

# جوابیه شهرداری تهران در پاسخ به ۳ پیشنهاد

تسهامی

مدیرمسئول محترم روزنامه فرهیختگان

با سلام و احترام

با عنایت به انتشار مطلبی تحت عنوان «پیشنهادهای سه‌گانه به شهردار تهران» در روزنامه فرهیختگان مورخ ۱۳۰۱۲۱۱۳ که واجد مطالب و محتوای عمدتاً غیر دقیق و بعضاً در مغایرت با اصول و راهبردهای حاکم بر حوزه شهرداری و معماری شهرداری تهران بوده است، بدینوسیله در راستای تئویر افکار عمومی، رفع شبهات و ارتقاء شفافیت عملکردی و همچنین در راستای تحقق بخشی شئون جهاد تبیین موردتأکید رهبر معظم انقلاب (مدظله‌العالی) و مطالبی به شرح ذیل ذیل ارائه می‌گردد. مقتضی است براساس قانون مطبوعات و به منظور روشن شدن اذهان عمومی متن ذیل عیناً در همان صفحه به چاپ برسد.

### الف)شهردار تهران در چه شرایطی تحویل مدیریت شهری جدید پایتخت شد؟

در این خصوص با تمرکز بر حوزه شهرداری و معماری تهران توضیحاتی مختصر ارائه خواهد شد. چه آنکه اگر بنا بر رود به سایر زمینه‌های مدیریت شهری همچون حوزه اقتصاد و مالیه شهری، حمل و نقل و ترافیک، فرهنگی و اجتماعی، محیط زیست و خدمات شهری، فنی و عمرانی و… باشد، یقیناً شرح آن در قالب نوشتاری مختصر و چندصفحه‌ای نخواهد گنجید و مستلزم مجلدات مفصل و مستند به تفکیک سرفصل‌های مختلف خواهد بود.

تعداد پروانه‌های صادره (پروانه ساختمان و تخریب نوسازی) در سال های ۱۳۹۹ و ۵ ماهه نخست سال ۱۴۰۰، به گواه آمار و اطلاعات رسمی برگرفته از منابع رسمی از جمله سامانه‌های شهرداری و تحلیل اطلاعات شهرداری تهران، پایین‌ترین میزان در بیش از دو دهه اخیر بوده است. به گونه‌ای که میانگین کل تعداد پروانه‌های صادره در سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ در محدوده شهر تهران، ۶ هزار پروانه کمتر بوده است. این موضوع در شرایطی ست که حدود یک دهه قبل و در سال های ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ میانگین پروانه‌های صادره در شهر تهران(پروانه ساختمان و تخریب و نوسازی) بالغ بر ۲۰ هزار پروانه بوده و این موضوع به خودی خود، حاکی از کاهش بی‌سابقه و بیش از ۷۰ درصدی صدور پروانه در پایتخت در زمان تغییر و تحولات مدیریت شهری می‌باشد.

از سوی دیگر به گواهی آمار و اطلاعات رسمی، یکی از بالاترین نرخ رشد‌های قیمت مسکن در تهران در دهه‌های اخیر را می‌توان دقیقاً در همین سال‌ها مشاهده کرد. به عبارتی بر اساس گزارشات رسمی منتشره، قیمت مسکن در سال ۱۳۹۹ با رشد ۹۴ درصدی مواجه بوده و این روند در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ نیز تداوم داشته است. از جمله مهم‌ترین دلایل این رشد آفسازگیسته می‌توان به عدم تعادل در سمت عرضه و تقاضای این بازار اشاره کرد. وقتی میزان عرضه مسکن فاصله مشهودی با فشار تقاضای حاکم بر این بازار داشته و این فشار به دلیل سیاست‌های انقباضی و غیرکارشناسی چندساله دچار انباشت مضائق گردد، نهایتاً خود را در افزایش‌های تکانه‌ای و دفعی نمایان می‌کند.

