



انجمن علمی اقتصادشناسان ایران  
(انجمن علمی و پژوهشی)

---

**خبرنامه تخصصی انجمن علمی**

**اقتصاد شهری ایران**

---

دی ۱۳۹۸

---



[www.iuea.ir](http://www.iuea.ir)

## نقش مدیریت شهری در کنترل آلودگی هوا / لزوم افزایش ۳ برابری ظرفیت حمل و نقل عمومی (مترو)

دکتر غلامرضا لطیفی با اشاره به اینکه مدیریت شهری به معنای عام یعنی مشارکت همه دستگاه‌ها برای اداره شهر گفت: شهرداری به تنهایی قادر به رفع آلودگی هوای شهر نبوده و هماهنگی همه دستگاه‌ها لازم است.

دکتر غلامرضا لطیفی عضو هیات علمی دانشگاه علامه و کارشناس برنامه ریزی شهری گفت: آلودگی هوای شهر تهران و کلانشهرهای دیگر ایران باعث دل‌نگرانی عمده مسئولین و مردم شده است و متأسفانه ضریب بیماری‌ها و مرگ و میرها در جامعه کنونی افزایش یافته است و این امر هزینه‌های زیادی را به جامعه تحمیل می‌کند.

دکتر لطیفی پیرامون نقش مدیریت شهری در کنترل آلودگی هوا در تهران گفت: اگر به مدیریت شهری به صورت عام نگاه شود، شامل مجموعه دستگاه‌هایی است که در اداره شهر ذی‌مدخل هستند، اما اگر به مدیریت شهری به صورت خاص نگاه شود و فقط شهرداری دیده شود، قطعاً شهرداری به تنهایی قادر به رفع آلودگی از سطح شهر نخواهد بود.

وی ضمن تأکید بر هماهنگی مجموعه دستگاه‌هایی که در بحث آلودگی هوا با مدیریت شهری ذی‌مدخل هستند اظهار داشت: دو عامل در آلودگی هوا دخیلند که این دو عامل بیرونی و درونی است که عامل بیرونی به دلیل ویژگی‌های آلاینده‌های کشورهای همسایه بوجود آمده و وارد کشور ایران

می شوند و دیگری منابع آلودگی در کشور ایران است که در واقع در خود شهرها قابل جستجو است .

کارشناس برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای در ادامه پیرامون منابع آلاینده‌گی در شهرها گفت: آلاینده های هوای تهران را می توان در غالب منواکسید کربن، اکسیدهای نیتروژن ، اکسید گوگرد و ترکیبهای آلی و ذرات معلق مشاهده کرد. همچنین منابع متحرک مانند خودروها که سوخت آنها عامل اصلی آلاینده هاست. بنابراین کیفیت سوخت خودرو و خود خودرو در ایجاد آلاینده ها موثر است .

وی افزود: منبع دیگر آلودگی کارخانه ها، فرودگاه ها و دستگاه‌های دیگری است که در آلاینده‌گی نقش دارند. به طور مثال لوکیشن فرودگاه مهرآباد در جایی قرار دارد که در مسیر بادهای غالب تهران است و از شرق به غرب آلودگی را وارد تهران می کند، از طرفی شاهدیم کریدور ورود خودروها از قزوین به سمت تهران صبحها به دلیل ویژگی اشتغال در تهران مواد آلاینده زیادی را وارد شهر می کنند .

کارشناس برنامه ریزی شهری و عضو هیات علمی دانشگاه علامه ادامه داد: با توجه به سنگینی هوا، پدیده اینورژن و وارونگی هوا در واقع آلودگی تشدید پیدا کرده و مستلزم این است بادهایی که غالب هستند بتوانند این آلودگی را بیرون ببرند که در غیر اینصورت مدیریت شهری تمهیداتی را در نظر می گیرد که نه فقط به صورت مسکن بلکه در دراز مدت بتواند سطح آلاینده‌گی را کاهش دهد .

دکتر لطیفی با تاکید بر اینکه یکی دیگر از راهکارهایی که مطرح است رشد و توسعه وسایل حمل و نقل عمومی است، تصریح کرد: به عنوان مثال افزایش ۳ برابری ظرفیت مترو، افزایش مشارکت

بانکها، حمایت دولت در تامین منابع درآمدی بیشتر از راهکارهای قابل دسترسی برای پیشگیری از آلودگی هوای تهران است .

