رویداد

محسن هاشمی امکان تذکر شفاهی در صحن علنی شورای شهر تهران را حذف کرد

حذف تذکر در شورا؛ تدبیر یا توصیه

● **معصومه اصغری:** رئیس شورای پنجم شهر تهران در اقدامی بی‌سابقه و در پی تذکرهای بسیار اعضا که وقت جلسه را می‌گرفت، تصمیم گرفت اجازه تذکر شفاهی را حذف کند و از این به بعد اعضا تذکرهای خود را فقط به‌صورت کتبی ارائه کنند.

مدیریت جلسات شورای شهر چه زمانی که نیمی از اعضا از یک جریان و نیم دیگر از جریان سیاسی دیگر باشند و چه زمانی که همه ۲۱ نفر اعضا را یک جریان سیاسی تشکیل دهند، سخت است و هر رئیس شورایی ممکن است در این موقعیت پرچالش به‌نوعی متفاوت ظاهر شود؛ یکی ممکن است مثل مهدی چمران مقتدرانه از همان سال اول تا ۱۳ سال بعد هر وقت خودش صلاح دانست، اجازه تذکر و نطق خارج از دستور به اعضا بدهد و اگر نخواست بلندگو را خاموش کند و یکی ممکن است مثل محسن هاشمی برای راحتی کار خودش و منفعت شهر و البته شاید توصیه‌هایی از بالا به نفع شهردار، صورت‌مسئله یا مشکل را پاک کند و اجازه تذکر شفاهی را کلا بردارد.

اعضای شورای شهر تهران در جلسات علنی و غیرعلنی خود می‌توانند به شهرداری تهران یا ترجمان‌های مرتبط با امور شهر یا برای هر اعلام نظر عمومی دیگری با اجازه رئیس شورای شهر تهران در ابتدای جلسه تذکری را داشته باشند. این تذکر طبق اعلام قبلی مهدی چمران و حالا محسن هاشمی، رؤسای سابق و فعلی شورای شهر تهران در آیین‌نامه داخلی نیامده اما به‌عنوان یک روال شروع شده و تا امروز ادامه یافته است. روندی که در این سال‌ها محل چالش و اعتراض، به‌سخره‌گرفتن، زورآزمایی و تبلیغات در عین ازدست‌رفتن وقت مردم بوده اما به دلیل نبود درک درست از موقعیت زمانی و مکانی ادامه یافته است. چه در زمانی که مهدی چمران بلندگوی معصومه ابتکار را خاموش می‌کرد تا دیگر به حرفش ادامه ندهد و چه زمانی که مهدی چمران به عباس جدیدی وقت تذکر نمی‌داد و کار به دعوا و بلندشدن صدا و بی‌احترامی به خود چمران می‌کشید یا وقت‌هایی که باز هم مهدی چمران سعی می‌کرد بی‌طرفانه جلوی ادامه تذکرهای زنجیره‌ای اعضای اصولگرا و اصلاح‌طلب را بگیرد تا وقت جلسه کمتر گرفته شود. یک‌بار هم هادی ساعی، عضو شورای سوم و چهارم شهر تهران که جزء اعضایی با کمترین میزان نطق و تذکر و در مجموع حرف‌زدن در صحن علنی شورای شهر تهران بود، با لحنی کنایه‌دار گفت که اعضا روزهای سه‌شنبه که جلسات علنی است، نطقشان باز می‌شود و تا خبرنگار و دوربین می‌بینند، تذکر می‌دهند. این تعبیر ساعی بسیار نزدیک به واقعیت بود و بارها اعضای دیگر هم این انتقاد و رفتار اشتباه اما ناگفته اعضا را مطرح کرده بودند. تعداد تذکرهای اعضای شورای پنجم از نگاه خودشان هم خیلی زیاد است. آنها در سال اول خود ۱۹۸ تذکر داشتند در حالی که شورای چهارمی‌ها در سال اولشان فقط ۹۸ تذکر داشتند؛ یعنی صد تذکر بیشتر. ابراهیم امینی، نایب‌رئیس شورای پنجم، چند روز قبل به زیادبودن تذکرها اعتراض کرد و در نهایت روز گذشته محسن هاشمی از تصمیم جدید خود حرف زد و گفت: «تذکرات و نطق پیش از دستور وقت زیادی از شورای اسلامی شهر تهران می‌گیرد. در قانون شوراها درباره تذکر شفاهی چیزی نوشته نشده است. اعضای شورای اسلامی شهر تهران هم اگر تذکری به شهرداری دارند، باید به صورت مکتوب به هیئت‌رئیسه ارسال کنند و در صورتی که پاسخی دریافت نشد، به صورت سؤال کتبی به شهردار ارائه کنند. همچنین نطق پیش از دستور هم باید ۴۸ ساعت قبل اعلام شود نه اینکه تلفنی و چند ساعت قبل به هیئت‌رئیسه اعلام کنند». به گزارش «شرق»، از این به بعد باید دید رئیس شورا و اعضا در بزنگاه‌های مهم انفرادی و حزبی یا حتی مهم‌تر، به این قاعده تذکر کتبی تن می‌دهند؟ هرچند تجربه شوراهای قبل نشان داده یک عضو در صورتی که بخواهد حرفی را بگوید حتی اگر بدون بلندگو روشن نشود، در حضور رسانه‌ها می‌تواند بلندبلند حرفش را بزند و جلسه را به چالش بکشاند. از نگاهی دیگر باید به این وجه موضوع هم توجه شود که اگر شهرداری تهران نسبت به تذکر کتبی پاسخ‌گو نبود (که در بیشتر موارد در سال‌های گذشته نبوده است) چه باید کرد؟ تذکر و سؤال در صحن علنی یکی از اهرم‌های فشار عضو شوراست و با این تصمیم یک عضو شورا همان مقدار فشار رسانه‌ای و موقعیتی که می‌توانست از سخنرانی در صحن علنی درباره موضوعی به شهرداری وارد کند، هم از دست می‌دهد و در نهایت می‌تواند با مصاحبه‌ای انفرادی یا مطبوعاتی حرف خود را بگوید.

