



تصویری از پل غدیرپایان کابلی اهواز است. طول آن ۱۰۲ متر و عرض آن ۲۲ متر است. این پل منطقه امامیه و خیابان تخت سلیمان در غرب رود کارون در خیابان زند در شرق این رودخانه متصل می کند

گفت و گوی «ایران» با شهردار اهواز در باره چالش های این کلان شهر نقشه راه تغییر چهره اهواز چیست؟

یک سوم جمعیت شهر در سکونتگاه های غیررسمی زندگی می کنند

گفت و گو

بیژنا میرعظمی- خبرنگار مدیریت شهری اهواز سال هاست با چالش های جدی دست و پنجه نرم کسرده و این چالش ها، شکافی میان ظرفیت های واقعی یک کلان شهر و واقعیات موجود ایجاد کرده است. کلان شهری تاریخی در جنوب غرب ایران و مرکز استان خوزستان که به رغم برخورداری از ظرفیت های تاریخی ، فرهنگی و اقتصادی گسترده همچنان با معضلات پیچیده مواجه بوده و زندگی روزمره اهوازی ها را با دشواری هایی روبه رو کرده است. آلودگی هوا، پی زدگی فاضلاب، آبگرفتگی شدید معابر در فصول بارندگی ، حاشیه نشینی، تجمع و انباشت زباله ، خرید و فروش و پراکندگی احشام در ورودی شهر، مشکلات ترافیکی و حمل و نقل عمومی ناکارآمد، تنها گوشه ای از مشکلات گسترده شهر اهواز است که اهوازی ها با «ایران» در میان گذاشته و خواستار چاره جویی و رفع معضلات دیرینه شهری شدند؛ حضور شهردار اهواز در مؤسسه فرهنگی و مطبوعاتی ایران ، زمینه انتقال مشکلات شهری، درد دل های صمیمانه اهوازی ها با «ایران» و خواسته های بحق آنها از مجموعه شهرداری اهواز را فراهم کرد؛ «رضا امینی» در این گفت وگویی مبسوط چالش های مدیریتی شهر اهواز را تشریح کرد و شرح جامعی از اولویت های مدیریتی در حوزه های مختلف و تکمیل پروژه های نیمه تمام شهری ارائه داد.

شهر اهواز از مراکز استان های مهم و پرجمعیتی است که چالش ها و مسائل آن کم نیست و اغلب اوقات مشکلات آن تیتز رسانه ها شده است؛ از آبگرفتگی و مشکلات فاضلاب شهری گرفته تا آلودگی هوا و حاشیه نشینی و... به نظر شما مهم ترین چالش های پیش روی مدیریت شهری اهواز چیست؟

اهواز یکی از مراکز استان های پهناور در سطح کشور محسوب می شود؛ در واقع یافت شهری اهواز در پهنه وسیعی قرار گرفته است. همین امر مشکلاتی را در حوزه محیط زیست و حمل و نقل پدید آورده و در نتیجه بعضاً رونق ارائه خدمات رسانی به مردم را کند کرده است. همچنین اقلیم خوزستان در فصل گرما با دمای طاقت فرسا مواجه بوده و چالش هایی را در حوزه های مختلف شهرهای استان پدید آورده است. شهر اهواز در فصول پاییز و زمستان با بارش های ناگهانی و پرچم مواجه شده و آبگرفتگی متعدد در معابر عمومی را پدید می آورد. در عین حال، فرسودگی شبکه فاضلاب مصلاتی را برای محیط زیست ایجاد کرده و روند پیشبرد طرح های عمرانی، خدماتی، فضای سبز، حمل و نقل و فرهنگی را تحت تأثیر قرار داده است. در همین راستا نیز طی ۴۳ ماه توفیق خدمت در شهرداری اهواز، در بخش های زیرساختی ، زیربنایی و زیباسازی اقداماتی را در قالب برنامه پنج ساله برای تصویب به شورای شهر پیشنهاد کرده ایم که برش هایی از آن سالانه در قالب بودجه تصویب و به شهرداری ابلاغ می شود.

