

گفت و گو با مهندس محمد حقانی، عضو شورای اسلامی شهر تهران:

توسعه مترو می تواند ترافیک و آلودگی هوای تهران را برطرف کند

در شماره های پیشین نشریه «طبیعت ایران» بحث ها و گفت و گوهای مفصلی در ارتباط با زیست بوم ایران از جمله وضعیت جنگل ها و مراتع، بحران آب، چالش های رویکردی و مدیریتی در این حوزه و غیره با مسئولان، صاحب نظران و اساتید دانشگاه صورت گرفت. در این شماره با تمرکز بر بحث «مدیریت شهری و محیط زیست» و واکاوی بحران های زیستی کلان شهر تهران از جمله آلودگی هوا، ترافیک و افزایش جمعیت که فصل مشترک وضعیت کلان شهرهای ایران است، دکتر عادل جلیلی، مدیرمسئول نشریه «طبیعت ایران» میزبان مهندس محمد حقانی، یکی از چهره های شناخته شده شورای شهر تهران در دوره چهارم بود. علاوه بر تجربه حضور در شورای شهر تهران در کارنامه کاری مهندس حقانی که فارغ التحصیل دانشکده کشاورزی دانشگاه تهران نیز هست مدیرعاملی سازمان پارک ها و فضای سبز اصفهان، تأسیس سازمان عمران زاینده رود، معاون خدمات شهری و مشاور اجرایی شهرداری تهران، تأسیس حوزه معاونت فرهنگی، اجتماعی شهرداری تهران و غیره نیز به چشم می خورد.



محمد حقانی، عضو چهارمین دوره شورای شهر تهران

مهندس حقانی با بیانی صریح، حرف هایی شنیدنی در رابطه با علل و عوامل بحران های زیستی پایتخت داشت. وی بیشتر مشکلات فعلی تهران را حاصل نگاه غیرکارشناسی به مسائل این کلانشهر، نبود مدیریت و برنامه ریزی، بی توجهی به شایسته سالاری، نبود درک صحیح از جایگاه شهرداری و شورای شهر، ضعف شورا در نظارت بر عملکرد شهرداری، بی توجهی به توسعه مترو، داشتن نگاه درآمدزایی به طرح های جامع و تفصیلی، اضافه تراکم فروشی و غیره می داند. این گفت و گوی مفصل و خواندنی پیش روی شماست.

■ دوره فعلی شورا و مدیریت شهری به اتمام رسید و طبیعتاً زحمات زیادی در مدیریت شهر تهران کشیده شده که نتایج آن را شهروندان نیز دیده‌اند. اما به‌رحال باید تقدی نسبت به گذشته داشته باشیم تا ان‌شاءالله شورای شهر جدید و مدیریت شهری به عملکرد گذشته و مسائل مختلف در دوره قبل به‌عنوان یک تجربه توجه کنند. سؤالات بیشتر بر محوریت مدیریت شهری و محیط‌زیست است که از زوایای مختلف به آن می‌پردازیم.

نخستین موضوعی که هر شهروند تهرانی با آن دست به‌گریبان است، بحث ترافیک و اثرات آن بر آلودگی هوا است. قرار بود در سال ۱۴۰۴ طول بزرگراه‌های تهران به ۵۵۰ کیلومتر برسد که عملاً رسیده است. مترو نیز توسعه یافته اما اثرات این اقدامات بر ترافیک، آن‌گونه که شهروندان باید احساس کنند نیست؛ مثلاً نسبت به اوایل دهه ۹۰ سرعت جریان ترافیک تهران از ۲۷ کیلومتر به ۲۵ کیلومتر رسیده و به عبارتی کندتر شده است؛ یا با ائتلاف ۵۴ درصدی وقت افراد در جریان حرکت شهری تهران روبه‌رو هستیم. علاوه بر ائتلاف وقت مردم، موضوع آلودگی نیز به‌ویژه در فصول سرما که ناشی از ترافیک است به معضلات این کلان‌شهر دامن زده است. فکر می‌کنید چرا با همه این اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، هنوز نتیجه‌ای نگرفته‌ایم؟