همچنین بر اساس مستندات موجود در سامانه‌های شهرداری و تحلیل اطلاعات شهرداری تهران، نرخ نوسازی بافت‌های فرسوده که در سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ بالغ بر ۴ درصد بوده است، در سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به کمتر از یک درصد رسیده بود و این کاهش بالغ بر ۷۰ درصدی در نوسازی بافت‌های فرسوده شهری، زمینه‌ساز نگرانی‌های فرایند در خصوص میزان تاب‌آوری شهر تهران در صورت بروز خطراتی همچون زلزله شده بود. به گونه‌ای که رسانه‌های مجازی و مکتوب مکرراً نسبت به عدم نوسازی بافت‌های فرسوده و کندیی بی‌سابقه در ارتقاء ایمنی این محدوده‌ها اعلان خطر می‌کردند.

شرح حجم و میزان پروژه‌های عمرانی و زیرساختی فعال در سطح شهر در سال های مذکور نیز چنانچه پیش‌تر بدان اشاره شد، نیازمند ارزیابی و ارائه گزارش‌های مجزااست. لیکن صرفاً در این حد بسنده می‌شود که مدیران ارشد شهرداری و شورای شهر تهران در سال‌های ۹۹ و ۱۰۰۰، به دلیل فقدان دستاورد و تعطیلی کارگاه‌های عمرانی و پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل عمومی و فضاهای خدماتی، عمدتاً در افتتاحیه مراسم کوچه‌های رنگی و لکه‌گیری معابر و کوچه‌های فرعی مناطق و نواحی حاضر می‌شدند.

### ب) مدیریت شهری تهران با چنین شرایطی چگونه مواجهه کرد؟

برای ایجاد تغییر و تحول گسترده در چنین شرایطی نیاز به اتخاذ تدابیر ویژه غیر قابل انکار بود. بر همین مبنا در چند ماه نخست با ارزیابی، آسیب‌شناسی، ایجاد کارگروه‌های فنی-تخصصی و همفکری نسبت به شناسایی خلأهای موجود و ریشه‌یابی مسائل و مشکلات حاکم بر حوزه شهرداری و معماری، اقدامات لازم صورت گرفت و متعاقباً در چارچوب سیاست‌های کلی حاکم بر کشور و مصوبات مجلس شورای اسلامی از جمله قانون جهش تولید مسکن، تغییر ریل‌گذاری در چارچوب طرح‌های توسعه شهری و از مسیر قانونی تعریف‌شده در دستور کار قرار گرفت که شرح آن در قسمت‌های ذیل ارائه می‌گردد:

۱- به منظور تسهیل در نوسازی در بافت‌های فرسوده شهری، اصلاح ضوابط مربوط به نحوه ساخت و ساز در این محدوده‌ها در دستور کار قرار گرفت و نهایتاً در قالب بند ۳ از صورتجلسه ۶۴۲ کمیسیون ماده ۵ شهر تهران به تصویب رسید. لازم به ذکر است با توجه به اینکه حدود ۶۰٪ قطعات واقع در بافت فرسوده شهر تهران (معادل تقریبی ۱۶۰ هزار پلاک) دارای مساحت کمتر

از ۱۰۰ متر مربع هستند، تلاش شد مشوق‌های لازم برای ترغیب به نوسازی به صورت هدفمند تعریف گردد که همین سیاست‌گذاری منجر به رشد قابل توجه نوسازی بافت‌های فرسوده از میانگین ۶ ساله ۱،۲۳٪ به ۱،۹۳٪ طی یک‌سال پس از ابلاغ ضوابط مذکوراً شده است. آن‌هم در شرایطی که عمده پلاک‌های که به صورت فرسوده و نوسازی‌نشده باقی مانده‌اند، دچار مشکلات خاص و منحصر به فرد حقوقی-مالکیتی، اقتصادی و کالبدی هستند که همین امر امکان نوسازی را با چالش‌های مضاعف مواجه می‌کند. در چنین شرایطی دستیابی به رشد بیش از ۵۰ درصدی در نوسازی بافت‌های فرسوده در قیاس با میانگین ۶ ساله پایتخت، دستاوردی قابل ملاحظه بوده که متأسفانه بعضاً به دلایل سیاسی و غیرفنی، کمتر مورد توجه منتقدان قرار گرفته است.

