

***در رابطه با زمان تکمیل و تحویل کامل پروژه‌های شاخص عمرانی تهران به شهروندان، لطفا جزئیات بیشتری بفرمایید.**

پروژه آزادراه شوشتری شامل دو قطعه است؛ قطعه اول این آزادراه بیشترین پیشرفت را در همین دوره مدیریت شهری داشته و تا پایان بهار یا نهایتاً اول تابستان تحویل داده می‌شود. طول قطعه اول آزادراه شوشتری حدود ۹٫۳ کیلومتر است. قطعه دوم پروژه آزادراه نیاز به برخی مذاکرات با سازمان محیط زیست دارد که در حال نهائی شدن است. همچنین در این بخش، بخشی از زمین‌ها در اختیار نیروهای مسلح قرار دارد که در حال مذاکره و رسیدن به توافق نهائی هستیم. انتظار داریم که آغاز عملیات اجرایی قطعه دوم در این دوره انجام شود، ولی تکمیل آن چند سال زمان خواهد برد. هدف این است که در نهایت طول این آزادراه به ۱۶٫۵ کیلومتر برسد و آزادراه به طور کامل تکمیل شود.

در رابطه با بزرگراه شهید بروجردی، قطعه اول به طول تقریبی ۴ کیلومتر به اتمام رسیده است و قطعه دوم آن که حدود ۲٫۲ کیلومتر طول دارد، تا اوایل بهار سال آینده به پایان خواهد رسید. پروژه بزرگراه یادگار امام و تقاطع میدان فتح نیز پیشرفت خوبی داشته و امیدواریم که در سه تا چهارماه آینده به اتمام برسد.

***در این دوره مدیریت شهری، شاهد رکوردشکنی تولید و توزیع آسفالت در سطح تهران هستیم، بفرمایید که این اتفاق چطور محقق شد و چرا روند کار در دوره‌های گذشته کند بود؟**

پیش از دوره کنونی و البته در یکی دو سال اول دهه ۹۰ و اواخر دهه ۸۰، میزان آسفالت‌ریزی در تهران در یک مقطع خاص به حدود دو میلیون تن رسید، اما پس از آن دیگر این اقدام با همین شدت انجام نشد. بنابراین دو عامل در رشد توزیع آسفالت در معابر تهران در ۳ سال اخیر مؤثر بود؛ نخست، پیش‌بینی بودجه‌ای این کار در شهرداری و شورای شهر بود. دوم احداث دو کارخانه تولید آسفالت و افزایش توان تولید آن بود. اگر برای ۱۰ سال متوالی، معابر شهر را به صورت استاندارد اصلاح کنیم، شرایط معابر تهران را به وضع مطلوبی رسانده‌ایم.

***یکی دیگر از اقدامات مهمی که انجام شده است، احداث کارخانه بازیافت آسفالت است. درباره جزئیات این کارخانه بیشتر توضیح دهید.**

این کارخانه به این منظور راه‌اندازی خواهد شد که تراشه‌های آسفالت تولید شده در فرآیند تعمیر و نگهداری، به چرخه بازتولید وارد شوند. در حال حاضر، تهران حدود ۷۰۰ هزار تن تراشه آسفالت دارد که به‌طور عمده به چرخه بازیافت برنمی‌گردند. این تراشه‌ها می‌توانند به‌عنوان مواد خام در تولید مجدد آسفالت استفاده شوند.

احداث کارخانه بازیافت آسفالت، به این معناست که می‌توان این مواد را به چرخه تولید بازگرداند و از آن‌ها بهره‌برداری اقتصادی کرد. در برخی از کشورها، حدود ۲۰ تا ۷۰ درصد از تراشه‌های آسفالت بازیافت می‌شود، در حالی که در ایران این رقم صفر درصد است. هدف این است که در آینده‌ای نزدیک، تراشه‌های آسفالت به چرخه تولید بازگردند. قرارداد احداث این کارخانه بسته شده و پیش‌بینی می‌شود که در اواسط سال آینده، این کارخانه به مدار تولید وارد شود و بتوان از این منابع

به عنوان نمونه، پروژه تقاطع جنت‌آباد و بزرگراه شهید آشتناسان که در یک بزرگراه، چراغ قرمز ایجاد شده بود، با وجود اتصال به یکدیگر، هنوز به عنوان یک نقطه ضعف محسوب می‌شد. اما این پروژه با پایین بردن سطح بزرگراه و ایجاد دسترسی‌های بیشتر، توانسته است این مشکل را رفع کند. همچنین، در پروژه تقاطع بزرگراه شهید حکیم و بلوار تعاون نیز با اصلاح دسترسی‌ها و تبدیل بزرگراه در این مقطع به زیرگذر، پیوند اجتماعی بین نقاط مختلف برقرار شد. در این مدل،



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.

بازیافتی بهره‌برداری کرد.

*** علاوه بر صرفه‌جویی در زمان و هزینه و فواید ایجاد یک‌سری طرح‌های عمرانی در کاهش مصرف سوخت و در نتیجه آلودگی هوا، اصلاح تقاطع‌ها و سایر پروژه‌های فنی و عمرانی، چه مزایای دیگری برای شهروندان در پی خواهد داشت؟**

یکی از دلایل عمده‌ای که موجب شد بزرگراه یادگار امام به سطح منفی یک منتقل شود، این بود که تجربه ضلع شمال بزرگراه یادگار امام، که از خیابان آزادی به سمت بالاتر قرار دارد، نشان داد که این دو بزرگراه محله‌ها را از یکدیگر جدا می‌کند؛ در واقع، هدف از احداث این دو بزرگراه، تأثیر منفی آن‌ها بر روی پیوستگی اجتماعی محله‌ها بود. در گذشته، وقتی بزرگراه‌ها ساخته می‌شد، محله‌ها به طور ناخودآگاه از یکدیگر جدا می‌شدند. به طور مثال، بزرگراه شهید باقری تهرانپارس شرقی و تهرانپارس غربی را از یکدیگر جدا کرده بود، که علت احداث دوربرگردان همسطح در بزرگراه شهید باقری این بود که این نقیصه اصلاح شود. در این طرح جدید، با ایجاد پل‌ها و تقاطع‌های مناسب، به محله‌ها امکان اتصال دوباره داده شد.

