

نهضت آسفالت خدمت تازه شهری

■ مرتضی سورمهای



گودرزی
شهردار بروجرد



۳) تأمین اعتبار برای چنین کاری چگونه است
۴) دشواری‌های بر سر راه این حرکت
۵) حرکت / نهضت بعدی در شهرها از دید شهرداران
این گزارش در نشست‌هایی جداگانه با ۹ تن از شهرداران
فراهم گردیده که در زیر نامشان آمده است:

۱) بهزادی، شهردار طالقان
۲) محبوب تیزی، شهردار میانه
۳) حفیظی، شهردار میبد
۴) کربلایی، شهردار خوی
۵) ابراهیم کریمی، شهردار گرگان
۶) گودرزی، شهردار بروجرد
۷) ناصر نفری، شهردار شاهین‌شهر
۸) اکبر نیکزاد، شهردار اردبیل
۹) هروی، شهردار دامغان

درباره پروژه‌ی سراسری آسفالت که «نهضت آسفالت» خوانده می‌شود، از شهرداران ۹ شهر پرسش شد تا دیدگاه خود را درباره‌ی این پروژه بگویند.

گودرزی، شهردار بروجرد گفت: «یکی از تصمیمات بسیار خوبی که معاونت عمرانی وزارت کشور در آغاز سال (۱۳۸۸ خورشیدی) گرفت، نهضت آسفالت برای شهرها بود که با این کار امیدواریم بخش اعظم یا همه‌ی معابر شهری آسفالت بشوند.»

نبود زیرساخت‌هایی چون تونل مشترک شهری، زیرسازی اصولی خیابان و کوچه‌ها، کف‌سازی ناهم‌ساز یا محیط شهری، همواره پوشش آسفالت را به ویرانی می‌کشاند. پوشش آسفالت بدون جدول، شیب‌بندی و زیرسازی اصولی، چیزی به جز دور ریختن سرمایه‌های شهری نیست که پایانی هم ندارد. شوربختانه این روند سالیان سال بر خیابان‌ها و معابر شهری کشور ما مستولی بوده است. از آنجا که شهرداری و در گذشته‌ای به چندان دور «بلدیه» متولی آسفالت خیابان‌های شهر بوده است. ویرانی و خرابی‌هایی را که دیگر بخش‌های مدیریتی شهر برای تسهیلات همگانی به بار آورده باشند، بناگزیر می‌باید شهرداری‌ها ترمیم و روکش آسفالت بدهند. این همه، روند پیشروی و صرفه‌جویی از هزینه را برای معابر کم اهمیت شهری چون خیابان‌های فرعی و کوچه‌ها کندتر می‌کند و گاه شاهد معابری می‌شویم که پس از ۳۰ سال گذر عمر بر آن، همچنان خاکی مانده‌اند.

شاید یکی از انگیزه‌های راه‌اندازی پروژه‌ی سراسری به نام «نهضت آسفالت» جبران آن همه پس‌ماندگی‌ها و دادن فرصت برای شهرهایی باشد که در این زمینه ناتوان مانده‌اند. گزارشی که در پی خواهد آمد بر این محورها استوار بوده است؛

۱) دیدگاه شهرداران درباره‌ی پروژه / نهضت آسفالت
۲) چالشی که گستره‌ی خیابان‌ها و وسعت معابر به میان می‌کشد