از سوی دیگر، این تصمیم محسن هاشمی در عین حال می‌تواند یک امتیاز قابل توجه برای شهردار جدید و شهرداری تهران هم محسوب شود تا حداقل تنش احتمالی بین شهردار و اعضای شورا را به نزدیک صفر رسانده یا حداقل تأخیری کند؛ تصمیمی که باید دید از درون شورا و در نتیجه احساس نیاز و مسئولیت‌پذیری شورا بوده یا از بیرون توصیه شده است.

پاسخ کرباسچی به «شرق» درباره نجفی و افشانی

هرگز آنها را شهردار نمی‌کردم

عکس: امیر جدیدی

صدرا محقق: دوچرخه‌سواری پیروز حناچی، شهردار تهران در دو سه‌شنبه گذشته، از همان ابتدا با واکنش‌ها و انتقادها و نظرهای بسیاری همراه شد. یکی از کسانی که نظراتش دراین‌باره بازتاب زیادی در رسانه‌ها داشت، غلامحسین کرباسچی، شهردار اسبق تهران در سال‌های دهه ۷۰ بود. او در یک پست اینستاگرامی با انتشار عکسی از حناچی سوار بر دوچرخه نوشت: «ای کاش آقای حناچی به‌جای دوچرخه صبح زود بدون ترافیک با ماشین می‌رفت در دفتر کارش و پیگیری و تلاش می‌کرد که زودتر صدها واگن معطل‌مانده مترو به خطوط مترو ملحق شوند که صدها هزار مسافر مترو راحت‌تر و سریع‌تر برسند و ده‌ها هزار اتومبیل کمتر بیرون بیایند». بیشتر سایت‌های خبری و کاربران شبکه‌های اجتماعی این نوشته اینستاگرامی کرباسچی را انتقاد به شهردار تهران قلمداد کردند. کسانی دیگر هم کار حناچی را به رفتاری نمایشی و پوپولیستی تعبیر کردند.

غلامحسین کرباسچی معتقد است نوشته‌اش لزوما در انتقاد از این اقدام شهردار نبوده و صرفا در شرایط کنونی گفته است ترخیص ۷۰ واگن مترو که به گفته مدیرعامل مترو در گمرک مانده‌اند، اهمیت بیشتری از دوچرخه‌سواری دارد.درباره همین موضوع و دیگر مسائل شهر تهران و انتخاب نجفی و افشانی برای سمت شهردار با او گفت‌وگویی کرده‌ایم که مشروح آن در ادامه آمده است.

◣ ما در گروه اجتماعی، همان‌طورکه از اسم گروهمان هم معلوم است، به موضوعات از بعد اجتماعی می‌پردازیم، در این میان مسئله محیط زیست و نگاه انسانی به شهر و شهرسازی هم اهمیت ویژه‌ای دارد. اقدام آقای شهردار و نکته‌ای که شما درباره آن مطرح کردید، از این منظر برای ما واجد اهمیت است که به شیوه شهرداری دوره شما و همین‌طور آقای قالیباف این انتقاد مطرح می‌شود که در دوره شما رویکرد شهرداری بیشتر رویکرد سازه‌ای بوده و به آن معنا انسان‌محور نبوده یعنی ساخت‌وساز، ساختن پل و اتوبان و... به نسبت اقدامات اجتماعی در اولویت بوده، نظر خودتان دراین‌باره چیست؟

سازه‌ها که بالاخره برای انسان‌ها ساخته می‌شود و از پل و اتوبان و تونل و... آدم‌ها گذر می‌کنند.

