



## دولت متروسواری نمی‌کند!

**کندی توسعه مترو با انباشت بدهی و کاهش بودجه**

**شهرمن**  
**بیلان یانچشمه**

در حالی که مدیریت شهری بر تکمیل و توسعه مترو به عنوان راهکار اساسی حل ترافیک و کاهش آلودگی هوا تأکید دارد متأسفانه کسبه خالی مترو از بودجه از سرعت توسعه آن کاسته است. خطوط آماده بهره‌برداری از یکسو و نبود اعتبار برای احداث و تکمیل خطوط باقیمانده از سسوی دیگر سبب شده است بسیاری از محلات پر تردد بدون دسترسی به مترو و در کلاف ترافیک و آلودگی هوا در گیر شوند. دولت هم که قصد نداشته و ندارد سهم خود را برای تکمیل مترو بدهد بر دامنه مشکلات حمل‌ونقل عمومی افزوده و دست‌مدیریت جدید شهری را در حنا گذاشته است.
باین حال شهردار تهران در بازدید از خطوط مترو و انتشار اوراق مشارکت برای تجهیز و توسعه مترو در آینده نزدیک خبر داد.

**بودجه دولت به مترو نرسید**

مترو حدود دو دهه است بهترین و سسلیه جابه‌جایی درون شهری به حساب می‌آید که علاوه بر سرعت و ایمنی برای اقبال ضعیف جامعه نیز مقرون به صرفه است. خطوط احداث شده در برخی نقاط شهری با حداکثر ظرفیت در حال جابه‌جایی مسافر هستند، اما برخی محلات شهری از شبکه حمل‌ونقل ریلی درون شهری محرومند و نبود بودجه و نپرداختن سهم دولت دست‌مدیریت شهری را در پوست گردو گذاشته است. در این خصوص مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه در تازه‌ترین اظهارنظر گفت:

فاز یک خط ۶ به طول ۱۰ کیلومتر حداثصل دولت آباد تا میدان امام حسین (ع) در صورت تأمین مالی در شهریور به اتمام می‌رسد. طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته آمادگی تکمیل این خط تا پایان خرداد ۹۸ وجود دارد. امام با اشاره به وضعیت خطوط مترو تهران افزود: طبق بودجه مصوب سال ۱۶۰۰۹۶ میلیارد تومان بودجه در سه بخش توسعه خطوط مترو تهران، اسلامشهر و پرند در نظر گرفته شد که تا پایان سال گذشته ۶۳درصد از این بودجه که حدود ۱۰۶ میلیارد تومان می‌شود، تخصیص یافت. مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران بیان کرد: با ریزنی‌های بسیاری که با نمایندگان مجلس برای افزایش سهم مترو در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ داشتیم و برخلاف مصوبات قابل قبولی که در کمیسیون عمران مجلس صورت گرفت، این مصوبات به دلایل نامعلوم منتهی شد و پیشنهاد ۱۱۳ میلیارد تومانی کمیسیون تلفیق به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. به گفته وی از قانون بودجه سال ۹۷، ۶۵ میلیارد تومان سهم توسعه خطوط مترو تهران، ۳۰ میلیارد تومان پرند و همچنین ۱۸ میلیارد تومان برای اسلامشهر در نظر گرفته شده است که تاکنون ۸۵درصد از آن به سازمان برنامه و بودجه ابلاغ شده و ۴۶/۶ میلیارد تومان آن تخصیص یافته است که این رقم صرف بازپرداخت سهم دولت از اوراق مشارکت سال‌های ۹۴ و ۹۵ خواهد شد. امام افزود: همچنین بودجه مصوبه مترو تهران در سال گذشته توسط شورای اسلامی شهر تهران ۲ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان بوده که در سال جاری این بودجه به هزار و ۷۶۵ میلیارد تومان رسیده

و این در حالی است که بودجه مصوب دولت یک دهم درصد بودجه مصوب شهرداری تهران است.

