



دود تعلل اجرای قانون «بهرای پاک» و مقررات ملی ساختمان در چشم شهروندان

## بحران زندگی دولت در آزمون زلزله وبافت‌های فرسوده

تهران

خسارت‌های این فاجعه ملی بوده و تصور خسارت‌های آن به فاجعه قرن تشبیه شده است. با این حال محمدعلی نجفی شهردار تهران بااشاره به سبزی شنبی سخت‌برای بسیاری از همشهریان تهرانی پس از وقوع زلزله،ابراز کرد:زلزله پایتخت دو نکته مثبت داشت؛ یکی اینکه به طور خیلی طبیعی یک مانور عملیاتی برای شهروندان تهرانی بود و شهروندان نشان دادند در کمال خونسردی و باسرع‌تی می‌توانند خانه‌های خود را تخلیه کنند و در نقاطی که امنیت بیشتری دارد، مستقر شوند. نکته دوم نیز آن است که این زلزله‌های کوچک،مقدار زیادی از انرژی زمین و گسل‌های زلزله‌را خالی می‌کند.از این رومایدوار هستم بااتفاق افتادن این نوع زلزله‌های کوچک که خربریی نیز به هم‌راه ندارند، هیچ‌گاه بازلزله‌های بزرگ مواجه نشویم.

■ **حل مشکل بافت‌های فرسوده طی ۲۰ سال**

بر اساس اعلام معاون شهرسازی شهرداری تهران تعداد پلاک‌های بافت‌های فرسوده ۲۰۶ هزار واحد بوده‌است. تعداد پلاک‌های نوسازی شده ۸۳هزار، تعداد پلاک‌های باقی مانده ۱۲۳ هزار و تعداد کل واحدهای قابل تولید ۲۷۹ هزار واحد است. به گفته مهدی حجت سهم سالانه تولید واحدهای

مسکونی با فرض سالانه ۱۰ درصد نوسازی، ۴۷ هزار پلاک می‌شود. معاون شهردار تهران گفت: ماگر بخواهیم بازسازی کل بافت فرسوده را ظرف ۱۰ سال انجام دهیم، باید به طور متوسط، سالانه ۱۰ درصد از نوسازی را انجام دهیم، که برای این کار به ۲/۵ برابر توان فعلی خود نیاز داریم. همچنین برای نوسازی بافت فرسوده در عرض ۱۰ سال به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم که از این میان، یک هزار میلیارد تومان سهم دولت و ۳ هزار میلیارد تومان، سهم شهرداری تهران است. اما اگر این بودجه از توان خود خارج است و اگر بخواهیم برآمده‌اند. میزان ریسک پایتخت در برابر این بحران بسیار بالا بوده به حدی که کارشناس معتقدند اگر زلزله بزرگ پایتخت پس از سال‌ها رخ دهد چندین میلیون نفر کشته و زخمی برجا خواهد ماند.

### ترافیک

مسیرهای دوجرخه در خیابان‌ها و معابر شهری در هوای آلوده پایتخت و ترافیک در هم تنیده این شهر دیگر جواپگو نیست و هزینه کرد برای احداث مسیرهای دوجرخه‌سواری فقط مختص فضای معین و مشخص در پارک‌ها و برای معابر است. با این حال در شرایط حاضر بسیاری از ایستگاه‌های دوجرخه در شهر تهران بلااستفاده مانده است. بهتر است

شهرداری به جای این هزینه کرد روی موتورسیکلت‌های برقی سرمایه‌گذاری کند تا علاوه بر کاهش هزینه‌ها به کاهش آلودگی و آلاینده‌ی هوانیز کمک کند.
■ **مسیرهای بدون دوجرخه‌سوار**
شاید گذرگان به خیابان کریمخان افاده باشد، اگر به نحوه ساماندهی این خیابان توجه شود خواهید فهمید مدیریت شهری گذشته برای تبدیل تهران به شهر پاک، سطوحی را به خطوط دوجرخه اختصاص داده است اما شاید متولیان امر تنها به فکر کارهای نمادین بودند که اثری از اندیشه در آن دخیل نیست. خط دوجرخه خیابان کریمخان به گونه‌ای ایجاد شده است که نه تنها به جایی وصل نیست و اتصالی میان این خط با سایر مناطق وجود ندارد بلکه به گونه‌ای ساخته نشده که دوجرخه بتوانند به راحتی در آن تردد کنند و سطوح خیابان دارای پستی و بلندی است؛ از سوی دیگر این روزها خط دوجرخه تبدیل به پارکینگ موتورسیکلت‌هایی شده که تنها به ترافیک این خیابان دامن می‌زند.

