گزارش

در صحن شورا چه گذشت؟

آتیه آنلاین: رئیس شورای اسلامی شهر تهران با اعلام تحقق نسبی بودجه شهرداری، هرگونه استفاده از امکانات شهرداری برای تبلیغات انتخاباتی را ممنوع دانست. هم‌زمان، صحن علنی شورا شاهد یکی از مفصل‌ترین و پرچالش‌ترین جلسات بررسی متمم بودجه ۱۴۰۴ بود؛ متممی ۲۰ هزارو ۳۰۰ میلیارد تومانی که اگرچه با رأی اکثریت تصویب شد، اما نقدهای جدی اعضا نسبت به جابه‌جایی اعتبارات عمرانی، حذف پروژه‌های محلی و افزایش ردیف‌های هزینه‌ای غیرضرور را به دنبال داشت. مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، در حاشیه سیصد و نود و دومین جلسه شورا و در جمع خبرنگاران، با اشاره به گزارش‌های ارائه‌شده از سوی شهرداری، از تحقق نسبی بودجه خبر داد و گفت: تحقق بودجه صددرصدی نبوده اما معمولا در ماه‌های پایانی سال، درآمدهای شهرداری افزایش پیدا می‌کند. به گفته او، بودجه مازادی نیز به شورا ارائه شده که ابتدا بررسی و تصویب می‌شود و سپس نوبت به بررسی بودجه خواهد رسید. چمران با تأکید بر اینکه شورا تا پایان ماه فرصت بررسی اصلاحیه و متمم بودجه را دارد، تصریح کرد: رویه معمول این است که ابتدا اصلاحیه بررسی شود و سپس بودجه سالانه در دستور کار قرار گیرد. او در پاسخ به پرسشی درباره نامزدی برخی اعضای شورا و کارکنان شهرداری در انتخابات دوره هفتم و شائبه استفاده تبلیغاتی از امکانات شهری گفت: صرف یک مصاحبه نمی‌تواند مبنای قضاوت قطعی باشد و این موضوع نیاز به بررسی دقیق دارد. طبق ضوابط، تبلیغات در هفته آخر پیش از انتخابات ممنوع است و در صورت مشاهده هرگونه تخلف، شورا به وظیفه نظارتی خود عمل خواهد کرد.

لایحه حریم تهران؛ هنوز به شورا نرسیده: رئیس شورای شهر تهران در ادامه، با اشاره به لایحه حریم تهران گفت: این لایحه ابتدا باید در شورا تصویب و سپس به شورای عالی ارسال شود، اما متأسفانه هنوز در اختیار شورا قرار نگرفته است. او تأکید کرد اگر شهرداری هرچه سریع‌تر اقدام نکند، شورا ناچار است این موضوع را در قالب طرح پیگیری کند.

کارتن‌خواب‌ها؛ بار مسئولیت روی دوش شهرداری: چمران درباره ساماندهی کارتن‌خواب‌ها نیز اظهار کرد: برنامه‌های ساماندهی مطابق سنوات قبل ادامه دارد و شهرداری سال‌هاست فضا و وعده‌های غذایی این افراد را تأمین می‌کند، در حالی که سایر دستگاه‌های مسئول عملا کاری انجام نمی‌دهند. به گفته او، بازدید از مراکز ساماندهی نیز در دستور کار شورا قرار دارد.

خودروهای برقی؛ خلأ ضابطه و مأموریت جدید معاونت حمل‌ونقل: رئیس شورا با بیان اینکه هنوز ضابطه مشخصی برای معاینه فنی خودروهای برقی وجود ندارد، گفت: پیش‌بینی شده در صورت نبود ضابطه، معاونت حمل‌ونقل با مشورت متخصصان، چارچوب لازم را تدوین کند تا در صورت نیاز، اصلاحات لازم اعمال شود.

تمرکززدایی از تهران؛ نسخه اقراریان برای آینده پایتخت: در صحن شورا، مهدی اقراریان، رئیس کمیته حقوقی شورای شهر، با اشاره به بحران‌های هم‌زمان تهران، تمرکززدایی از پایتخت را مطرح کرد و گفت: تراکم بی‌سابقه جمعیت، تمرکز نهادی و اقتصادی، ناپایداری زیست‌محیطی و آسیب‌پذیری امنیتی، نشانه شکست ساختاری در اداره فضایی تهران است. او تأکید کرد: انتقال پایتخت، پاک‌کردن صورت‌مسئله است و پیشنهاد ما «دکترین ایران چندهسته‌ای» است؛ مدلی که در آن تهران پایتخت سیاسی باقی می‌ماند، اما سایر کارکردهای ملی به شهرهای دیگر منتقل می‌شود.

