



بازگشت حکمرانی خودروها

خواهد بود، ضمن اینکه رینگ حرکتی میدان توپخانه هم می‌تواند از طریق روش‌های مرسوم آرام‌سازی شود اما همچنان فعال باشد، بدون اینکه مختل یا ناقص شود.

علیرضا نادعلی سخنگوی شورای شهر تهران اما از سناریوهای متفاوتی که برای این میدان پیش‌بینی شده است خبر می‌دهد و به «شرق» می‌گوید: انسان‌محوربودن فقط بستگی به این ندارد که یک شهروند پیاده همه‌جا تردد کند و مهم زیست‌پذیرتر شدن توسط شورای شهر برای انسان است و چنین نگاهی را یک نگاه انسانی می‌بینیم. در این میدان تأکید بر این است که تجربه اشتباهی که درباره میدان امام حسین (ع) و ۱۷ شهریور رخ داد، مجدداً توسط ما تکرار نشود. این به معنای صفر یا یک نیست و می‌تواند بین اینها طیفی از انتخاب‌ها و طراحی‌ها باشد؛ کم‌اینکه دوره جدید با وجود مخالفت برخی از دوستان به این نتیجه رسیدیم که پیاده‌راه ۱۷ شهریور نه تنها هیچ کمکی به ما نکرد، بلکه بسیاری از کسبه را در آن راسته دچار ضررهای هنگفت و غیرقابل جبران کرد و بخشی از اقتصاد این‌ ناحیه را از بین برد؛ در حالی که یک گذرگاه تاریخی هم در دوره خودش حساب نمی‌شد.

وی ادامه می‌دهد: طراحی‌های قبلی برای میدان اصام خمینی این بود که در مقابل ساختمان بلبدیه پلازای شهری داشته باشیم و تأکید داشتیم که اتفاق خوبی است اما با مطالعاتی که انجام گرفت، تردد و ترافیک سختی در خیابان‌های اطراف ایجاد شده بود، به این نتیجه رسیدیم که تردد خودرو را در دور میدان امام خمینی از بین نبریم، بلکه از تجربه دنیا استفاده کرده و برای تردد اتومبیل‌ها زمان‌بندی ایجاد کنیم یعنی طوری طراحی کنیم که اولاً تردد در دور میدان در ساعات‌های عادی روز برقرار باشد که این بار ترافیکی را خیلی کم کرده و دوم از ساعتی به بعد تردد را فقط خاص شهروندان کنیم و در آنجا رویداد برگزار شود که این مرحله دوم قضیه است. مرحله اول این بود که پلازاهای شهری باشد و مرحله دوم این بود که تردد اتومبیل را در دور میدان میسر کنیم ولی ساعت‌بندی کنیم و اتفاق سومی که شهرداری منطقه ۱۲ به ما قولش را داد و قرار است انجام شود، این است که باندی از خیابان مخصوص تردد در این نقطه محفوظ بماند و بقیه کاملاً در اختیار پلازای شهری باشد.

علی‌اصغر قائمی عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران هم درخصوص اینکه اگر قرار است مدیریت شهری در برابر خودروها تسلیم شود چرا سطح خیابان‌ها سنگ‌فرش می‌شود، گفت: از جزئیات بازگشایی این میدان اطلاعی ندارم اما وقتی مسیری سنگ‌فرش می‌شود خودروها بیشتر آسیب می‌بینند. اینکه منطقه ۱۲ رأساً تصمیم گرفته مسیر را بازگشایی کند یا مصوبه گرفته اطلاعی ندارم. اما من شنیدم که آقای مهندس چمران هم از این موضوع ابراز نارضایتی و گلایه‌مندی کردند. قرار است در کمیسیون حمل‌ونقل مدیران منطقه ۱۲ دعوت شوند و دلایلبشان را بازگو کنند، اگر مصوبه‌ای دارند و براساس یک تصمیم بالادستی این کار انجام شده قابل تأمل است که ببینیم به چه دلایلی این اتفاق افتاده است. شاید مقداری مردم راحت‌تر شده باشند ولی حتماً زمانی که طرح طراحی و مصوب شده منافعی در آن دیده‌اند، ما باید منافع آن را با منافع این مدل کنار هم بگذاریم و راه‌حل بهینه‌ای پیدا کنیم که اجرا شود.