◀ معتمد اگر کار، نظم و نسق کافی نداشته باشد قطعاً به نتیجه مطلوبی نخواهد رسید. فکر می‌کنم در جواب سؤال شما حداقل باید یک ساعت صحبت کرد. قبلاً ۷۰ درصد مردم کشور در روستاها و ۳۰ درصد در شهرها سکونت داشتند که متأسفانه اکنون این نسبت برعکس شده و روز به روز هم این فاصله بیشتر می‌شود. در شرایط فعلی در مدیریت کلان‌شهرها برای شهری مثل تهران که پایتخت نظام است، باید بیش از این‌ها حرف زد، فکر کرد و برنامه‌ریزی داشت. همچنین برای اینکه تهران را به جایگاه واقعی آن برگردانیم باید تصمیم و اراده قاطعی داشته باشیم. در قدیم تهران را اغلب با «ط» می‌نوشتند و ای کاش می‌شد تهران را همانند گذشته با «ط» می‌نوشتیم و برمی‌گشتیم به همان طهران اولیه. تهران به‌رحال مجموعه‌ای از روستاها، آبادی‌ها و باغ‌ها بود که هر کدام کارکرد خودشان را داشتند. پس از گذشت حدود ۱۲۰ سال از بلدیة، به‌اجبار و به‌اصطلاح شهرداری‌ها به‌وجود آمدند و برخی از عوارض به‌تدریج در شهر حاکم شد. با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالایی که به‌لحاظ زیستی یا مسائل فرهنگی و اجتماعی در شهر تهران وجود دارد، ما نتوانستیم پاسخگوی ورود به‌اصطلاح مدیریت شهری مدرن باشیم و چنین اتفاقی افتاد. تهران در دامنه جنوبی البرز قرار دارد و من همیشه گفته‌ام که این دامنه بسیار پرمهر است. رودها، رودرہ‌ها، باغ‌ها، فضاها، باز و فضاها، بسیار زیاد و ذخیره در شهر تهران وجود داشت و ما متأسفانه با مدیریت‌های غلط خود، ناخواسته تیشه به ریشه آنها زدیم.

به‌هر حال

بی‌رودر بایستی باید
بگویم بی‌توجهی و دانش ناقص
امروزی، متأسفانه شهر را به شرایطی
رسانده که امروزه زندگی کردن در تهران
بسیار سخت شده و مردم در روزهای تعطیل هر
طور که شده می‌خواهند از آن فرار کنند! باید این
مسائل را آسیب‌شناسی و ریشه‌یابی کرد. چرا شهر به
این روز افتاده است؟ شهری که زمانی باغ‌شهر بوده و
درختان سر به فلک کشیده‌اش آن را به چنارستان معروف
کرده و فیلتر هوایش درختان و باغ‌های آن بود. چرا تهران
به این روز افتاده و چرا در شرایطی قرار گرفته که آرامش
به‌عنوان لازمه هر زندگی، در آن وجود ندارد؟

این نکته را هم باید یادآوری کنم که ما مسئولان شهری (مدیریت شهری) چه در شورای شهر و چه در شهرداری دستان در جیب مردم است! ما از جایی پول دریافت نمی‌کنیم و پول نفت نداریم بدهیم. قانونی وجود دارد که هر کس هر عارضه‌ای به شهر وارد کرد باید هزینه آن را تحت عنوان عوارض بدهد.

■ یعنی مشکل تهران پول بود؟

◀ خیر، مشکل ترافیک تهران، نبود مدیریت و برنامه‌ریزی است. ما دکتر و مهندس و کارشناس خوب داریم اما مدیر خوب نداریم یا اگر داریم که قطعاً هم داریم سر جای خودش ننشسته است! دلیلی ندارد کسی که می‌آید اتاق شما را خوب رنگ‌آمیزی می‌کند، همان فرد لوله فاضلاب‌تان را هم تعمیر کند. الان بدنه شهرداری و متخصص شهری در این نهاد کار نمی‌کنند. این بدنه جدا شده از مدیریت شهری، به گوشه‌ای رانده شده، بازنشسته شده یا اینکه رفته است. آیا هر کسی می‌تواند در کابین خلبان بنشیند؟ آیا می‌توانیم جای پزشک بنشینیم و نسخه بنویسیم؟ طبیعتاً به کسی اجازه طبابت می‌دهند که برخی شاخص‌ها، اعتبارنامه‌ها و معیارها را داشته باشد. البته قبول دارم که بسیاری از مدیران شم مدیریت‌ی دارند اما این کافی نیست. اوایل انقلاب حرفمان این بود که مدیران ما تازه‌کارند، ولی الان ۴۰ سال از انقلاب می‌گذرد، پس چرا آدم‌ها سر جای خودشان ننشستند؟ چرا بعضی‌ها را که موفق نبودند برمی‌داریم و جای دیگری می‌گذاریم و کسی که موفق بوده باید خانه‌تشین شود. این مسائل روز ما در تهران و در کلان‌شهرها است.

