

یادداشت

تهران آینده از تراکم فیزیکی تا تراکم دانایی



عابدین سالاری اسکر

دکتری اقتصاد گرایش بخش عمومی

تهران در آستانه تغییری تاریخی است؛ شهری که در هر کیلومتر مربع آن هزاران نفر زندگی می‌کنند، اما میان ذهن‌ها و نهادهای فاصله‌ای بزرگ وجود دارد. اگر مسیر توسعه از ساخت‌وساز به سمت یادگیری و دانایی تغییر نکند، فشردگی کالبدی جای خود را به فرسودگی نهادی خواهد داد. تهران امروز بیش از هر زمان دیگری فشرده است؛ شهری که در هر کیلومتر مربع آن هزاران نفر زندگی، کار و حرکت می‌کنند. اما در پس این فشردگی کالبدی، نوعی خلا دانشی نهفته است: ذهن‌ها، نهادهای و داده‌ها در کنار هم هستند، اما به هم متصل نیستند. نتیجه، شهری است که در ظاهر می‌جوشد اما در عمق، جریان یادگیری و تبادل دانایی در آن کُند شده است. در دهه‌های گذشته، توسعه تهران عمدتاً بر محور ساخت‌وساز، پروژه‌های عمرانی و فروش تراکم متمرکز بوده است، اما به‌تدریج روشن شده که این مسیر، اگرچه شهر را بزرگ‌تر کرده، الزاماً آن را هوشمندتر، عادلانه‌تر یا کاراتر نکرده است.

اکنون پرسش کلیدی برای اداره تهران این است: آیا زمان آن نرسیده که مفهوم «تراکم» از معنای «کالبدی» به معنای «دانشی» تغییر کند؟

تهران در آستانه تغییر ریل

تجربه جهانی نشان می‌دهد شهرهای موفق قرن بیست‌ویکم نه الزاما بر جمعیت‌تر، بلکه باهوش‌تر و متصل‌تر هستند. در این شهرها، عامل اصلی بهره‌وری فقط زمین یا سرمایه فیزیکی نیست، بلکه کیفیت تعامل انسانی و ظرفیت گردش آزاد داده‌هاست. به تعبیر اقتصاددانان شهردری، دانایی کالایی عمومی است؛ هرچه بیشتر به اشتراک گذاشته شود، ارزشمندتر می‌شود.

تهران نیز در آستانه چنین تغییری قرار دارد. رشد کالبدی شهر به نقطه اشباع رسیده و زیرساخت‌ها در مرز ازدحام‌اند، اما هم‌زمان ظرفیت‌های دانشی تازه‌ای در حال شکل‌گیری است:

شبکه دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، شرکت‌های فناوری و نهادهای مدنی که اگر به هم متصل شوند، می‌توانند اکوسیستمی از نوآوری و تصمیم‌سازی علمی بسازند.

آینده تهران نه در افزایش تراکم ساختمانی، بلکه در افزایش تراکم دانایی رقم می‌خورد؛ یعنی توان شهر برای تبدیل نزدیکی ذهن‌ها به ایده، دانش و نوآوری.

فشردگی کالبدی، برانگیزی دانشی

مطالعات مقدماتی نشان می‌دهد تهران از نظر فیزیکی متراکم، اما از نظر دانشی پراکنده است. دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی در محوره‌های مرکزی و شمالی شهر متمرکزند، ولی ارتباط مؤثری میان آن‌ها و نهادهای اجرایی و اجتماعی برقرار نیست. داده‌های شهری نیز یا در دسترس نیستند یا در قالب‌هایی منتشر می‌شوند که برای تحلیل و تصمیم‌سازی قابل استفاده نیستند. در نتیجه، برای چندین دهه تصمیم‌های کلان‌شهر نه بر شواهد، بلکه بر برداشت‌های موردی و سلیقه‌ای تکیه داشته است.

در چنین شرایطی، شهر به‌جای یک «شبکه یادگیرنده»، به مجموعه‌ای از جزایر اطلاعاتی تبدیل شده است:

هر نهاد داده‌های خود را نگه می‌دارد، هر سازمان مسئله را از منظر خود می‌بیند و هیچ تصویر کلان و مشترکی از واقعیت شهری شکل نمی‌گیرد.

