

### گزارش خبری

## روایت ملغمه‌ای

## از نژادپرستی و زن ستیزی

#### ایوب‌اسلامیان

### پژوهشگر

در چند روز اخیر ویدئوی کوتاهی در فضای مجازی دست‌به‌دست شد. در این ویدئو که گویا بخشی از استوری اینستاگرامی مردی ایرانی ساکن آمریکاست می‌بینیم او بی‌محبا و با رکیک‌ترین و شدیدترین بیان به خانمی که اتفاقا او هم ساکن ایران نیست (ساکن دویی است) حمله‌ور می‌شود که چرا گفته است با پول یک شب تفریح در دویی می‌تواند چند شب به روسیه سفر کند. او با ملغمه‌ای از چند گفتار ضدزن، که در ادامه اشاره می‌کند، بدترین توهین‌ها را نثار آن خانم می‌کند و خود را در جایگاه صلح و دغدغه‌مند اجتماعی محق می‌داند که یک زن بالغ در آن سوی دنیا را عتاب و خطاب کند و او را به واضح‌ترین شکل تهدید به قتل کند و دیگران را که اتفاقا مردان نه‌تنها خانواده، که تمام طایفه باشد را به خشونت علیه آن خانم تحریک می‌کند و آنها را برای این بی‌غیرتی شماتت می‌کند. اساسا این هجمه ناشی از برداشت اشتباه شکل گرفته است. منظور آن خانم، آن‌چنان که خودش بعداً توضیح می‌دهد، این است که با مبلغی که شما برای تفریح یک شب در دویی لازم دارید، می‌توانید یک هفته به روسیه سفر کنید. فارغ از این سوپرداشت آنچه بیشتر اهمیت دارد صحبت‌های آیسان اسلامی است که خطاب به آن خانم می‌زند که اسمش را نمی‌دانم. با نگاهی به صفحه اینستاگرام آیسان اسلامی (مرد توهین‌کننده) به‌سرعت متوجه می‌شویم که او با استنادرادهای اخلاقی که از آن دم می‌زند فرستگ‌ها فاصله دارد. اتفاقا در همان ویدئو نیز برهنه درحالی‌که تمام بدن او عرصه تنوهای بی‌شمار است، از سنت ایرانی در حفظ پاکدامنی صحبت می‌کند. او به عنوان یک مرد ایرانی چنان قیم‌مآبانه خود را محقق می‌داند که یک زن ایرانی را که فقط به واسطه زاین با او پیوند دارد، تحقیر و تهدید کند. آن دو نه‌تنها در ایران، که حتی در یک قاره هم نیستند؛ اما گویا جغرافیا در برابر تحجر رنگ می‌بازد. آیسان اسلامی، همچنان که اشاره شد، حرص می‌خورد که چرا فاصله جغرافیایی امکان تنبیه و بلکه اصلاح رفتار را از او گرفته است وگرنه خود رأساً آن زن بیچاره را به راه راست برمی‌گرداند تا یک‌تنه مانع از فروپاشی فرهنگ مردسالارانه‌ای شود که در ادبیات او موج می‌زند. نگاه سراسر جنسیت‌زده او چنان عریان است که در یک کلیپ چند دقیقه‌ای ده‌ها فحش رکیک اتفاقا جنسی شنیده می‌شود تا ناموس ایرانی یاس داشته شود. در چند سال اخیر که چند قتل ناموسی توسط مردان