

#### گزارش خبری

## بحران حقوقی در شهرداری تهران؛ وعده‌ها و واقعیت‌ها

**شرق:** در سیصدویستمین جلسه صحن شورای شهر تهران، ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران و احمد علوی، دیگر عضو شورا، به بیان مشکلات و چالش‌های موجود در حقوق و رفاه کارکنان شهرداری تهران پرداختند. امانی درباره تفاوت‌های افزایش حقوق کارمندان رسمی و غیررسمی شهرداری تهران و تأثیر آن بر شرایط شغلی آنان توضیحاتی ارائه داد و از تلاش‌های شورا برای پیگیری مشکلات حقوقی و مزایای پرسنل شهرداری خبر داد. او همچنین به اقداماتی که شهرداری برای حل این مسائل انجام داده است، اشاره کرد. در ادامه، علوی نیز با اشاره به نارضایتی‌های گسترده کارکنان و مشکلات در تأمین مسکن و رفاهیات آنان، خواستار توجه جدی به این مسائل و پاسخ‌گویی شفاف از سوی مسئولان شهرداری شد.

ناصر امانی با اشاره به اینکه امسال، تفاوت افزایش حقوق کارمندان رسمی کشور- که تابع قانون خدمات کشوری یا نظام هماهنگ هستند با میزان افزایش حقوق مشمولان قانون کار، ۲۵ درصد است، گفت که تابعین قانون نظام هماهنگ و خدمات کشوری، میزان افزایش حقوقشان ۲۰ درصد بوده، اما شورای‌عالی کار برای کسانی که تابع قانون کار هستند، افزایش ۴۵درصدی تصویب و ابلاغ کرده است.

رئیس کمیته تشکیلات و منابع انسانی شورای شهر تهران گفت: این مصوبه خارج از شهرداری تهران است. از یک طرف مصوبه مجلس و از طرف دیگر مصوبه شورای‌عالی کار است و شهرداری ناچار به اجرای آن است و نمی‌تواند از اجرای آن خودداری کند. نکته دوم این است که این تفاوت فقط مربوط به امسال نیست و از سال‌های گذشته شروع شده؛ یعنی دوستان می‌خواستند برای کارگران توجه ویژه‌ای قائل شوند و میزان حقوق آنان را متناسب با تورم افزایش دهند، بنابراین سالانه نسبت تفاوت افزایش حقوق کارمندان کشور با کارگران را افزایش داده‌اند و اس‌مال این تفاوت به بالاترین حد ممکن رسیده است. این افزایش حقوق کاملاً در احکام حقوقی کسانی که تابع قانون کار هستند، مشخص است و یک تفاوت معناداری در حقوق ایجاد شده است.

او اضافه کرد: در شهرداری تهران، کارمندان قراردادی یا- به تعبیر ما شرکتی- و همچنین همه کسانی که در سازمان‌ها و شرکت‌های شهرداری خدمت می‌کنند، تابع قانون کار هستند؛ یعنی مشمول افزایش ۴۵درصدی شده‌اند. درحالی‌که کارمندان رسمی مشمول افزایش ۲۰درصدی هستند. این تفاوت وقتی خودش را بیشتر نشان می‌دهد که شما دو کارمند در یک واحد، در یک منطقه و با شرایط مساوی دارید؛ یکی کارمند رسمی شهرداری تهران و دیگری کارمند شرکتی یا قراردادی.

امانی گفت: طبق محاسبات تقریبی- آنچه همکاران در شهرداری به بنده گفته‌اند- این تفاوت حقوق حدود هشت تا ۹ میلیون تومان است؛ یعنی بین فردی که تابع قانون کار است و فردی که تابع نظام هماهنگ است، چنین اختلافی در میزان دریافتی ایجاد شده است. البته قطعا دوستانی که تابع قانون کار هستند، حق‌شان و ما به هیچ‌عنوان به آنها معترض نیستیم. بحث ما درباره میزان افزایش حقوق کارمندان رسمی شهرداری تهران است.