از پروژه‌محوری به دانش‌محوری

اداره کلان‌شهری چون تهران در این مرحله، نیازمند جهشی مفهومی است: عبور از منطق پروژه به منطق دانش. در منطق پروژه، موفقیت با تعداد طرح‌ها و حجم سرمایه‌گذاری سنجیده می‌شود، اما در منطق دانش، معیار اصلی، میزان یادگیری جمعی و تصمیم‌گیری مبتنی بر داده است. تغییر ریل اداره شهر یعنی گذار از «ساختن برای حل مسئله» به «فهمیدن برای تصمیم بهتر».

در جهان امروز، مفهوم حکمرانی شهری دیگر صرفاً مدیریتی نیست، دانشی است. شهرهایی چون سنول، سنگاپور و بارسلونا با ایجاد شبکه‌های داده باز، ائتلاف‌های میان دانشگاه و دولت‌شهری و سنجش تراکم دانشی محله‌ها توانسته‌اند هزینه‌های اداره شهر را کاهش و سطح اعتماد عمومی را افزایش دهند. تهران نیز می‌تواند در همین مسیر حرکت کند؛ به شرط آنکه از «شهر فیزیکی» به «شهر دانا» گذر کند.

پنج کار برای شهر دانا

گذار به حکمرانی دانشی نیازمند پنج اقدام راهبردی است که فراتر از ساختارهای نهادی موجود، به تغییر در شیوه تفکر و تعامل میان بازیگران شهری مربوط می‌شود:

- شفاف‌سازی و دسترسی آزاد به داده‌های شهری داده‌های شهر باید مانند هوای شهر، قابل تنفس و در دسترس همگان باشند. ایجاد پلتفرم داده باز شهری با استانداردهای جهانی، پایه شفافیت، اعتماد و یادگیری نهادی است.
- ائتلاف میان دانش و تصمیم اداره شهر نیازمند پیوند پایدار میان دانشگاه‌ها، نهادهای پژوهشی، بخش خصوصی و مدیران شهری است؛ ائتلافی که تصمیم‌ها را بر پایه شواهد و تحلیل جمعی بگیرد نه برداشت فردی.
- سنجش و پایش تراکم دانایی طراحی شاخص‌هایی برای اندازه‌گیری میزان تبادل دانش، نوآوری و همکاری میان مناطق شهری می‌تواند نشان دهد کدام بخش شهر در مسیر یادگیری است و کدام دچار انزوا.
- جهش به سوی شهر یادگیرنده و داده‌محور زیرساخت‌های دیجیتال، از مترو تا مدیریت پسماند، باید با داده‌های بلادرنگ تغذیه شوند تا تصمیم‌سازی شهری از واکنش به پیش‌بینی تغییر کند.
- گسترش فرهنگ اشتراک دانش و نوآوری شهری بدون فرهنگ همکاری و اعتماد متقابل میان مدیران، کارشناسان، دانشگاهیان و شهروندان، هیچ شبکه دانشی پایداری شکل نمی‌گیرد. شهر یادگیرنده یعنی شهری که درمدش به اشتراک ایده‌ها به اندازهٔ اشتراک خیابان‌ها باور دارند.

تهران دانا، ایران آینده

تهران فقط پایتخت سیاسی نیست؛ پایتخت اندیشه و آینده ایران است. هر تغییری در منطق اداره آن، بر سایر شهرهای کشور اثر می‌گذارد. اگر تهران بتواند از اقتصاد ساخت‌وساز به اقتصاد دانش و داده گذر کند، می‌تواند الگویی تازه از حکمرانی شهری در ایران بسازد؛ الگویی که در آن، توسعه از مسیر دانایی و عدالت عبور می‌کند نه از حجم پروژه‌ها. شهر آینده نه با ارتفاع برج‌ها، بلکه با عمق شبکه دانایی‌اش سنجیده می‌شود. شهرهایی که یاد می‌گیرند، می‌مانند و آنها که فقط می‌سازند، فرسوده می‌شوند. تهران امروز در آستانه انتخابی تاریخی است: ادامه مسیر گذشته یا آغاز فصلی تازه از شهر دانا، داده‌محور و یادگیرنده. انتخاب دوم، همان تغییر ریل تمدنی است که این شهر و این کشور به آن نیاز دارد.

