

تنه‌هرگاه

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

شماره یازدهم | خبرگزاری ایمن

۵ چالش بزرگ شهرداری‌های ایران

نسخه
حیات بخش
شهرداری‌ها

محسن هاشمی:
از بساز بفروش
ها مالیات واقعی
بگیریم

اگر شهردار بودم
برای شهر چه کار
می‌کردم؟



شهرگاه

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری
شماره یازدهم | خبرگزاری ایمن

۵ چالش بزرگ شهرداری‌های ایران



نسخه
حیات بخشی
شهرداری‌ها

بسیار
از بساز بفروش
ها مالیات واقعی
بگیریم

اگر شهردار بودم
برای شهر چه کار
می‌کردم؟

ماهنامه شهرگاه

نشریه تخصصی مدیریت شهری

وابسته به خبرگزاری ایمن

مدیرمسئول: ایمن حاجتی

سرمدبیر ارشد: زهرا محمدی

سرمدبیر: نورا حسینی

صفحه آرای: سید مهدی رضوی

عکس روی جلد: محسن هیبتیان

با تشکر از همکاران این شماره: آسیه اسحاقی، سوگل دانایی و

فایزه مومنی

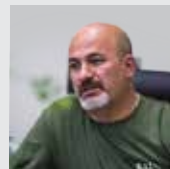
آدرس: اصفهان - میدان لاله - کندروی اتوبان فرودگاه - جنب پست

مجتمع فرهنگی مطبوعاتی شهرداری اصفهان - طبقه چهارم

تلفن: ۸ - ۰۳۱ - ۳۵۵۴۴۱۱۲

تمامی حقوق مادی و معنوی متعلق به خبرگزاری ایمن است

ز یک میل کرد آفریدون نگاه یکی کاخ دید اندر آن شهرگاه



نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

تنهرگاه

شماره یازدهم | خبرگزاری ایمننا

فهرست



حلقه گم شده
شهرداری ها

۸



یک شهر
و هزار دغدغه

۶



۵ چالش بزرگ
شهرداری های ایران

۳۴



نسخه حیات بخش
شهرداری ها

۱۵

یک شهر و هزار دغدغه



مشکلات شهرداری‌های کشور تازه نیست؛ از دخل خالی گرفته تا ناوگان فرسوده حمل و نقل عمومی. از آسمان خاکستری تا خیابان‌های پر از خودرو. شهرهای ما با هر بحرانی زمین‌گیر می‌شوند. مطالبات از شهرداری‌ها هم بالا است. اگر زمانی شهروندان یک شهر، تنها وظیفه شهرداری را جمع‌آوری زباله و پاکیزگی شهر می‌دانستند، حالا شهروندان درخواست‌های متفاوتی از مدیران شهری دارند. اما مدیران شهری ما، چه میزان قدرت انتخاب و تصمیم‌گیری دارند؟

مشکلات شهرداری‌ها مشخص است. راهکارهای حل این مشکلات هم، بارها از سوی کارشناسان گفته شده، اما هنوز این مشکلات مانند گره‌های کوری که باز شدنشان آرزو و محال است، حل نشده است. دولت‌ها می‌آیند و می‌روند اما هنوز، قانون مدیریت واحد شهری و واگذاری برخی از اختیارات دولتی به شهرداری‌ها، در میانه راه است. لایحه درآمدهای پایدار پس از سال‌ها تدوین می‌شود اما پس از زدن پر و بالش، همچنان در ایستگاه شورای نگهبان متوقف است. تجهیزات بسیاری از شهرداری‌ها فرسوده است اما پولی برای خرید تجهیزات جدید نیست. بافت فرسوده و افزایش حاشیه‌نشینی بحران دیگر شهرهای کشور است. به وعده‌ها و حمایت‌های دولت نمی‌توان امیدوار بود و شهرداری‌ها تنها و بی‌پشتوانه مانده‌اند.

در شهرهای کوچک، وضعیت سخت‌تر است. بسیاری از شهرداری‌های شهرهای کوچک، حتی توان پرداخت حقوق و دستمزد کارکنان‌شان را ندارند. ورود بی‌ضابطه نیروی انسانی به شهرداری‌ها بسیاری از آنها را زمین‌گیر کرده است، تا آنجا که اندک درآمدهای‌شان را هم باید صرف پرداخت حقوق و دستمزد و پاکیزگی شهر کنند و عملاً سهمی برای پروژه‌های زیربنایی نمی‌ماند.

شاید چند شهر بزرگ، به واسطه جذابیت‌های گردشگری، کم‌تر دچار این مشکلات باشند اما حقیقت این است که هر سال در سالگرد روز شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، این مشکلات را مرور می‌کنیم و پیشنهادات دولتمردان و مدیران شهری برای حل مشکلات را می‌شنویم، تا سال بعد که کمی آمارها جابه‌جا شود...



شهرگاه کلیات و ضرورت تصویب «لایحه مدیریت یکپارچه شهری» را بررسی می کند

حلقه گم شده شهرداری ها



سوگل دانایی

شهر مطلوب یکی از انواع مدل های مطرح شهری است که الگوی آن این روزها در کشورهای مختلف جهان پیاده می شود. جامعه شناسان و اندیشمندان جهانی در توضیح این مفهوم می گویند: شهر مطلوب برخلاف مفهوم شهر جهانی در تلاش است که محله محوری و توجه به ساختار خرد در شهرها را جدی بگیرد. در شهرهای مطلوب، علاوه بر اینکه کنشگران محلی حرف اول را می زنند، الگوی توسعه شهری از پایین به بالاست و عموماً سیاستمداران محلی باید درباره اداره شهر تصمیم گیری کنند. از تاثیرات پدیده شهر مطلوب می توان گفت که به دلیل توزیع عادلانه درآمد معمولاً در این دسته از شهرها کمتر شاهد آسیب اجتماعی هستیم. الگوی این شهرها در جهان به توسعه پایدار و پویایی جامعه مدنی ختم می شود.

برخلاف الگوی شهرهای مطلوب، در شهرهای جهانی اقتصاد جهانی حرف اول را می زند. شهرهایی مانند نیویورک و لندن شاید مهم ترین و در عین حال قدیمی ترین شهرهایی باشند که الگوی شهرهای جهانی در آنها پیاده شده است.

دولتمردان اما این روزها در تلاشند تا به واسطه تغییرات اقتصادی ناهمگونی که در جهان رخ می دهد، الگوی شهرهای مطلوب را در کلاشهرهایشان پیاده کنند. الگویی که بر ساختارهای مدیریت محله در شهرها تکیه دارد. برای رسیدن به این الگو اما مسیر هموار نیست. دولت ما تلاش کرد تا به واسطه نوشتن لایحه ای، ساختار مدیریت شهری را تغییر دهد. شهرداری و شوراهای شهر به عنوان دو رکن اصلی مدیریت شهری جدی گرفته شوند و به



آن‌ها ابزاری برای قدرت گرفتن و قدرت دادن جوامع محلی داده شود. لایحه‌ای که هنوز خبری از تصویب و اجرایی شدن آن نیست. قانون شهرداری‌ها درست از زمان ایجاد بلدیه در ایران تغییر و تحول زیادی داشته است. تغییراتی که گاه اختیارات شورا و شهرداری را افزایش داده و گاه آن را به صورت یک نهاد فانتزی و تزییینی به منصف ظهور گذاشته است. با این حال مسئولان امر شهری همواره بر نامتناسب بودن اختیاراتشان در قانون و واقعیت موجود شکایت داشتند. شکایتی که روند آن در گزارش زیر بررسی می‌شود.

■ اولین قدم‌های جدی گرفتن شهرها

قانون بلدیه در سال ۱۲۸۳ هجری شمسی برای نخستین بار تدوین شد. قانونی ۱۰۸ ماده‌ای که هدفش حفظ منافع شهرها بود. در سال ۱۳۰۹ قانون بلدیه قبلی ملغی شد و قانون تازه‌ای نوشته شد، قانونی که به نظام نامه بلدیه شهره بود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در پژوهشی اشاره کرده که در سال‌های اولیه تصویب قانون بلدیه امکان مشارکت زنان در انتخاب اعضای بلدیه ممکن نبود. از نکات جالب دیگر در این قانون وظیفه اعضای بلدیه بود. «تعیین نرخ اقلام غذایی» به عهده اعضای بلدیه بود. آن‌ها همچنین می‌بایست کلاتر که وظایفش مانند شهردار در دوره فعلی بود را خودشان انتخاب می‌کردند. کلاتر وظیفه‌اش رفع حوائج شهری بود.