بر این اساس سراغ رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران رفتم. محمد علیخانی در تباط با ساخت اینگونه مسیرهای دوجرخه‌سواری در تهران گفت: شرایط جغرافیایی تهران این گونه است که استفاده از دوجرخه برای مسیرهای طولانی امکان پذیر نیست؛ دوجرخه باید در محلات و برخی مناطق تهران وجود داشته باشد. مثلاً منطقه ۸ به خاطر مسطح بودن و داشتن زیرساخت‌های لازم بیشتر جواب می‌دهد. وی افزود: اینکه در کل تهران بخواهیم هزینه کنیم تا این خطوط دوجرخه را راه‌اندازی کنیم به صرفه

## ایران ششهر

ایرانشهر ۸۸۹۸۴۷۱

## د

**آمادگی برای مواجهه با وقوع زلزله در پایتخت تاکنون در حد هشدار و پیش‌بینی باقی مانده‌است و مسئولان با دادن هشدار و تذکر با حرکت لاک‌پشتی در صدد احیا و نوسازی و مقاوم‌سازی برآمده‌اند**

بدانیم طی یک سال گذشته مصوباتی که با هدف بهبود کیفیت هوا و به تسع آن کیفیت زندگی شهروندان به تصویب دولت رسید، چه عاقبتی داشتند. قانون «الزامی شدن نصب فیلتر دوده» روی وسایل نقلیه دیزلی از جمله قوانینی است که بعد از فراز و نشیب‌های بسیار و تلاش‌های زیاد تعدادی از دانشگاهیان و ارانه نتایج تحقیقات میدانی در دولت یازدهم به تصویب رسید اما چرا وسایل نقلیه دیزلی تا این حد محور توجهات قرار گرفته‌اند و حتی ماجرا به مرز وضع قانون هم کشید؟ بر اساس سیاهه انتشار آلودگی هوای تهران از مجموع ذرات معلق تولیدی در شهر تهران، ۲۳ درصد سهم کامیون‌ها، ۴ درصد سهم مینی‌بوس‌ها، ۱۲ درصد سهم اتوبوس‌های شرکت واحد و ۱۸ درصد سهم سایر اتوبوس‌ها است. از این رو با توجه به دیزلی بودن این ناوگان‌ها این طور نتیجه‌گیری شد که خودروهای دیزلی همچنان از عوامل مهم آلودگی هوای تهران هستند.

■ **نیاز تهران به ۱۲ خط مترو**

صرفه‌جویی در توسعه حمل و نقل عمومی جایز نیست و مشکلات متعدد در تأمین اعتبار برای توسعه حمل و نقل عمومی پذیرفته‌نیست زیرا اختصاص منابع مالی در این بخش، سرمایه‌گذاری برای داشتن شهروندان سالم و شهر سالم است و بدون شک مترو و توسعه خطوط آن یکی از روش‌های مطمئن در این باره است و این امر نافی توسعه سایر مدل‌های حمل و نقل عمومی نیست. تهران است: تهران نیاز به ۱۲ خط مترو دارد که هم‌اکنون تنها ۷ خط آن تکمیل شده و تکمیل باقی‌مانده آن به حدود ۲۰ تا ۳۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد اما چنانچه این خطوط تکمیل شوند و واکن‌های آن نیز افزایش پیدا کند، ظرفیت جابه‌جایی مسافر در تهران از ۲ تا ۳ میلیون نفر در روز می‌تواند تا ۱۰ میلیون نفر افزایش پیدا کند.

وی افزود: در کنار مترو، اگر به توسعه و افزایش تعداد ناوگان اتوبوسرانی نیز اهتمام کنیم، می‌توانیم امیدوار باشیم که این دو وسیله (مترو و اتوبوس‌ها) به راحتی، از عهده حدود ۱۵ میلیون سفر درون‌شهری در تهران برآیند. در عین حال، درصد بالایی از آلودگی هوا مربوط به عوامل متحرک یعنی همان خودروها هستند. واقعیت این است که متوسط مصرف سوخت خودروهای ما امروز حدود ۱۰ لیتر در روز است. در حالی که خودروهای روز جهان بین ۳ تا ۵ لیتر است. مسلم است که اگر خودروهای ما نیز به چنین تکنولوژی قابل تأملی برسند، آلودگی هوا به شکلی محسوس کاهش پیدا خواهد کرد.