راستی آزمایی ادعای تحقق ۸۶ درصدی برنامه ۴ ساله شهر تهران

حکمرانی نمایشی



نورا حسینی: وقت قانونی مدیریت شهری ششم چند ماهی است که به پایان رسیده است. در این مدت، برنامه چهارساله شهرداری تهران به‌عنوان نقشه راه مدیریت شهری تا چه حد محقق شده است؟ مدیران شهری مدعی‌اند بیش از ۸۰ درصد اهداف اجرا شده، اما کیفیت زندگی تهرانی‌ها حکایتی متفاوت دارد. بررسی‌ای کلی کارشناسان شهری نشان می‌دهد که میزان تحقق برنامه چهارساله در برخی حوزه‌ها حتی زیر ۵۰ درصد است.

روز گذشته ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، در صحن شورا یادآوری کرد که آمار دقیق و علمی مانند یک عکس واضح از وضعیت موجود است. بدون چنین تصویری، هر حرکت ما در تاریکی و با چشمانی بسته خواهد بود. اما این عکس به‌تنهایی کافی نیست؛ نقش برنامه‌ریزی در اینجا آشکار می‌شود. برنامه‌ریزی پلی است که شهر را از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب هدایت می‌کند.

برنامه چهارساله در سال ۱۴۰۱ به تصویب رسید. قرار بود این برنامه تا پایان سال ۱۴۰۴ ما را به اهداف مطلوب برساند. بخشی که در این دوره بیشترین سرسرایه‌گذاری مالی روی آن انجام شده، یعنی بخش حمل‌ونقل و توسعه حمل‌ونقل عمومی در دو سال گذشته و امسال، ۵۰ درصد از بودجه شهرداری تهران را به خود اختصاص داده است.

امانی تأکید کرد: قرار بود تعداد ایستگاه‌های مترو از ۱۴۳ ایستگاه به ۱۹۸ ایستگاه تا پایان امسال افزایش یابد، خطوط هشت تا ۱۱ مترو احداث شود، تعداد واگن‌ها از هزارو ۳۹۱ به عکس به ۸۹۳ دستگاه برسد، تعداد اتوبوس‌ها از دوهزارو ۱۲۴ دستگاه به هفت‌هزارو ۵۰۰ دستگاه افزایش یابد، سه‌هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس تعمیرات اساسی شود، ۲۵ هزار دستگاه ون تاکسی نوسازی شود، ۴۰ هزار دستگاه تاکسی بازسازی شود، ۹۰ تاکسی جدید به ناوگان افزوده شود، ۱۲ هزار موتورسیکلت برقی وارد تهران شود، بهسازی و توسعه معابر، پیاده‌راه‌ها و بزرگراه‌ها انجام گیرد، پایانه‌ها احداث و تکمیل شوند و تعداد پارکینگ‌ها از ۴۲ هزار به ۵۴هزار ۶۰۰ دستگاه برسد.

البته قرار نبود همه این موارد صرفاً از طرف شهرداری انجام شود، بلکه قرار بود دولت، بخش خصوصی و شهرداری هرکدام بخشی از این اهداف را بر عهده بگیرند. او یادآور شد: با توجه به پایان این برنامه، لازم است گزارش جامع، آماری، تحلیلی و توصیفی به صورت مفصل و حتی در چند جلسه ارائه شود تا وضعیت تحقق اهداف به صورت دقیق بررسی شود.

در این میان معاون برنامه‌ریزی شهردار تهران مدعی شد که ۸۶ درصد این برنامه محقق شده، مهدی اقراریان، رئیس کمیته نظارت شورا، با اشاره به ادعای تحقق ۸۶درصدی برنامه چهارساله شهرداری تهران به «شرق» گفت: آمارهایی که امروز در صحن شورا مطرح می‌شود، نیاز به راستی‌آزمایی دارد و با واقعیت زندگی شهروندان تهرانی فاصله جدی دارد. او تأکید کرد که مدیریت

کنونی شهرداری، مصداق «حکمرانی نمایشی و گزارش»ی است که به جای حل مشکلات واقعی شهر، بر تبلیغات رسانه‌ای و اهداف سیاسی تمرکز دارد. اقراریان معتقد است که این عده‌ها با واقعیت

