کوتاه‌تر از گزارش

آزمون‌های حضوری کلید خورد

از دیروز به طور رسمی، امتحانات حضوری پایه نهم و دوازدهم شروع شد. در این امتحانات ۶۴۰هزار دانش‌آموز پایه دوازدهم و حدود یک میلیون و ۱۲۰هزار دانش‌آموز پایه نهم شرکت می‌کنند. امتحانات دانش‌آموزان در ۶۷۰۰ پایگاه برگزار می‌شود و تا ۲۴ خرداد ادامه خواهد داشت. امتحانات حضوری در حالی برگزار می‌شود که دانش‌آموزان پایه‌های دوازدهم و نهم با انجام اعتراض‌هایی قصد به تعویق انداختن امتحانات یا برگزاری آنلاین آن را داشتند؛ تلاشی که البته بی‌نتیجه ماند و سرانجام، امتحانات نهایی به صورت حضوری برگزار شد.

برای برگزاری بهتر امتحانات حضوری و رعایت پروتکل‌های بهداشتی، مرکز سنجش و پایش کیفیت آموزش و پرورش «راهنمای چک‌لیست مراقبت و کنترل بیماری کرونا ویروس در حوزه‌ها و کانون‌های برگزاری امتحانات» را برای اجرا، به ادارات کل آموزش‌وپرورش استان‌ها ابلاغ کرد و البته وزارت بهداشت‌ودرمان هم در روزهای گذشته برای برگزاری امتحانات حضوری، مقرارت بهداشتی را در نظر گرفت.

شروط بهداشتی

محسن فرهادی، معاون فنی مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت‌ودرمان درباره شروط این وزارتخانه برای جلوگیری از شیوع بیماری کرونا در زمان برگزاری امتحانات‌نهایی پایه نهم و دوازدهم به مهر گفت: «اولین درخواست وزارت بهداشت و درمان، رعایت فاصله دو متری برای هر دانش‌آموز است.» آن‌طور که فرهادی گفته، اولویت وزارت بهداشت و درمان است که امتحانات در فضای باز برگزار شود. او گفت دانش‌آموزان مبتلا به کرونا شناسایی می‌شوند تا از حضور آنها در امتحانات جلوگیری شود.

به همین دلیل مدیران وزارت بهداشت و درمان از مسؤولان وزارت آموزش و پرورش درخواست کرده‌اند کدملی تک‌تک دانش‌آموزان را در اختیار این وزارتخانه قرار دهند تا به این شکل افراد مبتلا به بیماری کرونا شناسایی شوند. با توجه به ثبت کدملی افراد مبتلا به ویروس کرونا در کشور، چنانچه دانش‌آموزی مبتلا به ویروس باشد، به حوزه امتحانی وی اطلاع داده می‌شود تا از ورود این دانش‌آموز به سالن امتحان جلوگیری شود. این درحالی است که وزارت آموزش و پرورش تمهیداتی برای دانش‌آموزانی که مبتلا به ویروس کرونا هستند، در نظر گرفته‌است.

خسرو ساکی، رئیس مرکز سنجش و پایش کیفیت آموزشی آموزش و پرورش گفته است: «کدملی همه دانش‌آموزان در اختیار ستادملی‌مبارزه با کرونا قرار گرفته است تا دانش‌آموزان مشکوک به بیماری از سایر دانش‌آموزان جدا شوند و امتحانات در مکان جدا یا در زمان دیگری از آنها گرفته‌شود.» همچنین بازرسان وزارت بهداشت و درمان هم از حوزه‌های امتحانی بازدید می‌کنند تا اگر در حوزه مشکلی مشاهده شود، به آن رسیدگی کنند. به گفته ساکی، میانگین جمعیت دانش‌آموزان در هر حوزه امتحانی در مناطق روستایی و کم‌جمعیت حداکثر ۵۰ نفر و در مناطق شهری حداکثر ۱۲۰ نفر است و زمان حضور دانش‌آموزان برای هر امتحان در مدرسه ۶۰ تا ۹۰ دقیقه است.