■ من به مسائل شهری اشراف دارم و وضعیت مدیریت کلان‌شهرهای دنیا را هم خوب می‌دانم. این کلان‌شهرهای به‌مراتب پیچیده‌تر و سخت‌تر از وضعیت شهر



تهران
به‌نحو احسن مدیریت
می‌شوند. فکر می‌کنم به‌رحال
باید متمرکز شویم روی بحث ترافیک.
مشکل ما راهبرد حمل و نقل شهری است.
ما در مدیریت شهری، جابه‌جایی شهروند را با
جابه‌جایی خودرو اشتباه گرفتیم. آیا شورای شهر
به‌طور ویژه روی این موضوع کار کرده است؟

من مصداقی صحبت می‌کنم. چرا پل صدر ساخته شد؟ در شورای سوم که این موضوع به تصویب رسید، چرا بیش از هفت هزار میلیارد تومان برای آن خرج شد؟ آیا این سازه حتی توانسته مشکلات منطقه‌ای خودش را حل کند؟ قطعاً نه. متأسفانه الان ترافیک این پل با حضور پلیس باز می‌شود؛ در حالی که ما وقتی یک طرح ترافیکی را اجرا می‌کنیم باید آن را برای زمان اوج مسافرت و ترافیک و همچنین خلوتی تردد در شب‌ها بسنجیم. ولی این پل هم‌اکنون به یک پارکینگ دو طبقه تبدیل شده است؛ در این میان زندگی مردم مطرح است که باید به آن توجه داشت. همه سازمان‌ها مردمی هستند اما از گذشته تاکنون شهرداری یک نهاد مردمی بوده و از بدو تشکیل تا الان ارتباط مستقیم و تنگاتنگی با مردم داشته است. هزینه طرح را هم مردم پرداخت می‌کنند. پس چرا مطالعه نکرده کار می‌کنیم؟ در طرح جامع ترافیک شهر تهران (مصوب شورای عالی ترافیک) قرار بوده وقتی جمعیت شهر به ۱۰ میلیون نفر رسید، ۷۵ درصد از زیرساخت‌های شهری اجرا شده باشد؛ یعنی ۷۵ درصد از بزرگراه‌ها، مترو، اتوبوس و حمل و نقل عمومی که به آن زیرساخت می‌گوییم باید ایجاد شده باشد. چرا باید ۱۰۰ درصد ساخت بزرگراه‌ها به اتمام برسد اما وضعیت توسعه مترو زیر ۲۰ درصد باشد؟ در حالی که جمعیت تهران از ۱۰ میلیون نفر هم گذشته است. قرار بود در افق ۱۴۰۴ جمعیت تهران ۱۰ میلیون نفر شود اما الان و در سال ۱۳۹۶ جمعیت تهران بیش از این رقم شده است. تهران با چنین شرایطی یک ابرشهر است اما در مقابل شهر، شهرداری و شورای شهر تهران را به‌عنوان نهادهای مردمی دست‌کم گرفتیم؛ آن را جناحی و سیاسی کرده و خودخواسته طرح‌ها را اجرا کردیم. کدام یک از طرح‌هایی که در حال اجراست، مصوب شورای شهر است؟

سؤال اساسی این است که آیا شورای شهر ظرفیت هدایت را ندارد یا اینکه به بازی گرفته نمی‌شود؟

دو دلیل دارد: اول اینکه طوری برداشت می‌شود که عده‌ای می‌خواهند افراد قانونمند و دلسوز مملکت رأی نیاورند. مسأله بعدی هم این است

که شهردار ما شهردار شورانگرا نیست و جناح خود را هدایت می‌کند. بسیاری از لواحی که به شورا می‌آید و بسیاری از طرح‌هایی که خودمان در شورا تهیه می‌کنیم، رأی نمی‌آورند. ما نمی‌توانیم مدیریت کنیم. بنده که حدود نیم قرن است در شهرداری حضور دارم، هنوز نمی‌توانم نظارتی روی کار شهرداری داشته باشم تا چه برسد به فردی که برای اولین بار وارد شورای شهر شده است. برای ما سازوکاری به‌منظور نظارت فراهم نکرده‌اند.