قوانین مدیریت شهری از سال ۱۳۲۸ تاکنون متوجه تغییرات متعدد شدند. در سال ۸۵ قانون شهرداری‌ها تغییر کرد و این قانون تاکنون در شهرداری‌ها اجرا می‌شود. در سال‌های اخیر اما ضرورت ایجاد قانون تازه در حوزه مدیریت شهری احساس می‌شد. ضرورتی که در نهایت منجر به نوشتن پیش نویس یک لایحه شد که سازمان شهرداری‌های وزارت کشور آن را تهیه کرد.

پیش نویس لایحه مدیریت یکپارچه شهری در ایران در شهریور سال ۹۳ بازنگری شد. عبدالرضا رحمانی فضلی در مقدمه این لایحه نوشته است: «ضرورت‌ها و تنگناهای موجود در قوانین شهرداری‌ها موجب شده تا تدوین پیش نویس لایحه قانونی مدیریت شهری براساس تحقق ماده ۱۷۳ قانون پنجم توسعه کشور مبنی بر تدوین برنامه جامع مدیریت شهری توسط دولت در دستور کار قرار گیرد. تدوین لایحه قانون یاد شده که بازنگری و به روز رسانی اساسی در قانون شهرداری محسوب می‌شود، ناشی از ضرورت سمت دهی اداره عمومی به سمت عدم تمرکز است. در راستای مدیریت و هدایت صحیح قانونی چنین روندی، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بررسی کارشناسی و تخصصی پیش نویس «لایحه قانونی مدیریت شهری» که مبتنی بر انجام پژوهشی عمیق و گسترده با انجام مطالعات تطبیقی در ۱۸ کشور دنیاست.»





■ منافع تصویب لایحه

تصویب لایحه مدیریت یکپارچه شهری می‌تواند چند نتیجه مهم داشته باشد. به زعم کارشناسان و مسئولان در قانون اختیارات زیادی برای شهرداری‌ها و شوراهای معین شده اما وقتی صحبت از عمل به حدود و اختیارات می‌شود، دولت زمینه را برای کاهش اختیارات خود و تحویل آن به مدیریت شهری ایجاد نمی‌کند. عبدالرزاق موسوی، نایب رییس شورای عالی استان‌ها چندی پیش در نشست ارزیابی عملکرد شوراهای عنوان کرد: متأسفانه اختیارات شورا کاهش پیدا کرده و جایگاه این نهاد مردمی آنچنان که باید در قانون مشخص نیست. قوه مجریه برخلاف سیاست‌های کلی علاقه‌مند نیست که وظایف خودش را واگذار کند.

مرتضی الویری، رییس سابق شورای عالی استان‌ها نیز سال گذشته در جلسه مجمع مشورتی روسای کمیسیون‌های معماری و شهرسازی اعلام کرده بود که با لایحه مدیریت یکپارچه شهری، هزینه‌ها کاهش پیدا می‌کند.

حکمت الله داوودی، رییس شورای شهر قزوین، چندی پیش گفته بود: در حال حاضر یکی از مشکلات اساسی عدم مدیریت یکپارچه شهری است. کمبود بودجه باعث شده تا شهرداری‌های کوچک و متوسط برای پرداخت حقوق کارکنان خود دچار مشکل شوند.

حسن آل بویه، رییس شورای شهر سمنان نیز چندی پیش در جلسه مشورتی شوراهای اسلامی شهرها و شهرستان‌های استان سمنان اعلام کرد که یکی از دلایلی که شوراهای شهر هنوز در کشور جایگاه واقعی خود را پیدا نکردند این است که حدود دو سوم از اختیارات و وظایف شورا که در قانون آمده به شوراهای محول نمی‌شود. او ادعا کرده بود که اگر لایحه تصویب شود احتمالاً جایگاه مدیریت شهری در کشور نیز جدی گرفته می‌شود.

■ کش و قوس‌هایی برای تصویب

با وجودی که پیش نویس این لایحه حدود ۶ سال پیش تهیه شده است اما سرنوشت آن همچنان بلا تکلیف است. همچنان که بسیاری بر ضرورت تصویب این لایحه اصرار دارند و معتقدند یکی از راه‌های رسیدن به شهر مطلوب می‌تواند در گرو تصویب همین لایحه باشد اما مجلس شورای اسلامی نتوانست آن را مصوب کند و در بدنه بهارستان همچنان مخالفانی برای آن وجود دارد.

هادی درودی، رییس شورای اسلامی شهر نیشابور حالا به شهرگاه می‌گوید که تصویب این لایحه می‌تواند از تداخل ماموریت‌ها در نهاد شهری جلوگیری کند و زمینه‌های وجود فساد را هم از بین ببرد: «از مهم‌ترین منافع که می‌تواند این لایحه داشته باشد این است که شهروند می‌تواند بدون ارتباط مستقیم با پرسنل شهرداری و شورا، امور جاری‌اش را رتق و فتق کند.»

او معتقد است یکی از دلایل تسری فساد در شهرداری‌ها در کشور فقدان همین لایحه است. «تصویب این لایحه می‌تواند شفافیت ایجاد کند و زمینه برای بروز فساد را کاهش دهد.»

درودی می‌گوید، شوراهای شهر در واپسین روزهای حضورشان در این نهاد برای تصویب این لایحه جدیت دارند، زیرا در سال‌هایی که آن‌ها بر مسند قدرت‌های محلی بودند، آنچنان که باید جدی گرفته نمی‌شدند: «در تلاشیم تا فشار بیاوریم که این لایحه را در سال آخر تصویب کنند، انجام همین یک کار در دوره شوراهای پنجم می‌تواند افتخاری برای دوره ما باشد.»

حالا باید دید که نهاد مدیریت شهری برای تصویب این لایحه تا چه میزان اصرار می‌کند، لایحه‌ای که به گفته مسئولان می‌تواند اختیارات نهادهای محلی را افزایش و حوزه دخالت‌های دولت در اداره شهرها را کاهش دهد. لایحه‌ای که تصویبش شاید بتواند شهرهای ما را اندکی به مدل شهر مطلوب نزدیک کند.



بررسی چالش‌های شهرداری‌های کشور در گفتگو با مهدی جمالی نژاد؛
رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها:

نسخه حیات بخش شهرداری‌ها

مهدی جمالی نژاد، معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور است او سال‌ها مسئولیت شهرداری شهرهای بزرگی مانند اصفهان و یزد را بر عهده داشته است. با او درباره مهم‌ترین چالش‌های این روزهای شهرداری‌ها و دهیاری‌ها به گفتگو نشستیم.

معاون وزیر کشور در این گفتگو از اثرات تصویب لایحه درآمدهای پایدار شهری بر اداره شهرداری‌ها گفته و معتقد است: کمبود منابع مالی برای توسعه و عمران شهری و ارائه خدمات به شهروندان، وجه مشترک بیشتر شهرداری‌ها و عمده‌ترین دغدغه مدیران شهری است. این مشکل در شهرهای کوچک و میانی به دلیل محدودیت در وضع عوارض و ایجاد درآمدهای محلی که ارتباط مستقیمی با ظرفیت‌ها و بنیان‌های اقتصادی شهر دارد وضعیت بحرانی‌تری را ایجاد کرده است.

■ یکی از چالش‌های اصلی شهرداری‌های بزرگ کسب درآمد به ویژه درآمدهای پایدار برای کاهش شهر فروشی برای اداره شهرها است اما مدت‌ها لایحه درآمدهای پایدار در دولت متوقف بود و سپس در مجلس و حالا شورای نگهبان. تصویب نهایی این لایحه و ابلاغ آن چقدر در درآمدهای پاک شهرداری‌ها موثر خواهد بود؟

«لایحه درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» با پیش‌بینی راهکارهایی مناسب، پس از گذشت ۳۷ سال با هدف رفع نواقص و مشکلات موجود در نظام مالی و درآمدی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و شفافیت بخشی به امور هزینه‌ای آنان، ارائه شده است.