■ **دست‌مدریت شهری در دامن نمایندگان مجلس**

از سوی دیگر محمدعلی نجفی شهردار تهران نیز به دیدار لاریجانی رئیس مجلس رفت تا برای افزایش اعتبارات حمل و نقل عمومی دست به دامن نمایندگان مجلس شود. وی گفت: قرار شد طرحی در خصوص مقابله با آلودگی هوا به مجلس ارسال شود تا بودجه لازم برای عملیات شدن آن در سال ۹۷ در نظر گرفته‌شود، همچنین مقرر شد در بودجه ۹۷ تسهیلات و امکانات و یوزهای در نظر گرفته‌شود و همچنین خواستار آن شدیم که از محل افزایش قیمت حامل‌های انرژی بخشی از درآمد برای توسعه حمل و نقل عمومی در تهران تخصیص یابد. وی با بیان این‌که بر اساس قانون، دولت باید در پرداخت یارانه بلیت مترو و اتوبوس، احداث خطوط مترو و خرید واگن مترو به شهرداری‌ها کمک کند و سهمی برای دولت در این سه اقدام در نظر گرفته‌شده است. گفت: اگر این مهم مورد توجه قرار گیرد، امیدواریم تا سقف ۷۵۰۰ میلیارد تومان بودجه تخصیص داده شود.

### د

حجت با بیان اینکه طرح اراضی کن با رویکرد حفاظت از آن پیشرفت ۱۰۰ درصدی داشته‌است، تصریح کرد: مباحثی در کمیسیون ماده ۳ شورای معماری آماده‌از سال به شورای عالی معماری و شهرسازی است که البته توقعات این شورا، تا حدی برای شهرداری دشوار است اما در حال مذاکره هستیم که این مصوبه به نوعی تنظیم شود که قابلیت اجرا داشته باشد.

وی با اشاره به طرح تفصیلی منطقه ۲۲ عنوان کرد: این طرح ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و برای تصویب به کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی معماری و شهرسازی ارائه خواهد شد.
■ **بهبودی ۳ محور خیابان‌های ولیعصر، کارگر و انقلاب**

به گفته وی به برنامه ساماندهی سیما و منظر شهری و احیای هویت ایرانی – اسلامی تا پایان سال ۹۷ تکمیل می‌شود. در این مورد نمایایی در پرتال معاونت شهرسازی در معرض دید شهروندان قرار گرفته تا آرام آرام سلیقه عمومی تغییر کند. معاون شهردار تهران با اشاره به بهسازی محورهاهای با اهمیت پایتخت گفت: طبق قانون هر سال باید سه محور را بهسازی کنیم که امسال اقدامات مربوط به بهسازی سه محور خیابان‌های ولیعصر، کارگر و انقلاب را به طور صد در صد کامل کردیم و سال آینده سه محور جدید را ساماندهی می‌کنیم.

■ **برای نوسازی بافت فرسوده به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم**
معاون شهردار افزود: برای نوسازی بافت فرسوده در عرض ۱۰ سال به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم که از این میان، یک هزار میلیارد تومان سهم دولت و ۳ هزار میلیارد تومان، سهم شهرداری تهران است اما اگر این بودجه از توان شورا خارج است و اگر بخواهیم ۲/۵ برابر به توان فعلی خود اضافه کنیم، مشکل بافت فرسوده در طول ۲۰ سال حل می‌شود. بنابراین ما به ازای هر سال ۱۵۰۰ میلیارد تومان نیاز داریم.

■ **فقط ۱۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت برقی در کشور**
شماره‌گذاری شده است

سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به بحث آلودگی هوا، تصریح کرد: این موتورسیکلت‌ها باعث صرفه‌جویی در سوخت‌های فسیلی شده و از طرف دیگر مزیت قیمتی نیز دارند. قره‌خانی با تأکید بر اینکه نمایندگی‌های واردکننده این موتورسیکلت‌ها برای واردات آنها با مشکلاتی روبه‌رو هستند، اضافه کرد: قرار است کارشناسان مرکز پژوهش‌ها و مسئولان وزارت نفت و نیرو نیز گزارش‌های خود را در باره واردات و تولید این موتورسیکلت‌ها به کمیسیون انرژی مجلس، تأکید کرد. کمیسیون انرژی در ابتدای بررسی موضوع واردات و تولید این شارژر در سطح شهر سبب شده از این وسیله نقلیه کمتر استفاده نشود، بر این اساس سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، گفت: طی جلسهای استفاده از وسیله