اکبر نیکزاد
شهردار اردبیل



۲) گستره‌ی خیابان‌ها و معابر چه چالشی را به میان می‌کشاند؟

از آنجا که توان مالی شهرداری به ویژه در میان شهرهای کوچک بسیار اندک و ناچیز است. آسفالت خیابان‌ها و معابر در عین حال شهرداران را با بن‌بست‌هایی رویاروی می‌کند. نکته نخست اینکه بسیاری از شهرداران ممکن است آمار درستی در دست نداشته باشند. هر وی پاسخی می‌دهد که: «آمار دقیق ندارم، اما اعلام ما ۱۴۵ هزار هکتار برای دامغان بود، خیابان و کوچه‌هایی هستند که ۴۰ سال از عمر آنان می‌گذرد و هنوز آسفالت نشده‌اند.» نکته‌ای که در اینجا مطرح می‌شود، دشواری‌های ویژه‌ای است که برخی شهرها داشته‌اند، مانند بروجرد که شهردار آن گودرزی می‌گوید: «برای بروجرد ۱۶ خیابان مشخص شده، منتها پس از زمین لرزه ۱۳۸۵ همه‌ی سطح آسفالت‌های شهر آسیب دید و در بسیاری از جاها باید روکش بشود که هزینه‌ای سنگین خواهد داشت. در این باره شهر طالقان نیز با دشواری‌های خاصی روبه‌روست.» مهندس بهزادی می‌گوید که: «ما یک بلوار ورودی جدیداً احداث در شهر داریم که اصلاً آسفالت نشده است. دو لاین (خط) سواره‌رو دارد. در ازای ۱۵۰۰ متر و پهنای هر سواره‌رو ۱۳ متر و نزدیک به ۷۰ درصد معابر باید به‌سازی شود. به خاطر شرایط هوایی و جوی ماندگاری آسفالت در طالقان به نسبت تهران و کرج بسیار کمتر است.»

کریمی، شهردار گرگان درباره‌ی گستره‌ی معابر شهری می‌گوید که: «۶۰۰ متر خاکی داریم که نزدیک به ۲۰۰ معبر میان ۵۰ تا ۱۰۰ درصد ساکن دارند. تلاشمان این است که در سال اول بتوانیم گروه اول را تا حد ۷۵ درصد آسفالت کنیم یعنی نزدیک به ۱۵۰ معبر می‌شود.» شهر میانه به گفته شهردارش در

اکبر نیکزاد، شهردار اردبیل گفت که: «یکی از بهترین کارهاست که می‌شد در شهرها انجام داد، زیرا قیمت آسفالت و قیر در سال گذشته گران شده بود و اگر این کار را وزارت کشور انجام نمی‌داد، در شهرها با مشکل بزرگی برخورد می‌کردیم.» هنگامی که درباره‌ی نسبت رشد مراکز استان و کلانشهرها و نیاز به آسفالت از ابراهیم کریمی پرسیدم، پاسخ داد که: «متأسفانه رشد سریع شهرها فراتر از توان مالی و درآمدی آنهاست. بخش عمده‌ای از خیابان‌ها و معابر این شهرها خاکی‌اند. در طی ۱۲ سال تقریباً جمعیت به دو برابر رسیده است و ما باید در این دوازده سال معابر را آسفالت می‌کردیم که نشد.» نکته‌ای که بر اهمیت این پروژه خواهد افزود، جایگاه آن در سطح سرزمینی است. در این باره شهردار میانه، محبوب تیزی پاسخ داد، «... یکی از طرح‌های بسیار مؤثر کشور است. این موضوع را می‌توان در ۲ مقیاس مختلف بررسی نمود، یکی در مقیاس ملی در سطح کشور و دیگری در سطح منطقه‌ای و استانی. در سطح ملی رضایتمندی همگانی، امیداری و حس نشاطی به مردم دست می‌دهد که فوق‌العاده تأثیرگذار است.»

در سطح منطقه به ویژه شهرهایی را که جزو شهرهای محروم هستند، فوق‌العاده اثرگذار خواهد بود. از دید زیست‌محیطی و بهداشت هم فوق‌العاده است. شهرداری هر کار مهمی را که انجام دهد باز هم، اگر در زمینه‌ی آسفالت کم و کاستی باشد، معمولاً برای مردم ناراضی‌ی پیش می‌آورد. شهرداری با آسفالت کوچه و خیابان حضور خود را در زیر پای مردم نشان می‌دهد. این برای شهرهای کوچک توانا کردن شهرداری است. از سودهای این کار، کاستن از فرسودگی خودروهای شهری است که صرفه‌جویی بزرگی از دید اقتصادشهر شمرده می‌شود.

