گزارش خبری

صارمی رفت، پرونده تصمیمات بحث‌برانگیز باقی ماند

پایان پرحاشیه‌ترین معاون زاکانی

شرق: حمیدرضا صارمی از معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران برکنار شد؛ معاونی که یکی از طولانی‌ترین عمر مدیریتی‌ها را در دوره ششم مدیریت شهری داشت. با وجود منتقدان سرسختی که تصمیم‌گیری‌های او را عامل کاهش زیست‌پذیری و افزایش ناهماهنگی کالبدی تهران می‌دانستند، شهردار تهران تا آخرین ماه‌های مدیریت، پشت سر او ایستاد.

معاونت شهرسازی در تمام چهار سال گذشته، یکی از پرچالش‌ترین حوزه‌های شهرداری تهران بود. علیرضا زاکانی بارها از مصوبات کمیسیون ماده ۵ دفاع کرد و این تصمیم‌گیری‌ها را در جهت «نوسازی شهر و گره‌گشایی از مشکلات شهروندان» توصیف می‌کرد. اما در ظاهر، انتقادهای مهدی چمران به «کارشکنی‌های معاون شهرسازی در اجرای مأموریت‌های نهاد پایش» سرانجام منجر به برکناری صارمی شد. با این حال، برخی مطلعان می‌گویند شهردار تهران بیش از یک سال است که در پی تغییر او بوده است.

هرچند در سخنان علنی زاکانی نشانه‌ای از نارضایتی نسبت به عملکرد صارمی دیده نمی‌شد. او حتی از مصوباتی دفاع می‌کرد که نهادهای نظارتی خواستار توقف آن بودند؛ از جمله صدور مجوز برای ساخت هتل ۳۰طبقه در ولنجک. این در حالی بود که بخش قابل‌توجهی از فعالان شهرسازی، حتی از میان نیروهای همسو با جریان سیاسی زاکانی، نسبت به تصمیمات حوزه شهرسازی شهرداری تهران بارها هشدار داده بودند.

یکی از منتقدان جدی این دوره، محمدمنان رئیسی، نماینده فعلی قم در مجلس و رئیس پیشین مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران بود. او در نامه‌ای خطاب به شهردار تهران درباره افزایش بارگذاری‌ها و رشد بی‌رویه مصوبات کمیسیون ماده ۵ هشدار داد.

رئیسی نوشت: یکی از شاخصه‌های اصلی شهر مطلوب، وضعیت زیست‌محیطی آن است. طبق پژوهش‌ها، در هیچ‌یک از ۲۲ منطقه تهران، عدد فشار کلی یا ظرفیت برد زیست‌محیطی در وضعیت مطلوب قرار ندارد. در ۱۸ منطقه فشار زیاد تا خیلی زیاد است. شهری که از حد نصاب زیست‌محیطی عبور کرده، باید تراکم‌زدایی شود، نه تراکم‌افزایی.