وی افزود: در برنامه ای که شهرداری در گذشته ارائه داده است شهرداری موظف شده که حدود ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس دیزلی خود را به فیلتر جذب دوده مجهز کند که از این آمار تنها توانسته تعداد اندکی از اتوبوسها را مجهز به فیلتر جذب نماید. لذا این ویژگی باعث شده که مقدار زیادی در بحث آلاینده‌گی هم در بخش عمومی هم در بخش خصوصی با رشد فزاینده‌ای روبرو شود .

استاد دانشگاه علامه با اشاره به عدم اثر بخشی طرح زوج و فرد و طرح ترافیک آلودگی هوا در کنترل آلودگی هوای شهر تصریح کرد: موتورسیکلت ها یکی دیگر از منابع آلاینده‌گی در شهر تهران محسوب می شوند با توجه به اینکه ۳ و نیم میلیون موتورسیکلت در شهر تهران در حال تردد است که یک و نیم میلیون آن در مرکز شهر تردد می کنند، عمدتاً سوخت ناقصی داشته که باعث افزایش آلاینده‌گی می شوند .

لطیفی در ادامه با اشاره به اینکه کارخانه سیمان تهران ، کارخانه آجر پزی و کارخانه‌هایی که تولید ذغال می کنند در ایجاد آلاینده های شهری اثر گذار هستند، تاکید کرد: باید همه این عوامل کنترل شود به عنوان مثال سوخت مازوت کارخانه سیمان به گاز تبدیل شود و یا برخی پروازهای فرودگاه مهر آباد به فرودگاه امام منتقل شود تا بار آلاینده‌گی کاهش یابد .

این کارشناس شهری پیرامون افزایش آلاینده‌گی و عدم کنترل و راهکار تخلیه شهر تصریح کرد: بسیار کار سختی است و دور از واقعیت است اما اگر بحرانی شود این اتفاق می افتد چنانچه در زمان جنگ تحمیلی زمانی که بمبارانها جدی بود ظرفیت جمعیتی شهر به حداقل رسید و خود مردم

جابجا شدند و اگر خود مردم احساس کنند که این بحران وجود دارد نیازی نیست دستگاه‌های اجرایی اقدام کنند و مردم خودجوش اقدام به این کار خواهند کرد .

لطیفی افزود: کلانشهری مانند تهران با ۹ میلیون جمعیت ثابت چه طور می توان تخلیه کرد مگر امکان پذیر است؟ این موضوع می تواند مسایل دیگری را در عرصه اجرایی کشور برای دستگاه‌های زیربسط بوجود بیاورد اما مناسب ترین راه این است که اولویت بندی شود و مهمترین راه پیشگیری از آلودگی و افزایش آن این است که روی کیفیت سوخت خودرها، بحث توسعه حمل و نقل عمومی کارشود و مقدار زیادی از آلاینده سازها را در حالت وضعیت بهینه قرار داده و سوخت آنها تغییر کند .

وی افزود: بحث آلودگی هر ساله در تهران و سایر کلانشهرها در حال تکرار است ولی دوره ای که می گذرد به دست فراموشی سپرده می شود لذا باید به طور پیوسته این بحث مورد بررسی قرار گرفته و راه حل ها پیاده شود .

لطیفی افزود: بحث مهم و مطرح حقوق عامه است، مردمی که در شهر زندگی می کنند از حقوقی برخوردارند کمالینکه در منشور شهر تهران ۶ محور طراحی شده بود که یکی از آنها شهر پاک بود شهری با هوای سالم که در واقع با سیاست‌های غیر علمی و غیر کارشناسی بسیاری از حقوق عامه مردم تضییع شده و مردم می توانند این حق را از مسئولین مطالبه کنند.

وی به نشست کارشناسان شهری با رئیس قوه قضاییه در روزهای گذشته اشاره کرد و افزود: در این نشست بحث بر سر حقوق عامه در برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای بود که با توجه

به کمیسیون ماده ۵ و ۱۰۰ بررسی شد که هوای سالم حق مردم است و چه عواملی باعث شده که این حق پایمال شده و به هم بریزد . چه عاملی باعث شده که این موضوع خدشه دار شود.