شرایطی است که ۶ الی ۹ درصد معابرش آسفالت نشده است. (۳) در یک چنین حرکت و نهضتی اعتبارات و بودجه می‌باید از کجا تأمین شود با توجه به دشواری‌های وابسته به درآمد اندک و نابسندگی شهرداری‌ها به ویژه در شهرهای کوچک، مهندس گودرزی می‌گوید: «در واقع این طرح از سه منبع اعتبار می‌گیرد؛ یک منبع خود شهرداری و از اعتبارات خود شهرداری است. منبع دوم استانداری و منبع سوم وزارت کشور است که نزدیک به یک میلیارد و نیم اعتبار برای سطوح آسفالت نشده در شهرهای مختلف ایران است. بروجد از سال ۱۳۸۶ به حدود ۱۳ میلیارد برای روکش آسفالت نیاز دارد که می‌باید از جاهای دیگر تأمین بشود.»

شهردار میبد هزینه‌ی آسفالت شهر را چنین برآورد کرده است: «طبق لیستی که ما تهیه کردیم و تحویل استانداری دادیم ۵ میلیارد و ۱۶۸۰ میلیون تومان هزینه‌ای است که ما نیاز داریم برای کوچه‌های خاکی به جز روکش و البته این قیمت با توجه به گران شدن قیر برآورد شده است که ۵۰۰ میلیون برای شهرداری میبد در نظر گرفته شده است.»

کریمی، شهردار گرگان هزینه‌های آسفالت را چنین گفته است: «رقمی که برای آسفالت، وزارت کشور در نظر گرفته ۵۹۰ میلیون است. به تبع آن ۵۹۰ میلیون باید استانداری بدهد و ۵۹۰ میلیون شهرداری، ولی شهرداری گرگان بالغ بر یک و نیم میلیارد پول گذاشته، یعنی تقریباً چیزی حدود ۳ برابر. یعنی سطح ما بیش از ۳ تا ۵۹۰ میلیون خواهد شد که می‌شود یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون. خب ما پیش‌بینی می‌کنیم حدود ۳ میلیارد تومان فقط امسال به این موضوع اختصاص بدهیم.»

ناصر نفری، شهردار شاهین‌دژ با تنگناهای بسیار روبه‌روست. او می‌گوید: «متأسفانه برای شهر ما اعتبار خیلی کمی در حدود ۱۶۰ میلیون در نظر گرفته شده است که من با شهرهای خیلی کوچکتر از شهر خودمان قیاس کردم و واقعاً این رقم خیلی ناچیز است. ما خودمان در سال، چیزی حدود ۲ - ۲/۵ میلیارد فقط روکش آسفالت داریم. انتظار می‌رود شهرهای متوسط کشور هم مورد توجه بیشتری قرار بگیرند.» شهردار میانه با رضایت از وصول اعتبار سخن می‌گوید که: «اعتبار شهر میانه در مجموع ۸۸۵ میلیون تومان شده است.»

(۴) چنین حرکتی بی‌گمان دشواری‌های بسیار به ویژه در زمینه‌ی مالی و اختلاف‌نظر میان دهندگان اعتبار و گیرندگان (شهرداری‌ها) پیش خواهد آمد، چندانکه بهزادی، شهردار طالقان می‌گوید: «اگر انشاء... اجرایی شود قطعاً تأثیر بسیار خوبی در شهر خواهد گذاشت. چراکه داشتن شهرهای آباد، انگیزه و امید به زندگی را در مردم بالا می‌برد. اما از آنجا که جمعیت شهرها زیر ۲۰ هزار نفر است، در تفاهم‌نامه‌ای که امضا کردیم و تحویل دوستان در استانداری دادیم، قرار شد یک دوم مبلغ را سازمان شهرداری‌ها متقبل شود و نصف مبلغ را از سهم اعتبارات

استانی یعنی چیزی حدود ۳۲۰ میلیون به ما اختصاص داده‌اند و انشاء... اگر این مبلغ به طور کامل به شهرداری اختصاص پیدا کند، می‌توانم بگویم که هدف ما را در بحث آسفالت تأمین می‌کند.»