خانواده رخ داد، برخی آن را یک اتفاق نادر می‌دانستند، اما هزارگانه‌ی اتفاقی مشابه این ویدئو به ما یادآوری می‌کند ماجرا استثنا نیست و اگرچه ممکن است به قتل منجر نشود، اما دینامیزم آن به همین راحتی است که در این مورد می‌بینیم. مردی تصور می‌کند تمام هویت او با خط ناموسی یک زن، ولو فقط یک سوپرداشت باشد خنده‌دار شده است. دیگران او را مورد هجمه قرار می‌دهند که اگر اقدامی نکند نه‌تنها آبروی خود، بلکه آبروی اطرافیان یعنی مردان خانواده نیز برای همیشه لکه‌دار می‌شود. در مورد این کلیپ رسالت تنبیه آن زن بعد از دایره اول مردان خانواده و طایفه به تمام مردان سمرزمین ایران حتی بیرون از جغرافیای آن حواله می‌شود. مردانی که می‌توانند آشکارا از تمام ارزش‌های اخلاقی مورد دفاع خود حتی در بدیهی‌ترین شکل آن عبور کنند به خود حق می‌دهند زنان را سربه‌راه کنند. این نشان می‌دهد که این انگاره مردسالارانه تا چه اندازه ریشه‌دار است. در این کلیپ، مرد داستان با رجوع و اشارات البته نادرست تاریخی آن زن را خطاب قرار می‌دهد که چرا بر چنین تمدن ایرانی ترک انداخته است. بای نفرت تاریخی از برخی ملیت‌ها را هم به میان می‌آورد که چرا در اختیار آنها بوده است. این موضوع در نگاه او کار آن زن را چند برابر نابخشودنی می‌کند. این‌ارجاعات مختصر نشان می‌دهد که چگونه این نوع وطن‌پرستی بیمارگونه می‌تواند با مردسالاری متحجرانه، علیه زنان متحد شوند و درهم‌تنیده باشد؛ جایی که مردان وظیفه دفاع از ناموس و مرزها را برعهده دارند. در نهایت اشاره کوتاهی به واکنش آن خانم داشته باشیم. او که از شدت ترس و وحشت توان دفاع از خود ندارد و فقط به برداشت نادرست آیسان اشاره می‌کند و تلاش می‌کند آن را تصحیح کند. او از مکانیزم و پویایی‌های خشونت علیه زنان آگاه است و حتی به خود جرئت نمی‌دهد بپرسد او (آیسان) در چه جایگاهی است که دم از خشونت می‌زند؟ چرا یک زن بالغ در یک سپهر سیاسی دیگر نباید از شر افرادی چون او در امان باشد؟ اساساً او که خود سراسر در مقابل آن تقصماتی است که به حمایت از آن به پا خاسته، چه حقی دارد که دیگران را تحریک به خشونت کند؟ چرا فکر می‌کند جامعه عرب با دیدن این فیلم سرمست خواهد شد و ملت بزرگ ایران تحقیر؟ چرا فکر می‌کند سبک زندگی خصوصی فردی در آن سوی مرزها فقط به واسطه هم‌زبانی به سرنوشت او گره خورده است و فقط در این موارد است که احساس مسئولیت می‌کند؟ چرا خود را از درجه‌ی همان گفتمان سنتی ارزشیابی نمی‌کند؟ و…