سوالات بی‌پاسخ

اما در هیچ‌کدام از دستورالعمل‌های بهداشتی برای همراهی خانواده‌ها و نیز برای جلوگیری از تجمع دانش‌آموزان در حوزه‌های امتحانی، راهکاری بیان نشده‌است. در پایتخت، اولیا نگران رفت‌وآمد فرزندان‌شان به محل برگزاری امتحانات با وسایل حمل‌ونقل عمومی هستند و گلایه دارند که طرح ترافیک در این مدت لغو نشده‌است تا والدین بتوانند با وسیله شخصی بچه‌ها را به محل برگزاری امتحانات برسانند. امید والدین به کادر مدارس است تا پروتکل‌های بهداشتی را رعایت کنند. هرچند موج چهارم کرونا در حال فروکش است و براساس اعلام مسؤولان پیک چهارم کرونا روند نزولی دارد، اما آمار ابتلا و مرگ‌ومیر ناشی از کرونا همچنان نگران‌کننده است.

درویش:
یکی از اقدامات مثبت شورای شهر لغو مصوبه برج باغ‌هاست شورای‌شهر با لغو این مصوبه، شرایط را برای حفظ اندک باغ‌های باقیمانده در شهر فراهم کرد

عرضه انواع واکسن‌های ایرانی کرونا در ماه مهر

مصطفی قانعی، دبیرستاد توسعه زیست فناوری معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری گفت: سبدی از واکسن‌های کرونای تولید داخلی مهرماه امسال در کشور ارائه می‌شود که قابلیت عرضه در عرصه بین‌الملل را دارد. وی یادآور شد: ایران در حوزه تولید دارو مشکلی ندارد، ولی چالش اصلی در زمینه کشاورزی و امنیت غذایی است. /ایرنا

بلاتکلیفی دانشگاه‌ها در نحوه برگزاری امتحانات

علی آهون‌منش، رئیس اتحادیه موسسات غیرانتفاعی گفت: با وجود بخشنامه‌ای که دانشجویان را از برگزاری امتحانات حضوری آگاه می‌کرد، هنوز تکلیف دانشگاه‌ها در نحوه برگزاری امتحانات مشخص نیست. وی ادامه داد: وزارت علوم قبلا یک نامه داده و اعلام کرده بود به دانشجویان آمادگی بدهید که ممکن است امتحانات به صورت حضوری باشد. اما بعد از آن هیچ‌گونه بخشنامه‌ای در این خصوص ارسال نشد و مصاحبه‌های متناقض و متفاوتی از مسؤولان در این خصوص مطرح می‌شود که گاه به امتحانات مجازی و گاه به برگزاری امتحانات حضوری اشاره دارد. /مهر

۴سال قبل اعضای شورای شهر تهران روز اول شهریور رسما کارشان را آغاز کردند. ۹۰ روز دیگر عمر کاری شورای پنجم به پایان می‌رسد

عکس:
آژانس عکس تهران

شورای حرف‌های خوب!

بررسی کارنامه شورای شهر پنجم نشان می‌دهد این شورا آن‌طور که باید نتوانسته خواسته‌های شهروندان را برآورده کند

مال‌عزیزی:
اعضای شورای شهر پنجم تهران برای توسعه فضای‌عمومی‌شهر تلاش‌هایی کردند اما مسؤولیت عمده خود را انجام ندادند