برای آن که میزان اثرگذاری تصویب لایحه درآمد پایدار بر درآمد شهرداری‌ها را بررسی کنیم به برخی از موارد این لایحه اشاره می‌کنم به طور مثال مقوله جذب مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوص در پروژه‌های شهری و روستایی تا کنون از نظام قانونی مشخصی برخوردار نبوده است. با توجه به این که

بخش عمده منابع شهرداری‌ها علی‌الخصوص در کلان‌شهرها صرف تأمین زیرساخت‌های شهری می‌شود و این پروژه‌ها در بطن خود از ویژگی‌هایی برخوردارند که می‌توان با تکیه بر مبانی و نظام قانونی و اجرایی مشخص در حوزه جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، سهم قابل توجهی را در تأمین مالی شهرداریها و دهیاری‌ها داشته‌باشد، موادی از لایحه در راستای رفع خلاء قانونی موجود در این زمینه تنظیم شده است. همچنین در راستای ساماندهی وضع عوارض توسط شوراهای اسلامی شهرها و ایجاد وحدت رویه و همچنین بهبود فضای کسب و کار در شهرها و روستاها، یکی از مواد لایحه پیشنهاد شده است. دیوان عدالت اداری، به دفعات عوارض وضع شده از سوی شوراهای اسلامی شهرها را به دلایل متعدد از جمله حدود اختیارات، عوارض مضاعف بودن و سایر موارد ابطال کرده است که با تصویب این ماده مشکل فوق رفع می‌شود. همچنین تبصره‌های ذیل این ماده، نرخ خدمات ارائه شده توسط شهرداری و دهیاری‌ها و سازمان‌های وابسته و نیز وضع و وصول عوارض تفکیک اراضی در محدوده روستا تعیین تکلیف می‌شود. شهرداری‌ها و دهیاریها از پرداخت هزینه روشنایی معابر، میادین و پارکها معاف و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی که در محدوده و حریم شهر و محدوده روستا ساکنند و یا به نوعی از خدمات شهری و روستایی مکلف به پرداخت عوارض و بهای خدمات شده‌اند. بر اساس یکی از مواد لایحه نرخ عوارض نوسازی که در حال حاضر ۱٫۵ درصد است به ۳ درصد افزایش یافته و ضمانت وصول این عوارض نیز در چارچوب تشویق و جریمه مودی تقویت شده است.

عوارض نوسازی یکی از مهم‌ترین منابع درآمدی پایدار شهرداری‌ها جهان است، ولی در ایران این عوارض به‌رغم برخورداری از جایگاه محکم قانونی (قانون عمران و نوسازی شهری مصوب آذرماه سال ۱۳۴۷) و تداوم‌پذیری و قابل وصول بودن به صورت سالانه، به دلیل کاهش مبنای محاسبه نرخ عوارض به نسبت اولیه و واقعی خودش، اثرگذاری واقعی خود را از دست داده است. (حدود ۲ درصد کل درآمد شهرداریها)، در ماده‌ی دیگری از لایحه، ضمن معرفی یکسری منابع درآمدی جدید برای شهرداری‌ها، سعی شده برای برخی منابع تأمین درآمد آنان که منشاء قانونی داشته ولی به دلایلی از کارآمدی لازم برخوردار نبوده (نظیر عوارض گذرنامه، عوارض ۵ درصد بلیط حمل و نقل مسافر، عوارض سالیانه خودرو) چاره‌اندیشی شود. نکته دیگر این که با توجه به اینکه پرداخت سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از محل ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در طی چند سال اخیر همواره با مشکل عدم تخصیص اعتبار توسط سازمان برنامه و بودجه و فرایند طولانی پرداخت اعتبار مواجه بوده، یکی از مواد لایحه برای اصلاح این روند پیشنهاد شده است. درآمد حاصل از پارکینگ شهری در شهرهای بزرگ فعال و از ارقام درآمدهای پایدار است. بر اساس رویه تعیین شده در ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، درآمد مذکور که جزء درآمدهای محلی است می‌بایست به حساب خزانه واریز می‌شد. بر اساس یکی از مواد لایحه درآمد مورد بحث



مستقیماً به حساب شهرداری محل واریز می شود. همچنین به موجب این ماده با ثبت بارنامه و پرداخت هزینه صدور و همچنین وضع عوارض صدور مجوز ورود به محدوده‌های طرح ترافیک، بخشی از هزینه‌های توسعه حمل و نقل عمومی و زیر ساخت های شهری تامین خواهد شد. به موجب ماده دیگری از لایحه، اجرای ماده (۲۸۰) قانون مالیات های مستقیم برای دولت الزام آور شده است. بر اساس رویه قبلی دولت تکلیفی برای پرداخت از محل یک درصد (۱٪) کل درآمدهای حاصل از قانون مالیات های مستقیم به شهرداریها و دهیاریها نداشت و به همین جهت در طی چند سال گذشته پرداختی به آنان صورت نپذیرفته است. یکی دیگر از منابع درآمدی پایدار در شهرداریها موضوع املاک است که به موجب یکی از مواد لایحه، سازمان امور مالیاتی موظف شده هنگام دریافت مالیات ماده (۵۹) قانون مالیات مستقیم (مالیات نقل و انتقال قطعی املاک و انتقال حق واگذاری)، مبلغی را تحت عنوان عوارض دریافت و به حساب شهرداری محل واریز کند. یکی از مواد لایحه، به نوعی احیای تبصره ۳ ماده ۴۱ قانون مالیات برارزش افزوده است (دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی) که طی سال های گذشته به دلیل عدم تخصیص توسط سازمان برنامه و بودجه، از محل مذکور پرداختی به شهرداریها و دهیاریها انجام نشده و با اصلاح این حکم درآمد پیش بینی شده محقق خواهد شد. به موجب مفاد از لایحه هرگونه تخفیف، معافیت و بخشودگی عوارض شهرداریها و دهیاریها پس از تأمین آن در بودجه سنواتی کشور



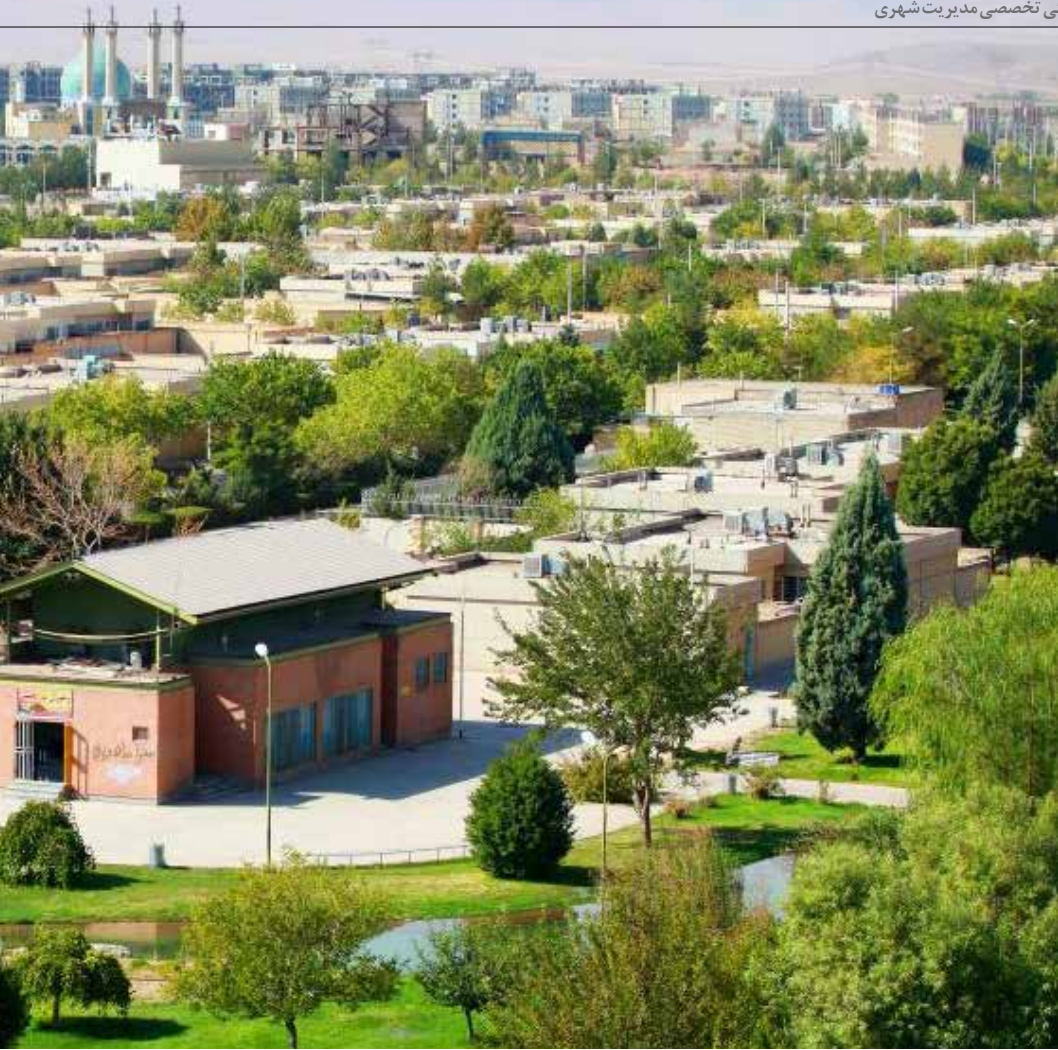
ممکن است. همچنین با توجه به این که بدهی‌های معوقه و قابل توجه انبوه مودیان حقیقی یا حقوقی به خصوص دستگاه‌های دولتی و نظامی و انتظامی به شهرداری یکی از چالش‌های مهم آن‌ها در حوزه مالی است، موادی در راستای تضمین وصول مطالبات شهرداری و دهیاری تهیه و تنظیم شده است.

