

از انتقاد معاون وزیر تا پاسخ معاون شهردار

«تراکم و درآمد پایدار شهری» صحنه ماروپله‌بازی وزارت مسکن و مدیریت شهری



شهر ۶۵۰ کیلومتری تهران در حالی جمعیت ۱۰ تا ۱۳ میلیون نفری ثابت و شناور را در خود جای داده است که منابع در آمدی پایدار آن برای نگه‌داشت حدود سه دهه است که پلانتکلیف مانده است و فروش تراکم و ساخت‌وساز در کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها به عنوان تنها منبع در آمد سهم بالایی در اداره شهر دارد. با این حال وزارت شهرسازی معتقد است از سال ۸۴ وضعیت اداره شهر بر اساس فروش تراکم ناشی از ساخت‌وساز و بلند مرتبه‌سازی اداره می شود حال آنکه مسئولان شهرداری می‌گویند در حوزه ساخت و ساز، صدور مجوزها بر اساس طرح جامع و تفصیلی شهر تهران صورت گرفته است و تمامی مجوزها در کمیسیون‌های مربوطه با حضور نمایندگان این وزار تخانه انجام گرفته است. در حقیقت دامنه این اختلافات تا آنجایی کشیده شد که در اجلاس شهرداران

وابستگی ۷۹ درصدی شهرداری‌ها به ساخت‌وساز

معاون معماری و شهرسازی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به افکار شهرداری به شهر فروشی و تراکم‌فروشی می‌گوید:اگر قیمت زمین‌هایی که شهرداری از دولت تملک کرده را محاسبه کنیم احتمالاً نه تنها دولت بدهی ندارد، بلکه شهرداری تا سال‌ها بدهکار دولت می‌شود.

پیروز حناچی تأکید می‌کند:وابستگی نظام مدیریت شهری و شهرداری‌ها به عوارض که حدود ۴ درصد محل ساخت‌وساز است نمی‌تواند باعث توسعه شهری شود. وی با بیان اینکه صرفاً استفاده از اخذ جریمه ماده ۱۰۰ بر خلاف روح باز دارنده تخلف در قانون است، به‌نگرانی‌های رئیس دولت بازدهم اشاره می‌کند و می‌افزاید:نگرانی رئیس جمهور از ۷۹ درصد تأمین منابع مالی از اخذ عوارض نگرانی بجایی است به طوری که لایحه تأمین منابع مالی پایدار شهرداری‌ها در دستور کار قرار دارد. معاون معماری و شهرسازی وزیر راه و شهرسازی با طرح این پرسش که منابع مالی شهرداری از کجا تأمین شود، بر کیفیت نظام شهرسازی تأکید می‌کند و می‌گوید:وضعیت پرده‌جست و منابع جدی در تهران از سال ۸۶ تا سال ۹۱ نشان می‌دهد که تأمین بودجه شهرداری‌ها از عوارض ساختمانی به طور متوسط بیش از ۸۰ درصد است و در حال حاضر نیز در همین حد باقی مانده است. این ام‌رها نشان می‌دهد اگر به این وضعیت ادامه دهیم اداره این شهرها با این وضعیت به مشکل خواهد خورد. حناچی معتقد است وضعیت اداره شهرها از سال ۸۴ جداتر شده است و اینگونه اداره امور شهرداری‌ها تبعاتی خواهد داشت.اداره امور شهری به این روش مغایر با برنامه‌های توسعه پایدار در شهرهاست و منابع جدی در توسعه کسب و کار و سلب آسایش شهروندان خواهد شد.

بیشترین تقاضای برای بلندمرتبه‌سازی مناطق یک تا ۶ تهران

حناچی با اشاره به اینکه مناطق یک تا ۶ بیشترین تقاضای برای بلندمرتبه‌سازی را به خود اختصاص داده‌اند، می‌گوید:به اعتقاد بنده منطقه ۲۲ شهر تهران مانند قطاری است که به دلیل حجم گسترده ساخت‌وساز و افزایش جمعیت پذیر ی ناشی از صدور بی‌رویه پروانه‌های ساختمانی بلندمرتبه از ریل خارج شده است. که هیچ ارتباط منطقی‌ای با طرح جامع مصوب تهران ندارد.

