محیط زیست

قوانین وضع شده در کاهش آلودگی صوت، ضمانت اجرایی و کارایی ندارند

ایســنا- رئیس اداره پایش و مدیریت منابع و شــاخص های محیط زیســت اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار تاکید کرد؛ به رغم قوانین متعدد در خصوص توجه به مساله آلودگی صوتی متاســفانه قوانین وضع شده هیچگونه ضمانت اجرایی و کارایی ندارند.

غلامرضا پدیــدار با بیان اینکه آلودگی صوتی را می توان به هر نوع صدای ناخواسته ای که باعث بر هم زدن آرامش و تمرکز افراد در حین انجام کار می شود عنوان کرد، گفت: عمده‌ترین منابع سر و صدا در محیط های شهری ناشی از وسایل حمل و نقل اســت که عمدتا به سه گروه اصلی ترافیک جاده‌ای، ترافیک هوایی و ترافیک ریلی تقسیم می‌شوند. در این بین سر و صدای ناشی از وسایل حمل و نقل جاده‌ای شامل موتورسیکلت، ماشین‌های سواری، ماشین‌های سنگین و نیمه سنگین، سهم عمده‌ای در تولید آلودگی صوتی شهرها بخصوص شهر تهران دارند.

وی اظهار کرد: بر اســاس ســنجش‌های انجام شده توسط شرکت کنترل کیفیت هوای تهران میانگین تراز صوتی بزرگراه‌های شهر تهران در دوره زمانی روز بین ۷۰ تا ۸۰ دســی‌بل اســت. از آنجایی که بر اساس داده‌های سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران، ۷۰ درصد کاربری‌های مجاور بزرگراه‌ها مســکونی می‌باشد، استاندارد ســازمان حفاظت محیط‌زیســت برای کاربری مســکونی در طول روز ۵۵ دسی‌بل است، یعنی تراز صوتی بزرگراه‌ها از حد استاندارد بسیار بالاتر است و باید چاره‌ای اندیشید.

رئیس اداره پایش و مدیریت منابع و شــاخص های محیط زیســت اداره کل محیط زیســت و تو ســعه پایدار ادامه داد: در راســتای بررسی وضعیت آلودگی صدا در شــهر تهران، شــرکت کنترل کیفیت هوا در حال حاضر با اســتفاده از ۳۶ ایســتگاه فعال، اندازه‌گیری و سنجش تراز صوت شــهر تهران را انجام می‌دهد و اطلاعات به صورت آنلاین بر روی ســامانه برخط آلودگی صدا http://noise.tehran.ir در دسترس عمــوم قرار می‌گیرد. میانگین تــراز صوتی این ایســتگاه‌های در دوره زمانی روز و شب در سال ۱۴۰۰ به ترتیــب ۶۸/۸۲ و ۶۴/۳۹ دســی‌بل کــه فراتر از حد اســتاندارد ســازمان حفاظت محیط‌زیست است.

وی در پاسخ به اینکه آیا قوانینی برای جلوگیری از آلودگی صوتی وجود دارد یا خیر؟ گفت: علی رغم اینکه چندین بار مقرره هایی هم برای مقابله با آلودگی صوتی تهیه و تدوین شــده ولی باید در نهایت تاســف ابراز داشت که این آئیین نامه هم همانند بسیاری از قوانین و آئیین نامه های دیگر تا حد زیادی به دست فراموشی سپرده شده است.

به گفته پدیدار، در قوانین و مقررات ایران، مسئله آلودگــی صوتی در قانون حفاظت و به ســازی مصــوب ۱۳۵۳ و ماده ۱۰۴ قانون برنامه ســوم توسعه اقتصادی، اجتماعی وفرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۹ که مطابق ماده ۷۱ قانون برنامه چهارم توســعه برای سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ نیز تنفیذ گردیــد به صورت ضمنی، در ماده ۲۷ قانون نحوه جلوگیــری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴، آئین نامه اجرایی نحوه جلوگیری از آلودگــی صوتی مصــوب ۱۳۷۸ و ماده ۸ و جدول ۵ آیین نامــه اجرایی بند (ج) ماده ۱۰۴ قانون برنامه سوم توسعه مصوب ۱۳۷۹ صراحتاً مســئله آلودگی صوتی مورد توجه قرار گرفته اســت. همچنین مصوبه شــورای عالی محیط زیست شــماره ۲۳۶ راجع به حد مجاز آلودگی صدا در هوای آزاد ایران مصوب ۱۳۸۱ و مصوبه پیشنهادی ســازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صنایــع و معادن در ارتباط با تعیین حد مجاز آلودگی صوتی در خودروهای تولید داخل مورخ ۱۳۸۴ در خصوص آلودگی صوتی تدوین شده است.