شهر فاصله بسیاری دارند و باید راستی‌آزمایی شود که آیا آمارهای ارائه‌شده براساس شاخص‌های درست است یا خیر. تا زمانی که شهرداری گزارش مستند و قابل سنجش ارائه نکند، هیچ چیز قابل تأیید نیست. اقراریان در بخش دیگری از سخنان خود گفت: ما در این دوره شاهد شکل‌گیری نوعی حکمرانی نمایشی و گزارشی هستیم. متأسفانه مفاهیم حکمرانی در کشور ما تازاندا و بسیاری از شهروندان و حتی مدیران شهری با آن آشنایی ندارند. اگر بخواهیم ساده بگوییم، حکمرانی نمایشی یعنی مدیریتی که بیشتر در رسانه‌ها دیده می‌شود، جلسات پرزرق‌وبرق برگزار می‌کند و مدیرانش جایزه می‌گیرند، اما مشکلات مردم حل نمی‌شود.

او افزود: به روشنی می‌گویم که مدیریت دوره آقای دکتر زاکانی، نمونه‌ای از همین حکمرانی نمایشی و گزارشی است که در راستای برنامه‌های سیاسی ایشان تعریف شده است. اقراریان با انتقاد از رفتار سیاسی شهردار تهران گفت: بارها گفته‌ام اینکه ایشان در میانه راه شهر تهران را رها می‌کند و خود و بخشی از مدیرانش را درگیر پروژه انتخابات ریاست‌جمهوری می‌کند، و امروز هم پروژه اصلی آنها تبدیل شورای شهر به نهادهی تابع شهرداری است که یک خطر جدی محسوب می‌شود. شورای شهر باید ناظر بر عملکرد شهرداری باشد، نه تأییدکننده بی‌چون‌وچرای آن.

اقراریان تأکید کرد: اگر از شهروندان تهرانی بپرسیم که از وضعیت امروز شهر راضی‌اند، کمتر کسی پاسخ مثبت می‌دهد. کسی از ترافیک، نhaft، آلودگی هوا یا حتی نبود جای پارک راضی نیست. در همین چند روز گذشته به یک مجموعه تجاری نزدیک منزل خود رفتم؛ نیم ساعت، پنج بار خیابان‌ها را دور زدم و هیچ جای پارکی پیدا نکردم. اینها واقعیت‌های زندگی روزمره در تهران است.

او افزود: نمی‌شود با پروژه‌های رسانه‌ای و گزارش‌های افزاریان تأکید کرد: اگر از شهروندان تهرانی بپرسیم که از وضعیت امروز شهر راضی‌اند، کمتر کسی پاسخ مثبت می‌دهد. کسی از ترافیک، نhaft، آلودگی هوا یا حتی نبود جای پارک راضی نیست. در همین چند روز گذشته به یک مجموعه تجاری نزدیک منزل خود رفتم؛ نیم ساعت، پنج بار خیابان‌ها را دور زدم و هیچ جای پارکی پیدا نکردم. اینها واقعیت‌های زندگی روزمره در تهران است.

اقراریان تأکید کرد: اگر از شهروندان تهرانی بپرسیم که از وضعیت امروز شهر راضی‌اند، کمتر کسی پاسخ مثبت می‌دهد. کسی از ترافیک، نhaft، آلودگی هوا یا حتی نبود جای پارک راضی نیست. در همین چند روز گذشته به یک مجموعه تجاری نزدیک منزل خود رفتم؛ نیم ساعت، پنج بار خیابان‌ها را دور زدم و هیچ جای پارکی پیدا نکردم. اینها واقعیت‌های زندگی روزمره در تهران است.

او افزود: نمی‌شود با پروژه‌های رسانه‌ای و گزارش‌های

گفت: اینکه شهرداری چه ادعایی می‌کند ملاک ما نیست؛ ملاک اصلی، گزارش‌های دقیق همکاران در شورا‌ست. قاعدتاً کمیسیون حمل‌ونقل و کمیسیون شهرسازی باید گزارش‌های اصلی را ارائه کنند و سایر کمیسیون‌ها هم بر اساس شاخص‌های خود ارزیابی داشته باشند.