این ماجرا علاوه‌برآنکه بیان واضح و مختصری از گفتمان مردسالاری علیه زنان است، وظیفه ما را گوشزد می‌کند که در برابر خشونت‌طلبی علیه زنان موضع بگیریم. اجازه ندھیم به نام وطن‌پرستی و حفظ خانواده مجوز خشونت علیه زنان صادر شود.

### خبر

## آب‌وهوای تهران امروز دوشنبه

## چگونه است؟

ایسنا: مدیرکل هواشناسی استان تهران از کاهش دمای هوای استان تا پنج درجه سلسیوس طی هفته جاری خبر داد.
منازبار غلامی افزود: طی هفته جاری دمای هوای استان تهران به طور متوسط بین سه تا پنج درجه سلسیوس کاهش می‌یابد و این روند تدریجی خواهد بود.

دمای هوای استان تهران (۲۸ مرداد) یک تا دو درجه سلسیوس کاهش یافته است البته به معنای خنک شدن هوا نیست. برای روزهای دوشنبه و سه‌شنبه (۲۹ و ۳۰ مرداد) افزایش نسبی یک تا دو درجه‌ای دما پیش‌بینی می‌شود.
مدیرکل هواشناسی استان تهران تأکید کرد: اوج گرمای تهران را پشت سر گذاشته‌ایم البته ممکن است دمای هوا شبیه تا دوشنبه هفته آینده (۳ تا ۵ شهریور) به حدود ۳۹ درجه سلسیوس برسد.

او در ادامه درباره وضعیت بارش استان تهران گفت: در شمال و شمال و شرق استان تهران شامل فیروزکوه، دماوند، ایبلی، شمیرانات و لواسانات طی روزهای آتی رگبار، رعدوبرق و وزش تندباد لحظه‌ای پیش‌بینی می‌شود.

در نواحی غربی و جنوبی استان نیز گاهی وزش باد شدید، خیلی شدید و خیزش گردوخاک دور از انتظار نیست.

غلامی در پایان در پاسخ به اینکه آیا خیزش گردوخاک باعث آلودگی شدید هوا می‌شود، تأکید کرد: غلظت گردوخاک با منشأ داخلی معمولا هنگام وزش باد افزایش می‌یابد و با کاهش سرعت باد، کمتر می‌شود ولی گردوخاکی که از کشورهای دیگر مانند عربستان، سوریه، ترکیه و عراق وارد کشور می‌شود، ماندگار است. درحال‌حاضر نیز خیزش گردوخاک با منشأ داخلی پیش‌بینی شده و حداکثر تا پنج ساعت غلظت آن زیاد است.

**نورا حسینی:** قرار است علیرضا زاکانی، شهردار تهران، در جلسه‌ای قرارداد چینی تهران را برای نماینده رسانه‌ها شفاف‌سازی کند. روز گذشته هم محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران، در نشستی به تمام ایهامات خبرنگاران درحوزه قرارداد ۶۳۰ واکن پاسخ داد. اینکه چگونه شهرداری تهران به جای دولت سیزدهم بخشی از پیش‌پرداخت قرارداد را پرداخت کرده تا ساخت واگن‌های مترو آغاز شود و اینکه اگر این اتفاق نمی‌افتاد، فاینانس این قرارداد از دست می‌رفت. هرمزی در پاسخ به پرسش مشترک رسانه‌ها درباره قرارداد چین گفت: این قرارداد دو بخش است: قرارداد واگن‌ها و دیگر حوزه‌ها از جمله خرید اتوبوس و تاکسی و تجهیزات نظارت هوشمند.

او توضیح داد: ۱۵ درصد از پیش‌پرداخت قرارداد از طریق فاینانس باید انجام می‌شد. یک دولت آمد و رفت و نتوانست ال‌سی‌را فعال کند. ال‌سی نیز تا آبان‌ماه سال قبل فرصت داشت و باید عملیاتی می‌شد؛ در غیراین‌صورت فاینانس قابلیت استفاده نداشت. با پیگیری‌های انجام‌شده در مترو و شهرداری ۱۵ درصد پیش‌پرداخت از محل بند ز تبصره ۱۹ باید تأمین می‌شد. قرار بود حواله نفت از این بابت بگیریم که دریافت کردیم. بانک شهر به‌عنوان بانک عامل و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها به‌عنوان کارفرما وارد عمل شدند. نفت هم به فروش رسید اما در سال قبل سازمان شهرداری‌ها برای اربعین هزینه‌هایی را انجام داد و رقم باقی‌مانده کفاف پیش‌پرداخت را نمی‌داد.