براساس یکگیری این بازگشایی مصوبه کمیته شبکه معابر ندارد اما معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به منطقه این مجوز را برای بازگشایی داده است. آن‌طورکه مدیران شهری مدعی هستند هدف اصلی کاهش بار ترافیکی معابر اطراف است. هدفی که به نظر می‌رسد محقق هم شده باشد هرچند به بی‌نتیجه‌ماندن یک پروژه انسان‌محور ختم شده باشد. به نظر می‌رسد نگاه حاکم بر شهر، پذیرفتن حاکمیت خودروها بر معابر پایتخت است و تصمیم‌گیری‌ها براساس سرعت بیشتر آنها، کاهش مصرف سوخت و ارزش‌گذاری به کسانی است که از خودروی شخصی استفاده می‌کنند حتی در محدوده‌ای که خودروها در اولویت هستند.

دارد، بعد از برچیده‌شدن این‌ حصار، حدود ۲۰ متر به عرض پلازا اضافه می‌شود؛ یعنی بعد از بهره‌برداری از ساختمان بلبدیه در ضلع شمال، پلازایی به عرض حدود ۲۰ متر و به مساحت حدود چهار هزار مترمربع خواهیم داشت.

به گفته یزدی در طراحی جدید، ضمن آنکه ۱۰ متر از پلازای ضلع شمال میدان امام خمینی به حرکت سواره‌رو تبدیل و جریان حرکت در میدان مانند شهرداری تهران هم درباره جزئیات این پروژه با تأکید بر اینکه بام سبز و ایجاد حال و هوای تهران قدیم در منطقه ۱۲ به عنوان قلب تاریخی تهران می‌توانند از آن استفاده کنند.

شاید تصمیم شهردار منطقه برای کسانی که هر روز با خودرو در این محدوده تردد می‌کنند خوشایند باشد، اما اگر در هفته گذشته که آسمان شهر تهران خاکستری بود و آلاینده‌ها تنفس را برای مردم شهر دشوار کرده بود به داده‌های کنترل کیفیت هوا رجوع می‌کردیم، متوجه می‌شدیم این محدوده نسبت به سایر محلات تهران آلودتر بود و ساکنان قدیمی این محله هوایی آلوده‌تر از سایر مناطق تنفس کردند.

علی اعطا سخنگوی شورای پنجم شهر تهران به تاریخچه میدان توپخانه اشاره می‌کند و به «شرق» می‌گوید: شکل‌گیری اولیه میدان توپخانه مربوط به دوره ناصرالدین شاه و در فاصله سال‌های ۱۲۶۰ تا ۱۳۰۰ است که می‌توان از آن به عنوان دوره توسعه طراحی‌شده شهر تهران نام برد. این میدان مستطیلی است که کشیدگی آن در ضلع‌های شرقی و غربی است و شش خیابان به آن متصل شده که تا امروز نیز تغییر عمده‌ای در هندسه کلی آن رخ نداده است.

در ضلع جنوبی خیابان‌های باب‌همایون و ناصرخسرو، در ضلع شمالی خیابان‌های لاله‌زار و فردوسی در ضلع شرقی خیابان امیرکبیر و در ضلع غربی خیابان امام خمینی قرار دارد. میدان توپخانه در دوره‌های مختلف تحول خود، به لحاظ هندسه کلی مسیریها و ارتباطات و دسترسی‌ها تغییر عمده‌ای نکرده و نکته قابل توجه اینکه این میدان از همان آغاز شکل‌گیری برای عبور و مرور وسایل نقلیه بوده است.

مثلاً گفته می‌شود از اولین تغییرات شکلی که در میدان رخ داد، حذف سردرهای خیابان‌های منتهی به میدان بود، خیابان‌ها در آن زمان سردر ورودی داشتند.

این سردرها مانع یا مزاحم ورود واگن‌های اسبی یا سایر وسایل نقلیه بودند، بنابراین سردرها را به این منظور حذف می‌کنند تا حرکت وسایل نقلیه تسهیل شود.

بنابراین می‌خواهم بگویم این میدان از ابتدای شکل‌گیری کارکرد سواره‌محور اما متناسب با همان شکل تاریخی خود داشته است و من تردید جدی دارم که این اقدام دو، سه سال اخیر و اساساً تبدیل نیمه شمالی رینگ حرکتی دورتادور میدان به عرصه پیاده تصمیم درستی است یا خیر؟ یا اینکه آیا نباید این رینگ حرکتی را از بین برد و مختل کرد اما میدان را به لحاظ حرکتی آرام‌سازی کرد؟ ضمن اینکه طبیعی است اگر شما حرکت و عبور وسایل نقلیه را در میدان یکسره رها کنید و این میدان را صرفاً از منظر ترافیکی ببینید، یعنی نسبت به ارزش‌های تاریخی و فرهنگی بی‌توجه هستید.