بر اساس گزارش روابط عمومی اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران، وی ادامه داد: از ایــن میان آئین نامه اجرایی جلوگیری از آلودگی صوتی مشــتمل بر ۱۳ ماده و ۶ تبصره مشخص ترین قاعده حقوقی کشورمان در زمینه جلوگیــری از آلــودگی صوتی است. با وجود این همه قانون در این خصوص توجه به مســاله آلودگی صوتی به علت این که اثرات مخرب آن بطور آنی در جامعه پیدا نیست و مضرات طولانی مدت دارد بسیار کم است. بطوری که در شهری مانند تهران ملاحظه می شود بیمارستان ها که یکی از منابع پذیرنده حساس به آلودگی صوتی می باشــد در شــلوغ ترین و پر ترافیک ترین خیابانها ساخته شده است و یا اینکه کارگاه های عمرانی در ســطح شــهر چه در بخش دولتی و چه خصوصی هیچگونه الزامی برای کاهش سرو صــدای تجهیزات مورد اســتفاده خود ندارند و همه این عوامل نشان می‌دهد قوانین وضع شده هیچگونه ضمانت اجرایی و کارایی ندارند.

سعیدی سیرایی شهردار کرج شد

اعضای شــورای اسلامی شــهر کرج، دیروز در نشست وسعی خود مصطفی سعیدی سیرایی را به عنوان شهردار این کلانشــهر انتخاب کردند.

به گزارش پیام آشنا، رییس شورای اسلامی شــهر کرج به خبرنگاران گفت : پس از بررسی صلاحیت سه گزینه قطعی تصدی کلانشهر کرج ، مصطفی سعیدی سیرایی با کسب هشت رای از مجموع ۱۳ رای اعضای شورای اسلامی شهر کرج ، به عنوان شهردار منتخب این کلانشهر شناخته شد.

جــواد چیردار گفت: امیر یزدی بــا چهار رای و ســیدعلی اکبر میر وکیلی با کســب یک رای نتوانستند حائز اکثریت آراشورای شهر کرج شوند. وی افزود: شهردار منتخب کرج برای صدور حکم نهایی به وزارت کشور معرفی می شود.

رمز نجات اصلی و تقلبی بازار اجاره نشین ها معلوم شد

دنیای اقتصاد- دولت جدید برای کمک به مستاجرها طرح «افزایش مدت اعتبار اجارنامه‌ها به حداقل ۳ســال» را مدنظر دارد. این تصمیم یک الگوی جهانی دارد که در ۹ کشور باعث «کاهش سرعت رشد اجاره‌ها» شده است. این الگو، «فرمول اصلی» تنظیم اجاره‌ها است که موجرزایی -افزایش عرضه- می کند. فرمول تقلبی هم سیاست دســتوری است که مثل یک دهه گذشته باعث «موجرزدایی» می‌شود.

دولت جدید در حالی از برنامه‌ریزی برای اجرای طرح اجاره‌نامه‌های ۳ تا ۵ ساله برای کنترل تورم در این بازار و کاســتن از فشــار اجاره‌نشینی در شهرها رونمایی کرده است که تجربه قراردادهای بلندمدت اجاره دست‌کم در ۹ کشور دنیا وجود دارد.

بررسی‌های «دنیای اقتصاد» نشان از تجربه موفقیت‌آمیز اجاره‌نامه‌های بلندمدت در حداقل ۸ کشور عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD) دارد. بر این اساس در این کشورها اجاره‌نامه‌های ۲ تا ۶ ساله منعقد می‌شود که این موضوع اثر قابل توجهی در کاستن از بار مالی و روانی بر مستاجرها دارد.