◣ در خیلی از کلان‌شهرهای دنیا دوره نگاه صرف سازه‌ای گذشته است.

بالاخره سازه ساخته‌اند و این دوره گذشته یا سازه نساخته‌اند؟

◣ خیلی‌ها می‌گویند به‌لحاظ سازه‌ای شهر تهران به اشباع رسیده است.

معلوم است. وقتی یک شهر طرح جامع دارد معابر اصلی شهر طراحی می‌شود که معابر را هم معمولا باید با بتن و آسفالت ساخت، نمی‌شود که در کاغذ نوشت. قاعدتا معابر سازه‌ای است و پل و زیرگذر و روگذر و تونل نیاز دارد و در طرح جامع همه این مسائل دیده شده، همه اتوبان‌هایی که در دوره شهرداری من در تهران ساخته شده براساس طرح جامعی بوده که از سال ۱۳۴۹ به تصویب رسیده و حرف‌هایی که برخی افراد ناآگاه می‌زنند که شهر را بریده‌اند، از روی ناآگاهی گفته می‌شود؛ مثلا اتوبان نواب در طرح جامع دیده شده یعنی ادامه اتوبان چمران است که از شمال تا جنوب تهران باید دسترسی ایجاد می‌شد یا مثلا اتوبان همت یک اتوبان شرقی- غربی است که در زمان بنده دو کیلومترش ساخته شده بود و بقیه سی‌وچند کیلومتر باید ساخته می‌شد و طبیعتا نیاز به سازه دارد و نمی‌شود با کاغذ و مقوا ساخت. اینها قاعدتا با بتن و آهن و خاک باید ساخته شوند، اینها می‌شود سازه. حالا در شهری بعد از ۱۰، ۲۰ سال زحمتی که پرسنل شهرداری کشیده‌اند و این سازه‌ها را بنا کرده‌اند کسی بیاید بگوید دوره سازه گذشته، یعنی باید سازه‌ها را خراب کرد؟ خیر وقتی طرح جامع شهر اجرا شده و سازه‌ها ایجاد می‌شود، برای بهره‌برداری از شهر و معابر و اتوبان‌ها باید فکر کرد که به نحو احسن استفاده شود. اگر بتوانند کمتر خودرو استفاده کنند و از خودروهای عمومی برای استفاده عموم مثل اتوبوس و مترو استفاده کنند، بهتر است، اما بالاخره مترو یک سازه است و کسی هم نمی‌تواند ادعا کند تهران به مترو نیاز ندارد. اگر کسی در زمان هر شهرداری مترو را ساخت، نمی‌توانیم بگوییم اینها فقط به سازه می‌پرداختند؛ بنابراین کسانی که این حرف‌ها را می‌زنند اطلاعی از سابقه تهران ندارند؛ مثلا طرح مباحث فرهنگی، اجتماعی، توجه به رفتارهای مردم، حتی همین مسیر دوچرخه؛ شروعش مربوط به دهه ۷۰ است که ما در شهرداری بودیم و به کارهای فرهنگی، اجتماعی، فرهنگ‌سراها و مراکز فرهنگی، توجه به فرهنگ عمومی یا تهیه پلتفرمی به نام روزنامه که در آنجا بتوانیم فرهنگ شهرنشینی را با مردم در میان بگذاریم، توجه کردیم، اینها همه مربوط به آن دوره است. کسانی که می‌گویند آن دوره فقط سازه بوده به نظرم یا آن دوره در تهران نبوده‌اند و در شهرستان خودشان مشغول تحصیل بوده‌اند یا اگر در تهران بوده‌اند توجهی به این مسائل نداشته‌اند. یک شهر نیازمند سازه است. در دنیا هم همه شهرهای بزرگی که امروز ممکن است روی مسائل دیگری مثل مسائل فرهنگی، پیاده و دوچرخه کار کنند بعد از اینکه سازه‌هایشان تکمیل شده و اتوبان‌ها، تونل‌ها، روگذرها و زیرگذرها و کمربندی‌هایشان ساخته شده، به این مسائل پرداخته‌اند.