او افزود: افزایش معنادار پرونده‌های ارجاعی به کمیسیون ماده ۵ نه‌تنها نشانه تلاش بیشتر نیست، بلکه نشانگر افزایش نرخ عدول از ضوابط طرح تفصیلی است. اگر هدف افزایش عرضه مسکن است، باید دانست که تراکم‌فروشی نه تنها قیمت‌ها را کاهش نداده، بلکه تورم زمین و مسکن را تشدید کرده است. کنترل قیمت مسکن از مسیر سیاست‌های مالیاتی می‌گذرد، نه افزایش ساخت‌وساز. او در این نامه نوشته بود: یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های شهر مطلوب، مطلوبیت آن شهر به لحاظ شاخص‌های زیست‌محیطی است. براساس پژوهش‌های انجام‌شده، اکنون در هیچ‌یک از ۲۲ منطقه تهران، عدد فشار کلی و یا درجه ظرفیت برد زیست‌محیطی، عددی نیست که نشان‌دهنده حد مطلوب براساس شاخص‌های ۳۵گانه زیست‌محیطی باشد. به نحوی که عدد فشار کلی در چهار منطقه از تهران، بین متوسط تا زیاد و در ۱۸ منطقه دیگر تهران یعنی بیش از ۸۰ درصد مناطق زیاد تا خیلی زیاد است. به گفته رئیسی متأسفانه کمترین فشار کلی در تهران نیز فاصله بسیار زیادی با حدود مطلوب دارد که می‌توان آن را ناشی از عدم تناسب بارگذاری‌های گسترده انجام‌گرفته با ظرفیت زیست‌محیطی کلان‌شهر تهران طی دهه‌های گذشته دانست. حال سؤالی که مطرح می‌شود، این است که شهری که از حد نصاب لازم به لحاظ ظرفیت برد زیست‌محیطی عبور کرده و طبق نتایج علمی، در برخی مناطق در آستانه رسیدن به وضعیت بحرانی است و بایستی مشمول تراکم‌زدایی برای رسیدن به حدنصاب‌های مطلوب شود، آیا بایستی مجددا مشمول تراکم‌افزایی و بارگذاری جمعیتی و کالبدی بیشتر شود؟ در این نامه تأکید شده: افزایش معنادار پرونده‌های ارجاعی به کمیسیون ماده ۵، نه تنها ارتباطی با مجاهدت بیشتر برای پیشبرد امور شهر ندارد، بلکه نخستین انگاره‌ای که به ذهن متبادر می‌کند، چیزی جز افزایش نرخ عدول از ضوابط طرح تفصیلی نیست. اگر هدف از این نوع بارگذاری‌ها، افزایش عرضه مسکن و حل مسئله مسکن است، به استحضار می‌رساند که طبق تحقیقات علمی، افزایش عرضه لزوما به شکستن قیمت مسکن منتج نمی‌شود. زیرا طبق پژوهش‌های معتبر، اعطای تراکم مازاد ساختمانی با توجه به ارزش‌افزوده‌ای که به دنبال دارد، زمینه‌ساز تورم زمین و افزایش بیشتر قیمت‌ها می‌شود و برخلاف تصور اولیه، تراکم‌فروشی و افزایش عرضه طی دهه‌های گذشته در پایتخت، نه تنها به کنترل قیمت مسکن کمک نکرده بلکه تأثیر معکوس بر قیمت مسکن داشته و به افزایش قیمت مسکن و کاهش نرخ دسترسی به مسکن دامن زده است. لذا برای کنترل قیمت مسکن، آنچه مهم‌تر از افزایش عرضه است، تنظیم‌گری بازار با انواع سیاست‌های مالیاتی و... است.

مدتی بعد، گروهی از فعالان بسیج دانشجویی، فارغ‌التحصیلان و پژوهشگران دکتری شهرسازی و معماری دانشگاه تهران در نامه‌ای سرگشاده به شهردار تهران، ۱۳ تخلف حوزه شهرسازی را برشمردند؛ از جمله؛ متروکه‌سازی طرح تفصیلی و خلق ضوابط موردی برای صدور پروانه، ورود غیرقانونی سازمان نوسازی به دلالی طبقه در کمیسیون ماده ۵، تهاتر بدون ثبت آپارتمان با عوارض صدور پروانه، عقبگرد در هوشمندسازی، تحکیم «امضاهای طلایی» و «بخش‌نامه‌های طلایی»، ارائه آمار گمراه‌کننده در حوزه صدور پروانه و بارگذاری‌های سنگین مسکونی در اراضی نظامی و پادگان‌ها بدون اخذ تأییدیه از نهادهای نظامی.

آنها در این نامه از «تصویب غیرقانونی مصوبه ۶۶۶» و بخش‌نامه پس از ابطال آن یاد کردند که به چند پلاک خاص در الهیه و فرشته امتیاز طبقه و تراکم ویژه اعطا می‌کرد. مرتضی هادی جابری‌مقدم، استاد شهرسازی دانشگاه تهران، از جمله منتقدان عملکرد حوزه شهرسازی در این دوره از مدیریت شهری بود. او گفته بود: هیچ قاعده و منطقی در عملکرد اخیر شهرداری تهران وجود ندارد و این وضعیت پرمسئله‌ترین دوره تاریخ معاصر شهرسازی کشور را رقم زده است. عجیب است که نهادهای نظارتی سکوت کرده‌اند. شورای عالی شهرسازی و معماری باید پاسخ‌گو باشد؛ این سکوت، تأمل‌برانگیز است. او هشدار داده بود: هر مصیبتی که برای تهران ایجاد شود، مردم باید سال‌ها تاوانش را بپردازند. فقط کافی است به مصوبات کمیسیون ماده ۵ در سه سال اخیر نگاه کنیم؛ حجم تراکم‌های بی‌ضابطه، افزایش طبقات و تغییر کاربری‌های نگران‌کننده. ساخت هتل ولنجک و پروژه‌های اطراف باغ گیاه‌شناسی، نشانه همین بی‌قاعدگی است. جابری‌مقدم تأکید کرد: در مجوزهای بلندمرتبه، حتی حداقل الزامات ایمنی مثل پناهگاه رعایت نشده است. نه قاعده‌ای در کار بوده، نه شفافیتی و نه بحث تخصصی. این مسیر، برای آینده شهر فاجعه‌بار است.