لطیفی اظهار داشت : بسیاری از دستگاه ها به صورت مستقیم و غیر مستقیم در موضوع آلودگی ذی مدخل هستند فقط کافی است در سیاست‌های جذب دانشجو و سیاستهای اشتغال بررسی صورت بگیرد تا متوجه شویم که در این دو سیاست تمرکز گرا عمل شده است و این باعث رشد آستانه های جمعیتی در برخی از کلانشهرها و افزایش سهم آلودگی با توجه به سهم بالای مصرفی که در پی رشد جمعیت به وجود آمده در شهرها رقم بخورد.

وی با اشاره به طرحهای آمایشی که بتواند با سیاستگذاری های مناسب حرکت کند، تاکید کرد: طرح آمایشی که مسائل کشور را نه با یک یا دو دستگاه بلکه با فرآیندی چند بعدی و چند وجهی در یک سیکل زمانی بلند مدت و میان مدت جستجو کند .

لطیفی در پایان یادآور شد: آرزوی ما این است که مردم به هوای سالم تری دست یابند و مدیریت شهری امکانات بیشتری کسب کند چرا که در برخی مواقع شهرداری ها دست تنها بوده و نیازمند منابع مالی هستند که به آنها اختصاص یابد و دستگاه‌های دیگر با آنها هماهنگ حرکت کنند تا شهرداری ها بتوانند در مواقع بحرانی اعمال قدرت کنند .

## جدایی از تهران به نفع ری نیست

شهردار تهران گفت: زمانی که گزارش مالی ری را جمع آوری کردیم متوجه شدیم درآمدی که شهرداری تهران از ری کسب می کند بسیار کمتر از هزینه سرمایه گذاری و پرداخت شده در این منطقه است. به همین دلیل جدایی ری از تهران به نفع ری نیست.



پیروز حناچی در مورد مهم ترین مطالبات مردم از شهرداری تهران گفت: بیشترین موضوع مورد توجه شهروندان و خواسته آن ها رسیدگی و ارتقای سطح کیفیت خدمات در حمل و نقل عمومی

است؛ در همین راستا شهرداری تهران در حال پیگیری برای افزودن دو هزار واگن مترو و حداقل هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی است.

وی افزود: بیشترین مشکلی که در این زمینه داریم منابع است و در تلاش هستیم از منابع خارجی و داخلی برای تحقق این هدف استفاده کنیم.

شهردار تهران در ادامه در پاسخ به سوالی درباره وضعیت شهرری گفت: زمانی که گزارش مالی ری را جمع آوری کردیم متوجه شدیم درآمدی که شهرداری تهران از ری کسب می کند بسیار کمتر از هزینه سرمایه گذاری و پرداخت شده در این منطقه است. به همین دلیل جدایی ری از تهران به نفع ری نیست.

حناچی با اشاره به اجرای چندین پروژه در شهرری تصریح کرد: در این محدوده پروژه های بسیاری از جمله راه اندازی یک ترمینال و دو خط مترو را در کم تر از دو سال افتتاح کردیم. البته با توجه به وضعیت شهرری تصور نمی کنم، منطقه ۲۰ توان تامین مالی پروژه ها را داشته باشد.

شهردار تهران در پایان در پاسخ به سوالی درباره طرح جدایی ری از تهران خاطرنشان کرد: در کلانشهرها به دنبال مدیریت یکپارچه هستیم و افتراق برای مدیریت کلانشهرها مناسب نیست.



## چه کنیم از سهمیه بنزین کم نشود؟

استفاده از کارت سوخت راه و روش خود را دارد که اگر به درستی اجرا نشود، ممکن است صاحب کارت را دچار خسارت کند؛ به همین دلیل بارها توصیه شده تا شهروندان نسبت به استفاده درست این کارت هوشیار باشند.



ممکن است برای شما اتفاق افتاده باشد که هنگام سوخت‌گیری یک یا دو لیتر از سهمیه کارت سوخت شما کاسته شود که علت این امر طبق گفته‌های فاطمه گاهی - سخنگوی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی - تنها استفاده نادرست از کارت سوخت است.