با این حال، شهر جاری بودن جریان خدمات در اهواز باید هزینه های جاری جهت نظافت، پاکیزگی و آراستگی شهر تأمین شود. مشکل از کجا نشأت می گیرد؟ پای تزریق قطره چکانی اعتبارات در میان است؟ خیر، اهواز یکی از شهرهای پهناور ایران است که باید میان ابعاد و جمعیت آن تناسب برقرار شود. این در حالی است که یک سوم آن را سکونتگاه های غیررسمی تشکیل می دهد. یعنی از حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار نفر جمعیت شهر، بیش از ۳۵۰ هزار نفر در سکونتگاه های غیررسمی زندگی می کنند. احداث معابر در این محلات هم با دست و دل بازی زباد انجام شده است. افرادی نیز سواستفاده کرده و ... و دوجوان کرده است. لذا در گذشته با افزایش هزینه های جاری، رسیدگی به طرح های عمرانی نیز تقلیل پیدا کرده ولی اکنون این رویه برعکس شده و نسبت اعتبارات عمرانی به جاری افزایش چشمگیری داشته است.

شهرداری ها باید طبق قانون ۴۰ درصد از اعتباراتشان را تصویب

شورا به هزینه های عمرانی و ۶۰ درصد را به هزینه های جاری تخصیص دهند. با این حال، سال ۱۴۰۰ در اهواز بیش از ۷۰ درصد اعتبارات به هزینه های جاری و ۳۰ درصد باقی مانده به هزینه های عمرانی تخصیص یافته، چرا این اتفاق افتاده است؟!

مؤلفه های داخلی در امور شهرداری مانند انباشت نیروی انسانی که باعث افزایش سهم حقوق و دستمزد نسبت به کل بودجه شهرداری شده، نوع رفتار برخی از شهروندان در حوزه پسماند شهری و فرهنگ مصرفی مردم اهواز در این زمینه مؤثر بوده است. به عنوان مثال چنانچه مردم در انتقال زباله از منزل به بیرون، رأس ساعت اعلامی از سویی شهرداری همراهی لازم را نداشته باشند به جای یک بار جمع آوری، باید چند بار در شبانه روز زباله ها جمع آوری شوند که موجب افزایش هزینه های جاری می شود.

با این دلیل قانع کننده ای برای انباشت زباله در بخش های مختلف شهر اهواز است؟ مشکل انباشت زباله در اهواز به ۴ سال قبل بازمی گردد و معابر اصلی این شهر هم اکنون کاملاً تمیز است و با شهرهایی مانند تهران، شیراز، اصفهان و... تفاوت چندانی ندارد.

با این حساب، شما انباشت و تجمع زباله در شهر اهواز را تکذیب می کنید؟

بله کاملاً تکذیب می کنم. البته بهندرت این مشکل در گوشه و کنار شهر مشاهده می شود، ولی انباشت زباله در اهواز به گونه ای که سیاه نمایی می شود از اساس دروغ است.

درباره آبگرفتگی معابر اهواز در فصول بارندگی و پیامدهای آن چه نظری دارید؟ چرا این مشکل را با توسعه ایستگاه های پمپاژ و هدایت آب های سطحی به پذیرنده های طبیعی حل و فصل نکردید؟ حجم بارش ها در کشورهای عربی و جنوب کشور خصوصاً منطقه خوزستان و شهر اهواز در فصول بارندگی زیاد است و در مدت زمانی کوتاه حجم زیادی باران می بارد. مثلاً طی ۲۰ دقیقه ۳۰ میلی متر باران باریده و منادب ایجاد می کند. سال ۱۴۰۰، ۵۸۰ نقطه آبگیر در شهر وجود داشت؛ ولی در آخرین بارانی که سال ۱۴۰۲ نازل شد، نقاط آبگیر شهر به کمتر از ۱۰ نقطه رسیده است. این امر به واسطه پمپاژ و هدایت آب به سمت کارون و پذیرنده های طبیعی اطراف شهر و احداث بخش هایی از شبکه جدید برای آب های سطحی اتفاق افتاده است.

