عکس: احمد آقاسیانی، آژانس عکس تهران

چگونه کمیسیون ماده ۵ تبدیل به ماشین امضای قانونی‌کردن تخلفات می‌شود

نقشه ویرانی پایتخت

نورا حسینی: انتشار جزئیات مبهم و کلی از تفاهم‌نامه‌های شهرداری تهران با نهادهای مختلف در حوزه شهرسازی نگرانی‌هایی جدی را ایجاد کرده است. یک روز وزیر علوم اعلام می‌کند که می‌تواند با کمک شهرداری تهران املاک دانشگاه را تغییر کاربری داده و روز دیگر محمد مقیمی، رئیس دانشگاه تهران، خبر می‌دهد که طرح جامعی برای بهره‌برداری از دارایی‌های دانشگاه تهران با همکاری شهرداری در نظر گرفته شده و مسکن اعضای هیئت علمی در فضاهایی از دانشگاه تهران که تغییر کاربری داده شده، در دستور کار است، دو زمین داریم که یکی از آنها در انتهای خیابان کارگر شمالی و بالای مؤسسه ژئوفیزیک قرار دارد و دیگری مجموعه زمین‌هایی است که در پونک و جنب دانشگاه آزاد و همچنین کرج قرار دارد. در این راستا ایجاد هشت هزار واحد مسکونی برای کارکنان و اعضای هیئت علمی را در چشم‌انداز چهارساله محقق خواهیم کرد. یکی از دو زمینی که مقیمی به آن اشاره می‌کند، در بالای مؤسسه ژئوفیزیک قرار دارد. پیش‌ازاین اعلام شده در پهنه فضای سبز (G) است. مدتی پیش هم علیرضا کریمیان، مدیرکل آموزش و پرورش شهر تهران، اعلام کرده بود شهردار تهران اعلام آمادگی کرده در برخی از فضاهای سبز و بوستان‌های تهران بعد از سنجیدن جوانب و کار کارشناسی مدرسه احداث شود.

شهردار تهران مدتی پیش هم در صحن علنی شورای شهر از تصمیم جدیدی گفته بود که شهرداری برای باغات کن گرفته، او تأکید داشت که این تصمیم برای رفع گرفتاری و مشکلات مردم گرفته شده؛ اما حقیقت طرح بازنگری ضوابط و مقررات طرح ویژه حفاظت و صیانت و ساماندهی باغات کن و طراحی شهری محله کن چیست و در صورت تصویب آن در کمیسیون ماده ۵ چه آسیب‌هایی در انتظار باغات کن است.

اراضی کن که بالغ بر هزار هکتار است و چهار فاز کلی دارد؛ باغات خرمالو، محله قدیمی کن که همان روستای کن است، باغات کشت اجباری و محله شهر سنگ. براساس طرحی که در کمیسیون ماده ۵ در حال بررسی است، یک طبقه تشویقی در همه ضوابط اعمال شده، به این معنا که اگر ملکی دو طبقه مجوز ساخت داشت، به سه طبقه و اگر سه طبقه بود، به چهار طبقه ارتقا پیدا می‌کند.

درباره باغات کشت اجباری، کارگروه راهبردی حفاظت و صیانت از باغات کن طبق این طرح منحل شده و مقرر شده شهرداری منطقه موضوعات را پیگیری کند. در طرح قبلی املاک بالای ۱۰ هزار متر بدون محدودیت می‌توانستند ۱۰ درصد ساخت‌وساز انجام دهند که این محدودیت برداشته شده و بدون قید مساحت براساس جدولی از سطح اشغال تراکم که در همین سطح و سطوح طرح قبلی است، امکان صدور پروانه ایجاد شده است. درباره صدور اسناد و دیوارکشی هم مقرر شد معاونت شهرسازی منطقه با همکاری اداره ثبت اجازه دیوارکشی و بعد صدور سند را داشته باشند.

در طرح گذشته برای حفظ باغات، معابر پیاده‌شده در طرح تفصیلی حذف شده و قرار بود کوچه‌باغ‌هایی در آن مسیر وجود داشته باشد و مبتنی بر تقاضای مالکان و تقاضای باغداران، این کوچه‌باغ‌ها تعریف شود. درحال‌حاضر این وظیفه هم از آن کمیته راهبردی گرفته شده و به کمیته معابر اداره کل طراحی شهرداری سپرده شده است تا معابر جدید را تعریف کنند و امکان صدور پروانه را داشته باشند.

