



تصویر: حسام‌اله‌ایهر

نابودی ۵ هزار هکتار باغ تهران به خاطر مصوبه «برج باغ»

## وعده‌شورایی‌ها برای اعلام اسامی متخلفان باغات

**۱۲ گزارش یک** - به رغم آنکه تصویب

لایحه تبدیل باغات شهر

تهران به برج باغ مصوب شورای دوم شهر تهران بود که در شورای عالی شهرسازی و معماری شهر تهران در اوایل دهه ۸۰ نیز به تصویب رسید، اما به نظر می‌رسد اعضای شورای پنجم شهر تهران اگر بخواهند می‌توانند این مصوبه را با قیصد دو فوریت لغو کنند تا بیش از ایمن باغات پایتخت تخریب نشود. ■■■

مصوبه برج باغ‌ها یکی از مصوبات دوره سوم شورای شهر تهران است که در پنجاه و سومین جلسه رسمی-علنی فوق‌العاده شورای اسلامی شهر تهران در سال ۸۲ به تصویب رسید و بر حسب اتفاق نیز در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور تأیید شد و در نهایت هم در مفاد طرح تفصیلی شهر تهران قرار گرفت. این صوبه زمانی به جان باغ‌های شهر افتاد که به عنوان یک سند بالادستی از دهه ۸۰ تا کنون به عنوان ملاک عمل تمام مناطق شهرداری تهران قرار گرفته است. بر مبنای این مصوبه قرار بود متولیان ساخت‌وساز صرفاً در ۳۰ درصد مساحت باغ، ساخت‌وساز انجام دهند و ۷۰ درصد باقیمانده باغ را حفظ کنند. هر چند نیت تصویب این لایحه در شورای دوم خوب بود، اما در عمل مصوبه به این صورت اجرا شد؛ چراکه اولاً شهرداران مناطق در شوراهای معماری بعضاً تا ۵۰- ۴۰ درصد سطح اشغال در طبقات دادند و ثانیاً به بهانه تأمین پارکینگ، در زیرزمین‌ها بر اساس مصوبات کمیسیون ماده ۵ بعضاً ۶۰ تا ۷۰ درصد زیرزمین، تحت ساخت رفت و با ایجاد رمپ‌ها و لوپ‌ها در فضای باقیمانده که بخشی از فضای ۷۰ درصد باغ را اشغال می‌کرد، عملاً باغات شهری یکی بعد از دیگری از بین رفت.

**■ فقط ۲ درصد مساحت تهران باغ است**

عدم اجرای درست این مصوبه در ۱۴ سال اخیر باعث شد تا از مجموع ۵۰ هزار هکتار مساحت اراضی سبز و باغات

**۱۲ از شهر**

تهران، حدود ۸ هزار هکتار باقی‌بماند آن هم در شرایطی که سهم زمین‌های باغی فقط ۱۲۰۰ هکتار، یعنی معادل کمتر از ۲ درصد مساحت پایتخت پرآورد می‌شود. ضمن اینکه با روند پرشتاب ساخت «برج باغ» در سال‌های اخیر، احتمال می‌رود همین عرصه محدود قابل حفاظت، سریع‌تر از گذشته تخریب و محو شود.

نکته قابل تأمل این است که در قالب مجوز «برج باغ» همه مالکان اراضی باغی در پایتخت می‌توانند برای تغییر کاربری زمین‌مشجر به مسکونی یا تجاری، پروانه قانونی از شهرداری دریافت کنند. تا قبل از سال ۸۲، ساخت‌وساز در زمین‌های باغی حداکثر تا چهار طبقه مجاز بود، اما از آن سال تا کنون از رونمایی از طرح تفصیلی جدید یعنی سال ۹۱، تراکم ساختمانی در این زمین‌ها تا دو برابر افزایش پیدا کرد و کل ارتفاع مجاز برای بارگذاری مسکونی در باغات تهران به هشت طبقه رسید.

به رغم تمام مشکلاتی که مصوبه برج باغ‌ها برای شهر تهران به وجود آورد، محمد حقانی، رئیس کمیسیون محیط زیست شورای چهارم شهر تهران اعتقاد دارد شورای پنجم شهر تهران می‌تواند با قید دو فوریت مصوبه برج باغ‌ها را لغو کند. کاری که قرار بود در شورای گذشته انجام شود اما ناکام ماند.

