

گزارش خبری

هشدار قرمز متروی تهران

شرق: جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران شورای شهر تهران و محسن هاشمی که سال‌ها مدیریت متروی تهران را بر عهده داشت هشدار می‌دهند که متروی تهران با ناوگان فرسوده و تجهیزات قدیمی روبه‌روست و مسیر تهران-کرج در وضعیت بحرانی قرار دارد. اگر اقدامات اورهال و به‌روزرسانی فنی به موقع انجام نشود، خطر بروز حادثه و تحمیل هزینه‌های سنگین برای شهرداری جدی است.

متروی تهران، با بیش از ۱۵۰۰ واگن و شبکه گسترده‌ای که روزانه میلیون‌ها سفر را پوشش می‌دهد، وارد مرحله حساسی شده است. خطوط داخلی هنوز بحران فوری ندارند، اما مسیر تهران-کرج و خطوط قدیمی نیازمند توجه فوری هستند. کارشناسان هشدار می‌دهند که تأخیر در تعمیرات اساسی و نوسازی تجهیزات، نه‌تنها ایمنی مسافران را تهدید می‌کند، بلکه هزینه‌های هنگفتی برای شهر به همراه خواهد داشت.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با اشاره به وضعیت فرسودگی ناوگان مترو گفت: «اگرچه خطوط داخلی هنوز بحرانی نیستند، اما تأخیر در اورهال قطارهای قدیمی می‌تواند به بروز حادثه و تحمیل هزینه‌های سنگین منجر شود.» او توضیح داد همه وسایل نقلیه و تجهیزات مکانیکی طول عمر مفید دارند و باید در زمان مناسب تحت تعمیرات پیشگیرانه یا اساسی قرار گیرند. او با رد تصور کوتاه‌مدت درباره عمر قطارها گفت: «واگن‌های مترو طول عمر بالایی دارند و معیار اصلی تعمیرات آنها میزان پیمایش است. برخی واگن‌های مترو تهران بیش از ۱.۲ میلیون کیلومتر پیمایش کرده‌اند و برخی قطارهای خودکشنشی پس از حدود ۷۵۰ هزار کیلومتر نیازمند اورهال هستند.»

تشکری‌هاشمی با اشاره به وجود بیش از ۱۵۰۰ واگن در متروی تهران افزود: «توسعه حمل‌ونقل فقط با خرید ناوگان جدید حل نمی‌شود؛ باید از ناوگان موجود به‌درستی نگهداری کنیم.» او تأکید کرد حدود ۹۰ درصد قطارهای مسیر تهران-کرج به زمان تعمیرات اساسی رسیده‌اند و نباید اجازه داد این حجم از واگن‌ها هم‌زمان در انتظار اورهال باقی بمانند.



او همچنین بر اهمیت تعمیرات پیشگیرانه و تأمین قطعات یدکی تأکید کرد و گفت: «انبارهای مترو باید کاملاً شارژ باشند تا مجبور به استفاده از قطعات دست‌دوم نشویم.»

محسن هاشمی، رئیس سابق متروی تهران هم درباره وضعیت سازه‌ها و تجهیزات مترو توضیح داد: «ایستگاه‌های مترو با عمر مفید ۱۰۰ساله طراحی شده‌اند و فرسودگی بیشتر عملکردی و تجهیزاتی است.» او چهار بخش حیاتی که نیازمند پایش فوری هستند را ناوگان، تجهیزات سیگنالینگ، شبکه برق و سامانه تهویه و اطفای حریق معرفی کرد. او درباره ناوگان متروی تهران گفت: «اولین واگن‌های خط پنج (کرج) اکنون تقریباً ۲۸ساله هستند. عدد مرجع سیاست‌گذاری برای عمر مفید قطارها از ابتدا ۳۰ سال در نظر گرفته شده، اما با انجام اورهال، نوسازی سیستم رانش، ترمز و کنترل، عمر مفید آنها قابل افزایش است.» او هشدار داد تأخیر در اورهال باعث افت ایمنی، کاهش قابلیت اطمینان و افزایش خرابی ناوگان خواهد شد.

