

**مدیرمسئول:** محمدامین ایمانجانی-**سردبیر:** مسعود فروغی

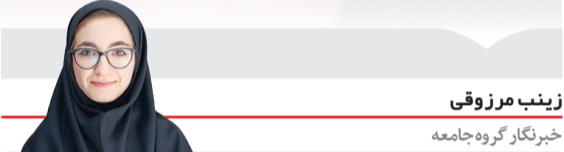
**تلفن وفکس:** ۶۲۹۹۹۹۹۵ (۰۲۱) **کدپستی:** ۱۱۳۵۱۳۳۸۱۶

**چاپ:** چاپخانه دانشگاه آزاداسلامی

**نشانی:** خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری، روبه‌روی ساختمان بورس، ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

درباره نظام مسائل پایتخت که مدیر فرا تمام‌وقت می‌خواهد

# برای مشکلات تهران هم دستیار پیدا کنید



زینب مرزوقی

خبرنگار گروه‌جامعه

**قطعا** این تنها تجربه شخصی من نیست. اکثر افرادی که در تهران زندگی می‌کنند و از مترو برای تردد در شهر استفاده می‌کنند، سختی و دشوار بودن فرآیند وارد شدن در واگن قطار مترو را در برخی ایستگاه‌ها تجربه کرده‌اند. شاید تعریف کردن و گفتن از آن طنز به نظر برسد اما در بعضی ایستگاه‌های پرتردد مانند ایستگاه مترو امام خمینی، تئاترشهر یا حتی ایستگاه متروی شهیدبهشتی، سوار واگن قطار شدن شبیه به ماراتن است. بسیار برایم اتفاق افتاده که حتی پس از سوار شدن در واگن قطار، این شکل از کنار زدن آدم‌ها و سعی در جاکردن خودم پیش از دیگری را مرور کرده‌ام. حتی شاید برای شما خنده‌دار باشد و برای تیم سردبیری روزنامه هم همین‌طور، پس از عبور از ماراتن سوار شدن در مترو به برخی نظریه‌های اخلاقی هم فکر کرده‌ام.

بعضی که در چند گزارش قبلی هم به آن اشاره کردیم و یکی از چالش‌های شهروندان تهرانی، آلودگی هوای تهران است. تعداد روزهای پاک از ابتدای اسسال تا به امروز در تهران، ۸ روز پاک بود. روزهای قابل قبول ۸۴ روز؛ روزهای ناسالم برای گروه‌های حساس ۲۱ روز و ۱ روز ناسالم داشته‌ایم. از ابتدای ۱۴۰۱ تا ۲۹ اسفند سال گذشته نیز تهران تنها ۳ روز پاک داشته است و ۱۹۲ روز قابل قبول، ۱۳۲ روز ناسالم برای گروه‌های حساس، ۲۴ روز ناسالم، ۲ روز بسیار ناسالم و ۲ روز خطرناک داشته است. همچنین از ۱۷ مرداد ۱۴۰۰ که اولین روزی که در رسانه‌ها منتشر شد زاکانی شهردار تهران شده تا آخر اسفند ۱۴۰۰ نیز تهران هیچ روز پاک‌ی نداشته است. در آن بازه زمانی ۱۳۹ روز قابل قبول، ۸۱ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و ۵ روز ناسالم بدون هیچ روز ناسالم و خطرناکی را در تهران گذرانده‌ایم. یکی از دلایل آلودگی هوا، عدم اجرای قانون هوای پاک است. اجرای راهکارهایی ازجمله نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، توسعه قطار شهری، اجرای طرح‌های ترافیکی، کنترل و ارتقای معاینه فنی و توسعه حمل‌ونقل پاک از مستلزمات اجرایی کردن این قانون هستند که از قضا مرتبط با شهرداری نیز است. یکی از مواردی که به آن اشاره شده، بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی است. بد نیست حالا که موضوع آلودگی هوای تهران را به میان کشیدیم، درباره وضعیت حمل‌ونقل عمومی که بی‌تاثیر در تشدید و کاهش آلودگی هوای تهران نیست را هم بررسی کنیم.

