یادداشت

از غارت دریاها تا احیای کویرها

به این دو رویداد توجه کنید: یک- سال گذشته سرانجام بعد از تکذیب‌های چندین باره، مسجل شد که تعدادی کشتی چینی و ایرانی با روش‌های جدید صید همچون ترال، در حال غارت منابع آبزیان دریاهای جنوب بودهاند و ظاهرا مجوز این کار را طی قراردادهایی با شیلات کشورمان دریافت کرده بودند. دو- کلیپ‌هایی در شبکه‌های اجتماعی وجود دارد که به روش‌های جالب چینی‌ها برای احیای کویرهامی پردازد.

علی‌الظاهر، کویرها به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ آنهایی که از ابتدا کویر بوده‌اند و آنهایی که در اثر فعالیت‌های انسان‌ها به کویر تبدیل شده‌اند. این دسته دوم را ظاهرا دوباره می‌توان احیا کرد. چینی‌ها با ترکیبی از فناوری‌های نوین و روش‌های ساده، در حال احیای این کویرها در کشور خود هستند.

از این دو رویداد به ظاهر غیرمرتبط و با ماهیت کاملا متضاد، می‌توان نتایج جالبی گرفت؛ زیرا هر دو دارای ابعاد مشترکی هستند. در هر دو موضوع، این ابعاد، پررنگ و دارای اهمیت هستند: نقش حاکمیتی دولت، حضور بخش خصوصی که اتفاقا در هر دو مورد چینی هستند، سودجویی بخش خصوصی، استفاده از فناوری‌های نوین و روش‌های ساده، در حال احیای این کویرها در کشور خود هستند.

درخصوص دریاهای جنوب؛ ایفای نقش غلط از سوی حاکمیت، سودجویی بخش خصوصی و استفاده از فناوری‌های نوین، بروز چنین فاجعه‌ای را رقم زده است و ادامه آن نابودی دریاهای جنوب را در پی خواهد داشت؛ درحالی‌که ترکیب همان عوامل درخصوص بیابان‌های چین، کویرهای مرده را به زمین‌های آباد تبدیل می‌کند. به بیان دیگر نقش حاکمیتی که بخش دولتی باید ایفا کند، در مورد شیلات ظاهرا با کوتاهگری و غفلت همراه بوده است و در موضوع بیابان‌زدایی با آینده‌نگری.

دو مثالی که ذکر شد، دو جلوه خوب و بد از مفاهیمی چون «حاکمیت خوب»، «مشارکت عمومی-خصوصی»، «مولدسازی دارایی‌ها»، «توسعه پایدار» و «فناوری‌های نوین» است. با ترکیب مناسبی از این مفاهیم، می‌توان بخش‌هایی از بیابان‌های مستعد را در اختیار بخش خصوصی و خارجی گذاشت تا با قراردادهایی بلندمدت همراه با نظارت موثر - که مثلا آب‌های قسیلی را نابود نکنند- سود خود را از احیای کویرها حاصل کنند و نه از غارت دریاها. البته بدیهی است که همه این موارد، مستلزم فضای پایدار و باثبات اقتصادی و سیاسی و مقرراتی است که طی آن فعالیت‌های بلندمدت، توجیه داشته باشد.

دکتر مهدی نصرتی

اخبار

عملیات آسفالت بلوار ارم آغاز شد

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از آغاز عملیات روکش آسفالت بلوار ارم در مهرشهر خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا عقالی اظهار کرد: توزیع آسفالت بر اساس زمان‌بندی و نیاز مناطق انجام می‌گیرد.

وی با اشاره به آغاز عملیات روکش مکانیزه آسفالت معابر بلوار ارم گفت: آتش‌نشانی تا دوربرگردان ششم، میلات تا میلاد ۳ و ارکیده تا انتهای حوزه استحفاظی منطقه ۳ شهرداری کرج از خیابان‌هایی است که به زودی آسفالت می‌شود. ۷۰۰ تن آسفالت توپکا در اجرای روکش این معابر استفاده شده است.