پایان کار صارمی و آغاز فصل جدید در شهرداری

با وجود تمام انتقادها و هشدارها، چند ماه مانده به پایان این دوره از مدیریت شهری، حمیدرضا صارمی از معاونت شهرسازی رفت و حالا مشاور شهردار تهران است. علیرضا زاکانی، نصرالله آبادیان، مدیرکل شهرسازی شهرداری تهران را به‌عنوان سرپرست جدید معاونت شهرسازی و معماری منصوب کرده است.

چهار پاکبان جان دادند تا مجوز نظافت روزانه صادر شود

شیفت شب با فاجعه

مرگ تلخ پاکبان‌ها در بزرگراه شهید فهمیده؛ از راننده مست تا کوتاهی پیمانکار و اصلاح دیرهنگام مجوزها

عکس: شبان محرابی/آژانس عکس تهران

نورا حسینی: چهار پاکبان جان خود را از دست دادند تا مجوز نظافت بزرگراه‌های تهران در روز صادر شود. از این پس، دیگر پاکبان‌ها می‌توانند از ساعت هفت صبح تا ۴ بعدازظهر هم در بزرگراه‌های پایتخت کار کنند. اما این تصمیم خیلی دیر گرفته شد؛ درست پس از فاجعه‌ای که نیمه‌شب جمعه ۹ آبان در بزرگراه شهید فهمیده رقم خورد.

ساعت حدود ۱:۴۰ بامداد بود. در مسیر شرق به غرب، چند متر بعد از کوهک، وانت حامل پاکبان‌های شهرداری کنار گاردریل متوقف شده بود. ابزار کارشان جاروها، بیل‌ها و سطل‌ها ده‌ها متر جلوتر روی زمین چیده شده بود. قرار بود مثل هر شب، مسیر را از زباله و برگ پاک کنند و بعد از چند ساعت به کارگاه برگردند. اما این بار، شبِ کار برای همیشه تمام شد. خودروی پرشیا با سرعتی حدود ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت در مسیر حرکت بود که به وانت حامل پاکبان‌ها برخورد کرد. خودرو چپ کرد، صدا در سکوت بزرگراه پیچید و ظرف چند ثانیه، همه چیز به‌هم ریخت. در خودرو ۱۳ نفر بودند؛ سه نفر همان لحظه جان باختند، یک نفر سرپایی مداوا شد و بقیه به بیمارستان منتقل شدند. دو نفر از آنان وضعیت وخیمی داشتند. یکی با سطح هوشیاری پایین در کما ماند و ظهر شنبه خبر رسید که او نیز جان باخت. دیگری هم‌اکنون با سطح هوشیاری ۹ در بیمارستان فیاض‌بخش بستری است. چهارمین قربانی، پاکبان جوانی بود که تازه از اهواز به تهران آمده و فقط چند هفته بود مشغول کار شده بود. سه نفر دیگر از اطراف ورامین بودند؛ بعضی متأهل، بعضی مجرد، اما همه نان‌آور خانه‌هایشان. راننده پرشیا، جوانی بدون گواهینامه و در حالت مستی بود. پلیس همان شب او را بازداشت کرد.

مهدی قاسمی، معاون اداره ارزیابی عملکرد سازمان پسماند شهرداری تهران، درباره وضعیت مصدومان به خبرگزاری ایلنا گفت: تمام هزینه‌های درمان پرداخت شده و حقوق‌شان هم واریز شده است. پیمانکار برای استراحت چندروزه پاکبان‌ها کمک‌هزینه‌ای پرداخت کرده است. به خانواده فرد فوت‌شده در بیمارستان ۸۰ میلیون تومان پرداخت شده و هزینه سفر خانواده‌اش از اهواز تا تهران و انتقال پیکر او نیز بر عهده پیمانکار است. همه پاکبان‌ها بیمه هستند و مسائل حقوقی‌شان از طریق سازمان و پیمانکار پیگیری می‌شود. محل حادثه، نقطه‌ای باریک میان جدول و گاردریل بود؛ جایی که معمولا از دید رانندگان پنهان می‌ماند و نیروهای خدمات شهری برای جارو و جمع‌آوری زباله در آن توقف می‌کنند. کارشناسان می‌گویند طراحی هندسی مسیر و محل توقف خودروهای خدماتی در این محدوده ایمن نیست و نیاز به اصلاح فوری دارد. اما ماجرا فقط به ایمنی مسیر ختم نمی‌شود. رانندگی در حالت مستی نه‌تنها جان انسان‌ها را می‌گیرد، بلکه خسارت‌های سنگینی بر شهر و خانواده‌ها تحمیل می‌کند؛ از خودروهای آسیب‌دیده و تجهیزات شهری گرفته تا هزینه‌های درمان مصدومان.