تهران شهری در کشوری با درآمد سرانه حداکثر یکی، دو هزار دلار است که قابل مقایسه با شهری نیست که درآمد سرانه مردمش بالای ۲۰ هزار دلار است. تهران در منطقه‌ای است که حداکثر بارندگی‌اش در سال به ۱۸۰ میلی‌متر می‌رسد و با شهری که به لحاظ زیست‌محیطی دو هزار میلی‌متر در سال بارندگی دارد، قابل مقایسه نیست و خیلی از مسائل دیگر. اتفاقا آقای حناچی یکی از کسانی است که سابقه کار در سازه‌های تهران را دارد. زمانی که من شهردار بودم، ایشان زحمات زیادی در ساختن فرهنگ‌سرای خاوران کشیدند. شروع کار ایشان از آنجا بود. ساخت فرهنگ‌سرای خاوران هم اتفاقا با بتون و سازه بود. اگر کسی به کار با بتون ایراد می‌گیرد، اولین کار آقای حناچی با کار با بتون در فرهنگ‌سرای خاوران بود. یک سازه عظیم که الحمدلله الان هم در اختیار مردم است. کسی که الان وارد شهرداری می‌شود، باید حواسش به این نکات باشد؛ به‌ویژه با توجه به سابقه‌ای که متأسفانه در این سال‌ها در شهرداری بوده و افرادی آمدند یکی، دو سال مدیر شهرداری بوده و با توپ‌پخش‌کردن در مدارس و تکیه‌ها یا سرزدن به مساجد برای پریدن روی صندلی ریاست‌جمهوری استفاده کردند یا کسانی که با همین مدل کارها قصد رسیدن به این صندلی را داشته‌اند؛ اما موفق نشده‌اند. بحث من بیشتر این بوده که خدای ناکرده چهره فعال و دلسوزی مثل آقای حناچی اولین حرکت‌هایش معطوف به کار و تلاش جدی برای حل مسائل کلان‌شهر تهران باشد؛ نه حرکت‌هایی از این دست. شهرداری تهران الان مسائل مالی و پرسنلی بسیار بسیار پیچیده‌ای دارد. الان توانایی داریم مترو را با کمی تلاش به دو برابر حجم مسافر کنونی برسانیم، با اضافه‌کردن قطارها و تکمیل خطوط. دو، سه میلیون مردمی که روزانه با مترو سفر می‌کنند، با چه رنج و فشاری در واگن‌ها جابه‌جا می‌شوند یا اینکه تهران آلودگی محیط‌زیستی دارد که باید درباره ترافیک و پارکینگ و... کار کرد. خدای ناکرده کسی برداشت نکند که با توجه به مقدماتی که حضور ایشان داشته و احیانا جریاناتی سعی می‌کردند ایشان انتخاب نشود، حمل بر چنان تصویری شود. من البته به وزارت کشور هم انتقاد کرده‌ام، مکانیسم برخورد وزارت کشور با شهرداری بسیار تضعیف‌کننده بود. کسی که مدیر چنین سازمان گسترده‌ای می‌شود، اینکه بعد از رأی‌آوردن در شورای شهر بخواهند جایگاه او را لوث یا تضعیف کنند و مسائل حاشیه‌ای درباره‌اش مطرح کنند، به نظرم مصلحت سازمان به این عظمت و بزرگی نیست که مدیرش قرار است در هیئت دولت باشد.

◣ ولی این‌طور به نظر آمد که انگار شما هم در شروع کار قصد نقد آقای حناچی را داشته‌اید.

نه، بحث من این بود که کسی با این مقدمات باید هرچه سریع‌تر به مسائل اساسی و اصلی شهر بپردازد، البته اگر به رفتارهای اجتماعی هم در حاشیه این مسائل و بحث‌های اساسی بپردازد، خوب است؛ ولی واقعیت این است که با توجه به گرفتاری شهروندان‌مان، الان خود آقای رئیس‌جمهور هم اگر صبح با دوچرخه بلند شود از خانه‌اش به خیابان پاستور برود، من بعید می‌دانم تأثیر فوق‌العاده‌ای در رفتار مردم بگذارد. حالا ممکن است عده‌ای نگاه کنند و خوش‌شان بیاید یا بخندند یا چیزی بگویند؛ اما رفتار مردم تحت تأثیر ضرورت‌های اجتناب‌ناپذیری است که الان گرفتارش هستند؛ مثل بحث‌های اقتصادی و زیست‌محیطی و کاری و... . به‌این‌خاطر من فکر می‌کنم اگر اولین حرکت‌های کسی مثل شهردار اقدام‌های جدی و عملی نباشد، خدای ناکرده حمل بر برداشت‌های دیگری می‌شود. البته این نکاتی که من می‌گویم، به این خاطر است که یک وقت چنین شائبه‌ای ایجاد نشود؛ وگرنه من آقای حناچی را مدیر پاک، شایسته و مقبولی برای تهران می‌دانم و اگر مجموعه شرایط به ایشان کمک کند، من مطمئن هستم موفق خواهد شد.