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی شهری شهرداری کرج در ادامه به ایجاد گذرگاه‌های عابرپیاده در برخی معابر اشاره کرد و افزود: گذرگاه عابرپیاده در بلوار و سه‌راه دانش (منطقه چهار) به میزان ۸۴ بلوک ایجاد شده است. ایجاد گذرگاه و عملیات خط کشی محوری نیز طبق برنامه زمانی انجام می‌شود.

این مسئول ایجاد نظم در معابر اصلی و فرعی شهر و ایمن‌سازی عبور و مرور عابران پیاده را از مهمترین اهداف اجرای این طرح برشمرد و افزود: ایجاد گذرگاه‌ها با رعایت استاندارد معابر شهری و با استفاده از رنگ دوجزئی و گلاسبید، با نظارت معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج می‌گیرد.

اصلاح هندسی بلوار امیر کبیر آغاز شد

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج از آغاز اجرای طرح اصلاح هندسی بلوار امیرکبیر محدوده شهرک بهاران خبر داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از پایگاه خبری کرج امروز، محمدرضا احمدی نژاد با اعلام این خبر، اظهار کرد: طرح اصلاح هندسی بلوار امیرکبیر محدوده شهرک بهاران با هدف حذف نقاط حادثه خیز، افزایش ایمنی وسایل نقلیه و تردد عرضی عابرین پیاده آغاز شده است.

وی افزود: جدول گذاری به طول ۵۰۰ متر، نصب چراغ فرمانده‌ی زمان ثابت دو فازه، اجرا خط کشی گذرگاه عابر پیاده و نصب تجهیزات ایمنی ترافیکی اعم از تابلوهای انتظامی، باتومی و گل میخ از جمله اقداماتی است که در راستای تکمیل این طرح انجام می‌گیرد.

گفتنی است این طرح به درخواست پلیس راهور استان پس از اخذ مصوبات شورای ترافیک آغاز شده است.

زین‌العابدینی:

شهروندان از کشتار دام در منازل و معابر عمومی خودداری کنند

معاون خدمات شهری شهرداری کرج گفت: به مناسبت عید سعید قربان جایگاه‌های عرضه و ذبح بهداشتی دام توسط شهرداری در مناطق ده‌گانه کرج ایجاد می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا زین العابدین در جلسه هماهنگی و همکاری در خصوص جایگاه‌های ذبح بهداشتی دام ضمن تاکید بر اهمیت نظارت بهداشتی و شرعی بر ذبح دام‌های قربانی اظهار کرد: در ایامی از سال مثل عید قربان با توجه به افزایش تقاضای مردم مبنی بر قربانی کردن دام لزوم نظارت‌های بهداشتی دامپزشکی بیش از پیش مورد نیاز است.

وی با بیان اینکه معاونت خدمات شهری هر ساله با آغاز این ایام برنامه‌های خاصی در نظر دارد، گفت: این معاونت با هماهنگی ارگان های ذیربط مانند سازمان سامانده‌ی مشاغل شهری و مناطق ده‌گانه نسبت به ایجاد جایگاه‌های بهداشتی عرضه دام اقدام می کند.

این مسئول گفت: در جایگاه‌های عرضه دام زنده خدماتی مثل معاینه رایگان دام توسط دامپزشکان و ذبح دام توسط ذابحین حرفه‌ای انجام می شود.

معاون خدمات شهری شهرداری کرج با اشاره به اینکه مقرر شده دامپزشکی استان البرز نسبت به تجهیز و اعزام اکیپ‌های بازرسی و همچنین ناظرین شرعی به این جایگاه ها در روز عید سعید قربان اقدام کند: حضور تمام وقت دامپزشکان در جایگاه‌های عرضه بهداشتی دام و معاینه قبل و بعد از کشتار، متضمن تامین سلامت شهروندان و پیشگیری از انتقال این بیماری‌ها به افراد است.