وی با تاکید بر این که لازم است تمام مالکان خودرو نسبت به استفاده دقیق از کارت سوخت هوشیار باشند، گفت: میزان کاهش بسته به پیمایشی که توسط دستگاه صورت می‌گیرد، متفاوت است اما ممکن است گاهی به علت استفاده نادرست از کارت یک یا دو لیتر میزان سهمیه کاهش یابد.

سخنگوی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی با بیان این‌که علت این مساله این است که وسط عملیات سوخت‌گیری کارت خارج می‌شود، اظهار کرد: به محض این‌که سوخت‌گیری انجام و نازل سر جایش قرار گرفت، قطع‌کن نازل فعال می‌شود و پیام "لطفا کارت خود را بردارید" روی صفحه مانیتور ظاهر می‌شود که اگر فرد در این زمان کارت خود را خارج کند، هیچ مشکلی به وجود نمی‌آید.

گاهی با بیان این‌که این فرآیند نیز همچون عملیات بانکی است که اگر فرد وسط عملیات کارت خود را خارج کند، عملیات با موفقیت انجام نمی‌شود، تصریح کرد: توصیه ما این است که حتما پس از ظاهر شدن عبارت "لطفا کارت خود را بردارید"، به خروج کارت خود اقدام کنند چراکه در غیر این صورت، ممکن است یک یا دو لیتر کاهش سهمیه برای فرد اتفاق بیفتد و علت این است که هنوز ارتباط قطع‌کن نازل با سامانه برقرار نشده است.

### **نحوه صحیح سوخت‌گیری با کارت سوخت در جایگاه‌ها**

درباره نحوه صحیح سوخت‌گیری تاکید شده که ابتدا کارت سوخت را داخل کارتخوان قرار دهید، سپس رمز چهار رقمی آن را وارد کنید، نازل را برداشته و سوخت‌گیری را آغاز کنید، بعد از اتمام سوخت‌گیری، نازل را به‌درستی سر جای خود قرار داده و پس از مشاهده پیام «کارت را بردارید» کارت سوخت خود را از کارتخوان خارج کنید. متقاضیان توجه کنند که از برداشتن کارت سوخت از کارتخوان قبل از قرار دادن نازل در جای خود، جدا باید خودداری کنند.

## جزئیات ساخت خانه های کوچک اندازه در پایتخت

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران جزئیات طرح ساخت خانه های کوچک اندازه را تشریح کرد. عبدالرضا گلپایگانی به تبیین ابعاد گوناگون ضرورت ساخت خانه های کوچک اندازه پرداخت و گفت: شهرداری تسهیلگر این راه است و برای خانه های کوچک اندازه سقف حداکثر ۲۰ درصد مساحت زیربنا و ۴۰ درصد تعداد واحدها را در نظر گرفته است.

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران ادامه داد: از آن جا که بر اساس قانون اساسی تأمین مسکن مناسب برای مردم یکی از وظایف دولت است، شهرداری تهران به عنوان تعهد اجتماعی برای خود چنین وظیفه ای قائل است.

وی بر لزوم توجه به شرایط تهران در رابطه با مسکن تأکید کرد و گفت: با توجه به آمار سال ۹۵ شهر تهران از نظر جمعیتی در رده شهرهای با کمترین رشد، بین شهرهای ایران بوده است. این درحالی است که طی همین سال ها فضاها و شهرهای پیرامونی پایتخت شتابان ترین رشد جمعیتی را داشته اند، اکنون برای رفت و آمد به محل کار و زندگی، یک و نیم میلیون سفر صبحگاهی و همین تعداد سفر عصرگاهی روی می دهد.