کارشناسان تأکید می‌کنند که پیشگیری از رانندگی در حالت مستی نیازمند اصلاح ساختار قانونی و تجهیز پلیس است. ازجمله پیشنهادها، نصب دستگاه‌های تست الکل در ایستگاه‌های پلیس، تعریف جرم مستقل برای «رانندگی در حالت غیرعادی» و ابطال دائمی گواهینامه در صورت تکرار تخلف است. در کنار این اقدامات، شفاف‌سازی آمار تخلفات و اطلاع‌رسانی عمومی درباره مجازات‌ها می‌تواند به مطالبه‌گری اجتماعی در اجرای قانون منجر شود. حادثه اخیر فقط یکی از ده‌ها رویداد مشابه در ماه‌های گذشته است که بسیاری از آنها هرگز رسانه‌ای نشده‌اند. در همین حال، برخی اعضای شورای شهر تهران نیز بر کوتاهی پیمانکار در تأمین ایمنی پاکبان‌ها تأکید دارند و خواستار برخورد قانونی با مقصران شده‌اند.

مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت شورای شهر تهران به «شرق» گفت: در این جلسه، معاون خدمات شهری شهرداری تهران درخصوص علت وقوع حادثه مورد پرسش قرار گرفت. مقرر شد برخوردهای قانونی لازم با پیمانکار صورت گیرد و از این پس جابه‌جایی پاکبان‌ها فقط با وسایل نقلیه مناسب و ایمن انجام شود. پیرهادی تأکید کرد که رعایت اصول ایمنی و بهداشت کار در حوزه فعالیت پاکبان‌ها باید به‌طور جدی دنبال شود تا شاهد تکرار چنین حوادثی نباشیم. او با یادآوری اینکه در سال‌های گذشته نیز حوادث مشابهی رخ داده است، گفت: لازم است شهرداری با اتخاذ روش‌های پیشگیرانه و نظارت دقیق‌تر، از بروز تلفات انسانی در میان نیروهای خدمات شهری جلوگیری کند.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران این حادثه را ناشی از «نقض قانون، ضعف آموزش کارگران و ساختار معیوب پیمانکاری شهرداری تهران» دانست. او تأکید کرد که جابه‌جایی انسانی در پشت وانت، خلاف قانون است و شهرداری باید از پیمانکاران فاقد صلاحیت جلوگیری کند. تشکری‌هاشمی با اشاره به ابعاد حادثه به «شرق» گفت: شهر تهران بزرگراه‌هایش را که بیش از ۵۰۰ تا نزدیک به ۶۰۰ کیلومتر طول دارند، به دو شرکت پیمانکار سپرده تا کار نظافت آن را انجام دهند. طبیعتا بزرگراه‌ها به دلیل سرعت بالای خودروها باید با خودروهای مکانیزه نظافت شوند. اما متأسفانه در این حادثه، کارگرانی که از شهرستان‌های جنوب کشور برای کار به تهران آمده بودند، در حال انتقال به محل اسکان کارگری بودند و با یک وانت نیسان جابه‌جا می‌شدند.

او یادآور شد که طبق ماده ۲۰۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، جابه‌جایی انسان در پشت وانت غیرقانونی است: این کار خلاف قانون است و کسی نباید چنین کاری بکند. متأسفانه تعداد زیادی کارگر را در نیمه‌های شب، حدود ساعت دو بامداد، در پشت یک ماشین نشاندند و در بزرگراه یا آزادراه تهران-کرج جابه‌جا کردند؛ آن هم با وسیله‌ای نامناسب.

تشکری‌هاشمی تأکید کرد که سطح آموزش کارگران خدمات شهری بسیار پایین است: چه پیمانکاران و چه کارگران‌شان آموزش‌های لازم را ندیده‌اند. این حادثه در نتیجه هم نقض قانون و هم نبود آموزش رخ داده است. ما به خانواده‌های متوفیان تسلیت می‌گوییم؛ کارگرانی که از خوزستان و جنوب کشور کیلومترها راه آمده بودند تا روزی حلال برای خانواده‌هایشان به دست آورند.