در طرح بررسی‌شده در کمیسیون ماده ۵ سطح اشغال زیادی در باغات کشت اجباری تعریف نمی‌شود؛ اما نگرانی درباره حذف کمربند سبزی است که در طرح قبلی تعریف شده که عرض‌های مختلف داشت؛ عرض ۲۰ متر تا ۵۰ متر کمربند سبز در دور باغات کشیده شده بود که اجازه هیچ‌گونه ساخت‌وسازی در آن محدوده داده نمی‌شد. طبق طرح جدید، این کمربند حذف می‌شود و این احتمال وجود دارد که املاکی که تا دوره‌های پیش یعنی تا سال ۹۳ ساخته شدند، در کنارشان توسعه‌های مسکونی طبق الگوی بافت شهری نه باغات ایجاد شود.

هفته گذشته نیز سیاست‌ها و ضوابط تشویقی نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد که از سوی شرکت بازآفرینی شهری تهیه شده، به تصویب رسید.

براساس این مصوبه در محدوده بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری، افزایش تراکم، تسهیل در ضوابط پارکینگ و معماری و اختلاط کاربری‌ها با هدف ایجاد انگیزه برای توسعه‌گرها، سرمایه‌گذاران و مالکان اعطا می‌شود. مشوق‌هایی که به اعتقاد کارشناسان بیش از آنکه مفید باشند، کیفیت زندگی را در این محدوده‌ها کاهش می‌دهند و صدمه‌های جبران‌ناپذیری به این عرصه‌ها زده می‌شود.

شهردار تهران تأکید دارد که در این مدت هیچ تخلفی در حوزه شهرسازی نکرده است. برخی این ادعای شهردار را در پرکاری کمیسیون ماده ۵ و تصمیمات آن می‌دانند؛ تصمیماتی که برخی معتقدند بیش از آنکه به نفع منافع عمومی شهر باشد، به نفع سرعت ساخت‌وساز در شهر است.

برخی کارشناسان شهری معتقدند که رویکرد کنونی شهرداری نوعی سوءاستفاده از کمیسیون ماده ۵ است. به گفته آنها کمیسیون ماده پنج در قانون برای برطرف‌کردن مغایرت‌ها و مشکلاتی است که در حین اجرا میان طرح جامع و تفصیلی ایجاد شده است. همچنین در طرح جامع تهران، تعدادی طرح‌های موضعی و موضوعی تعیین شده که باید به تصویب کمیسیون ماده پنج برسند؛ اما در زمان تهیه، بررسی و تصویب برای هرکدام از این موضوع‌ها یا موضع‌ها، یک چارچوب تعیین شده که در ساختار کلی طرح جامع می‌نشیند. این‌گونه نیست که هرکدام از این طرح‌ها سوای طرح جامع شهر تهران باشد و کمیسیون ماده پنج آن‌گونه که دوست دارد، آنها را تغییر دهد یا کم و زیاد کند. به گفته کارشناسان حوزه شهرسازی این طرح‌ها اجزای طرح جامع هستند، اگر این اجزا برداشته شود و مغایر با رویکرد کلی طرح جامع باشند، ساختار طرح جامع تغییر می‌کند و تغییر ساختار طرح جامع، تبعاتی جبران‌ناپذیر برای شهر دارد. اگر جایی از ساختار طرح جامع اشکال دارد، باید در یک بازنگری همه‌جانبه گفته شود کدام بخش به کدام دلیل اشکال دارد، بعد نسبت به اصلاح طرح جامع اقدام شود و سپس براساس آن ساختار کلی، درباره اجزای طرح جامع که در چارچوب ضوابط و مقررات طرح تفصیلی است، تصمیم‌گیری شود. اگر اجزای طرح جامع جدا از خود طرح جامع و راهبردهای اساسی طرح جامع، دستخوش تغییر و تحول اساسی شود، این مغایرت اساسی برای شهر و شهروندان خطرآفرین است. این‌گونه نیست که چون حالا دردی احساس نمی‌کنیم، دردی برای شهر به وجود نخواهد آمد.