■ شهرداری‌های کوچک به دلیل مشکلات مالی در آستانه ورشکستگی هستند برای رهایی شهرداری‌های کوچک از بحران همیشگی مالی چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

کمیسیون منابع مالی برای توسعه و عمران شهری و ارائه خدمات به شهروندان، وجه مشترک بیشتر شهرداری‌ها و عمده‌ترین دغدغه مدیران شهری است. این مشکل در شهرهای کوچک و میانی به دلیل محدودیت در وضع عوارض و ایجاد درآمدهای محلی که ارتباط مستقیمی با ظرفیت‌ها و بنیان‌های اقتصادی شهر دارد وضعیت بحرانی تری را ایجاد کرده است. به گونه‌ای که بدون حمایت دولت و برنامه‌ریزی صحیح و کنترل و نظارت هزینه کرد منابع مالیات بر ارزش افزوده، امکان ارائه هیچ نوع خدماتی به شهروندان وجود ندارد.

در چند سال اخیر به موجب تبصره «۲» ماده ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده، عوارض وصولی فرآورده‌های نفتی به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور که دستگاه اصلی متولی امور شهرداری‌ها و دهیاری‌ها است، واریز و طبق ترتیبات قانونی میان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور توزیع شده است و البته با مدیریت صحیح این منابع هر چند محدود از افزایش مشکلات شهرها به خصوص شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر جلوگیری به عمل آمده است. از نکات دیگر لایحه درآمد پایدار می‌توان به پیش‌بینی مکانیزم نظارت بر هزینه کرد شهرداری‌ها و شفاف‌سازی آن که یکی از نقاط برجسته در لایحه موصوف می‌باشد، اشاره کرد. فقدان نظارت در نحوه‌ی هزینه‌کرد شهرداری و عدم شفافیت در این خصوص، موجب حیف و میل شدن حجم قابل توجهی از بودجه به ویژه در طرح‌های عمرانی و کسری بودجه شهرداری‌ها می‌شود. همچنین در راستای ساماندهی دریافت تسهیلات توسط شهرداری‌ها و جلوگیری از افزایش تعهدات برای شهرداران آینده هر شهر، در لایحه ماده‌ای پیشنهاد شده است.

یکی دیگر از مشکلات شهرداری‌ها نیروی انسانی مازاد و ناکارآمد و به تبع آن بالا رفتن هزینه‌های پرسنلی است. ساماندهی نیروی انسانی یکی دیگر از نقاط قوت این لایحه محسوب می‌شود و در نهایت یکی از معضلات جدی حوزه مدیریت شهری کمبود آموزش‌های کاربردی



و آشنایی با قوانین و مقررات شوراها و شهرداران است که در راستای تقویت بنیه علمی شهرداران به خصوص در شهرداری‌های جدیدالتاسیس با استفاده از ظرفیتهای شورای عالی استانها و وزارت کشور چاره‌اندیشی شده است.

■ **نیروی انسانی چالش مهم دیگری در حوزه شهرداری‌ها است. بسیاری از کارکنان شهرداری‌ها**

سال‌هاست در انتظار تغییر وضعیت هستند. چه برنامه‌ای برای این نیروها دارید؟

لایحه قانون اداری و استخدامی کارکنان شهرداریهای سراسر کشور با هدف بهبود وضعیت استخدامی و حقوقی آنان، بدوا در کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی مصوب شده است. امید است با تصویب آن در صحن علنی، شاهد رفع ریشه‌ای بسیاری از مشکلات کارکنان شهرداریها از جمله تبیین وضعیت استخدامی (رسمی، پیمانی، قرارداد مدت معین، کارگران دائم و موقت) و اصلاح انواع قراردادهای موجود در شهرداری، ساماندهی و



تعیین تکلیف کارکنان با تحصیلات دانشگاهی و سوابق بالا، برقراری عدالت در نظام پرداخت و متناسب سازی حقوق و مزایای کارکنان شهرداریها باشیم.

■ از سوی دیگر شهرداری ها با مشکل نیروی انسانی رو به رو هستند که کارآمدی تخصص لازم را ندارند و حضور انبوه این نیروها شهرداری ها را با مشکل حقوق و دستمزد رو به رو کرده و بخش زیادی از درآمد خود را صرف دستمزد می کنند. برای این امر چه اقداماتی باید صورت گیرد؟

نبود شفافیت در قوانین و مقررات و عدم پاسخگویی به موقع دستگاههای متولی به نیازهای نیروی انسانی منجر به ورود نیروی انسانی بدون ضابطه و ناکارآمد می شود که این امر موجبات تراکم نیرو در برخی شهرداریها و همچنین کمبود نیروی انسانی در برخی دیگر را فراهم کرده است. علیهذا برای برون رفت از این مشکل با تصویب لایحه قانون



اداری و استخدامی شهرداریها، همچنین دستورالعملهای ابلاغی مبنی بر تبیین نحوه بکارگیری نیروهای قراردادی در شهرداریها و احصاء نیازهای استخدامی بصورت پیمانی و مجوز سازمان اداری و استخدامی و برگزاری آزمون های استخدامی، در سالهای آتی شاهد ساماندهی، توانمندسازی و افزایش بهره وری نیروی انسانی خواهیم بود.

■ در بخش سرمایه گذاری در حوزه های شهری، بخش خصوصی با موانع زیادی رو به رو هستند. برای کاهش این موانع و تسهیل حضور سرمایه گذاران چه باید کرد؟

موارد مختلفی می تواند زمینه رونق مشارکت سرمایه گذاران را در پروژه های سرمایه گذاری افزایش بدهد از جمله ایجاد ساختار نظامند در بهبود آموزش به شهردارها و الگو برداری از مدل های موفق و پر بازده سرمایه گذاری و انجام مطالعات امکانسنجی دقیق تر و مطالعات میدانی در انتخاب نوع پروژه های مربوطه، رفع مشکلات و اصلاح شیوه نامه قبلی سرمایه گذاری شهرداریها و ابلاغ شیوه نامه جدید سرمایه گذاری شهرداریها که مستندات آن هم اکنون آماده شده و نیاز ضروری به ابلاغ وجود دارد. تسهیل بروکراسی اداری و تسهیل فعالیت های مرتبط سرمایه گذاری در شهرداریها، متمرکز کردن مباحث سرمایه گذاری در قالب هیات عالی سرمایه گذاری شهرداری، استفاده از روشهای نوین مدیریت کنترل پروژه و مونیوتورینگ آنلاین نقاط ضعف و قوت پروژه های سرمایه گذاری، افزایش حاشیه سود پروژه ها برای سرمایه گذاران، ثبات قوانین اقتصادی و اطمینان سرمایه گذاران از اینکه هر زمان خواستند بتوانند سرمایه خود را نقد کنند.

■ به روز رسانی تجهیزات شهری به ویژه در حوزه آتش نشانی و خرید نردبان های بلند از نیازهای شهرداری ها است در این حوزه چه اقداماتی انجام می شود؟

طی اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۹ بررسی و نیازسنجی لازم بر روی ماشین آلات آتش نشانی از جمله خودروهای نردباندار آتش نشانی انجام و مشخص شد تعداد ۱۰۰۰ خودروی آتش نشانی در رنج های سبک، نیمه سنگین و سنگین آتش نشانی و امداد و نجات در سطح شهرهای کشور مورد نیاز هست که در این خصوص برنامه ریزی شده است بخشی از این نیازها از محل ماده ۵۸ قانون بودجه کشور تامین و بر اساس اولویت بندی در اختیار شهرداریها قرار گیرد.