هاشمی افزود: «برای سرویس‌دهی با سرفاصله چهار دقیقه در هریک از خطوط هفت‌گانه، متروی تهران نیازمند ۵۰ قطار هفت‌واگنه است. اما اکنون بدون در نظر گرفتن واگن‌های فرسوده، کمبود ۲۳۰۰ واگن داریم.» او تأکید کرد که این کمبود شامل قطارهای عملیاتی، تعمیرگاه و قطارهای رزرو و پشتیبان نیز می‌شود. برای رسیدن به سرفاصله دودقیقه‌ای و پاسخ به نیاز حومه‌نشین‌ها، باید تعداد قطارها تا سال ۱۴۱۰ به ۵۰۰ رام افزایش پیدا کند.

او درباره تولید داخلی گفت: «در ساخت ناوگان به خودکفایی بیش از ۵۰ درصد رسیده‌ایم و با تزریق منابع می‌توانیم ظرفیت شرکت‌های واگن‌سازی داخلی را فعال کنیم. اما به دلیل سیاست‌گذاری غلط و اولویت‌بندی منابع به خودروسازی، حتی ۱۰۰ واگن هم ساخته نمی‌شود.»

هاشمی توضیح داد خطوط هفت‌گانه باید از طریق انشعابات مکمل توسعه پیدا کنند. نمونه‌ای از این انشعاب، خط چهار تا فرودگاه مهرآباد است. مطالعاتی درباره انشعابات شمالی خط سه تا نیلورن و خط یک تا ولنجک انجام شده، اما تکمیل خطوط ۱۱گانه در اولویت است. او تأکید کرد که در برنامه نوسازی و تأمین واگن، این انشعابات نیز باید لحاظ شوند.

او گفت: «بست‌های برق خطوط مترو وضعیت مناسبی دارند و ظرفیت نصب ترانس‌های با ظرفیت بالا برای رسیدن به سرفاصله‌های کوتاه وجود دارد. اما اتصال ستاره‌ای کامل بین خطوط هنوز انجام نشده که در صورت قطعی برق، عملکرد اضطراری مترو را تضمین کند.»

هاشمی درباره تجهیزات سیگنالینگ توضیح داد: «سامانه ATP فقط حداکثر سرعت را کنترل می‌کند و محدودیت ایجاد می‌کند. فناوری ATO کنترل توأمان حداکثر و حداقل سرعت را انجام می‌دهد و برای سرفاصله‌های بالا ضروری است.»

او با اشاره به حادثه برخورد دو قطار در ایستگاه چیتگر گفت: «این حادثه نشان داد که ضعف سیستم‌های قدیمی و نیاز به ارتقای فناوری و آموزش نیروها جدی است.» هاشمی افزود فناوری «بدون راهبر» با کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و افزایش ظرفیت، می‌تواند هزینه اقتصادی بلندمدت برای مترو باشد و اکنون در متروهای دومی و پاریس پیاده شده است.

متروی تهران با ناوگان فرسوده، تجهیزات قدیمی، کمبود واگن و چالش‌های فنی در مسیری‌های پرتراфик و خطوط حومه‌ای هشدار قرمز ایمنی را تجربه می‌کند. کارشناسان تأکید دارند اورهال به‌موقع، به‌روزرسانی فناوری و مدیریت منابع نه‌تنها هزینه خرید واگن جدید را کاهش می‌دهد، بلکه از وقوع حوادث احتمالی جلوگیری خواهد کرد و ظرفیت سرویس‌دهی مترو را به حداکثر می‌رساند.

نورا حسینی: پس از ابطال مصوبات

شورایاری‌ها در دیوان عدالت اداری و ادعای مدیریت شهری ششم برای پرکردن این خلا با «نظام‌نامه مدیریت محله»، روز گذشته مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، به دلیل مقاومت شهرداری تهران برای اجرای مصوبات شورای شهر در این حوزه، از حضور در ستاد هماهنگی این ستاد کناره‌گیری کرد.

اتفاقی که نشان داد این نظام‌نامه با وجود مراسم آغاز به کار و جلسات گاه و بی‌گاه، نه‌تنها نتوانسته خلأ مشارکت محلی را پر کند، بلکه حالا به یکی از پرچالش‌ترین پرونده‌های شورای شهر تهران تبدیل شده است؛ پرونده‌ای که با اعتراض گسترده

شورایاران، کنشگران شهری و در نهایت کناره‌گیری مهدی چمران از شورای محلات، وارد مرحله‌ای تازه شده است. در زمان تصویب این نظام‌نامه، جمعی از شورایاران فعلی و سابق، فعالان محلی و پژوهشگران شهری خطاب به اعضای شورای شهر تهران نوشتند که این طرح نه‌تنها جایگزین شورایاری‌ها نشده، بلکه اساساً با روح مشارکت‌محور مدیریت محله در تضاد است.