معاون شهردار تهران تصریح کرد: از آنجا که سرانه های خدماتی شهرهای پیرامونی تهران در وضعیت مناسبی نیست، شاهد هستیم استان تهران به لحاظ سرانه های آموزشی جزو بدترین استانهای ایران به شمار می رود. بر خلاف تصور عمومی ساخت و سازهای انبوه در شهرهای پیرامونی تهران همراه با خدمات مناسب برای شهروندان نبوده و این شهرها از کمبود فضاهای خدماتی همچون، فضای

آموزشی، بهداشتی- درمانی، ورزشی، مذهبی-فرهنگی و فضای سبز و غیره در رنج اند. ضمن اینکه در برخی از شهرهای نوساخته، با وجود ساخت و ساز زیاد، بسیاری از خانه های ساخته شده خالی هستند.

وی افزود: از آنجا که توسعه حمل و نقل بین تهران و شهرهای پیرامونی که به اسم حمل و نقل انبوه بر شناخته می شود، زمان طولانی و هزینه سنگینی دارد، به نظر می رسد در کوتاه مدت قابل تحقق نباشد و برای یک نسل دیگر باید سختی رفت و آمد بین تهران و پیرامون و آوارگی شهروندان را پذیرا بود.

گلپایگانی درباره یکی دیگر از معضلات جمعیتی تهران گفت: از سوی دیگر ما شاهد هستیم، حس تعلق ساکنان محلات تهران نسبت به سایر شهرهای ایران کاهش یافته و در وضعیت ناگواری قرار دارد. همچنین شاهد شکل گیری محلات فقرا و ثروتمندان هستیم، به عبارتی، توازن شهر به لحاظ اقتصادی و اجتماعی در حال از بین رفتن است.

### نزدیک به ۴۶ درصد از جمعیت تهران در سال ۹۶ مستاجر بودند.

وی در توضیح این معضل افزود: بر اساس آمارهای سال ۹۶ نزدیک به ۴۶ درصد جمعیت شهر تهران مستاجر بوده اند، این روند در دو سال گذشته شدت بیشتری داشته است تا جایی که می توان تخمین زد بیش از ۵۰ درصد جمعیت تهران صاحب خانه نیستند.

گلپایگانی گفت: این مسأله بر عدم احساس تعلق به محلات اثر داشته چراکه شهروندان تهرانی تقریباً هر ساله در حال کوچ درون شهری از محله های مرفه تر به سمت محلات میانی و پایین تر و پس از آن، سکونت در خارج از شهر هستند.

وی افزود: بدمسکنی دهک پایین در تهران یکی دیگر از چالش هاست؛ کسانی که در بافت های فرسوده و در ساختمان های ناپایدار زندگی می کنند یا کسانی که در محلات ناکارآمد به لحاظ کالبدی مستقر هستند و وضعیت خدماتی نابهنجاری دارند.

معاون شهردار تهران گفت: از آنجا که بیشتر مراکز کار و فعالیت مثل بازار تهران، دانشگاه ها و مراکز اداری و درمانی به صورت خطی روی محور تجریش تا ری که سازمان فضایی تهران را شکل می دهد قرار دارند، شاهد هستیم برای کسانی که در دانشگاه های تهران درس می خوانند فضای سکونتی مناسب تأمین نشده است. همچنین تعداد زیادی کارگر در بازار تهران مشغول به کار هستند که مطالعات نشان می دهد برخی از این افراد در محلات پیرامون بازار که وضعیت مناسبی به لحاظ امکانات سکونت ندارد، زندگی می کنند.

به گفته گلپایگانی؛ شهرداری به کمک مردم و صاحبان سرمایه و البته نهادهای دولتی وظیفه خود می داند با گام هایی راه را برای تأمین خانه برای همه مردم هموارتر کند.

وی گفت: در واقع بسیاری از کسانی که در شهرهای اطراف زندگی می کنند، چون در تهران محل زندگی آبرومند و درخور نمی توانند تهیه کنند، مجبور به سفرهای هر روزه هستند. یا خیلی از افرادی که در تهران زندگی می کنند در شهرهای ییلاقی نزدیک، خانه های بزرگ دارند، اما نیاز

دارند در تهران هم جایی برای سکونت داشته باشند و با یک واحد ۵۰ متری هم هدفشان تأمین می شود، در نتیجه نیازی نیست یک واحد ۱۵۰ متری داشته باشند.

گلپایگانی افزود: گاهی اوقات این مسأله برای سالمندانی است که نیاز دارند کنار فرزندانشان باشند و یک خانه کوچک برای آن ها کفایت می کند.