**■ نابودی تمامی اراضی باغی با مصوبه ۳۰ درصد**

**سطح اشغال**

به اعتقاد حقانی عضو شورای چهارم، تنها همین مصوبه کافی بود تا تمامی باغات و درختان تهران نابود شود. علت آن هم ایراد در نوع مصوبه و اجرای آن بود که مورد قبول شهرداری قرار نگرفت و به رغم تصویب در شورای دوم و سوم رعایت نشد، تا اینکه در شورای چهارم با آگاه‌سازی عمومی مورد پیگیری قرار گرفت.

انظور که عضو سابق شورای شهر تهران توضیح می‌دهد، ۳۰درصدی که براساس مصوبه برج باغ‌ها برای ساخت‌وساز اختصاص می‌یافت، بسیار زیاد بود. زمانی که معاون خدمات

شهری شهرداری تهران بودم قرار بود ۷ درصد سطح اشغال باغ در تقاطعی که درخت وجود ندارد به ساخت‌وساز اختصاص یابد و طبقه تسویقی نیز برای مالک مفهومی نداشت و حقوق مالک باید در جای دیگر منظور می‌شد، اما در مورد این مصوبه در واقعیت ۴۰ تا ۵۰ درصد سطح اشغال داده می‌شد و برای تأمین پارکینگ تا صد درصد باغ را خاکبرداری می‌کردند، بنابراین ۳۰ درصد سطح اشغال شوخی بیش نبود و باغ عملاً نابود می‌شد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد اشکال عمده مصوبه برج باغ‌ها پهنه بندی در طرح جامع و تفصیلی بود و ظلم بزرگی در این مورد صورت گرفت. به این ترتیب که باغ‌ها در برخی مناطق در پهنه G قرار داشت و مشمول ضوابطی جداگانه بود و در برخی نقاط دیگر نیز باغات در سایر پهنه‌ها قرار داشت و به عنوان باغ شناخته نمی‌شد، بنابراین ساخت و ساز در آن با شاخص‌های دیگری صورت می‌گرفت.

**■ وعده برای اعلام اسامی متخلفان**

بحث قطع درختان و از بین بردن باغات همچنان از مطالبات شهروندان در دوره‌های مختلف مدیریت شهری بوده است. با این وجود متأسفانه ادامه روند تخریب باغات و قطع درختان افکار عمومی را تحت تأثیر قرار داده است. از این رو شهربانو امانی، نماینده مردم در شورای شهر تهران در این خصوص با مسیبان قطع درختان در خیابان ولیعصر گفت: طبق گزارشات واصله از شهروندان، پیمانکار حفظ فضای سبز محله حکیمیه تهرانپارس، تحت عنوان حذف سرشاخه‌های زائد، اقدام به بریدن درختان خیابان سازمان آب نموده و پس از جدا کردن تنه درختان قابل فروش، سرشاخه‌های زائد را در کنار خیابان‌ها کرده که تماس‌های شهروندان با سامانه ۱۳۷ نیز بی‌پاسخ مانده است.

وی افزود: شهر تهران از دیرباز به باغ‌های زیبا و درختان تنومند حاشیه خیابان‌ها شهرت داشته است که متأسفانه در چند سال گذشته، این درختان که بخشی از هویت شهر

**شهر تهران از دیرباز به باغ‌های زیبا و درختان تنومند حاشیه خیابان‌ها شهرت داشته است که متأسفانه در چند سال گذشته، این درختان که بخشی از هویت شهر هستند دست‌ما یه سودجویی‌های فراوان قرار گرفته‌اند**



شهر تهران از دیرباز به باغ‌های زیبا و درختان تنومند حاشیه خیابان‌ها شهرت داشته است که متأسفانه در چند سال گذشته، این درختان که بخشی از هویت شهر هستند دست‌ما یه سودجویی‌های فراوان قرار گرفته‌اند



هستند دست‌مایه سودجویی‌های فراوان قرار گرفته‌اند. رئیس کمیته ایمنی عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران تصریح کرد: ضمن تقاضا از شهرداری تهران برای مالک باید در جای دیگر منظور می‌شد، اما در مورد این مصوبه در واقعیت ۴۰ تا ۵۰ درصد سطح اشغال داده می‌شد و برای تأمین پارکینگ تا صد درصد باغ را خاکبرداری می‌کردند، بنابراین ۳۰ درصد سطح اشغال شوخی بیش نبود و باغ عملاً نابود می‌شد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد اشکال عمده مصوبه برج باغ‌ها پهنه بندی در طرح جامع و تفصیلی بود و ظلم بزرگی در این مورد صورت گرفت. به این ترتیب که باغ‌ها در برخی مناطق در