عباسی با تأکید بر فاصله میان ادعا و واقعیت گفت: خیلی از تکالیف تعیین‌شده در برنامه هنوز انجام نشده است. ما باید ببینیم کدام شاخص‌ها واقعاً محقق شده‌اند. فرض کنید برنامه‌ای پنج مرحله دارد، شهرداری ممکن است فقط مرحله اول را انجام داده باشد اما آن را به عنوان تحقق کامل اعلام کند.

او افزود: برای مثال، پنج محله الکو شهرداری احتمالاً در گزارش خود می‌گوید «مصوبه ماده ۵ را گرفته‌ام، پس تکلیف انجام شده است» در حالی که گرفتن مصوبه ماده ۵ فقط کام اول از هزار کام یک برنامه است، نه پایان آن.

رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای شهر تهران در پایان تأکید کرد که ارزیابی واقعی عملکرد شهرداری نیازمند شاخص‌های دقیق، نظارت میدانی و گزارش‌های کارشناسی مستقل است.

او گفت: تا زمانی که شاخص‌ها شفاف و قابل اندازه‌گیری نباشند، عددهایی مثل تحقق ۸۶درصدی فقط به کار تبلیغات می‌آیند، نه بهبود مدیریت شهری.

حتی ۳۰ درصد اهداف حمل‌ونقل هم اجرا نشده است

ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران هم با رد ادعای تحقق ۸۶درصدی برنامه چهارساله شهرداری گفت: در حوزه حمل‌ونقل عمومی، هیچ یک از اهداف اصلی محقق نشده؛ آمار واقعی نشان می‌دهد فاصله زیادی با وعده‌ها داریم.

او ادامه داد: اگر فقط به بخش حمل‌ونقل نگاه کنیم، خواهیم دید که این عدد اصلاً واقعی نیست. از هفت هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوسی که باید تا پایان امسال به ناوگان اضافه می‌شد، خبری نیست؛ نوسازی تاکسی‌ها و ون‌ها هم به مراتب کمتر از وعده‌ها انجام شده است.

امانی درباره میزان تحقق برنامه چهارساله به «شرق» گفت: حتماً این درصد درست نیست، حداقل در حوزه حمل‌ونقل که من به آن اشاره می‌کنم، نمود عددی ندارد. حمل‌ونقل اولویت ما بوده و ما در سه سال گذشته تقریباً ۵۰ درصد بودجه شهرداری را به آن اختصاص داده‌ایم. با این حال، اعداد و نتایج چیز دیگری را نشان می‌دهند.

او افزود: قرار بود تا پایان امسال هفت هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در شهر تهران داشته باشیم، اما قطعاً چنین اتفاقی نخواهد افتاد. همچنین طبق برنامه، با ۴۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده نوسازی می‌شد، اما این عدد حتی به ۱۰ هزار دستگاه هم نرسیده؛ یعنی کمتر از ۳۰ درصد تحقق.

عضو شورای شهر تهران ادامه داد: در بخش ون‌های مسافری نیز قرار بود ۲۰ هزار دستگاه نوسازی شود، اما حتی یک مورد هم انجام نشده است. این فقط مربوط به بخش حمل‌ونقل است که من عمداً به آن اشاره کردم؛ در سایر حوزه‌ها هم وضع به همین شکل است.

آمار و ارقام، آئینه تمام‌نمای واقعیت است

امانی با تأکید بر لزوم بررسی دقیق و مستقل تحقق برنامه گفت: من اصرار دارم که بررسی جامعی از سوسی شورای اسلامی شهر تهران انجام نشود، یعنی هر کمیسیون تخصصی، از منظر حوزه کاری خود، گزارش چهارساله ارائه دهد تا مشخص شود واقعاً چه میزان از برنامه تحقق پیدا کرده است.

او افزود: من همیشه گفته‌ام آمار و ارقام آئینه تمام‌نمای واقعیت هستند. در همین آمار است که مشخص می‌شود در چهار سال گذشته چقدر از وعده‌ها و برنامه‌ها عملی شده و چقدر روی کاغذ مانده است.

امانی تأکید کرد که آمار واقعی عملکرد شهرداری در حوزه حمل‌ونقل، فاصله چشمگیری با ادعای تحقق ۸۶درصدی دارد.