بخشی از مشکلات اهواز از عدم توسعه شبکه فاضلاب جهت انتقال آب بارندگی نشأت گرفته و با بوی تعفن ناشی از پی زدگی فاضلاب به معضلی اهواز تبدیل می شود؟ چه برنامه ای برای حل این مشکل دارید؟ بخشی از مشکلات اهواز از عدم توسعه شبکه فاضلاب جهت انتقال آب بارندگی نشأت گرفته و با بوی تعفن ناشی از پی زدگی فاضلاب به معضلی اهواز تبدیل می شود؛ چه برنامه ای برای حل این مشکل دارید؟

البته از نظر سازمانی متولی این موضوع شرکت آبفاست، اما براساس اطلاعاتی که ما داریم، منابع توسعه طرح شبکه جامع فاضلاب شهر اهواز به دستور مقام معظم رهبری از صندوق ذخیره ملی تأمین شده است. حدود ۳۰ سال قبل از دولت شهید رئیسی، حدود ۳۰ درصد این طرح پیشرفت داشته و طی ۲،۵ سال مدیریت رئیس جمهوری شهید، ۲۲ درصد دیگر آن تکمیل شده و هم اکنون حدود ۶۲ درصد توسعه شبکه فاضلاب اهواز نیاز نهایی شده و بوی تعفن بهندرت و تنها در مناطقی محدود از شهر استشمام می شود.

تکلیف نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی چه می شود؟

ناوگان تاکسیرانی اهواز به حدود ۴ هزار دستگاه تاکسی نیازمند است؛ اگرچه به صورت اسمی حدود ۱۹۵۰ دستگاه در شهر وجود دارد اما در عمل کمتر از هزار دستگاه فعال است. شهرداری به منظور تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی، زمینه نوسازی ۸۰۰ دستگاه تاکسی را با ارائه تسهیلات فراهم کرده است. از این تعداد بیش از ۲۷۰ نفر تاکسی های خود را به سمت پذیرنده های طبیعی هدایت کرده ایم. به این ترتیب منادب در اهواز از ۱۰ روز یک هفته به کمتر از ۱۲ ساعت رسیده است. با این حال، فیلم ها و اخباری که اغلب در شبکه های مجازی بخش می شود، مربوط به چند سال قبل است که برخی با زوایای خاص، اغراض سیاسی و شخصی منتشر شده و باعث بی اعتمادی مردم می شوند.

پیش ترشنیده بودیم که شرکت آبفا در حال احداث دو تونل در مجاورت کارون است تا آب های سطحی را به تصفیه خانه هدایت کند. این طرح چه زمانی به سرانجام می رسد؟ مسئولیت این پروژه با شرکت آبفاست، البته قبلاً با سرعت در حال انجام بود اما حالا به دلیل محدودیت های مالی و اعتباری به کند ی پیش می رود.

شهرداری اهواز سال ۱۳۸۳ از یک بانک خارجی تسهیلاتی اخذ کرده و اقساط آن را طی ۱۸ سال پرداخت نکرد؛ اصل وام ۷ میلیارد تومان بود که به دلیل عدم پرداخت اقساط، به حدود ۴۵۰ میلیارد ریال رسیده بود و اگر تا انتهای سال ۱۴۰۱ تسویه حساب نمی کردیم به ۷۰۰ میلیارد تومان رسیده بود؛ این موضوع نام شهرداری اهواز را در فهرست سیاه بانکی قرار داده و به عاملی مهم در زمینگیر شدن توسعه خطوط متروی اهواز تبدیل شده بود. سال ۱۴۰۰ با حمایت شهید رئیسی، مبلغ اصل وام و جرایم دیرکرد را به ۲۰۰ میلیارد تومان کاهش دادیم. بلافاصله با دریافت اولین عوارض آلایندگی، بدهی را پرداخت کردیم و توانستیم ۱۷۵۰ میلیارد تومان تسهیلات بانکی و اوراق مشارکت را برای اولین بار در حوزه حمل و نقل اهواز دریافت کنیم.