لیلا شوقی
نرگس خانعلی‌زاده
جامعه

۳۱ روز دیگر که مردم پای صندوق‌های رای بروند و همزمان با انتخابات ریاست‌جمهوری، اعضای دور ششم شوراهای شهر و روستا را انتخاب کنند باید گفت کار شوراهای پنجم تقریبا تمام است. با این که چهارسال قبل اعضای شورای شهر تهران روز اول شهریور رسما کارشان را آغاز کردند و بر این مبنا هنوز سه ماه دیگر از عمر این شورا باقی است، ولی هیچ‌وقت این ماه‌های آخر جدی و سرنوشت‌ساز نبوده است، به‌خصوص این که رئیس شورا و یکی از اعضای آن برای انتخابات ریاست‌جمهوری ثبت‌نام کرده و سوداهای دیگری در سر دارند. با این که هنوز ۹۰روز از عمر شورای پنجم شهر تهران باقی است، ولی بر اساس سه سال و ۹ ماهی که از عمر آن گذشته، می‌توان به عملکرد این شورا نگاهی انداخت و حتی نتیجه گرفت کارهای نکرده آن بیشتر از کارهای کرده است. درواقع می‌توان گفت این شورا به اندازه‌ای که خوب شعار داد، عمل نکرد و عملش از شعارهایش عقب ماند به‌ویژه درحوزه توسعه حمل‌ونقل عمومی که می‌توانست از مجلس و دولت همسو به نفع مردم استفاده مطلوب کند که نکرد.

تراکم‌فروشی که سال‌هاست زخم ناسور شهرتهران است نیز در این چهار سال گرچه شورای شهر و شهرداری می‌گویند که آن را به صفر رسانده‌اند، ولی درد همیشه همراه شهر بوده، مثل ترافیک که با ما ماند و آلودگی هوا که سال به سال به جای کاهش، افزایش یافت. اگر شورای شهر قوی بود و در این حوزه‌ها دغدغه داشت، بهتر از این عمل می‌شد و وسعت کارها افزایش می‌یافت، همان‌طور که این شورا خواست و توانست مصوبه مخرب برج باغ را که در واقع راهی بود برای نابودی باغ‌ها ملغی کند. در سه سال و ۹ ماه گذشته در تهران، شهری که تا زیست‌پذیر شدن فاصله مدید دارد همچنین پروژه‌های انسان محور اجرا شده و در برخی نقاط، شهر از خودروها گرفته و به انسان‌ها داده شده که می‌توان گفت نقطه قوت مدیریت شهری دور پنجم است، ولی این پروژه‌ها آنقدر نبوده که بگوییم توسعه فضاهای شهری و عمومی نتیجه سیاستگذاری‌های شورا بوده است. حتی کارشناسانی که ما با آنها گفت‌وگو کردیم، نتوانستند به طور کامل اعلام کنند شورا کارنامه قابل قبولی در توسعه محله محوری داشته و توانسته‌اند محلات تهران را از انزوای کهنه خویش بیرون بیاورند. شورای شهر پنجم در نظر چهار کارشناس شهری که با ما گفت‌وگو کردند شورایی است خاکستری که رنگ سیاه در آن به رنگ سفید غلبه دارد.

یکی از جدی‌ترین انتظاراتی که از شورای شهر پنجم می‌رفت این بود که تمام قد در مقابل بلندمرتبه‌سازی بایستند و به شکلی عمل کند که شورای‌های پس از آن هم نتوانند دربرابر تراکم‌فروشی کوتاه بیایند. در واقع برخی کارشناسان این ایراد را از شورای شهر پنجم می‌گیرند که آنها نتوانستند ریل‌گذاری درستی در این خصوص انجام دهند.

مهرداد مال عزیزی، یکی از این کارشناسان است. او در گفت‌وگو با ما روی این مساله دست گذاشت که اعضای شورای‌شهر باید عدم بلندمرتبه‌سازی را در طرح تفضیلی به قانون بدل می‌کردند. او می‌گوید: شورای‌شهر پنجم به بحث تراکم و بلندمرتبه‌سازی ورود پیدا کرد، اما سفت و سخت در این خصوص مقاومت نکرد و نتوانست طرح تفضیلی را تغییر دهد.

آن‌طور که او توضیح می‌دهد درست است که شورای‌شهر پنجم ملاحظات شهرداری را رعایت کرد، اما در این خصوص کار بنیادینی انجام نداد و نتوانست طرح تفضیلی را بازنگری کند.

در واقع برخی کارشناسان معتقدند اعضای شورای‌شهر در زمینه بلندمرتبه‌سازی روی ریل درستی قرار گرفتند اما رو به جلو حرکت نکردند.