معاون شهردار در ادامه گفت: ما در سنت سکونت ایرانی خانواده گسترده داشته ایم، چون خانواده گسترده یعنی زندگی پدر و مادر و فرزندان در یک خانه با اتاق های زیاد که به واسطه یک حیاط مرکزی به هم وصل بوده اند و این گونه تمایل فرزندان به بودن در کنار خانواده در سال های اولیه ازدواج، فراهم می شده است.

وی افزود: اما اکنون امکانی برای تبعیت از فرهنگ خانواده گسترده با مدل کالبدی متفاوت نسبت به گذشته در زندگی آپارتمانی وجود ندارد زیرا از یک سو فرزندان توان تأمین مسکن بزرگ نزدیک خانواده هایشان را ندارند و از سوی دیگر امکان ساختن واحدهایی با اندازه های متفاوت در یک مجتمع ایجاد نشده است تا جوانان بتوانند سال های اولیه زندگی را در کنار خانواده خود سپری کنند.

وی درباره ایراد ضوابط و مقررات شهری در خصوص اندازه خانه ها نیز بیان کرد: اگر بخواهیم از منظر ضوابط و مقررات شهری و معماری به مسأله نگاه کنیم، این ضوابط برای همه محلات و الگوهای سکونتی یکسان است. یعنی هر قطعه زمین در هر جای تهران باید از یک ضابطه ساخت و ساز پیروی کند.

## محدودیت در ساخت خانه های کوچک مربوط به طرح تفصیلی است

معاون شهردار افزود: آنچه باعث ایجاد محدودیت در ساخت خانه در ابعاد کوچک اندازه شد، مربوط به ضوابطی است که بعد از سال ۹۱ و با ابلاغ طرح تفصیلی ایجاد شد. که بر اساس آن اکنون میانگین مساحت واحدهای مسکونی شهر تهران به صد متر رسیده، در حالی که این مساحت با تعداد افراد و شرایط اقتصادی انطباق ندارد.

گلپایگانی گفت: الان در تهران اگر کسی بخواهد واحد کوچک اندازه بخرد یا اجاره کند چنین امکانی برایش خیلی کم است. در حالی که امکان انتخاب و آزاد بودن در مقابل مجبور بودن موضوع بسیار مهمی است.

وی افزود: برخی معتقدند تهران باید تا حدی گران بشود که بتوان جمعیت آن را کنترل کرد، یا خانواده هایی که تازه دارند شکل می گیرند، در این شهر نباید جای سکونت داشته باشند که این نگاه خودخواهانه به معنی بیرون کردن فقرا از شهر است.

معاون شهردار تهران تصریح کرد: در مقابل نگاهی شبیه کشورهای سوسیالیستی وجود دارد که بر اساس آن می گفتند برای همه طبقات تنها دو مدل نقشه وجود داشته باشد و همه مردم در آن زندگی کنند. همچنین اندازه همه ساختمان ها کوچک باشد.

وی افزود: در سابقه تاریخی خانه ایرانی عمده ترین ویژگی خانه، ارتباط بین طبیعت و فضای سرپوشیده خانه از طریق حیاط بوده است. بنابراین جاهایی که امکان انطباق با الگوی معماری ایرانی وجود دارد، ما باید آن را ایجاد کنیم تا نخواهیم برای همه شهر نسخه واحد بپیچیم؛ بلکه متناسب با شرایط اجتماعی، اقتصادی و ویژگی های محیطی امکان طراحی متنوع را فراهم کنیم.

گلپایگانی در ادامه گفت: اگر همه این سوالات و چالش‌ها را کنار هم بگذاریم، پاسخ و راه حل نمایان می‌شود؛ ما برای حل حمل و نقل بین تهران و پیرامون تهران دو راه داریم، یا باید شبکه حمل و نقل ریلی را تقویت کنیم یا اینکه نیاز به رفت و آمد هر روزه را کاهش دهیم.