در این بیانیه، رای ۲۸ تیر ۱۳۹۹ دیوان عدالت اداری به‌عنوان نقطه آغاز بحران مشارکت محلی یادآوری شده است؛ رای‌ی که به باور شورایاران «برخلاف واقعیت‌های موجود و بر پایه دلایلی قابل نقض» صادر شد و عملاً انجمن‌های شورایاری را از چرخه رسمی مدیریت شهری حذف کرد. به اعتقاد نویسندگان نامه، پس از این رای انتظار می‌رفت شورای شهر تهران، چه به‌صورت مستقل و چه از مسیر شورای عالی استان‌ها یا مجلس، برای احیای این نهاد با اصلاحات حقوقی لازم اقدام کند، ازجمله از طریق الگوهای انتخابات محلی غیرسراسری یا مدل‌های مجمع عمومی.

اما به گفته آنان، با وجود پیگیری‌های مکرر و ارائه پیشنهادهای متعدد از سوی صاحب‌نظران و فعالان مدنی، شورا ناگهان «نظام‌نامه مشارکت محله‌ای» را ارائه کرد؛ طرحی که به‌زعم منتقدان، نه ضرورت و فوریت آن روشن بود و نه مشارکت واقعی شهروندان در آن به‌عنوان مسئله اصلی دیده شده بود.

هم‌زمان با این انتقادها، برخی اعضای شورای شهر نیز نسبت به عملکرد شهرداری در محلات هشدار داده‌اند. ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، با اشاره به بازپس‌گیری برخی اماکن محلی توسط شهرداری، این اقدام را در تضاد آشکار با سیاست واگذاری امور به مدیریت محله دانست. به گفته او، سیراهای محلات که عمدتاً به واسطه فضاهای ورزشی و فرهنگی خودگذا شده بودند، با این تصمیم در معرض وابستگی کامل به بودجه شهرداری قرار می‌گیرند و شهروندان نیز خدمات ارزان‌قیمت محلی را از دست می‌دهند.

امانی با یادآوری نامه علیرضا زاکانی، شهردار تهران، به رئیس‌جمهور درباره تفکیک امور ملی و محلی، پرسید: اگر قرار است همه امور محله -جز مسائل امنیتی و سیاسی- به مدیریت محلی واگذار شود، چرا در عمل حتی اختیار یک زمین چمن مصنوعی هم از سراهای محلات گرفته می‌شود؟ اوچ این تنش‌ها، به کناره‌گیری مهدی چمران از شورای محلات انجامید. رئیس شورای شهر تهران با ابراز تأسف از عدم اجرای مصوبات شورا، به صراحت اعلام کرد شهرداری اجازه نداده برنامه‌های محله‌محور به‌درستی اجرا شود. به گفته چمران، جلسات محلی یکی پس از دیگری لغو شد و سرای محله دیگر کارکرد گذشته را ندارد.

اکنون، سه سال پس از آغاز این مسیر، منتقدان می‌گویند «نظام‌نامه مدیریت محله» نه مسائل مدیریت محلات را حل کرده و نه جایگزین معتبری برای شورایاری‌ها شده است.

کناره‌گیری مهدی چمران از ستاد هماهنگی نظام‌نامه مدیریت محله

مشارکت محلی در بن‌بست



علی اصغر قائمی، رئیس کمیته نظارت شورای شهر

علی اصغر قائمی: **کارشکنی شهرداری، هیئت امنای محلات را به بن‌بست کشاند**

علی اصغر قائمی با تشریح روند شکل‌گیری و توقف فعالیت هیئت امنای محلات، از «کارشکنی سیستماتیک شهرداری تهران» به‌عنوان مانع اصلی اجرای مدیریت محله یاد کرد؛ روندی که به گفته او، در نهایت به واکنش صریح مهدی چمران و اعلام کناره‌گیری‌اش از این ترکیب انجامید.

به گفته قائمی، از همان ابتدای شکل‌گیری هیئت امنای محلات با ترکیب قانون و تشریفات جدید، ستاد مدیریت محله مدتی در بلاتکلیفی به سر برد تا اینکه با حضور مستقیم مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، این ساختار سر و شکل گرفت. بااین حال، از همان آغاز، مقاومت و کارشکنی شهرداری تهران -هم از سوی شخص شهردار و هم رئیس ستادی که از طرف شهرداری منصوب شده بود- مانع پیشرفت کار شد.