عضو شورای شهر تهران گفت: این موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که مصوبه مجلس در بودجه امسال را در نظر بگیریم. طبق این مصوبه، افزایش ترمیم حقوق در دیگر آیین‌ها حقوقی یک به گونه‌ای انجام شود که این افزایش تبدیل به یک عدد ثابت شود و در سال‌های آینده مستهلک شود؛ به‌این‌صورت که هرگونه افزایش حقوقی که در آینده تعلق می‌گیرد، این افزایش اول صرف کاهش مابه‌التفاوت یادشده شود.

به گفته او احکام حقوقی کارمندان رسمی شهرداری تهران -که مبنای بیمه و بازنشستگی آنان است، نه فیش دریافتی- به طور متوسط ۱۶ میلیون تومان است. باور کنید دوستان کمیسیون مجلس ابتدا باور نمی‌کردند. گفتم احکام حقوقی کارمندان ما در شهرداری تهران هم‌اکنون ۱۶ میلیون تومان است و شما باید فکری برای این موضوع بکنید، نه فقط برای کارمندان شهرداری، بلکه برای کارمندان سراسر کشور. در آن جلسه بحث شد که بیایم فوق‌العاده خاصی که در قانون نظام هماهنگ اجازه داده شده و دولت برای کارمندان اجرا می‌کند، به کارمندان شهرداری نیز تسری دهیم. دوستانه طرح مربوطه بلافاصله آماده شد و در جلسه قبلی مجلس، کلیات آن به تصویب رسید.

او ادامه داد: اکنون این طرح به کمیسیون‌ها راجع شده و ما پیگیر تصویب نهایی این هستیم تا همه کارمندان شهرداری‌های کشور، ازجمله شهرداری تهران، بتوانند از این فوق‌العاده خاص استفاده کنند. موضوع دیگری که مطرح شد، نقص در پرداخت حق اولاد و تعهدات کارمندان خاتم است. این مسئله نیز در قانون شهرداری تهران به گونه‌ای نیست که شهردا بتواند آن را اصلاح کند، بلکه باید در مجلس شورای اسلامی حل شود.

احمد علوی هم در این جلسه یادآور شد: زمانی که ما عنوان می‌کنیم پرسنل شهرداری سرمایه اصلی این نهاد هستند و آنها در خط مقدم ارتباط با شهروندان قرار دارند، باید بدانیم که اگر خدمت به مردم را بالاترین عبادت بدانیم، این پرسنل شریف هستند که این خدمت ارزشمند را بر عملی می‌کنند.

علوی با اشاره به گلیاه‌ها و نارضایتی‌های مطرح‌شده از سوی کارکنان شهرداری افزود: متأسفانه هر روز صدای اعتراض، کله‌مندی یا درخواست کمک از سوی پرسنل شهرداری شنیده می‌شود که نشان‌دهنده وضعیت نامطلوب موجود است. بارها گفته‌ام که با شاعران‌د و حلوا حلوا گفتن، دهان شیرین نمی‌شود و مشکلات حل نمی‌شود؛ باید اقدامات واقعی و ملموس انجام شود. عضو شورای شهر تهران در ادامه به موضوع مسکن پرسنل اشاره کرد و گفت: چهار سال است که مرتب وعده داده می‌شود مشکل مسکن پرسنل حل خواهد شد. بارها شنیده‌ایم که مسکن پرسنل تأمین شده است، اما در عمل چیزی مشاهده نمی‌کنیم. اکنون گفته می‌شود که لایحه‌ای به شورا ارسال شده تا تصمیم‌گیری شود، اما پس از چهار سال این میزان از تأخیر بدفتری نیست و نیازمند جدیت بیشتری در تحقق این وعده‌ها هستیم.