همچنین تعداد ۱۲۰ دستگاه خودروی نردبان دار آتش نشانی در رنج های مختلف ۳۲ متری، ۵۵ متری نردبان و بالاتر آتش نشانی مورد نیاز هست. که در این خصوص طبق پیگیری های چند ساله گذشته مقرر است بخشی از این نیازها از محل بند "د" تبصره ۵ قانون بودجه سال ۱۳۹۹ کشور (تا سقف ده هزار میلیارد ریال) برای خرید نردبان هیدرولیکی و ماشین آتش نشانی بر اساس نیاز

سنجی صورت گرفته، اقدام شود.

از مهم ترین نیازهای شهرهای بزرگ تکمیل و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی است در حالی که شهرداری با بحران فرسودگی در این حوزه رو به رو هستند دولت چه کمک هایی پیش بینی کرده است. با عنایت به آنکه ارائه خدمات حمل و نقل عمومی برای تمامی اقشار جامعه با سرعت، دقت، امنیت و قیمت بهینه از مهم ترین وظایف مدیریت شهری به شمار می رود از این رو حرکت به سوی داشتن ناوگان به روز و ایمن از جمله مهم ترین شروط این مسئله محسوب می شود و در همین راستا، نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی همواره در زمره برنامه ها و اولویت های اساسی وزارت کشور و سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور قرار داشته و دارد.

مهم ترین طرحی که هم اکنون اهتمام به نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در سراسر کشور دارد و عملاً مقرر است که تجمیع کننده کلیه طرح های جاری نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و تجاری کشور باشد، طرح ریاست جمهوری است که از بهمن ماه سال ۱۳۹۶ آغاز شد. در این طرح، وزارت کشور در کنار سایر دستگاه های مربوط از جمله وزارت نفت، بانک مرکزی و بانک های عامل با مسئولیت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، برنامه ریزی در خصوص این طرح را در دستور کار قرار دادند. البته در این طرح و براساس مصوبات شورای اقتصاد، مسئولیت اجرای طرح به وزارت صنعت، معدن و تجارت (سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران) محول شده و وزارت کشور و سازمان نیز در اجرای این طرح، همکاری مجدانه می کند و با توجه به احساس مسئولیت در برابر سلامتی و لزوم حداکثر خدمات رسانی به شهروندان عزیز در سراسر کشور با اولویت کلان شهرها و شهرهای آلوده، وزارت کشور تاکنون جلسات و مکاتبات متعددی، خطاب به رئیس جمهور، معاون اول رئیس جمهور و سایر مقامات تهیه کرده و مورد پیگیری قرار داده است. به منظور کمک به بازسازی و توسعه ناوگان اتوبوس رانی شهرداری های کشور تمهیداتی در قانون بودجه سال ۱۳۹۷، سال ۱۳۹۸ و سال ۱۳۹۹ در بند "د" تبصره ۵ قانون بودجه در قالب انتشار اوراق مشارکت مالی - اسلامی برای کمک به خرید اتوبوس توسط شهرداری ها پیش بینی شده که امید است نتایج مثبتی برای آن ها به همراه داشته باشد. در سال جاری نیز جهت تحقق موضوع بازسازی ناوگان اتوبوس رانی، بنا به دستور مستقیم ریاست جمهور جهت اورهال (بازسازی) اتوبوس های متوقفی شهرها، برنامه ریزی برای استفاده از ظرفیت ردیف قانونی اعتباری تبصره ۱۸ قانون بودجه سنواتی صورت پذیرفته است و انعقاد تفاهم نامه سه جانبه ای فی مابین سازمان برنامه و بودجه، صندوق کارآفرینی امید و شهرداری های کلان شهرها در نظر گرفته شده است.

در زمینه نوسازی ناوگان تاکسی رانی، در روزهای پایانی سال ۹۸ مصوبه شورای اقتصاد در خصوص نوسازی

تاکسی‌های فرسوده شهری صادر شد. در همین راستا لازم به ذکر است که یکی از طرح‌های مهم دولت یازدهم، طرح نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی شهری از طریق اعطای تسهیلات کم‌بهره و کمک بلاعوض است که از ابتدای سال ۱۳۹۵ با همکاری اتحادیه تاکسی‌رانی‌های شهری و دستگاه‌های مرتبط اجرایی شده است. اجرای این طرح از ابتدا تاکنون به نوسازی ۷۱ هزار دستگاه تاکسی منتج شده است و با مصوبه اخیر شورای اقتصاد، که به آن اشاره شد، امیدواریم بخش قابل توجهی از ناوگان تاکسی‌رانی فرسوده شهری نوسازی شود.

■ شهرداری ها در ایام کرونا با افت شدید درآمدها رو به رو شدند. آیا شهرداری ها از وام کرونا دولتی سهمی خواهند داشت؟

شهرداریها وظایف مربوط در بخش های مختلف از جمله خدمات را از طریق نیروی رسمی، پیمانی، کارگری انجام می دهند و واگذاری امور از طریق نیروهای پیمانکاری و جمعی صورت می گیرد. در شرایط کرونا حمایت های مالی و معیشتی در حد توان مدیریت شهری به زیر مجموعه صورت پذیرفته است. همچنین دولت در قالب اعطای تسهیلات کم بهره به مشاغل آسیب پذیر ناشی از کرونا نسبت به پرداخت تسهیلات ۶ و ۱۲ میلیون تومانی برنامه ریزی و اقدام کرده است که فهرست مشمولین آن به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ارسال و بخشی از آن کارسازی شده است.

رایزنی با دستگاهها در خصوص استمهال عوارض، بهای خدمات و مال الاجاره ساختمان های تحت مالکیت شهرداری توسط شهرداری ها، اخذ مصوبه تشویقی افزایش ۲۰ درصدی سهمیه سوخت اعتباری برای خودروهای حمل بار فروشگاه های اینترنتی، اخذ دو مصوبه از هیات وزیران و یک مصوبه ستاد ملی مدیریت بیماری کرونا از جهت کمک به رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی، ارسال لیست رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی به وزارت رفاه، کار، تامین اجتماعی جهت دریافت سبد حمایتی و پیگیری برای تخصیص سبد و مساعدت در پرداخت بدهی های مودیان به شهرداری ها از دیگر اقدامات اقتصادی در حوزه مدیریت شهری در شرایط شیوع کرونا بوده است.

■ انتظارات از شهرداری ها از سوی مردم بسیار بالا است اما استقلال در تصمیم گیری ها وجود ندارد و برای کوچک ترین تصمیم گیری نیاز به دخالت نهادهای بسیاری است. چرا پس از سال ها هنوز مدیریت واحد شهری در شهرها اجرایی نشده و دلیل مقاومت تاریخی در برابر واگذاری مسولیت های دولتی به شهرداری ها چیست؟

در زمینه تحقق مدیریت واحد شهری، آخرین اقدام این بوده که مقرر شد وظایف ملی و وظایف محلی از سوی سازمان اداری و استخدامی کشور تفکیک شود تا در خصوص واگذاری وظایف محلی به مدیریت شهری اقدامات لازم صورت گیرد.



گفتگو با محسن هاشمی رییس شورای شهر تهران به مناسبت روز شهرداری ها و دهیاری ها

از بساز بفروش ها مالیات واقعی بگیریم

محسن هاشمی رییس شورای شهر تهران معتقد است: مسئله اصلی شهرداری‌ها در حوزه تأمین منابع مالی است، رکود در بخش ساختمان و کاهش تراکم فروشی موجب انقباض مالی در مدیریت شهری شده است، همزمان شرایط تحریمی موجب شده است تا دولت هم در کمک‌های ارزی و ریالی خود به مدیریت شهری دچار مشکل شود و طبیعتاً این چالش سایر بخش‌های شهرداری‌ها مانند پروژه‌های عمرانی، تأمین تجهیزات خدمات شهری و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

متروی تهران را همگان با نام هاشمی به یاد می‌آورند او به سبب علاقه ای که به حوزه حمل و نقل دارد یکی از پیگیرترین مدیران برای نقد کردن وعده‌های دولتی در این حوزه است به اعتقاد او اگر مصوبات خوبی که دولت در چندسال گذشته در مورد نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی کلانشهرها داشت و در شرایط برجام و رفع تحریم‌ها امکان تأمین منابع آن وجود داشت، عملی شده بود بسیاری از مشکلات امروز کلانشهرها قابل تحمل بود اما متأسفانه





