، مکانی است که افراد در برابر آن احساس تعلق خود به یک کل بزرگ‌تر را اعلام می‌کنند. آن سکانس ماندگار فیلم بوی پیراهن یوسف در برج آزادی را به یاد بیاوریم. از دیگر سو، همایون شجریان تنها یک خواننده نیست؛ او وارث نام و اعتبار محمدرضا شجریان است که خود به نماد «موسیقی اصیل ایرانی» تبدیل شده بود. او خود را «خاک پای مردم ایران» دانسته بود که چنین تعبیری نشان از پیوند عمیق او با توده مردم دارد. پیشنهاد می‌شود «همایون شجریان در پای برج آزادی بخواند، این دو نماد قدرتمند هر هم می‌آمیزند. این کنسرت، دیگر فقط یک اجرای موسیقی نیست و به یک مانیفست هویتی تبدیل می‌شود.

پیشنهاد کنسرت همایون؛ چرا این بار متفاوت بود؟

پیش‌ش نیز اگرچه این پیشنهاد مطرح شده بود، اما در یک بستر عادی مطرح شد؛ پیشنهاد برگزاری کنسرت در فضای باز. اما در بستر پساجنگی ۱۴۰۲، این پیشنهاد با تلفیق با نماد برج آزادی، معنا و هویت متفاوت یافت. برج آزادی و فضای پیرامون آن در کنار عواملی دیگر، موجب شد این پیشنهاد به یک «رویداد نمادین» تبدیل شود. این نمادین‌بودن بود که آن را در رسانه‌ها و فضای عمومی برجسته کرد و باعث شد مردم نه‌فقط برای موسیقی، بلکه برای «معنای» آن رویداد و «بیانی» که داشت، اشتیاق نشان دهند.

آزادی؛ میدان دموکراتیک شهری یا استادیوم ورزشی؟

پس از لغو کنسرت در میدان آزادی، پیشنهاد شد این کنسرت در استادیوم آزادی برگزار شود؛ اما از این پیشنهاد استقبال چندانی

تأملی در نسبت معماری، اقتصاد و فرهنگ					
باهمه‌نوسختی...					
وحیدقاسمی					
مدیر موزه خیابان ولیعصر					
معنویت نیست که زندگی جمعی را سامان دهد، بلکه به‌تدریج خود نیز به کالای مصرفی بدل می‌شود. درست همین جاست که باید ایستاد و پرسید چگونه می‌توان معماری را از این چرخه مصرف‌گرایی نجات داد و دوباره به مصدر اصلی‌اش یعنی فرهنگ بازگرداند؟					
شاید نخستین نسخه درمانی توجه به همان نسبت تاریخی میان اقتصاد و معماری باشد؛ یعنی اقتصاد را نه به‌مثابه نیرویی بیرون از فرهنگ، بلکه بخشی از فرهنگ بفهمیم. اقتصاد، با تمام سازوکارهایش، محصول همان دستگاه اندیشه فرهنگی هر جامعه است. در این نگاه، اقتصاد دیگر بیرون از فرهنگ عمل نمی‌کند، بلکه در دل فرهنگ شکل می‌گیرد و با آن معنا می‌یابد. از همین‌جا می‌توان پرسید آیا توجه به معماری در چارچوب اقتصاد صنایع خلاق و اقتصاد فرهنگ و هنر می‌تواند راهی برای حل این معضل باشد؟ البته نه با نگاه لیبرالیستی یا مصرف‌گرایانه، بلکه با اتکا بر فرهنگ به‌عنوان مصدر اندیشه. اما پیش از آنکه به فرصت‌های اقتصاد خلاق بپردازیم، مرور تجربه‌های زیسته‌شده در مقام پاسخ‌های بر زمین نشسته می‌تواند کارآمد باشد.					
در روایت تاریخی و تجربه مشق‌شده ایران‌زمین، نمونه‌های روشنی داریم که نشان می‌دهد چگونه اقتصاد در خدمت معماری					