وی ادامه می‌دهد: در رابطه با احداث بنای جایگزین ساختمان بلبدیه در ضلع شمالی که در نیمه دهه ۴۰ تخریب شده و در مراحل پایانی است، باید بگویم که اگر همچنان بخواهیم به احیای بافت تاریخی و احیای خیابان لاله‌زار و تبدیل آن به خیابانی فرهنگی و هنری امیدوار باشیم، طبیعتاً ساختمانی که به جای بلبدیه ساخته می‌شود باید در خدمت همین ایده باشد یعنی به توسعه عرصه عمومی شهر کمک کند و در اختیار فعالیت‌های بوروکراتیک قرار نگیرد؛ مثلاً به بخشی از شهرداری تبدیل نشود یا فلان سازمان و معاونت در آن مستقر نشود. ساختمان جدید بلبدیه و میدانگاه مقابل آن باید در خدمت عرصه عمومی و شهروندان باشد. این میدانگاه در خدمت این عرصه عمومی گذاشته است.

براساس آمارهای اعلامی وزارت بهداشت تاکنون ۶۵ میلیون و ۱۵۰ هزار و ۴۲۳ نفر دُز اول، ۵۸ میلیون و ۵۶۱ هزار و ۷۲۵ نفر دُز دوم و ۳۱ میلیون و ۳۹۸ هزار و ۵۶۳ نفر، دُز سوم و بالاتر واکسن کرونا را تزریق کرده‌اند. مجموع واکسن‌های تزریق‌شده در کشور در حالی به ۱۵۵ میلیون و ۱۱۰ هزار و ۷۲۱ دُز رسیده که وزارت بهداشت در ابلاغی به معاونان بهداشتی دانشگاه‌های علوم پزشکی کشور بر اجرای مصوبه کمیته ملی واکسن تأکید کرد.

مراسم بهره‌برداری از پلازای هفت تیر بود که پیروز حناچی، شهردار وقت تهران، اعلام کرد «با توجه به طرح تفصیلی، به‌زودی تغییرات و بهسازی در میدان امام خمینی آغاز می‌شود. این میدان سه دوره تاریخی را پشت سر گذاشته و از مکان‌های قدیمی تهران است.»

قرار بود مسیریهای خودرومحور میدان امام خمینی حذف و این میدانگاه به‌طور کامل به پیاده‌راه تبدیل شود. صفا صبوریدیلیمی معاون عمرانی وقت شهرداری تهران هم درباره جزئیات این پروژه با تأکید بر اینکه بام سبز و ایجاد فضایی تنها برای تردد عابران پیاده از ویژگی‌های پلازای امام خمینی است، به رسانه‌ها گفته بود: «بیشتر از چهار هکتار میدانگاه شهری ایجاد می‌شود و میدان امام خمینی دوباره به آن شخصیت و اصالت خود برمی‌گردد. این یک حرکت اجتماعی و فرهنگی است که ما شروع کردیم و فکر می‌کنم شهروندان خیلی از آن استقبال کنند. ما در خیابان ۳۰ تیر و میدان امام خمینی این استقبال را دیدیم و مردم دوست دارند این حرکت‌ها ادامه داشته باشد، ساختمان بلدیه نیز قرار است با همان شکل و شمایل قدیمی اما به‌عنوان یک مجموعه فرهنگی در کنار میدانگاه باشد.»

تأکید مدیران شهری دوره گذشته بر کاهش مسیریهای خودرومحور در سطح شهر و گسترش مسیریهای پیاده‌راه بود، موضوعی که به نظر می‌رسد چندان با نگاه مدیران کنونی شهر همخوانی ندارد.

از آسفالت‌کردن مسیر پیاده‌روی پرچاشیه ۱۷ شهریور و حذف سنگ‌فرش‌های این پیاده‌رو تا بازکردن میدان امام خمینی برای راحتی بیشتر خودروسواران؛ درحالی‌که نسخه بسیاری از شهرهای دنیا برای کاهش آلودگی هوا، حذف خودرو از محدوده‌های مرکزی شهر است.