وی با انتقاد از برج‌سازی در منطقه ۲۲ تهران، می‌افزاید:این برج‌ها در منطقه ۲۲ تأثیر زیادی بر جریان باد دارند که بسیار خطرناک است، وقتی شهرها را در چنین شرایطی اداره می‌کنیم

خیلی‌ا در فرصت‌ها راز دست می‌دهیم.

دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تأکید می‌کند:این‌که بعضی افراد می‌گویند دولت با نیت سیاسی مسئله وابستگی بودجه شهرداری‌ها به منابع ناپایدار را مطرح می‌کند، صحت ندارد. کسانی که این حرف‌ها را می‌زنند به‌نظم حتی یک بار هم صحبت‌های رئیس جمهور، وزیر راه و شهرسازی، بنده و همکارانم را نخوانده‌اند. معاون معماری و شهرسازی وزیر راه و شهرسازی می‌افزاید: ما صرفاً به مسئله تراکم‌فروشی اعتراض نکرديم بلکه گفتیم وابستگی بودجه شهرداری‌ها به منابع ناپایدار در کلانشهرهایی همچون تهران، مشهد، شیراز، اهواز، تبریز، اصفهان و… حدود ۷۹/۶ درصد است که هم شامل فروش تراکم و هم شامل پروانه‌های قانونی از جمله عوارض پروانه‌های ساختمانی، تراکم، تفکیک اراضی ساختمانی و حذف پارکینگ‌هاست که این درآمدها جدای از عوارض پایدار سوخت، نوسازی، کسب و پیشه، گاز و برق و عوارض بلیت هواپیماست که این موارد نیز ۱۲ درصد بودجه شهرداری‌ها را در کلانشهرها به خود اختصاص داده‌اند. حناچی تأکید می‌کند: ما می‌گوییم ادامه روند وابستگی شدید شهرداری‌ها به صدور پروانه ساخت به صلاح هیچ کس نیست. شهرداری‌ها هم قبول کرده‌اند و قصد دارند به سوی کسب منابع پایدار حرکت کنند. وی در خصوص بدهی دولت به شهرداری‌ها معتقد است اگر قیمت زمین‌هایی که شهرداری از دولت تملک کرده را محاسبه کنیم احتمالاً نه تنها دولت بدهی ندارد، بلکه شهرداری تا سال‌ها بدهکار دولت می‌شود.

شهرداری در کمیسیون ماده ۵ فقط یک رأی دارد
معاون معماری و شهرسازی عالی شهرسازی با اشاره به سخنان برخی از مدیران وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه از جایگاه وکیل مدافع کمیسیون ماده ۵ صحبت نمی‌کنم اما این کمیسیون ساختاری قانونی و مستقل است که براساس ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی تشکیل شده است، می‌گوید: به جز تهران در تمام شهرهای ایران دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ در ادارات راه و شهرسازی تشکیل می‌شود بنابراین سخنانی که در خصوص عملکرد کمیسیون ماده ۵ در شهرها می‌شود انتقاد به خود و نوعی خودزنی است. پیمان پشمچی‌زاده تأکید می‌کند ضوابط بلند مرتبه‌سازی در شورای عالی شهرسازی یک سال ونیم است که معطل تصویب و ابلاغ مانده است.

وی می‌افزاید: ساختار کمیسیون ماده ۵ ساختاری مستقل با

عنوان نشده است، در حالی که بیش از سه سال از عمر وزارت راه و شهرسازی گذشته‌است. چه زمانی قرار است این طرح اجرایی شود، در این بین فعالان مسکن هیچ‌الگوی جانشینی پیشنهاد نمی‌کنند. به اعتقاد آنها شهرداری‌ها در حال به تاراج بردن شهر هستند و ظرفیت‌های مهندسی کشور نیز سوداگران شهرند! پشمچی‌زاده تأکید می‌کند: باید با ادبیات روشن صحبت کرد و نباید با به کار بردن عبارات و ضمیرهای نامشخص ذهن مخاطب را گمراه کرد. باید مشخص شود افرادی که به عنوان کاسب سوداگر از آنها نام برده می‌شود چه کسانی هستند. این نوع ادبیات نگران کننده است و مشخص نیست ما باید در حوزه ساخت‌وساز از وجود چه کسانی نگران باشیم.