**تکمیل خطوط ۶ و ۷ مهم‌ترین اولویت مترو تهران**
علی امام در ادامه با اشاره به اولویت‌های مترو تهران در سال ۹۷ توضیح داد: یکی از این برنامه‌ها تکمیل خطوط بهره‌براری شده در گذشته است که نواقصی از قبیل کمبود آسانسور، پله برقی، تأمین ایمنی و غیره دارد که در برخی از خطوط این موارد دنبال می‌شود.

وی با بیان اینکه تکمیل خطوط ۶ و ۷ مترو تهران جزو مهم‌ترین تعهدات و اولویت‌هاست، عنوان کرد: امیدواریم با حمایت شورا و مدیریت شهری و تخصیص بودجه، این خطوط را تا پایان سال در چند فاز به بهره‌برداری برسانیم.

**بازنگری طراحی خطوط جدید**

مدیرعامل راه‌آهن شهری تهران وحومه با اشاره به اینکه طرح جامع حمل و نقل ریلی آخرین بار در سال‌های ۸۵ و ۸۶ به روزرسانی شده بود، گفت: این طرح مجدداً در حال بازنگری است که طبق قول‌های داده شده نتایج آن تا پایان سال ۹۷ به دستمان خواهد رسید. وی تصریح کرد: بسیاری از مناطق شهر تهران پیگیر توسعه خطوط مترو هستند که نمونه بارز آن منطقه ۱۲ است که به دلیل افزایش جمعیت ساکن، نیازمند توسعه حمل‌ونقل ریلی در این نقطه از شهر است. علی امام، توسعه خطوط مترو را در نقاط مختلف شهر منوط به نهایی شدن مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل ریلی عنوان کرد.

**توسعه مترو با انتشار اوراق مشارکت**

مشکلات مالی کار را به جایی رسانده که شهردار تهران در

**درختان قربانیان ساخت‌وساز**

### دیه درختان برای توسعه فضای سبز هزینه نشد!



محمدرحیمی‌است

قطع درختان چنار خیابان ولی عصر توسط معازدهارهای این راسته نیز اتفاق جدیدی نیست و البته باید به تمام این موارد قطع درختان توسط پیمانکاران پروژه‌های عمرانی شهر تهران رانیز اضافه کرد.

در سال‌های گذشته زمانی که اعضای شورای شهر به قطع درختان شهر تهران اعتراض می‌کردند، مدیران شهرداری تهران به ویژه مدیرعامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز پایتخت به محکوم شدن قاتلان درختان در کمیسیون ماده‌۷ و ملزم به پرداخت جریمه و همچنین پرداخت عوارض در زمان ساخت‌وساز اشاره می‌کردند، اما در طول سال‌های اخیر هیچ‌وقت اعلام نشد که هر سال چه میزان منابع مالی از محل عوارض قطع درختان به‌خرانه شهرداری تهران رانیز و این منابع در چه راهی هزینه شده‌است؟!

**دیه درختان برای توسعه فضای سبز هزینه نشد**

موضوعی که رئیس کمیسیون محیط‌زیست شورای شهر تهران نیز به آن اشاره کرد و گفت: حتی یک ریال از درآمد عوارض قطع اشجار، صرف خرید باغ‌نشده است. بررسی‌های صدراعظم نوری نشان می‌دهد طبق بند «ب» تبصره هشتم بودجه مصوب سال ۹۷ شهرداری تهران، مبنی بر اینکه درآمد حاصل از ردیف ۱۶۰۳۰۸ با عنوان «وصول جرایم قانون حفظ

خطوط آماده بهره‌برداری از یکسو و نبود اعتبار برای احداث و تکمیل خطوط باقیمانده از سوی دیگر سبب شده است بسیاری از محلات پر تردد بدون دسترسی به مترو و در کلاف ترافیک و آلودگی هوا در گیر شوند. دولت هم که قصد نداشته و ندارد سهم خود را برای تکمیل مترو بدهد بسر دامنه مشکلات حمل‌ونقل عمومی افزوده و دست‌مدیریت جدید شهری را در حنا گذاشته است

