

تهدیدات دولت در زمینه کمک به شهرها در چه زمینه‌هایی و با چه هدفی صورت می‌گیرد؟ آیا دولت به تعهداتش در زمینه حمل و نقل عمومی یا سایر موارد عمل کرده است؟

اگر منظور تان کمک‌های دولت قبل به حمل و نقل عمومی باشد باید بگویم که دولت قبل به تعهداتش در این حوزه عمل نکرد، در حالی که قانون گذار تأکید کرده بود که دولت باید ۴ هزار میلیارد تومان به حمل و نقل درون شهری و ۶ هزار میلیارد تومان نیز به حمل و نقل برون شهری کمک کند و سالیانه دو تا سه هزار دستگاه اتوبوس بین شهری را توزیع کند اما دولت دهم با وجود بودجه‌های مناسبی که در اختیار داشت، بدترین عملکرد را در حوزه حمل و نقل عمومی داشت. در دولت فعلی دو اقدام اساسی انجام دادیم، اول اینکه از ظرفیتی که قانون گذار در محل بند ق تبصره دو قانون بودجه سال ۹۳ دیده بود به خوبی استفاده کردیم، در بودجه سال ۹۳ مجلس این اختیار را به دولت و وزارت نفت داده است که اگر پروژه‌ای به وزارت نفت معرفی شد که منجر به صرفه جویی مصرف سوخت شود، مبلغ ریالی این صرفه جویی از سوی وزارت نفت به دستگاهی که این صرفه جویی را انجام داده است، پرداخت شود لذا در این حوزه پروژه‌ای را به وزارت نفت پیشنهاد دادیم که بر اساس آن برای سه سال آینده در مجموع ۱۷ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده در شهرها با اتوبوس‌های گازسوز جایگزین شوند، پیشنهاد ما ۱۷ هزار دستگاه بود که در وزارت نفت و کمیته تخصصی شورای اقتصاد نیز به تصویب رسید و ماه گذشته هم این موضوع پس از تأیید نهایی در شورای اقتصاد، جهت اجرا به دستگاه‌های مربوطه ابلاغ گردید؛ در این شیوه ما از یک سو شهرهای را با تولیدکننده و از سوی دیگر با سرمایه گذار مرتبط می‌کنیم و قرارداد فی مابینشان را برای پرداخت هزینه‌ها به وزارت نفت می‌بریم تا پس از تأیید وزارت نفت به ازای هر دستگاه اتوبوس پایه گازسوز ۱۰۵ هزار دلار به صورت تدریجی به شهرداری‌ها پرداخت کند، طریقه پرداخت و مشخص کردن میزان صرفه جویی نیز به این شکل است که پس از تحویل اتوبوس دستگاه‌هایی بر روی اتوبوس نصب خواهد شد که می‌تواند میزان صرفه جویی در مصرف سوخت را مشخص نماید، با این کار میزان صرفه جویی مشخص می‌شود و وزارت نفت هم معادل ریالی صرفه جویی صورت گرفته را هر شش ماه یک بار به حساب شهرداری‌ها واریز می‌کند.

به عنوان مثال در پروژه‌هایی مانند پل طبقاتی صدر یا تونل‌های شهری

و پروژه‌های قطار شهری هم میزان

مشخصی در مصرف سوخت صرفه جویی می‌شود، آیا وزارت نفت مکلف به پرداخت معادل ریالی این صرفه جویی‌ها نیز شده است؟