در آمریکا اجاره‌نامه‌های تا ۲ ســال، در ســوئیس تا ۶ ســال، در ژاپن تا ۵ ســال، در ایرلند تا ۴ ســال، در اتریش تا ۳ سال و در فرانسه تا ۶ سال شایع‌ترین اجاره‌نامه‌ها را به لحاظ طول دوره ســکونت مستاجران در واحدهای مسکونی استیجاری تشکیل می‌دهند.

در کشــورهای اســپانیا، لتونی و نیوزیلند نیز این نوع اجاره‌نامه‌های بلندمدت شایع و رایج است و دولت‌ها از این طریق اقدام به کنترل بازار اجاره و مهار تورم در این بازار کرده‌اند. هر چند انعقاد قرارداد اجاره بلندمدت و چند ســاله در این کشورها تکلیف و اجبار نیست اما به دلیل برخی از مزایای در نظر گرفته شده برای موجران در این کشورها در صورت انعقاد قراردادهای اجاره چند ســاله، این نوع اجاره‌نامه‌ها به رایج‌ترین شــکل تعامل در بازار اجاره بین موجر و مستاجر به لحاظ طول دوره ســکونت مســتاجران در واحدهای اجاره‌ای تبدیل شده است. در این کشورها و ســایر کشورهایی که اجاره‌نامه‌های بلندمدت در آنها رایج است دولت‌ها معمولا با دو هدف عمده اقــدام به ترغیب موجــران و مالکان واحدهای مسکونی استیجاری به انعقاد قراردادهای بلندمدت در بازار اجاره می‌کنند.

ایجاد امنیت اقتصادی و آسایش روانی برای مستاجران در نتیجه افزایش مدت زمان قراردادهای اجاره به چند سال در مقایسه با قراردادهای یک‌ساله یکی از مهم‌ترین اهداف دولت‌ها در پیــشبرد طرح‌های مربوط به رواج قراردادهای بلندمدت در بازار اجاره است. از ســوی دیگر در کشورهایی مانند ایران که قیمت مسکن و اجاره‌بهای واحدهای مســکونی با نوســان مواجه است این اقدام (افزایش طول دوره قراردادهای اجاره مســکن به چند سال) منجر به کاهش سرعت رشد اجاره‌ها می‌شود. از آنجا که معمولا در کشــورهای موفق در این زمینه، در هر سال، مبلغ اجاره‌بها به میزان تورم عمومی و معادل با آن افزایش می‌یابد این اقدام از ســوی دیگر به هم‌ســطح شدن تورم اجاره با تورم عمومی نیز کمک می‌کند. در واقع دولــت جدید در حالی از برنامه‌ریزی برای اجرای چنین اقدامی در ایران رونمایی کرده که تجارب موفقی از اجرای طرح‌های مشابه در دنیا وجود دارد اما مهم‌ترین نکته‌ای که در این ارتباط وجود دارد آن است که با وجود آنکه اجرای این برنامه شــدنی، ممکن و ضروری است اما تنها به واســطه وعده و شعار و بدون در نظر گرفتن ملاحظات خاص و مقدمات اجرایی، عملا این طرح با شکست مواجه خواهد شــد. بنابراین لازم اســت دولت جدید در اجرای این طرح به طور سنجیده و کارشناسی وارد شده و اقدامات مورد نیاز در این زمینه را انجام دهد. در واقع اجرای این طرح به یک رمز اجرایی به عنوان رمز اصلی و درست برای نجات بازار اجاره نیاز دارد. این نسخه نجات یک رمز اصلی و درســت و یک رمز تقلبی دارد که دولت جدید برای آنکه بتواند در این زمینه عملکرد موفق و عملیاتی داشته باشد حتما باید از به کار بردن رمــز تقلبی خودداری کرده و رمز اصلی و صحیح را به کار بگیرد.

رمز تقلبی این نسخه نجات بازار اجاره چیزی نیست جز اجرای این برنامه به صورت یک سیاست صرفا کاغذی و دســتوری بدون توجه به مکانیزم و واقعیت‌های بازار و نیاز هر دو ســمت بازار اجاره یعنی موجر و مستاجر به صورت توأمان.