او تأکید کرد: شهرداری نه‌تنها اجازه نداد فعالیت ستاد مدیریت محله به‌درستی پیش برود، بلکه حتی مصوبات این ستاد را نیز ابلاغ نکرد. در نتیجه، هیئت‌های محلات عملاً از تصمیماتی که به‌صورت مرکزی گرفته می‌شد، بی‌اطلاع ماندند و شهرداری به‌نوعی سد راه اجرای این مصوبات شد. قائمی افزود: برای رفع این وضعیت، مهدی چمران تصمیم گرفت شخصاً به همراه افراد متولی امور، در مناطق مختلف حضور پیدا کند. در مقطعی، این اقدام انجام شد؛ انتخابات هیئت‌های محلات با نظارت مستقیم او کنترل و برگزار شد و قرار بود فعالیت‌ها به‌صورت رسمی آغاز شود، اما این روند نیز با مانع تازه‌ای روبه‌رو شد.

به گفته او، شهرداری از صدور احکام اعضای هیئت امنای محلات -که با رای مردم انتخاب شده بودند- خودداری کرد و با «بهانه‌تراشی»، این احکام را صادر نکرد؛ موضوعی که همچنان ادامه دارد. حتی زمانی که چمران تصمیم گرفت شخصاً احکام مناطق را صادر کند، باز هم این اقدام با مخالفت و ممانعت مواجه شد.

قائمی این روند را عامل اصلی «تکدر خاطر» رئیس شورای شهر دانست و گفت: همین موضوع باعث شد آقای چمران واکنش نشان دهد و اعلام کند در چنین ترکیبی دیگر حضور نخواهد داشت. به گفته او، اگر چمران نباشد، حضور سایر اعضا نیز بی‌معنا می‌شود و این مسئله می‌تواند هیئت امنای محلات و کل موضوع مدیریت محله را با یک چالش جدی مواجه کند.

وی در ادامه به این پرسش پرداخت که دلیل مقاومت شهرداری چیست؛ آن‌هم درحالی‌که شهرداری و شخص شهردار همواره بر مشارکت مردم و حکمرانی مشارکتی تأکید می‌کنند. قائمی توضیح داد: یک لایه از مشارکت، همان طرح شهردار است که براساس آن، از همه مردم نظرخواهی می‌شود، مطالبات اولویت‌بندی می‌شود و وی در ادامه به این پرسش پرداخت که دلیل مقاومت شهرداری چیست؛ آن‌هم درحالی‌که شهرداری و شخص شهردار همواره بر مشارکت مردم و حکمرانی مشارکتی تأکید می‌کنند. قائمی توضیح داد: یک لایه از مشارکت، همان طرح شهردار است که براساس آن، از همه مردم نظرخواهی می‌شود، مطالبات اولویت‌بندی می‌شود و وی در ادامه به این پرسش پرداخت که دلیل مقاومت شهرداری چیست؛ آن‌هم درحالی‌که شهرداری و شخص شهردار همواره بر مشارکت مردم و حکمرانی مشارکتی تأکید می‌کنند. قائمی توضیح داد: یک لایه از مشارکت، همان طرح شهردار است که براساس آن، از همه مردم نظرخواهی می‌شود، مطالبات اولویت‌بندی می‌شود و

محمدرضا سررتپی اصفهانی، سامان قیدی

پژوهشگران معماری منظر

نشان داد که تغذیه سالانه سفره‌ها به‌طور قابل‌توجهی کاهش یافته است؛ یعنی هرزمان هم با کاهش ورودی و هم با افزایش خروجی (برداشت) مواجه هستیم. هم‌افزایی به‌باعث افت سطح آب و خشک‌شدن قنات‌ها شده است. هرزمان، برآوردها نشان می‌دهند که زیادی برداشت آب زیرزمینی اصلی‌ترین عامل کاهش ذخیره آب زیرزمینی است؛ پس از دوره خشک‌سالی‌ها، افت ذخیره تشدید شده و مناطق بزرگی به «ممنوعه» شدن حفر چاه‌ها و فرسایش مناطق منتهی شده است.