پس فکر می‌کنید شورا هنوز ظرفیت اعمال حاکمیت مردم‌سالاری را ندارد؟

متأسفانه ظرفیت مردم‌سالاری را ندارد و این، دقیقاً مربوط به مسائل سیاسی است. افرادی باید در شورا حضور داشته باشند، اعم از اصول‌گرا یا اصلاح‌طلب، که دل به شهر بسته و دلسوز مردم باشند و بخواهند وضعیت شهرشان از لحاظ بهداشت، سلامت و آرامش ارتقا پیدا کند. متأسفانه احترام به قانون وجود ندارد.

از دید جنابعالی، وظیفه شورای شهر جدید به‌ویژه در بحث ترافیک چیست؟ آیا نیاز به تغییر رویکرد اساسی وجود دارد؟

اکنون مهمترین خواسته مردم تهران، رفع آلودگی و ترافیک است. این دو همانند چسب دو قلو به هم چسبیده‌اند. نگاه اکثریت شورای چهارم و مدیریت شهری به مسائل، محیط‌زیستی نیست. این موضوع در شورای جدید باید مورد توجه قرار گیرد.

آیا شورا و مدیریت شهری، فاقد اطلاعات و سواد لازم در ارتباط با محیط زیست شهری بود یا اینکه دغدغه‌های دیگری داشتند؟

دغدغه‌های دیگری داشتند و بعضی هم سواد مربوطه را نداشتند. ما کارهای خدماتی ارائه می‌کنیم. در یک برهه از دهه ۷۰ بنده معاونت سیمای فرهنگی را مطرح کردم که باید کار خدماتی به‌همراه اقدامات فرهنگی و اجتماعی در شهر تهران انجام دهیم. شهرداری باید به‌دور از مسائل سیاسی و جناحی اداره شود و خدماتی را که برعهده دارد به‌صورت یکسان به همه افراد شهر ارائه دهد. شورای شهر هم باید دقیقاً به همین صورت باشد. شورای شهر ۳ تا ۴ وظیفه داشته که نتوانسته آن را به‌درستی اجرا کند و فقط عده‌ای در شورا، بالا و پایین می‌پریدند؛ ما توانستیم دیوارهای شورا را فرو بریزیم و حرف‌هایمان را از طریق رسانه‌ها به مردم برسانیم. متأسفانه چون احزاب به‌معنای واقعی در کشور ما فعالیت نمی‌کنند، امروزه رأی دادن مردم ما بیشتر به چهره‌های شناخته شده است تا اینکه ببینند چه کسی به‌درد مدیریت شهری می‌خورد. ما فقط یک بار شهردار را



کلان شهرها،
رویکرد شهر بدون ماشین
است و دنیا به این مهم رسیده و به آن
عمل می‌کند. آیا این رویکرد در
تهران قابل پیاده شدن نبود
و نیست؟

◀ حتماً قابل پیاده شدن است.

در این شهر تمام ظرفیت‌های
محیط‌زیستی رو به فناست. در
اصل مازیرساخت‌های شهری
نداریم. زیرساخت این است
که به‌طورمثال وقتی سیل بیاید
هدایت آب آن معلوم باشد.
ما ۲۵ سال پیش
جمع‌آوری
آب‌های
سطحی
را شروع
کردیم.

در دهه ۷۰ (دوران آقای کرباسچی) به کجا رسید؟ تونل خیام،
ولی عصر و غیره را درست کردیم اما با شهری با این جمعیت
به کجا رسیدیم؟ البته الان خوشبختانه به‌ویژه بعد از این چهار
سال، دولت در حال اجرای طرح آب و فاضلاب است که بنده
خیلی در مورد آن بحث دارم. در این شهر حداقل ۲۰۰۰ حلقه
چاه وجود دارد که به‌طور مرتب از دل زمین آب استخراج
می‌کنند. ۲ تا ۳ هزار چاه کوچک، متفرقه و غیرقانونی
وجود دارد. آیا شما هر چقدر از بانک پول بردارید و
مبلغی هم وارد آن نشود، بانک می‌تواند ادامه حیات
بدهد؟ آبخوان‌های ما خشکیده و سفره‌های
آب زیرزمینی افت کرده‌اند. جایی که در
۳۰ متری به آب می‌رسید الان به ۱۵۰
متر رسیده است. چرا درختان
ولی عصر خشکید؟

انتخاب می‌کنیم و بعد از آن نقش چندانی نداریم. یک وظیفه
شورا مربوط به تعیین مقررات بوده و وظیفه بسیار مهم آن
نظارت است که شورا عملاً از آن بهره‌ای نبرده است. بنده
با نیم قرن حضور در این نهاد نمی‌توانم کار نظارتی روی
شهرداری داشته باشم؛ نمی‌توانم کارشناس بفرستم و حتی
کارشناس لازم در اختیارم نیست. شورای شهر باید یک تیم
کارشناسی قدر داشته باشد.

