

در گفت‌وگوی کیهان با معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران عنوان شد

فعال‌سازی کلان‌پروژه‌های عمرانی و تولید و توزیع ۳ برابری آسفالت در معابر پایتخت

مهدی برازنده



عمرانی شهرداری تهران

در شهر است. تحقق زیرساخت‌های موجود در آخرین طرح جامع تهران که در سال ۱۳۸۸ تدوین شد، همچنان دارای کمبودهایی است. بر اساس این طرح، زیرساخت‌های عمرانی طی یک بازه ۸ تا ۱۰ ساله می‌بایست تکمیل می‌شدند؛ اما در حال حاضر هنوز شاهد نواقص هستیم. برای مثال، پروژه‌هایی همچون بزرگراه یادگار امام، آزادراه شهید شوشتری و بزرگراه شهید بروجردی همچنان نیازمند تکمیل هستند.

در مدیریت شهری، پروژه‌های عمرانی وجود داشته که از سال ۱۳۹۶ علی‌رغم پیشرفت فیزیکی، به دلایل مختلف متوقف شده بودند و مدیریت شهری به هر دلیلی در دوره پنجم تصمیم گرفته بود که این پروژه‌ها ادامه پیدا نکنند. این تصمیم، هرچند محترم و مبتنی بر اندیشه‌های خاص خود بوده، اما به این شکل به ما تحویل داده شد.

در این شرایط، می‌توان گفت که ما چهار رویکرد کلی را به منظور ایجاد تحول در برنامه‌ریزی، اجرا، بودجه و همچنین برون‌رفت از وضعیت فرسودگی و رکود شهر، طراحی کرده‌ایم.

*** درباره ۴ رویکرد شهرداری برای برون‌رفت از وضعیت رکود دوره قبل مدیریت شهری، لطفاً بیشتر توضیح دهید.**

رویکرد نخست، تحول در نگهداشت شهر است. ما برنامه‌ریزی جامعی انجام داده‌ایم تا در حوزه عمرانی به‌ویژه در نگهداشت شهر، تغییرات اساسی ایجاد کنیم. نگهداشت، جنبه‌های متنوعی دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به خدمات شهری، نظافت، و نگهداری بوستان‌ها و... اشاره کرد، اما در این جا تمرکز ما بر حوزه عمرانی است.

تحول در نگهداشت شهر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و به همین دلیل توانستیم میانگین تولید و مصرف آسفالت را که در ده سال گذشته حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن در سال بود، به بیش از یک و نیم میلیون تن آسفالت در سال ۱۴۰۲ برسانیم؛ این افزایش، تقریباً سه برابر میانگین گذشته است.

یکی از محورهای اصلی نگهداشت، اصلاح و بهبود معابر شهری است. در همین راستا، طی چند سال اخیر نزدیک به یک میلیون متر مربع مسیر پیاده‌رو احداث یا بازسازی شده است. برای درک

که بنیان‌گذاری کرده بود، چه چیزی به ما تحویل داد و دوم اینکه شرایط مطلوب و واقعی شهر در چه نقطه قرار دارد و باید به کجا برسد.

به نظر می‌رسد که شهر تهران در حوزه زیرساخت‌های عمرانی در حال رسیدن به مرحله میانسالی و به تدریج در حال پیر شدن است. بسیاری از پل‌های شهری اکنون به مرز ۴۰ یا ۵۰ سالگی رسیده‌اند و شرایط مشابهی برای بزرگراه‌ها، کانال‌های آب‌های سطحی و سایر ابنیه‌های فنی وجود دارد. این زیرساخت‌ها به مرحله‌ای رسیده‌اند که نیازمند بازسازی، احیا و حتی احداث مجدد هستند. به عبارت دیگر، در برخی موارد ممکن است تخریب و ایجاد زیرساخت‌های عمرانی جدید ضروری باشد. نکته دیگر، وجود نواقص

عباس شعبانی، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران به گفت‌وگو نشستیم تا ضمن بررسی عملکرد معاونت عمرانی در این دوره مدیریت شهری، نگاهی به رویکردها و چالش‌های این حوزه بیندازیم.

*** به عنوان سؤال اول، بفرمایید که رویکرد مدیریتی معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در دوره مدیریت شهری کنونی، عمدتاً بر چه اصولی متمرکز بوده است؟**

در دو حوزه باید رویکرد مدیریت عمرانی شهرداری تهران مورد بررسی قرار گیرد؛ نخست اینکه ببینیم مدیریت شهری پیشین از نظر فعالیت‌های عمرانی، برنامه‌ریزی، بودجه و اقداماتی

کلان‌شهر تهران، با جمعیتی بالغ بر حداقل ۱۰ میلیون نفر و زیرساخت‌های پیچیده شهری، نیازمند برنامه‌ریزی و مدیریت دقیق حوزه عمرانی و فنی است. از ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی گرفته تا ساماندهی فضای شهری، پروژه‌های عمرانی نقش حیاتی در بهبود کیفیت زندگی شهروندان دارند. این حوزه، نه تنها نیازمند تخصص و دانش فنی است، بلکه تعامل مستمر با جامعه و درک نیازهای متنوع شهروندان را نیز می‌طلبد.

معاونت عمرانی و فنی شهرداری تهران به‌عنوان یکی از حوزه‌های کلیدی مدیریت شهری، مسئولیت اجرای پروژه‌های بزرگ شهری، نظارت بر کیفیت ساخت‌وسازها و بهینه‌سازی زیرساخت‌ها را برعهده دارد. این مسئولیت‌ها در حالی انجام می‌شوند که چالش‌هایی همچون محدودیت منابع، مشکلات زیست‌محیطی و معارض‌های متعدد در سطح شهر، کار را برای مدیریت شهری پیچیده کرده است.

در گفت‌وگوی پیش رو، با مهندس

تحول در نگهداشت شهر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و به همین دلیل توانستیم میانگین تولید و مصرف آسفالت را که در ده سال گذشته حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن در سال بود، به بیش از یک و نیم میلیون تن آسفالت در سال ۱۴۰۲ برسانیم؛ این افزایش، تقریباً سه برابر میانگین گذشته است.