در گذشته، هنگامی که بحث حقوق و مزایای کارکنان مطرح می‌شد، پس از پرسنل وزارت نفت، پرسنل شهرداری تهران جایگاه دوم را داشتند که این جایگاه شایسته آنها بود، زیرا به صورت ۲۴ساعته درگیر امور مردم هستند. اما متأسفانه در دوره پنجم شورا و بخش‌هایی از دوره ششم، شاهد روند نزولی حقوق و رفاهیات پرسنل بوده‌ایم. او با انتقاد از توقف طرح‌های حمایتی از پرسنل اظهار کرد: طرح‌هایی مانند اعطای وام و برنامه‌های موسوم به خرسندساز نیز متوقف شده است. به گفته این عضو شورا، اگر پرسنل شهرداری نتوانند با حقوق دریافتی خود زندگی مناسبی تأمین کنند، ناچار به اشتغال به کارهای دیگر خواهند شد که این مسئله نه در شان ساختار شهرداری تهران است و نه در شان پرسنل زحمتکش آن.

**شرق:** در دل پایتخت شلوغ و پریه‌هایو ایران، ایمنی حمل‌ونقل به معضلی جدی بدل شده؛ جایی که هر روز تعدادی از ساکنان این شهر جان خود را در تصادفات از دست می‌دهند و هزاران نفر دیگر قربانی سوانح رانندگی می‌شوند. شهری که باید مأمن آسایش مردم باشد، گاه چنان ناآرام و ناایمن می‌شود که حتی سالم‌ترین افراد نیز از گذر در معابرش دچار اضطراب می‌شوند. آمارها رنگ خطر را به صدا درآورده‌اند و هشدار می‌دهند که بدون چاره‌اندیشی، سلامت شهروندان همچنان در معرض تهدیدی بی‌صدا اما م‌رگ‌بار باقی خواهد ماند. ایمنی در حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه‌یافتگی شهری است؛ معیاری که به‌روشنی نشان می‌دهد یک شهر تا چه اندازه در خدمت رفاه و سلامت شهروندان خود حرکت می‌کند. در تهران اما، واقعیت‌ها تصویر دیگری را ترسیم می‌کنند؛ زیرساخت‌های ناکارآمد، ضعف در آموزش و فرهنگ‌سازی، نگهداری نامناسب از ناوگان حمل‌ونقل عمومی و بی‌توجهی به حقوق عابران پیاده، همه در کنار هم شهر را به محیطی ناامن برای زندگی بدل کرده‌اند. نگاه به آمار رسمی از تلفات ناشی از تصادفات، گویای عمق بحران است.

در شرایطی که کشورهای توسعه‌یافته برای کاهش حتی پنج درصد از تلفات، سال‌ها برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری می‌کنند، در ایران و به‌ویژه در تهران، رشد جمعیت، افزایش تعداد وسایل نقلیه و توسعه نامتوازن شهری موجب شده این روند کاهشی نته‌ها کند، بلکه گاه معکوس شود. در این میان، مسئولان شهری و نهادهای ذ‌ربط، هرچند گام‌هایی در راستای بهبود ایمنی برداشته‌اند، اما هنوز با نقطه مطلوب فاصله زیادی دارند. تداوم وضعیت موجود، هزینه‌های جبران‌ناپذیری برای خانواده‌ها، جامعه و اقتصاد کشور به دنبال خواهد داشت؛ هزینه‌هایی که شاید بتوان آنها را با سیاست‌گذاری‌های دقیق، سرمایه‌گذاری هدفمند و تغییر رفتار شهروندی به حداقل رساند. به گفته جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران، شرایط موجود نیازمند بازنگری‌های اساسی در طراحی شهری، توسعه آموزش‌های شهروندی و بهبود مدیریت حمل‌ونقل عمومی است. او در تذکر پیش از دستور خود در صحن علنی شورای شهر تهران، ابراز نگرانی نسبت به وضعیت حمل‌ونقل عمومی و ایمنی معابر گفت: در بحث تصادفات و ایمنی معابر نیاز به کار جدی و فوری داریم. آموزش‌های