ناصر امانی، عضو شورای اسلامی شهر تهران در گفت‌وگویی با ایلنا در نقد عملکرد سال گذشته شهرداری تهران درباره وضعیت توسعه حمل‌ونقل عمومی گفته بود که مهم‌ترین نقدی که می‌توان به عملکرد شهرداری تهران در سال ۱۴۰۱

«شهر تهران امروز از آسیب‌های بسیار جدی در حوزه اجتماعی رنج می‌برد این آسیب‌ها روح و روان مردم را جریحه‌دار کرده و چهره شهر را زشت و غیرقابل تحمل کرده است.» این دقیقاً سخنان خود علیرضا زاکانی در جلسه مشترک با استاندار و رئیس شورای شهر تهران در ۱۱ آبان ۱۴۰۰ است.

اسفندماه سال گذشته علیرضا جاوید معاون هماهنگی امور مناطق شهرداری تهران درباره متمرکز شدن آمار بالای آسیب‌های اجتماعی در برخی مناطق خاص اعلام کرده بود: «در منطقه ۱۲، محله دروازه غار و شوش و در منطقه ۱۵ و برخی از نقاط منطقه ۱۹ دارای بیشترین آسیب‌های اجتماعی هستیم در برخی

سال‌ی که گذشت، به لحاظ بارش برف در پایتخت، سال کم‌نظیری بود و میزان بارش قابل توجه بود. قطعا خاطراتان هست که در روزهای برفی، چنان ترافیکی در سطح شهر و خصوصا مرکز تهران ایجاد می‌شد که حتی تردد یک مسیر ۱۰ دقیقه‌ای را هم سخت می‌کرد. خاطر هست، برای رفتن به مرکز شهر که چند خیابان بالاتر از محل زندگی ام بود، حدود چهل دقیقه‌ای را زیر برف منتظر رد شدن اتوبوس ماندم. خبری نشد. به این سمت از خیابان بازگشتم و برای آمدن تاکسی منتظر ماندم. همزمان تلاش می‌کردم تا یکی از اپلیکیشن‌های تاکسی اینترنتی نیز درخواستم را بپذیرد و به محل کار برسم. اما هیچ که هیچ بود و پس از حدود یک ساعت و چند دقیقه بالاخره توانستم تاکسی بگیرم. ترافیک ۵ عصر به بعد مرکز شهر و رفتن به سمت غرب یا شمال غرب هم گفتن ندارد و خیلی‌ها تجربه‌اش کرده‌اند. به قول مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، «ترافیک تهران کشنده شده است.» شاید توصیفی دقیق‌تر از این نمی‌شد نوشت

از دیگر مشکلات شهر تهران بافت فرسوده تهران است. در شهر تهران در مجموع حدود ۲۷۸ هزار پلاک فرسوده وجود داشته که تا به امروز ۱۲۲ هزار پلاک از این تعداد نوسازی شده است. این در حالی است که از ۱۵۶ هزار پلاک ناپایدار باقی‌مانده، ۴۰ هزار پلاک فاقد سند مالکیت هستند، ۱۳ هزار و ۵۰۰ پلاک در نوار یکصد متری همجوار حریم خطوط راه‌آهن، ۱۲ هزار و ۵۰۰ پلاک در محدوده بافت تاریخی و سه هزار و ۸۰۰ پلاک

اینکه تکرار این شکل از عدم رعایت حریم و حقوق شهروندی و به نوعی کنار زدن افراد به جهت اینکه من پیش از دیگری از این قطار استفاده کنم؛ تا چه میزان در یک جامعه اخلاقی است؟ وضعیت استفاده از اتوبوس‌های حمل‌ونقل عمومی در سطح شهر نیز بهتر از مترو نیست و چیزی شبیه به هم هستند. باز هم شهروندان در یک مسابقه حیاتی برای رساندن خودشان به داخل اتوبوس یا بی‌آرتی شرکت می‌کنند و برنده کسی است که هرطور هم که شده خودش را در اتوبوس جا کند. دلیلش چیست؟ ترافیک سطح شهر و عدم توانایی در استفاده از خودرو می‌تواند باشد اما اکثر برای استفاده بهتر از زمان‌شان و دیر رسیدن اتوبوس بعدی، در ناخودآگاه‌شان در این مسابقه ثبت‌نام و بعد هم شرکت می‌کنند. اصلا بحث این گزارش‌مان بررسی اخلاقی یا غیراخلاقی بودن چنین کارهایی در جامعه نیست. سوزه این گزارش خبری است که دیروز علیرضا زاکانی در حاشیه جلسه هیات دولت در گفت‌وگو با ایرنا اعلام کرده بود. زاکانی در مصاحبه‌ای تصویری با خبرگزاری ایرنا اعلام کرد که قرار است دستیار ویژه رئیس جمهور شود. این پست جدید، با حفظ