### تحلیل

**تاب‌آوری روانی مردم در مقابل زلزله چقدر است؟**

زلزله ملارد نشان داد نه تنها تاب‌آوری شهر تهران بلکه تاب‌آوری روانی شهروندان نیز پایین است.
زلزله گسل ملارد در مرز دو استان تهران و البرز یک هشدار به دولت، مدیریت شهری و شهروندان بود تا یک بار هم که شده توان خود را در مواجهه با زلزله پایتخت محک بزنند. هیجان زندگی مردم در زمان وقوع زلزله و عدم آگاهی آنها در به کار بردن نکات ایمنی هنگام بروز این بلای طبیعی نشان داد نه تنها باید تاب‌آوری این کلاتشهر در مقابل بلایای طبیعی یک بار دیگر مورد سنجش مدیران شهری قرار گیرد، بلکه باید آموزش‌های شهروندی نیز در مقابل وقوع این حادثه مورد بازنگری قرار گیرد. هیجان مردم از احتمال وقوع حادثه‌ای دلخراش و ویرانگرتر از آنچه در استان کرمانشاه به وقوع پیوست باعث شد در همان ساعات نخست وقوع زلزله در بسیاری از معابر و بزرگراه‌های شهر تهران پیک ترافیکی ایجاد شود. این در حالی است که اگر آموزش‌های شهروندی مجموعه مدیریت شهری در سال‌های اخیر به درستی انجام می‌شد این هیجان‌زدگی نه تنها باعث ایجاد ترافیک سنگین در برخی از بزرگراه‌های پایتخت نمی‌شد، بلکه مصرف سوخت آن هم در اوج آلودگی هوا به بالاترین حد خود نمی‌رسید. هجوم شهروندان به جایگاه‌های عرضه سوخت تهران برای فرار از این کلاتشهر نشان داد در ناخودآگاه مردم نیز این واقعیت نقش بسته است که تهران شهریمنی در مقابل زلزله نیست و در زمان وقوع این بلای طبیعی اولین کاری که باید انجام دهند، این است که از پایتخت خارج شوند.

این اتفاق در حالی روی داد که سال‌ها سازمان مدیریت بحران شهر تهران با برگزاری دوره‌های آموزشی و تشکیل گروه‌های دوام در محله‌های شهر تهران مدعی افزایش تاب‌آوری اجتماعی شهروندان تهرانی در مقابل بلایای طبیعی به ویژه زلزله است. زلزله تهران یک هشدار دیگر برای مجموعه مدیریت شهری تهران بود که در کنار بررسی تاب‌آوری کالبدی این کلاتشهر فکری به حال تاب‌آوری روانی شهروندانش نیز بکند. بازنگری دیواره در آموزش‌های شهروندی که شهرداری تهران متولی اجرای آن است، یکی از ضروریاتی است که به نظر می‌رسد کمیسیون اجتماعی و فرهنگی شورای شهر تهران، معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری و سایر سازمان‌های متولی باید انجام دهند.

سؤالی که هیچ وقت مسئولان و متولیان شهری از خود نپرسیده‌اند، این است که در شهری که از نظر فیزیکی و کالبدی تاب‌آوری آن دچار نقص است، آیا تاب‌آوری روانی شهروندانش در مقابل وقوع بلایای طبیعی قابل قبول است یا خیر؟

### عمران شهری

میزان دقیق تحقق طرح راهبردی پایتخت بررسی می‌شود

**بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران در مدیریت جدید شهری**

بیش از ۱۰ سال از ارائه و اجرایی شدن بخش‌هایی از طرح تفصیلی پایتخت می‌گذرد و تغییرات و تحولات به وجود آمده در این طرح که طرح راهبردی ششهر تهران به‌شمار می‌رود لزوم بازنگری آن را با سیاست‌های مدیریت جدید می‌طلبد، بر این اساس معاون شهرسازی و معمارن شهرداری تهران با تأکید بر ضرورت تجدیدنظر در طرح تفصیلی و دقت به زندگی در محلات شهر تهران، گفت: این موارد سرنوشت آینده شهر را تعیین کرده و اهمیت بالایی دارد. از سوی دیگر شهرداری میزان تحقق طرح تفصیلی را ظرف شش ماه آینده به شورا ارائه می‌کند تا تصمیمات جدید در این طرح راهبردی اتخاذ شود.

مهدی حجت معاون شهرسازی و شهرسازی شهرداری تهران از بازنگری در طرح تفصیلی تا پایان سال ۹۷ خبر داد و بااشاره به اینکه طرح جامع در سال ۸۶ در وسعت ۶۵۰ کیلومتر مورد توجه قرار گرفت، اظهار کرد: در این طرح جمعیت تهران ۱۰/۵ میلیون نفر در نظر گرفته شده‌است.

معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران یکی از مهم‌ترین برنامه‌های این معاونت را احیای نیهاد مطالعاتی در حوزه معماری و شهرسازی سا هماهنگی کمیسیون شهرسازی شورا عنوان کرد و گفت: پیگیری این موضوع با سه رکن شورای شهر، شهرداری و وزارت راه و شهرسازی صورت می‌گیرد و در حاشیه آن از نظر کارشناسان نیز استفاده شده و چارنی برای آن در نظر گرفته شده‌است.

■ **تهیه دستورالعمل پروژه‌های بزرگ در مقیاس بلندمر تبه‌سازی**
به گفته حجت، ضوابط و مقررات حریم شهر تا پایان شهریور ۹۷ نهایی خواهد شد و تاکنون ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته‌است. معاون شهردار تهران افزود: همچنین دستورالعمل پروژه‌های بزرگ در مقیاس بلندمر تبه‌سازی ۹۶ درصد پیشرفت داشته که پس از آماده‌سازی، آماده ارسال به کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی معماری و شهرسازی خواهد بود.

■ **رصد طرح تفصیلی ویژه منطقه ۲۲**

حجت با بیان اینکه طرح اراضی کن با رویکرد حفاظت از آن پیشرفت ۱۰۰ درصدی داشته‌است، تصریح کرد: مباحثی در کمیسیون ماده ۳ شورای معماری آماده‌از سال به شورای عالی معماری و شهرسازی است که البته توقعات این شورا، تا حدی برای شهرداری دشوار است اما در حال مذاکره هستیم که این مصوبه به نوعی تنظیم شود که قابلیت اجرا داشته باشد.

وی با اشاره به طرح تفصیلی منطقه ۲۲ عنوان کرد: این طرح ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و برای تصویب به کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی معماری و شهرسازی ارائه خواهد شد.

■ **بهبودی ۳ محور خیابان‌های ولیعصر، کارگر و انقلاب**

به گفته وی به برنامه ساماندهی سیما و منظر شهری و احیای هویت ایرانی – اسلامی تا پایان سال ۹۷ تکمیل می‌شود. در این مورد نمایایی در پرتال معاونت شهرسازی در معرض دید شهروندان قرار گرفته تا آرام آرام سلیقه عمومی تغییر کند. معاون شهردار تهران با اشاره به بهسازی محورهاهای با اهمیت پایتخت گفت: طبق قانون هر سال باید سه محور را بهسازی کنیم که امسال اقدامات مربوط به بهسازی سه محور خیابان‌های ولیعصر، کارگر و انقلاب را به طور صد در صد کامل کردیم و سال آینده سه محور جدید را ساماندهی می‌کنیم.

■ **برای نوسازی بافت فرسوده به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم**
معاون شهردار افزود: برای نوسازی بافت فرسوده در عرض ۱۰ سال به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم که از این میان، یک هزار میلیارد تومان سهم دولت و ۳ هزار میلیارد تومان، سهم شهرداری تهران است اما اگر این بودجه از توان شورا خارج است و اگر بخواهیم ۲/۵ برابر به توان فعلی خود اضافه کنیم، مشکل بافت فرسوده در طول ۲۰ سال حل می‌شود. بنابراین ما به ازای هر سال ۱۵۰۰ میلیارد تومان نیاز داریم.

■ **الزام شهرداری به ارائه گزارش میزان تحقق طرح تفصیلی**

نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران، ری و تجربش از الزام شهرداری تهران برای ارائه گزارش میزان تحقق طرح تفصیلی از سال ۱۳۹۱ یعنی زمان تصویب این طرح تا شش ماهه نخست سال جاری، ظرف مدت شش ماه خبر داد.

سیدابراهیم امینی با اشاره به بررسی طرح الزام شهرداری تهران به ارائه گزارش میزان تحقق طرح تفصیلی گفت: کلیات این طرح در جلسه گذشته شورا تصویب شده بود که در این جلسه اصلاحیه‌ای همراه با ماده واحده و چند بند و تبصره به تصویب اعضای شورای شهر تهران رسید. بدین ترتیب شهرداری تهران الزام دارد که ظرف مدت شش ماه از میزان تحقق طرح تفصیلی از سال ۱۳۹۱ تا شش ماهه نخست سال ۱۳۹۶ را ارائه کند. در ابتدا مقرر بود این گزارش ظرف مدت سه ماه ارائه شود اما با نظر معاون شهرسازی شهرداری تهران و توافق اعضاین مدت، شش ماه مقرر شد.