نتیجــه اجرای این طرح بــدون در نظر گرفتن منافع موجــران و برخــورداری قراردادهای اجاره مســکن بلندمدت از توجیه اقتصادی برای آنها و تنها با نگاه صرف به مستاجران، عملا چیزی جز «موجرزدایی از بازار» و افت شدید میل و انگیزه مالکان برای عرضه واحدهای مسکونی خود به بازار اجاره نخواهد بود.

یادداشت

چرا تفکیک وزارت راه و شهرسازی به صلاح نیست؟

«کوچک ســازی» دولت از آن دســته مقولات و موضوعاتی اســت که در چارچوب نظام اداری کشور با کژتابی و بدفهمی مواجه است. تصور ساده انگارانه متولیان امور از امر کوچک ســازی دولت غالبا ناظر بر تجمیع دو تا چند دستگاه اجرایی و انتخاب یک عنوان جدید برای دســتگاه تازه متولد شده اســت. «وزارت راه و شهرســازی» نخستین نمونه از وزارتخانه‌های ماحصل کوچک ســازی دولت در چارچوب دولت دهم بود که تشــکیل آن در خرداد ۱۳۹۰ به تصویب مجلس شــورای اسلامی رســید. وجوب یا عدم وجوب تشکیل این وزارتخانه عریض و طویل با بیش از ۲۵ معاونت و سازمان همواره محل مناقشه موافقان و مخالفان قرار داشــته و دولت یازدهم در ابتدای کار در پی انتزاع این وزارتخانه و بازگشت به حالت اولیه بوده است.

با روی کار آمدن مجلس یازدهم و دفاع شدن تنور وعده ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال برای جبران کمبودها و پاســخگویی به نیازهای واقعی مسکن، بار دیگر موضوع انتزاع وزارت راه و شهرسازی و تشکیل دو وزارتخانه جدید از سوی مجلس به جد مورد پیگیری قرار گرفت و حتی درخواســت رئیس‌جمهور برای مسکوت ماندن موقت آن نیز اقاقه نکرده و طرح مزبور هم اکنون در مرحله بررسی در صحن علنی قرار دارد. طرح پیشنهادی نمایندگان بر این اساس شکل گرفته که برای پیشبرد امور گســترده و تخصصی حوزه حمل و نقل، ایــن بخش در قالب یک وزارتخانه با عنوان «وزارت حمــل و نقل» و برای تجمیع و یکپارچه سازی حوزه‌های متفرق برنامه ریزی فضایی ســرزمین درون دولت و نیز پیشبرد هر چه بهتر حوزه مسکن سازی، «وزارت ساختمان، شهرسازی و آمایش سرزمین» شکل بگیرد.

بررســی تجارب کشــورهای مختلــف دنیا در بازآرایــی کابینه دولت نشــان از آن دارد که به فراخور ویژگی ها، ضرورت ها و مســائل فراروی کشورها، موضوعات مرتبط با مسکن، شهرســازی و حمل‌ونقــل در وزارتخانه‌های متفاوتی جایابی شده اســت. به عنوان نمونه در فرانسه مقولات برنامه‌ریزی فضایی و مسکن در ذیل یک وزارتخانه با عنوان «وزارت انســجام ســرزمینی» (مشابه با وزارت مســکن و شهرســازی ســابق) یا در کره جنوبی مقولات زیرســاختی، مدیریت زمین و حمــل و نقل در یک وزارتخانــه بزرگ با عنوان «وزارت زمین، زیرساخت و حمل و نقل» (مشابه با وزارت راه و شهرسازی فعلی) پیگیری می‌شود. بررســی روند بازآرایی وزارتخانه‌ها در کشورهای پیشــرفته حکایت از گرایش به ســوی کاهش و ادغام آنها و نیز ارتقای سازوکار حکمرانی از طریق گذار از وظایف تصدی گری به ظرفیت ســازی، تنظیم گری و هدایت گری دارد.