سازمان ملل متحد از طریق دفتر مرکزی «برنامه اسکان بشر» مستقر در این سازمان، وضعیت سال ۲۰۱۹ مناطق شهری جهان را پایش کرده و با شناسایی پنج بحران اساسی در کمین شهرها، درباره بی‌تفاوتی به تشدید آنها هشدار داده است. در این بررسی که حداقل ۱۵۰ کشور دنیا از جمله ایران را در بر می‌گیرد، از «رشد زاغه‌نشینی و کمبود مسکن در استطاعت، دسترسی سخت به حمل و نقل عمومی، شکل پرخطر دفع زباله، آلودگی هوا و فقر فضاهای عمومی باز» به عنوان تهدیدات جدید جمعیت شهرنشین معرفی شده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، گزارش جدید سازمان ملل متحد از اوضاع شهرها، به دنبال تعریف یک دستور کار جهانی برای مدیران شهری در سال ۲۰۱۵، تهیه و منتشر شده تا اکنون پس از ۵ سال، کارنامه دولت‌های مرکزی و محلی بابت میزان تحقق «اهداف مرتبط با کاهش فقر و بدهستکی و تسلط با تغییرات اقلیمی» مورد ارزیابی قرار بگیرد و هشدارهای لازم به شهرها داده شود. نتایج این بررسی نشان می‌دهد در دنیا از هر ۴ نفر، یک نفر زاغه‌نشین است به این معنا که در سکونتگاه غیررسمی و فاقد امکانات و خدمات حداقلی زندگی می‌کند. این وضعیت که به کم‌کاری و ضعف سرمایه‌گذاری در بازار ساخت و عرضه مسکن در استطاعت مربوط می‌شود، هشدار سازمان ملل درباره تبعات بی‌توجهی به صورت مساله را در پی داشته است. محتوای گزارش جهانی درباره اوضاع شهرها، یک بازار کار برای سرمایه‌گذاری آتی در شهرها را «ساخت و سازهای مسکونی ارزان قیمت و البته در استطاعت خانوارهای جامعه هدف و فاقد مسکن مناسب» معرفی کرده است. در حوزه حمل و نقل عمومی در شهرهای جهان نیز چالش دسترسی سریع به ایستگاه‌های مترو و اتوبوس مطرح است به‌طوری که در حدود یک سوم از کشورهای جهان، از هر دو نفر ساکن در شهرها، یک نفر به شبکه حمل و نقل عمومی دسترسی مناسب و آسان ندارد. سرمایه‌گذاری در این حوزه نیز دومین فوریت توسعه شهری اعلام شده است.

در فهرست فوریت‌های سرمایه‌گذاری در شهرهای جهان، «تامین تجهیزات مدرن دفع زباله، سیستم‌های کاهنده ذرات معلق و آلاینده در هوا و همچنین ایجاد فضاهای باز عمومی برای اجتماع و گذران اوقات فراغت جمعیت شهری در بیرون از محل سکونت» نیز به عنوان پیشنهاد که در قالب نیاز ضروری مناطق شهری مطرح شده است. جهان به سرعت در حال «شهری‌شدن» است. از سال ۲۰۰۷، بیش از نیمی از جمعیت جهان زندگی شهری را تجربه می‌کنند، نرخی که پیش‌بینی می‌شود تا ۲۰۳۰ به ۶۰ درصد از جمعیت جهان افزایش یابد. نواحی شهری با سهم ۶۰ درصدی از تولیدناخالص‌داخلی جهان، موتور قدرتمند رشد اقتصادی هستند. با این حال ۷۰ درصد از انتشار گاز کربن جهان و بیش از ۶۰ درصد از بهره‌برداری منابع مربوط به شهرها است. افزایش جمعیت حاشیه(زاغه)نشین، خدمات و زیرساخت‌های ناکافی و تحت‌فشار (همچون جمع‌آوری زباله، سیستم‌های آب‌وفاضلاب، جاده‌ها و حمل‌ونقل)، تشدید آلودگی هوا و گسترش بی‌نظم نواحی نیز از دیگر پیامدهای رشد سریع «شهری‌شدن» است. به گزارش گروه اقتصاد بین الملل روزنامه «دنیای اقتصاد» در این رابطه برای رسیدگی به این چالش‌ها، ۱۵۰ کشور جهان حاضر حدود نیمی از آنها به مرحله اجرا درآمده است. به عقیده صاحب‌نظران، اطمینان از اجرای مناسب و کامل این طرح‌ها می‌تواند به توسعه پایدار و در راستای منافع همه کمک کند.