فرش قرمز برای خودروهای شخصی در حالی در این منطقه پهن می‌شود

که شهردار تهران در برنامه‌هایش بر شهری انسان‌محور تأکید داشت. به تازگی امیر یزدی، شهردار منطقه ۱۲ از تغییر تصمیمات ترافیکی برای محدوده مرکزی شهر خبر داده است. او گفته‌تصمیم امام خمینی (ره) در سال ۹۹ بر اساس مصوبات کمیته‌های تخصصی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک به پیاده‌راه تبدیل شده بود، پس از این رویداد در این میدان، جریان ترافیک از ضلع شمال حذف شد و در ضلع جنوب میدان به صورت دوطرفه عمل کرد. در این بین، دسترسی وسایل نقلیه از خیابان خیام و امام خمینی به فردوسی شمال سخت‌تر شده بود؛ چراکه این وسایل در گذشته صرفاً با حرکت دور میدان، وارد فردوسی می‌شدند؛ ولی بعد از تغییر هندسی در سال ۹۹ باید وارد ضلع جنوب میدان، خیابان ناصرخسرو، کوچه پست، خیابان سعدی و دوباره وارد مسیر امیرکبیر می‌شدند تا به خیابان فردوسی دسترسی پیدا کنند.

به گفته او حذف حرکت از ضلع شمال باعث شده بود بار ترافیک در ضلع جنوب میدان و خیابان ناصرخسرو افزایش پیدا کند و مسائل و مشکلاتی را به وجود آورد. او ادامه داد: از جمله این مشکلات، افزایش حرکت خلاف موتورسیکلت بود؛ به این معنی که موتورسیکلت‌ها برای کاهش مسافت سفر به جای آنکه وارد کوچه پست و سعدی شوند، در خیابان ناصرخسرو حرکت غیرمجاز دوربرگردان انجام می‌دادند و وارد خیابان امام خمینی می‌شدند.

شهردار منطقه ۱۲ بر ضرورت بازنگری در طرح پلازای شهری در این میدان تأکید کرده و گفته است بر این اساس در سال جاری و به دلیل افزایش نارضایتی مردمی و کسبه حاضر در آن محدوده، موضوع بازشدن دور میدان طرح شد و با توجه به اینکه عرض سواره‌روی ضلع شمال میدان، موقع تبدیل این محدوده به پیاده‌راه، حدود ۲۰ متر بود، تصمیم بر این شد که سه خط عبور با عرض حداکثر ۱۰ متر از ضلع شمال برای تردد خودروهای عبوری باز شود که البته در طرح مصوب سال ۹۹ نیز حدود پنج متر از ضلع شمال خیابان برای ایجاد مسیر امدادی دیده شده بود.

در کمیسیون ساده ۵ میدان امام خمینی، اشاره به تعریض پیاده‌رو در طرفین میدان به همراه حفظ هسته مرکزی آن شده بود، با توجه به ساخت ساختمان بلبدیه و فضایی که جلوی این ساختمان در حصار کارگاهی قرار

یادداشت

بودجه شهر زیر چوب سیاست

بهروز شیخ‌رویی، **کارشناس بودجه و مالیه شهری**، بودجه دارای اصولی است که فارغ از زمان و جغرافیا، گرایش‌ها و باورهای سیاسی تهیه، تصویب و اجراکنندگان باید این اصول را در کنار قوانین حاکم بر بودجه به عنوان یکی از پایه‌های ادای حق شهروندی و حقوق عامه رعایت کنند.
سنجش نحوه پایبندی به اصول و قوانین حاکم بر بودجه بهترین معیار و محک برای راستی‌آزمایی ادعاهای پایبندی نمایندگان مردم و مدیران اجرایی در صدق گفتار و رعایت حق مردم به شمار می‌رود.

در روزهای پایانی آذرماه سال گذشته و در جریان تصویب اصلاحیه بودجه سال ۱۴۰۰ خزانه‌دار شورای ششم بودجه تهیه‌شده توسط شورای پنجم را سیاسی خوانده بود و رئیس شورای ششم هم با کنایه گفت به بودجه آب بسته بودند و این بودجه قابل‌تحقق نیست، حالا بعد از گذشت یک سال و در جریان بررسی و تصویب اصلاحیه بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری تهران درحالی‌که برخی اعضای کمیسیون برنامه و بودجه انتقاد یکی از اعضای شورا به عملکردشان در بررسی لایحه اصلاحیه بودجه را سیاسی می‌خواندند، چمران تأکید بسیار داشت که اعضای شورا تکرار نکنند مسائل سیاسی، ما اینجا مسائل سیاسی نداریم! یک سال پیش اما ظاهر رئیس شورای ششم در تخطئه عملکرد شورای پنجم قائل به طرح مسائل سیاسی برای بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری بود.