شهروندی نیز باید توسعه یابد؛ چراکه آموزش‌ها ضعیف هستند و باید به طور جدی تقویت شوند. به گفته تشکری، داشتن سرمایه کلان معیار نیست؛ ناوگان حمل‌ونقل مانند بدن انسان نیازمند نگهداری و مراقبت مستمر است. متأسفانه شاهد عقب‌ماندگی و انباشتی در متروی تهران و اتوبوسرانی هستیم. او همچنین بر اهمیت تعمیرات و نگهداری ناوگان حمل‌ونقل عمومی تأکید کرد و گفت: «یکی از اولین مصوبات شورای شهر ششم، توجه به نگهداری و تعمیرات ناوگان بود. نباید صرفاً به خرید تجهیزات جدید دل خوش کرد، بلکه باید تجهیزات موجود را هم به طور اصولی نگهداری کرد». عضو شورای شهر تهران با اشاره به آمارهای جهانی و داخلی گفت: بر اساس آمار سازمان جهانی بهداشت، سالانه یک میلیون و ۲۵۰ هزار نفر در دنیا بر اثر تصادفات جان خود را از دست می‌دهند. در ایران نیز به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر، سالانه ۲۲ نفر بر اثر تصادفات کشته می‌شوند و در میان ۱۸۳ کشور، رتبه ۷۲ را داریم. در تهران روزانه به طور میانگین دوهزار و ۱۰۰ تصادف رخ می‌دهد که دو نفر از شهروندان جان خود را از دست می‌دهند. این آمار نگران‌کننده نشان می‌دهد که باید برای بهبود ایمنی شهری، برنامه‌های ساختاری و پایدار تدوین شود.

#### مهمان ردیف اول تصادفات

تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فرا‌جا، هم با اشاره به اهمیت روز ایمنی و حمل‌ونقل، اعلام کرد: براساس آمارهای رسمی، سوانح رانندگی همچنان یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های حوزه ایمنی عمومی کشور محسوب می‌شود. به گفته او، در سال گذشته نزدیک به ۲۰ هزار نفر بر اثر تصادفات

#### اعلام آمار نگران‌کننده تصادفات و ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی

## جان‌هایی که در خیابان‌های تهران جامی‌ماند

رانندگی جان خود را از دست دادند. این آمار نشان می‌دهد که با وجود اجرای برنامه‌ها و طرح‌های مختلف، کشور همچنان در مسیر کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای با چالش‌های جدی روبه‌رو است. رئیس پلیس راهور فرا‌جا در ادامه به دلایل اصلی بروز حوادث رانندگی اشاره کرد و گفت: رعایت‌نکردن قوانین ترافیکی، بی‌توجهی به سرعت مجاز، عدم استفاده از کمربند ایمنی، وضعیت نامناسب جاده‌ها و شرایط جوی از جمله عوامل مؤثر در افزایش تصادفات هستند. او افزود: ضعف زیرساخت‌های جاده‌ای، به‌ویژه در مناطق روستایی و بین‌شهری، یکی از مشکلات مهم در این حوزه است. همچنین رفتارهای پرخطر برخی رانندگان از قبیل سرعت غیرمجاز، سبقت‌های خطرناک و بی‌توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی، روند کاهش تصادفات را با مشکل مواجه کرده است. حسینی همچنین به تأثیر شرایط جوی و آلودگی هوا بر افزایش تصادفات اشاره کرد و گفت: کاهش دید در شهرهای آلوده و لغزندگی جاده‌ها در مناطق کوهستانی و بارانی، از دیگر چالش‌های مهم محسوب می‌شود.