◣ اما به‌هرحال خیلی‌ها معتقدند همین که شهردار پایتخت چنین حرکتی کرده است، به نوعی تبلیغ برای فرهنگ دوچرخه‌سواری در تهران است. در خیلی از شهرهای توسعه‌یافته نیز مدیران شهری و مقامات مشابه چنین کارهایی را انجام داده‌اند. ارزش و اهمیت این کار بیشتر در پیام مثبتی است که به شهروندان داده می‌شود، موافق نیستید؟

من مخالف این نیستم که یک مسئولی سوار دوچرخه شود، اصلا اولین‌بار در دهه ۷۰ ترویج این فرهنگ با تدارک و ساخت مسیرهای ویژه دوچرخه در زمان شهرداری ما در تهران انجام شد. به نظر من اینکه چنین اقدامی جزء اولین کارهای یک شهردار باشد، محل بحث است. در همان جاهایی که چنین کارهایی می‌شود، کارهای اصلی و فوری و فوتی شهرشان را انجام داده‌اند و بعدا سراغ چنین فعالیت‌های اجتماعی رفته‌اند؛ درعین‌حال باز تأکید کنم که من مخالف این اقدام نیستم، یادآوری این نکته است که مسائل اصلی شهر وجود دارد. همین الان گفته می‌شود اگر این ۷۰ واگنی که در گمرک در حال خاک‌خوردن هستند، بیایند ۳۰۰، ۴۰۰ هزار نفر در تهران راحت‌تر خواهند توانست در شهر رفت‌وآمد کنند و جابه‌جا بشوند. در چنین شرایطی من اگر بودم و می‌خواستم اقدامی بکنم، می‌رفتم جلوی در اتاق وزیر، معاون‌اول، رئیس‌جمهور، گمرک یا هر جایی که متولی این ماجرا است، تلاش می‌کردم که یک روز زودتر این واگن‌ها وارد خطوط بشوند. این برای من ارزشش بسیار بیشتر از مجموعه این کارها مثل دوچرخه‌سواری‌ها و... است و اولویت بالاتری داشت. در مجموع فکر می‌کنم در اولویت‌بندی باید تلاش بکنیم که دچار اشتباه نشویم که وجهه یک چهره دلسوز، فعال و متخصص، مشابه آن کارهای به‌اصطلاح پوپولیستی که در گذشته در شهرداری سابقه داشته و یک عده‌ای از این کارها می‌کردند، نشود.

◣ اولین تلاش برای ترویج و تثبیت فرهنگ دوچرخه‌سواری در تهران در زمان خود شما انجام شد، ولی با وجود گذشت این همه سال، به نظرتان چرا این تلاش‌ها موفق نشده و به جایی نرسیده است؟

دلایل مختلفی دارد؛ اولا عموم مسیرهای تهران مسیرهایی با شیب نامناسب برای دوچرخه‌سواری است؛ این‌هم که گفته می‌شود دوچرخه برقی به کار گرفته شود، بی‌نتیجه است؛ چون هنوز صنعت دوچرخه برقی در کشور ما بهینه و بومی نشده است و ما نمی‌توانیم از خارج نیز وارد بکنیم. یکی، دو جا هم کارهایی کرده‌اند، ولی هنوز نتیجه‌بخش نبوده است. در تهران برای استفاده از دوچرخه محیط‌های لازم را نداریم؛ چون در خیابان‌های ما فضاهای لازم و کافی برای دوچرخه‌سواری در نظر گرفته نشده است. این نیازمند آن است که یک کار سازه‌ای مفصل در همه خیابان‌ها و معابر انجام شود که مسیرهای امنی برای دوچرخه تعبیه شود. در همان زمان و دهه ۷۰ در یک مسیری که شامل بلوار کشاورز و مقداری مسیرهای دیگر بود، در معابری افقی که شیب زیادی نداشت، تلاش شد یک مسیر سبز برای دوچرخه ساخته شود.

اما در کل مشکل شیب‌های تند برای دوچرخه را باید در شهری مثل تهران در نظر گرفت. قطعا افراد معمولی یا حتی قهرمان دوچرخه‌سواری نیز اگر قرار باشد هر روز از خیابان میرداماد یا ظفر یا بالاتر از آنجا تا مرکز شهر بیایند و برگردند، با توجه به شیب خیابان‌ها برایشان مقدور نیست.