جریان بازدید از خط ۷ مترو تهران از افتتاح پنج کیلومتر از این خط ظرف روزهای آینده خبر داد. محمدعلی افشانی در بازدید خود از خط ۷ مترو تهران گفت: آنچه مهم است و باید مورد توجه قرار گیرد این موضوع است که قطار شهری در اولویت اول شهرداری تهران قرار گرفته است و همچنین در حمل‌ونقل و ایمنی نیز نقش بسزایی دارد؛ چراکه بخشی از مردم توان استفاده از خودروی شخصی را ندارند و افرادی هم وجود دارند که با داشتن احساس مسئولیت اجتماعی می‌خواهند بر کاهش آلودگی هوا تأثیرگذار باشند.

وی تأکید کرد: تأمین بیش از هزار میلیارد تومان برای تکمیل این خط با وجود بدهی‌های زیادی که شهرداری تهران دارد کار بسیار پیچیده‌ای بود. در حال حاضر پیمانکاران مدام جلوی در شهرداری تهران تظاهرات می‌کنند و تقاضای تسویه حساب‌های خود را دارند. پیمانکارانی که حساب شده شعار می‌دهند و هر روز که می‌گذرد رنگ شعارهای آنها تغییر می‌کند و به سستی می‌روند که نشان می‌دهد

شهردار تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود در خصوص تکمیل خط ۶ مترو تهران گفت: تکمیل این خط نیز در دستور کار قرار دارد و امیدواریم خط ۶ نیز تا پایان شهریور ماه سال آینده به بهره‌برداری برسد تا مردم بتوانند از این خط استفاده کنند.

افشانی در تشریح تکمیل خط ۷ مترو تهران با اشاره به اینکه اعتبار مورد نیاز این خط به طول ۲۷ کیلومتر تا تاریخ افتتاح اولیه آن ۱۷۰۰ میلیارد تومان بوده است، افزود: اعتباری که برای تکمیل و اتمام پروژه خط ۷ مترو به صورت ایمن لازم بود بیش از ۲۷۰۰ میلیارد تومان بود. به این ترتیب تا زمان افتتاح اولیه که سال گذشته انجام شده بود تنها ۴۰درصد اعتبار پروژه مشارکت برای تأمین منابع مالی تجهیز و توسعه

بیش از یک سال زمان دیگر نیاز داریم. ان شاءالله این پروژه تا پایان شهریور ماه سال آینده به صورت کامل و با تجهیز تمامی موارد ایمنی به اتمام برسد. وی ادامه داد: ۷۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای تأمین منابع مالی تجهیز و توسعه مترو به زودی منتشر می‌شود و امیدواریم تا نوروز بیش از هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت منتشر شود.افشانی در خصوص تأمین واگن‌های مورد نیاز مترو نیز گفت: ۲هزار واگن توسط دولت برای کل کشور مقرر شده که تأمین شود که از این تعداد هزار و ۵۰واگن متعلق به شهر تهران است. از این تعداد برای ۶۳۰واگن مناقسه برگزار شده و قراردادهای آنها آماده‌امضاست. به محض امضای این قراردادهای کار ساخت واگن‌ها آغاز می‌شود اما حداقل دو سال به طول می‌انجامد.