پهنه G قرار داشت و مشمول ضوابطی جداگانه بود و در برخی نقاط دیگر نیز باغات در سایر پهنه‌ها قرار داشت و به عنوان باغ شناخته نمی‌شد، بنابراین ساخت و ساز در آن با باید اسامی آنها گرفته شود.

شهر شورای شهر تهران با تأکید بر سخنان مقام معظم رهبری گفت: همه اینها مغایر با سخنان رهبری در هفدهم اسفند سال ۹۳ است. ایشان فرمودند مردم باید نظارت کنند

و با تخلف برخورد شود.

امانی ادامه داد: هنگامی که رهبر انقلاب، شفاف در این زمینه عنوان می‌کنند باید با متخلفان برخورد جدی، حداقل‌ترین کار این است که اسامی اعلام گردد.

وی با اشاره به کمیسیون پیگیر تخلفات حوزه فضای سبز افزود: کمیسیون تخصصی عنوان کرده است اسامی آنان عنوان خواهد شد. از این رو باید با شخصی کردن منافع عمومی، قاطعانه برخورد شود. برخورد با دانه درشت‌ها از همین جا باید شروع شود. حتی رهبری گفته‌اند به بهانه حوزه علمیه و مساجد هم نباید منافع عمومی به خطر بیفتد و فردی شود.

بر این اساس محمد سالاری، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری در مورد اعلام اسامی متخلفان تخریب باغات و فضای سبز اعلام کرد در آینده نزدیک این وعده محقق خواهد شد.

### محیط زیست

مترو سالی ۷۰۰ میلیارد تومان زیان می‌دهد

### دولت پشت مترو را خالی کرد



سال هاست دولت سهم خود را به صورت تمام و کمال در توسعه حمل و نقل عمومی پرداخت نکرده است و مسائل و مشکلات حمل و نقل عمومی فقط در میان مدیریت شهری دست به دست می‌شود. دولت در مدیریت جدید نیز به بهانه‌های مختلف سهم خود را پرداخت نکرده است، بنابراین سرعت احداث و تکمیل نیز در دوره جدید مدیریت شهری کاهش یافته و شهرداری مجبور شده است تا سهم دولت را پرداخت کند. دولت با خالی کردن پشت مترو و عمل نکردن به وعده‌های خود همواره به شهر و شهروندان بدهکار است.

کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی از جمله مترو می‌تواند به سرعت تکمیل شبکه حمل‌ونقل را افزایش دهد و از تبعات آن یعنی تخریب محیط زیست شهری و اتلاف زمان بکاهد. براین اساس معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به اینکه پیشینهادهایی به شورای شهر برای اخذ عوارض داده شده است، گفت: مترو سالی ۷۰۰ میلیارد تومان زیان می‌دهد که باید هزینه‌های شرکت مترو با توجه به اینکه خدمات‌دهه است، از طریق عوارض یا کم‌ک‌های دولت تأمین شود.

محسن پورسیداقایی در مورد اقدامات صورت گرفته در معاونت حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران اظهار داشت: کمیود منابع مالی زیادی داریم که باید از طرق مختلف تأمین شود. وی افزود: تنها راه تأمین منابع مورد نیاز اخذ عوارض نیست و دولت هم باید در این خصوص به تعهدات خود عمل کند تا بتوانیم اقداماتی مناسب در راستای کاهش آلودگی هوا، ترافیک و حمل‌ونقل داشته باشیم.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: ریزینی‌هایی صورت گرفته تا در بودجه ۹۷ مبلغی را در شهرداری تهران بابت تعهدات دولتی اختصاص دهند. پورسیداقایی گفت: بعضی عوارض را به شورا پیشنهاد داده‌ایم؛ چراکه شهرداری امکان اخذ عوارض بدون مصوبه شورا را ندارد.