با این وجود به نظر می رسد در شرایط فعلی که کشور با انبوهی از مسائل و بحران های درهم‌تنیده و تنگنای شدید اقتصادی مواجه است، اولا موضوع تفکیــک وزارت راه و شهرســازی اولویت بالایی نداشته و ثانیا ضمانت قطعی نیز برای اثربخشــی و تحول عملکرد این حوزه‌ها در صورت تفکیک مدیریت وجود ندارد. برخــی دیگر از مهم‌ترین دلایلی که برای مخالفت با این طرح مطرح اســت، عبارتند از:

۱) با وجود همه انتقادهای موجود، تشکیل وزارت راه و شهرسازی فرصت حرکت به سوی یکپارچه ســازی برنامه ریــزی و مدیریت در ســه حوزه کلیدی «حمل و نقل»، «شهرســازی و معماری» و «مسکن» را فراهم آورده اســت به حاشیه رفتن یک بخش یا فربه بودن یک بخش دیگر نسبت به سایر بخش‌ها در این وزارتخانه بهانه ای منطقی بــرای اصرار بر طرح تفکیک نبوده و بیشــتر به ضعف معرفت شناختی و توان مدیریتی مســوولان مربوطه بازمی گردد.

۲) انتزاع حوزه «آمایش ســرزمین» به عنوان یک مقوله «فرابخشی» و تنظیم‌کننده نقشه راه توسعه بلندمدت ســرزمین و برطرف‌کننــده تعارضات سیاست‌گذاری های بخشــی از سازمان برنامه و بودجه کشور به عنوان یک نهاد فرابخشی و الحاق آن به یک دســتگاه جدید با ماهیت بخشی، اولا با اصل ۱۲۶ قانون اساسی در تباین قرار داشته و ثانیا معنا و مفهومی جز مرگ آمایش ســرزمین را ندارد!

۳) نظام برنامه ریزی کشور پس از قریب به چهل سال انتظار توانسته علاوه بر تعریف نهاد قانونی متولی سیاســتگذاری و پیشبرد آمایش ســرزمین (شورای عالی آمایش ســرزمین)، با همکاری و تفاهم با ۲۴ دســتگاه اجرایی عضو کمیســیون تخصصی شــورای عالی آمایش ســرزمین، سند ملی و اسناد استانی آمایش ســرزمین را تصویب و مبنایی برای استقرار نظام راهبری توسعه ســرزمین با مســوولیت ســازمان برنامه وبودجه کشور (موضوع بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه) قرار دهد. تصویب این طرح ضمن تعارض بــا قانون مذکور، به منزله خط بطلانی بر تمامی دســتاوردها و تلاش های چندجهــه اخیر برای قرارگیری نظام برنامه‌ریزی کشور بر مدار آمایش سرزمین به شمار می رود.

۴) با توجــه به ضرورت قبــول این واقعیت که ســازوکارها و فرآیندهای هماهنگ ســاز در درون کابینه دولــت و میان وزارتخانه‌ها به درســتی تعبیه نشــده اســت، جدائی حوزه حمل و نقل از حوزه «توســعه شــهری و منطقه ای» و نیز «مسکن‌ســازی»، بدون توجه به تمامی ابعاد و زوایای مســاله، بیم درغلتیدن مجدد این حوزه در دام بخشــی نگری و کم توجهی به الزامات و برنامه‌های کلان فرابخشــی را افزایش می‌دهد. چالشی که هنوز هم کشور از تبعات آن در رنج است. بار دیگر وجود دارد: چه بسیارند مصادیقی از سرمایه‌گذاری های غلط یا تعلل هایی در حوزه ایجاد زیرساخت های حمل و نقلی در کشور بدون توجه به ظرفیت ها و تحلیل جریان بار و مسافر.

در پایان پیشنهاد می‌شود ضمن بازنگری در طرح ارائه شده توسط مجلس و توجه جدی به نکات فوق، این موضوع و نیز موضوعات مشابه حداقل تا تدوین «طرح تحول دولت» که باید مبتنی بر رویکردهایی چون متناسب ســازی و چابک سازی ســاختار و اندازه دولت، کارآمدســازی ترتیبات و توان مســاله گشــایی دولت، شناسایی و رفع گلوگاه‌های فساد، تعیین نظریه پایه کشوردای «دولت اســلامی» و اســتقرار نظــام یکپارچه برنامه‌ریزی و مدیریت کشور تنظیم شود، از هر گونه اقدام شتابزده و غیرکارشناسی برای اصلاح ساختار و تشکیلات دولت، جلوگیری شود.