این گروه از کارشناسان هشدار می‌دهند که یکی از اصول اساسی طرح جامع، سقف جمعیت‌پذیری آن است؛ یعنی طرح جامع تهران براساس سقف جمعیت‌پذیری ۹ میلیون نفر نوشته شده و در افق طرح جامع، ۱۰میلیون‌و ۵۰۰ هزار نفر که تقسیم‌بندی سقف جمعیت‌پذیری است، نه جمعیت، به این معنا که در شهر تهران ظرفیت جمعیت‌پذیری ۱۰میلیون‌و ۵۰۰ هزار نفر است که همیشه ۵ تا ۱۰ درصد آن مانند همه شهرها خالی هستند (یعنی سقف جمعیت شهر تهران باید ۹میلیون‌و ۵۰۰ هزار نفر باشد) و براساس جمعیتی که محاسبه شده، همین حالا، سقف جمعیت شهر تهران پر شده است! اگر در تهران ۳۰۰ هزار واحد مسکونی خالی هم داشته باشید؛ یعنی یک‌میلیون‌و ۲۰۰ هزار نفر. و این به آن معناست که ما از سقف جمعیت‌پذیری شهر تهران هم بالاتر رفته‌ایم.

برخی از کارشناسان حوزه شهرسازی معتقدند که تهران بیش از این گنجایش ندارد. و مثال می‌زنند که یک ساختمان تاب تحمل ۵۰۰ کیلوگرم در هر مترمربع را دارد و اگر هزار کیلوگرم بارگذاری کنید، همان بلایی بر سر ساختمان می‌آید که بر سر متروپل آبادان آمد. سازه و ساختار ساختمان برای پنج طبقه طراحی شده بود، نه برای ۱۰ طبقه. اگر ۱۰ طبقه روی آن بارگذاری کنید، چیزی شبیه فاجعه متروپل در مقیاس شهر تهران رخ می‌دهد و شهر دچار فروپاشی می‌شود. فروپاشی شهر تبعات سنگین اجتماعی دارد. در متروپل شاید بگویید یک ستونش را بردارید، اتفاقی نمی‌افتد، ممکن است شش ماه دوام بیاورد. توزیع بارها به فونداسیون منتقل می‌شود؛ اما زمانی سازه به نقطه‌ای می‌رسد که جوش‌ها، تیر ورق‌ها و ستون‌ها دچار تنش‌های بیش از ظرفیت می‌شوند و روزی می‌رسد که ساختمان متروپل پایین می‌آید.

به اعتقاد کارشناسانی که مخالف سیاست‌های جدید شهرداری در حوزه ساخت‌وساز هستند، تهران هم در چنین وضعیتی است. از نظر ترافیکی خیابان‌های تهران در یک ساعتی از روز قفل می‌شوند؛ یعنی چه؟ این یعنی فروپاشی شهر، وقتی در شهر تهران می‌بینید که بزه، بزهکاری و زورگیری افزایش پیدا می‌کند، فکر می‌کنید تبعات فروش تراکم نیست؟ حتما عوامل زیادی دارد؛ اما یکی از این عوامل هم نابسامانی در توزیع جمعیت است.این کارشناسان هشدار می‌دهند قطبی‌کردن شهر با واگذاری تراکم‌های غیرمنطقی، فروپاشی شهر است و در تعریف این فروپاشی می‌گویند: فروپاشی شهر این‌گونه نیست که شما بگویید من فردا از خواب بیدار شوم و ببینم تهران کن فیکون شده است. آهسته‌آهسته اخلاق جامعه، عصبیت مردم در ترافیک، عصبیت مردم بر اثر استنشاق کربن، عصبیت مردم به خاطر نداشتن فضای باز همگانی، یعنی اینکه ساختار اجتماعی شهر منهدم شده، اینها بحث‌های کارشناسی است. این‌گونه نیست که بگوییم برویم یک کار جهادی کنیم و دائم هم بر بارگذاری اضافه کنیم. وقتی در کمیسیون ماده پنج، در یک روز ۵۰ مصوبه می‌آورند و امضا می‌گیرند، به چه معناست؟ امروز فکر می‌کنند هرچه آمار کمیت بالا برود، این کار جهادی‌تر شده است.