سبقت شهری شدن از مسکن

در گزارش «اهداف توسعه پایدار ۲۰۱۹» سازمان ملل متحد آمده است، بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۴ سهم جمعیت زاغه‌نشین مناطق شهری جهان با کاهش ۳۰ درصدی از ۲۸ به ۲۳ درصد رسید. در سال‌های اخیر اما این روند مثبت معکوس شده است، تا جایی که در ۲۰۱۸ جمعیت این نواحی افزایش ۲۳/۵ درصدی یافت. طی این روند کل جمعیت ساکن در محله‌های زاغه‌نشین جهان به بیش از یک میلیارد نفر رسیده است. ۸۰ درصد از این جمعیت تنها در سه منطقه هستند: شرق و جنوب‌شرقی آسیا (۳۷۰ میلیون نفر یا سهم حدود ۳۶ درصدی)، جنوب صحرای آفریقا (۲۳۸ میلیون) و آسیای مرکزی و جنوبی (۲۲۷ میلیون). برآوردها حاکی از آن است تا سال ۲۰۳۰ حدود ۳ میلیارد نفر از جمعیت جهان به مسکن مناسب و در توان خرید نیاز خواهند داشت. افزایش روزافزون زاغه‌نشینی ناشی از پیشی گرفتن نرخ رشد «جمعیت» و «شهری‌شدن» از ساخت‌وساز مسکن جدید ارزان است. مسکن در توان خرید جزو حقوق اولیه انسانی است، و فقدان آن منجر به وخامت عدالت و فراگیری شهری، سلامت و امنیت و فرصت‌های زندگانی می‌شود. در این رابطه برای ارائه مسکن در توان خرید همه، تجدید در مسیر سیاست‌گذاری و افزایش سرمایه‌گذاری ضروری است.

حمل‌ونقل عمومی

حمل‌ونقل عمومی عنصر حیاتی برای شهروندان و کاتالیزوری برای رشد اقتصادی و فراگیری اجتماعی محسوب می‌شود. با وجود افزایش روزافزون جمعیت شهرها، استفاده از حمل‌ونقل عمومی اما به کمک مقابله با آلودگی هوا و تغییرات آب‌وهوایی آمده است. بر اساس آمارهایی که در ۲۰۱۸ از ۲۷۷ شهر ۷۸ کشور جهان جمع‌آوری شد، ۵۳ درصد از ساکنان شهرها دسترسی مطلوب به حمل‌ونقل عمومی — ۵۰۰ متر مسیر پیاده‌روی به ایستگاه‌های اتوبوس یا دسترسی ۱۰۰۰ متری به ترمینال‌های مترو یا بنادر — داشتند. بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۴ در عمده مناطق سهمی از جمعیت استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی نزدیک به ۲۰ درصد افزایش یافت. البته جنوب صحرای آفریقا جزو مناطق کمتر برخوردار در این حوزه بوده است و تنها ۱۸ درصد از ساکنان آن دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی داشتند. در برخی مناطق که دسترسی به حمل‌ونقل عمومی ضعیف است، مدل‌های حمل‌ونقل غیررسمی در دسترس‌تر و در بسیاری از موارد جلوگیری تقاضای حمل‌ونقلی هستند. در این رابطه برای اطمینان از دسترسی همه (به ویژه زنان، کودکان و افراد ناتوان) به حمل‌ونقل پایدار به تلاش‌های بیشتری نیاز است. به گزارش «سازمان ملل» شاخص رضایت از حمل‌ونقل عمومی ایران مقدار ۶۶/۸ واحدی دارد، مقداری که هر چند بیانگر وضعیت چالشی است اما به سرعت در حال پیشرفت است.