سمت در جایگاه فعلی‌اش یعنی شهرداری تهران و منوط به تأیید هیات دولت است. در مصاحبه گفته است که برای نوکری بیشتر مردم قرار است دستیار ویژه رئیس جمهور باشد. قطعا سوالی که در وهله اول پیش می‌آید این است که زاکانی دستیار رئیس جمهور در چه امری خواهد بود؟ و پرسش دوم نیز این خواهد بود که در دیگر بخش‌های اجرایی کشور کسی به جز زاکانی نبود که در این جایگاه معرفی شود؟ در سال‌های اخیر قطعا به دلیل مهاجرت از شهرستان به سمت کلانشهر تهران، جمعیت تهران بیش از ظرفیتش افزایش پیدا کرده و مراکز پژوهشی و مطالعاتی کشور در حوزه جمعیت‌شناسی، در آخرین تحقیقات‌شان اعلام کردند که بخش زیادی از مناطق تهران از سقف جمعیت‌پذیری خود عبور کرده‌اند. براساس مطالعات منتشرشده در مناطق ۹، ۸، ۶، ۳، ۲، ۱، ۱۰، ۱۱ و ۱۷ بیش از ظرفیت تعیین‌شده در طرح‌های بالادستی جمعیت ساکن است.

آیا مدیریت شهری در دوره فعلی‌اش، ظرفیت ارائه خدمات به این تعداد جمعیت با توجه به عبور از ظرفیت‌های تعیین‌شده را دارد که حالا قرار است

## آلودگی هوا و حمل‌ونقل عمومی

۱۱) تعداد واگن‌های موجود: ۱۵۰۷ دستگاه واگن. تعداد واگن‌های مورد نیاز: ۱۴۶۷ دستگاه واگن دیگر به‌منظور به کارگیری در خطوط هفت‌گانه و ۱۳۲۳ دستگاه واگن در خطوط جدید (۸ تا ۱۱) عمر ناوگان مترویی تهران (هم قطارها، هم واگن‌ها و…) میانگین عمر ناوگان مترو تهران (۱۳٫۱ سال است. وضعیت ناوگان حمل‌ونقل و کمبودهایش از متروی تهران تقریباً بدتر است. تعداد کل ناوگان: ۵۱۸۶ دستگاه است. انواع ناوگان اتوبوسی (برقی و مینی‌بوس و…)؛ اتوبوس برقی: ۶۴ دستگاه، اتوبوس هیبریدی: ۴ دستگاه، اتوبوس گازسوز: ۱۷۹۸ دستگاه، اتوبوس دیزلی: ۲۰۸۵ دستگاه، مینی‌بوس: ۳۳۵ دستگاه. وضعیت فرسودگی و استهلاک: ۴۳۹۳ دستگاه (۸۵ درصد ناوگان) نیاز کلی تهران برای پاسخگویی ایده‌آل: ۱۱۰۰۰ دستگاه است. تعداد کمبودها: حدود ۹۰۰۰ دستگاه (با توجه به ناوگان فعال در حدود ۲۲۰۰) تعداد اتوبوس‌های اضافه‌شده: ۳۸۴ دستگاه اتوبوس و ۶۲ دستگاه مینی‌بوس است. وضعیت نیروی انسانی اتوبوسرانی: ۳۴۷۶ نفر است (شامل ۱۱۱۱ راننده، ۱۱۲۳ نفر عملیاتی و ۱۲۴۲ نفر در سایر واحدها نظیر ستاد، پشتیبانی و خدمات و…) وضعیت خریدهای پیش‌رو: عقد قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس با شرکت‌های داخلی و مذاکره جهت انعقاد قرارداد خرید ۲۴۶۰ دستگاه اتوبوس دیگر. میزان ریالی مورد نیاز برای تأمین نیاز تهران: ۷۵ هزار میلیارد تومان است. همچنین تعداد خطوط اتوبوسرانی: ۲۰۱ خط روزانه (شامل ۹ خط تندرو) و ۹ خط شبانه است. تعداد ایستگاه‌ها: ۴۶۵۹ ایستگاه و تعداد خطوط مورد نیاز و ایستگاه‌های مورد نیاز به علاوه نقشه خطوط

## آسیب‌های اجتماعی

نجفی، رئیس کمیته سلامت شورای اسلامی شهر تهران در یکصد و پنجاه و سومین جلسه شورای شهر با بیان اینکه آمار کودکان کار در کشور و به‌ویژه در شهر تهران روز بروز در حال افزایش است، گفت: «۷۰ هزار کودک کار در خیابان‌های تهران وجود دارد که ۸۰ درصد از این افراد ایرانی نیستند.»