خطاهای طراحی منظر و سیاست‌گذاری شهری-کشاورزی

از دیدگاه معماری منظر و برنامه‌ریزی فضایی، چند خطای استراتژیک بارها تکرار شده که بحران را عمیق‌تر کرده‌اند:

● تمرکز بر سازه‌های بزرگ (سدسازی غیرهماهنگ) و تغییرات اقلیمی: سدهای بزرگ با اهداف اصلی تولید برق یا ذخیره آب ساخته شدند، اما بتخیر ذخایر در اثر گرمای اقلیم غالب ایران و بعضاً انتخاب گامیانی نامناسب سدها و حوضه‌های بالادستی باعث شد کارایی این سازه‌ها در مدیریت آب کاهش یابد. پیاده‌ها شامل کاهش جریان‌های پیوسته، خشک‌شدن تالاب‌ها و اختلال در تغذیه سفره‌هاست.

● سیاست خودکفایی آب‌محور کشاورزی: حمایت از کشت محصولات بعضاً کم‌آرزش با نیاز آبی بالا و افزایش سطح زیر کشت (که با اصول کشت پایدار و خشک تاریخی

پروژه‌هایی که امکان‌پذیرتر، کم‌هزینه‌تر و متناسب با بودجه هستند، انتخاب و اجرا می‌شوند. این طرح، اگر درست اجرا شود، می‌تواند مفید باشد.

او تأکید کرد: در مقابل، هیئت امنای محلات ناظر بر استفاده از ظرفیت فکری نخبگان محلی است و ایند دو رویکرد نه‌تنها در تضاد با هم نیستند، بلکه می‌توانند مکمل یکدیگر باشند.

به باور قائمی، آنچه در عمل موجب این مقاومت شده، نگاه سیاسی به ترکیب هیئت‌های محلات است. او گفت: آنچه به نظر می‌رسد، این است که شهردار تهران و برخی افراد منتسب به او، به دنبال استفاده سیاسی از این ترکیب بودند؛ درحالی‌که آقای چمران و اعضای ستاد مدیریت محله، به‌هیچ‌وجه چنین رویکردی نداشتند و هدف‌شان صرفاً استفاده از ظرفیت فکری نخبگان محلی برای بهبود کیفیت زندگی مردم در محلات بود؛ هدفی که متأسفانه محقق نشد.

مهدی اقراریان، رئیس کمیته نظارت شورای شهر تهران نیز این موضوع را نشانه‌ای جدی از اختلال در مسیر حکمرانی مشارکتی در پایتخت دانست.

او با بیان اینکه «یکی از موضوعاتی که در صحن شورا با آن مواجه بودیم، اعلام استعفای مهندس چمران بود»، گفت: این استعفا در اعتراض به عملکرد شهرداری تهران در حوزه ستاد مدیریت محله انجام شد؛ حوزه‌ای که به اعتقاد ما یکی از مصادیق روشن آن چیزی است که از آن به‌عنوان حکمرانی نمایشی یاد می‌کنیم.

اقراریان تأکید کرد: وقتی از حکمرانی نمایشی صحبت می‌کنیم، یکی از مصادیق بسیار جدی آن، سنگ‌اندازی‌های شهرداری تهران در مسیر تحقق یک حکمرانی مشارکتی واقعی است. شهر تهران برای اداره مطلوب، نیازمند آن است که شهروندان به‌صورت واقعی و نه صرفاً نمایشی در فرایند تصمیم‌گیری حضور داشته باشند.

رئیس کمیته نظارت شورای شهر تهران در ادامه با اشاره به تجربه «شورایاری‌ها» گفت: یکی از ظرفیت‌هایی که به نظر من با چالش جدی مواجه شد، مجموعه شورایاری‌ها بود. اگرچه ممکن است نقدهایی به شورایاری‌ها وارد باشد، اما دارای یک سازوکار انتخاباتی مشخص در سطح محلات بودند. افراد به‌عنوان نمایندگان محله و سپس نمایندگان منطقه، با رای مستقیم مردم انتخاب می‌شدند و این امکان را فراهم می‌کردند که مطالبات و مشکلات شهروندان به‌طور جدی پیگیری شود.

او افزود: با توقف شورایاری‌ها، شورای ششم طرح «هیئت امنای محلات» و «مدیریت محله» را در دستور کار قرار داد، اما با گذشت بیش از چهار سال، این موضوع همچنان با چالش مواجه است. به نظر من، دلیل اصلی این وضعیت آن است که شهرداری تهران تلاش می‌کند با مهندسی این شبکه مردمی، آن را از اهداف اولیه خود دور کرده و در مسیر برنامه‌ها و منافع خود قرار دهد.