بحران زباله شهری

بر اساس آمارهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸، در سطح جهانی ۲ میلیارد نفر بی‌بهره از خدمات جمع‌آوری زباله و ۳ میلیارد نفر فاقد دسترسی به تجهیزات کنترل‌شده دفع زباله بودند. با تشدید روند «شهری شدن»، افزایش درآمدها و حرکت اقتصادها به سمت مصرف‌گرایی تنها می‌توان وخیم‌تر شدن این مشکلات را انتظار داشت. در این باره پیش‌بینی می‌شود مجموع تولید زباله جهان از حدود ۲میلیارد تن در ۲۰۱۶، با دو برابر شدن به ۴ میلیارد تن برسد. بخش جمع‌آوری‌شده زباله‌های خشک شهری از ۷۶ درصد بازه ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ به ۸۱ درصد در بازه ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ افزایش یافت. البته این به آن معنی نیست تمامآ درکشورهایی که بیش از نیمی از نیروی کار شهری غیررسمی هستند بر اساس آمارهایی که در سال ۲۰۱۸ از ۲۲۰ شهر در ۷۷ کشور جهان جمع‌آوری شد، تنها معدودی از شهرها توانسته‌اند سیستمی از فضاهای عمومی آزادی که تمام نواحی شهر را پوشش می‌دهد به اجرا درآورند، سیستمی که به سهولت در دسترس تمام شهروندان است. این آمارها نشان می‌دهند سهمی از جمعیت شهرها که دسترسی تا ۴۰۰ متر به فضاهای عمومی آزاد دارند به طور میانگین ۳۱ درصد است، نرخی که البته در میان شهرها بسیار متفاوت است (از ۵ درصد تا ۹۰ درصد). البته نرخ‌های پایین لزوما به معنی اختصاص ناکافی زمین‌ها به فضاهای عمومی باز نیست، بلکه بیشتر نشان‌دهنده توزیع نابرابر این فضاها در سطح شهر است.

۲/۵ میلیون است، بیش از نیمی از این افراد حداقل ۲/۵ برابر هوای آلوده‌تر از سطح مجاز دستورالعمل تنفس می‌کردند. بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ کیفیت هوا برای بیش از ۵۰ درصد از جمعیت جهان بدتر شد. آسیای مرکزی و جنوبی به همراه جنوب صحرای آفریقا دو منطقه‌ای هستند که بیشترین افزایش را در تراکم ذرات معلق تجربه کرده‌اند. بر اساس آمارهای «گزارش توسعه پایدار ۲۰۱۹» سازمان ملل، شاخص میانگین سالانه تراکم ذرات کمتر از ۲/۵ میکرون مناطق شهری ایران مقداری معادل ۳۹ واحد دارد که وضعیت بحرانی و رو به‌خوامت را به تصویر می‌کشد.

در سال ۲۰۱۶، کیفیت هوای ۹۷ درصد از شهرهای با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر کشورهای کم‌درآمد و با درآمدمتوسط، وخیم‌تر از سطح کیفیت دستورالعمل بود، نرخی که برای کشورهای با درآمد بالا ۴۹ درصد گزارش شده است. آلودگی هوای ناشی از ترافیک، صنایع، تولید برق، سوزاندن زباله و احتراق سوخت خانگی در کنار آلودگی هوای خانه‌وار، تهدیداتی جدی را متوجه سلامت انسان‌ها و تلاش‌های مقابله با تغییرات آب‌وهوایی می‌کند. بیش از ۹۰ درصد از مرگ‌ومیرهای ناشی از آلودگی هوا در کشورهای کم‌درآمد و با درآمد متوسط اتفاق می‌افتد، کشورهایی که عمدتا در آسیا و آفریقا واقع هستند.

فضای عمومی

شکل‌گیری استخوان‌بندی شهرها بر مبنای شبکه‌ای از خیابان‌ها و فضاهای عمومی است که دیگر ابعاد زندگی شهری به آن تکیه دارند. شهرهایی که از فضای عمومی ناکافی، یا طراحی‌شده یا به انحصار درآمده رنج می‌برند، بیشتر در معرض شکاف و اختلاف اجتماعی-اقتصادی قرار دارند. بر این اساس، سرمایه‌گذاری در شبکه‌مایی از جاده‌ها و فضاهای عمومی آزاد، منجر به بهبود بهره‌وری شهری، معیشت شهروندان، دسترسی به بازارها، اشتغال و خدمات عمومی خواهد شد، به خصوص در کشورهایی که بیش از نیمی از نیروی کار شهری غیررسمی هستند. بر اساس آمارهایی که در سال ۲۰۱۸ از ۲۲۰ شهر در ۷۷ کشور جهان جمع‌آوری شد، تنها معدودی از شهرها توانسته‌اند سیستمی از فضاهای عمومی آزادی که تمام نواحی شهر را پوشش می‌دهد به اجرا درآورند، سیستمی که به سهولت در دسترس تمام شهروندان است. این آمارها نشان می‌دهند سهمی از جمعیت شهرها که دسترسی تا ۴۰۰ متر به فضاهای عمومی آزاد دارند به طور میانگین ۳۱ درصد است، نرخی که البته در میان شهرها بسیار متفاوت است (از ۵ درصد تا ۹۰ درصد). البته نرخ‌های پایین لزوما به معنی اختصاص ناکافی زمین‌ها به فضاهای عمومی باز نیست، بلکه بیشتر نشان‌دهنده توزیع نابرابر این فضاها در سطح شهر است.