این گروه از منتقدان درباره طرح جدید شهرداری برای کن نیز می‌گویند طرح تفصیلی کن بعد از ۵۰ سال تهیه شده که مطابق بود با آنچه در طرح جامع دیده شده و مطابق با مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری برای محدوده کن، در این طرح تفصیلی هم تعداد طبقات با توجه به ظرفیتی که از نظر شبکه معابر و قطعه‌بندی در کن وجود دارد، تعیین شد؛ اما وقتی خارج از ظرفیت قطعه‌بندی و گذربندی بارگذاری می‌شود، حتما با مشکل مواجه می‌شود. وقتی که در روستای کن مساحت قطعات از ۶۰ تا صد متر است و عرض گذرها به صورت سنتی از ۲ تا ۴ متری، شما نمی‌توانید ساختمان چهار طبقه بسازید. وقتی نمی‌توانید تأمین خدمات کنید، نمی‌توانید سقف جمعیتی را از یک حدی بالاتر ببرید. ممکن است مصلحت ساکنان فعلی کن، بساز و بفروش‌ها این باشد که چهار طبقه بسازند؛ اما به مصلحت عمومی شهر نیست. این‌گونه نیست که ما فکر کنیم همه این را نابود می‌کنیم، یک چیز جدید می‌سازیم. کن براساس ضوابط و مقررات طرح جامع و مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری بعد از سال‌ها برایش طرحی تهیه شده که این طرح قابلیت اجرا دارد. متأسفانه به جای آنکه بروند کارهای مانده روی زمین را اصلاح کنند، دقیقا می‌روند گره‌هایی را که بعد از ۵۰ سال باز شد، خراب می‌کنند. برای نفرآباد، کن، فرحزاد، فدائیان اسلام که منطبق بر اصول مهندسی و شهرسازی طرح تهیه شده، احتمالا گام‌های بعدی مدیریت شهری است. در نفرآباد و کن قرار بود یک ساختار مهندسی و منطقی انجام شود؛ اما با تصمیم‌های جدید بیشتر دنبال تخریب هستند. گویی همه مشکلات را حل کردند، فقط مشکل کن و نفرآباد مانده بود که حل نشده بود.

به‌تازگی شورای شهر تهران هم نسبت به تصمیمات کمیسیون ماده ۵ حساس شده و طرحی را به‌زودی به صحن شورای شهر می‌آورد که هدف آن توجه بیشتر به مصوبات کمیسیون ماده ۵ به‌عنوان یکی از بسترهای تصمیم‌گیری درباره منافع عمومی و خصوصی شهر است.

در این طرح با اشاره به حفاظت از منافع عمومی شهر بر ایجاد تعادل و توازن میان منافع عمومی و خصوصی‌شده، ایجاد شفافیت و محاسبه‌پذیرشدن مصوبات کمیسیون ماده ۵ و ایجاد وحدت رویه در فرایندهای بررسی پرونده تأکید شده است.

در کمتر از ۲ ماه بیش از ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار گذرنامه و برگ گذر ویژه اربعین صادر و تمدید شد

اربعین عشق

شرق: با پایان مراسم پیاده‌روی اربعین مسافران و زائران مراسم اربعین در حال بازگشت به کشور هستند. پیش‌بینی می‌شود در این روزها مرزهای غربی و جنوب غربی ایران با ترافیک شدید حاصل از حضور مسافران مواجه باشند. همچنین به دلیل استفاده از ناوگان اتوبوس‌رانی استان‌های دیگر برای حمل‌ونقل مسافران اربعین سفرهای بین‌شهری هم با اختلال‌هایی همراه خواهد بود. اربعین امسال به نوبه خود بی‌نظیر بود و به نظر می‌رسد عشق به سالار شهیدان یادگاری تاریخی از سفر به اربعین را ثبت کرده است. عشاق حسین حضور در کربلا را به مناسبت اربعین امام حسین (ع) فرصتی می‌دانند تا وجود بی‌همتای سالار شهیدان را سرمه چشم و روشنایی‌بخش روح خود کنند.

صدور بیش از ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار گذرنامه در اربعین امسال