زاکانی در مصاحبه‌اش درخصوص مسئولیت جدیدش در هیات دولت، گفته بود که دولت نوکری بیشتری برای متکدیان، کودکان خیابانی و معتادان متجاهر در مناطق دیگر مانند منطقه ۵ و ۲ نیز طبیعتا به دلیل حاشیه رودره فرحزاد مشکلاتی وجود داشت. البته به صورت معدود در سایر مناطق نیز این مشکلات وجود دارد، اما پایگاه اصلی و معضل اصلی ما در مناطق ۱۲، ۱۵ و ۱۹ است.»

۲۲ آذر سال گذشته مدیرعامل سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران اعلام کرد که شمار معتادان متجاهر در پایتخت از ۵ هزار نفر در گذشته، به ۲۵ هزار نفر افزایش یافت. همچنین ۲۱ خرداد امسال نیز سوده

## ترافیک

از این تعداد ۴ هزار خودرو است. البته نباید جای افتخار برای خودروسازان باشد، چرا که در بودجه ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده بود ۱۰ درصد قرعه‌کشی انبوه خودروها به کسانی تعلق بگیرد که خودروی فرسوده دارند که عملی نشد، در حالی که در حوزه ساخت‌وساز نیز برای هر واحد مسکونی باید حداقل یک پارکینگ پیش‌بینی می‌شد که نشد؛ به نحوی که اکنون در کمیسیون ماده ۱۰۰ یکی از مسائلی که در همه پرونده‌ها تکرار می‌شود، کسری پارکینگ است.»

بدون شک وضعیت ترافیک تهران، مساله آلودگی هوا را تشدید کرده و از روزهای پاک کم و بر روزهای حساس اضافه خواهد کرد. یعنی روند مشکلات حل‌نشده پایتخت در رابطه با ترافیک، حمل‌ونقل عمومی و آلودگی هوا شبیه به دور باطل است که تشدید هر کدام‌شان، حل مساله دیگر را به مشکل تبدیل

## بافت فرسوده

در این مدت قابل انکار نیست اما تأکید ما در چنین موقعیتی این است که آیا این تلاش‌ها برای شهری به وسعت تهران و موقعیتی ملی کافی است؟ قطعا پاسخ روشن است. خیر.

نایمنی بسیاری از ساختمان‌ها و مراکز تجاری در تهران از دیگر مشکلاتی است

در جایگاهی دیگر از دولت؛ به جامعه مدنظر یا یک قشر خاص در پستی مانند دستیار رئیس جمهور، خدمات ارائه دهند و خدمت کنند؟ از ریز و درشت امور مرتبط با شهردان که شهرداری باید پاسخگو باشد تا مسائل کلانی مانند آسیب‌های اجتماعی. به اندازه در شهرداری برای ارائه خدمات شهری کار وجود دارد که بسیاری مسائل حالا به گره و معضلات مدیریت شهری تهران تبدیل شده‌اند. اصلا بحث وجود یا عدم وجود جایگاهی به‌عنوان دستیار ویژه رئیس جمهور نیست. پرسش اینجاست که چرا باید آقای زاکانی با وجود مشغله مدیریت شهری تهران، در عنوان دیگری مسئولیت بگیرد و چرا نباید در جایگاه فعلی‌اش هر چه در توان دارد به روی دایره و برای خدمت رو کند؟ اهمیت نشستن در جایگاه مدیریت شهری چه از لحاظ وجهه سیاسی و چه جنبه اجرایی آن به دلیل اینکه تهران پایتخت است، به قدر کافی پراهمیت است که لازم باشد مدیر این مجموعه روی این منصب، خدمات مستلزم به آن برای شهروندان و وظایفش متمرکز شود. بد نیست در ادامه گزارش به برخی از گره‌ها و معضلات مدیریت شهری اشاره کنیم.

اتوبوسرانی تهران: تعداد خطوط تندرو طبق آخرین مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران ۱۰ خط است که تا ۱۰ خط احداث شده و خطوط فیدر نیز تمام سطح شهر را پوشش می‌دهد. همچنین مطالعات بازنگری طرح جامع حمل‌ونقل در دست اقدام بوده که تعداد خطوط مورد نیاز جدید پس از تکمیل مطالعات مزبور قابل ارائه است. شایان ذکر است ساماندهی و اصلاح خطوط با توجه به شرایط و نیازهای موجود به‌صورت مستمر انجام می‌پذیرد.

سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگویی درخصوص آخرین وضعیت حمل‌ونقل عمومی پایتخت گفته بود: «غفلت از حمل‌ونقل عمومی تهران، از سال ۱۳۹۶ تا به امروز کاملا مشهود است؛ حدودا شش سال است که هیچ اتفاق موثری درخصوص حمل‌ونقل عمومی در پایتخت را شاهد نبوده‌ایم، طی ۱۲ سال قبل‌تر از آن، ۲۲۰ کیلومتر خط مترو ساخته، بیش از هزار واگن مترو خریداری شده و چند هزار اتوبوس نیز برای کمک به بهبود روند حمل‌ونقل عمومی در شهر، وارد سیستم حمل‌ونقلی شهر تهران شد. همچنین در همان زمان حدود پنج هزار اتوبوس تک‌کابین و بیش از هزار و ۱۵۰ اتوبوس دو کابین، وارد شده و حدود ۶۰ هزار تاکسی نیز نوسازی شدند. اگر آنچه که در شورای شهر مصوب و برای سال ۱۴۰۲ در نظر گرفته شده محقق شود و در آغاز سال تحصیلی جدید، نشانه‌ای از کاهش ترافیک را مشاهده کنیم، یعنی در ادامه سال‌ها هم این روند ادامه خواهد داشت. با تمام تفصیل گفته‌شده، درخصوص خرید اتوبوس قرارداد قطعی برای تأمین هزار دستگاه با شرکت عقاب افشان که اتوبوس اسکانیا تولید می‌کند بسته شده و همچنین قرارداد تأمین ۵۰۰ دستگاه اتوبوس هم با شرکت اسنا منعقد شده است.»

و آسیب‌های اجتماعی به عهده بنده می‌گذارد. بنا به گفته سوده نجفی در یکی از جلسات اخیر شورای شهر تهران ۲۵ هزار معتاد متجاهر در تهران وجود دارد که وظیفه شهرداری تنها در قبال ۵ هزار نفر از این تعداد است. البته که دستگاه‌های دیگر نیز در رابطه با مساله‌ای مانند معتادان متجاهر یا کودکان کار مسئولیت دارند اما اگر حوزه اختیارات و وظایف شهرداری را در این رابطه توسعه بدهیم قطعا بهتر از مشغولیت شهردار تهران در مسئولیتی دیگر، اما با حوزه اختیارات منسابه است و چرا نباید از ظرفیت موجود در مدیریت شهری و شهرداری استفاده کرد؟

خواهد کرد و کلاف سردردگمی است که سررشته این سه مورد به همدیگر گره خورده است. براساس مطالعات انجام‌شده شهروندان تهرانی همواره از ساعت ۶ صبح تا ۱۰:۳۰ دقیقه ششاد ترافیک در معابر تهران هستند و حتی طول ترافیکی صبحگاهی در برخی از خیابان‌های پایتخت در یک روز عادی بین ۱۳۰ تا ۱۵۰ کیلومتر و طول ترافیکی عصرگاهی بین ۲۳۰ تا ۲۶۰ کیلومتر برآورد می‌شود. چرامی گویم ترافیک تهران مساله پیش‌افزاده‌ای نیست و از واژه معضل برایش استفاده می‌کنیم؟ چرا که رهبری نیز در بیست‌وششم آبان ماه سال ۱۴۰۰ در دیدار با شماری از نخبگان جوان و استعداد‌های برتر علمی از ترافیک تهران انتقاد کرده و فرمودند: «مساله ترافیک، یک مشکل در زندگی است. شما از یک گوشه تهران حرکت می‌کنید تا یک قسمت دیگر، باید یک ساعت، یک ساعت و ربع سوار ماشین باشید با این گرفتاری‌ها، خب این راه‌حل دارد؛ باید از طریق علم راه‌حل این را پیدا کرد.»

که جدیت شهرداری تهران را در این زمینه می‌طلبد و شهرداری به سادگی درحال گذشتن از کنار مساله و تعویق در پیگیری آن است. همین خرداد ماه امسال بود که معاونت حقوق عامه و پیشگیری از وقوع جرم دادستانی کل کشور لیست ۱۲۹ ساختمان نایمن تهران را منتشر کرد. ساختمان‌هایی که شبیه به بمب ساعتی هر لحظه امکان و احتمال فروریختن‌شان بر سر شهروندان و تکرار تجربه تلخ پلاسکو یا متروپل وجود دارد.