تصویب متمم بودجه ۱۴۰۴؛ افزایش سقف به ۲۵۲ همت: در ادامه جلسه، متمم بودجه سال ۱۴۰۴ شهرداری تهران با رقم ۲۰ هزارو ۳۰۰ میلیارد تومان به تصویب رسید؛ متممی که سقف بودجه را از ۲۳۱ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان به حدود ۲۵۲ هزار میلیارد تومان افزایش می‌دهد. بر اساس گزارش ارائه‌شده، بخش عمده این افزایش ناشی از رشد درآمدهای مالیات بر ارزش افزوده، اصلاح مازاد درآمد سال قبل، فروش املاک و استفاده گسترده‌تر از ابزارهای مالی و تسهیلات بانکی است. اعضای شورا در جریان بررسی ریزکدهای درآمدی و هزینه‌ای، بر شفافیت، انضباط مالی، پرهیز از انتقال منابع عمرانی به هزینه‌های جاری و تمرکز بر حمل‌ونقل عمومی، ترافیک و پروژه‌های زیرساختی تأکید کردند.

چمران: متمم نباید قربانی تورم و هزینه‌های جاری شود: رئیس شورا با اشاره به تورم بالای ۴۰درصدی گفت: افزایش کمتر از ۱۰درصدی سقف بودجه، توان پوشش همه فشارهای تورمی را ندارد و اگر متمم به‌درستی هدایت نشود، ممکن است منابع به سمت هزینه‌های نگهداشت جاری سوق پیدا کند. او خواستار ارائه تصویر شفاف از مازاد درآمد سال قبل و نحوه تبدیل برآورد ۶.۵ همتی به رقم حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان شد و هشدار داد: جابه‌جایی اعتبارات ترافیکی و عمرانی، اثر راهبردی بودجه را تضعیف می‌کند.

آخوندی: متمم باید با واقعیت عملکرد مالی منطبق باشد: محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه، با تمرکز بر شفافیت منابع، گفت: پیش‌بینی اولیه مازاد درآمد ۶.۵ همت بود، اما در عمل این رقم به ۱۶ هزار میلیارد تومان رسید و اکنون باید دقیق و شفاف در متمم لحاظ شود. او همچنین نسبت به ثبت صفر برای ۱۳ ردیف درآمدی هشدار داد و خواستار بازگرداندن این ردیف‌ها شد؛ ردیف‌هایی که به گفته او، بخشی از آنها مانند بهای خدمات مهاجرین و اتباع، ظرفیت تحقق دارند.

کاشانی: همه ارقام، درآمد واقعی نیست: خزانه‌دار شورا با تأکید بر تفکیک درآمد واقعی از گردش حساب بانکی گفت: برخی واریزها مانند تسویه طلب بانک شهر، درآمد جدید محسوب نمی‌شود و اگر به اشتباه به عنوان درآمد تلقی شود، تصویر مالی شهرداری را مخدوش می‌کند.

مناقشه بر سر هزینه‌ها؛ پروژه‌های محلی قربانی شده‌اند؟: در ادامه جلسه، ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه، با انتقاد تند از حذف و کاهش اعتبار پروژه‌های محلی در مناطق مختلف شهر گفت: پروژه‌هایی که مستقیم با زندگی مردم در محلاتی چون درکه، فرحزاد، هرندی، نفرآباد و مناطق ۱۰، ۱۵ و ۲۲ مرتبط است، حذف یا تضعیف شده‌اند، در حالی که ردیف‌های هزینه‌ای غیرضرور افزایش یافته است. او با اشاره به حذف یا کاهش ده‌ها پروژه محلی تصریح کرد: این جابه‌جایی‌ها باید شفاف شود؛ متمم بودجه نباید به قیمت حذف پروژه‌های ملموس شهری تمام شود.

تصویب بودجه ۱۴۰۵؛ ۳۲۰ هزار میلیارد تومان: در بخش پایانی جلسه، سقف بودجه سال ۱۴۰۵ شهرداری تهران با رقم ۳۲۰ هزار میلیارد تومان به تصویب رسید. محمد آخوندی اعلام کرد این رقم نسبت به بودجه ۱۴۰۴ افزایش ۳۸درصدی دارد و بررسی جزئیات هزینه‌ای آن از فردا در کمیسیون‌ها آغاز می‌شود. در جریان این رأی‌گیری، مهدی پیرهادی تنها عضو مخالف بود که دلیل مخالفت خود را حذف اعتبار تصفیه‌خانه‌های محلی در شرایط بحران آب اعلام کرد.