معاون شهردار تهران تصریح کرد: گمان می‌کنم اگر از کسانی که هر روز بین تهران و شهرهای اطراف در حرکت هستند، بپرسیم بین یک خانه سی متری در مرکز شهر و نزدیک به محل کارشان با یک خانه هشتاد متری در شهرهای پیرامونی کدام را انتخاب می‌کنند، پاسخ تعداد قابل ملاحظه خانه کوچک در میانه شهر است، اما در شرایط امروز عرضه مسکن این انتخاب برای خریدار فراهم نیست و بر مبنای پیشنهاد شهرداری بهتر است این امکان انتخاب فراهم و آزادی انتخاب برای همه مردم با شرایط و نیازهای گوناگون ایجاد شود.

وی افزود: ما در بررسی و مقایسه ساختمان‌هایی که ساخته می‌شوند و ساختمان‌هایی که معامله می‌شوند، شاهد بالابودن تمایل برای معامله واحدهای کوچک هستیم در حالی که عرضه چنین واحدهایی بسیار پایین است.

گلپایگانی خاطرنشان کرد: طبق ضوابط طرح تفصیلی، امکان ساخت واحد ۳۵ متری وجود دارد، اما ضوابط سختگیرانه به ویژه در تأمین پارکینگ برای هر واحد و در همه جای شهر بصورت یکسان، برای سازنده ساخت خانه کوچک اندازه صرفه ندارد. مطالعات مشاوران شهرساز نشان می‌دهد الگوی کالبدی خانه و اندازه و کیفیت فضای سکونت وابسته به محل کار، رفت و آمد و تأمین شرایط آسایش و آرامش شهروندان هم هست و صرفاً اندازه خانه به تنهایی تأمین کننده شرایط آسایش مردم را فراهم نمی‌کند.



وی افزود: ریشه بسیاری از مشکلات حوزه مسکن به سوداگری زمین و ملک برمی گردد، مدیران اقتصادی و نمایندگان مجلس لازم است تمرکز بیشتری بر مالیات بر زمین و مسکن خالی و معامله های آن ها ارائه کنند چراکه خانه در تهران کالای بسیار گرانی است.

### ۴۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه در بخش مسکن بلوکه شده است

گلپایگانی گفت: یک محاسبه ساده نشان می دهد ۴۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه در بخش مسکن بلوکه شده که مدیریت کلان اقتصادی نتوانسته از این سرمایه کلان در راستای رفع نیاز مردم و تولید سرمایه و کار مولد استفاده کند.

وی افزود: در حوزه مسکن کوچک اندازه شهرداری فقط قرار است تسهیل گری کند نه اینکه خودش چیزی بسازد. لازم است با برداشتن موانع از سر راه بخش خصوصی، امکان تولید و ساخت واحدهای متناسب با نیاز مردم را فراهم کرد.

معاون شهرسازی و معماری شهردار تهران درباره افزایش جمعیت پذیری تهران در نتیجه این طرح گفت: زمانی که در مناطق یک تا سه بیش از ظرفیت طرح تفصیلی ساخت و ساز می شود، کسی نگران جمعیت تهران نیست، اما شوربختانه وقتی صحبت از طبقه متوسط و فرودست می شود، همه نگران جمعیت تهران می شوند.

وی افزود: واقعیت این است که مثلاً اگر درباره مسکن کوچک اندازه برای دانشجویان، افراد تازه ازدواج کرده یا کارگرا صحبت می کنیم، اینها اکنون هم در تهران دارند زندگی می کنند، اما خانه

شان یا دور است یا در شرایط خوبی نیست. در واقع تسهیل شرایط باعث جا به جایی جمعیت درون تهران می شود نه بیرون از آن.

وی گفت: آمار سال ۹۵ جمعیت روز تهران را ۱۲ میلیون نفر و جمعیت شب را ۹ میلیون نفر اعلام کرده است. باید دید واقعیت زندگی و جمعیت در تهران چه چیزی است؟

### کاهش رشد جمعیت در مناطق مرکزی پایتخت

معاون شهردار تهران افزود: بررسی ها نشان می دهد رشد جمعیتی مناطق مرکزی تهران که شامل مناطق ۶ و ۱۲ و بخش هایی از منطقه ۷ می شود، در حال کم شدن است.