به گفته هرمزی یکی از مهم‌ترین کارهای این دوره عملیاتی‌کردن قرارداد با چین بود و تسهیلاتی که گرفته شد، به این دلیل بود که فاینانس عملیاتی شود و اگر این تسهیلات دریافت نمی‌شد، ۶۳۰ دستگاه واگن را نداشتیم. اگر شهرداری این ریسک را انجام نمی‌داد، واگن‌ها ساخته نمی‌شد. این همت شهرداری بود و دولت وقت هم کمک کرد. جابه‌جایی اولویت‌ها برای حواله نفت صورت گرفت و به اتوبوس‌ها اختصاص یافت؛ بنابراین ناچار شدیم با ضمانت سازمان شهرداری‌ها و مکاتبه با وزارت کشور، تسهیلات دریافت کنیم تا ۹.۷ درصد پیش‌پرداخت را انجام دهیم و فاینانس عملیاتی شود. هرمزی درباره اینکه گفته می‌شود این وام شخصی بوده و به نام شما گرفته شده است، هم گفت: این تسهیلات به‌هیچ‌عنوان شخصی نبوده و به نام شرکت واگن‌سازی بوده. ۹۰ میلیون یورو تسهیلات، وام شخصی نیست. این ریسک را شهرداری انجام داد و با ضمانت حواله‌های نفت تسهیلات را دریافت کرد. ما از بانک مرکزی ارز گرفتیم و به شرکت نورنیکو پرداخت کردیم تا فاینانس عملیاتی شود. سهم ۵.۷درصدی باقی‌مانده هم براساس جلسه‌ای که در دفتر معاون وزیر صنعت داشتیم و براساس آنچه گفته شد، منابع ریالی آن از طرف سازمان شهرداری‌ها تأمین شده است. تخصیصی ارز باز شده و در شهرویرومه انجام خواهد شد تا سهم ۱۵ درصد تکمیل شود. به گفته معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران طرف چینی پول را گرفته و قرارداد عملیاتی شده است. تولید انبوه واگن آغاز شده و در بهمن‌ماه اولین رام را تحویل خواهیم گرفت و امیدواریم همان زمان حمل آن انجام شود و از سال آینده براساس جدول در ابتدای هر ماه دو رام و سپس هر ماه سه رام وارد می‌شود که البته در این قرارداد ۵۵ درصد داخلی‌سازی است. از محل فاینانس و کنسرسیوم شکل‌گرفته در چین سهم واگن‌سازی را هم برای توسعه آن دریافت کردیم. این تسهیلات نیاز به مصوبه شورا نداشتند اما اعضای شورا این نظر را داشتند که لایحه‌ای درباره تسهیلات اخذشده برای قرارداد به شورا ارائه دهیم. اگر شورا حمایت نمی‌کرد، این تسهیلات دریافت نمی‌شد. اگر رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل حمایت نمی‌کرد، این اتفاق نمی‌افتاد. شهرداری می‌توانست زیر بار مسئولیت نرود و کسی هم خرده نمی‌گرفت؛ چراکه وظیفه تأمین تاکسی نداشتیم.

هرمزی در این نشست به آمار اتوبوس‌های فعال تهران در روزهای نخست دوره ششم هم اشاره کرد و گفت: اتوبوس‌های شاغل تهران در ابتدای دوره ششم ۸۶۰ دستگاه بود که با توجه به این موضوع باید نوسازی اتوبوس‌ها را مورد توجه قرار می‌دادیم. تاکسی‌ها و اتوبوس‌هایی که وارد شده‌اند در نظر داریم که شهر را تغییر خواهد داد. تا پنج روز آینده اولین گروه تاکسی‌ها به بندرعباس خواهد رسید.

اگر در تریخص به مشکل برخوردیم، ۱۵۰ دستگاه تاکسی برقی آیون دریافت می‌شود. مجوز کمیسیون ذخایر ارزی بانک مرکزی را برای تأمین ۲۷هزارو ۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی دریافت کردیم و تا چهارشنبه روند آن طی خواهد شد. سرعت ساخت تاکسی‌ها در شرکت سازنده بالاست و ظرف

چهار ماه کل محموله وارد شهر خواهد شد.



### معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران جزئیات قرارداد ۶۳۰ واگن را شفاف‌سازی کرد

# جعبه سیاه قرارداد واگن‌های چینی باز شد

هرمزی با بیان اینکه ۱۱۰ دستگاه اتوبوس برقی در سه بخش تحویل گرفته خواهد شد، گفت: این اتوبوس‌ها از محل دوهزارو ۵۰۰ دستگاه تأمین می‌شود. بانک مرکزی موضوع قرارداد ما را تصویب کرده و مسیره‌ها هماهنگ و ضمانت‌ها انجام شده و ادامه خواهد داشت.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران مدعی شد: هر روز از عمر این دوره مدیریت شهری یک اتوبوس وارد شهر شده، ساخت ایستگاه‌های مترو و اورهال اتوبوس‌ها در این دوره انجام شده و به نظر بنده یکی از درخشان‌ترین دوره‌های مترو را شاهد بوده‌ایم.

او درباره ترامو هم توضیح داد: پس از مطالعات برای انتخاب نوع ناوگان ترامو یا ال‌آرتی وارد عملیاتی خواهیم شد. مسیر مشخص شده اما باید برای انتخاب نوع آن بررسی انجام شود. اگر اتفاق بدی رخ ندهد، دو رام ال‌آرتی چرخ لاستیکی با هزینه چینی‌ها برای تست وارد خواهد شد و اگر آزمایش‌ها جواب‌گو بود، قرارداد آن منعقد خواهد شد که تفاهنامه آن منعقد شده است.

در ادامه شهیرار افندی‌زاده، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، هم با بیان اینکه تنوع سیستم‌های ریلی شامل مترو، تراموا و ال‌آرتی است، گفت: تراموا مانند اتوبوس با ظرفیت ۱۰ هزار مسافر است و ظرفیت ال‌آرتی ۲۰ هزار نفر است. با تلاش‌های انجام‌شده مقرر شد علاوه بر ۱۱ خط متروی داخلی دو خط قطار سبک شهری اضافه شود اما بین تراموا و ال‌آرتی، سیستم بیشتر به سمت ال‌آرتی خواهد رفت. شاخص اول ال‌آرتی چرخ لاستیکی میزان ظرفیت و شاخص دوم مسیر ریلی است که معمولا در درازمدت در نظر گرفته می‌شود. پروسه اول ما مدت‌زمان ۳۰ساله است که ببینیم هزینه کدام‌یک افزایش بیشتری خواهد داشت. هر یک از موارد مزایا و معایبی دارد که مشاور در حال بررسی آن است و باید تصمیم‌گیران براساس شاخص‌ها تصمیم‌گیری کنند. مطالعات تقریبا آماده شده و به جلسه‌ای به معاون حمل‌ونقل و ترافیک ارائه شد. سه فاز برای ال‌آرتی پیش‌بینی شده است. واردات تکنولوژی و نحوه ارائه خدمات نیز در مطالعات مورد بررسی قرار گرفته و اگر به شورای شهر تهران و شوروی عالی ترافیک ارائه داده و تصویب شود، نتایج نهایی اخذ خواهد شد. اما به هر شکل ورود یک رام تراموی چرخ‌لاستیکی به تهران به مطالعات ما کمک خواهد کرد. هر یک از این سیستم‌ها برای شهر تهران مد جدیدی ایجاد خواهد کرد. انواع سیستم‌های ریلی در دنیا وجود دارد و با توجه به اینکه هزینه ال‌آرتی از مترو کمتر است، بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. در خط اول که از میدان آزادی به سمت تهرانپارس بی‌آرتی فعالیت می‌کند، نمونه ال‌آرتی فعال خواهد شد.

