

رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر در گفت وگو با شهرآرا از ریز و درشت تصمیمات عمرانی مشهد می گوید

۸ کلان پروژه در مسیر پیشرفت شهر

محمد کامران| مجید نژاد حسین تنها عضو شورای ششم است که در آغاز این دوره مدیریت شهری ابتدا در بدنه اجرایی شهرداری به عنوان شهردار منطقه مشغول به کار شد و بعد از دو سال کار اجرایی به شورای اسلامی شهر راه یافت. همین تجربه کار اجرایی در منطقه ۴ به عنوان یکی از مناطق کم برخوردار و منطقه یک به عنوان یکی از مناطق برخوردار شهر باعث شده است تا نژاد حسین با واقعیت های کار اجرایی در شهرداری و اتفاقاتی که از تعریف هر پروژه عمرانی تا اجرای آن در شهر می افتد، بیشتر آشنا شود. برای همین معتقد است بودجه عمرانی امسال شهرداری کاملا اجرایی بسته شده و کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر در بودجه ۱۴۰۴، شهرداری را به سمت پروژه های بزرگ که مطالعاتشان نهایی شده است و قابلیت اجرا دارند، سوق خواهد داد و شورای اسلامی شهر برای پروژه هایی که قرار نیست اجرا شود، هیچ اعتباری اختصاص نخواهد داد. نژاد حسین در گفت وگو با ما، هم از کلان پروژه های امسال و سال آینده رونمایی کرد و از پایان دادن به پروژه های نیمه تمام دوره قبل خبر داد و هم از نهایی شدن خرید واگن برای قطار شهری و تأمین مالی شهرداری برای ساخت مترو و خرید اتوبوس های نو برای شهر مشهد صحبت کرد.

مردم از زودبازده ها راضی اند

● یکی از موضوع هایی که درباره شورای ششم مطرح می شود، این است که رویکرد عمرانی شورا در دو سال گذشته چه بوده است و آیا این سیاست در سال های آینده تغییر خواهد کرد؟

شورای ششم ابتدا با دو رویکرد کار را آغاز کرد؛ یکی تکمیل پروژه های نیمه تمام و دیگری توجه به حاشیه شهر. ما مجبور بودیم در دو سال اول پروژه هایی را که شورای قبل مصوب کرده و کار اجرایی شان آغاز شده بود، تمام کنیم، آن هم با وجود اینکه سیاست های ما با آن ها متفاوت بود. این بلا تکلیفی به ضرر مردم بود و برای همین بر پایان بخشیدن به این پروژه ها متمرکز شدیم. از طرف دیگر به این جمع بندی رسیدیم که حاشیه شهر مشهد نیاز به توجه بیشتر دارد و باید سرانه های خدماتی اش افزایش پیدا کند. به همین دلیل پروژه های زودبازده تعریف شد، آن هم با این رویکرد که پروژه ها مردم محور و کوچک باشند و سریع اجرایی شود. در سال اول ۱۰ میلیارد تومان به هر کدام از این محلات اختصاص داده شد و در سال دوم علاوه بر افزایش محلات هدف، اعتبار هم به ۱۵ میلیارد تومان افزایش پیدا کرد.

● این تمرکز زیاد بر حاشیه شهر و ارتقای خدمات در این مناطق، باعث نشد که از دیگر نقاط شهر غفلت شود و آن ها از نوسازی زیرساخت های شهری محروم شوند؟

در دو سال اول بر حاشیه شهر زیاد متمرکز شدیم. البته باید ویژه تر به این مناطق توجه می کردیم تا حداقل های سرانه های خدماتی در این مناطق ایجاد شود و از این نظر به متن شهر نزدیک شوند. در سال سوم برنامه این است که به مناطق برخوردارتر شهر هم توجه کنیم. به عنوان نمونه در زمان حضورم در شهرداری منطقه ۴، پیاده روهای انتهای خیابان پنجتن از نو ساخته شد، اما پیاده روهای خیابان سناباد در منطقه یک شهرداری مشهد اصلا وضع مناسبی نداشت. برنامه شورای ششم این است که تعادل برقرار شود و به برخی مناطق اجتماعی تر شهر توجه کنیم و در آن ها هم پیاده روسازی و آسفالت و... انجام شود.