او گفت: اگر واقعیت‌ها را از دل آمار بیرون نکشیم، خواهیم دید که

نه‌تنها تحقق ۸۶درصدی صحت ندارد، بلکه بسیاری از برنامه‌ها

در نیمه راه مانده و بخش قابل توجهی از اهداف حتی آغاز هم

نشده‌اند.

تشکرهای هاشمی: شهرداری به خودش نمره دارد

رئیس کمسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران هم با اشاره به ادعای تحقق ۸۶درصدی برنامه چهارم توسعه شهری به «شرق» گفت: شهرداری در گزارش اخیر خود میزان تحقق برنامه را بیش از واقع برآورد کرده، در حالی که بررسی‌های کمیسیون نشان می‌دهد در حوزه‌های عمرانی و حمل‌ونقل، عقب‌ماندگی جدی وجود دارد. او تأکید کرد: بر اساس آنچه اعلام شده، گفته‌اند که ۸۶ درصد برنامه چهارساله محقق شده، اما باید دید مبنای این آمار چیست و چگونه محاسبه شده است. کمیسیون عمران و حمل‌ونقل نیز بررسی‌هایی در این زمینه انجام داده تا مشخص شود واقعاً میزان تحقق برنامه تا چه اندازه واقعی است.

او افزود: در گزارش رسمی شهرداری، میزان تحقق برنامه در بخش حمل‌ونقل و عمران حدود ۵۳ تا ۵۴ درصد اعلام شده است، با این حال، ما هنوز راستی‌آزمایی مستقلی انجام ندهاده‌ایم. به نظر می‌رسد شهرداری خود به عملکرد خود نمره داده و این آمار نمی‌تواند تصویر دقیقی از وضعیت موجود ارائه دهد.

تشکرهای هاشمی تأکید کرد: در مجموع، شواهد نشان می‌دهد که در اجرای برنامه چهارم شهری، عقب‌ماندگی قابل توجهی وجود دارد. به‌زودی، کمیسیون عمران و حمل‌ونقل گزارش ارزیابی نهایی خود را به صحن شورا ارائه خواهد کرد تا مشخص شود میزان تحقق برنامه چهار ساله در بخش‌های مختلف چه اندازه بوده و چه حوزه‌هایی بیشترین عقب‌ماندگی را تجربه کرده‌اند.

بررسی‌های مستقل شورای شهر نشان می‌دهد که فاصله میان وعده‌ها و واقعیت شهری بسیار گسترده است و مدیریت نمایشی نتوانسته مشکلات عباسی با اشاره به مطرح‌شدن این موضوع در صحن شورا

گزارش

اختلال دوباره در خط ۵ مترو تهران؛ شهروندان میان ریل‌ها پیاده شدند
قصد تکراری قطعی برق و تأخیر در اورهال واگن‌ها

شرق: اختلال دوباره در خط ۵ متروی تهران – کرج، روز گذشته باعث شد مسافران در میانه مسیر متوقف شده و برای رسیدن به ایستگاه مجبور به پیاده‌روی میان ریل‌ها شوند. این اتفاق نه تنها سفر هزاران شهروند، از جمله کارگران، کارمندان، دانش‌جویان و دانش‌آموزان را مختل کرد، بلکه بار دیگر ضعف برنامه‌ریزی، تأمین بودجه و نگهداری خطوط مترو را به مرکز توجه شورای شهر تهران آورد. اعضای شورای شهر تهران با انتقاد از مدیریت شهری و تأکید بر ضرورت اورهال واگن‌ها و تعمیر تجهیزات برق بالاسری، این اختلال را قابل پیش‌بینی و نتیجه کوتاهی در تخصیص بودجه و پیگیری تعمیرات دانستند. آنان هشدار دادند که ادامه این روند می‌تواند پیامدهای ناگواری برای ایمنی مسافران و اعتماد عمومی به سیستم حمل‌ونقل شهری داشته باشد.

جعفر تشکری‌هاشمی در حاشیه جلسه شورای شهر تهران و در واکنش به اختلال در خط ۵ مترو تهران – کرج گفت این اتفاق امروز باعث ناراحتی همه ما شد. متأسفانه هزاران نفر از شهروندانی که قصد داشتند از مسیر کرج به تهران با خط برق بالاسری این خط، سفرشان دچار اختلال شد. به نتیجه، کارگران و کارمندان نتوانستند به‌موقع به محل کار برسند و دانش‌جویان و دانش‌آموزان نیز با مشکل مواجه شدند. این واقعا جای تأسف دارد.