امیر ثامنی

تامین هــزینه شیرخشــک و مکمــل‌های غــذایی،
برای کودکان معلــول ذهــنی موسســه خیریه کهــریزک
مشارکت از طریق کد دستوری:
*۷۸۰*۶۵#
*۷۳۷*۷۰۰#
پرداخت آنلاین

اخبار

تخریب ساخت‌وساز غیرمجاز در اراضی «محمودآباد»

معاون خدمات شــهری و محیط‌زیست شهرداری کرج از تخریب ساخت‌وساز غیرمجاز در اراضی کشاورزی محمودآباد و باغات کبود گهواره خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، ناصر حاجی محمدی اظهار کرد: تخریب و رفع تخلف ساخت‌وساز غیرمجاز اعم از دیوارکشی و تفکیک اراضی کشاورزی واقع در محمودآباد، اراضی و باغات کبود گهواره با حکم دادستان و همکاری نیروی انتظامی انجام شد.

وی تأکید کرد بر اســاس قانون، هرگونه تغییر کاربری و تفکیک اراضی کشــاورزی، ساخت‌وساز و دیوارکشی در مزارع و باغ‌ها، بدون اخذ مجوزهای لازم ممنوع است.

معاون خدمات شــهری و محیط‌زیست شهرداری کرج همچنین گفت: علاوه بر قلع‌وقمع بناها و مستحدثات ساخته‌شده، طبق قانون با متخلفان برخورد خواهد شد.

حاجی محمدی هدف از اجرای این مهم را صیانت از حقوق عمومی و مقابله با ساخت‌وسازهای غیرمجاز اعلام کرد و گفت: شهروندان در صورت مشاهده هرگونه تخلف ساختمانی می‌توانند مراتب را از طریق ســامانه ۱۳۷ به اطلاع‌رسانی کنند تا نسبت به جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیرمجاز و غیراصولی اقدام سریع به عمل آید.

توزیع ۳۵۰۰ تن آسفالت در میدان جمهوری

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از توزیع سه هزار و ۵۰۰ تن آسفالت در میدان جمهوری خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا عاقلی اظهار کرد: عملیات تراش و روکش آسفالت مکانیزه میدان و بلوار جمهوری با صرف سه هزار و ۵۰۰ تن آسفالت و با به‌کارگیری ماشین‌آلات سازمان اجرا شده است.

وی با تأکید بر اهمیت مناســب‌ســازی معابــر در کاهش خطرات احتمالی و ارتقای ایمنی شــهروندان یادآور شد: عملیات گســترده آسفالت و ساماندهی معابر با رعایت اصول فنی و زیرسازی‌های لازم با کیفیت مطلوب، برای روان‌سازی تردد شهروندان، ارتقاء کیفی معابر در سطح مناطق ده گانه شهر کرج انجام می‌شود.

رئیس ســازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج با اشاره به اینکه خط‌کشی محوری علاوه برافزایش ضریب ایمنی و زیبایی بصری باعث نظم بخشــیدن به ترافیک می‌شود، عنوان کرد: خط‌کشی محوری بلوار جمهوری حدفاصل میدان جمهوری تا تقاطع شهید اجرلو (ســیاه)، در دو لاین در حدود ۱۰ هزار متر به‌صورت ممتد و منقطع با استفاده از رنگ سرد ترافیکی، توسط عوامل ترافیکی سازمان عملیاتی شده است.

افت رتبه تهران در میان کلانشهرهای جهان به دلیل ضعف فاوا

عضو شــورای شهر تهران با اشــاره به اینکه رتبه تهران در میان کلانشهرها طی ۴ ساله گذشته به شــدت افت کرده و به زیر ۸۰ رسیده است، گفت: دلیل عمده این افت مربوط به حوزه فاوا است.