● پروژه های زودبازده

● خلیه ها می گویند که زودبازده ها همان کارهای روتین اجرایی شهرداری بود که حالا دارد با اسمی جدید اجرایی می شود. زودبازده ها پروژه های روتین نبود که به مردم تحمیل شود. کسی دارد این صحبت را مطرح می کند که از بدنه اجرایی شهرداری به شورای اسلامی شهر آمده و در منطقه ۴ پروژه های زودبازده اجرا کرده است. صرفا تصادف این پروژه ها با نظر خود مردم بود. حتی در این میان پروژه هایی بود که از

پروژه های بزرگ در راه است

● هم برخی اعضای شورای اسلامی شهر و هم برخی کارشناسان حوزه شهری معتقدند که مدیریت شهری در دوره ششم هیچ کلان پروژه ای تعریف نکرده است. آیا در سال

● پروژه های بزرگ

سوم شورای ششم کلان پروژه ای در مشهد آغاز می شود؟ در سال سوم شورا پروژه های عمرانی بزرگ و کلان شهر را آغاز خواهیم کرد. آن هم درحالی که پروژه های بزرگ نیمه تمام به بهره برداری رسیده است. ما هشت پروژه بزرگ و تقاطع چندسطحی تعریف کردیم و در دو سال گذشته برای این پروژه ها کار مطالعاتی انجام دادیم و الان آماده اجرا هستند. تقاطع شهید فهمیده و چپگرد خیام دو پروژه مهم مدیریت شهری برای کنترل ترافیک میدان شهید فهمیده و صدمتری است که به زودی کلنگ ساختش به زمین می خورد. پروژه دوربرگردان شهید میرزایی را داریم که نزدیک افتتاح است. در بولوار روئیل آباد و چهل نقطه راهبردی شهر قرار است اصلاح هندسی صورت بگیرد تا ترافیک آن نقاط کنترل شود. عملیات اجرایی پروژه تقاطع غیرهم سطح میدان انقلاب هم آغاز شد. دل هرود هم که مردم به دنبال ساخت آن بودند، تا بیست و دوم بهمن افتتاح می شود. اتصال بولوار شهید خراهی به بولوار شاهد نیز یکی دیگر از پروژه های مهم ترافیکی است که در دستور کار قرار دارد. در بزرگراه پیامبر اعظم (ع) نیز چند چپ گرد ساخته خواهد

به هر قیمتی پروژه اجرا نمی کنیم

● آقای نژاد حسین! شما گفتید پیش از هشت کلان پروژه در شهر تعریف کرده اید و قرار است اجرایی شود، اما آیا نیاز است که حتما در شهر کلان پروژه داشته باشیم؟ چون در سال های گذشته نگاهی در بدنه مردم و شورا شکل گرفته است که اگر پروژه بزرگی نداشته باشیم، انگار کاری در شهر نکرده ایم؟ واقعا لازم نیست که به هر قیمتی در شهر کلان پروژه داشته باشیم. این پروژه ها زمانی خوب است که مشکل مردم را حل کند و مطالعات به این جمع بندی برسد که این کار درست است و اگر انجام بدهیم، سال های بعد نتایجش را می بینیم و در نهایت اجرایش برای شهر مطلوب است. اینکه به هر دلیلی پروژه های ریز و درشت تعریف کنیم تا مثلا بگوییم کاری برای شهر کرده ایم، درست نیست. ضمن اینکه مردم هم باهوش هستند و می فهمند این پروژه نیاز شهر و خودشان نبوده و کار نمایشی بوده است. تعریف و اجرایی کردن کلان پروژه زمانی درست است که بحث های مطالعاتی به این جمع بندی برسد که این کار برای شهر لازم است. در غیر این صورت نیازی به اجرای مثلا فلان تقاطع غیرهم سطح نیست و شاید با یک اصلاح هندسی کوچک

● پروژه های مردمی

● آخرین وضعیت مترو مشهد چگونه است؟ شهرداری دارد تنهایی بار ساخت آن را به دوش می کشد یا کمک های دولتی هم به دست مدیریت شهری رسیده است؟ شهرداری برای مترو خودش به تنهایی دارد بار را به دوش می کشد و به این جمع بندی رسیده ایم با وضعی که دولت دارد. نمی تواند به ما کمک کند. فعلا روی دولت حساب نمی کنیم و کار مردم و این پروژه مهم را به اعتبار دولتی گره نزده ایم. خوشبختانه بخش زیادی از اوراقی که در بودجه کشور برای مترو در نظر گرفته شده بود، مشهد جذب کرد و در عمل همان اوراق دارد ساخت مترو مشهد را پشتیبانی می کند و جلو می برد. تمرکز ما بر فاز اول خط سه مترو است. اما این باعث نشده که به دیگر خط ها توجهی نداشته باشیم و کار خط چهار و تکمیل خط دو هم به صورت هم زمان در حال انجام است. فاز یک خط سه مترو مشهد اوایل سال ۱۴۰۴ به بهره برداری خواهد رسید، هرچند که ساخت هر کیلومتر مترو ۲۵۰۰ میلیارد تومان برای شهرداری هزینه دارد و هزینه هر ایستگاه مترو نیز ۵۰۰ میلیارد تومان است.