اینکه در اربعین امسال چه تعداد زائر شرکت کردند، سؤالی است که مسئولان برای آن اعداد و ارقام مختلفی بیان می‌کنند؛ اما دراین‌میان شاید بتوان میزان صدور گذرنامه را معیار بهتری برای شناختن تعداد دقیق زائران اربعین ۱۴۰۱ دانست. معاون هماهنگ‌کننده فرماندهی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه امسال در فاصله کمتر از دو ماه بیش از دومیلیون‌و ۵۰۰ هزار گذرنامه و برگ گذر ویژه اربعین صادر شده، صدور این تعداد گذرنامه در این مدت کم را رکوردی بی‌نظیر عنوان کرد. سردار «محمدعلی نوری‌نژاد» در حاشیه بازدید از بخش‌های مختلف فراجا مستقر در پایانه مرزی شهید حاج «قاسم سلیمانی» مهران اظهار کرد: امسال در فاصله کمتر از دو ماه بیش از دومیلیون‌و ۵۰۰ هزار گذرنامه و برگ گذر ویژه اربعین صادر و تمدید شد که رکوردی بی‌نظیر محسوب می‌شود. او با بیان اینکه عشق به اباعبدالله الحسین (ع) از پشت میز کارکنان فراجا در ادارات مهاجرت و گذرنامه تا پایانه‌های مرزی مشهود است، افزود: بحمدالله همه کارکنان فراجا از مرکز تا مرزها همه در اجرای مأموریت خود خالصانه کار می‌کنند و همان‌طور که مشهود است، کارکنان فراجا در سخت‌ترین شرایط آب‌وهوایی به عشق اباعبدالله الحسین (ع) به مردم خدمت می‌کنند و بسیاری از این افراد ساعت‌ها خواب نداشتند تا مردم بتوانند در امنیت و آرامش و بدون مشکل خاصی از مرز عبور کرده و به سلامت به وطن بازگردند. معاون هماهنگ‌کننده فراجا، مأموریت اربعین را مصداق بارز خدمت بی‌منت کارکنان انتظامی به مردم عنوان کرد و اظهار کرد: فضای معنوی خدمتگزاری در مرزهای شش‌گانه کشور الگوی بسیار خوبی است و همین شیوه را باید در کلانتری‌ها، پلیس‌های تخصصی و همه یگان‌ها و رده‌های انتظامی کشور پیاده‌سازی و عملیاتی کنیم. سردار نوری‌نژاد، با بیان اینکه امسال هماهنگی بین رده‌های فراجا از مرکز تا پایانه‌های مرزی به بهترین نحو وجود دارد، خاطرنشان کرد: بحمدالله با سامانه‌های هوشمندی که در اختیار فراجا قرار دارد، تمام تدابیر فرماندهی به صورت دقیق اجرا شد و تا به امروز هیچ‌گونه مشکل و ناهماهنگی بین رده‌ها به وجود نیامد. معاون هماهنگ‌کننده فراجا با اشاره به بازدیدهای خود از رده‌های مختلف و نحوه خدمتگزاری به مردم از سوی مجموعه‌های انتظامی به زائران گفت: در این بازدیدها، ضمن دیدار با زائران و گفت‌وگو با آنها ارزیابی دقیقی درباره فعالیت‌های بخش‌های مختلف فراجا و رضایتمندی زائران انجام شد و ان‌شاءالله پس از جمع‌بندی نقاط قوت و ضعف عملکرد خود برای بهترشدن شرایط در سال‌های بعد تصمیمات لازم اتخاذ خواهد شد.

۹۳ ایرانی در پیاده‌روی اربعین فوت کردند

نابسامانی‌های روزهای نخست در برگزاری مراسم اربعین هم موجب شده بود که خبرهای نگران‌کننده‌ای از عراق به گوش برسد. کمبود امکانات و همچنین چند حادثه موجب شد تا چند روزی را با خبر درگذشت ایرانی‌های زائر در عراق پشت سر بگذاریم. حالا با پایان این مراسم سازمان حج و زیارت می‌تواند تصویر بهتری از این ماجرا را ترسیم کند. سازمان حج و زیارت اعلام کرد ۹۳ نفر از ابتدای پیاده‌روی اربعین تا روز جمعه ۲۵ شهریورماه فوت شده‌اند. این آمار بر پایه اطلاعات مرکز پزشکی حج و زیارت هلال احمر است و فقط زائران بیمه‌شده را که مشخصات آنها در سامانه سماح ثبت شده است، در بر می‌گیرد. سازمان حج و زیارت به ایسنا اعلام کرد از دیگر زائران فوت‌شده در پیاده‌روی اربعین که مشخصات‌شان در سامانه سماح ثبت نشده و بیمه نداشتند، اطلاعات و آماری ندارد. سفارت ایران پیش‌تر اعلام کرده بود که این زائران بیشتر بر اثر تصادف یا مرگ طبیعی در پیاده‌روی اربعین فوت شده‌اند. ازدحام جمعیت و گرمازدگی، ازجمله چالش‌های اربعین امسال نیز اعلام شده بود.