وی با تأکید بر اینکه این موضوع قابل پیش‌بینی بوده، افزود: ما بارها تذکر داده بودیم و هشدار داده‌ایم که تجهیزات برقی، مکانیکی و دیجیتالی در اثر کارکرد مستمر نیازمند به‌روزرسانی و تعمیرات به‌موقع هستند. تعمیرات پیشگیرانه باید انجام شود تا شاهد بروز چنین وقایعی نباشیم.

سال‌هاست تأکید کرده‌ایم که باید نسبت به رفع مشکلات برق بالاسری و اورهال واگن‌های خط پنج اقدام شود. تشکری‌هاشمی با اشاره به مصوبات بودجه‌ای شورای شهر گفت: در بودجه مصوب شورای شهر، قرار بود شرکت بهره‌برداري مترو طی هشت ماه، صددرصد بودجه تخصیص‌یافته را دریافت کند. در جلسه پیشین شورا نیز اعلام کردم در حالی‌که پس از گذشت هفت ماه باید حدود ۸۸ درصد از این مبلغ پرداخت می‌شد، تنها ۱۱ درصد پرداخت شده است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر ادامه داد: در حال حاضر نزدیک به ۹۰ درصد واگن‌های خط پنج نیاز به اورهال دارند، اما متأسفانه این اقدام انجام نشده است. برق بالاسری این خط نیز سال‌هاست که باید قطع‌اش تعویض و تعمیر می‌شد، اما این اتفاق رخ نداده است. ما از مدیریت شهری و شخص شهردار تهران در این زمینه گله‌مندیم؛ نمی‌شود با وقت مردم بازی کرد. زندگی بسیاری از شهروندان تحت‌تأثیر چنین اختلال‌هایی قرار می‌گیرد. او تأکید کرد: در این زمینه هیچ پدیده غیرقابل پیش‌بینی و هیچ مشکل لایحلی وجود نداشته است. نه ارتباطی با تحریم‌ها داشته، نه با بودجه، نه با دانش و فناوری، بلکه فقط نیازمند انجام وظیفه به‌موقع و اختصاص منابع مالی بوده است. متأسفانه این وظیفه انجام نشده و بودجه لازم برای تعمیرات در اختیار شرکت بهره‌برداری مترو قرار نگرفته است. تشکری‌هاشمی

با پایان یافتن دوره چهارساله مدیریت شهری ششم، آمار رسمی شهرداری از تحقق ۸۶ درصد برنامه‌ها حکایت دارد، اما بررسی‌های کارشناسان و اعضای شورای شهر نشان می‌دهد بسیاری از اهداف به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل عمومی به کمتر از ۵۰درصد رسیده و کیفیت زندگی تهرانی‌ها با وعده‌ها فاصله زیادی دارد

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر ادامه داد: در حال حاضر نزدیک به ۹۰ درصد واگن‌های خط پنج نیاز به اورهال دارند، اما متأسفانه این اقدام انجام نشده است. برق بالاسری این خط نیز سال‌هاست که باید قطع‌اش تعویض و تعمیر می‌شد، اما این اتفاق رخ نداده است. ما از مدیریت شهری و شخص شهردار تهران در این زمینه گله‌مندیم؛ نمی‌شود با وقت مردم بازی کرد. زندگی بسیاری از شهروندان تحت‌تأثیر چنین اختلال‌هایی قرار می‌گیرد. او تأکید کرد: در این زمینه هیچ پدیده غیرقابل پیش‌بینی و هیچ مشکل لایحلی وجود نداشته است. نه ارتباطی با تحریم‌ها داشته، نه با بودجه، نه با دانش و فناوری، بلکه فقط نیازمند انجام وظیفه به‌موقع و اختصاص منابع مالی بوده است. متأسفانه این وظیفه انجام نشده و بودجه لازم برای تعمیرات در اختیار شرکت بهره‌برداری مترو قرار نگرفته است. تشکری‌هاشمی