#### معابر ناایمن؛ بحران در دل پیاده‌روها

به گفته کارشناسان بسیاری از معابر شهری تهران هنوز برای تردد عابران پیاده، به‌ویژه سالمندان، کودکان و افراد کم‌توان، مناسب‌سازی نشده‌اند. سطوح ناهموار، نبود رمپ‌های استاندارد و انسداد پیاده‌روها توسط وسایل نقلیه یا موانع شهری، از جمله مشکلات جدی در این زمینه است. این وضعیت نته‌ها تردد را دشوار کرده، بلکه میزان تصادفات عابران پیاده را نیز افزایش داده است. بی‌توجهی به مقررات رانندگی، عدم رعایت سرعت مجاز، استفاده‌نکردن از کمربند ایمنی و رفتارهای پرخطر چون سبقت غیرمجاز و عبور از چراغ قرمز از علل اصلی تصادفات است. ضعف در کیفیت آسفالت معابر، نبود علائم ایمنی استاندارد، ضعف در روشنایی شبانه و نبود تجهیزات حفاظتی مانند کاردیل‌ها، همگی از عوامل تشدیدکننده سوانح رانندگی در سطح شهر هستند. طبق گزارش سازمان ملی استاندارد ایران، بسیاری از خودروهای داخلی فاقد سامانه‌های ایمنی به‌روز مانند ترمز ABS، کنترل پایداری ESC یا ایربگ‌های کافی هستند. این موضوع خطرپذیری رانندگان و سرنشینان را در تصادفات به‌شدت افزایش می‌دهد.

#### توسعه حمل‌ونقل عمومی اولویت اول باشد

طبق قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی، باید ۷۵ درصد سفرهای شهری در تهران توسط وسایل نقلیه عمومی انجام شود؛ اما طبق آخرین گزارش سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران این میزان فقط حدود ۳۰ درصد است. تشکری‌هاشمی در این زمینه با انتقاد از روند موجود تأکید کرد توسعه حمل‌ونقل عمومی باید اولویت نخست مدیریت شهری باشد. تشکری‌هاشمی با اشاره به پویش «نه به تصادفات»، تأکید دارد که این پویش نباید به حرکتی مقطعی یا شعاری محدود شود. برنامه‌های ایمنی باید ساختاری، عملیاتی و مستمر باشند تا بتوانند تغییر ملموسی در کاهش تلفات ایجاد کنند. موتورسیکلت‌ها سهم بالایی در بروز سوانح شهری دارند. با وجود مصوبه شورای ترافیک تهران برای تشکیل کارگروه ویژه ساماندهی موتورسیکلت‌ها، تشکری‌هاشمی با انتقاد از تعلل موجود، خواستار اقدام فوری شده است. حوادث اخیر، آمارهای نگران‌کننده و وضعیت نامناسب زیرساخت‌ها و ناوگان حمل‌ونقل عمومی، همگی نشان می‌دهند که کشور نیازمند اقدامات فوری، هماهنگ و پایدار در دو بخش ایمنی جاده‌ها و حمل‌ونقل عمومی است. ایجاد تغییرات بنیادین نه‌تنه مستلزم همکاری و مشارکت دستگاه‌های مختلف، بلکه نیازمند همکاری جدی شهروندان در رعایت قوانین و اصول ایمنی است. اگر در این زمینه‌ها اقدامات مؤثر و هماهنگ انجام نشود، روند کاهش تصادفات و بهبود حمل‌ونقل عمومی همچنان با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد بود.