محمدحسین نوروزی، دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «شرق» مطرح کرد

ترافیک تهران؛ خشونت خاموش شهری

هر شهروند روزانه دو ساعت از عمرش را در انتظار می‌بازد

نورا حسینی: ترافیک تهران دیگر یک معضل حمل‌ونقلی نیست؛ به پدیده‌ای فرساینده بدل شده که مستقیم کیفیت زندگی، سلامت روان و انسجام اجتماعی شهروندان را هدف گرفته است. حسین نوروزی، دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با مرور تاریخی سیاست‌های ترافیکی پایتخت، از اتلاف روزانه حدود دو ساعت از عمر هر شهروند تهرانی خبر می‌دهد و هشدار می‌دهد با ادامه روند فعلی، تهران در آستانه ورود به مرحله‌ای از «بحران ساختاری» در ناوگان حمل‌ونقل عمومی قرار دارد؛ بحرانی که می‌تواند تبعات اجتماعی و حتی سیاسی گسترده‌ای به دنبال داشته باشد.

مسئله ترافیک، یک مشکل ریشه‌ای و تاریخی در شهر تهران است. مرور خاطرات و گزارش‌های قدیمی شهرداران نشان می‌دهد ترافیک دردی است که بیش از نیم‌قرن گرفتارش هستیم. پرسش اصلی این است که شهروندان تهرانی روزانه چه میزان از عمر خود را در ترافیک سپری می‌کنند و آیا با وجود توسعه‌های صورت‌گرفته، زمان انتظار در ترافیک کاهش یافته است یا خیر؟

اگر بخواهیم بررسی تاریخی انجام دهیم، باید به سال ۱۳۴۲ اشاره کنیم؛ زمانی که مطالعات هاروارد درباره تهران انجام شد. در نتایج این مطالعات تصریح شده بود که تهران با رشدی نامناسب مواجه است، به سمت ترافیک شدید حرکت می‌کند، منابع طبیعی را هدر می‌دهد و حوزه‌های آبریز آن در معرض تهدید قرار گرفته‌اند. علت اصلی این وضعیت، رشد بی‌برنامه شهر عنوان شده بود. بر همین اساس، طرح جامع فرمانفرمایان به عنوان نخستین طرح جامع تهران تدوین شد؛ طرحی که با رویکردهای زمان خود، به‌شدت خودرومحور بود و تمرکز اصلی آن بر توسعه شبکه معابر قرار داشت. با گذشت زمان مشخص شد این رویکرد پاسخ‌گو نیست. به همین دلیل مطالعات مترو آغاز شد، اما حتی در سال ۱۳۵۶ نیز گزارشی از عملکرد چندساله طرح جامع منتشر شد که در کتاب «تهران ۵۶» نیز بازتاب یافت و نشان می‌داد همان مشکلات پیشین، این‌بار با شدتی بیشتر، در حال تکرار است. امروز نیز در دوره‌های مختلف مدیریتی، وقتی به وضعیت نگاه می‌کنیم، می‌بینیم همان مسئله پابرجاست: رشد تهران از حدود تعیین‌شده خود عبور کرده، به شهرهای اقماری و حتی فراتر از مرزهای استان رسیده و ترافیک نیز همچنان تشدید شده است. در تمام این سال‌ها، راهکار اصلی مدیریت ترافیک تهران عمدتا ساخت معبر و بزرگراه بوده است؛ در حالی که همگان می‌دانند معبرسازی به‌تنهایی مشکل ترافیک را حل نمی‌کند. بر اساس