به دلیل گره‌های بروکراتیک در دولت و عدم هماهنگی دستگاه‌های اجرایی با یکدیگر و همچنین ضعف در پیگیری شهرداری‌ها، هیچکدام از این مصوبات خوب عملی نشد، تأمین ۱۹ هزار دستگاه اتوبوس که ده هزار دستگاه آن برای شهرها بود و همچنین تأمین دو میلیارد یورو ارز نمونه‌های از این مصوبات خوب هستند که عملی نشد. هم‌زمان با روز شهرداری‌ها و دهیاری‌ها گفتگویی با موضوع چالش‌های شهرداری‌ها با وی انجام داده ایم که می‌خوانید:

■ **کسب درآمدهای پایدار برای کاهش شهر فروشی نیاز اساسی شهرداری‌ها است اما این لایحه مدت‌هاست بلا تکلیف است اگر این لایحه به سرانجام می‌رسید چه تاثیری بر درآمدهای شهری داشت؟**

لایحه ارزش افزوده، قطعاً تاثیر مثبتی بر سبد منابع مالی مدیریت شهری دارد و اگر مراحل تایید و ابلاغ آن انجام شود، می‌تواند بخشی از هزینه‌های جاری اداره شهر را پوشش دهد اما باید توجه داشته باشیم که مساله را باید جامع‌تر نگاه کنیم، در ارزش افزوده هنگفتی که بالغ بر چندصد هزار میلیارد تومان در حوزه املاک تهران است، سهم جامعه و فضای عمومی چقدر است؟ آیا ما نباید از برج سازندگان و بساز بفروش‌ها که با استفاده از زیرساختها و فضای شهر بارگذاری می‌کنند و ارزش افزوده زیادی بدست می‌آورند، مالیات و عوارض واقعی بگیریم؟ در اکثر شهرهای توسعه یافته جهان مبلغ مالیات بر نقل و انتقالات ملک بصورت واقعی محاسبه و یکی از منابع درآمدی اصلی شهر است اما

هنوز در تهران ما براساس قیمت‌های دفتری و ناچیز مالیات و عوارض نقل و انتقال را محاسبه می‌کنیم.

■ **تکمیل و نوسازی حمل و نقل عمومی مانند مترو و اتوبوس یکی از بحران‌های مشترک شهرهای بزرگ است، در دولت چه کمک‌هایی پیش‌بینی کرده است.**

دولت در حوزه حمل و نقل عمومی، وظایف مشخص و روشنی دارد، براساس قانون مترو، کل هزینه‌های توسعه و یارانه مترو با دولت است که بعدها در قانون حمایت از حمل و نقل ریلی، این رقم به نصف کاهش پیدا کرد یا در حوزه اتوبوس، از ابتدا دولت تامین‌کننده اصلی اتوبوس شهرها بخصوص تهران بوده است و در دولت آقای احمدی‌نژاد ده هزار اتوبوس با سهم ۸۲ درصدی دولت تامین و تحویل شهرها شد اما در دولت فعلی، با وجود مصوبه تامین ۱۹ هزار اتوبوس در شورای اقتصاد در سال ۱۳۹۷، حتی هنوز یک اتوبوس هم توسط دولت به شرکت واحد تحویل نشده است. مجموع مبلغی که در سال ۱۳۹۸ در بودجه کشور به اتوبوس رانی تهران تخصیص پیدا کرده ۹ میلیارد تومان است که فقط هزینه تعمیرات بخش کوچکی از ناوگان شرکت واحد است برای مترو هم فقط همین مبلغ پرداخت شده است، البته ما شرایط مالی سخت کشور و کمبود منابع دولت را درک می‌کنیم اما اگر انتظاری در افکار عمومی وجود دارد که برای جلوگیری از شیوع کرونا، ظرفیت حمل و نقل عمومی را افزایش و ازدحام را کاهش دهیم، باید وضعیت را برای مردم شفاف کنیم.

■ **نیروی انسانی چالش مهم دیگری در حوزه شهرداری‌ها است، شهرداری تهران بیش از سایر شهرداری‌ها از این مشکل آسیب می‌بیند و بخش زیادی از درآمد خود را صرف خود دستمزد می‌کنند چه چاره‌ای برای چابک‌سازی در این حوزه دارید؟**



شهرداری تهران یک بدنه فربه و بسیار سنگین و بزرگ دارد که تامین حقوق و هزینه های جاری آنان ماهیانه حدود ۱۲۰۰ میلیارد تومان هزینه به شهر تامین می کند، طبیعی است که این بدنه سنگین نیازمند چابک سازی است، یا باید فعالیت و خدمات مدیریت شهری را توسعه داد یا نیروهای مازاد، فعالیت های برون سپاری شده را برعهده بگیرند تا حفظ شوند و گرنه شهرداری قادر به تداوم این وضعیت بصورت طبیعی نیست، البته درست آن بود که اصلاحات ساختاری در سال نخست این دوره انجام می شد که نتایج آن قابل مدیریت و استفاده بود و اصلاح ساختار در سال آخر، عمدتاً به افزایش ناراضیاتی علیه مدیریت فعلی و امکان جایگزینی توسط مدیریت بعدی می انجامد.

■ به روز رسانی تجهیزات شهری به ویژه در حوزه آتش نشانی و خرید نردبان های بلند از نیازهای شهرداری ها است در این حوزه چه اقداماتی انجام می شود؟
خوشبختانه در دوره فعلی اقدامات مناسبی در حوزه تامین تجهیزات ویژه از خارج و ساخت داخل کردن تجهیزات ایمنی و آتش نشانی صورت گرفته است که موجب شده توان عملیاتی سازمان آتش نشانی تهران بهبود مناسبی پیدا کند و نه تنها در سوانح طبیعی در تهران مشکل ویژه ای پیش نیامد بلکه در موضوعات سیل و زلزله کمکهای موثری به استانهای مختلف بخصوص از نظر تجهیزات صورت گرفت، البته این بهبود تا رسیدن به سقف استاندارد و پاسخگویی کامل به نیازهای ایمنی شهر، فاصله دارد و بایست همین روند در تقویت زیرساختهای سازمان آتش نشانی ادامه پیدا کند.

■ شهرداری های کوچک به دلیل مشکلات مالی در آستانه ورشکستگی هستند برای رهایی شهرداری های کوچک از بحران همیشگی مالی چه راهکارهایی پیشنهاد می کنید؟

مشکل آنجاست که ما وظایفی را به شهرداری محول کردیم اما اختیارات و امکانات و منابع متناظر این وظایف را تفویض و منتقل نکردیم، اگر حوزه های ۲۳ گانه خدمات در مدیریت شهری همانطور که قانون پیش بینی کرده به شهرداری ها منتقل شود، طبیعی است که منابع و امکانات مورد نیاز آن نیز در اختیار مدیریت شهری قرار می گیرد اما در شرایط فعلی بار خدمات شهری، حمل و نقل عمومی، توسعه زیرساختها و مسایل فرهنگی و اجتماعی بردوش شهرداری هاست در حالیکه بودجه های لازم در اختیار دستگاههای اجرایی دیگر است، طبیعی است شهرداری ها بخصوص در شهرهای کوچک که درآمدهای محدودی دارد با کسری بودجه مواجه شوند.

مشکل آنجاست
که ما وظایفی
را به شهرداری
محول کردیم
اما اختیارات
و امکانات
و منابع متناظر
این وظایف را
تفویض و منتقل
نکردیم، اگر
حوزه های ۲۳
گانه خدمات در
مدیریت شهری
به شهرداری
ها منتقل شود،
طبیعی است که
منابع و امکانات
مورد نیاز آن
نیز در اختیار
مدیریت شهری
قرار می گیرد

■ در بخش سرمایه‌گذاری در حوزه‌های شهری بخش خصوصی با موانع زیادی رو به رو هستند برای

کاهش این موانع و تسهیل حضور سرمایه‌گذاران چه باید کرد؟

طرح‌های توسعه شهری بایست بر بستر برد - برد تعریف شود، یعنی منافع شهروندان با منافع سرمایه‌گذاران تزاخم نداشته باشد و در قالب طرح‌های جامع توسعه شهری اجرا گردد، یکی از مشکلات ما امروز، عدم تعریف طرح‌های جذاب سرمایه‌گذاری در سطوح مختلف محلی، منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در شهر است، طرح‌هایی که بتواند نقدینگی سرگردان در بازار را جذب، اشتغال ایجاد کند و تولید خدمت و ارزش افزوده نماید، بطور نمونه می‌توانم به حوزه کمبود در زیرساخت‌های تاسیسات شهری اعم سرویس‌های بهداشتی، خدمات سلامت واداری یا ارتباطی اشاره کنم که می‌توان با ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری، ساخت و بهره‌برداری از این طرح‌ها را به بخش خصوصی واگذار کرد و اهداف اشتغال، سرمایه‌گذاری، رونق تولید و بهبود خدمات و امنیت را همزمان محقق کرد.