در این میان اما می‌توان به اقدامات مثبتی نیز اشاره کرد؛ اقداماتی که مانند کاهش بلندمرتبه‌سازی می‌تواند به زیست‌پذیر شدن شهر کمک کند. یکی از این اقدامات، لغو مصوبه برج باغ‌هاست. محمد درویش، فعال محیط‌زیست در این باره به ما می‌گوید: شورای‌شهر با لغو این مصوبه، شرایط را برای حفظ اندک باغ‌های باقیمانده در شهر فراهم کرد. با چنین تصمیم‌هایی می‌توان امیدوار بود در آینده چشم شهروندان در کلانشهر تهران فقط به آهن و سیمان دوخته نشود و شهروندان بتوانند از پنجره‌های خود خط آسمان را ببینند و از فضای سبز باقیمانده نیز استفاده کنند.

محلات فراموش‌شده

محله‌محوری را می‌توان مساله مهم دیگری دانست که شورای‌شهر پنجم به آن توجه ویژه‌ای نکرد. این درحالی است که تمام شهرهای موفق دنیا، توسعه را از محلات خود شروع می‌کنند، یعنی قابلیت و ظرفیت‌های محلات را شناسایی می‌کنند و با تقویت آنها می‌کوشند شهر مناسبی برای شهروندان ایجاد کنند.

مهرداد مال‌عزیزی در این باره می‌گوید: شورای‌شهر پنجم باید نقاط قوت محلات تهران را شناسایی می‌کرد و با تقویت و تسری آنها به یکدیگر شرایطی ایجاد می‌کرد تا در نهایت شهر به شرایط ایده‌آلی می‌رسید. به گفته او اعضای شورای شهر در این زمینه تلاش‌هایی کردند اما شعارهایشان بیش از عملکردشان به چشم آمد.

فضاهای عمومی در خواب

توسعه فضاهای عمومی شهری نیز یکی از خواسته‌های شهروندانی بود که حدود چهار سال پیش به اعضای شورای شهر پنجم رای دادند اما به نظر می‌رسد اعضای شورا برای رفع این نیاز نیز آن‌طور که باید تلاش نکردند.

کارشناسان شهری معتقدند فضاهای شهری را می‌توان به سه قسمت تقسیم کرد؛ بخش اول مسکونی است، بخش دوم به اشتغال اختصاص دارد و بخش سوم فضای عمومی است که باید برای فراغت در اختیار شهروندان قرار گیرد. در واقع به‌طور معمول هر شهروند در طول شبانه‌روز از این فضاها استفاده می‌کند؛ مثلا هشت ساعت را در فضاهای مسکونی می‌گذراند و هشت ساعت دیگر را به اشتغال مشغول است. آنچه در این بین مهم است و به فراموشی سپرده شده، توسعه فضاهای عمومی است که شهروندان بیش از گذشته به آن نیاز دارند.

مهرداد مال‌عزیزی در این باره می‌گوید: نیاز شهروندان به توسعه فضاهای عمومی می‌طلبید شورای شهر در این حوزه سرمایه‌گذاری کلانی انجام دهد اما شورای شهر به سرمایه‌گذاری خرد در این زمینه بسنده کرد؛ به همین دلیل برخی محورها به شکل پاتوق درآمدند مانند انقلاب و تالار وحدت.

آن‌طور که او می‌گوید، اعضای شورای شهر در این باره تلاش‌هایی کردند اما مسؤولیت عمده خود را انجام ندادند.

در این بین اما تلاش اعضای شورای شهر برای ایجاد مسیر امن دوچرخه‌سواری به چشم آمد. اتفاقی که محمد درویش نیز از آن به‌عنوان یکی از نقاط قوت شورای شهر پنجم یاد می‌کند. درویش می‌گوید: مقرر شده تعداد سفرهایی که در شهر با دوچرخه انجام می‌شود از ۳۰ هزار سفر به ۱۵۰هزار سفر در روز افزایش پیدا کند.

آن‌طور که او توضیح می‌دهد، افزون بر این قرار است تا پایان سال ۵۰۰ کیلومتر مسیر پیاده جذاب و مسیر دوچرخه‌سواری امن در شهر ایجاد شود. اتفاقی که می‌تواند سهم شهروندان در فضای شهری عمومی را افزایش دهد.