آمار رسمی شهرداری، روزانه حدود ۲۱ میلیون سفر در تهران انجام می‌شود که حدود ۴۹ درصد آنها با خودروهای سواری و وانت صورت می‌گیرد (با کنارگذاشتن موتورسیکلت). اگر این عدد را با متوسط سرعت ۲۷ کیلومتر در ساعت که بر اساس میانگین ۲۴ساعته محاسبه شده در نظر بگیریم، متوجه می‌شویم که در ساعات اوج، سرعت به زیر ۱۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد؛ در حالی که سرعت متعارف یک معبر شریانی باید حدود ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر در ساعت باشد. با احتساب طول متوسط سفرهای ۲۰کیلومتری، می‌توان نتیجه گرفت هر شهروند تهرانی به‌طور میانگین روزانه حدود دو ساعت زمان تأخیر ناشی از ترافیک را تجربه می‌کند؛ فارغ از زمان پایه سفر. این یعنی بخش قابل توجهی از عمر شهروندان در انتظار و اتلاف زمان از بین می‌رود. در مقابل، اگر به طرح جامع فرمانفرمایان و سپس طرح جامع سال ۱۳۸۶ نگاه کنیم، مشخص می‌شود این مسئله نه محدود به یک دوره خاص بوده و نه صرفا به یک مدیریت مشخص. حتی در افق ۱۴۰۴ نیز باید پرسید شبکه معابر و تقاطع‌های غیرهمسطح چه میزان پیشرفت داشته‌اند و مترو که یکی از ستون‌های اصلی کاهش ترافیک است، تا چه اندازه به اهداف تعیین‌شده نزدیک شده است. طرح جامع ۱۳۸۶ تصریح کرده بود باید هفت خط کامل مترو با سرفاصله قطارهای مشخص و دو خط اکسپرس ایجاد شود؛ اما امروز نه خطوط اکسپرس محقق شده و نه هفت خط مترو به‌طور کامل تکمیل شده‌اند. براساس همان طرح، سرفاصله قطارها باید حدود ۲.۵ دقیقه می‌بود، در حالی که طبق اعلام خود شهرداری، میانگین فعلی حدود هفت دقیقه است؛ آن هم با نوسان‌هایی که در ساعات مختلف به پنج تا ۱۱ دقیقه می‌رسد. این اختلاف، مستقیم به معنای اتلاف عمر شهروندان است. حتی همین عدد ۲.۵ دقیقه نیز در مقایسه با استانداردهای جهانی که بین ۱.۵ تا دو دقیقه است، فاصله دارد. سیستم سیگنالینگ فعلی مترو از نوع نیمه‌مدرن است؛ در حالی که رسیدن به سر فاصله ۱.۵ دقیقه مستلزم اجرای سیستم CBTC و بازنگری کامل شبکه است. با این حال، حتی با همین سیستم موجود نیز می‌توان به سر فاصله دو تا ۲.۵ دقیقه دست یافت، اگر اراده و اجرای جدی وجود داشته باشد. امروز به نقطه‌ای رسیده‌ایم که به ساخت یک تقاطع غیرهم‌سطح افتخار می‌کنیم، در حالی که عملا فقط یک گلوگاه را به نقطه‌ای دیگر منتقل کرده‌ایم. این مسیر، انتهایی ندارد و نتیجه‌ای جز تشدید بحران به همراه نخواهد داشت. وعده‌هایی که در سال‌های گذشته درباره «شکستن کمر ترافیک» داده شد، در عمل به نظر می‌رسد به خمیده‌ترشدن کمر شهروندان در انتظارهای روزانه انجامیده است.