۲-افزایش در آمار صدور پروانه و ساخت و ساز در شهر تهران در کل مناطق ۲۲گانه مشهود است اما به منظور ارزیابی دقیق موضوع بایستی میزان افزایش را در مناطق مختلف و به صورت مقایسه‌ای مورد بحث و بررسی قرار داد. حسب ارزیابی‌های صورت‌گرفته آنچه منجربه افزایش قابل توجه و بیش از سه‌برابری صدور پروانه در شهر تهران نسبت به بازه زمانی مشابه سال گذشته شده است، تعیین تکلیف ضوابط ساخت و ساز و رفع فریز از محدوده‌ها و بخش‌هایی از شهر است که اتفاقاً به واسطه عدم تمکن مالی و عدم امکان ارتباط‌گیری با عناصر و جریانات تصمیم‌گیر، طی سنوات و سالیان گذشته همواره از اولویت مدیریت شهری خارج بوده‌اند. محدوده‌هایی همچون کن، فرحزاد، اسلام آباد، ده ونک، گلاب‌دره، کوره‌های آجرپزی و محدوده خلایزیر در منطقه ۱۹. به طور مثال صرفاً در قالب یکی از مصوبات کمیسیون ماده ۵ شهر تهران (بند یک از صورتجلسه ۶۵۱ کمیسیون ماده ۵) برای ۷۳۶ هکتار از محدوده منطقه ۱۹ که در قالب پهنه‌های خاص دچار محدودیت ساخت و عدم تعیین ضابطه مشخص بودند، با تهیه طرح موضعی تعیین‌تکلیف صورت گرفته و هم‌اکنون مالکان این محدوده می‌توانند همچون مالکین سایر محدوده‌های برخوردار با در دست داشتن مدارک و مستندات لازم نسبت به تشکیل پرونده و دریافت مجوز ساخت و ساز بر اساس پهنه‌بندی مصوب، اقدام نمایند. ۳- در شرایطی که به دلایلی همچون اعمال سیاست‌های مشوق مدیریت شهری در جهت ترغیب به نوسازی و سرمایه‌گذاری در بافت‌های فرسوده و ناپایدار شهری که عمدتاً در جنوب محور انقلاب متمرکز شده‌اند و همچنین دلایل اقتصادی خارج از توان اراده مدیریت شهری همچون افزایش قیمت مصالح ساختمانی و نیروی کار و… که نهایتاً منجر به عدم توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در بازار مسکن و تقویت سمت عرضه به ویژه در مناطق میانی و شمالی تهران شده بود، موضوع اصلاح برخی از ضوابط و مقررات طرح تفصیلی شهر تهران و بازگشت به ضوابط ملاک عمل در سال ۱۳۹۱ شهر تهران در دستور کار قرار گرفت. لازم به ذکر است طرح تفصیلی سال ۱۳۹۱ کلیه مراحل تأیید و تصویب را در تمامی مراجع ذی‌صلاح ازجمله شورای عالی شهرداری و معماری ایران گذرانده شهر تهران و حتی شورای عالی شهرداری و معماری ایران گذرانده و پس از طی کلیه مراحل مذکور ابلاغ شده بود. موضوع اصلاح برخی از بندهای ضوابط و مقررات طرح تفصیلی با ارائه گزارش کارشناسی و در قالب بند یک از صورتجلسه ۶۶۶ کمیسیون ماده ۵ شهر تهران در حضور نمایندگان کلیه دستگاه‌های مسئول مورد بحث و بررسی قرار گرفت و نهایتاً به تصویب رسید.

نکته قابل‌تامل در این خصوص آنکه این ضوابط از سال ۱۳۹۱ الی ۱۳۹۹ ملاک عمل شهر تهران بود و جمعیت ناشی از این ضوابط طبیعتاً در محاسبات و مطالعات جمعیتی پیش از ابلاغ طرح تفصیلی شهر تهران در سال ۱۳۹۱ مدنظر قرار گرفته است و لذا اشاره به مواردی همچون اضافه بار جمعیتی ناشی از این مصوبه نسبت به طرح تفصیلی شهر تهران غیرکارشناسی و غیردقیق می‌باشد. به بیان دیگر این مصوبه بازگشت به آنچه قریب به یک دهه ملاک عمل صدور هرگونه مجوز ساخت و ساز در پایتخت بوده محسوب می‌شود. اما فشار برخی رسانه‌های خاص، فضا را به گونه‌ای تصویر کرد که گویی ضوابط به صورت خلق‌الساعه و یکباره تدوین و تصویب شده‌اند.