او در عین حال افزود: اگرچه خودرویی که با این وانت برخورد کرده، فاقد گواهینامه بوده و به دلیل استفاده از مواد الکل تعادل روحی نداشته، اما زمینه‌ساز اصلی حادثه پیمانکاری بوده که نیروی خود را چنین جابه‌جا کرده است. این عضو شورای شهر یادآور شد: در یکی، دو ماه اخیر، شاهد تصادف‌های منجر به فوت بسیاری از کارگران خدمات شهری در بزرگراه‌هایی همچون امام رضا، امام علی، صیاد و چند مسیر دیگر بوده‌ایم. همه اینها ناشی از نبود آموزش و استفاده از نیروی انسانی به‌جای ماشین‌آلات مکانیزه است. پیمانکاران هم آموزش ندیده‌اند و این نتیجه ساختار مدیریتی معیوب شهرداری تهران در اداره نظافت شهری است. به گفته تشکری‌هاشمی، راه‌حل جلوگیری از تکرار این حوادث، استفاده از ماشین‌آلات مکانیزه و پیمانکاران صاحب صلاحیت است: نباید پیمانکارانی از استان‌های دیگر که تجربه کار در شهر بزرگی مثل تهران را ندارند، وارد شوند. اگر پیمانکاری فاقد امکانات لازم است و به‌جای ماشین از نیروی انسانی استفاده می‌کند، باید جلوی کارش گرفته شود. او به «پنهان‌کاری خبری» در این حادثه اشاره کرد و گفت: ما می‌بینیم شهرداری برای هر موضوعی صدها بنر نصب می‌کند، اما وقتی جان انسان‌ها در میان است، سکوت می‌کند. این کارگران هرچند پیمانکاری بودند، اما جزء خانواده بزرگ شهرداری محسوب می‌شوند. اگر این روند اصلاح نشود، باز هم شاهد چنین اتفاقات تلخی خواهیم بود.

ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران هم در این‌باره به «شرق» گفت: علی‌رغم تذکراتی که هم بنده و هم برخی دیگر از اعضای شورا درباره لزوم رعایت مسائل ایمنی در بزرگراه‌های تهران داده بودیم، متأسفانه این موضوع نادیده گرفته شد و حادثه‌ای بسیار تأسف‌بار رخ داد.

امانی گفت: قرار بود در صحن شورا درباره این موضوع تذکر بدهیم، اما به دلیل اینکه جلسه به خاطر راهپیمایی ۱۳ آبان زودتر تمام شد، این موضوع به جلسه آینده موکول شد. روز یکشنبه آینده به‌طور مفصل در شورا به این حادثه و مسئولیت پیمانکار خواهیم پرداخت. او با انتقاد از نحوه اطلاع‌رسانی شهرداری تهران افزود: سؤال اصلی ما این است که چرا شهرداری این حادثه را در سکوت رسانه‌ای برگزار کرد. هیچ‌کدام از رسانه‌های وابسته به شهرداری به موضوع نپرداختند و مشخص نیست آیا تسلیت رسمی به خانواده‌های داغدار گفته شده یا نه، وضعیت مصدومان در بیمارستان و روند کفن و دفن و تشییع و انتقال پیکرها به شهرستان‌ها چگونه بوده است. اما اصل ماجرا، یعنی بی‌توجهی به ایمنی و تکرار چنین حوادثی، دیگر قابل قبول نیست.

جعفر تشکری‌هاشمی: طبق ماده ۲۰۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، جابه‌جایی انسان در پشت وانت غیرقانونی است. این کار خلاف قانون است و کسی نباید چنین کاری بکند. متأسفانه تعداد زیادی کارگر را در نیمه‌های شب، حدود ساعت دو بامداد، در پشت یک ماشین نشاندند و در بزرگراه یا آزادراه تهران-کرج جابه‌جا کردند؛ آن‌هم با وسیله‌ای نامناسب

امانی تأکید کرد شورای شهر تهران این حادثه را پیگیری می‌کند و به شهرداری تهران در این‌باره تذکر رسمی خواهد داد. به گفته او، تداوم بی‌توجهی به اصول ایمنی در اجرای پروژه‌ها و فعالیت‌های شهری، نه‌تنها جان کارگران، بلکه اعتبار مدیریت شهری را نیز به خطر می‌اندازد.

آبان امسال، شبِ کار پاکبان‌های تهران با مرگ تمام شد؛ اما شاید همین فاجعه، سرآغاز تغییر روالی باشد که سال‌هاست در سایه بی‌توجهی، جان کارگران شهری را می‌گیرد.