اقراریان با اشاره به اعتراضات مکرر برخی اعضای شورا گفت: من بارها اعتراضات اعضای ستاد، ازجمله آقایان امانی، شربانی، قائمی و همچنین سرکار خانم نجفی را شنیده‌ام. اعتراض اصلی این است که شهرداری تهران اجازه نمی‌دهد مجموعه ستاد مدیریت محله و سراهای محلات در مسیر واقعی خدمت‌رسانی به شهروندان قرار بگیرند.

او در ادامه سخنانش گفت: آنچه امروز در این حوزه شاهد آن هستیم، مشابه بسیاری از حوزه‌های دیگر، یک بازی سیاسی از سوی تیم شهرداری است؛ بازی‌ای که به نظر می‌رسد بیش از آنکه معطوف به منافع محلات و شهروندان باشد، نگاهی معطوف به انتخابات آینده دارد.

چگونه مردمی که قنات می‌ساختند، گرفتار کم آبی شدند؟

ایرانیان در باغ‌سازی و کشاورزی مغایر است) با بارانه‌ها و قیمت‌گذاری نامناسب آب، باعث برداشت بیش از حد و صادرات محصولاتی که مقادیر زیادی آب داخلی (آب مجازی) را مصرف می‌کنند، شده است. این الگو اقتصادی-اجتماعی، به‌واسطه تغییرات اقلیمی، زمین‌های سنتی باغی و مرز روستا-شهر به صورت وسیع به محل کشت با هدف وسیع اقتصادی تبدیل شدند.

● گسترش شهرنشینی بدون برنامه و پوشش سطحی بی‌رویه: توسعه شهرها (و تغییر ماهیت پایدار باغ‌شهرهای ایرانی) بدون توجه به حوضه‌های آبریز، افزایش سطوح غیرقابل نفوذ و قطع مسیرهای طبیعی نفوذ باران به سفره‌ها، فرایند بازتغذیه را مختل کرده است. مطالعات تغییر کاربری زمین در شهرهای ایران نشان می‌دهد روند توسعه شهری مستقیماً با تغییرات الگوهای هیدرولوژیک محلی مرتبط است. افزایش شهرنشینی در صورتی که بدون برنامه باشد، هم‌زمان تقاضای مصرف آب را نیز افزایش می‌دهد.

● ساختار نهادی پراکنده و تکه‌تکه‌بودن مدیریت منابع: چندین نهاد جدا از هم، با انگیزه‌ها و هدف‌های متفاوت، در مدیریت آب دخیل‌اند؛ فقدان مدیریت کل‌نگر و ناتوانی/کم‌توانی علمی یا عملی در اعمال سیاست‌های قاعده‌مند و مبتنی بر داده، اجرای تدابیر اثرگذار را مختل کرده است. ● صنایع و توسعه غیرمکن‌مند آنها: توسعه صنعتی لازم‌ه زندگی امروز، تولید سرمایه، رقابت‌پذیری در اقتصاد جهانی و سهولت زندگی است اما چنانچه جانیامی آن به بستر محیطی و اجتماعی توجه نکنند (مکان محور نباشد) می‌توانند منابع همچون آب را از بین برده یا کیفیت آن را کاهش دهد.

خبر

آشفتنگی مدیریت؛ بحران پارکینگ تهران

شرق: آشفتنگی مدیریت، توصیف تازه‌ای است از وضعیت اداره شهر تهران. در کنار مدیریت گزارشی و نمایشی، عملکرد شهرداری در سال‌های اخیر تصویری از مدیریت آشفته ارائه می‌دهد. روز گذشته مهدی عباسی، رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای شهر تهران، با ارائه آمار درآمدها، هزینه‌ها و مصوبات سنواتی مرتبط با تأمین پارکینگ، نسبت به انحراف منابع، آشفتنگی مدیریتی و پیامدهای جبران‌ناپذیر شهرسازی به دلیل کوتاهی شهرداری در ایفای تکالیف قانونی هشدار داد و تأکید کرد که این قصور، باری سنگین و بلندمدت بر دوش شهر و مدیریت‌های آینده خواهد گذاشت.