وی ادامه داد: اگر این سیستم در تهران موفق شود، مسیر خوبی را برای حمل‌ونقل همگانی در کشور فراهم خواهد آورد. سؤال دیگری که از هرمزی پرسیده شد، آخرین وضعیت تغییر طرح ترافیک شهر تهران بود. او این خبر را داد که تا پایان سال از طرح ترافیک جدید رونمایی می‌شود. هرمزی توضیح داد: این طرح هنوز در حال بررسی توسط مشاوران است و خروجی مشخصی در حال حاضر ندارد؛ چراکه موضوع زمان‌بر است و باید دوربین‌ها جابه‌جا شوند و دیگر اقدامات مرتبط با آن صورت بگیرد.

افندی‌زاده نیز در این زمینه گفت: تغییرات ایجادشده در طرح ترافیک اساسی بود و شیوه و نحوه آن تغییر یافت. بعد از سه، چهار سال قرار شد آسیب‌شناسی روی طرح صورت بگیرد. قطعاً این طرح نسبت به طرح قبل مزایای بیشتری دارد. به ۲۸ دانشگاه نامه ارسال کردیم و موارد مورد بررسی قرار گرفت. در حال حاضر جلسات با حضور پلیس و دیگر نهادهای مربوطه در جریان است. محدوده طرح ترافیک اولیه بر اساس ضوابط شورای عالی پنج برابر مساحت فعلی است. طرح کنترل زوج و فرد قابل کاهش و افزایش است. نکته دوم، ساعت ورود و خروج است که در حال حاضر سه دوره صبح، ظهر و عصر است. نکته سوم برای ساکنان در محدوده است که این موارد مورد بررسی قرار می‌گیرد. تا پایان آبان‌ماه طرح آماده خواهد شد و اگر تغییراتی ایجاد شد باید در ابتدا در شوروی ترافیک استان تهران و در نهایت در شورای شهر بررسی شود.

افندی‌زاده با بیان اینکه ورود کامیون‌ها نیز در طرح جدید اضافه می‌شود، گفت: توسعه دوربین‌ها کمک زیادی در عملیاتی‌کردن این طرح خواهد داشت که هماهنگی‌ها برای افزایش دوربین‌ها در حال انجام است.

هرمزی در پاسخ به پرسش خبرنگار «شرق» درباره ورود دستگاه‌های نظارتی بر بخش‌هایی از قرارداد چین، ازجمله بخش‌های دوربین‌های نظارتی و شرکتی که این قرارداد با آن

بسته شده است، گفت: پروسه هوشمندسازی در قرارداد با چین باید توسط سیستم‌های نظارتی تأیید شود. روی کیفیت و ساختار نرم‌افزار دوربین‌ها باید بررسی‌هایی شود که ذیل دفتر شهردار انجام خواهد شد.

او درخصوص ابهامات مطلبی که در فضای مجازی منتشر شد با بیان اینکه بحق و استوار نبود، گفت: شرکت نورنیکو اقداماتی در بخش‌های مختلف انجام می‌دهد و خط یک متروی تهران توسط این شرکت اجرائی شده است. هرمزی در پاسخ به پرسش دیگر «شرق» درباره کلابه خودروسازان از عدم پرداخت مبلغ قراردادهاشان نیز گفت: ما مستقیماً از خودروسازان خودورها را خرید می‌کنیم و نوع و کیفیت خودورهای خریداری‌شده مشخص است و مسئله‌ای در این زمینه وجود ندارد.

۲۵ درصد از هزینه خودروسازان به صورت نقد، ۲۵ درصد غیرنقد و ۵۰ درصد تسهیلات است. تمام خودروسازان پیش‌پرداخت را دریافت کرده‌اند و برای عقاب‌افشان و اسنا نیز تسهیلات کارسازی شده و یک ملک ۴۰۰ میلیارد تومانی به‌عنوان منبع غیرنقد برای شرکت عقاب‌افشان پیش‌بینی شده است. برای بخش غیرنقد شرکت اسنا، ما هر ملکی را معرفی کردیم، مورد قبول آنها نبوده است.

علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران نیز در این رابطه توضیح داد: شرکت عقاب پیش‌پرداخت و میان‌پرداخت را دریافت کرده و هر هفته ۱۵ دستگاه اتوبوس تحویل می‌دهد. گره‌هایی در بخش خارجی و تأمین ارز وجود دارد. با همکاری شهردار منطقه ۲۲ توافق شده و کارشناسی‌های آن در حال انجام است، صد دستگاه اتوبوس شرکت عقاب که آماده شده، تحویل گرفته خواهد شد.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران گفت: مشکلات ارزی موجود در بانک مرکزی و وزارت صمت باعث کندی تأمین اتوبوس‌ها شده و برای تأمین ون نیز همین روند وجود دارد. یک قرارداد برای تأمین اتوبوس‌های برقی منعقد شده بود که این قرارداد فسخ شد و از سازنده شکایت کردیم. مدیرکل صمت استان مرکزی اعلام کرد آن شرکت تولیدکننده است و باید حمایت شود. فعلاً ما این موضوع را از طریق دستگاه قضا پیگیری می‌کنیم و با وجود اینکه مصوبه حکم‌تسهیل و رفع موانع تولید داشته، بانک برای تسهیلات همکاری نکرده است.

هرمزی در پاسخ به پرسش دیگر «شرق» درخصوص تغییر ناگهانی مدیرعامل مترو و اینکه در سه سال گذشته متروی تهران چندین بار شاهد تغییرات مدیریتی بوده است و آیا گمانه‌زنی‌های مطرح‌شده درخصوص برکناری وی ازجمله نقیسی عدم پیش‌پرداخت قرارداد واگن‌ها توسط دولت رئیس، در این تغییر نقش داشته نیز توضیح داد:

درستی تلاش‌های زیادی را در شرکت بهره‌برداری و شرکت مترو انجام داد و حتی در راستای تلاش‌های خود تحریم شد. تصمیم بر این شد که فضای کار پرشتاب‌تر شود. اولین بار بنده موضوع عدم پیش‌پرداخت واگن‌ها توسط دولت را مطرح کردم و ارتباطی به ایشان نداشت. فضا کاملاً صاف‌قانه بود. نگاه ما در کل نگاه کارمحور بوده است. پرسش دیگری که در این نشست مطرح شد، انتظار طولانی مسافرها برای رسیدن اتوبوس بود که مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران، با بیان اینکه یک ساعت معطلی برای اتوبوس‌های بی‌آرتی واقعیت ندارد، گفت: مدتی شاهد ۳۰ تا ۴۵ دقیقه معطلی برای اتوبوس خطوط عادی بودیم که تعداد اتوبوس‌ها کمتر بود، اما در خطوط بی‌آرتی ممکن است به دلیل فعالیت‌های عمرانی و مواردی از این قبیل، میزان سرفاصله اندکی افزایش یافته باشد.

### نگاه

## لایحه تشکیل سازمان

## گردشگری برگشت خورد

**شرق:** سرانجام پس از سال‌ها انتظار و پیگیری شورا، لایحه تشکیل سازمان گردشگری شهرداری تهران به صحن شورای شهر تهران آمد، اما اعضای شورای شهر به برگشت این لایحه به کمیسیون اجتماعی رأی دادند. نرگس معدنی‌پور، رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران، در این زمینه توضیح داد: با توجه به تکلیف شهرداری تهران برابر حکم نودویکم برنامه چهارم مبنی بر تأسیس این سازمان ظرف مدت یک سال، این لایحه به شورا ارسال شد که در جریان برگزاری جلسات مشترک کمیسیون‌های تخصصی، مشخص شد لایحه پیشنهادی مختصر نبود و موارد مهمی ازجمله چشم‌انداز، ساختار، اهداف، چگونگی تشکیل و ادغام سازمان‌ها و مجموعه‌ها مورد توجه قرار نگرفته بود و تنها مجوز ادغام مراکز گردشگری در این لایحه آمده بود. مقرر شد تا شهرداری در فرصت دوم‌ماه این لایحه را اصلاح و با تحریر موارد و تکالیف تأییدشده از سوی کمیسیون‌های مشترک، آن را به شورا برای تصویب ارسال کند. تکالیفی که در این لایحه آمده، به این شرح است که شهرداری تهران موظف است به منظور توسعه گردشگری پایدار شهری، تأمین زیرساخت‌ها و رفع کمبودها، ارتقای کمی و کیفی خدمات و تأسیسات گردشگری و تبدیل شهر تهران به مقصد گردشگری با جذب گردشگران و جهانگردان و ایجاد چرخه رفت‌وآمد با دیگر مراکز جهانگردی و تفریحی با رویکرد کوچک‌سازی و جایک‌سازی ساختار شهرداری تهران، نسبت به تشکیل سازمان گردشگری اقدام کند.