با اشاره به پیگیری‌های خود گفت: از شرکت بهره‌برداري مترو پرس‌وجو کردم و مشخص شد که یکی از مهم‌ترین دلایل توقف قرارداد تعمیرات برق بالاسری، همین مسئله تأمین‌نشدن منابع مالی است. همان‌طور که در جلسه قبل شورا نیز تذکر داده بودم، این موضوع را با جدیت پیگیری خواهیم کرد. شهرداری موظف است منابع را در اختیار شرکت بهره‌برداری قرار دهد تا بتواند قطعات لازم را تهیه و تعمیرات را انجام دهد؛ تا مردم عزیزمان دیگر دچار چنین مشکلاتی نشوند. ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران هم در این خصوص به اختصاص بودجه مترو اشاره کرد و گفت: در حالی که مدیران شهری از تحقق بیش از ۵۰ درصدی اعتبارات حمل‌ونقل سخن می‌گویند، گزارش شرکت بهره‌برداري مترو

نشان می‌دهد تنها ۱۱ درصد از بودجه این بخش تخصیص یافته است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر ادامه داد: در حال حاضر نزدیک به ۹۰ درصد واگن‌های خط پنج نیاز به اورهال دارند، اما متأسفانه این اقدام انجام نشده است. برق بالاسری این خط نیز سال‌هاست که باید قطع‌اش تعویض و تعمیر می‌شد، اما این اتفاق رخ نداده است. ما از مدیریت شهری و شخص شهردار تهران در این زمینه گله‌مندیم؛ نمی‌شود با وقت مردم بازی کرد. زندگی بسیاری از شهروندان تحت‌تأثیر چنین اختلال‌هایی قرار می‌گیرد. او تأکید کرد: در این زمینه هیچ پدیده غیرقابل پیش‌بینی و هیچ مشکل لایحلی وجود نداشته است. نه ارتباطی با تحریم‌ها داشته، نه با بودجه، نه با دانش و فناوری، بلکه فقط نیازمند انجام وظیفه به‌موقع و اختصاص منابع مالی بوده است. متأسفانه این وظیفه انجام نشده و بودجه لازم برای تعمیرات در اختیار شرکت بهره‌برداری مترو قرار نگرفته است. تشکری‌هاشمی

با اشاره به پیگیری‌های خود گفت: از شرکت بهره‌برداري مترو پرس‌وجو کردم و مشخص شد که یکی از مهم‌ترین دلایل توقف قرارداد تعمیرات برق بالاسری، همین مسئله تأمین‌نشدن منابع مالی است. همان‌طور که در جلسه قبل شورا نیز تذکر داده بودم، این موضوع را با جدیت پیگیری خواهیم کرد. شهرداری موظف است منابع را در اختیار شرکت بهره‌برداری قرار دهد تا بتواند قطعات لازم را تهیه و تعمیرات را انجام دهد؛ تا مردم عزیزمان دیگر دچار چنین مشکلاتی نشوند. ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران هم در این خصوص به اختصاص بودجه مترو اشاره کرد و گفت: در حالی که مدیران شهری از تحقق بیش از ۵۰ درصدی اعتبارات حمل‌ونقل سخن می‌گویند، گزارش شرکت بهره‌برداري مترو

نشان می‌دهد تنها ۱۱ درصد از بودجه این بخش تخصیص یافته است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر ادامه داد: در حال حاضر نزدیک به ۹۰ درصد واگن‌های خط پنج نیاز به اورهال دارند، اما متأسفانه این اقدام انجام نشده است. برق بالاسری این خط نیز سال‌هاست که باید قطع‌اش تعویض و تعمیر می‌شد، اما این اتفاق رخ نداده است. ما از مدیریت شهری و شخص شهردار تهران در این زمینه گله‌مندیم؛ نمی‌شود با وقت مردم بازی کرد. زندگی بسیاری از شهروندان تحت‌تأثیر چنین اختلال‌هایی قرار می‌گیرد. او تأکید کرد: در این زمینه هیچ پدیده غیرقابل پیش‌بینی و هیچ مشکل لایحلی وجود نداشته است. نه ارتباطی با تحریم‌ها داشته، نه با بودجه، نه با دانش و فناوری، بلکه فقط نیازمند انجام وظیفه به‌موقع و اختصاص منابع مالی بوده است. متأسفانه این وظیفه انجام نشده و بودجه لازم برای تعمیرات در اختیار شرکت بهره‌برداری مترو قرار نگرفته است. تشکری‌هاشمی