هروی، شهردار دامغان درباره این دشواری می‌گوید که: «در رابطه با نهضت آسفالت مقدمات کار را فراهم آورده‌ایم تا آنجایی که به ما سفارش شده است. متأسفانه آماری که به وزارت کشور ارسال شده در محدوده خدماتی ما ایراد داشته است. محدوده‌ی خدماتی ما یک هزار و ۸۱۰ هکتار است که یک هزار و ۳۸۰ هکتار فرستاده شده است. برای همین هم اعداد و ارقام خیلی کم است با توجه به اینکه شهر ما هم قدمت بیشتری دارد. کوچه‌ای داریم با ۳۰ سال قدمت که هنوز آسفالت نشده است.»

شهردار میبد از نابسندگی اعتبار در برابر گستردگی معابر خاکی می‌گوید که: «از انقلاب تاکنون معابر بسیاری آسفالت شده‌اند، اما با توجه به وسعتی که این شهر دارد، بودجه‌ای که به آن اختصاص داده می‌شد همخوانی نداشت. البته تلاش‌هایی شده است... اما متأسفانه نتوانسته کل شهر را پوشش دهد. نزدیک به ۳ هزار و ۲۰۰ هکتار و شاید هم بیشتر وسعت شهر است و کشتش بودجه‌ای در حدی نبوده که تمام شهر را بتواند پوشش دهد. در حدود دو یا سه شهرک و تعداد زیادی کوچه و چندین خیابان وجود دارد که از قبل مانده و با گران شدن قیر این پروژه تقریباً متوقف شده است.»

شهردار گرگان می‌گوید که: «... معابری را که از یک ماه پیش زیرسازی کردیم آسفالت آن شروع شده و کار دارد انجام می‌شود. اینکه گفتیم ما بتوانیم ۷۵ درصد از معابر موجود را آسفالت کنیم به این دلیل است؛ کاری را که شروع کرده‌ایم در زمینه‌ی قیر مشکل داریم، ولی مطمئن هستیم که مسؤولان سازمان شهرداری‌ها سریعتر اقدام می‌کنند، هماهنگی‌های لازم را انجام خواهند داد و قیر را خواهند رسانند. یعنی الان شاید مشکل‌ترین موضوع ما قیر باشد که حواله هم داریم که به مشکلات تحویل برخورد کرده که قطعاً مسؤولان سازمان شهرداری‌ها پیگیری خواهند کرد تا مشکل برطرف شود.»

شهردار شاهین‌شهر نیز با همین دشواری روبه‌روست، «بالا رفتن قیمت قیر در روند کار آسفالت معابر تأثیری حتمی دارد. بیش از ۵ سال است از روزی که مبحث یارانه‌ی قیر مطرح شده است. اعتراض کردیم که بزرگترین مصرف‌کننده‌ی قیر کشور شهرداری‌ها هستند و وزارت راه. متأسفانه آسفالت تنی ۱۰ - ۱۸ هزار تومان به تنی ۳۲ هزار تومان افزایش پیدا کرده و طبیعتاً با عدم درآمد شهرداری‌ها در طول یک سال گذشته یعنی سال ۱۳۸۷ که وضعیت ساخت و ساز در کشور خیلی بد شد و درآمد شهرداری‌ها پایین آمد، شهرداری‌ها نتوانستند در بحث آسفالت خیلی بدرخشند. دستکم شهرداری‌ها بی‌درآمد و