اخبار

شهرداری به تعهدات خود در پروژه «مسکن امید» عمل کرد

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران گفت که شهرداری به تعهدات خود در پروژه «مسکن امید» عمل کرده، این در حالی است که ازگان‌های دولتی تاکنون یک متر مربع زمین هم برای اجرای این طرح واگذار نکرده‌اند.

به گزارش پیام آشنا، تفاهم‌نامه اجرای پروژه «مسکن امید» حدود یک سال و نیم پیش میان شهرداری تهران و دولت منعقد شد. براساس این تفاهم‌نامه قرار شد تا شهرداری و دولت تعدادی از زمین‌های خود را در اختیار توسعه گر قرار دهند تا با ساخت مسکن و انتقال شهروندانی که در بافت‌های ناکارآمد زندگی می‌کنند، بخشی از مشکل بافت فرسوده در پایتخت حل شود. همچنین، قرار بر این بود تا شهرداری سهم خود در اجرای این پروژه را به نوسازی بافت‌های ناپایدار اختصاص دهد.

در همین رابطه، کاوه حاجی علی اکبری دربناه آخرین وضعیت اجرای پروژه «مسکن امید» گفت: زمین‌هایی که قرار بود دولت برای اجرای این پروژه در اختیار بگذارد تا به امروز ساخت‌وساز واگذار نشده است. این در حالی است که شهرداری تهران ۱۰ زمین متعلق به خود را برای پروژه مسکن امید در نظر گرفت و تاکنون قرارداد مشارکت ۵ قطعه زمین منعقد شده.

وی ادامه داد: در حال حاضر، توسعه‌گرها در حال تهیه طرح و دریافت پروانه هستند و برای ۵ زمین باقی مانده نیز در حال مذاکره با مسرمایه‌گذار هستیم.

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با تاکید بر اینکه قرار بود بخش‌های مختلف دولت اعم از وزارت نیرو، وزارت صمت و وزارت آموزش و پرورش زمین‌هایی را در اختیار پروژه مسکن امید قرار دهند، تصریح کرد واقعیت این است که در شهر تهران تا به امروز یک متر مربع زمین هم از طرف دستگاه‌های دولتی برای تحقق این برنامه اختصاص پیدا نکرده است.

بر اساس گزارش پایگاه اطلاع رسانی شهرنوشت، حاجی علی اکبری تاکید کرد: در حال مذاکره با دولت هستیم تا با توافیم با همکاری یکدیگر پروژه مسکن امید را که به کاهش مشکلات بافت فرسوده کمک می کند، به سرانجام برسانیم.

کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ شهرداری‌ها برای کسب درآمد ایجاد شده‌اند؟

مالکین اراضی واملاک واقع در محدوده خدماتی باید قبل از ساخت وساز از شهرداریها پروانه ساختمان بگیرند و شهرداری موظف است از عملیات های ساختمانی بدون پروانه یا خلاف پروانه بوسیله ماموران خود در زمین محصور جلوگیری کنند؛ این جملات ماده ۱۰۰ قانون شهرداریهاست که بر اساس آن کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ تشکیل می‌شوند تا در صورت خلاف از این ماده جلوی عاملان را گرفته و موارد را جهت رسیدگی به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع دهند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایستا، کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری دارای شخصیت حقوقی مجزا از شهرداری است البته محل استقرار این کمیسیون در شهرداری قرار دارد و نمایندگان وزارت کشور، دادگستری، نماینده شورای اسلامی و نماینده شهرداری اعضای آن را تشکیل می دهند. در بین این اعضا نماینده شهرداری حق رای ندارد و تنها برای ادای توضیحات در جلسات این کمیسیون حاضر می‌شود. کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری یکی از مراجع اختصاصی خارج از دادگستری است.