وی گفت: ضمن اینکه آمار ساخت و ساز و تراکم ساختمانی در بافت فرسوده منطقه ۱۰ از همه مناطق بالاتر است، اما اگر آمار جمعیت این منطقه را در فاصله سال های ۸۵ تا ۹۵ مقایسه کنید، می بینید جمعیت این منطقه افزایش چندانی نداشته است چون بعد خانوار از خانواده های ۴ الی ۵ نفره به خانواده ۲ نفره تغییر کرده و این یعنی جمعیت درون خود منطقه جابه جا شده است.

گلپایگانی افزود: واقعیت دیگر این است که ازدیاد جمعیت تهران اتفاق افتاده و باری که به دوش شهر گذاشته ترافیک و آلودگی هواست، در نتیجه ما باید نسبت به واقعیت ها راه حل های کارشناسانه بدهیم.

وی گفت: شهرداری به عنوان یک پیشنهاد مسأله خانه های کوچک اندازه را مطرح کرده است تا صاحب نظران درباره آن نظر بدهند، در پیشنهاد تهیه شده بحث مسکن اجتماعی و تولید خانه های کوچک اندازه برای دهک های پایین و کسانی که امکان پرداخت اجاره بالا ندارند نیز پرداخته شده

است، هر چند در شرایط اقتصادی فعلی تحقق آن بسیار دشوار است، در زمین های متعلق به دولت و نهادهای عمومی مسکن کوچک اندازه برای اجاره به گروه های هدف و توسط نهادهای حمایتی پیش بینی شده و شهرداری در این بخش به عنوان تسهیل گر و ارایه دهنده مشوق عمل می کند . مردم نظرات خود را درباره ساخت خانه های کوچک اعلام کنند

به گفته گلپایگانی؛ شهرداری برای تغییر ضوابط نیاز به تصویب پیشنهاد خود در کمیسیون ماده پنج دارد. ضمن اینکه برای ایجاد امکان استفاده از وام مسکن برای این واحدها به تأیید سایر دستگاه ها نیاز هست.

معاون شهردار تهران افزود: بهتر این است مردم و صاحب نظران در این باره نظر بدهند، چون ما صاحب مردم نیستیم که بخواهیم برای همه آن ها تصمیم بگیریم ضمن اینکه به انجام کارها و پرسیدن نظر کارشناسان بعد از اتمام کار اعتقادی نداریم.

وی گفت: اینکه در بخشی از شهر بلوک های ارزان قیمت ساخته شود، یا یک محله یا جایی در خارج از شهر به مسکن برای کم درآمد ها تبدیل شود، تجربه موفقی نبوده ولی ما در ایران هنوز آن را ادامه می دهیم، یعنی محلات فقیرنشینی که از بسیاری از سرانه های خدماتی محروم هستند، ایجاد می کنیم. اما در روش جایگزین که تاکنون تجربه موفقی بوده ساختمان های ترکیبی ساخته می شود، تا در یک واحد ساختمانی ترکیبی از مساحت های مختلف وجود داشته باشد.

وی با بیان اینکه نمونه خوب این الگو در شهرک اکباتان وجود دارد، عنوان کرد: در این شهرک واحدهایی با مساحت ۳۵ مترمربع در ترکیب با واحدهای بزرگ تر طراحی شده اند، به طوری که نزدیک به ۱۰ درصد واحدهای فاز یک و سه در این شهرک مساحت ۳۵ متر مربعی دارند.

گلیپایگانی گفت: طراحی شهری بر اساس خانه های کوچک مقیاس در سنت سکونت ایرانی و در روستاها و شهرهای مختلف وجود داشته است. روستاهای قدیمی ایران نشان می دهد در حالی که خانه های مرکز روستا کوچک بوده، اگر کسی وضع اقتصادی بهتری داشته در فاصله ای دورتر از مرکز، خانه ای بزرگ با حیاط می ساخته و با اینکه چنین سبکی در شهرهای اروپایی هم قابل مشاهده است، ما در تهران برعکس عمل کرده ایم، یعنی زمین های با کیفیت و ارزان قیمت حاشیه شهر را به خانه های آپارتمانی بی کیفیت تبدیل کرده ایم، اما متوسط مساحت واحدها در داخل شهر به ۱۰۰ متر مربع رسیده است.