● کمی از حوزه عمران شهر فاصله بگیریم و سراغ حمل و نقل برویم. مشهد کم و کسری هایی در زمینه اتوبوس و واگن های قطار شهری دارد که حتما برای تأمین آن ها برنامه دارید.

● خط یک مترو مشهد برای تکمیل شدن و خدمات بهتر، شصت واگن نیاز دارد. در دوره های قبل که اوضاع شهرداری بهتر بود، می شد این کم و کسری خرید شده. با این همه، در حال برگزاری مناقصه برای خرید این واگن ها هستیم. خط های سه و چهار هم که واگن دارد و به محض اینکه خط سه آماده شود، وارد چرخه استفاده خواهند شد. همچنین برای خرید پانصد اتوبوس و میدل باس در حال مذاکره هستیم و قرار است هجده ماهه این تعداد خودرو به ما تحویل شود.

● اگر اشتباه نکنم، شورای اسلامی شهر برای خرید اتوبوس، مجوز غیرنقدی هم به شهرداری داده است. بله. شورای اسلامی شهر به شهرداری مجوز داد تا برای تأمین قیر و سیمان و میلگرد می تواند از ظرفیت بخش خصوصی استفاده کند و برای مبلغ آن تهاثر کند. قسمت دوم این مصوبه هم این بود که مدیریت شهری می تواند تجهیزات و ماشین آلات را نیز با همین شیوه تهاثر بخرد. به استناد این مصوبه، به شرکت های ساخت اتوبوس اعلام کردیم که بیشتر از ۲۵ درصد نقد نمی پردازیم و مابقی را از طریق تسهیلات و زمین و پروانه پرداخت می کنیم. برخی تولیدکننده ها هم موافقت کردند و در نهایت به این جمع بندی رسیدیم که با همین رویکرد پانصد اتوبوس و میدل باس بخریم.

● شهرداری تهران چندی پیش توانست مجوز واردات اتوبوس نو و کارکرده را دریافت کند. ما در مشهد قصد نداریم این راه را هم تجربه کنیم؟ با بسیاری از شرکت ها که برای خرید اتوبوس صحبت کردیم، اعلام کردند که می خواهند اتوبوس وارد کنند و یکی از گزینه ها هم کشور چین است. البته تهران هم فرایندی را برای وارد کردن اتوبوس طی و اعلام آمادگی کرده است تا این تجربه را انتقال بدهد. قرار شد مسیری را که تهران برای واردات اتوبوس رفته است، دریافت کنیم و اگر مناسب بود، ما در مشهد نیز با همان مبانی بتوانیم

● قصه قطار شهری

● آخرین وضعیت مترو مشهد چگونه است؟ شهرداری دارد تنهایی بار ساخت آن را به دوش می کشد یا کمک های دولتی هم به دست مدیریت شهری رسیده است؟ شهرداری برای مترو خودش به تنهایی دارد بار را به دوش می کشد و به این جمع بندی رسیده ایم با وضعی که دولت دارد. نمی تواند به ما کمک کند. فعلا روی دولت حساب نمی کنیم و کار مردم و این پروژه مهم را به اعتبار دولتی گره نزده ایم. خوشبختانه بخش زیادی از اوراقی که در بودجه کشور برای مترو در نظر گرفته شده بود، مشهد جذب کرد و در عمل همان اوراق دارد ساخت مترو مشهد را پشتیبانی می کند و جلو می برد. تمرکز ما بر فاز اول خط سه مترو است. اما این باعث نشده که به دیگر خط ها توجهی نداشته باشیم و کار خط چهار و تکمیل خط دو هم به صورت هم زمان در حال انجام است. فاز یک خط سه مترو مشهد اوایل سال ۱۴۰۴ به بهره برداری خواهد رسید، هرچند که ساخت هر کیلومتر مترو ۲۵۰۰ میلیارد تومان برای شهرداری هزینه دارد و هزینه هر ایستگاه مترو نیز ۵۰۰ میلیارد تومان است.

● این طور که به نظر می رسد، بیشتر تمرکز شورای اسلامی شهر در حوزه های زیرساختی مثل مترو است و قصد دارید که زیر زمین بیشتر فعالیت کنید.