به گفته معدنی‌پور، شهرداری تهران موظف است ظرف مدت دو ماه نسبت به ارائه اساسنامه مصوبه تیپ اساسنامه سازمان‌های شهرداری تهران اقدام کرده و ساختار تفصیلی این سازمان را به شورای شهر تهران برای تصویب ارسال کند. مصافا شهرداری موظف است نسبت به انجام امور سهام، سرمایه، اموال و دارایی، تعهد و موضوعات حقوقی به سازمان جدید‌تأسیس اقدامات لازم را انجام دهد. ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران نیز با اشاره به موارد مطرح‌شده در قانون برنامه هفتم، با بیان اینکه سازمان‌های دولتی و عمومی از توسعه سازمان منع شده‌اند، گفت: این لایحه قطعاً بر پایه توسعه سازمانی است و ما سعی خواهیم‌فرستکی ایجاد کنیم که برخلاف نص صریح قانون برنامه هفتم است، متضاف بر اینکه باید به صراحت در لایحه بگویم کدام شرکت و سازمان باید ادغام شود. اگر این موارد اصلاح نشود، عملاً در حکم توسعه سازمان خواهد بود و مغایر برنامه هفتم است و حتماً با مخالفت هیئت تطبیق مواجه خواهد شد. از این‌رو پیشنهاد می‌شود شهرداری تهران شفافیت موضوع درخصوص تأسیس این سازمان را به صحن شورا ارائه دهند. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: تا چند پیش سازمانی تحت عنوان سازمان گردشگری در دولت وجود داشت و اکنون نیز یک وزارتخانه، مأموریت گردشگری داخلی و خارجی را دنبال می‌کند. وی با تأکید بر اینکه فعالیت‌ها و تشکیلات موازی از آفت‌های کشور ما هستند، گفت:تداخلات کارآی منجر به صرف انرژی بسیار می‌شود. به نظر می‌رسد با بودن وزارت گردشگری و ادارات کل این وزارتخانه، تشکیل سازمان گردشگری در شهرداری تهران موازی‌کاری است. تشکری‌هاشمی ادامه داد: در هیچ‌یک از وظایف شهرداری تهران، مأموریتی تحت عنوان گردشگری وجود ندارد و امروز چیزی فراتر از قانون را برای شهرداری تهران تعریف می‌کنیم. با ایجاد این سازمان باید پست‌های جدیدی را به وجود آورد و نیروی انسانی متعددی را جذب کرد که این کار در مسیر جایک‌سازی سازمان تهران نیست. ایجاد ساختار جدید کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با بیان اینکه برای ایجاد یک سازمان جدید باید مراحل قانونی بسیاری طی شود، اظهار کرد: با تشکیل سازمان گردشگری، وارد کاری می‌شویم‌که در اولویت‌های شهرداری تهران نیست. ایجاد ساختار جدید در آخرین سال این دوره مدیریت شهری می‌تواند مدیران آینده را نیز با چالش‌هایی مواجه کند. با این لایحه تأیید می‌کنیم که تاکنون شهرداری بر اساس یک ساختار غیرقانونی وظایفی را انجام داده است.