ترافیک بیشتر شد

مساله‌ای که در سال‌های اخیر شهروندان بیش از گذشته با آن دست و پنجه نرم کرده‌اند، ترافیک و آلودگی هواست. ترافیک رابطه مستقیمی با آلودگی هوا دارد، زیرا هرچه حجم خودروهای غیراستاندارد در شهر بیشتر شود، آبی آسمان بیش از پیش رنگ خاکستری به خود خواهد گرفت. در این خصوص نیز می‌توان گفت اعضای شورای شهر نتوانسته‌اند نمره قبولی بگیرند زیرا برخلاف فراگیری کرونا که ترددها را کاهش داد اما روزهای آلوده بیش از گذشته خبرساز شد.

مهرداد مال‌عزیزی در این باره تاکید می‌کند: اعضای شورای شهر برای رفع آلودگی هوا و ترافیک اقدامی نکردند زیرا کرونا به داد شهر تهران رسید. در واقع می‌توان گفت شورای شهر پنجم نتوانست برای رفع معضل ترافیک و آلودگی هوا برنامه جامعی ارائه کند چراکه طرح‌هایی که تاکنون برای رفع این مشکلات اجرا شده‌اند جز از مقام آزمون و خطا فراتر نرفته است. این درحالی است که شورای شهر پنجم می‌توانست با تعامل با نهادهایی مانند سازمان حفاظت محیط‌زیست، شرکت‌های خودروسازی و وزارت راه و شهرسازی شرایطی ایجاد کند تا این مشکلات کمتر شهروندان را آزار دهد.

محمد درویش، فعال محیط‌زیست نیز در این باره می‌گوید: در این مدت شاهد اتفاق محسوسی برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک نبوده‌ایم. علاوه بر این او روی مسائل محیط‌زیستی دیگری نیز دست می‌گذارد و می‌گوید حتی آمار موتورسیکلت‌های آلاینده نیز کاهش پیدا نکرد؛ موتورسیکلت‌هایی که عامل اصلی آلودگی صوتی در تهران هستند.

او ادامه می‌دهد: این درحالی است که مسیرهای امن دوچرخه‌سواری به نوعی به جولانگاه موتورسیکلت‌ها بدل شده است و این نشان می‌دهد هماهنگی مناسبی بین مسؤولان شهری و انتظامی کشور وجود ندارد. درویش در این باره مثالی را هم مطرح می‌کند: برای نمونه مدیران شهری می‌گفتند دوچرخه‌سوارها می‌توانند وارد مسیر اتوبوس‌های تندرو شوند اما پلیس می‌گفت دوچرخه‌سواران اجازه این کار را ندارند.

حمل‌ونقل تق‌ولق

توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی یکی از شعارهای اعضای شورای شهر پنجم پیش از شروع به کار بود؛ شعاری که توجه خیلی از شهروندان را به خود جلب کرد. این درحالی است که شهروندان شاهدند که قطارهای مترو از گذشته شلوغ‌تر است و اتوبوس‌های فرسوده در معابر جولان می‌دهند.

درحالی که تصور می‌شد شورای شهر پنجم با توجه به این‌که با دولت همسو بود، بتواند با کمک دولت مشکل حمل‌ونقل عمومی را برطرف کند اما گذشت زمان نشان داد شورای شهر پنجم نیز نتوانست مطالبات شهر را در این خصوص از دولت بگیرد.

محمد درویش نیز معتقد است شرایط نامناسب ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز سبب شده در ۱۰ سال اخیر استقبال مردم از اتوبوس و مترو کاهش پیدا کند چرا که توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اولویت برخی مدیران نبوده است. او ادامه می‌دهد: این رویکرد سبب شده تهران از معدود شهرهای بزرگ جهان باشد که در دوران فراگیری کرونا روزهای آلاینده بیشتری را تجربه کرده است.