این دو ساعت زمان اتلاف‌شده روزانه، در طول سال‌ها چگونه تغییر کرده است؟ آیا در دوره‌های اخیر، از جمله در مدیریت شهری ششم، این عدد افزایش یافته یا ثابت مانده است؟ آیا سال آینده نیز باید انتظار داشت همین میزان یا حتی زمان بیشتری از عمر شهروندان در ترافیک تلف شود؟

اینکه امروز از دو ساعت یا دو ساعت و ۱۰ دقیقه زمان اتلاف‌شده روزانه در ترافیک صحبت می‌کنیم، مسئله اصلی نیست؛ نگرانی اصلی این است که اگر پنج سال دیگر دوباره بنشینیم و همین بحث را تکرار کنیم، این عدد به سه ساعت برسد. پرسش مشخص این است که روند رشد این میزان انتظار چگونه بوده و چرا به‌صورت پیوسته در حال افزایش است. واقعیت این است که میانگین سرعت سفرهای شهری به‌مرور در حال کاهش است و این کاهش دلایل روشنی دارد. نخست اینکه سرعت رشد جمعیت، چه رسمی و چه غیررسمی، به‌مراتب بیشتر از شتاب توسعه شبکه معابر است. از سوی دیگر خودروها، اسقاط و از رده خارج نمی‌شوند؛ خودروهای جدید فقط به شبکه اضافه می‌شوند و بار ترافیکی را سنگین‌تر می‌کنند. طبیعی است که در چنین شرایطی، هر سال وضعیت ترافیک بدتر شود. در مقابل، ما عملا هیچ سیاست مؤثری برای بازدارندگی استفاده از خودروی شخصی نداشته‌ایم. از سال ۱۳۵۹ که شورای انقلاب محدوده طرح ترافیک را تصویب کرد، نزدیک به ۴۵ سال می‌گذرد و همچنان تمام سیاست‌های ما حول همان یک محدوده می‌چرخد. گاهی مجوز سالانه تعریف کرده‌ایم، گاهی مجوز روزانه، بعد ساعتی، بعد ضرایب مختلف گذاشته‌ایم، اما در نهایت فقط همان بخش کوچک از شهر مشمول محدودیت شده است. این در حالی است که تهرانِ سال ۱۳۵۹ با تهرانِ امروز قابل مقایسه نیست؛ آن زمان نه منطقه ۲۱ داشتیم و نه منطقه ۲۲. امروز بخش عمده‌ای از شهر عملا خارج از هرگونه سیاست مدیریت تقاضای سفر رها شده است. در کنار اینها، قیمت سوخت نیز واقعی نیست و به‌شدت پایین نگه داشته شده است. آخرین افزایش قیمت بنزین به سال ۱۳۹۸ برمی‌گردد؛ آن هم با همه تنش‌ها و حواشی اجتماعی. از آن سال تا امروز، قیمت بنزین ثابت مانده است. در مقابل، آیا حمل‌ونقل عمومی به همان نسبت تقویت شده؟ ناوگان به‌طور معنادار بهبود یافته؟ و مهم‌تر از همه، آیا افزایش کرایه‌ها متناسب و منطقی بوده است؟ واقعیت این است که در بسیاری از سال‌ها، کرایه حمل‌ونقل عمومی ۲۰ تا ۳۰ درصد و حتی در مواردی تا ۴۰ درصد افزایش داشته است. نتیجه این سیاست نابرابر روشن است: از سال ۱۳۹۸ تا امروز، کسی که با خودروی شخصی تردد می‌کند، عملا هزینه سوختش ثابت مانده، اما کسی که با اتوبوس یا مترو سفر می‌کند، امروز حدود ۲.۵ برابر گذشته هزینه می‌پردازد. با این حال هر بار که صحبت از تعریف نرخ سوم بنزین یا افزایش بیشتر قیمت سوخت می‌شود، واکنش‌ها شدید است؛ در حالی که فشار اصلی همین حالا هم بر دوش استفاده‌کنندگان حمل‌ونقل عمومی قرار دارد و این مسئله چندان به چشم نمی‌آید. در چنین شرایطی، پرسش اساسی این است که «کمر ترافیک» قرار است چگونه شکسته شود؟ ما عملا با دو سیستم کاملا نابرابر روبه‌رو هستیم. کسی که در خودروی شخصی می‌نشیند، موسیقی دلخواهش را گوش می‌دهد، دمای خودرو را مطابق میلش تنظیم می‌کند، صندلی‌اش را عقب و جلو می‌برد و در نهایت، بالاترین سطح آسایش را تجربه می‌کند. اما در مقابل، کسی که وارد اتوبوس یا مترو می‌شود، با تراکم جمعیت، کمبود فضا، اختلال در تهویه، توقف‌های ناگهانی بین ایستگاه‌ها و بی‌نظمی در زمان حرکت مواجه است. در این شرایط، چه چیزی باید شهروند را ترغیب کند که خودروی شخصی را کنار بگذارد؟ تا زمانی که مردم را از خودرو پیاده نکنیم و امکان واقعی، قابل اعتماد و راحت برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی فراهم نکنیم، کمر ترافیک شکسته نخواهد شد. در عوض، فشاری که از طریق افزایش کرایه‌ها اعمال می‌شود، فقط کمر همان قشر استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی را خم می‌کند. نه تعداد اتوبوس‌ها به حد نیاز رسیده و نه شبکه مترو به ظرفیت پیش‌بینی‌شده در طرح‌ها. در نتیجه، نه آسایش شهروندان تأمین می‌شود و نه امکان برنامه‌ریزی و زمان‌بندی دقیق سفر برای آنها فراهم است. در حالی که سال‌ها پیش سیستم‌های اطلاع‌رسانی وجود داشت؛ شهروند با یک پیامک می‌توانست بداند اتوبوس خط مدنظرش چه زمانی می‌رسد. امروز بسیاری از این سامانه‌ها یا غیرفعال شده‌اند یا به صورت ناقص کار می‌کنند. این در حالی است که شهرهایی کوچک‌تر از تهران، حتی در فاصله‌ای حدود ۱۲۵ کیلومتر، مانند قم، اپلیکیشن‌های فعال دارند که موقعیت اتوبوس و زمان رسیدن آن را به‌صورت لحظه‌ای نشان می‌دهد. تهران، شهری که ادعا می‌کند باید الگوی جهان اسلام باشد، در حوزه‌هایی که زمانی پیشرو بود، امروز عقب‌نشینی کرده است. نمایشگرهای اطلاع‌رسانی، سامانه‌های پیامکی و ابزارهای ساده اما مؤثر، به‌تدریج حذف یا فراموش شده‌اند. طبیعی است که در چنین شرایطی، انتظار شکستن کمر ترافیک، انتظاری غیرواقع‌بینانه باشد.