کریمی
شهردار گرگان



از انقلاب تاکنون معابر بسیاری آسفالت شده‌اند، اما با توجه به وسعتی که این شهر دارد، بودجه‌ای که به آن اختصاص داده می‌شد همخوانی نداشت



مهندس نفری
شهردار شاهین شهر



کم درآمد، بنابراین اگر واقعاً قرار است که نهضتی به نام نهضت آسفالت داشته باشیم باید دولت با یارانه‌ها به نحوی شهرداری‌ها را حمایت کند که شهرداری‌ها هم بتوانند در این بحث خوب کار کنند که مردم هم خواهان همین موضوع هستند.»

۵) اگر پروژه سراسری آسفالت/ «نهضت آسفالت» را پاسخ دهی به یک نیاز همگانی شهری بدانیم، شهرهای کشور که با مشکلاتی رو در رو ایستاده و همواره بر شانه‌های مردم و مدیران شهری و گردانندگان شهری فشار می‌آورد، چشم‌براه پروژه‌های سراسری دیگری است تا به تک‌تک نیازهای شهریشان بتواند پاسخ گوید. کارگردان این حرکت بی‌گمان سازمان شهرداری‌ها خواهد بود، به این شرط که پروژه‌ی سراسری آسفالت بتواند از میدان پیروز بدرآید. از آنجا که جستن مشکلات همسان در همه‌ی شهرها کار دشواری است، از شهرداری‌ای که از آنان سخن رفت در این باره پرسیده‌ایم که شهردار میانه در این باره چنین پاسخ می‌دهد: «به نظر من چند تا آیتم (مورد) مهم هست که شهرداری‌ها مشکل دارند. یکی آتش‌نشانی است که اگر بشود کار ویژه‌ای انجام داد، شهرداری‌ها یک تکانی خواهند خورد. خیلی در رضایتمندی عمومی مؤثر خواهد افتاد. دیگری فضای سبز است اگر بتوانند

شهرداری‌ها قوی عمل کنند، معمولاً نمود بیرونی کارشان در این زمینه زیاد خواهد بود. مثلاً می‌توانیم با یک برنامه‌ریزی آب خام فضای سبز را بررسی کنیم. این کار می‌باید برای شهرداری‌ها و شهرهای گوناگون انجام شود. سامانه‌های تأمین منابع آب و احداث و توسعه‌ی فضای سبز و

با یک کمک معقول تری از ناحیه دولت و اختصاص تسهیلاتی که مردم بتوانند به راحتی دریافت بکنند، می‌تواند یک قدم بسیار مهمی در راستای عمران و آبادانی شهرها برداشت

در پی آن افزایش سرانه فضای سبز می‌تواند در قالب یک نهضت به دست دولت انجام شود.»

ناصر نفری، شهردار شاهین شهر حرکت بعدی را زیرساخت‌های شهری می‌داند و می‌گوید: «باید بیشتر زیرساخت‌های شهر مورد توجه قرار بگیرد. در شهرهای متوسط، پس از آسفالت موضوع حمل و نقل (ترابری) است که ما دچار مشکل هستیم؛ یعنی اتوبوسرانی، ... در شهرهای بالای ۲۰۰ هزار یا بالای ۱۰۰ هزار نفر که یارانه‌ی بلیت را شهرداری‌ها بر عهده دارند، قرار است یک سوم آن را دولت پرداخت کند. یک سوم را شهرداری‌ها و یک سوم از محل درآمدهای عمومی در نظر گرفته شود. متأسفانه چند سال است که یک سوم را تنها شهرداری‌ها پرداخت می‌کند، اما دولت یک سوم مربوط به خود را پرداخت نمی‌کند. در زمینه‌ی ساخت پارک و فضای سبز، ساخت خانه‌های فرهنگ در مناطق محروم، ساخت آتش‌نشانی در شهرهای زیر ۵۰ هزار نفر جمعیت که این مسأله در راستای امداد و نجات در زمینه‌ی زلزله و حوادث غیرمترقبه هست، می‌توان در نظر گرفت.»