پس از پروسه طولانی دعوی حقوقی بین پیمانکار اولیه متروی اهواز با شهرداری، در نهایت سال ۱۴۰۲، رأی به نفع شهرداری صادر شد و بهمن ماه سال گذشته با پیمانکار جدید، تقاضنامه ای در حضور ریاست محترم جمهوری منعقد شده و لایحه ای هم به شورای اسلامی شهر برای شروع کار های مقدماتی ارسال شد که به تصویب رسید. هم اکنون، ۳۵۰ میلیارد تومان وجه نقد در حساب شهرداری برای شروع عملیات اجرایی قطار شهری موجود است و ۱۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت نیز تا انتهای سال به وجه نقد تبدیل خواهد شد که ۸۵۰

میلیارد تومان آن متعلق به قطار شهری و ۵۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به اتوبوس شهری است. منابع غیرنقدی مانند ملک تجاری و زمین را نیز پیش بینی کرده و ۵۰ درصد سهم خود (حدود ۸ همت) را پیش بینی کرده ایم. بقیه منابع هم طبق قانون باید توسط دولت تأمین شود.

با این حساب، اهوازی ها باید تا کی منتظر تکمیل قطار شهری بمانند؟ شهرداری ۸ همت و دولت نیز ۸ همت را از طریق اوراق تأمین می کند و پیش بینی شده ۱۱،۵ کیلومتر از مجموع ۲۳،۵ کیلومتر متروی شهری با تزریق ۱۶ همت، ظرف ۳۰ ماه احداث شود.

در واقعیت امر، چنان چه المان ها و عناصر موجود نتوانند از پی معرفی هویت یک شهر برآیند، برداشت ها متفاوت شده و در نهایت اهواز به شهری توسعه نیافته تعبیر می شود!

بنده مدعی حل تمام مشکلات شهری نبوده ام. ولی هم اکنون در مقام مقایسه، آهنگ تغییرات و رشد و توسعه در شهر منعدار و محسوس است. البته قدردانسی مردم اهواز، انگیزه خدمت رسانی شهرداری را دوچندان کرده است. ما بدون شعار حرکت کرده و طی سه سال و نیم گذشته از ۱۰ میلیون مترمربع هدفگذاری ۶ میلیون مترمربع از خیابان های اهواز را آسفالت کرده و بقیه را تا پایان دوره انجام خواهیم داد.

برای ساماندهی خرید و فروش احشام در سطح شهر چه برنامه ای دارید؟ ۲ نقطه ورودی شهر اهواز، به همین دلیل به منطقه ای نازیب تبدیل شده است.

برخورد با این پدیده، فقط کار شهرداری نیست. باید علیه متخلفان و ناضان قانون، احکام قضایی صادر شود که اخیراً این اتفاق افتاده و حمایت نیروی انتظامی هم در اجرای احکام لازم است. اخیراً با حضور استاندار جدید خوزستان، اراده ای جدی در بخش های استان ایجاد شده و برای رفع این مشکل این بخش های مختلف، به کمک شهرداری آمده اند. زمین هایی تعبیه شده و سازه های سبک آن در حال تأمین و احداث است. البته این اقدام با مقاومت معارضینی نیز همراه است که متأسفانه برخی از آنها با عوامل اجرایی شهرداری بشدت درگیر می شوند. مقامات قضایی حمایت بسیار خوبی به عمل آورده و همه پای کار آمده اند تا با اراده ای جمعی و در یک زمان بندی مشخص این معضل را برطرف کنیم. در اولین قدم نیز این افراد را از خیابان ها جمع کرده و به پیاده روها انتقال دادیم. شب عید نیز شهرداری با حمایت نیروی انتظامی، فروشندگان احشام را از خیابان ها جمع آوری کرده و به پیاده روها انتقال دادند. علاوه بر این شهرداری یک قطعه زمین ۱،۵ هکتاری در یکی از مهم ترین ورودی های شهر به این امر اختصاص داده و برای ساماندهی و دستروشان فضای آن را طراحی کرده و در یک زمان بندی ۳ ماهه قصد داریم این منطقه را تا فصل تابستان ساماندهی کنیم. همچنین، تقاضنامه ای با بسیج سازندگی سپاه جهت ساماندهی یکی دیگر از ورودی های شهر نیز منعقد کرده ایم که تا سال آینده، ورودی های شهر را به منطقه ای آبرومند و زیبا با مؤلفه های استاندارد تبدیل کرده و به