سهم عوارض شهرسازی از بودجه عمومی یا پانخت

معاون شهردار تهران با اشاره به برخی اظهار نظر‌ها در خصوص اینکه ریشه برخی تخلف‌های شهرسازی در دخل و خرج شهرداری‌هاست، می‌گوید: بودجه عمومی شهر تهران ۱۷ هزار ۸۸۰ میلیارد تومان است که به اضافه بودجه عمومی سازمان‌ها و شرکت‌ها که ۳ هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان است، می‌توان گفت بودجه تهران بیش از ۲۱ هزار میلیارد تومان است. وی بیان می‌کند: کل درآمدهای حاصل از مباحث شهرسازی بر اساس مصوبات شورای شهر تهران ۶هزار و ۲۲۹ میلیارد تومان است که اگر عوارض تثبیت واحدهای تجاری را که ۲ هزار و ۸۹۰ میلیارد تومان است اضافه کنیم و جرایم کمیسیون ماده ۱۰۰ که ۷۴۸ میلیارد تومان است در مجموع ۹۱۰۰ میلیارد تومان می‌شود که به نسبت ۲۱ هزار میلیارد تومان ۴۲ درصد درآمدها حاصل از عوارض شهرسازی است. در حالی که عدد اعلام شده از جانب معاون وزیر راه و شهرسازی، ۷۹ درصد در آمد کلانشهرها بود. حتی اگر از بودجه عمومی شهر، بودجه سازمان‌ها و شرکت‌ها را حذف کنیم این رقم به ۵۰ درصد می‌رسد در حالی که اعلام می‌شود تمامی درآمدهای شهر مربوط به شهرسازی است.

پشمچی‌زاده با اشاره به درآمدهای حاصل از کمیسیون ماده ۱۰۰ می‌افزاید: اعلام شده ۸/۹ درصد درآمدهای شهر حاصل از آرای کمیسیون ماده ۱۰۰ است در حالی که در شهرداری تهران با احتساب ۷۴۸ میلیارد تومان به این رقم ۳ دهم درصد هم نمی‌رسد. آقایان به بودجه‌ای ایهام وارد می‌کنند که در زمان قانونی خودش از سوی شهرداری به شورا پیشنهاد شده، در کمیسیون‌های مختلف در مورد آن بحث شده است و در نهایت به تأیید ۲۱ نماینده مردم در شورای شهر رسیده است. آیا نظارتی بالاتر از این بر بودجه شهرداری باید وجود داشته باشد؟ این بودجه بر اساس برنامه‌های پنج‌ساله شهری و اسناد بالادست تنظیم شده و تمامی مصارف و منابع آن توسط پارلمان محلی مورد نظارت قرار می‌گیرد. به گفته پشمچی‌زاده، یک سؤال روشن وجود دارد به عنوان یک راهبرد اصلی طرح جامع و طرح تفصیلی و اینکه ناگزیر بخشی از توسعه پایتخت باید در ارتفاع صورت پذیرد و چرا یک سال و نیم است که ضوابط بلندمرتبه‌سازی در شورای عالی شهرسازی معطل تصویب و ابلاغ مانده است. اگر این ضوابط دچار مشکل است و اگر بررسی آن زمانبر است چرا اجازه نمی‌دهند به طور آزمایشی اجرایی شود، به هر حال داشتن ضابطه از نداشتن آن بهتر است و کمک خواهد کرد در مورد املاک مستعد این امر به سلیقه‌های تصمیم‌گیری شود. وی می‌افزاید: کمیسیون در منطقه ۲۲ که انتقادات زیادی به آن وارد می‌کنند حاکمتر ظرفیت ساخت‌وساز بر اساس طرح تفصیلی ۶ هزار و ۷۲۴ هکتار است که بر اساس ضوابط در شش سال اخیر هزار و ۱۵۶ هکتار پروانه صادر شده و معاون ظرفیت‌های باقیمانده آن کل منطقه ۵ هزار و ۵۶۵ هکتار است. بر این اساس روشن است که ساخت‌وساز در سال‌های اخیر از یک روند طبیعی و منطقی برخوردار بوده و قابل توجه اینکه از سال ۹۲ تا کنون هر سال شاهد کاهش قابل ملاحظه ساخت و ساز و صدور پروانه‌های ساختمانی بودیم که بخش عمده این کاهش ناشی از شرایط اقتصادی و بلا تکلیفی در سیاست‌های مسکن در وزارت راه و شهرسازی بوده است.