۲۷ هزار پاکستانی از مسیر ایران به زیارت اربعین رفتند

برگزاری مراسم اربعین هرساله با استقبال شیعیان کشورهای همسایه هم مواجه می‌شود. در همین راستا سخنگوی ستاد اربعین سیستان‌وبلوچستان گفت: از ابتدای مردادماه تاکنون ۲۷هزارو ۴۷۴ زائر پاکستانی از طریق دو مرز میرجاوه و ریمدان وارد سیستان‌وبلوچستان شده‌اند. جواد قنبری اظهار کرد: از این تعداد ۱۴هزارو ۵۷۷ زائر از طریق پایانه مرزی ریمدان شهرستان دشتیاری و ۱۲هزارو ۸۹۷ زائر از طریق پایانه مرزی شهرستان میرجاوه وارد استان شده‌اند. قنبری افزود: از ماه‌ها قبل برنامه‌ریزی‌ها برای ورود زائران اربعین از دو مرز ریمدان و میرجاوه انجام گرفته بود و زیرساخت‌های لازم در این دو مرز مخصوصا مرز ریمدان احداث شد. او بیان کرد: میزان ورودی زائران پاکستانی از طریق پایانه مرزی میرجاوه نسبت به مدت مشابه آخرین مرحله ورود پیش از شیوع بیماری کرونا حدود ۹۰ درصد کاهش داشته که علت اصلی آن وقوع سیل در کشور پاکستان است و در این حوزه نیز ما با عزیزان‌مان در کشور همسایه ابراز همدردی می‌کنیم.

موفقیت طرح امنیتی ویژه اربعین

میلیون‌ها شیعه از عراق و سایر کشورها دیروز مراسم احیای اربعین حسینی را در سایه تدابیر امنیتی شدید در استان کربلا برگزار کردند. مصطفی الکاظمی، نخست‌وزیر عراق، اعلام کرد که احیای این مناسبت الهام‌گرفتن از بالاترین ارزش‌های انسانی درباره وفاداری، صبر و ثبات است. مقامات عراقی ده‌ها هزار نفر از نیروهای ارتش، پلیس و دستگاه‌های امنیتی را با حمایت بالگردها و جنگنده‌های ارتش و نظارت وزرای کشور، دفاع، امنیت ملی و فرماندهان ارشد ارتش و دستگاه‌های امنیتی مستقر کرده‌اند. در این راستا عثمان الغانمی، وزیر کشور عراق و رئیس کمیته تأمین امنیت زیارت اربعین ضمن اعلام موفقیت طرح امنیتی ویژه اربعین حسینی گفت: حدود پنج میلیون زائر خارجی از طریق گذرگاه‌های زمینی و هوایی وارد کربلا شدند. نیروهای امنیتی از بیشتر استان‌ها در این طرح شرکت کردند. عبدالامیر الشمری، معاون فرمانده عملیات مشترک عراق نیز اعلام کرد که نیروی هوایی و جنگنده‌های ارتش قبل از آغاز مراسم اربعین عملیات پیش‌دستانه‌ای را انجام دادند.

یادداشت

ادعای باطل انبارهای خالی مترو

بهروز شیخ‌رودی، معاون محاسبات و پایش عملکرد شورای پنجم: بیش از یک سال از آغاز به کار شورای ششم شهر تهران می‌گذرد؛ اما این روزها شورانشینان به جای گزارش دستاوردها و اقدامات انجام‌شده در دوره ششم به نقد عملکرد شورای پیشین می‌پردازند و تلاش می‌کنند تا با انداختن توپ به زمین رقیبی که یک سال است زمین بازی را ترک کرده، برای ناکامی خود در عمل به وعده‌های انتخاباتی‌شان توجیه دست‌وپا کنند؛ اما دراین‌میان تکرار ادعای تحویل‌گرفتن «انبارهای خالی مترو» آن‌هم برای چندمین بار از سوی آقای چمران جالب توجه است. رئیس شورای شهر تهران برای اولین بار پس از حادثه خروج قطار خط ۵ مترو در دی‌ماه ۱۴۰۰ از خالی تحویل‌گرفتن انبارهای مترو سخن گفت و در خلال این مدت به تکرار این ادعا پرداخت. آخرین بار هفته گذشته چمران در واکنش به نامه اعضای شورای پنجم برای چندمین بار از «انبارهای خالی مترو» سخن گفت و بر خالی تحویل‌گرفتن انبارهای مترو از مدیریت شهری دوره پنجم تأکید داشت. او در جمع خبرنگاران ادعا کرد «تمام گفته‌های ما براساس اسناد است»؛ اما با وجود ادعاهای آقای چمران تاکنون سند و گزارشی که این ادعا را تأیید کند، از سوی مدیریت شهری دوره ششم منتشر نشده است.