۴- با هدف استفاده بهینه از ابزارهای سیاستگذاری و در راستای اجرایی کردن تکالیف مندرج در طرح جامع و تفصیلی و به منظور هدایت و سوق سرمایه‌های بالقوه در بازار مسکن جنوب پایتخت و با تمرکز بر بافت‌های فرسوده شهر تهران، تدوین حد نصاب تجمع در بافت‌های فرسوده شهر تهران در دستور کار معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران قرار گرفت تا ضمن تشویق به تجمع در بافت‌های فرسوده که از مشکل ریزدانگی رنج می‌برند، مشوق‌های تراکمی پیش‌بینی شده در طرح‌های توسعه شهری مشمول این گونه ساخت و سازها شود. با این‌اهرم سیاستگذاری که در متن طرح‌های توسعه شهری پیش‌بینی شده، امکان ترغیب مالکان و سرمایه‌گذاران فعال در بازار ساخت و ساز در محدوده‌های واجد فرسودگی فراهم خواهد شد. این موضوع هم‌اکنون در مرحله ارزیابی و بررسی در کارگروه فنی کمیسیون ماده ۵ شهر تهران است.

۵- به منظور سامان بخشی به سیما و منظر و خط آسمان در معابر و گذرها و به استناد تکلیف مندرج در بند ۱۱ از صورتجلسه ۶۵۳ کمیسیون ماده ۵ شهر تهران، شیوه‌نامه اجرایی موضوع برای گذرهای با عرض گذر کمتر از ۱۲ متر در دستور کار قرار گرفت. معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران بر اساس ارزیابی فنی و به منظور جلوگیری از تعمیم گسترده موضوع، در قالب شیوه‌نامه اجرای بند مذکور، املاک مشمول را صرفاً به شرط وقوع در پهنه سکونت، دسترسی از گذرهای ۶ متر و بالاتر، درخواست افزایش طبقه صرفاً از ۳ و ۴ از ۵ به ۵ در صورت شمول قاعده ۶۰ درصد

شکل‌گیری بر اساس ضوابط قبلی و… مشمول مشوق‌های تراکمی مذکور دانست (پس از بررسی فنی مجدد در اداره کل شهرداری و طرح‌های شهری). نهایتاً کمتر از ۱۰۰ پرونده در طول کل زمان طی شده از زمان مصوبه مذکور(بند ۱۱ از صورتجلسه ۶۵۳) تاکنون واجد شرایط لازم جهت برخورداری از تسهیلات تشویقی این بند از معاونت شهرداری و معماری شده‌اند. درحالی‌که برساخت فضای رسانه‌ای جریان مخالف هرگونه تحول و نوسازی در این خصوص، به گونه‌ای اغراق‌آمیز و خارج از واقعیت بوده است.

۶- به منظور اجرای دقیق قانون و جلوگیری از ایجاد فرآیندهای بروکراتیک و کلافه‌های سردرگم برای مخاطبان و شهروندان تهرانی، شهرداری تهران به استناد قانون تأسیس شورای عالی شهرداری و معماری که شهرداری تهران را به عنوان شهرداری پایتخت از شمول برخی بندها و مواد این قانون مستثنی می‌کرد و لیکن طی سالیان اخیر اجرای آن به صورت سلیقه‌ای و بسته به دیدگاه مدیران دچار تغییر و تحول می‌شد، نسبت به استفساریه از مجلس شورای اسلامی در خصوص تداوم مستثنی شدن این نهاد از شمول نظارت عالیه شورای عالی شهرداری و معماری ایران اقدام نمود که در پاسخ صریح معاونت امور قوانین مجلس شورای اسلامی، بر تداوم این امر تأکید شد و لذا شهرداری تهران به استناد نظریه مرجع قانونی ذی‌صلاح هرگونه تغییر در ضوابط، پهنه‌بندی و سایر قیود و شرایط طرح تفصیلی را در کمیسیون ماده ۵ شهر تهران که به استناد ماده پنجم از قانون تأسیس شورای عالی شهرداری و معماری ایران مرجع تصویب طرح تفصیلی و تغییرات آن است، مطرح می‌کند و صرفاً پس از اخذ رای اکثریت اعضا(حداقل ۴ نفر) مطابق با نص صریح قانون، اقدام به ابلاغ مصوبات می‌نماید. لازم به ذکر است در این کمیسیون که متشکل از شهردار تهران، معاون مربوطه وزارتخانه‌های راه و شهرداری، کشور، نیرو، جهاد کشاورزی، میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و معاون سازمان حفاظت محیط زیست کشور به همراه رئیس شورای اسلامی شهر تهران (به عنوان عضو ناظر) می‌باشد، شهرداری تهران صرفاً دارای یک حق رای بوده و ارائه چنین تصویری که در این نهاد قانونی، تصمیمات توسط معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران اتخاذ و ابلاغ می‌گردد، کاملاً نادرست بوده و اگر ناشی از ناآگاهی اشخاص نباشد، یقیناً در قالب غرض‌ورزی‌های شخصی و سیاسی قابل ارزیابی است.