● ما روی پروژه های زیرساختی شهر متمرکز شده ایم؛ هرچند که سعی کرده ایم تلفیقی از پروژه های زیرساختی مثل مترو

در دور ه های قبل می شد کاستی های حمل و نقل شهر را جبران کرد

درخواست خرید و واردات اتوبوس داشته باشیم. ما هر دو این مسیرها که پیش رویمان است، طی می کنیم و در نهایت مسیری را انتخاب می کنیم که کارمان را تسریع کند و محصول را زودتر به دست شهرداری برساند.

● ماجرای برقی کردن ناوگان اتوبوس و تاکسی رانی در کلان شهرهای کشور به تازگی داغ شده است. تهران هم یکی دو هفته پیش از تاکسی های برقی اش رونمایی کرد، درحالی که شهرداری مشهد اولین بار در کشور قصد داشت از اتوبوس برقی در ناوگان خودش استفاده کند و حتی در ساخت این اتوبوس با شرکت مینا شریک شد. دریافت استانداردهای آن اتوبوس و به کارگیری اش در خط یک بی آر تی به کجا رسید و آیا برقی کردن تاکسی ها در مشهد شدنی است؟

● برای برقی کردن ناوگان حمل و نقل عمومی به ویژه تاکسی باید از وضعیت اقتصادی مردم مطمئن شویم؛ اینکه اصلا توان پرداخت مابه التفاوت و تسهیلات مربوط به این ناوگان را دارند یا نه. با اصلا شهرداری توان پرداخت تسهیلات نوسازی ناوگان برای برقی شدن را دارد یا خیر و آیا زیرساخت استفاده از خودرو برقی در شهر فراهم است؟ قیمت یک خودرو برقی که به تازگی رونمایی و به تاکسی تبدیل شده، بیش از یک میلیارد تومان است و من در مدیریت شهری چطور می توانم به تاکسی رانی که الان سمند، سورن یا پژو معمولی دارد، کمک کنم که آورده اش به آن عدد برسد و این تاکسی ران چقدر باید کار کند و قسط های این وام و مابه التفاوت را بپردازد؟ در زمانی که دولت اوضاع خوبی ندارد و مطالبات شهرداری را درست پرداخت نمی کند، آیا مدیریت شهری امکانش را دارد که تسهیلات کم بهره برای جایگزینی ناوگان تاکسی های بنزینی با برقی به متقاضیان بدهد؟ ما داریم روی این موضوعات کار می کنیم و متناسب با واقعیت جلو می رویم و قرار نیست کار نمایشی انجام بدهیم. اما در ماجرای اتوبوس رانی بیش از هزار اتوبوس فعال در مشهد داریم که کیفیت خوبی دارد و حتی از بسیاری کلان شهرهای کشور بهتر و جلوتر هستیم. برای برقی سازی ناوگان اتوبوس شهر دنبال کار نمایشی نیستیم و زمانی که مطمئن شویم ماجرای شارژر این اتوبوس ها، مدل خدمت رسانی و تأمین قطعات و... را می توانیم جلو ببریم، آن وقت به صورت جدی و رسمی اقدام خواهیم کرد.

تأثیر پروژه های زیرساختی در بلند مدت است

و انجام پروژه هایی مثل تقاطع های غیرهم سطح را در شهر داشته باشیم. چون ساخت مترو زیر سطح شهر فعال است و کار ساخت وساز آن در عمق زمین دارد اجرا می شود، هزینه های آن و فعالیت هایی که در حال انجام است، به چشم مردم نمی آید. اگر همین اعداد و ارقامی که صرف مترو می شود، در پروژه های دیگری که جلو چشم مردم است، هزینه شود، خیلی به چشم می آید. اما شاید تأثیر پروژه های زیرساختی را نداشته باشد. زیرساختی ها شاید در کوتاه مدت اثر آن چنانی نداشته باشند. اما در درازمدت تأثیر زیادی در وضعیت شهر خواهند داشت و گره های بسیاری را باز خواهند کرد.

● بودجه عمرانی سال آینده شهرداری مشهد با چه رویکردی تعیین شده است؟

● برای بودجه عمرانی سال آینده به دنبال بودجه ای کاملا اجرایی بودیم. یعنی در شورای اسلامی شهر بودجه ای رؤیایی تصویب نخواهیم کرد که شهرداری نتواند اجرا کند. یا اگر شهرداری خواست به سمت اجرای پروژه های کوچک و ریز برود، مادر شورای اسلامی شهر آن ها را به سمت پروژه های بزرگ که مطالعاتش انجام شده است، سوق خواهیم داد. در مجموع بودجه عمرانی ۱۴۰۳ طوری بسته شده است که پروژه های بزرگ با رویکرد اجرایی در آن گنجانده شود و این طور نباشد که شورا بودجه ای را برای پروژه هایی تصویب کند که شهرداری قرار نیست آن را اجرا کند.