بگو مگوی شورا و شهرداری بر سر اساسنامه نهاد راهبری و پایش طرح‌های توسعه شهری تهران

جدال بر سر قانون

شرق: جلسه بررسی اساسنامه نهاد پایش که به جدال حقوقی میان شورا و شهرداری انجامید برای چند دقیقه فضای صحن شورای شهر تهران را متشنج کرد و در نهایت منجر به برکناری معاون شهرسازی شهردار تهران شد . صبح سه‌شنبه سیزدهم آبان‌ماه ۱۴۰۴، بررسی «اساسنامه نهاد راهبری و پایش طرح‌های توسعه شهری تهران» در دستور کار شورای شهر قرار گرفت. جلسه‌ای که انتظار می‌رفت به بررسی حقوقی و تشکیلاتی سند بپردازد، به مناظره‌ای میان دو نگاه متفاوت در مدیریت شهری بدل شد؛ نگاه حقوقی شهرداری و نگاه نظارتی شورا. شهردار تهران با اشاره به قانون تأسیس شورای‌عالی شهرسازی و معماری مصوب سال ۱۳۵۱ و آیین‌نامه اجرایی سال ۱۳۵۲، تأکید کرد که نهاد پایش «مستند قانونی» ندارد و ایجاد آن خارج از چارچوب قانون است. همین موضع مبنای اصلی اختلافات جلسه شد و در مقابل، اعضایی از شورا با استناد به وظایف نظارتی شوراها، بر ضرورت وجود چنین نهادی برای رصد طرح‌های توسعه شهری پافشاری کردند. مهدی چمران، رئیس شورای شهر، با دفاع از اصل رصد و ارزیابی طرح‌ها گفت این نهاد نباید به معنای مچ‌گیری باشد و تجربه شهرهای بزرگ جهان نیز چنین سازوکارهایی را برای نظارت بر طرح‌ها ضروری می‌داند. مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی، نیز با استناد به تبصره‌های بودجه و اسناد بالادستی تأکید کرد که بررسی اساسنامه نهاد پایش یک تکلیف قانونی است و نباید به تعویق بیفتد. در جریان مباحث، شهردار تهران در واکنش به انتقادها گفت: اگر فکر می‌کنید معاون شهرسازی اجازه فعالیت نهاد پایش را نمی‌دهد، استعفا دهد و من آن را می‌پذیرم. مستندات به‌دست‌آمده از نامه‌نگاری‌های رسمی میان شهرداری تهران، دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ و نهادهای برنامه‌ریزی شهری، از جدالی چندوجهی بر سر جایگاه قانونی «نهاد پایش» حکایت دارد. شهرداری در مکاتبات خود به قانون سال ۱۳۵۱ و آیین‌نامه اجرایی سال ۱۳۵۲ استناد کرده و تأکید داشته که مسئولیت تصمیم‌گیری درباره طرح‌های توسعه شهری بر عهده کمیسیون ماده ۵ و مراجع بالادستی است؛ از این رو ایجاد نهاد پایش به عنوان سازمانی مستقل، مغایر قانون تفسیر می‌شود. در یکی از نامه‌های رسمی دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ تصریح کرده که تشکیل هرگونه نهاد جدید مرتبط با راهبری یا ارزیابی طرح‌های شهری باید با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی انجام شود و شهرداری به‌تنهایی صلاحیت تأسیس چنین نهادی را ندارد. در مقابل، شورای شهر تهران و کمیسیون معماری و شهرسازی در پاسخ‌های خود آورده‌اند که شورا، مطابق قانون شوراها و در چارچوب سیاست‌گذاری شهری، می‌تواند سازوکارهای نظارتی بر اجرای طرح‌های جامع و تفصیلی را تعریف کند. در همین چارچوب، نهاد پایش به عنوان بازوی نظارتی شورا تعریف شده است. در بخشی از این مکاتبات به سوابق تاریخی نیز اشاره شده است؛ از جمله مصوبات سال‌های ۱۳۴۷ و ۱۳۵۲ که نحوه تقسیم وظایف میان شهرداری و وزارت مسکن وقت را مشخص می‌کرد. برخی مکاتبات شورا تأکید دارند همان‌طور که در دهه ۵۰ شمسی نیز نهادهای مشابه برای کنترل اجرای طرح‌ها وجود داشته‌اند، ایجاد نهاد پایش نه‌تنها مغایر قانون نیست، بلکه ادامه همان مسیر است. در مقابل، در نامه‌ای از سوی شهرداری تهران به دبیرخانه شورا آمده است: به استناد قانون ۱۳۵۱ و مفاد ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی، هرگونه نهاد موازی با کمیسیون ماده ۵ فاقد وجاهت قانونی است. در صورت اصرار بر تشکیل آن، شهرداری ناچار به توقف همکاری و ارجاع موضوع به مراجع نظارتی خواهد بود.