محمد تقی زاده، معاون عمرانی استانداری تهران در تشریح روند اجرایی کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ در سطح استان تهران گفت: بسیاری از افراد گمان می کنند که کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ فقط متعلق کسب درآمد هستند در حالی که ذات این کمیسیون ریشه در اعمال تخریبی دارد در حال حاضر بیش از ۵۰ درصد پرونده‌های مطرح شده در کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری های استان تهران رای به تخریب کامل گرفته‌اند.

وی افزود: اجرای رای کمیسیون ماده ۱۰۰ با تصویب آن فاصله دارد. در حقیقت اجرای دستور تخریب همیشه با توجه به الزاماتی از جمله اقتصادی، اجتماعی و سیاسی انجام می شود.

وی با اشاره به این که ارزش معاملاتی هر شهر در کمیسیون ماده ۱۰۰ متحصر به همان شهر است، افزود: شهرداری‌ها ارزش معاملاتی را برای هر متر مربع ساختمان بر اساس نوع مصالح مصرفی و... بنا معین می کنند. در حال حاضر مامورین شهرداری برای کشف ساخت و ساز غیر مجاز در اماکن مختص باید مجوز رسمی از قوه قضاییه داشته باشند.

معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری استان تهران با اشاره به این که مهندسان ساختمان در گام اول ارتباط مستقیمی با مالک ساختمان ندارند، عنوان کرد: دستمزد مهندس ناظر به شکل متمرکز به حساب سازمان نظام مهندسی واریز می‌شود و بعد از کسر ۵ درصد حق سازمانی به ناظر پرداخت می شود. در حال حاضر هر مهندس ناظر در طول سال می تواند فقط یک پروژه ساختمانی را شخصا انتخاب کند و باقی پروژه ها از طرف سازمان نظام مهندسی به او معرفی می‌شوند.

تقی زاده تاکید کرد: اگر تخلف مهندس ناظر یا مامورانِ شهرداری برابر با تبصره ۷ ماده ۱۰۰ از قانون شهرداری ها در این کمیسیون احراز شود، پرونده تشکیل شده به صورت خودکار به شورای انتظامی ارجاع داده می شود.

حکم تخریب در صورتی توسط کمیسیون ماده ۱۰۰ صادر می شود که مخالف اصول شهرسازی، فنی، بهداشتی باشد و در صورتی که اصول فنی بهداشتی و شهرسازی رعایت شده باشد که در این صورت کمیسیون می تواند با صدور رای بر اخذ جریمه به ازاء هر متر مربع بنای بدون مجوز یک دهم ارزش معاملاتی ساختمان یا یک پنجم ارزش سرقفلی ساختمان در صورتی که ساختمان ارزش سرقفلی داشته باشد هر کدام که مبلغ آن بیشتر است از ذی نفع، بلامانع بودن صدور برگ پایان ساختمان را به شهرداری اعلام کند. به طور کلی روند رسیدگی به یک پرونده در کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداریها اینگونه است که پس از اعلام موارد تخلف و اخذ لایحه دفاعیه شخص پرونده برای رسیدگی در کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری بدون حضور ذینفع صورت می گیرد البته در صورتی که نیاز به توضیحات ذی نفع باشد حضور وی بلامانع است. شهرداری و ملاک یا قائم مقام وی می توانند ظرف مدت ۱۰ روز پس از ابلاغ رای نسبت به آن اعتراض کنند و مرجع رسیدگی به این اعتراض کمیسیون دیگر ماده ۱۰۰ خواهد بود که اعضاء آن غیر از افرادی است که در صدور رای قبلی شرکت داشته‌اند.

رای این کمیسیون قطعی است اما آرای قطعی کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مطابق بند ۲ ماده ۱۰ دیوان عدالت اداری قابل شکایت و اعتراض در دیوان عدالت اداری است.