نهایتاً با اعمال چنین سیاست‌هایی و در فرآیندی قانونی معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران تلاش کرد امکان تغییر مسیر هدفمند و مبتنی بر اصول، راهبردها و سیاست‌های کلیدی طرح جامع ازجمله تشویق به تجمع، نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده، مقابله با ناپیمنی کالبدی شهر … را فراهم آورد. تلاش‌هایی که این روزها با انتشار آمار صدور پروانه به ویژه در مناطق کم‌برخوردار، در حال تحقق بخشی بوده و همین موضوع نیز سبب ابراز برخی انتقادات و هجمه‌های بعضاً بی‌رحمانه به این حوزه شده است.

ب) در خصوص برخی از موارد مندرج در مکاتبه مبحث عنه نیز مشخصاً نکاتی به شرح ذیل ارائه می‌گردد:

۱- موضوع توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی دارای معیارها و اصول روشن و شفاف‌ی است و شورای عالی شهرداری و معماری ایران نیز پیشتر سند ملی این موضوع را تهیه و تصویب نموده است. همچنین در قالب حکم ۸۰ از برنامه چهار ساله چهارم تحول و پیشرفت شهر تهران مصوب شورای اسلامی شهر پایتخت نیز بازنگری طرح‌های جامع و تفصیلی مبتنی بر این موضوع به عنوان تکلیف شهرداری تهران در نظر گرفته شده است. بر همین اساس تحت راهبری و نظارت عالیه معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران طرح‌های موضعی مناطق ۲۲گانه پیرامون ایستگاه‌های منتخب که در فرآیند زمانبر فنی-تخصصی شناسایی و برگزیده شده‌اند، در دست اقدام است و هم‌اکنون برخی مناطق در مرحله انتخاب مشاور و عقد قرارداد، برخی در مرحله انجام مطالعات و برخی نیز در مرحله نهایی‌سازی شرح خدمات می‌باشند.

همچنین در خصوص بازنگری طرح تفصیلی نیز تاکنون مرحله اول از مطالعات که شامل آسیب‌شناسی وضع موجود و ارزیابی کلان موضوعات مندرج در طرح‌های توسعه شهری ست به انجام رسیده و تاکنون محتوا و نتیجه نهایی از مطالعات مذکور حاصل نشده است و لذا جای بسی تعجب دارد که بدون نزدیک شدن مطالعات توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و بازنگری طرح تفصیلی به جمع‌بندی نهایی و ارائه ضوابط، چگونگی در متن مکاتبه مذکور از تغییر کاربری، افزایش طبقات و امثالهم صحبت به میان آمده است! ۲- در خصوص این موضوع که بخش عمده مصوبات کمیسیون ماده ۵ به صورت ساختمان‌های ۱۲ طبقه بوده که منجر به از دست رفتن کیفیت‌های زیستی می‌گردد، باید از اذعان داشت؛ درخواست طرح هرگونه پرونده به صورت موردی در کمیسیون ماده ۵ شهر تهران بر اساس دستورالعملی‌ست که پیش‌تر و در سال ۱۳۹۷ برای این موضوع تدوین شده و کلیه جنبه‌های حقوقی، اقتصادی، زیست محیطی و… را دربرمی‌گیرد. همچنین در خصوص طرح‌های موضعی نیز هرگونه اقدام در چارچوب دستورالعمل فنی تهیه طرح‌های ابلاغی در دوره مدیریت شهری پیشین (سال ۱۴۰۰) بوده و در صورتی که هر پلاک یا طرح موضعی فاقد استانداردهای لازم مندرج در دستورالعمل‌های مذکور باشد، امکان ارزیابی و بررسی در کارگروه فنی و به تبع آن کمیسیون ماده ۵ شهر تهران را نخواهد داشت.