شهردار گرگان نخستینگی را برای شهرها، ترافیک [= آمد و شد شهری خودرو]، فضای سبز و ساماندهی مشاغل می‌داند و به سنگ فرش پیاده‌روها اشاره می‌کند و در دنباله می‌گوید: «...»

یکی هم مسیرگشایی است که باید انجام شود. همچنین مشکل اساسی ما الان دفع آب‌های سطح است که در دست کارشناسی است و کارهای مطالعاتی‌اش در حال انجام است. انشاء... اگر بودجه‌ای برای دفع آب‌های سطحی به ما اختصاص بدهند، مشکل بزرگی حل شده است.»

شهردار بروجرد، گودرزی یافت فرسوده و توانمندسازی این بافت‌ها را گام نخست می‌داند و می‌گوید: «... با کمک معقول تری از ناحیه دولت و اختصاص تسهیلاتی که مردم بتوانند به راحتی دریافت بکنند، می‌تواند یک قدم بسیار بسیار خوب در راستای عمران و آبادانی شهرها باشد.»

شهردار دامغان حرکت بعدی را نه یک فیزیکی بلکه ساماندهی شهرداری می‌داند: «... فکر می‌کنم بزرگترین مشکل شهرداری این است که استفاده بهینه از نیروهایش نمی‌شود. مثلاً ۲۸۶ نفر نیرو دارد اگر این نیرو در اختیار شخص من باشد پنج برابر کاری که الان در حال انجام است، انجام می‌دهم. اما اهرم‌هایی هست که جلوی مرا می‌گیرد من نمی‌توانم این کار را بکنم.»

برآیند: در این گزارش پاسخ‌های داده شده، نشان می‌دهد که این پروژه به چند دلیل مورد استقبال قرار گرفته است؛

یکم) شهرهای کوچکی که هرگز توان پرداخت بهای سنگین و افزایش ناگهانی آسفالت را نداشته‌اند، با اعتباراتی که دریافت‌اند می‌باید بتوانند تا اندازه‌ای بر این مشکل چشمگیر شهری چیره شوند، به ویژه آنکه این کار در ریاست شهرداری هر یک از آنان رخ داده که منحصر

به فرد و بی‌همتاست.

دوم) برخی از شهرها که معابر خود را به هر علتی سر و سامان داده و آسفالت کرده بودند با این پروژه و اعتبار آن، فرصتی به دست آورده‌اند تا به سراغ معابری که از دست فرو مانده‌اند بروند. سوم) آنچه برای آنان امیدوار کننده‌تر می‌نماید، آغاز رشته‌ای از اینگونه جنبش‌هاست که اگر تداوم یابد برای بیشتر شهرها در حد یک خوشبختی است و پیامد همه‌ی اینها رضایتمندی باشندگان شهر از مدیران شهری که خواه ناخواه عمر مدیریتی آنان را افزایش خواهد داد و اما دشواری مشترک شهرداران در این پروژه موضوع «قیر» این ماده‌ی اصلی آسفالت است که با افزایش قیمت ناگهانی‌اش همه‌ی برآوردها را به چالش کشیده است، چندانکه ترس خوردگی شهرداران از کاهش ارزش اعتبار تخصیص یافته برای این کار از لایه‌لای سخنان آنها به چشم می‌زند.

در پایان چند توصیه را از مجموعه‌ی گفته‌ها می‌توان به فراست دریافت:

- ۱) در برآوردها برای اعتبار می‌باید نسبت توانمندی و ناتوانی شهرداری‌ها پیش نظر می‌بوده،
- ۲) سازمان برای کنترل بهای سرکش قیر، تمهیدی را باید در پیش دست می‌داشت.