به گفته پشمچی‌زاده زمانی که این اعداد و ارقام را در کنار هم قرار می‌دهیم متوجه می‌شویم ساخت‌وسازی بی‌رویه‌ای وجود ندارد، بلکه روند ساخت‌وساز سیر طبیعی و معمولی خود را طی می‌کند. معاون شهردار تهران با اشاره به ابهاماتی که به منابع درآمدی شهرداری‌ها وارد می‌شود، می‌گوید: برخی از حذف این منابع باید پدیده‌های جایگزین هم وجود داشته باشد. از سال ۱۳۲۴ قرار است دولت‌ها تکلیف درآمدهای پایدار شهری را مشخص کنند و آن را به مجلس برده و مصوب کنند اما تاکنون درآمدهای پایدار شهری که بر اساس دریافت بهای تمام شده خدمات از شهروندان و سهم شهرداری‌ها از عوارض مالیات‌ها و… است مشخص نشده و این لایحه متوقف مانده است.

وی تأکید می‌کند: نباید با بسختان برنامه‌اصل برنامه‌ریزی شهری را زیر سؤال ببریم و نهادهای قانونی را مقابل مردم بی‌اعتبار کنیم و به ساختار فکری و باورهای مردم آسیب‌زنیم.

از شهر

افزایش تخلفات موتورسواران زیر سایه کم‌کاری پلیس

موتور سواران از هفت دولت آزادند!

بیژن سورانی

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس معتقد است نبود نظارت صحیح نیروی انتظامی و بی‌توجهی به اجرای صحیح قوانین راهنمایی و رانندگی باعث شده که تخلفات موتورسیکلت سواران در سال‌های اخیر افزایش پیدا کند. وی می‌گوید: سال‌هاست در معابر شهری پایتخت بیشتر موتورسواران در سایه کم‌کاری پلیس قوانین را به عناوین و شکل‌های مختلف دور می‌زنند و با این حال بیشتر قوانین بازدارنده و کنترل‌کننده که در سال‌های اخیر تصویب شده است فقط و فقط خودروها را در بر گرفته است. بر این اساس روز به روز بر تعداد موتورسیکلت‌ها در معابر شهری افزوده می‌شود.

شکور پورحسین، در خصوص عملکرد پلیس در برخورد با موتورسیکلت‌سواران متخلف می‌افزاید: پلیس با توجه به شرایط موجود به اجرای قوانین در حوزه رانندگی و جلوگیری از تخلفات موتورسیکلت‌سواران می‌پردازد اما اگر برای اجرای قانون دستور ویژه صادر شود ممکن است از میزان تخلفات کاسته شده به عنوان مثال در مقطعی به طور ویژه از تردد موتورسیکلت‌سواران بدون کلاه ایمنی در سطح شهر جلوگیری می‌شد اما در حال حاضر به این موضوع توجه نمی‌شود.

نماینده مردم پارس آباد در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه برای رسیدگی به تخلفات رانندگی قوانین کافی و مورد نیاز وجود دارد، می‌گوید: اما باید این حقیقت را پذیرفت که در اکثر شهرها به ویژه تهران تناسبی میان متولیان اجرای قوانین و متخلفان وجود ندارد یعنی به لحاظ تعداد، تناسبی میان مأموران نیروی انتظامی و تردد موتورسیکلت‌سواران در معابر شهری وجود ندارد.

وی با انتقاد از تردد روزانه حدود ۳ میلیون موتورسیکلت‌سوار در شهر تهران، تصریح می‌کند: گاهی دیده می‌شود در حوزه‌های مختلف برخی طرح‌ها به صورت ضربتی و در یک محدوده زمانی مشخص اجرا می‌شود که کارساز است اما در برخورد با موتورسیکلت‌سواران متخلف به اجرای چنین طرح‌های ضربتی توجه نمی‌شود. در واقع اگر قانون به صورت ویژه اجرا و کمبود نیروی انسانی در این حوزه رفع شود می‌توان انتظار کاهش تخلفات را داشت.

پورحسین با اشاره به اینکه طبق گزارشات پلیس رانندگان ۷۰ درصد موتورسیکلت‌ها برای امر معاش از این وسیله نقلیه استفاده می‌کنند، می‌گوید: این مورد نشان می‌دهد که متأسفانه کشور دچار عدم توسعه‌یافتگی است، علاوه



بر این موتورسیکلت‌ها در حال حاضر عامل اصلی افزایش آلودگی هوا و بسیاری از تصادفات هستند.