■ چرا پس از سال‌ها هنوز مدیریت واحد شهری در شهرها اجرایی نشده و دلیل مقاومت تاریخی در

برابر واگذاری مسولیت‌های دولتی به شهرداری‌ها چیست؟

یکی از علل آن ساختار پاسخگویی در کشور است، دولت در برابر مجلس پاسخگوست و مجلس روی دولت ابزارهای نظارتی دارد، اگر وظایف مقرر در قانون به مدیریت شهری تفویض شود، این پاسخگویی و نظارت شکل دیگری پیدا می‌کند و ممکن است مقامات دولتی فکر کنند که باید در برابر اختیاراتی که ندارند پاسخگو باشند و نمایندگان هم احساس کنند که شهرداری زیر نظر شورای شهر است و مانند وزرا تحت نظارت مستقیم آنها نیست.





اگر شهردار بودم برای شهر چه کار می کردم؟

همه ما آرزوهایی برای شهرمان داریم، برای زیبا شدن شهر، برای زندگی راحت تر، با خودمان فکر کرده ایم اگر جای تصمیم گیران شهر بودیم اولویت هایمان چه بود. چه می کردیم که شهری امن تر با ساکنانی خوشحال تر داشته باشیم. آرزوهای دو کارشناس در دو حوزه متفاوت را اگر شهردار بودند می خوانید:

■ گریستن را عار نمی دانستم

دکتر علی بیت اللهی؛ مدیر بخش زلزله و خطر پذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی:
من اگر شهردار بودم، اول با خودم تعهد می بستم که به هیچ وجه سیاسی کاری نکنم و همیشه صداقت و صدق را پیشه خود کنم، وجدان خود را قاضی افکار و اعمال خود نمایم و هر شب که سر بر بالش خواب می گذارم، از خود بپرسم که چقدر با مردم خود صادق بودم، چقدر سالم کار کردم، چقدر به کسی باج ندادم و چقدر مراقب سلامت سیستم تحت مدیریت خود بودم.
من اگر شهردار بودم، پس از بازنگری درونی خود و یادآوری همیشگی موارد فوق الذکر، اولین کارم بازتولید سیستم سالم و کارآمد و چابک و شفاف شهرداری بود. این سیستم سالم، اولین شرط حرکت درست، کارآمدی بالا و رسیدن به هدف است. با ماشین ناسالم، با مرکبی که نقص فنی دارد، سخت است به مقصد رسیدن!

من اگر شهردار بودم، آسایش و رفاه شهروندان را بدون هیچ تعبیر و تفسیری هدف اصلی خود قرار می دادم و راه های رسیدن به این هدف والا را با همراهی سیستم سالمی که بازتولید آن اولین اولویت من بوده، تعیین می کردم.
تقویت درآمد زائی مردم شهرم از مسیرهای درستی که در حیطه مسئولیت شهرداری است، به ویژه برای قشری که به شدت نیازمند است، دغدغه روزمراه بود، گاه شاید هم در خلوت خود به عنوان شهردار شهرم، برای انبوه مشکلات مردم خود گریستن را عار نمی دانستم! به عنوان شهردار شهر خود، سعی می کردم مردمی شاداب و پرنشاط در شهر خود داشته باشم و برای تحقق این امر، از هیچ تلاشی فروگذار نبودم، لذت بخش ترین دل خوشی مسئولیتی ام، دیدن چهره های خندان و شاداب و با نشاط شهرم بود. بدون تردید و مسلماً، توسعه پایدار شهری، مهمترین اصل دائمی مسئولیت بود. محیط شهری پاکیزه، هوای شهری سالم و شهری تاب آور در برابر مخاطرات، با امکانات زیر ساختی و دسترسی مناسب، گسترش آموزش های عمومی و فرهنگ احترام به قوانین و احترام به مردم قوانین جدی کاری من بودند.

شهری که بتوان صدای پرندگان را گوش داد

**محمد درویش؛ کنشگر محیط زیست و عضو هیأت علمی
مؤسسه تحقیقات جنگل‌ها و مراتع کشور:**

من اگر شهردار بودم انجام چند کار را در اولویت قرار می‌دادم. اولین کاری که انجام می‌دادم این بود که شهری طراحی می‌کردم که مردم آن بتوانند دوباره صدای پرندگان را گوش دهند و برای تحقق این موضوع تلاش می‌کردم مبلمان شهری را از خودرو محوری به زیست محوری تغییر دهم تا مردم داوطلبانه به جای استفاده از وسایل نقلیه موتوری یا موتورسیکلت تلاش کنند از دوچرخه استفاده کرده یا پیاده روی کنند. برای این کار تلاش می‌کردم مسیرهای جذاب برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری طراحی شود. من اگر شهردار بودم تلاش می‌کردم تا موضوع تفکیک زباله از مبدا را به عنوان یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها در دستور کار قرار دهم و به مردم شهرم نشان دهم وقتی وسایلی همچون باتری قلمی، لامپ سوخته یا شیشه در منزل دارند، چگونه آنها را تفکیک کرده و به شهرداری تحویل دهند. اگر شهردار بودم به مردم شهرم یاد می‌دادم چگونه زباله‌های تر خود را به ورمی کمپوست تبدیل کنند و اجازه ندهند که به میزان شیرابه‌ها یا چرک برخورد می‌کنیم تا آنها انگیزه پیدا کنند که شهرداری تحویل دهند. در نهایت تلاش شهر و منطقه استفاده کنم و به هیچ به ویژه گونه‌های آبر را وارد فضای

فیلترهای سیگار خود را تفکیک شده به جایگاه‌های می‌کردم در فضای سبز شهری از گونه‌های بومی عنوان و تحت هیچ شرایطی گونه‌های غیربومی سبز شهری وارد نمی‌کردم.

یک کارشناس شهرسازی در گفت و گو با شهرگاه

۵ چالش بزرگ شهرداری‌های ایران

وقتی خانه از پای بست ویران است



فائزة مومنی

از آن زمان که شهرداری‌ها از بدنه دولتی جدا و تبدیل به یک نهاد غیردولتی شدند، موضوع کسب درآمدشان تبدیل به چالش بزرگ شد. گویی شهرداری‌ها صرفاً به عنوان یک قسمت مازاد کنار گذاشته شده بودند بدون آنکه چاره‌ای برای نحوه نگهداری‌شان اندیشیده شود و یا اختیاراتی به مانند آنچه برای این نهاد تعریف شده، در اختیارشان قرار داده شود.

همزمان با روز شهردار، با علی نوذرپور، شهردار فعلی منطقه ۲۲ تهران و کارشناس شهرسازی طی ادوار مختلف درباره چالش‌های بزرگ شهرداری‌ها به گفت و گو نشستیم که مشروح آن را در زیر می‌خوانید.

■ بنظر شما بزرگ‌ترین مشکل اینروزهای شهرداری‌ها چیست و نقش دولت و قوانین در رفع و یا دفع آن‌ها چیست؟

طبق مباحثی که بارها گفته شده مهمترین چالش در حوزه شهرداری موضوع درآمد است و هنوز این موضوع حل نشده و همچنان به عنوان یک چالش محسوب می‌شود. دو لایحه‌ای در حال بررسی در مجلس یعنی؛ لایحه درآمد پایدار و مالیات بر ارزش افزوده نیز هنوز به تایید شورای نگهبان نرسیده و شهرداری‌ها همچنان طبق روال گذشته تنها تکیه‌گاه درآمدی‌شان حوزه ساخت و ساز و شهرسازی است. از یک سو در دوره جدید شعار قانون‌گرایی، ممانعت از شهر فروشی و برگشت به ضوابط و مقررات شهرسازی مطرح است و از سوی دیگر باید هزینه‌های جاری شهر چه هزینه کارکنان و چه هزینه نگهداری تامین شود.