مطابق اصل «جامعیت» بودجه که از مهم‌ترین اصول بودجه است، بودجه باید به‌صورت کامل و یکجا تهیه و برای تصویب ارائه شود، این اصل بودجه که در اصل ۱۵۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران نیز مورد تأکید قرار گرفته است، زمینه‌ساز قاعده سیاسی کنترل مالی دولت توسط مجلس و بالطبع کنترل مالی شهرداری‌ها توسط شورای شهر است تا نمایندگان مردم بتوانند کنترل و نظارت مالی خود را اعمال کنند اما برخلاف این اصل بودجه و درحالی‌که اعضای کمیسیون برنامه و بودجه شورای ششم بر کار تخصصی خود تأکید داشتند؛ ما شاهد تصویب اولین لایحه اصلاحیه بودجه شهرداری بودیم که فقط دربردارنده بخش‌های اصلاح برای افزایش اعتبار بود و بخش‌های مورد نیاز و اصلاح برای کاهش اعتبار در لایحه توسط شهرداری ارائه نشده بود و مهم زیست‌پذیرتر شدن توسط شورای انسان است و چنین نگاهی را یک نگاه انسانی می‌بینیم. در این میدان تأکید بر این است که تجربه اشتباهی که درباره میدان امام حسین (ع) و ۱۷ شهریور رخ داد، مجدداً توسط ما تکرار نشود. این به معنای صفر یا یک نیست و می‌تواند بین اینها طیفی از انتخاب‌ها و طراحی‌ها باشد؛ کم‌اینکه دوره جدید با وجود مخالفت برخی از دوستان به این نتیجه رسیدیم که پیاده‌راه ۱۷ شهریور نه تنها هیچ کمکی به ما نکرد، بلکه بسیاری از کسبه را در آن راسته دچار ضررهای هنگفت و غیرقابل جبران کرد و بخشی از اقتصاد این‌ ناحیه را از بین برد؛ در حالی که یک گذرگاه تاریخی هم در دوره خودش حساب نمی‌شد.

وی ادامه می‌دهد: طراحی‌های قبلی برای میدان اصام خمینی این بود

که در مقابل ساختمان بلبدیه پلازای شهری داشته باشیم و تأکید داشتیم که اتفاق خوبی است اما با مطالعاتی که انجام گرفت، تردد و ترافیک سختی در خیابان‌های اطراف ایجاد شده بود، به این نتیجه رسیدیم که تردد خودرو را در دور میدان امام خمینی از بین نبریم، بلکه از تجربه دنیا استفاده کرده و برای تردد اتومبیل‌ها زمان‌بندی ایجاد کنیم یعنی طوری طراحی کنیم که اولاً تردد در دور میدان در ساعات‌های عادی روز برقرار باشد که این بار ترافیکی را خیلی کم کرده و دوم از ساعتی به بعد تردد را فقط خاص شهروندان کنیم و در آنجا رویداد برگزار شود که این مرحله دوم قضیه است. مرحله اول این بود که پلازاهای شهری باشد و مرحله دوم این بود که تردد اتومبیل را در دور میدان میسر کنیم ولی ساعت‌بندی کنیم و اتفاق سومی که شهرداری منطقه ۱۲ به ما قولش را داد و قرار است انجام شود، این است که باندی از خیابان مخصوص تردد در این نقطه محفوظ بماند و بقیه کاملاً در اختیار پلازای شهری باشد.

علی‌اصغر قائمی عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران هم درخصوص اینکه اگر قرار است مدیریت شهری در برابر خودروها تسلیم شود چرا سطح خیابان‌ها سنگ‌فرش می‌شود، گفت: از جزئیات بازگشایی این میدان اطلاعی ندارم اما وقتی مسیری سنگ‌فرش می‌شود خودروها بیشتر آسیب می‌بینند. اینکه منطقه ۱۲ رأساً تصمیم گرفته مسیر را بازگشایی کند یا مصوبه گرفته اطلاعی ندارم. اما من شنیدم که آقای مهندس چمران هم از این موضوع ابراز نارضایتی و گلایه‌مندی کردند. قرار است در کمیسیون حمل‌ونقل مدیران منطقه ۱۲ دعوت شوند و دلایلبشان را بازگو کنند، اگر مصوبه‌ای دارند و براساس یک تصمیم بالادستی این کار انجام شده قابل تأمل است که ببینیم به چه دلایلی این اتفاق افتاده است. شاید مقداری مردم راحت‌تر شده باشند ولی حتماً زمانی که طرح طراحی و مصوب شده منافعی در آن دیده‌اند، ما باید منافع آن را با منافع این مدل کنار هم بگذاریم و راه‌حل بهینه‌ای پیدا کنیم که اجرا شود.