این نماینده مردم در مجلس دهم با انتقاد از اینکه بسیاری از راکبان موتورسیکلت‌ها گواهینامه رانندگی ندارند، می‌افزاید: تردد بی‌ضابطه وی قانون موتورسیکلت‌سواران در سطح شهر تهران یک آسیب اجتماعی است که باید راهکار مؤثری برای رفع این مشکل از سوی دولت اتخاذ شود.

وی با تأکید بر اینکه باید برای از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های آلوده‌کننده محیط‌زیست فکر اساسی کرد بیان می‌کند: البته باید در تردد موتورسیکلت‌ها هم ساماندهی صورت گیرد زیرا بسیاری از راکبان بیمه و گواهینامه ندارند که پلیس باید در مواجهه با این موارد با جدیت لازم با متخلفان برخورد کند.

پورحسین با بیان اینکه پلیس باید در خصوص اجرا و نظارت بسر اجرای قانون راهنمایی و رانندگی پاسخگو باشد، معتقد است به طور کلی عدم نظارت صحیح نیروی انتظامی و بی‌توجهی به اجرای صحیح قوانین راهنمایی و رانندگی باعث شده که تخلفات موتورسیکلت‌سواران در سال‌های اخیر افزایش پیدا کند.

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه تخلفات موتورسیکلت‌ها باید به نام راکبان ثبت شود، می‌افزاید: اگر برای راننده متخلفی محکومیت‌های اجتماعی در نظر گرفته شود از میزان تخلفات کاسته خواهد شد، هرچند در حال حاضر اقدامات به صورت مقطعی برای برخورد با موتورسیکلت‌سواران متخلف انجام می‌شود اما چندان کارساز نیست.

رعایت قوانین آمدوشد برای همه

با این حال اگر قرار باشد پلیس هم در رابطه با برخورد با متخلفان موتورسیکلت سوار کم‌کاری کند دیگر در شهر هیچ معبری برای تردد وسایل نقلیه و عابران پیاده امن نخواهد بود. بر این اساس لازم است تا در کنار تصویب قوانین و طرح‌های جدید در حوزه کاهش آلودگی هوا، تسهیل در رفت‌وآمد وسایل نقلیه و موتورسیکلت نیز در اولویت قرار گیرد. بنابراین پیشنهاد می‌شود با نزدیک‌تر شدن به توقف تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری اقدامات لازم برای ساماندهی موتورسواران نیز مدنظر مسئولان قرار گیرد تا با ساماندهی هویت موتورسواران تمهیدات لازم برای برخورد با متخلفان که قوانین را دور می‌زنند نیز مورد توجه قرار گیرد البته باید توجه داشت که این امر زمان بسیاری می‌برد و لازم است تا مسئولان در حوزه‌های مختلف براین موضوع تأکید کنند و با رصد اولویت‌دار مسائل و مشکلات موجود گام به گام زمینه رعایت قوانین را را فراهم آورند.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



طراحی جدید برای خطوط عابر پیاده تا شاید خودروها پشت این خطوط ۳ بعدی توقف کنند.

همراه خواهد داشت. بر اساس اطلاعات به دست آمده از سوی پلیس و ستاد معاینه فنی، جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی که به محدوده زوج و فرد ورود کنند، ۵۰۰ هزار ریال است.

در همین راستا:فاز نخست طرح LEZ پس از ابلاغ آن به دستگاه‌های ذیربط از شهریور ماه اجرایی می‌شود. در فاز دوم این طرح، خودروهایی که آلایندگی کمتری دارند و انژکتوری هستند، حق ورود به طرح LEZ را دارند. مقدمات فاز دوم طرح هنوز فراهم نشده است.

در حالی که قسبر ابود طرح LEZ جایگزین طرح زوج و فرد دوم، آماده نشده می‌شود طرح زوج و فرد پا برجاست و این طرح نیز در کنار طرح ترافیک و زوج و فرد اجرایی می‌شود.

بنابر این باید انتظار داشت که جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی و عدم رعایت قانون زوج و فرد می‌تواند جریمه‌ها را به صورت چشمگیری افزایش دهد.