

بهرتر، فرض کنید عرض این پیاده‌روها حدود ۱.۵ متر باشد، در این صورت، معادل حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتر پیاده‌رو در طول این مدت احداث شده است. این اقدامات به گونه‌ای بوده که شهروندان می‌توانند تغییرات را به‌طور ملموس حس کنند. به عنوان مثال، افراد ممکن است بگویند که پیاده‌روی مقابل منزلشان یا جلوی مغازه‌شان بازسازی شده است. البته با توجه به عقب‌ماندگی‌های گذشته هنوز فاصله زیادی با وضع مطلوب داریم. بعد از نگهداشت شهر، رویکرد دوم ما، ایمنی و تاب‌آوری است؛ منظور از ایمنی و تاب‌آوری این است که اگر حادثه‌ای مانند زلزله در تهران رخ دهد، باید شرایطی فراهم شود که تهران بتواند به‌خوبی از پس آن برآید. هدف ما این است که اگر چنین حادثه‌ای رخ دهد، کمترین خسارت ممکن را متحمل شویم و بهترین شرایط را برای امداد رسانی فراهم آوریم. به عبارت دیگر، باید مقدمات لازم برای کمک‌رسانی به‌طور مؤثر را مهیا کنیم تا در صورت نیاز، شهرداری به‌عنوان یکی از ارگان‌های مسئول بتواند نقش خود را به‌درستی ایفا کند.

برای نمونه، اگر در پس یک زلزله، یک پل همچنان به‌طور ایمن سر جای خود باقی بماند، آمبولانس‌ها و خودروهای امدادی بتوانند از روی آن عبور کنند، این امر نشان‌دهنده تاب‌آوری و ایمنی است. در تهران، بسیاری از پل‌ها که پیش از انقلاب یا پس از آن ساخته شده‌اند، مطابق با استانداردهای قدیمی طراحی شده‌اند. این پل‌ها به‌طور کلی نیاز به مقاوم‌سازی دارند و باید مطابق با استانداردهای روز طراحی و ساختار آن‌ها به‌روزرسانی شود. بخشی از این مقاوم‌سازی‌ها از سال‌های ۸۹ و ۹۰ آغاز شده است. هرچند که آهنگ اجرایی آن‌ها تا حدی کند بوده است اما اخیراً روند کار بهتر شده است. از مجموع ۶۶ پل نیازمند مقاوم‌سازی، تاکنون ۲۴ پل به‌طور کامل مقاوم‌سازی شده است.

البته مردم بدانند که این مقاوم‌سازی‌ها به‌منظور پیشگیری از وقوع آسیب‌ها انجام می‌شود و هیچ‌گونه تهدیدی برای آن‌ها در حال حاضر وجود ندارد. در حال حاضر، ۱۲ پل دیگر در دست اقدام به ایمنی‌سازی هستند و باقی‌مانده پروژه‌ها به‌تدریج در حال انجام است، زیرا تداخل اجرایی در این زمینه و در شرایط ترافیکی شهری ممکن است مشکلاتی ایجاد کند. به‌طور کلی، در صورتی که همین روند ادامه یابد، انتظار می‌رود که مقاوم‌سازی تمامی پل‌ها طی سه تا چهار سال آینده به پایان برسد. علاوه بر این ساخت سوله‌های مدیریت بحران، که به مرکز پشتیبانی بحران یا مرکز پشتیبانی و مدیریت بحران مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران معروف هستند، احداث و به بهره‌برداری رسیده و همچنین کانال‌های اصلی جمع‌آوری آب‌های سطحی و... نیز از فعالیت‌های این حوزه است.

رویکرد سوم، تکمیل زیرساخت‌ها است. زیرساخت‌ها شامل ساخت و بهبود

مسیرهای ترافیکی و ارتباطی است که به‌ویژه در مواقع بحرانی یا شرایط غیرمترقبه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌شوند. به‌عنوان مثال، اگر در شرق تهران، بزرگراه بسیج به‌دلایلی مسدود شود یا دو تصادف زنجیره‌ای رخ دهد، در این صورت باید مسیرهای کمکی برای تخلیه ترافیک وجود داشته باشد. در حال حاضر، در شرق تهران چنین گزینه‌ای برای تخلیه ترافیک در مواقع بحران وجود ندارد. در طرح جامع تهران، محور کمکی بسیج (آزادراه شهید شوشتری) به‌عنوان یک مسیر پشتیبان برای بزرگراه بسیج

مطرح است. این اتصال به‌عنوان یک محور اصلی برای تردد بین شمالی‌ترین و جنوبی‌ترین نقاط غرب تهران عمل کرده و می‌تواند مشکلات ترافیکی را به‌طور چشمگیری کاهش دهد.

به خاطر دارم که وقتی پروژه بزرگراه شهید بروجردی را تحویل گرفتیم، این پروژه حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و بین ۱۲ تا ۱۴ سال طول کشیده بود. در طی مدت زمان دو سال اخیر، ۵۰ درصد باقی‌مانده از این پروژه، تکمیل شده و قطعه اول آن، به بهره‌برداری رسید.