از طرفی نباید فراموش کرد الگوهای تلاش برای بهبود وضعیت محیط‌زیستی در همه‌جا و همه شهرها لزوما یکسان نیست؛ مثلا در پکن یک زمانی بدون مبالغه میلیون‌ها دوچرخه‌سوار سر چهارراه‌ها و معابر در حال حرکت بودند که البته الان فکر می‌کنم کمتر شده است، ولی نمی‌شود آن الگو را لزوما برای لندن و پاریس هم اجرا کرد. هر شهری باید مسائل زیست‌محیطی‌اش را با توجه به شرایط جغرافیایی و آب‌وهوایی و اقتصادی خود برنامه‌ریزی و اجرائی کند. همین الان اگر کسی بخواهد دوچرخه مناسب تهیه کند، حدود هفت، هشت میلیون باید هزینه صرف کند.

البته اگر این کار تشویق و در برخی معابر خطوط ویژه‌ای در نظر گرفته شود، کار بدی نیست؛ اما اینکه فکر کنیم با این کار می‌شود در محیط زیست و هوای تهران تأثیر چشمگیری گذاشت، من خیلی مطمئن نیستم.

◣ درباره دو شهردار قبلی منتخب شورای شهر پنجم، آقایان نجفی و افشانی، هم عملکرد و هم اساسا انتخابشان چه نظری دارید؟ به صورت کلی اگر قرار بود شما شهردار را انتخاب کنید، این گزینه‌ها را انتخاب می‌کردید؟

من هرگز چنین انتخابی نمی‌کردم. قطعا در انتخاب شهردار کسی باید انتخاب می‌شد که سابقه کار در شهرداری را داشته باشد، با مسائل شهرداری آشنا باشد و زمینه روحی، جسمی و زندگی‌اش متناسب با مدیریتی باشد تا بتواند در شهر تمام‌وقت کار کند. شهرداری مدیری نیاز دارد که پا به کار و آشنا به مسائل باشد؛ نه کسی که تازه بخواهد با نقشه‌ها و محله‌های شهر آشنا شود و یاد بگیرد. این موضوعات مسائل مهمی است که برخی افراد خیلی به آنها توجه نمی‌کنند، ولی بسیار مهم هستند.

آقای حناچی از این لحاظ که هم سابقه‌ای طولانی در شهرداری دارد هم اینکه در تهران بوده و آشنایی‌اش بیشتر از برخی افراد دیگر است، قطعا برای چنین سمتی مناسب‌تر است. من امیدوارم این انتخاب، انتخاب مبارکی برای شهر باشد و بتواند با هماهنگی و همکاری همه دست‌اندرکاران مسائل شهری تهران، مقداری از مشکلات مردم را کمتر کند.

توقیف ۱۳۷۵ دستگاه خودروی متخلف در پایتخت

ایسنا: رئیس پلیس پایتخت از توقیف هزارو ۳۷۵ دستگاه خودروی متخلف در پایتخت خبر داد. سردار حسین رحیمی در اجرای طرح «انضباط ترافیکی طاهر»، اظهار کرد: در این راستا مأموران پلیس راهنمایی و رانندگی ۱۵ آیتم شامل (سرعت و سبقت غیرمجاز، تخلفات ساکن، آلایندگی، مخدوش‌کردن پلاک، هنجارشکنی و...) را مد نظر قرار داده و در این مدت هزارو ۳۷۵ دستگاه خودرو با تخلفات مختلف را که بیشترین آن مربوط به تخلفات ساکن است، توقیف کرده‌اند. رحیمی در ادامه از آموزش به رانندگان متخلف خبر داد و گفت: این موضوع نیز جزء اولویت‌های ماست و رانندگان خودروها و موتورسیکلت‌های که به‌دلیل ارتکاب جرائم مختلف توقیف شده‌اند، حتما باید قبل از ترخیص این خودرو این آموزش‌ها را طی کنند. رئیس پلیس پایتخت بر ضرورت توجه موتورسیکلت‌سواران و عابران پیاده تأکید کرد و گفت: بنابر آمارها اگرچه حوادث و تلفات رانندگی در تهران چهار درصد کاهش داشته است، اما بالغ بر ۷۰ درصد از کشته‌ها راکبان موتورسیکلت و عابران پیاده بوده‌اند. او درباره مدت توقیف خودروها نیز خاطرنشان کرد: برابر قانون و با توجه به دستور قضائی خودروهای متخلف یک ماه تا یک هفته توقیف هستند. خودروهای با بیش از یک میلیون تومان تخلف نیز پس از تذکر و هشدار پلیس توقیف خواهند شد. شهروندان نیز می‌توانند هرگونه مورد بی‌انضباطی اجتماعی را از طریق تماس با مرکز فوریت‌های پلیس ۱۱۰ گزارش کنند.