به گزارش پیام آشــنا به نقل از مهر، علی اصغر قائمی، پس از استماع گزارش محمد فرجود مدیرعامل سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شــهرداری تهران با اشاره به اینکه در سال سوم برنامه پنجساله سوم شهرداری قرار داریم، گفت: سوال این است که با توجه به اینکه شــعار دوره پنجم تحقق شهر هوشمند بوده است میزان دستیابی پروژه شهر هوشمند را چه حدی ارزیابی می‌کنید و به چه حجمی از موفقیت رسیده‌ایم.

وی ادامه داد: رتبه شهر تهران در میان کلانشهرهای جهان از سال ۸۶ تا ۹۶ از ۱۷۶ به ۲۵ ارتقا یافت اما در این ۴ ســاله گذشته رتبه تهران به شدت افت پیدا کرده و به زیر ۸۰ رســیده دلیل این افت که دلیل عمده این افت مربوط به حوزه فاوا است.

عضو شــورای شهر تهران گفت: میزان مجاز قطعی ســرویس‌ها در طول یکســال باید ۵ دقیقه باشد و در طول ۲ سال بیش از ۱۰ ساعت قطعی داشته است.

وی با انتقاد از روند مسیری، ابراز داشت: این روند تغییر بنیادی کرده و به روال‌های قدیمی بازگشت.

قائمی از فرجود پرسید: چه مقدار از فرآیندهای شهرداری و تعامل با سایر سازمان‌ها موفق به ســاده سازی فرایند و تســهیل امور به شهروندان شدید.

برج‌سازی در بافتهای فرسوده برای ساماندهی بازار مسکن

یک کارشناس اقتصاد مســکن گفت: احیای بافتهای فرسوده یا ساخت بلوکهای ۸ تا ۱۰ طبقه، ساخت مسکن در زمینهای خالی درون شهرها، توسعه زیرساختهای حاشیه و تامین خدمات و حمل و نقل در شهرهای جدید از راهکارهای ساماندهی بازار مسکن است که دولت رئیسی می‌تواند به آن توجه کند.

به گزارش پیام آشــنا به نقل از ایسنا، علی شماعی اظهار کرد: قیمت مســکن در دولت قبل بین ۷ تا ۱۰ برابر افزایش پیدا کرد و به همین دلیل متقاضیان واقعی از توان خرید برخوردار نیستند. اگر دولت رئیســی بخواهد در بخش مسکن موفق شود باید برنامه میان‌مدت و بلندمدت برای خود ترسیم کند این برنامه باید شامل تدریجی افزایش توان متقاضیان و توسعه عمودی و افقی شهرها باشــد. وی افزود: ما برای ســاماندهی بازار مســکن ناچاریم مثل کشــورهای توســعه‌یافته برجهای ۱۰ تا ۲۰ طبقه احداث کنیم. بافتهای فرســوده حدود ۲۰ تا ۴۰ درصد فضای شهری را به خود اختصاص داده‌اند که اگر در این محدوده‌ها اقدام به بلندمرتبه‌سازی با فضاهای سبز، خیابان‌کشی منظم و تامین خدمات کنیم تا حد زیادی نیاز مســکن پاسخ داده می‌شود. اخیرا هم موضوع افزایش تراکم توسط شهرداریها مطرح شده که به نظرم لازم است. از طرف دیگر زمینهای خالی بعضا درون شــهرها رها شده که می‌تواند به تولید مسکن اختصاص پیدا کند. به گفته شماعی، به جای تعریف و برنامه‌ریزی برای احداث شهرهای جدید در زمینهای بکر می‌توانیم در بســیاری از روستاها و شهرهای کوچک که از آب و زیرساخت مناسبی برخوردارند کارخانه و بنگاههای تولیدی احداث کنیم و جلوی مهاجرت را بگیریم. شــماعی تصریح کرد: در شمال تهران قیمت هر متر خانه در مواقعی به بالای ۱۰۰ میلیون تومان رســیده و خرید مسکن در مناطق برخوردار شهری از توان اقشار پایین و حتی متوسط جامعه خارج شده است. در این شرایط بافتهای فرسوده به عنوان یک ظرفیت رها شده است. تجمیع پلاکها و بازآفرینی شهری می‌تواند ظرفیت تامین مســکن را افزایش دهد.