جدا از اینکه باید حداقل کارهای عمرانی نیز انجام شود؛ چه کارهای عمرانی جاری و چه تکمیل پروژه‌های نیمه تمام گذشته. احداث معابر، آسفالت خیابان‌ها حداقل‌های کاری است که باید در شهرها انجام شود و شهرداری باید هزینه کند. دولت نیز در سال‌های گذشته در ردیف‌های بودجه کشور سهمش را نسبت به شهرداری‌ها ادا نکرده یا خیلی کم ادا کرده است که همین موضوع سبب شده چالش‌ها و مشکلات بیشتر خودنمایی کنند. از مهم‌ترین وظایف دولت کمک به حمل

کنید که در یک قرارداد ۲۰ هزار دستگاه اتوبوس از دو شرکت و در حدود ۶ سال بین همه شهرها توزیع کرد تا امروز که شهرها در حسرت ۲۰ هزار دستگاه نیستند بلکه در حسرت هزار یا ۵۰۰ دستگاه هستند! به هر حال نه دولت توانست کمک جدی کند و نه قوانین و مقررات به مدد شهرداری‌ها آمدند و با این وجود از شهرداری‌ها می‌خواهند قانون و طرح تفصیلی را رعایت کنند که شدنی نیست. اینها موجبات خروج از قانون می‌شود که بعداً شهرداران را گرفتار نهادهای نظارتی و بازرسی می‌کند. اگر شهرداران هم مصر باشند تا قانون را رعایت کنند نمی‌توانند درآمدی به دست بیاورند و شهر دچار مسئله می‌شود.

موضوع درآمدی یک بحث جدی است و هر چه زودتر بایستی نه تنها در دو لایحه مذکور به قانون تبدیل شود و در اختیار شهرداری گذاشته شود بلکه لوایح دیگری هم باید در استفاده از اقتصاد شهر تنظیم شود. در عین حال شهرداری‌ها باید در حوزه اقتصاد شهر مسئولیت‌هایی پیدا کنند و بتوانند با رونق کسب و کار و افزایش ثروت شهری بخشی از این درآمدها و ثروت را برای اداره شهر به کار گیرند که موضوع بسیار مهمی است.

■ بنظرم یکپارچه نبودن مدیریت شهری بار چالش درآمدی شهرداری را بیشتر کرده است...

بله، معتمد چالش بعدی که همواره تهدیداتش بیش از فرصت‌هایش بوده؛ موضوع ناهماهنگی ارگان‌های خدماتی در محدوده شهر مثل آب، برق،

و نقل عمومی است که کم‌کاری دولت در حوزه مترو و اتوبوس را به شدت می‌بینیم.

از دولت دوم آقای احمدی نژاد به بعد اقدامی برای خرید اتوبوس صورت نگرفته است. این را با دوره اول دولت آقای خاتمی مقایسه





گاز، فاضلاب و غیره است. دلیل این ناهماهنگی این است که خدمات فوق به وسیله دولت اداره می‌شوند و شهرداری به وسیله خود اداره می‌شود و یک نهاد غیر دولتی است. مقررات خاص خود را دارد و متولی شهر است اما بدون اینکه همه امور شهر را در دست داشته باشد. بنابراین همچنان این تعارض و ناهماهنگی وجود دارد که از یک سو شهرداری‌ها معبر ایجاد کرده و آسفالت می‌کنند و از دیگر سو سایر نهادها آسفالت را کنده کاری می‌کنند و موجب آسیب زدن به آسفالت خیابان و معابر شده و در نهایت باعث اتلاف منابع شهر می‌شوند.

همچنین موازی کاری‌هایی از سوی هر دو طرف شکل می‌گیرد بدون اینکه وظایفشان تعیین تکلیف شود. مثلاً شهرداری‌ها در حوزه فرهنگی اجتماعی ورود جدی داشتند ولی این وظایف به صورت قانونی از دولت منفک نشده و هم شهرداری و هم دستگاه دولتی و حکومتی به طور همزمان اقداماتی را در این راستا انجام می‌دهند و این موجب موازی کاری و گرفتاری‌هایی برای هر دو می‌شود.

یا موضوع زمین شهری که شهرداری‌ها برای اجرای طرح توسعه شهری به آن نیاز دارند و باید آزاد شوند. طرح‌هایی داریم که به واسطه وجود معارض در خیابان‌ها، آذراه‌ها و بزرگراه‌ها قابل اجرا نیستند. برخی از این زمین‌ها در اختیار دولت است و اجرای طرح‌های عمرانی به وسیله شهرداری‌ها را با مشکل و چالش جدی مواجه می‌کند. ناهماهنگی در امر مدیریت شهری، تعارض و ناهماهنگی مابین مجموع موسسات عمومی دولتی و غیر دولتی که در حوزه خدمات شهری بر عهده دارند اما در اختیار شهرداری نیستند، همه و همه برای شهرداری‌ها چالش‌زا هستند.

■ **آشفته‌گی در منبع درآمدی و مدیریت شهری در نهایت شهر را تبدیل به کارگاه ساختمانی می‌کند و چهره شهر را مخدوش...**

دقیقا موضوع همین است و باید بگویم چالش سوم که بسیار جدی هم هست، موضوع شهرسازی است. شهرسازی امری محلی است؛ یعنی مدیریت شهری برای این که بتواند شهر را مدیریت کند باید طرح و برنامه شهری داشته باشد. این طرح و برنامه شهری در کشور ما طرح جامع و تفصیلی است ولی این طرح جامع و طرح تفصیلی به وسیله دولت مدیریت می شود. یعنی متولی و کارفرمای آن وزارت راه و شهرسازی است و بدون مشارکت شهرداری تهیه شده و به شهرداری ابلاغ می شود. شهرداری ها نیز مکلفاند در چارچوب آن عمل کنند.

در نتیجه ناهمراهی و عدم مشارکت شهرداری منجر می شود تعلق خاطر به این سندها کمتر باشد و علاوه بر آن این سندها تکالیفی برای دستگاه های دیگر مثل آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، وزارت ورزش و وزارت ارشاد مشخص می کند اما این دستگاه ها آن ها را اجرایی نمی کنند.

یعنی شهرداری مطابق با طرح جامع و طرح تفصیلی پروانه صادر و فضای سبز ایجاد می کند، شبکه معابر را توسعه می دهد و سایر اقدامات اما آموزش و پرورش همگام با این طرح ها مدرسه، وزات بهداشت بیمارستان، وزارت ورزش، ورزشگاه و ارشاد، سینما ایجاد نمی کند. لذا در تامین سرانه ها دچار تاخیر می شویم و مردم بر اساس پروانه هایی که صادر شده و ساختمان هایی که احداث گردیده مستقر می شوند ولی می بینند مدرسه، درمانگاه، کلاتری و غیره وجود ندارند.

مجموعه دولت و حکومت به این طرح ها به عنوان سند و برنامه بالا دست نگاه نمی کنند و خود را به رعایت آن ملزم نمی دانند و این چالش دیگری است که در حوزه شهرسازی با آن مواجه هستیم.

■ و در نهایت چالش شهرسازی موجب چالش های متعدد محیط زیستی می شود...

چالش بعدی چالش محیط زیست است. آلودگی هوا و حمل و نقل عمومی از مواردی است که سال هاست با آن درگیر هستیم. از یک سو نمی توانیم حمل و نقل عمومی را به دلیل در اختیار نداشتن منابع توسعه دهیم و از سوی دیگر نتوانستن ما موجب استفاده مردم از وسایل نقلیه شخصی می شود و در نهایت آلودگی هوا ایجاد و کیفیت زندگی شهروندان را پایین می آورد.

از یک سو شهرداری ها باید حمل و نقل عمومی را توسعه دهند که منابع ندارند و از سوی دیگر باید پاسخگوی مردم در مقابل آلودگی های زیست محیطی باشند در حالی که اهرم های قانونی درباره آن ها در اختیار ندارند.

سازمان حفاظت محیط زیست؛ متولی محیط زیست شهری است ولی تشکیلات، سازمان و اعتبارات مناسب برای مدیریت شهرها ندارد. در حالی که شهرداری ها با مردم مواجه می شوند و باید به مردم پاسخ دهند که چرا هوا آلوده است!

■ و نکته پایانی...

و نکته پایانی هم اینکه؛ برخی عرصه ها مثل عرصه های جنگلی، منابع طبیعی و غیره در محدوده شهر قرار می گیرند و بهره برداری و نگهداشتش با شهرداری است اما مالکیتشان با دولت است و همین مدیریت دوگانه، دعوای و مرافعه های مختلفی را باعث شده است. چه معنی دارد که وقتی عرصه ای در محدوده یک شهر است و مدیریتش با شهرداری اما همچنان در تملک دولت باشد!