**ساخت و ساز**

**پرونده پالادیوم**

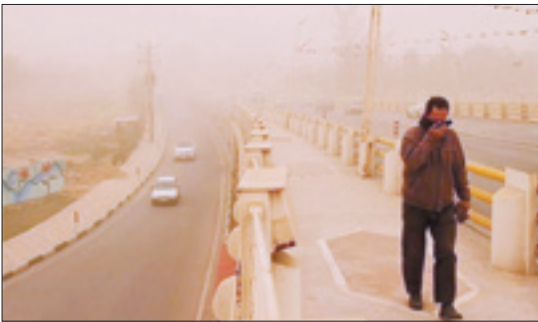
**روی میز کمیسیون ماده ۱۰۰**

پرونده تخلفات اموال تجاری به خصوص پالادیوم مدت‌هاست به صدر اخبار رسانه آمده است. زیر بار گذاشتن قوانین شهرسازی و لابی سرمایه‌گذاران و مالکان با شهرداری مناطق اتفاق جدیدی در شهر تهران نیست و می‌توان گفت در دو دهه اخیر این تخلفات و لابی‌گری‌ها توسط رسانه‌ها و اعضای شورای شهر تهران افشا شده است. یکی از تخلفات بارزی که در منطقه یک تهران این روزها مورد انتقاد و تذکر و حتی شکایت شورای شهر تهران واقع شده، در مجتمع تجاری پالادیوم در محله ولنچک روی داده است. طبق گزارش‌هایی که رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی از تخلف این مرکز تجاری ارائه کرد، مالک و سرمایه‌گذار این مجموعه غیر از ایجاد یک پل هوایی برای ارتباط بین دو ساختمان شمالی و جنوبی خود اقدام به ایجاد یک راه زیرزمینی نیز کرده است.

البته در ساختمان جنوبی این مرکز نیز مالک هر چند با هدف تأمین پارکینگ مورد نیاز خود پروانه ساخت از شهرداری دریافت کرده، اما با بارگذاری تجاری در این زمین نه تنها پارکینگ مورد نیاز مجموعه را تأمین نکرده، بلکه تخلفات گسترده‌ای به صورت اضافه انجام داده است که اکنون رسیدگی به پرونده این تخلفات در کمیسیون ماده ۱۰۰ در حال بررسی است.

آنطور که سخنگوی شورای شهر تهران به خبرنگار «بتتر شهر» توضیح می‌دهد، پرونده پالادیوم در کمیسیون ماده ۱۰۰ در حال پیگیری است. در واقع پرونده این مرکز تجاری به یک چالش بزرگ برای شهرداری تهران تبدیل شده است؛چراکه ابهامات زیادی پیرامون توافقات انجام شده بین مالک و شهرداری منطبقه یک وجود دارد. علی اعطا یادآور شد: ابهاماتی در این پرونده وجود دارد که شهرداری منطقه موظف به پاسخگویی درباره ابهامات و تخلفات این مجموعه ساختمانی است. بعد از پاسخگویی به این ابهامات پرونده به کمیسیون بازگشته و رأی نهایی صادر می‌شود. به گفته وی؛ همانطور که می‌دانید رأی کمیسیون ماده ۱۰۰ یک رأی شبه قضایی است، مسلماً رأی این کمیسیون قابل پیگیری است و تنها دیوان عدالت اداری می‌تواند آن را نقض کند.

**محیط‌زیست**



**غبار در چشم شهر**

**ریزگردها که می‌رود مبارزه شروع می‌شود!**

حمله ریزگردها به شهرهای مختلف کشور هوا را از مردم ربوده است. در این خصوص هیچ تدبیری برای مقابله با ریزگردها نشده تا جایی که برخی مسئولان بیان کرده‌اند یکی از منشأ‌های اصلی گرد و غبار ایران، کویرها و باتلاق‌های خشک شده عراق است، اما همه می‌دانیم علاوه بر منشأ خارجی، این ریزگردها منشأ داخلی هم دارند ولی پس از آنکه این مهم در زمان‌های مختلف از مقابله با ریزگردها در شهر یو ماه خبر داده شد، یعنی درست زمانی که شراین ریزگردها به دلیل بارش باران و سایر عوامل زیست محیطی کم می‌شود و در نهایت این دستورالعمل به کام می‌آیند است که توان مقابله ندارند.