علاوه بر این که صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و انرژی مصرفی مردم به وجود می‌آید، پیوندهای اجتماعی نیز تقویت شده و به بهبود شرایط زندگی شهری کمک می‌کند.

*** از نظر رفع معارض برای پیش‌برد پروژه‌های عمرانی، با چه چالش‌هایی مواجه بودید؟**

یکی از ضعف‌های اصلی تهران، نبود تونل‌های تاسیسات شهری است. در حال حاضر، شرکت‌های خدمات‌رسان شهری مانند برق، آب و فاضلاب، مخابرات و گاز به‌صورت جداگانه عمل می‌کنند و هر کدام ملاحظات خاص خود را دارند. برای مثال، گاز نمی‌تواند در نزدیکی خطوط دیگر قرار گیرد، یا مخابرات نیاز به ایمنی خاص خود دارد. همین‌طور، کانال‌های فاضلاب نمی‌توانند در کنار کانال‌های آب‌های سطحی که آب تمیز را جابه‌جا می‌کنند، قرار گیرند. این موضوع باعث می‌شود که هنگام اجرای هر پروژه در تهران، با انبوهی از کانال‌ها و لوله‌ها روبه‌رو شویم که این امر یا منجر به توقف پروژه‌ها می‌شود و یا زمان و هزینه آن‌ها را افزایش می‌دهد. این چالش‌ها به‌ویژه زمانی که طرح‌ها

نیاز به اجرای همزمان و هماهنگ دارند، پیچیده‌تر می‌شود. در حال حاضر، یکی از مشکلات اساسی در این روند، نبود مدیریت واحد شهری است که می‌تواند به شکل بهتری هماهنگی میان این خدمات‌رسان‌ها را انجام دهد.

*** در پایان این گفت‌وگو اگر نکته و جمع‌بندی مدنظر دارید، بفرمایید.**

در این دوره از مدیریت شهری، اهتمام ویژه‌ای برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام در مناطق مختلف تهران صورت گرفت. به عنوان مثال، پروژه‌های ورزشی که ۱۳ سال معطل مانده بود، همچنین احداث یک مجتمع فرهنگی بنام پروژه قائم در منطقه یک شهر تهران ۱۶ سال طول کشیده بود. پروژه‌های دیگری همچون پروژه شهید بروجردی، که ۱۲ تا ۱۴ سال در جریان بود نیز به همین سرنوشت دچار شده بودند. هدف اصلی در این دوره از مدیریت شهری این بود که پروژه‌های معطل و نیمه‌تمام به اتمام برسند، زیرا عدم تکمیل این پروژه‌ها به معنای معطلی اموال بیت‌المال و عدم استفاده شهروندان عزیز تهرانی از آن‌ها بود.

با عدم تکمیل این پروژه‌ها، علاوه بر مشکلات مالی و حقوقی، پیمانکاران و شهرداری تهران به مشکل برمی‌خورد. در بسیاری از موارد، به دلیل عدم پیشرفت بموقع پروژه‌ها، خسارت‌های سنگینی به شهرداری و بهره‌برداران وارد شد. به طور کلی، برآورد می‌شود که بالغ بر ۴۰ هزار میلیارد تومان هزینه صرف اتمام این پروژه‌ها شد. پروژه‌هایی که ما به اتمام رساندیم، در مقایسه با پروژه‌هایی که پیش از این شروع شده بودند، یک پیشرفت چشمگیر داشته است.

علاوه بر این، عمده پروژه‌های معطل یا نیمه‌تمام دارای پیشرفت فیزیکی کم بودند. برای مثال، پروژه‌هایی که تنها ۲۰ تا ۳۰ درصد پیشرفت کرده بودند و به دلیل تخصیص بودجه ناکافی یا عدم مدیریت مناسب، نتوانسته بودند به سرانجام برسند. یکی از مشکلات اصلی در تکمیل پروژه‌ها این بود که برای پروژه‌هایی با هزینه‌های بالا، بودجه تخصیص داده شده کفاف اتمام پروژه‌ها در موعد مقرر را نمی‌داده است.

در حوزه پروژه‌های عمرانی، طی این دوره بیش از ۶۰ هزار میلیارد تومان صرف پروژه‌های مختلف شد. به عنوان مثال، فقط در بخش تولید و پخش آسفالت در تهران، که سالانه ۱٫۵ میلیون تن آسفالت پخش می‌شود، هزینه‌ای معادل ۴۵۰۰ میلیارد تومان صرف شد. پروژه‌های دیگری از قبیل پل‌ها، سرای محله‌ها، ورزشگاه‌ها، چمن مصنوعی، تقاطع‌ها، آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها نیز در دستور کار قرار گرفته و در حال اتمام است. از مجموع این پروژه‌ها، بیش از نیمی از آن‌ها در پهنه جنوبی تهران قرار دارند. این توجه ویژه به مناطق جنوبی تهران به منظور برطرف کردن کمبودها و افزایش سرانه‌های این مناطق و کاهش فاصله جنوب و شمال تهران بوده است.