اعضای شورای ششم شهر تهران بعد از انتخاب شهردار و تعیین سرپرست شهرداری بلافاصله و بی‌هیچ تأخیری به سراغ راستی‌آزمایی گزارش عملکرد مدیریت شهری دوره پنجم رفتند و در ۱۹ مرداد ماه ۱۴۰۰ سومین مصوبه خود را با اکثریت آرا به الزام شهرداری برای بررسی و راستی‌آزمایی گزارشی اختصاص دادند که شهردار پیشین تهران در دوره پنجم با عنوان «سند تحویل و تحول شهر تهران» ارائه داده بود. این راستی‌آزمایی و روکردن دست مدیریت شهری در دوره پنجم آن‌قدر برای اعضای دوره ششم مهم بود که مدیریت شهری جدید را موظف کردند در مدت حداکثر دو ماه از تاریخ تصویب مصوبه نسبت به تهیه سند دقیق و مطابق واقعیت اقدام کند و گزارش را برای راستی‌آزمایی و شفاف‌سازی از عملکرد دوره پنجم و اطلاع‌رسانی به شهروندان به شورا ارائه دهد. براساس این مصوبه شهرداری باید تا مهر ۱۴۰۰ گزارش راستی‌آزمایی‌اش از سند تحویل و تحول دوره پنجم را ارائه می‌داد؛ اما براساس اظهارات برخی اعضای شورای شهر این گزارش بالاخره در تیرماه ۱۴۰۰ از سوی شهرداری به شورا ارائه شده است. گزارشی در ۱۲ صفحه با عنوان «خلاصه گزارش مدیریتی تحویل و تحول شهرداری تهران در شهریور ۱۴۰۰» که به راستی‌آزمایی گزارش دوره پنجم پرداخته است؛ اما برخلاف مصوبه شورا تاکنون برای اطلاع شهروندان در صحن شورای شهر قرائت نشده است و حتی شورای ششم از انتشار آن خودداری کرده است. گزارشی که مأخذ اطلاعات آقای چمران برای ارائه آمار اتوبوس‌های فعال در سطح شهر است و با استناد به همان گزارش به خبرنگاران گفتند «تمام گفته‌های ما براساس اسناد و داده‌هاست؛ ضمن آنکه در گزارش سال ۱۴۰۰ ابعاد فعالیت‌های مدیریت شهری دوره قبل استخراج شد»؛ اما در گزارش ۱۲صفحه‌ای اشاره‌شده هیچ اطلاعاتی دال بر خالی تحویل‌گرفتن انبارهای مترو وجود ندارد؛ همچنین در موارد متعددی اعداد عملکردی اشاره‌شده در سند تحویل و تحول شهر تهران دوره پنجم تأیید شده است.

برای روشن‌شدن واقعیت‌ها در مسئله «انبارهای خالی مترو» در شرایطی که آقای چمران اسناد مورد ادعای خود را منتشر نمی‌کنند یا رسانه‌ها خبر از معرفی مدیران خاطی در خالی‌کردن انبارها به دادگاه نمی‌دهند، چاره‌ای نداریم جز آنکه به گزارش‌های حسابرسی شرکت بهره‌برداری متروی تهران مراجعه کنیم. با بررسی گزارش‌های حسابرسی این شرکت که در سامانه کدال منتشر شده، با این واقعیت‌ها مواجه می‌شویم که:

۱. براساس بند ۵ موجودی مواد و کالا در صفحه ۱۵ گزارش حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو در سال ۱۳۹۵ که از سوی مؤسسه حسابرسی دایارهیافت تدوین شده است، درمی‌یابیم که شورای چهارم متروی تهران را با موجودی قطعات و لوازم یدکی به ارزش ۱۷۹ میلیارد تومان تحویل مدیریت دوره بعدی داده است.

۲. براساس بند ۱۵ موجودی مواد و کالا در صفحه ۲۲ گزارش حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو در سال ۱۳۹۹ که از سوی مؤسسه حسابرسی شاخص‌اندیشان ارائه شده است، حسابرس رسمی گواهی کرده است که موجودی قطعات و لوازم یدکی انبارهای مترو بالغ بر ۳۰۹ میلیارد تومان بوده است؛ همچنین حسابرس در یادداشت بند ۱-۱۵ از در راه بودن سه‌میلیاردو ۴۰۳ میلیون تومان قطعات و لوازم یدکی خبر داده است. علاوه‌براین در بند ۱۴ پیش‌پرداخت‌ها حسابرس پیش‌پرداخت ۱۳میلیاردو ۹۱۶ میلیون تومانی برای خرید قطعات را تأیید کرده است و این یعنی شورای پنجم متروی تهران را نه‌تنها با انباری دارای موجودی قطعات و لوازم یدکی تحویل مدیریت بعدی داده؛ بلکه در حد توان با سفارش به تأمین‌کنندگان داخلی برای سال بعد هم قطعات و لوازم یدکی پیش‌خرید کرده است.