در این راستا رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با بیان اینکه برای مقابله با کانون ریزگردها ۱۰۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی در نظر گرفته شده است، گفت: با ستاد مبارزه با ریزگرد جلسه‌ای تشکیل دادیم و استاندار خوزستان را مسئول مبارزه با ریزگرد در خوزستان کردیم. همچنین قرار شد مطالعات تا پایان مردادماه تمام شود؛ چراکه ریزگردها مطالعات جانبی نداشته‌اند. از طرفی عملیات اجرایی در خصوص مهار ریزگردها نیز قرار است از اول شهریور ماه آغاز شود.

عیسی کلاتری همچنین در مصاحبه با ایسنا عنوان کرد در حال حاضر در کشور هیچ گونه ریزگردی نداریم و علت آلودگی هوا خودروهای سنگین، کامیون‌های فرسوده و اتوبوس‌هایی هستند که مصرف گازوئیل دارند. در حقیقت بیشتر از بنزین، گازوئیل ایجاد آلودگی می‌کند. خود سوخت هم مشکلی ندارد، سوخت مصرفی در کشور تأثیر چندانی در آلودگی ندارد، بلکه نحوه سوخت است که مشکل ساز شده است.

در این راستا سالیان سال است که مشکل ریزگردها بر گلوی مردم فشار وارد می‌کند، اما زمان مطالعاتی آن در مرداد ماه سال جاری به اتمام می‌رسد و بنا به گفته آقای مدیر ریزگردها مطالعه خاصی ندارد. حال سؤالی که پیش می‌آید این است که آقای مدیر! نوشدارو پس از مرگ سهراب چه فایده‌ای دارد؟

**تصویر شهر در شبکه‌های مجازی**



چاله چوله‌های شهری در کمین عابران پیاده و سواره



**ماجرای قطع یا خشکاندن درختان در تهران تنها به تخریب باغات محدود نمی‌شود، بلکه این تخلف حتی در جریان ساخت‌وسازهایی که در املاک بزرگ و کوچک داخل شهر نیز انجام می‌شود، امکان دارد روی دهد مانند قطع درختان داخل حیاط یک خانه بزرگ و قدیمی یا در مقابل خانه‌های در حال ساخت از جمله اتفاقاتی است که در گوشه و کنار شهر هر روز در حال روی دادن است**

موجود، به حفظ درختان و فضای سبز در املاک غیر باغ نیز توجه ویژه‌ای دارد. در واقع، کمیسیون مسئول گسترش درختان در باغات و اتخاذ تصمیمات راهبردی برای حفظ فضای سبز در املاک غیرباغ است.

طبق این مصوبه هر اصله درخت با محیط بُسن ۱۵ تا ۳۰ سانتیمتر، ۱۰ میلیون ریال، هر اصله درخت با محیط بُن ۳۰ تا ۶۰ سانتیمتر علاوه بر مبلغ ۵۰ میلیون ریال به ازای هر سانتیمتر مازاد بر ۳۰۰ سانتیمتر، یک میلیون ریال، هر اصله درخت با محیط بُن ۶۰ تا ۱۰۰ سانتیمتر، علاوه بر مبلغ ۲۰۰ میلیون ریال به ازای هر سانتیمتر مازاد بر ۲ میلیون ریال و هر اصله درخت با محیط بُن بیش از ۱۰۰ سانتیمتر، علاوه بر مبلغ ۶۰ میلیون ریال به ازای هر سانتیمتر مازاد بر ۶۰ سانتیمتر ۵ میلیون ریال تعیین شده بود.

طبق تبصره ۲ این مصوبه کمیسیون تشخیص باغات کمیسیون ماده ۷ قانون حفظ و گسترش فضای سبز در صورت قطع بدون مجوز درختان مجاز است با توجه به موقعیت ملک و نوع درختان و محیط بُن آنها جریمه تری تا پنج برابر افزایش دهد. همچنین براساس تبصره ۴ محکومیت مرتکبان قطع یا از بین بردن درخت به مجازات قانونی و پرداخت خسارت، مانع از اخذ عوارض مقرر در این مصوبه نمی‌شود.