## وقتی پروژه بزرگراه شهید بروجردی را تحویل گرفتیم، این پروژه حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و بین ۱۲ تا ۱۴ سال طول کشیده بود. سال اخیر، ۵۰ درصد باقی‌مانده از این پروژه، تکمیل شده و قطعه اول آن، به بهره‌برداری رسید.



**\* به طور کلی چقدر از پروژه‌های عمرانی دوره گذشته ناتمام باقی مانده بود؟**

بسیاری از تقاطع‌های بزرگراهی که در تهران افتتاح شده بودند، به هر دلیلی نقص‌هایی داشتند که در این دوره فرآیند اصلاح آنها آغاز شد. به‌طور کلی، در این دوره مدیریت شهری، از مجموع ۴۰۰ تقاطع بزرگراهی، ۹۸ تقاطع ناقص شناسایی شده که تا به امروز تعداد ۳۴ تقاطع اصلاح شده و ۲۶ پروژه دیگر نیز در دست انجام است که پیش‌بینی می‌شود تا تابستان سال آینده به بهره‌برداری برسند. اگر این روند ادامه داشت و تکمیل مابقی پروژه‌ها به عمر مدیریت شهری کنونی نرسید، توصیه من به دوستان مدیریت شهری آینده این است که این پروژه‌ها را تکمیل کنند، زیرا منفعتی که برای مردم به همراه دارند بسیار بالاست.

وقت و آرامش مردم چیزی نیست که قابل قیمت‌گذاری باشد، کاهش زمان سفر و کاهش ترافیک، به‌ویژه برای کسانی که در شرایط اضطراری نیاز به رسیدن سریع به مقصد دارند، تاثیر بسیار زیادی دارد.

به‌طور مشخص، در این کمبودها، بیش از ۸۰۰ کیلومتر راه اضافی به شهروندان تهرانی تحمیل شده است که با اصلاح آنها تبدیل به ۵۷ کیلومتر شده که از طی مسافت ۷۲۰ کیلومتری جلوگیری خواهد شد. این به معنی کاهش قابل توجه ترافیک و بهبود جریان حرکت خودروهاست. همچنین، در نتیجه کاهش ترافیک و کاهش زمان سفر، مصرف سوخت نیز کاهش می‌یابد. بر اساس محاسبات، در حال حاضر تهران به‌طور روزانه حدود یک میلیون لیتر بنزین اضافه مصرف می‌کند که معادل هزینه‌ای تقریباً یک میلیون دلار در روز می‌شود. جلوگیری از این میزان سوخت اضافه مصرفی می‌تواند به بهبود کیفیت هوا و نیز به جهت اقتصادی منافع زیادی را برای کشور داشته باشد.

**\* از نظر توجه به حوزه‌های زیرساختی، این دوره مدیریت شهری چه تفاوتی با گذشته داشته است؟**

در گذشته نه چندان دور گفته می‌شد که تهران نیازی به زیرساخت ندارد و تمامی نیازهای زیرساختی آن تامین شده است. اما با دقت بیشتر در این موضوع، متوجه می‌شویم که این نظر نادرست است، زیرا زیرساخت‌های شهری نیز به‌طور مداوم نیاز به بازنگری و به‌روزرسانی دارند. شهر، همانند موجودی زنده، همواره در حال تغییر است و نباید فراموش کنیم که شرایط آن با گذشت زمان تغییر می‌کند. به‌عنوان مثال، در طرح تفصیلی، جمعیت‌پذیری منطقه ۲۲ تهران بیش از ۵۰۰ هزار نفر پیش‌بینی شده است که این به این معناست که این منطقه نیاز به خدمات عمرانی و زیرساخت‌های متناسب با جمعیت خود را خواهد داشت. بنابراین، باید توجه کنیم که شهر همیشه در حال حرکت است و هر بخش آن نیاز به مراقبت و توسعه دارد. بخش‌هایی که فرسوده شده‌اند، باید بازسازی شوند و به مناطق جدید شهری تبدیل شوند.

نکته آخر و رویکرد نهایی، مربوط به هدایت، نظارت و کنترل فعالیت‌های عمرانی در مناطق ۲۲ گانه تهران است. هر منطقه باید بر اساس یک طرح جامع و کلی حرکت کند که بر اساس آن، تمامی فعالیت‌های عمرانی در راستای یک هدف مشترک پیش بروند. در این راستا، شهردار هر منطقه و معاون عمران آن منطقه باید طبق یک برنامه کلی حرکت کنند و هیچ‌کدام نباید به صورت جزیره‌ای جداگانه عمل کنند. برای مثال، در دو منطقه مجاور که مرز مشترک دارند، پیوستگی و هم‌پوشانی کارهای عمرانی و نظارت کنترل آن بر عهده معاونت عمرانی شهرداری است. در همین راستا، شورای فنی تهران که زیر نظر معاون فنی شهرداری فعالیت می‌کند، به تولید استانداردها، فهرست بها و دستورالعمل‌های لازم پرداخته است تا بتواند سامان‌دهی دقیق و استاندارد را در پروژه‌های عمرانی ایجاد کند.