با توجه به گفته‌های کارشناسان می‌توان گفت شورای شهر پنجم ظرفیت‌های مناسبی در اختیار داشته اما نتوانسته به‌درستی از آنها استفاده کند. دود این بی‌توجهی ولی به چشم شهروندان خواهد رفت؛ شهروندانی که در کلانشهر تهران با مشکلات زیادی روبه‌رو هستند، از ترافیک و آلودگی هوا گرفته تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی فرسوده.

شورای شهر و مدیریت بحران

دکتر مهدی زارع
کارشناس مدیریت بحران

شورای شهرتهران به پایان دوره ای دیگر از فعالیت خود نزدیک می‌شود. ارزیابی فعالیت های شورای شهر در زمینه مدیریت بحران برای جمع بندی این دوره و همچنین دستیابی به چشم اندازی روشن برای دوره بعدی شورا، مهم و حیاتی است. آیا در زمینه مدیریت بحران شورای کنونی شهر تهران موفق بوده است؟

مهم‌ترین نهاد شهرداری تهران در زمینه مدیریت بحران «سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران» است که سازمانی کارشناسی و تخصصی است و مصوبات شورای پنجم شهر تهران خروجی درخور توجه و مهمی را به عنوان رویکردی حمایتی از این سازمان نشان نمی‌دهد. کمیته ایمنی و مدیریت بحران، یکی از کمیته های تخصصی شورای اسلامی شهر تهران است که زیر نظر کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری در حوزه ایمنی و مدیریت بحران فعالیت می کند. فعالیت ها و اقدامات این کمیته بیشتر در زمینه مساله کرونا و تمرکز بر واکسن کووید-۱۹ بوده به طوری که از جنبه های دیگر مدیریت بحران در دایره فعالیت های این کمیته خبری نیست. درهمین دوره مدیریت شهری، سیلاب سراسری فروردین ۹۸ نیز رخ داد و بارش های مهمی در تهران و پیرامون آن اتفاق افتاد. ولی مشاهده نشد که در راستای ارتقای سطح ایمنی در برابر سیلاب به‌ویژه برای بهبود سیستم پیشگیری و هشدار و مدیریت بحران سیلاب در شهرتهران، گامی در این شورا برداشته شود.

پایش و ارزیابی ناایمنی ها در سطح شهر همچنان متکی به سامانه های پایش سنتی است و این در حالی است که تمرکز فعالیت های پایش و هشدار سیلاب امروزه برای همه کلانشهرها به صورت برخط در دنیا انجام می شود. در همین دوره شورای شهر بود که زمین لرزه های ۲۹آذر۹۶ و ۱۹اردیبهشت ۹۹ هردو در نیمه شب تهران و شهروندانش را لرزاند و موجب خسارت جانی و مالی شد. ولی همچنان کار قابل توجهی در زمینه ایمنی و کاهش ریسک زلزله و برقراری سامانه هشدار پیش هنگام شهری و هشدار برخط در محل (برای سامانه های حساسی مانند قطارهای مترو و نیروگاه ها و ....) انجام نشد. یک عضو شورای شهر تهران روز ۲۷ اریبهشت ۱۴۰۰ اعلام کرد: «در پایتخت ۳۳ هزار پلاک ناایمن شناسایی شده است، تهران ساختمان‌های پرخطر و ناایمن زیادی دارد اما فقط ۲۰۰ ساختمان ایمن‌سازی شده و حدود ۳۰۰۰ ساختمان هم در مسیر ایمن‌سازی قرار دارند. متاسفانه برای حدود ۲۹ هزار ساختمان هیچ اقدامی صورت نگرفته است». این اعلام از موضع عضو شورا بیشتر مناسب مطالبه گری برای دیگران است، نه مناسب مسند تصمیم گیری که باید نقشه راه کاهش ریسک در تهران را تدوین کند.