#### تخفیف‌های شهرسازی تهران؛ عدالت یا فرصت برای رانت؟

## تهران در بن‌بست تراکم

اردیبهشت ماه ۳۰ درصد، خرداد ۲۸ درصد، تیر ۲۶ درصد، مرداد ۲۴ درصد، شهریور ۲۲ درصد، مهر ۲۰ درصد، آبان ۱۹ درصد، آذرماه ۱۸ درصد، دی ماه ۱۷ درصد، بهمن ماه ۱۶ درصد و اسفند ماه ۱۵ درصد؛ تخفیف به ۱۵ درصد می‌رسد. مهدی اقراریان، یکی از مخالفان این لایحه که به آن رای منفی داد، در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به تصویب مصوبه‌ای در شورا که با مخالفت برخی اعضا همراه بود، گفت: من ازجمله کسانی بودم که به این مصوبه رأی مخالف دادم. دلیل مخالفت خود را نیز مبتنی بر دو رویکرد نگاه کوتاه‌مدت و بلندمدت تشریح کردم. او با بیان اینکه بخش عمده‌ای از درآمدهای شهر تهران از محل شهرسازی و به‌ویژه فروش تراکم در کمیسیون‌های ماده ۵ تأمین می‌شود، گفت: بررسی‌ها نشان می‌دهد نزدیک به ۶۰ درصد از درآمدهای شهرسازی، یعنی رقمی معادل ۵۰ تا ۶۰ هزار میلیارد تومان در سال گذشته، از این محل تأمین شده است. این منابع عمدتاً از طریق اخذ عوارض از حدود هزار نفر از سازندگان در شهر تهران به دست آمده است. اقراریان با اشاره به نابرابری در تأمین این درآمدها، گفت: این درآمدها عمدتاً از مناطق خاص و شمالی شهر تهران حاصل می‌شود و مناطق جنوبی سهم چندانی در این فرایند ندارند. سؤال اساسی اینجاست‌که تا چه زمانی می‌توان بر واگذاری تراکم برای تأمین منابع مالی تکیه کرد؟ او ادامه داد: نه‌تنها نباید شرایط تسهیل این دسته از اقدامات فراهم شود، بلکه باید سخت‌گیری‌های بیشتری در مسیر تأمین منابع مالی از محل فروش تراکم و اضافه تراکم حتی از طریق کمیسیون‌های ماده ۵ اعمال شود. آینده تهران از ۲۰ سال اتی چگونه خواهد بود؟ آیا همچنان امکان فروش مازاد تراکم در این مناطق وجود دارد؟ عضو شورای شهر تهران با بیان اینکه بارگذاری بیش از حد جمعیت و ساخت‌وساز در برخی مناطق شمالی شهر، معضلات جدی در سرنه‌اها و معابر ایجاد کرده است، گفت: در صورت وقوع یک حادثه نظیر آتش‌سوزی، خودروهای امدادی در ترافیک گرفتار می‌شوند و زمان طلایی نجات جان شهروندان از بین خواهد رفت. این وضعیت نشان می‌دهد که درآمدهایی و به نمایش گذاشتن کارآمدی به اولویت بالاتری از کیفیت زندگی شهروندان تبدیل شده است. اقراریان تأکید کرد: این سیاست در بلندمدت به نابودی منابع شهر تهران منجر می‌شود. ما باید الگوی شهرسازی خود را تغییر می‌دادیم. متأسفانه همچنان به‌طور دارم که ریل‌گذاری در بسیاری از حوزه‌ها ازجمله معابر و شهرسازی، غلط است. او افزود: ساخت‌وسازهایی که امروز از مسیر کمیسیون ماده ۵ انجام می‌شود، در کنار خیابان‌هایی صورت می‌گیرد که در دوره قاجار برای عبور درشکه طراحی شده بودند. این در حالی است که امروز ده‌ها هزار خودرو و موتور در همین خیابان‌های باریک تردد می‌کنند. بدون تعریض معابر، شاهد احداث برچ‌های بلندمرتبه هستیم که به طور جدی حقوق شهروندی را خدشه‌دار کرده‌اند.

#### تخفیف‌های شهرسازی تهران؛ عدالت یا فرصت برای رانت؟

#### تهران در بن‌بست تراکم

#### خبر

### درخواست شورا ازسازمان اوقاف

**شرق:** عضو شورای شهر تهران از رئیس سازمان اوقاف درخواست کرد تا زمین‌ی بوستان در این منطقه واگذار شود. تا بوستان در این منطقه احداث شود. مهدی بیرهادی با اشاره به تعداد بوستان‌های تهران اظهار کرد: بوستان‌ها در پایتخت به عدد ۲۴۳۲ رسیده که این نتیجه تلاش همکاران ما در مناطق و سازمان بوستان‌ها و فضای سبز تهران است و برای نگهداری هرچه بهتر این بوستان‌ها برنامه‌ریزی و تلاش می‌شود. او ادامه داد: در هفته گذشته در محله جمالزاده پس از مدت‌ها پیگیری، باغ چنگیزی با هزارو ۳۰۰ مترمربع مساحت به تملک شهردرای درآمد و این بوستان تا پایان سال طراحی و اجرا و احداث خواهد شد. در محله فروزش در منطقه ۱۱ محلی قرار دارد که دو هزار مترمربع زمین در مالکیت سازمان اوقاف است و اگر اوقاف این زمین را به شهرداری واگذار کند، این محله که از سرنه‌ا‌ه‌های پایینی برخوردار است، می‌تواند از بوستان برخوردار شود.