عباسی، عملکرد شهرداری در حوزه تأمین، احداث و تملک پارکینگ را بررسی و به دو نگاه متضاد درباره عملکرد شهرداری اشاره کرد: حوزده‌ای برخی معتقدند شهرداری هیچ اقدام مؤثری در این حوزه انجام نداده و برخی دیگر با استناد به ارقام بالای هزینه‌کرد، عملکرد آن را موفق ارزیابی می‌کنند. عباسی با تأکید بر اینکه هر دو نگاه نادرست است، گفت روایت واقعی در داده‌ها و نمودارهای مالی نهفته است.

رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورا با تشریح نمودارهای درآمد و هزینه توضیح داد: شهرداری تهران از محل فروش واخذ نهایی خدمات مرتبط با پارکینگ حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان درآمد داشته، در حالی که هزینه‌های اعلامی در این بخش تا ۲۵ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان گزارش شده است. به گفته عباسی، مشکل اصلی نه صرفاً میزان درآمد یا هزینه، بلکه نحوه تخصیص منابع و میزان تحقق تکلیف قانونی شهرداری است.

او با یادآوری مصوبات سنواتی شورا گفت: شورا به‌صورت مستمر شهرداری را مکلف کرده است که ۱۰۰ درصد درآمدهای حاصل از حذف یا عدم تأمین پارکینگ در ساختمان‌ها، صرف احداث پارکینگ عمومی شود. فلسفه این حکم روشن است؛ زمانی که پارکینگی که باید در ملک تأمین می‌شده حذف شده و هزینه آن از شهروند دریافت می‌شود، این منابع حق ندارد صرف هزینه‌های جاری شود و باید دقیقاً برای جبران همان نقیصه، یعنی ساخت پارکینگ، هزینه شود.

عباسی با انتقاد از عملکرد اجرایی افزود: بر اساس داده‌ها، مجموعاً معادل هزینه حدود ۳۲ هزار واحد پارکینگ از مردم اخذ شده، اما در عمل تعداد بسیار محدودی پارکینگ احداث شده است. او با ارائه محاسبات شهرسازی توضیح داد که برای جبران بار تاریکی و فضایی ناشی از این ۳۲ هزار پارکینگ تأمین نشده، تهران نیازمند احداث حدود ۱۹۲ کیلومتر معبر جدید است؛ عددی که حتی در صورت صرف‌نظر از سایر نیازهای شهر، عملاً غیرقابل تحقق است.

رئیس کمیسیون شورا پرسید: آیا در دوره‌های مدیریت شهری اخیر چنین حجم عظیمی از معبرسازی صرفاً برای جبران کمبود پارکینگ انجام شده است؟ پاسخ روشن است و همین موضوع عمق بحران و انتقال بار آن به آینده شهر را نشان می‌دهد.

عباسی همچنین به آشفتنگی مدیریتی در ساختار متولی احداث پارکینگ اشاره کرد و گفت: در همین دوره، سازمان مسئول این حوزه پنج مدیرعامل داشته و با احتساب تغییرات اخیر، این عدد به شش مدیر رسیده است؛ وضعیتی که به‌روشنی بی‌ثباتی مدیریتی و چرایی عملکرد ضعیف در این حوزه را نشان می‌دهد. او با اشاره به مصوبه شورا مبنی بر الزام هزینه‌کرد کامل درآمدهای پارکینگ، به بودجه سال ۱۴۰۳ پرداخت و توضیح داد: درآمد حاصل از بهای خدمات بهره‌برداری از معابر، از ۴۵۰ میلیارد تومان در لایحه اولیه، به توجه به عملکرد واقعی، در متمم بودجه تا هشت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته بود. با این حال، در اصلاحیه بودجه، نه‌تنها این افزایش لحاظ نشد، بلکه رقم پایش‌یافتی‌شده به ۳۳۰ میلیارد تومان کاهش یافت؛ اقدامی که به گفته عباسی، مغایر با واقعیت‌های درآمدی و تکالیف قانونی بوده است. رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورا با تأکید بر اینکه پیامدهای این تصمیمات به آینده شهر منتقل می‌شود، تصریح کرد: مدیریت‌های بعدی ناچار خواهند بود برای جبران کوتاهی‌های امروز، حدود ۱۹۰کیلومتر معبر جدید ایجاد کنند؛ باری سنگین با هزینه‌های مالی، اجتماعی و زیست‌محیطی قابل توجه.