چهار اصل خطوط مترو این همه نعل صورت گرفته؟ آیا مشکلی در تزریق تسهیلات بانکی وجود دارد؟ شهرداری اهواز سال ۱۳۸۳ از یک بانک خارجی تسهیلاتی اخذ کرده و اقساط آن را طی ۱۸ سال پرداخت نکرد؛ اصل وام ۷ میلیارد تومان بود که به دلیل عدم پرداخت اقساط، به حدود ۴۵۰ میلیارد ریال رسیده بود و اگر تا انتهای سال ۱۴۰۱ تسویه حساب نمی کردیم به ۷۰۰ میلیارد تومان رسیده بود؛ این موضوع نام شهرداری اهواز را در فهرست سیاه بانکی قرار داده و به عاملی مهم در زمینگیر شدن توسعه خطوط متروی اهواز تبدیل شده بود. سال ۱۴۰۰ با حمایت شهید رئیسی، مبلغ اصل وام و جرایم دیرکرد را به ۲۰۰ میلیارد تومان کاهش دادیم. بلافاصله با دریافت اولین عوارض آلایندگی، بدهی را پرداخت کردیم و توانستیم ۱۷۵۰ میلیارد تومان تسهیلات بانکی و اوراق مشارکت را برای اولین بار در حوزه حمل و نقل اهواز دریافت کنیم.

پس از پروسه طولانی دعوی حقوقی بین پیمانکار اولیه متروی اهواز با شهرداری، در نهایت سال ۱۴۰۲، رأی به نفع شهرداری صادر شد و بهمن ماه سال گذشته با پیمانکار جدید، تقاضنامه ای در حضور ریاست محترم جمهوری منعقد شده و لایحه ای هم به شورای اسلامی شهر برای شروع کار های مقدماتی ارسال شد که به تصویب رسید. هم اکنون، ۳۵۰ میلیارد تومان وجه نقد در حساب شهرداری برای شروع عملیات اجرایی قطار شهری موجود است و ۱۲۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت نیز تا انتهای سال به وجه نقد تبدیل خواهد شد که ۸۵۰

گفت و گو

وعدۀ ای که به مردم اهواز داده ایم، عمل کنیم.

پس شما وعده می دهید که سال بعد مردم و گردشگران هنگام ورود به شهر اهواز با چنین ناپسانی ها و مشکلات مواجه نشوند؟

ان شاء الله! به شرط اینکه همت همه ارکان مرتبط در استان به قوت خود بماند؛ چون در گذشته بعضاً برخی مدیران پای کار بودند اما به یکباره عقب کشیدند. روابط، مناسبات و ملاحظات فرهنگی و اجتماعی باعث شده تا با افتاح سازی بزرگان و معتمدین این محلات و رؤسای این گروه ها قدم های مؤثری در رفع مشکل برداریم.

اغلب این افراد در طبقه ضعیف قرار داشته و مشکلات درآمدی و معیشتی متعددی دارند. مشوق های شما برای ساماندهی این مشاغل چیست؟

این افراد نگرانند با ساماندهی در بازارچه ها، قادر به پرداخت اجاره مکان و هزینه های آب و برق نباشند. بنابراین باید به آنها اطمینان دهیم که تنها هدفمان، ساماندهی مشاغل در فضایی مناسب و زیباست.