خبر

در دیدار راب مک کایر با رئیس سازمان میراث فرهنگی و گردشگری اعلام شد

وعده سفیر انگلیس درباره صدور ویزا برای ایرانی‌ها

● **شرق:** روز گذشته راب مک کایر، سفیر بریتانیا در ایران، به دیدار علی‌اصغر مونسان، معاون رئیس‌جمهوری و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، رفت و در این دیدار درباره موضوع صدور ویزا برای اتباع ایرانی، سفر گردشگران بریتانیا به ایران، همکاری دو کشور در زمینه موضوعات فرهنگی و گردشگری بحث و تبادل نظر شد.رئیس سازمان میراث فرهنگی در این دیدار بر گسترش همکاری‌های دو کشور ایران و بریتانیا در زمینه گردشگری و میراث فرهنگی تأکید کرد و گفت: «سطح روابط بین دو کشور ایران و انگلیس افزایش یافته است و امیدواریم این روند ادامه داشته باشد».مونسان در ادامه با اشاره به اینکه روند ورود گردشگران انگلیسی به ایران افزایش یافته است، افزود: «ایران تجربه خوبی در حوزه برگزاری موزه‌های مشترک با دیگر کشورها دارد و در این حوزه موفقیت‌های بسیاری به دست آمده است. برگزاری نمایشگاه مشترک بین موزه ملی ایران و موزه ملی بریتانیا می‌تواند یکی از نقاط همکاری بین دو کشور باشد».معاون رئیس‌جمهوری تصریح کرد: «نشان‌دادن تصویر واقعی ایران به مردم انگلیس موضوع بسیار مهمی است که رسانه‌های این کشور می‌توانند در این بخش نقش‌آفرینی کنند. امنیت، ثبات و زیبایی‌های ایران انکارناپذیر است؛ اما مشکلات و موانعی که برخی کشورها به‌ویژه آمریکایی‌ها ایجاد کرده‌اند، باعث شده تا تصویری غیرواقعی از کشور ما در جهان ارائه شود؛ این موضوعی است که باید به آن توجه شود».او ادامه داد: «تسریع در روند صدور ویزا برای اتباع دو کشور از دیگر زمینه‌هایی است که می‌تواند مورد توافق و تفاهم قرار گیرد؛ چراکه هدف بیشتر ایرانیانی که درخواست ویزا دارند، گردش یا فعالیت‌های اقتصادی و فرهنگی است و نباید این افراد برای گرفتن ویزا دچار زحمت شوند. موضوع ویزا باید به صورت دوجانبه بین دو کشور مورد توافق قرار گیرد؛ چراکه با رفع موانع و مشکلات در این بخش شاهد رشد و ارتقای گردشگری بین ایران و انگلیس خواهیم بود». مونسان با ارائه توضیحاتی درباره نگهداری و مرمت بناهای تاریخی تصریح کرد: «ایران دارای بناهای تاریخی و آثار باستانی بسیار زیادی است که نیازمند کاوش و مرمت هستند که با توجه به تعداد بسیار زیاد این آثار، مردم و بخش خصوصی وارد این بخش شده‌اند و غیر از بناها و آثار شاخص مانند تخت جمشید و پاسارگاد، سایر بناهای تاریخی که قابلیت واگذاری داشته‌اند، برای مرمت و نگهداری واگذار شده‌اند تا براساس استانداردهای سازمان میراث فرهنگی مرمت شوند و سپس مورد استفاده و بهره‌برداری قرار گیرد. این یک ظرفیت مناسب برای افزایش همکاری در حوزه فرهنگی است؛ همچنین زمینه همکاری در حوزه کاوش و برگزاری کارگاه آموزشی نیز وجود دارد».همچنین در این دیدار راب مک کایر، سفیر بریتانیا در تهران، با ابراز خرسندی از دیدار با معاون رئیس‌جمهوری گفت: «روابط دوجانبه بین ایران و انگلیس از دو سال قبل تاکنون افزایش یافته است و بریتانیا علاقه‌مند به افزایش ارتباط و تعامل با ایران در همه زمینه‌هاست. همچنین افزایش همکاری‌ها در زمینه‌های نو از علاقه‌مندی‌های ماست که با توجه به موفقیت ایران در برگزاری موزه‌های مشترک، انگلیس هم آماده همکاری در این حوزه است؛ چراکه با تعامل در این بخش، همکاری‌ها در سایر زمینه‌ها نیز ارتقا پیدا می‌کند». سفیر بریتانیا در تهران با تأکید بر اینکه موضوع ویزا باید به صورت دوجانبه از سوی دو کشور مورد توجه قرار گیرد، ادامه داد: «درحال‌حاضر فهرست بلندی از افرادی که درخواست ویزا دارند، وجود ندارد و هریک از اتباع ایرانی که درخواست ویزا داشته باشند، در مدت یک هفته قرار ملاقات می‌گیرند و روند صدور ویزا آغاز می‌شود. ما آماده همکاری و افزایش پیوندها با ایران هستیم. متأسفانه درحال‌حاضر تعداد کسانی که از انگلیس به ایران می‌آیند، کم است و باید این شرایط بهبود پیدا کند». او تصریح کرد: «انگلیس مشتاق است و درخواست دارد در برنامه‌ای که برای ورزش چوگان به صورت بین‌المللی برگزار خواهد شد، همکاری داشته باشد؛ همچنین از سازمان میراث فرهنگی تقاضا داریم برای مرمت و نگهداری از یکی از بناهای تاریخی سفارت، متخصصان و کارشناسانی را به ما معرفی کند؛ چراکه معتقدیم این بنا باید براساس استانداردهای میراث فرهنگی ایران مرمت و حفاظت شود».