آیا می‌توان ترافیک تهران را نوعی «خشونت خاموش شهری» دانست؛ خشونتی که مستقیم کیفیت زندگی را هدف قرار داده است؟

این تعبیر، اگرچه خاص به نظر می‌رسد، اما به واقعیت نزدیک است. ترافیک، به صورت مستمر بر روح و روان شهروندان اثر می‌گذارد. وقتی افراد ساعت‌ها در ترافیک گرفتار می‌شوند، فرسودگی روانی آنها انباشته می‌شود و این فرسودگی در رفتارهای روزمره بروز پیدا می‌کند: پرخاشگری، واکنش‌های تند، درگیری‌های لفظی و گاه فیزیکی. حتی اگر به درگیری فیزیکی نرسد، همین تبادل خشونت کلامی و رفتاری، نشانه‌ای از فشار روانی است که شهروندان روزانه تجربه می‌کنند. ترافیک، به این معنا، صرفا یک مسئله حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه پدیده‌ای است که به‌تدریج روح و روان جامعه شهری را فرسوده می‌کند و اثرات آن، فراتر از خیابان و معبر، در کیفیت زیست شهری مشاهده می‌شود. ترافیک واقعا دارد به کیفیت زندگی آسیب می‌زند. ببینید، وقتی من قرار است ۲۴ ساعت داشته باشم و در آن زندگی کنم؛ هشت ساعتش را کار می‌کنم، شش تا هشت ساعت هم می‌خوابم، باقی‌اش باید با خانواده‌ام باشد. بله، من اگر هشت ساعت سر کارم که باید باشم، وقتی مجبورم در رفت‌وبرگشت دوساعت‌و نیم تا سه ساعت در مسیر باشم، دارم از آن دو بخش دیگر می‌زنم. هرکدام از آن دو بخش که کم و کاسته شود، یعنی کیفیت زندگی کم شده است. زندگی یعنی چه؟ یعنی با هم بودن؛ من و خانواده‌ام، من و دوستانم. وقتی من در ترافیک مانده‌ام، پس کیفیت زندگی‌ام آمده پایین‌تر، چون فرصت زندگی‌ام کم شده. این خیلی ساده است و خودمانی.

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در چه وضعیتی است، چقدر اوضاع بحرانی است؟ وضعیت مترو مدت‌هاست بحرانی است و هر روز یک آمار از عمر ناوگان اتوبوس‌رانی می‌دهند و... .

در سال‌های قبلی برنامه داشتیم؛ برنامه بلندمدت داشتیم که باید به آن می‌رسیدیم و نرسیدیم. با وضعیت موجودمان، می‌توانیم ببینیم که الان، با همه کاستی‌ها، ستون فقرات حمل‌ونقل عمومی مترو است. ویژگی مترو هم این است که با هر کیفیتی که دارد، هنوز یک قابلیت برنامه زمان‌بندی به افراد می‌دهد. من خودم کاربر مترو هستم و این را از روی تجربه می‌گویم. به دوستانم هم گفته‌ام که من به تجربه فهمیده‌ام چه زمانی باید از محل کارم بیرون بیایم. چرا؟ چون می‌روم ایستگاه صادقیه. بعضی ساعت‌ها واقعا برایم وحشتناک بود؛ شاید یکی، دو قطار نمی‌توانستم سوار شوم. بعد بررسی کردم چرا این اتفاق می‌افتد. چون بقیه مردم برنامه زمان‌بندی‌شان را گذاشته بودند روی قطار تندروی کرج که از ایستگاه صادقیه می‌گذرد. آن تایم قطار شلوغ‌تر بود. منی که ایستگاه صادقیه پیاده می‌شوم و می‌روم خانه، با قطار کرج کاری ندارم. باید آن فاصله زمانی وسط را پیدا می‌کردم تا با راحتی نسبی برسم، بنابراین می‌دانم چه زمانی از محل کارم بیایم بیرون که به آن قطارهای وسط برسم. اما حالا همین ناوگان ۱۴۱۴ واگنی فعال مترو در داخل شهر تهران، وضعیتش چیست؟ آن قطارهای تهران-کرج که چند وقت پیش بین دو ایستگاه متوقف شدند و مردم مجبور شدند در را باز کنند و پیاده شوند، وضعیت‌شان چیست؟ تعداد بسیار زیادی از قطارهای‌مان کیلومتر اور را طی کرده‌اند، اما چون بار روی شبکه است، نمی‌توانند این قطار را حتی یک هفته خارج کنند، اورهالش کنند و برگردانند. مجبورند قطار در همان وضعیت کار کند، چون اگر همان یک قطار هم نباشد، همان می‌شود که مردم در یک ایستگاه بیشتر منتظر بمانند و نارضایتی ایجاد شود. قصه‌هایی ایجاد می‌شود. سؤال این است: تا کجا می‌شود با این فرمان ادامه داد؟ تا کجا آن بالشتک هوا طاقت می‌آورد، عوض نمی‌شود، نمی‌ترکد؟ خدای نکرده، نکند ما در لبه بحرانی هستیم؛ یعنی کاملا پتانسیل و آمادگی وجود دارد که وارد یک شرایط بحرانی شویم.