این اطمینان را به آنها داده اید؟ بله؛ البته نافرمانی اجتماعی در هر شهری وجود دارد و در این میان، برخی نیز قصد برهم زدن نظم عمومی را دارند که درست در همین نقطه باید قانون ورود کند. در ورودی اهواز از سمت زرگان، نیاز به اقدام عمرانی جدی دیگری بجز احداث بازارچه و زیباسازی خیابان نیست. اما ۱۰ کیلومتر از ۱۷ کیلومتر جاده ورودی خرمشهر به سمت اهواز نیازمند اقدامات عمرانی و ساماندهی و بقیه فقط نیازمند اقدامات عمرانی است. با ساماندهی این دو ورودی، ان شاء الله شرایط شهر اهواز برای گردشگران تغییر کرده و امیدواریم تا سال آینده برای این موضوع نزد مردم عزیز اهواز سربلند باشیم .

دودستگی اعضای شورای شهر اهواز و تضاد و تقابل برخی از آنها با مجموعه شهرداری، سال هاست که به چالشی مهم در تصمیم گیری ها و پیشبرد امور شهری تبدیل شده است. این مؤلفه را تا چه حد با پیچیدگی مشکلات شهری اهواز مرتبط می دانید؟

حتماً مرتبط است؛ ارتباطش نیز بسیار جدی است. شوراها برگرفته از رای مردم هستند و اختیارات قانونی در عزل و استیضاح شهردار دارند. با این حال، در صورت عدم تکمین به چهارچوب های قانونی، هرج و مرج شهر را فرا می گیرد. بنده با دعوت اعضای محترم شورای شهر اهواز با ۱۳، هشتم شهریور ماه ۱۴۰۰ به عنوان شهردار انتخاب شدم. اگرچه افتخار می کنم که نوکر مردم اهواز هستم، اما خودم درخواست کننده سمت شهردار نبودم. مدتی را به خوبی با همه اعضا شورا کار کردم؛ اما پس از مدتی نزموه های از مخالفت ها درون شورا به گوش رسید. البته این اختلافات کاملاً طبیعی است و شورا محل تضارب و هموارسازی مسیر جهت توسعه شهری است.

دلیل اصلی این اختلافات، عدم حضور خانواده شما در اهواز بود؟ خیر، این تنها یک بهانه گیری و بی اضافی بود. روزی که به عنوان

سال ها پیش بوی مشتمز کننده ناشی

از سوختن زباله، مردم اهواز و حتی ناوری فرودگاه اهواز را مستاصل کرده بود. پسماندها هم برای مدت طولانی در معضلات اهواز بود، برای مدیریت

پسماندها چه اقداماتی انجام شده است؟

اهواز سال ها پیش در رده آخرین شهرهای کشور در حوزه ساماندهی پسماند بود؛ اما امروز به شهادت «آقای مسعود نوبتی» معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور و با حمایت دولت و اقدامات زیرساختی بسیار مهم و ارزشمندی که در این دوره انجام شده در رتبه ۴ شهر برتر در حوزه ساماندهی پسماند قرار گرفته ایم. حالا در این منطقه نه بو و دودی وجود دارد و نه خطر زیست محیطی.

کلام آخر؟

اهواز برای رسیدن به میانگین کلانشهرها طبق تخمین های اولیه بر اساس قیمت ها در سال ۱۴۰۲، به ۱۵۰ همت اعتبار نیازمند است. بودجه اهواز از ۳۵۰۰ میلیارد تومان

در سال ۱۴۰۰ به ۲۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رشد بودجه شهرداری، شهر اهواز نیازم

۱۵

شهردار انتخاب شدم، به اعضای محترم شورا شرایط اسکان خانواده و مشکلات آن را بیان کردم ولی به رغم این اعلام، زندگی بنده و همسرم در اهواز است و همسرم برای رسیدگی به امور فرزندانم به اصفهان رفت و آمد دارد. چرا که دو فرزندم که یکی از آنها ازدواج کرده در اصفهان دانشجوی هستند و فرزند سوم در شهر تهران دانشجویست. فرزندانم نیز به کرات به اهواز آمده و در کنار هم بوده ایم.