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای (۹۷/۵۵۰/۲۵۹۵)
(شماره مجوز ۴۶۹۶ . ۱۳۹۷)

شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران

مناقصه گزار: شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران - منطقه غرب.
موضوع مناقصه: پیمان خدمات فنی و دفتری منطقه غرب به صورت حجمی.
مبلغ برآورد مناقصه: ۲۹.۸۴۰.۱۱۹.۵۸۱ ریال.
-محل و مکان اجرای کار: کرمانشاه-شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران- منطقه غرب.
-مدت اجرای کار: ۲ سال خورشیدی.
-نام دستگاه نظارت: شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران- منطقه غرب.
-قیمت‌ها متناسب با کالای ساخت داخل و با لحاظ کیفیت ارایه گردد.
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: مبلغ ۱.۴۹۳.۰۰۰.۰۰۰ ریال به صورت یک یا ترکیبی از ضمانتنامه‌های مندرج در بندهای الف، ب، پ، ج، چ و ح ماده ۴ آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۵۰۶۹/۱۲۳۴۰۲ مورخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران. ضمناً وجه نقد می‌بایست به حساب شبا شماره IR ۵۲۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۰۴۶۸۷۱۲۰۲۹۴۴ بانک مرکزی واریز گردد.
- ارایه گواهینامه تعیین صلاحیت معتبر از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در زمینه امور خدماتی و دفتری الزامی می‌باشد.
- گواهی تایید صلاحیت ایمنی (از اداه کار).
زمان و مهلت خرید اسناد مناقصه: شرکت کنندگان می‌توانند از زمان چاپ آگهی نوبت اول تا ۵ روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم در ساعت اداری، پس از واریز مبلغ ۳۰۰.۰۰۰ ریال به حساب شبا شماره IR ۵۲۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۰۴۶۸۷۱۲۰۲۹۴۴ بانک مرکزی بنام شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران واریز و به همراه فیش واریزی و معرفی‌نامه معتبر حضوراً جهت دریافت اسناد به آدرس ذیل مراجعه نمایند.
زمان و مهلت تکمیل و تحویل اسناد مناقصه: شرکت کنندگان می‌توانند تا ۱۰ روز پس از آخرین مهلت دریافت اسناد در ساعات اداری نسبت به تحویل اسناد تکمیل شده به آدرس ذیل اقدام نمایند.
محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: کرمانشاه - بلوار شهید بهشتی- روبروی پارک شاهد- شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران - منطقه غرب - امور حقوقی و پیمان‌ها.
زمان و محل گشایش پاکات: پیشنهادهای واصله در محل کمیسیون مناقصات به آدرس تهران - خیابان سپهبد قرنی- نرسیده به خیابان سپند- پلاک ۱۸۸- طبقه هشتم روز شنبه مورخ ۱۳۹۷/۱۰/۲۹ ساعت ۱۴:۰۰ بازگشایی خواهد شد.
جهت کسب اطلاعات بیشتر به پایگاه‌های ذیل مراجعه و یا با شماره ۳۱۴۹۸۳۹۷-۰۸۳ تماس حاصل فرمایید.
www.ioptc.ir www.shana.ir روابط عمومی