وی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه چرا مترو وارد بورس نمی‌شود، بیان کرد: مترو سالی ۷۰۰ میلیارد تومان زیان می‌دهد و شرکت زیان‌ده نمی‌تواند وارد بورس شود. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: متروی تهران خدمات می‌دهد و هزینه‌های آن باید تأمین شود و این هزینه‌ها یا باید از سوی دولت یا از طریق فروش عوارض ساختمانی تأمین گردد.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به کاهش درآمدهای پایدار شهرداری تهران اشاره کرد و گفت: از محل مالیات ارزش افزوده ۲ هزار میلیارد تومان از سهم شهرداری تهران کسر شده است و تنها ۲ هزار میلیارد تومان پرداخت کرده‌اند.

پورسیداقایی در پایان افزود: قیمت تمام‌شده بلیت مترو ۲هزار و ۳۰۰ تومان است که ۵۰۰ میانه‌گین ۵۰۰ تومان از مردم دریافت می‌کنیم.

**■ کمبود تجهیزات برای تکمیل خط ۶ مترو**

دکتر محمدعلی کرونی، دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با اشاره به بازبینی از خط ۶ مترو با بیان اینکه کار گروه بازبینی‌دها به دستور رئیس شورای شهر، بررسی وضعیت مترو را به صورت ویژه در دستور کار قرار داده است، گفت: این کار گروه از روند تکمیل خط ۶ مترو بازبند کرد تا ضمن احصای مشکلات در حل مشکلات آن توسط شورای شهر کمک کند.

وی با بیان اینکه خط ۶ مترو از جمله خطوطی است که از یک سال پیش در دستور کار جدی شهرداری قرار گرفت، گفت: با توجه به مسیر استراتژیکی که این خط طی می‌کند، می‌توانست در صورت تکمیل مسافران زیادی را جابه‌جا کند. به خصوص در منطقه شمال و شمال غرب تهران که از نظر وضعیت حمل‌ونقل عمومی فقیر هستیم که متأسفانه این مهم محقق نشد. کرونی با بیان اینکه مشکل خط ۶ کمبود تجهیزات است، افزود: در بحث ساختمانی و تکمیل ایستگاه‌ها پیشرفت خوبی داشته‌است و در صورت تکمیل تجهیزات در اولویت افتتاح قرار دارد، چراکه مشکلات خط ۷ مترو را نیز ندارد و می‌توان نسبت به افتتاح سریع‌تر آن نسبت به خط ۷ اقدام کرد.

دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با بیان اینکه مشکل تجهیزات در خط ۶ مترو به دلیل عدم برنامه‌ریزی رخ داده است، گفت: متأسفانه صرفاً منابع اعتباری بانک شهر به سمت ساخت ساختمان تزریق شده و بحث تجهیزات مغفول مانده است، در حالی که می‌توانستند حدود ۹ الی ۱۰ کیلومتر خط ۶ مترو را با تجهیزات کامل به بهره‌برداری برسانند، اما گویا هدف آقایان در دوره قبل این بوده است که کل خط ۶ را مانند خط ۷ به بهره‌برداری برسانند.

وی با اشاره به تأکید شهردار تهران مبنی بر ایمن‌سازی خط ۷ تا پایان سال گفت: باید تدبیری نیز در این خصوص اندیشیده شود؛ چراکه هنوز منابع اعتباری به خط ۷ تزریق نشده است و روند بهسازی به کندی صورت می‌گیرد که البته در راه خط ۷ مشکلات جدی وجود دارد و بحث سیسگنالینگ آن بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. غیر از آن بحث احداث و تملک زمین برای هواکش‌ها نیز به اصلی‌ترین چالش این خط مترو تبدیل شده است چون در امتداد بزرگراه نواب کسبه اجازه نمی‌دهند زمین جلوی ملک‌شان به هواکش تبدیل شود که یا باید از تأسیس برخی از هواکش‌ها بگذریم یا زمین‌هایی دورتر خریداری کنیم که از طریق کانال زیرزمینی به مترو متصل شوند. کار بسیار سختی در پیش است.

به گفته کرونی فزال اول خط ۶ مترو با تزریق ۱۰۰ الی ۱۵۰ میلیارد تومان تکمیل می‌شود.

### تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



**۱۲ کوچک‌ترین زمین لرزه خانه‌های گلی روستایبان تبدیل به ویرانه می‌شود (زلزله کرمان)**