از سوی دیگر در همین راستا لازم به یادآوری است که تهران با تراکم ۱۲۰ الی ۱۴۰ نفر در هکتار فاصله قابل توجهی با کلانشهرهای مطرح جهان از جمله پاریس با تراکم ۳۴۰ نفر بر هکتار دارد. همچنین

# ۳ پیشنهاد

کلانشهری همچون شانگهای تراکمی قریب به ۵ هزار نفر بر هکتار دارد. به بیان دیگر تهران در قیاس با کلانشهرهای هم‌رده از منظر وسعت، ابعاد شهری پرتراکم محسوب نمی‌شود و اگر برداشت بخشی از افکار عمومی چنین است، ناشی از ضعف و کمبود زیرساخت‌های شهری از جمله حمل و نقل عمومی می‌باشد که برای حل آن نیز در دوره اخیر مدیریت شهری اقدامات قابل توجهی صورت گرفته که شرح آن در این مقال نمی‌گنجد و نتایج اقدامات زیرساختی این‌چنینی نیز در میان مدت روشن خواهد شد و نه در کوتاه مدت. با این‌حال بخشی از فضای رسانه‌ای کشور دالماً بر تراکم بالای جمعیتی و کالبدی در پایتخت اشاره دارد و نمایندگان چنین طرز تفکری طی سالیان اخیر که بر مسند مدیریت شهری تهران تکیه زده بودند با اعمال محدودیت‌های سنگین برای هرگونه توسعه در داخل محدوده شهر، عملاً زمینه و بستر لازم برای شکل‌گیری و گسترش کلونی‌های سکونت‌ی برنامه‌ریزی‌نشده پیرامون شهر تهران را وجود آوردند که خود منجر به تحمیل حجم وسیعی از جریان سفر، ترافیک و آلودگی هوا بر شهروندان تهرانی شده و با این حال، جریان مذکور هم‌اکنون به صورت پیش‌دستانه مدیریت کنونی حاکم بر مدیریت شهری را مقصر آلودگی هوا و نابه‌سامانی کالبدی پایتخت می‌داند!

۳- معاونت شهرداری و معماری شهرداری تهران تلاش دارد تا حد امکان از صدور بخشنامه پرهیز نماید و اقدامات خود را از مسیر قانونی و در مرجعی که قانون به عنوان تنها نهاد تصویب طرح تفصیلی و تغییرات آن برمی‌شمارد، دنبال کند. لیکن بعضاً به دلیل اتخاذ رویکردهای غیرکارشناسی در سنوات گذشته که منجر به صدور آراء متعدد قضایی علیه شهرداری تهران شده است، جبرا و به ناچار نسبت به ابلاغ بخشنامه‌هایی همچون بخشنامه شماره ۸۰/۸۳۹۶۵۱ مورخ ۲۹ مهر ۱۴۰۲ پیرامون موضوع باغات شهر تهران اقدام می‌نماید. هرچند در برساخت رسانه‌های جریان مخالف مدیریت شهری فعلی، این بخشنامه به غلط دامنه‌ای به شمول کلیه باغات تهران به خود گرفت اما واقعیت آن است که این بخشنامه با پیش‌بینی قیود و شروط محدودکننده متعدد از جمله ممنوعیت هرگونه قطع و خشک نمودن حتی یک اصله درخت، جانمایی محل احداث ساختمان با شرط حداقل جابه‌جایی درختان، ممنوعیت هرگونه افزایش تراکم ساختمانی (اعم از طبقه و سطح اشغال)، بیش از سطح و سطوح مندرج در دستور نقشه و…، عملاً در چارچوب قانون و با هدف وحدت رویه جلوگیری از اقدامات سلیقه‌ای صرفاً برای باغاتی که در سنوات قبل از اصلاحیه ضوابط دستورالعمل‌ماده ۱۴ قانون زمین شهری اقدام به اخذ دستور نقشه نموده و تمام یا بخشی از عوارض موضوعه را پرداخت نموده‌اند، در قبال آراء قضایی صادر شده است.