خیر این موضوع شامل حال این گونه طرح‌ها نمی‌شود و تنها طرح‌های جدید می‌توانند از این امکان قانونی استفاده کنند، البته برای مترو هم پیشنهادهایی ارائه شده است که شامل هشت کلان شهر و شهر کرمانشاه می‌شود، در این پیشنهاد که در حال حاضر به تأیید وزارت نفت نیز رسیده است، این چنین آمده که به ازای هر سفری که به تعداد سفرهای ناوگان حمل و نقل ریلی اضافه شود، وزارت نفت مکلف است معادل ۱۲/۲ سنت به شهرداری مربوطه کمک کند، این موضوع نیز مراحل نهایی خود را طی می‌کند و منتظر تصویب نهایی آن در شورای اقتصاد هستیم؛ در صورت اجرای این پیشنهاد، منابع حاصل صرف توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان مترو خواهد شد، یکی دیگر از اقدامات صورت گرفته در این بخش در حوزه تاکسیرانی است که توانسته ایم تأییدیه وزارت نفت را بگیریم، به این صورت که وزارت نفت مکلف شد از همین محل به خرید ۸۰ هزار تاکسی و ۶۰ هزار ون کمک کند و به ازای هر دستگاه تاکسی ۶۲۰۰ دلار و به ازای هر دستگاه ون نیز ۹۱۰۰ دلار پرداخت نماید، برای توسعه ناوگان موتورسیکلت‌های برقی تهران نیز اقداماتی صورت گرفته و قرار است وزارت نفت برای خرید ۴۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت از قرار هر دستگاه ۴۶۳ دلار به صاحبان موتورهای بنزینی که موتور خود را تحویل می‌دهند کمک کند.

شهردار تهران در جمع شهرداران کلانشهرها عنوان کرده بودند که دولت می‌تواند با تفکیک عوارض ملی و محلی در زمینه درآمد پایدار به شهرداری‌ها کمک کند، اما بدنه دولت همراهی لازم را نمی‌کنند، علت چیست؟

به نظر می‌رسد منظور ایشان این بوده که امور محلی باید از امور ملی تفکیک شود، ما برای احقاق این هدف لایحه مدیریت شهری را تدوین کردیم و پس از تأیید وزیر کشور به دولت فرستادیم، در این لایحه امور ملی از امور محلی تفکیک شده و امور محلی به شهرداری‌ها واگذار شده است؛ متناسب با این موضوع ما درخواست کردیم تا منابع عمومی کشور به دودسته منابع عمومی ملی و منابع عمومی محلی تقسیم شود. البته این لایحه در حد پیش‌نویس است و در حال حاضر در دولت در حال بررسی است.

با توجه به ساختار فعلی مدیریت شهری یعنی شوراهای و شهردار، مدل‌های مختلفی از آن متصور است، شورای قوی، شهردار ضعیف، یا شورای ضعیف و شهردار قوی یا... نمونه‌اش در لایحه جدید (اصلاح قانون شوراهای شهرداری‌ها) درباره نحوه انتخاب شهرداران شیوه جدید ارائه می‌کند (پیشنهاد گزینه‌های شهرداری توسط هیئت دولت یا فرماندار در کلان‌شهرها و...)، این لایحه چه تأثیری بر تحقق اقتصاد مقاومتی در مدیریت شهری دارد؟

برای اداره شهرها مدل‌های مختلفی در دنیا تجربه شده است، در حال حاضر در بعضی شهرهای دنیا شوراهای و شهردار به صورت مستقل انتخاب می‌شوند و پس از آن باهم کار می‌کنند به نحوی که نظارت بر عهده شورا و اجرا بر عهده شهرداری است، در برخی کشورها شورا انتخاب می‌شود و کسی که بالاترین رأی را آورده به عنوان شهردار انتخاب می‌شود، در برخی دیگر از شهرها شورا انتخاب می‌شود و پس از کمسیون بندی هر کمسیون متولی اداره بخش از امور شهری می‌شود، در مدلی دیگر هم که بیشتر در شهرهای کوچک کاربرد دارد، مردم پس از انتخاب یک هیئت اجرایی در تمامی مسائل شهری نظر می‌دهند اما در قانون کشور ما مدل شورا مدیر شهر وجود دارد که شورای منتخب مردم شهردار را انتخاب می‌کند.

ما در لایحه جدید از دو مدل استفاده کردیم یکی برای شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر و دیگری برای شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت و کلان‌شهرها، در مدل اول قرار بر این است که شورا منتخب مردم باشد و شورا شهردار را انتخاب کند ولی در مدل در نظر گرفته شده برای کلان‌شهرها شهردار بارأی مردم و در روز انتخابات شوراها انتخاب می‌شود.

دلیل اصلی ما عمر کوتاه مدیریت شهری در شهرهای بزرگ و بی‌ثباتی مدیریت است، در تمامی کشورهایی که شهردار توسط نظام انتخاباتی انتخاب می‌شود، عمر متوسط مدیریت شهری بین ۴ تا ۵ سال است در حالی که متأسفانه در کشور ما متوسط عمر مدیریت