سال ۹۲ یادم هست مدیریت وقت مترو مصاحبه کردند و گفتند تأمین لوازم یدکی سخت شده و وضعیت متروی تهران بحرانی می‌شود. سال ۹۴ آقای قناعتی در صحن شورای شهر تهران، براساس آمار فرسودگی عمر اتوبوس‌ها، گفتند ما وارد بحران شده‌ایم. امروز در سال ۱۴۰۴، ما هنوز می‌گوییم در لبه بحرانیم؛ یعنی از سال ۹۲ تا امروز در لبه مانده‌ایم؟ این هنرمندی ماست، یا تعریف بحران را آن‌قدر عمیق کرده‌ایم که دیگر چیزی بحران حساب نمی‌شود؟

اگر امروز نسبت به سال ۹۲ اسم این وضعیت را بحران بگذاریم، آن وضعیتی که مثلا احتمال بدهیم ظرف شش ماه آینده مجبور شویم ۲۰ درصد قطارها را از رده خارج کنیم، آن موقع اسمش را چه می‌خواهیم بگذاریم؟ بحران را آن‌قدر کش دادیم که دیگر واژه‌ها معنا ندارند. خدای نکرده اگر فقط یک بار یک اتفاق برای واگن‌های قطارهای ما بیفتد، اگر دو قطار به هر دلیلی از روبه‌رو با هم برخورد کنند، دو هزار نفر در یک لحظه آسیب می‌بینند؛ آسیب نه‌فقط از تصادف، بلکه از فشردگی، از کوفتگی بدن‌ها، از شکستن سر تا خدای نکرده فوت؛ دو هزار نفر، هزار نفر در این قطار، هزار نفر در آن قطار. اتفاقی که دارد می‌افتد.

این حادثه‌ها را هم داشته‌ایم، اما همیشه خدا به مردم رحم کرده یا شانس مدیریت شهری بوده. ما این اتفاق را که دو واگن، دو قطار از روبه‌رو به هم برخورد کنند، داشته‌ایم؛ یعنی این چیزی که شما می‌گویید، به وقوع هم پیوسته است... .

بله، این بخش مترو، واقعا شاید به تعبیری وارد فاز بحران شده باشد. داریم با سرعت می‌رویم به سمت آن. حالا همه امیدواری ما فقط این است که واقعا این قرارداد چین عملیاتی شده باشد. ببینید، می‌گویم دوتا رام هیچ دردی از ما دوا نمی‌کند؛ دوتا دردی دوا نمی‌کند. نتوانستیم کشتی بگیریم بیاوریم. همین را می‌گویم: فقط امید ما این است که این یکی واقعیت پیدا کند، یک روزی برسد که واقعا ببینیم این قرارداد عملیاتی شده. و دارد می‌آید؛ قطار دارد به‌مرور می‌آید و به سیستم ما تزریق می‌شود. ببینید، آن ۹۰ رامی که دارد می‌آید -تکرار می‌کنم- مهم‌تر از اینکه ظرفیت ما را بالا ببرد، این است که به ما فرصت می‌دهد ناوگان قدیمی‌مان را خارج کنیم، ببریم برای اورهال، برای اینکه جلوی فاجعه را بگیرد؛ یعنی همین دو تا رام که بیاید، به ما اجازه می‌دهد دو تا رام را بدون اینکه ظرفیت‌مان افزایش پیدا کند، خارج کنیم.

نوبت اول

آگهی حراج عمومی ۱۴۰۴-۱۰۵۰

شهرداری شیراز

سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده های کشاورزی شهرداری شیراز در نظر دارد بهره برداری از تعدادی غرفه و محل استقرار واقع درسطح شهر به شرح ذیل را از طریق حراج حضوری واگذار نماید. لذا از کلیه اشخاص واجد شرایط دعوت بعمل می آید جهت اخذ اسناد حراج تا یک روز قبل از برگزاری جلسه حراج حضوری به واحد مالی و اقتصادی سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده های کشاورزی شهرداری شیراز واقع در میدان ولی عصر(عج)، ابتدای بلوار مدرس، کوچه ۶۳، فرعی ۶۳/۱، مراجعه و در صورت نیاز با شماره تلفن ۳۷۲۵۰۷۵۴-۰۷۱ داخلی ۲۲۶ واحد مالی (حراج) تماس حاصل فرمایید و یا به سامانه شفافیت شهرداری شیراز مراجعه نمایید.

مدت اجاره غرفه : دو سال شمسی از تاریخ انعقاد قرارداد می باشد، که به شرط رضایتمندی سازمان از عملکرد بهره بردار در سال اول جهت سال بعد با افزایش ۳۲/۵ مبلغ اجاره نسبت به سال قبل، قابل تمدید می باشد.