برای دفاع از قانون آمده‌ام، نهاد پایش غیرقانونی است

علیرضا زاکانی، شهردار تهران که به صورت سرزده به صحن شورای شهر تهران آمده بود گفت: برای من تلخ است در مورد این موضوع صحبت کنم اما مباحث را دنبال کردم و ترجیح دادم در این باره صحبت کنم. موضوع ما قانون سال ۱۳۵۱ است. تبصره ۵ قانون و مواد سه و چهار، پایتخت را مستثنا کرده است. در سال‌های ۱۳۶۵ و ۱۳۸۸ افراد کمیسیون ماده پنج تغییر کردند و استثنای تهران همچنان باقی است. آنچه وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کرده، بر اساس قاعده سال ۱۳۷۸ است و قابل ابلاغ به تهران نیست. او افزود: در هر استانی رئیس کمیسیون ماده پنج استاندار است، اما در تهران شهردار رئیس است. بر اساس قانون، شورا نمی‌تواند وارد تدوین در این زمینه شود. اگر قانون را رعایت نکنیم، سنگ روی سنگ بند نمی‌شود. زاکانی در ادامه گفت: این موارد غیرقانونی پشت سر گذاشته شد و به جایی رسیدیم که شورا تصمیم بگیرد، در حالی که طرح جامع این موضوع را حذف کرده است. رسما اعلام کردند که این مسئله در طرح جامع حذف شده است. نهاد پایشی وجود نداشت و رئیس سابق سازمان اداری و امور استخدامی دو بار به بنده نامه ارسال کرد که نهاد پایش غیرقانونی است. اگر معاون شهرسازی اجازه فعالیت نهاد پایش را نمی‌دهد، از او می‌خواهم استعفای خود را امروز تقدیم کند و من آن را می‌پذیرم. واقع امر این است که نهاد پایش مستند قانونی ندارد و خواهش من این است روند را متوقف کنید.

چمران: نهاد پایش قانونی است

مهدی چمران، با اشاره به سابقه تاریخی این مصوبه گفت: من تاریخچه را خوب می‌دانم. وزیر مسکن وقت گفت نمی‌رسد در جلسات شرکت کند و پیشنهاد داد تهران هم مثل بقیه شهرها باشد. این تصمیم تصویب شد. در دوره ما نیز دوباره موضوع را به شورای عالی معماری و شهرسازی بردیم و تصویب شد. بنابراین تهران از هیچ قانونی مستثنا نیست و هرچه تصویب شود شامل آن نیز می‌شود.او تأکید کرد: این نهاد قانونی است. قبلا لغو شده بود اما مجددا تصمیم گرفتند با همان شکل تشکیل شود و شکل گرفت.بررسی اساسنامه نهاد راهبری و پایش طرح‌های توسعه شهری به جلسه بعدی شورا موکول شد تا ملاحظات حقوقی و هماهنگی‌های لازم انجام شود.