رئیس شورای اسلامی شهر تهران روز۵ اردیبهشت ۱۴۰۰ گفت: «توقف روند شهرفروشی و قانون فروشی و عدم تجاوز از طرح تفصیلی تهران در بارگذاری و لغو مصوبه برج باغ از مهم‌ترین دستاوردهای شورای پنجم بوده است». البته اتفاق خوبی در زمینه توقف مصوبه برج باغ ها رخ داد ولی ما همچنان گرفتار ناایمن بودن برج های ساخته شده و عدم تمرکز بر بهبود و ارتقای ایمنی ساختمان های بلند موجود هستیم. ضمنا رئیس شورای شهر تهران از مخالفان جدی اجرای قانون تمرکز زدایی و انتقال پایتخت از تهران بوده و هست. با مخالفت ایشان و بیشتر اعضای دیگر این شورا، مساله تمرکززدایی از پایتخت اساسا پیگیری نشد.

شهرداری تهران در ۱۹ اسفند ۹۹ در پاسخ به فرمانداری تهران، تغییر نام سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران به «سازمان پیشگیری و مدیریت بحران، بهداشت و ایمنی محیط کار شهر تهران» را رد کرد. این مساله (تاکید بر اسم سازمان مدیریت بحران) اگر در جهت حمایت از تمرکز سازمان روی پیشگیری و مدیریت بحران باشد، اقدام خوبی است. در همین دوره مسوولیت مدیریت بحران شهر تهران از سوی وزیر کشور به شهردار تهران سپرده شد، ولی این کار بدون توجه به الزامات و محدودیت هایی که شهرداری در حوزه اجرایی مدیریت بحران دارد صورت گرفت و عملا و هنگام هر رخداد و سانحه مهم، بی اثر یا کم اثر خواهد بود. با درنظر گرفتن مجموعه اتفاقاتی که در چهار سال گذشته در حیطه مدیریت بحران شهر تهران رخ داد، می‌توان عملکرد شورا را با رویکردی نسبتا مثبت ولی بسیار ضعیف ارزیابی کرد.

شورای شهر نه چندان شیشه‌ای

اعظم آهنگر
کارشناس مسائل شهری

در آستانه انتخابات شورای شهر ششم می‌توانیم عملکرد شورای شهر پنجم را بهتر قضاوت کنیم. شخصا فکر می‌کنم عملکرد آنها کمی ضعیف‌تر از دوره‌های قبلی بوده است؛ به عنوان مثال در حوزه توسعه فضاهای شهری و عمومی، تغییر محسوسی در فضاسازی شهری را شاهد نبودیم به عبارت دیگر شهر برای استفاده افراد کم‌توان مناسب‌سازی نشد. روندی که در بحث زیباسازی شهری هم به‌چشم می‌آید و می‌توان گفت اتفاق چشمگیری را شاهد نبوده‌ایم.

در زمینه توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز معتقدم تا حدودی وضعیت متروی تهران بهتر شده اما انتظار عملکرد بهتری از شورای شهر پنجم می‌رفت زیرا با توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌توان معضل ترافیک پایتخت را بهبود بخشید. درخصوص مساله ترافیک نیز باید یادآور شد در این بین بزرگ‌ترین نقطه‌ضعف، اجرای طرح‌هایی مانند فروش مجوز تردد در محدوده زوج‌وفرد است.

شورای شهر پنجم نقاط ضعف بزرگ دیگری هم دارد؛ مثل بی‌توجهی به وعده و شعارهایی که پیش از شروع به کار مطرح کردند، یکی از این وعده‌ها که تصور می‌کنم مردم به‌واسطه همین موضوع به اعضای شورای‌شهر پنجم رای دادند، شعار «شهرداری تمام‌شیشه‌ای» است که براساس آن قرار بود تمام قراردادها و گردش‌های مالی شهرداری روی سامانه‌ای بارگذاری شود و برای عموم قابل مشاهده باشد ولی متاسفانه آن‌طور که وعده داده شده بود، عمل نشد. علاوه براین در بحث واگذاری قراردادها و پروژه‌ها نیز روند انتخاب به‌صورت گزیده‌ای انجام شد؛ اتفاقی که در دوره پیش کمتر بود و متخصصان از طیف‌های سیاسی مختلف می‌توانستند در پروژه‌های مختلف با شهرداری همکاری کنند.