شرق					
روزنامه					
گزارش					
متروگران‌ترین اما مؤثرترین و بی‌آرتی‌مقرون‌به‌صرفه‌ترین‌راه پژوهش تازه مرکز مطالعات تهران					
نشان می‌دهد توسعه مترو و اتوبوس تندرو می‌تواند سالانه از هزاران مرگ زودرس جلوگیری کند، اما اتوبوس‌های معمولی نسبت به مترو و بی‌آرتی کم‌اثرتر هستند.					
راه نجات هوای تهران					
آلودگی هوای پایتخت، «غول خاموشی» است که سالانه هزاران نفر را به مرگ زودرس می‌کشاند. پژوهشی تازه در مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران راه‌حل‌های عملی برای کاهش آلودگی هوا پیشنهاد داده است.					
در این گزارش هزینه و فایده توسعه سه سیستم حمل‌ونقل عمومی مترو، اتوبوس تندرو (BRT) و اتوبوس معمولی مقایسه شده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی نه‌فقط یک ضرورت زیست‌محیطی، بلکه یک معامله اقتصادی سودآور برای کل جامعه است. براساس داده‌های سازمان بهداشت جهانی، آلودگی هوا سالانه حدود هفت میلیون نفر را در جهان می‌کشد. در تهران، منابع متحرک شامل خودروها و موتورسیکلت‌ها، ۸۳ درصد از آلاینده‌های گاز و ۶۰ درصد از ذرات معلق را تولید می‌کنند. ذرات معلق ریز (PM2.5) به‌ویژه مریک‌اند؛ هر تن از آنها معادل شش‌هزار و ۵۰۰ دلار خسارت اقتصادی براساس برابری قدرت خرید سال ۲۰۲۳ دارد.					
مترو؛ هزینه‌ناامیر با‌ه‌زاده					
احداث هر کیلومتر خط مترو در تهران براساس قیمت‌های سال ۱۴۰۲ بین دوهزارو ۵۰۰ تا دوهزارو ۷۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. این رقم شامل حفرتونل مکانیزه، احداث ایستگاه‌ها، خرید ناوگان و تأمین توان برق است. به‌رغم این هزینه سرسام‌آور، این پژوهش نشان می‌دهد مترو بیشترین تأثیر را در کاهش مصرف سوخت و آلودگی دارد؛ تنها با احداث یک خط مترو، مصرف بنزین سالانه در محدوده مورد مطالعه تا چهارهزارو ۲۶۰ لیتر کاهش یافته و انتشار مونوکسیدکربن (CO) و هیدروکربن‌ها (HC) به ترتیب ۴۸۴ و ۱۰۹ کیلوگرم کمتر می‌شود.					
BRT: گزینه‌ای سریع‌تر و ارزان‌تر					
اگرچه مترو پربازده‌ترین سیستم حمل‌ونقل است، اما بی‌آرتی از نظر نسبت سود به هزینه، مقرون‌به‌صرفه‌تر از هر گزینه دیگری ارزیابی شده است. هزینه احداث هر کیلومتر بی‌آرتی در جهان حدود ۱.۳ میلیون دلار است. درحالی‌که مترو برای همان طول مسیر ۴۳.۴ میلیون دلار می‌طلبد. در تهران نیز یک خط بی‌آرتی می‌تواند سالانه مصرف بنزین را دوهزارو ۴۷۱ لیتر کاهش دهد و میزان CO و HC را به نصف کاهش ناشی از مترو برساند. البته این سیستم به دلیل استفاده از گازوئیل در ناوگان، مصرف این سوخت را حدود ۶۶۵ لیتر افزایش می‌دهد.					
اتوبوس‌های معمولی؛ کم‌اثر در تغییر الگوی سفر					
در نقطه مقابل، اتوبوس‌های معمولی که بدون خط ویژه در ترافیک حرکت می‌کنند، نقش معناداری در کاهش آلودگی هوا ندارند. پژوهشگران تأکید می‌کنند که این ناوگان اگرچه هزینه راه‌اندازی پایین‌تری دارد- عمدتاً محدود به خرید اتوبوس‌های جدید- اما تأثیری بر کاهش استفاده از خودروی شخصی و تغییر رفتار سفر شهروندان ندارد.					
در پژوهش، رفتار سفر شهروندان تهرانی شبیه‌سازی شده است. با استفاده از «مدل چهارمرحله‌ای حمل‌ونقل» و روش «ترجیحات بیان‌شده»، محققان نشان دادند که مترو می‌تواند تقاضای حمل‌ونقل شخصی را تقریباً دو برابر بیشتر از بی‌آرتی کاهش آلودگی هواس‌ت، بی‌آرتی سریع‌ترین و مقرون‌به‌صرفه‌ترین گزینه مکمل است. اتوبوس‌های معمولی، به تنهایی دردی از بحران آلودگی دو نمی‌کنند.					
تهران در میانه بحرانی زیست‌محیطی قرار دارد که راه‌حل‌هایش نه‌فقط فنی، بلکه اقتصادی‌هم هستند. هرچند مترو همچنان شاهراه نجات پایتخت از هوای آلوده است، اما توسعه سریع‌تر بی‌آرتی می‌تواند فشار کوتاه‌مدت را کاهش دهد.					