شرکت کنندگان می بایست سپرده شرکت در حراج حضوری را طی ضمانت نامه معتبر بانکی یا فیش نقدی به شماره حساب ۱۰۰۸۰۵۵۰۴۷۴۲ بانک شهر شعبه چمران به کد مرجع (۱۰۲۴۵۱) بنام شهرداری شیراز واریز نمایند. ضمناً ارائه شماره حساب بانک شهر جهت استرداد سپرده شرکت در مزایده الزامی می باشد.

برنده حراج حضوری می بایست اجاره ۲ ماه قبل از تاریخ اتمام قرارداد را نقداً طی یک فقره فیش واریزی بحساب ۴۱۰۹ نزد بانک شهر(تمامی شعب) واریز نماید و مابقی مبلغ قرارداد طی ۱۱ فقره چک صیاد بنام برنده حراج به واحد قرارداد سازمان تحویل دهد .

برنده حراج حضوری می بایست معادل ۱۰٪ مبلغ بهره برداری را بصورت ضمانت نامه معتبر بانکی یا (فیش نقدی) به حساب سپرده شهرداری واریز و تحویل واحد قراردادهای سازمان نماید.لازم به ذکراست ضمانت نامه صندق های غیر دولتی قابل قبول نمی باشد.

۱-هزینه های درج دو نوبت آگهی و کانون کارشناس دادگستری به عهده برنده حراج می باشد.
۲- سازمان در رد یک یا تمام پیشنهادها مختار است در این صورت سپرده ها مسترد خواهد شد.
۳- برنده حراج حضوری هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نشود سپرده آن ضبط خواهد شد.
۴- اطلاعات و جزئیات مربوط به حراج حضوری در اسناد درج شده است .
۵-به شرکت کنندگان تفهیم شد چنانچه در مزایده به عنوان برنده معرفی نگردیدند و با توجه به شرایط جدید سیستم مالی شهرداری مراحل استرداد سپرده شرکت در مزایده حداقل یک ماه طول خواهد کشید.

آخرین مهلت واریز سپرده شرکت در (حراج حضوری) یک روز قبل از برگزاری جلسه حراج می باشد. و شرکت کننده در حراج می بایست اصل کارت ملی یا شناسنامه و کارت پایان خدمت (آقایان) جهت شرکت در حراج حضوری به همراه داشته باشد . زمان برگزاری جلسه جهت حراج حضوری روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۱۸ رأس ساعت ۱۳:۰۰ به آدرس: چهارراه خلد برین - سالن جلسات- شهرداری منطقه یک انجام خواهد شد.

ردیف	نوع فعالیت	متراژ (مترمربع)	سپرده شرکت درحراج (ریال)
۱	محل استقرار کانکس تنقلات واقع در قدوسی شرقی تقاطع استقلال	۱۲	۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۲	محل استقرار کانکس کافی شاپ واقع در باغ جنت	۱۲	۱/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۳	کیوسک تنقلات واقع در بلوار امیر کبیر ابتدای جماران	۶	۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۴	واحد تجاری تنقلات واقع در بلوار نصر جنب درب ورودی بوستان رضوی	۱۵	۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۵	غرفه اسباب بازی واقع در خیابان نبی اکرم جنب بوستان یاس	۳۲	۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۶	واحد تجاری آرایشگاه مردانه واقع در باهنر جنوبی جنب بوستان شقایق	۲۸	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۷	غرفه محصولات لبنی بازارچه میلاد واقع در بزرگراه امام خمینی (شهرک باهنر)	۱۲	۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۸	کیوسک تنقلات واقع در میدان ولیعصر روبروی پاساژ ولیعصر	۶	۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۹	محل استقرار کانکس صنایع دستی واقع در چهارراه ادبیات جنب کتابخانه	۱۰	۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۰	غرفه سوپر مارکت واقع در خیابان نادر جنب پایانه اتوبوسرانی	۱۶۸	۷۰۰/۰۰۰/۰۰۰

شناسه آگهی: ۲۱۰۲۲۱۳
نوبت اول ۱۴۰۴/۱۱/۰۷ نوبت دوم ۱۴۰۴/۱۱/۰۸

اداره کل ارتباطات و امور بین الملل شهرداری شیراز

۶۹۸۶

نوبت اول

آگهی تجدید مناقصه عمومی تک مرحله ای

دهیاری چهلقز (کارفرما / مناقصه گزار) در نظر دارد جمع آوری وحمل زباله ورفت وروب روستای چهلقز را به پیمانکاران دارای صلاحیت و دارا بودن ظرفیت آماده به کار به شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۹۰۸۲۲۰۰۰۰۰۵ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت با در نظر گرفتن مراتب ذیل واگذار نماید.
۱ - موضوع مناقصه :پروژه رفت و روب ،جمع آوری و حمل پسماند و نخاله های ساختمانی واقع در