#### تهران شهری

#### دوست‌داشتنی نیست

**شرق:** مهدی اقراریان در صحن شورای شهر تهران با اشاره به اینکه تهران نه‌تنها شهری دوست‌داشتنی نیست، بلکه با چالش‌های زیادی روبه‌روست و نیاز است اقدامات جدی در این باره انجام شود تا شاهد ارتقای کیفیت آن باشیم. گفت: توقع‌مان امروز در مجلس و مجموعه دولت این است که دست به دست هم دهیم تا کام مؤثری در جهت پیشرفت تهران برداریم. مسیر پیش‌روی تهران مسئله پایتخت است؛ چالش امروز تهران تقابل و تضاد بین منافع کوتاه‌مدت و منافع بلند است. برای اداره شهر شهرداری نیاز به پول دارد؛ تضاد بین منافع خصوصی و منافع عمومی چالش شهر است. تهران با چالش فرونشست، کمبود آب، ترافیک کمرشکن و مسائل دیگر مواجه است و شورای شهر و شهرداری تهران به‌تنهایی نمی‌تواند کاری انجام دهد. تمرکز در تهران باعث گرفته‌شدن فرصت‌ها در دیگر استان‌ها شده و اولین گام مؤثر تمرکززدایی است. شورایی در این باره تشکیل شده که هنوز هیچ حرکتی در آن صورت نگرفته است. وقتی از حقوق شهروندی صحبت می‌کنیم باید از کارمندان شهرداری هم نام ببریم. در شهرداری انتصاباتی صورت می‌گیرد که باید به آن توجه شود.

### ۱۳ بیمارستان پایتخت درحال رفع خطر

رئیس کمیته ایمنی و مدیریت بحران شورای شهر تهران، گفت: در راستای رفع خطر کالبدی ساختمان‌های ناایمن، ۱۳ بیمارستان در حال نوسازی و ایمن‌سازی هستند. مهدی بابایی یادآور شد: ناحیه‌ها را الزام کردیم که در سال حداقل ۱۰ ساختمان پرخطر را رفع خطر کنند و در فاصله‌ای که ساختمان‌ها باید روند خارج‌شدن از دست پرخطر را طی کنند، باید آموزش‌های لازم داده شود. همچنین باید افزایش ورودی‌های ایستگاه متروی پرت‌ردد شهید حقانی به صورت ویژه پیگیری شود و اخذ مجوز ایمنی برای تاورکین‌ها پیگیری شود. در بحث رفسال اشغال شده تهران حاصل می‌شود و فقط ارسال اخطار قابل قبول نیست و اقدام مهم است. پرونده قضائی در قوه قضائیه باید تشکیل شود و باید مسئول قضائی شهرداری ناحیه در این مسئله ورود کند.

### لزوم خروج فعالیت‌موزه‌ها ازانحصارگری

مهدی چمران با بیان اینکه ۳۰ غرفه در موزه قصر در حال ایجاد است، گفت: متأسفانه به فضای سبز موزه رسیدگی نمی‌شد و در مورد خود موزه هم برخی‌ها نمی‌گذاشتند فعالیت آن در سه‌اقدامی شود که فعالیت آنها از انحصارگری در بیاید. باید پیگیری شود که موزه راه بیفتد. او افزود: ما با گسترش غرفه‌ها مخالفیم و نمی‌خواهیم به وضعیت بوستان لاله دچار شود. با ایجاد ۳۰ غرفه در موزه نقشه‌ای توان محصولات استان‌ها را به نمایش گذاشت. اگر غرفه‌ها موقت و متعلق به میراث فرهنگی است که هیچ، اما اگر قرار است اجاره داده شود، خلاف قانون است و غرفه‌ها را تخریب خواهیم کرد.