خبر

سایه مافیا بر سر حریم تهران

شرق: تنش میان دولت و مدیریت شهری بر سر «حریم تهران» وارد مرحله تازه‌ای شده است. درحالی‌که شهرداری تهران براساس قانون دهه ۵۰، خود را مسئول اصلی نظارت و کنترل ساخت‌وساز در محدوده حریم می‌داند، استانداری با تکیه بر اختیارات جدید شورای عالی شهرسازی، در پی تغییر این ساختار است. نتیجه این رویارویی، نه‌فقط اختلافی حقوقی، بلکه گشودن مجدد دروازه‌ای است که کارشناسان از آن با عنوان «بازگشت حریم‌خواری» یاد می‌کنند. عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران، معتقد است شهرداری تهران با تجربه خود در مدیریت حریم، طرح‌های نظارت هوشمند را آغاز کرد و همین موجب برخورد با تخلفات گسترده شد. اما زمانی که شهرداران مناطق در برابر ساخت‌وسازهای غیرمجاز -که بعضا به مجموعه‌های اقتصادی و نهادهای ذی‌نفوذ مرتبط هستند- ایستادند، استانداری برای تضعیف نقش شهرداری وارد عمل شد و کوشید حریم را بی‌اثر کند. سخنگوی شهرداری با اشاره به اینکه نگاه غلط استاندار زمینه‌ساز «سوءاستفاده جریان‌های بیرونی و مافیای ساخت‌وساز» شده است، افزود: شهرداری و شورای شهر کوتاه نخواهند آمد. از دستگاه قضائی می‌خواهیم دست مدیریت شهری را برای برخورد با متخلفان باز بگذارد. محمدخانی در ادامه اظهارات خود، به طرح ادعای وجود «پرونده محرمانه» از سوی استاندار واکنش نشان داد و گفت: «مسیر صدور پروانه کاملا شفاف است و از سوی کمیسیون ماده ۵ که نهادی فرابخشی است، انجام می‌شود. اگر پرونده محرمانه‌ای وجود دارد، استاندار آن را از محرمانگی خارج کند. هر رویه غلطی که در حریم پیش برود و هر اتفاقی که رخ دهد، مسئولیت آن مستقیما با شخص استاندار است. این اقدامات خلاف قانون و برخلاف نظر رئیس‌جمهور است و به ضرر پایتخت و مردم تمام خواهد شد». مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران نیز در حاشیه جلسه شورا به رسانه‌ها گفت: اقدامات در حریم غیرقانونی است. قانون سال ۱۳۵۲ مسئولیت حریم را مشخص کرده و هیچ مصوبه‌ای نمی‌تواند آن را لغو کند. ظرف چند دقیقه در شورای عالی شهرسازی مصوبه‌ای تصویب کردند و گفتند مصوبه حاکمیتی است. درحالی‌که وقتی قانون مجلس وجود دارد، مصوبه معنایی ندارد. چمران با اشاره به ادعای وجود پرونده محرمانه گفت: پروانه شهرسازی محرمانه نیست. اگر استاندار سند محرمانه‌ای دارد، اعلام کند. او بارگذاری در حریم را اشتباه دانست و تأکید کرد: «مرتضی‌گرد نتیجه تصمیمات دوستان فعلی است. حریم تهران در طرح جامع پس از ۲۳ جلسه و با تأیید رئیس‌جمهور وقت تصویب شده است؛ چگونه ممکن است امروز قانون حذف شود؟». رئیس شورای شهر هشدار داد: دوستانی که از شهرهای دیگر آمده‌اند، هنوز تهران را نمی‌شناسند. اگر مردم تهران خشمگین شوند، سامان‌دادن این وضعیت ممکن نخواهد بود. امیر منصوری، رئیس پژوهشکده نظر و استاد دانشگاه تهران هم هشدار می‌دهد که تصمیم دولت برای واگذاری مدیریت حریم به استانداری، کیفیت زندگی در پایتخت و شهرهای اطراف را تهدید می‌کند: این تصمیم، مسیر گذشته شهرخواری را به حریم‌خواری تبدیل می‌کند. او تأکید دارد که اداره حریم بدون مشارکت شهرداری و در چارچوب مستندات قانونی، راه را برای تصمیمات پول‌ساز و سوءاستفاده‌های گسترده باز می‌کند. به گفته او، تهران با تأثیر مستقیم بر زمین‌ها و اقتصاد شهرهای اطراف، نیازمند مدیریتی یکپارچه و توانمند است. منصوری واگذاری حریم به استانداری را «تصمیمی سیاسی» می‌داند و می‌گوید: در شهرهایی مانند تهران، قلمروهای اطراف به‌شدت تحت تأثیر بازار و فعالیت‌های اقتصادی هستند. اداره چنین فضایی با ساختارهای ضعیف محلی ممکن نیست. استانداری نه ظرفیت انسانی دارد و نه تجربه توسعه شهری. او با یادآوری اینکه تهران هیچ‌گاه زیر نظر استانداری نبوده، افزود: شهرداری ساختاری قوی و تخصصی دارد، اما استانداری برای کارهای توزیعی ساخته شده، نه برای مدیریت توسعه. او هشدار داد: بعد از دوره‌ای که شهر فروشی در تهران رخ داد، اکنون در آستانه حریم‌فروشی هستیم. منصوری در پایان هشدار می‌دهد: پشت این تصمیمات، همان گروه‌هایی هستند که سال‌ها پیش از انتقال پایتخت سخن می‌گفتند. اکنون، همان نگاه به‌ظاهر توسعه‌گرا، در حال گشودن دروازه‌ای تازه به سوی زمین‌خواری است.