۴- در راستای عملیاتی شدن مصوبه شورای عالی شهرداری و معماری ایران مورخ ۱۴۰۰۹۰۸ پیرامون موضوع فروشست در شهر تهران، معاونت شهرداری و معماری با ابلاغ بخشنامه‌ای به تاریخ ۱۴۰۲۰۵۲۹ خطاب به شهرداران مناطق ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۱ که بخش‌هایی از مناطق تحت مدیریت‌شان دچار پدیده‌های مذکور می‌باشد، بر عدم پیش‌بینی تراکم مازاد در محدوده‌های دیگربر فروشست در قالب طرح‌های موضعی و موردی تأکید نموده و در همین راستا نیز کلیه طرح‌های موضعی ارائه‌شده در مناطق مذکور که در نقشه‌های ابلاغی سازمان نقشه‌برداری کشور دچار فروشست بوده‌اند، با حداقل تراکم و طبقات تحت نظارت و راهبری سازمان نوسازی و اداره کل شهرداری و طرح‌های شهری این معاونت تهیه و تدوین می‌گردند. به طور مثال می‌توان از طرح پیشنهادی برای احداثی ۱۸۰ هکتاری واقع در جنوب ناحیه ۳ از منطقه ۱۹ نام برد که حداکثر تعداد طبقات آن به صورت ۲ الی ۳ طبقه پیش‌بینی شده است. ۵- به استناد ماده ۱۷ از قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دیهاری‌ها مصوب ۱۴۰۱۰۵۰۹ مجلس شورای اسلامی، «شهرداری‌ها برای صدور پروانه ساختمانی موظف به رعایت طرح تفصیلی شهرها بوده و فروش تراکم و نیز تغییر کاربری اراضی بر خلاف طرح تفصیلی فقط با تصویب در کمیسیون ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی شهرداری و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی مجاز است. متخلفان از مفاد این ماده مشمول مجازات تعزیری درجه هفت موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی بجز حبس و شلاق می‌شوند.» بر همین اساس شهرداری تهران ضمن مانعت از تصمیم‌گیری‌های موردی در مناطق ۲۲گانه در قالب شوراهای مختلفی که در سنوات گذشته بعضاً بدون رعایت مفاد قانونی و به صورت سلیقه‌ای اقدام به تصمیم‌گیری برای تعداد طبقات، تراکم و سطح اشغال املاک می‌نمودند، کلیه تصمیم‌گیری‌ها را در مرجع قانونی موضوع طرح می‌نماید که این امر در راستای پایبندی به قانون بوده و لاکن برخی افراد و جریانات خاص شهرداری تهران را به دلیل پایبندی به قانون، شمتات می‌کند!

در پایان ضمن استقبال از هرگونه نقد سازنده که منجربه پویایی مجموعه معاونت شهرداری و معماری شده و زمینه بهبود و ارتقاء عملکردی در راستای تحقق بخشی به منویات مقام معظم‌رهبری (مدظله‌العالی)، قوانین ملاک عمل و طرح‌های توسعه شهری گردد، از کلیه ذغدغه‌مندان امور شهری تقاضا دارد، این مجموعه را در مسیر صحیح سیاست‌گذاری و ریل‌گذاری یاری نمایند و با ارائه دیدگاه و نقطه نظرات خود، زمینه اصلاح برخی رویه‌های ناصواب رایج و افزایش کیفیت در خدمات‌رسانی به شهروندان معزز پایتخت را فراهم آورند.

### پی‌نوشت

۱ - از ابتدای سال ۱۳۹۵ تا انتهای سال ۱۴۰۰

۲ - از مهر ۱۴۰۱ الی مهر ۱۴۰۲

## فرهنگ‌یگان

# آرنده حکمرانی

### [ نقد و بررسی اندیشه‌ها ]



دوشنبه ۲۵ دی ۱۴۰۲



شماره ۴۰۵۸



WWW.FDN.IR



FARHIKHTEGADAILY

# ۱۵

# مصومود

[فصل جدید رادیو مضمون منتشر شد]

رادیو مضمون، کاری از گروه پادکست‌های

همیشه در میان و روزنامه فرهیختگان

© radiomazmoon @

# روایت سال‌های جنگ