۳. مطابق بند ۱۷ موجودی کالا مواد و کالا در صفحه ۲۳ گزارش حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو در سال ۱۴۰۰ که از سوی مؤسسه حسابرسی شاخص‌اندیشان تهیه شده است، شاهد آن هستیم که موجودی قطعات و لوازم یدکی انبارهای مترو به ۳۴۱ میلیارد تومان رسیده است؛ یعنی نسبت به سال ۱۳۹۹ نه‌تنها شاهد کاهش ارزش موجودی انبار نیستیم؛ بلکه ۳۲ میلیارد تومان به ارزش موجودی قطعات و لوازم یدکی افزوده شده است و رقم قطعات در راه نیز به صفر رسیده است.

۴. حسابرسان شرکت بهره‌برداری مترو در گزارش‌های خود در سال‌های اشاره‌شده با توجه به طبیعی‌بودن روند موجودی قطعات و لوازم یدکی در انبارهای مترو به موضوع خالی‌شدن انبارهای مترو یا خالی‌کردن انبارها برخورد نکرده‌اند و این موضوع را در یادداشت‌های توضیحی و اظهار نظر خود مورد تأیید یا اشاره قرار نداده‌اند.

بررسی گزارش‌های حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو به‌عنوان یک گزارش فنی و غیرسیاسی که از سوی حسابداران قسم‌خورده تهیه شده است و در سامانه کدال در دسترس عموم قرار دارد، بهترین محک برای ارزیابی ادعاهای آقای چمران و دیگران درباره خالی یا پربودن انبارهای مترو است. هرچند براساس قاعده «البینه علی المدعی و الیمین علی من انکر» مدعیان خالی تحویل‌گرفتن انبارهای مترو باید اسناد و مدارک اثبات ادعای‌شان را منتشر می‌کردند؛ اما حالا با اشاره به این گزارش‌های غیرسیاسی و رسمی که از قضا تأیید مدیران وقت این شرکت‌ها را علاوه بر مهر تأیید حسابرس دارد، می‌توان درباره باطل‌بودن ادعای مدعی قضاوت کرد. شیخ اجل سعدی علیه الرحمه در گلستان برای درس‌آموختن ما چه نیکو گفت که:

باطل است آنچه مدعی گوید/ خفته را خفته کی کند بیدار

درحالی‌که خفتگان خود را با انکار و اصرار برای مقاصد سیاسی از حق و حقیقت دور می‌کنند؛ اما مردم بیدار و آگاه هستند!

رسانه‌ها اظهارات اعضای شورای ششم درباره خالی‌بودن انبارهای مترو را بازنشر می‌دهند؛ اما خبری از چگونگی برخورد با مدیران خاطی مسبب خالی‌شدن انبارهای مترو نیست. شهردار تهران حکم ریاست هیئت‌مدیره شرکت بهره‌برداری مترو را به نام آخرین معاون حمل‌ونقل و ترافیک دوره پنجم می‌زند، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو پس از ۹ ماه مدیریت تغییر می‌کند و گزارش‌های حسابرسی هم گواهی می‌دهند که انبارها خالی نبوده‌اند و مدعیان هم برای اثبات ادعاهای‌شان سندی منتشر نمی‌کنند. در این مدت که همه به دنبال انبارهای خالی مترو بودند؛ اما کمتر کسی به این مسئله توجه کرد که براساس گزارش‌های حسابرسی شرکت بهره‌برداری مترو، رقم هزینه بابت پذیرایی و جشن‌ها از ۸۹۰ میلیون تومان در سال ۱۳۹۹ به سه‌میلیاردو ۲۰۰ میلیون تومان در سال ۱۴۰۰ رسیده است و دراین‌بین مسافران مترو که به نام آنها کام دیگران شیرین شده است، همچنان ازدحام و تأخیر را تحمل می‌کنند و هزینه مدیریت ناکارآمد بر زیرساخت‌های شهری را می‌دهند.