پس از این ماجرا، اعضای شورای شهر به دو طیف مخالفان و موافقان تبدیل شدند؟

اساساً موضوع اصلی که نوعاً باعث اختلاف در شوراها می شود ورود به انتخاب مدیران و اعمال نظر در این زمینه است و این با روح مدیریت سازگار نیست. مثلاً یک خودرو نمی تواند بیشتر از یک راننده داشته باشد؛ شهردار هم باید یک شهردار داشته باشد. اعضای شورا در ورود به مسائل مدیریتی در چند طیف قرار گرفتند؛ عده ای متعهد به وظیفه نظارتی خود و نه دخالت در امور اجرایی و برخی دیگر قصد داشتند فضا را برای مداخله فراهم کنند که این موضوع به چالش اصلی بین آنان و مدیریت شهری تبدیل شد. اعضای شورا بر اساس ضوابط قانونی حق نظارت، تحقیق، تنقص، سؤال، تذکر و استیضاح شهردار را دارند که همه موارد در چهارچوب های قانونی مشخص شده است و این موضوع در اختیار و مطابق با نظر و سلیقه یک فرد یا تعداد خاصی در شورا نیست. لذا تمکین به قانون بر هر چیزی اولویت دارد. متأسفانه گاهی افرادی علیه دیگران بی تقوایی کرده و برای رسیدن به اهداف شخصی، بزرگ نمایی و سیاه نمایی می کنند که نه عادلانه است و نه به حق؛ و مردم هم به خوبی این موضوعات را درک و قضاوت می کنند.

علت اصلی این شکاف ها میان اعضای شورا چه بود؟

اختلاف نظر و دیدگاه در کار جمعی کاملاً طبیعی است، لیکن بعضاً ریشه و زمینه اختلافات به خارج از شورا و شهرداری برمی گردد. در اهواز با شروع فعالیت این دوره از مدیریت شهری زمینه های سوءاستفاده از بیت‌الامال کاهش جدی شده است؛ لذا بعضاً افرادی که از این فرصت ها محروم شده اند با فشارهای متعدد سعی در ایجاد اختلاف بین اعضای شورا و بعضاً هم اختلاف بین بخشی از شورا و شهرداری کرده و با قلب حقایق سعی در سیاه نمایی موضوعات می کنند. بنده هزینه تمام این فشارها را پرداخت کرده و می کنم!

رویکرد شما به عنوان شهردار اهواز برای مقابله با این شکاف ها چیست؟ استان خوزستان و بویژه اهواز دارای ظرفیت ها و استعداد های گسترده ای است. اعتقاد و باور من طی ۴۳ سال خدمت در اهواز این است که مردم برای دامن زدن به اختلافات، سرمایه گذاری کرده است. رویکرد این بود که وارد اختلافات نشده و سطح مطالبات مردم را از میزان به سطح بالایی برسانیم. اگر مردم بدانند چه چیزی را از چه کسی بخواهند، مطالبه گری درست و قانونی به پیشرفت شهر هم کمک می کند.

سال ها پیش بوی مشتمز کننده ناشی از سوختن زباله، مردم اهواز و حتی ناوری فرودگاه اهواز را مستاصل کرده بود. پسماندها هم برای مدت طولانی در معضلات اهواز بود، برای مدیریت

پسماندها چه اقداماتی انجام شده است؟

اهواز سال ها پیش در رده آخرین شهرهای کشور در حوزه ساماندهی پسماند بود؛ اما امروز به شهادت «آقای مسعود نوبتی» معاونت عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور و با حمایت دولت و اقدامات زیرساختی بسیار مهم و ارزشمندی که در این دوره انجام شده در رتبه ۴ شهر برتر در حوزه ساماندهی پسماند قرار گرفته ایم. حالا در این منطقه نه بو و دودی وجود دارد و نه خطر زیست محیطی.

کلام آخر؟

اهواز برای رسیدن به میانگین کلانشهرها طبق تخمین های اولیه بر اساس قیمت ها در سال ۱۴۰۲، به ۱۵۰ همت اعتبار نیازمند است. بودجه اهواز از ۳۵۰۰ میلیارد تومان

در سال ۱۴۰۰ به ۲۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رشد بودجه شهرداری، شهر اهواز نیازم