براساس یک تصمیم بالادستی این کار انجام شده قابل تأمل است که ببینیم به چه دلایلی این اتفاق افتاده است. شاید مقداری مردم راحت‌تر شده باشند ولی حتماً زمانی که طرح طراحی و مصوب شده منافعی در آن دیده‌اند، ما باید منافع آن را با منافع این مدل کنار هم بگذاریم و راه‌حل بهینه‌ای پیدا کنیم که اجرا شود.

براساس یکگیری این بازگشایی مصوبه کمیته شبکه معابر ندارد اما معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به منطقه این مجوز را برای بازگشایی داده است. آن‌طورکه مدیران شهری مدعی هستند هدف اصلی کاهش بار ترافیکی معابر اطراف است. هدفی که به نظر می‌رسد محقق هم شده باشد هرچند به بی‌نتیجه‌ماندن یک پروژه انسان‌محور ختم شده باشد. به نظر می‌رسد نگاه حاکم بر شهر، پذیرفتن حاکمیت خودروها بر معابر پایتخت است و تصمیم‌گیری‌ها براساس سرعت بیشتر آنها، کاهش مصرف سوخت و ارزش‌گذاری به کسانی است که از خودروی شخصی استفاده می‌کنند حتی در محدوده‌ای که خودروها در اولویت هستند.

است.
ظواهرعایت اصل شاملیت درباره اصلاحیه افزایش اعتبار درباره ردیف‌های کاهش اعتبار چندان مورد تأکید ششورا نبوده است، زیرا تهیه و ارائه فهرست ردیف‌های کاهش در فرصت بررسی لایحه در شورا کار سختی نبود که برای شهرداری امکان‌پذیر نباشد اما ظاهراً مصلحت این‌بار بر قربانی‌کردن این اصل بودجه نیز قرار گرفته بود تا شورای ششم دومین لایحه اصلاحیه بودجه خود را با حاشیه کمتری ببندد؛ حاشیه‌ای که بر اثر آن کاهش ردیف‌های اعتباری حوزه حمل‌ونقل عمومی در اصلاحیه بودجه سال ۱۴۰۰ یقه ششورای ششم را گرفت و آنها را در موضعی نشانده که در بودجه ۱۴۰۱ هم بودجه‌ای تصویب کنند که در برخی ردیف‌های حوزه حمل‌ونقل عمومی رقم مصوب بودجه مأموریت حمل‌ونقل و ترافیک ششورای ششم با وجود افزایشی‌بودن بودجه سال ۱۴۰۱ از رقم بودجه مصوب شورای پنجم برای این مأموریت در سال ۱۴۰۰ کمتر باشد.

مردم بهترین قضاوت‌کنندگان درباره ادعاها و عملکرد مسئولان هستند و قضاوت مردم بیش از آنکه با نگاه به گوینده باشد، با نگاه به عملکردهاست و از این حیث حالا و با پایان‌یافتن تصویب اصلاحیه بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری تهران در ششورای ششم مردم می‌توانند قضاوت کنند که صداهایی در شورای ششم که آخرین بودجه مصوب شورای پنجم را سیاسی می‌خواند، درست است یا ادعای کار تخصصی شورای ششمی‌ها!

اینکه چوب سیاست پایبندی اصول بودجه را به حاشیه رانده است یا چیزی دیگر، اینکه در تجربه ۲۰ بودجه‌ای که آقای چمران می‌گفتند برای شهرداری بسته‌اند، تصویب اصلاحیه بودجه‌ای با چنین شرایطی سابقه دارد یا خیر را نمی‌دانم اما مصوبات بودجه دوره پنجم گواه و اسنادی هستند که با رجوع به آنها می‌توان پایبندی به اصول بودجه و رعایت قانون و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور در شورای پنجم را سنجید و با عملکرد و ادعاهای شورای ششم مقایسه کرد؛ معیار و مقیاسی که فراروی جویندگان و مطالبه‌گران حق به شهر قرار دارد و با برجسب و ادعاهای سیاسی نمی‌توان آن را نادیده گرفت.