■ جدا از مشکلات راهبردی، مشکلات ساختاری و فرهنگی
هم در مدیریت داریم؟

◀ در همه چیز مشکل داریم. در اداره شهر مشکلات
ساختاری فراوانی وجود دارد. نظارت و اجرا با هم چه
کرده‌اند و کجا می‌توانند با هم نتیجه بگیرند؟ همه دوست
دارند به بهشت بروند، اما بهشت و جهنم رفتن هم نظارت
و قضاوتی لازم دارد که این را در شورای شهر نداریم.
شورای شهر هنوز هم در لوای شهردار است. شورا باید
خودش مغز متفکر داشته باشد، چرا که پارلمان شهری
است ولی متأسفانه ما از آن بی‌بهره‌ایم. شورایی‌ها را در
شورای اول راه انداختیم که کاری بسیار اساسی بود، اما در
عمل به شهرداری‌یاری تبدیل شد. چرا؟ چون بسیاری از
اهرم‌های اجرایی در اختیار شهرداری است. شما می‌دانید
بودجه شورای شهر ما چقدر است؟ حدود ۲۵ میلیارد
تومان که پول توجیبی شهرداری منطقه یک ما هم
نیست. بنابراین ظرفیت لازم را در شورا ایجاد نکردند. بنده
که سالیان بسیاری در شهرداری و چهار سال هم در شورای
شهر فعالیت کرده‌ام، به‌سختی می‌توانم وظیفه نظارتی‌ام را
انجام دهم. البته به‌صورت مقطعی و موردی انجام می‌دهم
اما اشکال ساختاری وجود دارد. در قرآن کریم این همه
به اهمیت شور و مشورت تأکید شده و در قانون اساسی
هم شوراها جایگاه مهمی دارند اما در عمل شورای شهر
اهمیت و جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است. شهردار
هم باید یک فرد شورآگرا باشد.

■ یعنی برای مثال شما نمی‌توانستید جلوی اجرای طرح صدر را
بگیرید؟ در حالی که اکثر کارشناسان نظر منفی به این موضوع
داشتند؟

◀ طرح صدر در شورای سوم اتفاق افتاد و وقتی ما آمدیم آن را افتتاح
کردند. تونل نیایش اجرا شده بود اما هنوز نمی‌دانستند بار ترافیکی آن را
به کجا منتقل کنند و بالأخره تصمیم گرفتند تا اتوبان امام علی (ع) باشد.
طرح‌های ما پیوستگی لازم را ندارد.

■ با این صحبت‌ها برداشت می‌شود که ما یک مدیریت راهبردی و علمی
برای شهر نداریم. مثلاً در دنیا، امروزه رویکرد اساسی در حمل و نقل



■ لطفاً برگردیم به موضوع حمل و نقل شهری که در شرایط فعلی مادر مشکلات این شهر است. اگر شورای شهر جدید واقعاً بخواهد مشکل حمل و نقل تهران را حل کند چه کار باید بکند؟

▲ اگر مشکل حمل و نقل تهران حل شود، قطعاً آلودگی هوا هم رفع می‌شود و تهران در زمره شهرهای پاک قرار می‌گیرد؛ مثل مکزیکوسیتی و توکیو که پیشتر هوای آلوده‌ای داشتند. در شهرهای اروپایی هم به دلیل صنعت، دود و آلودگی ایجاد شد. برای رفع آلودگی هوای تهران سه راه وجود دارد که نیازی هم به سرمایه ندارد: ۱- توسعه مترو، ۲- توسعه مترو و ۳- توسعه مترو. اما چرا مترو را توسعه نمی‌دهیم؟! چون در



۳۰۰ کیلومتر در ساعت است. ما الان ۲۰۰ کیلومتر مترو داریم که قابل بهره‌برداری و مسافرگیری است. متأسفانه فقط به دنبال تبلیغات هستیم. وقتی جنابعالی می‌خواهید یک واحد مسکونی بسازید، نقشه‌ای دارید که سرویس بهداشتی، حمام، آشپزخانه، هال، اتاق خواب، اتاق پذیرایی، تراس و غیره در آن مشخص است. شما نمی‌آید یک بار هال را افتتاح کنید؛ یک روز اتاق پذیرایی‌اش را و روز بعد جشن بگیرید و سرویس بهداشتی‌اش را افتتاح کنید! این‌ها اسمشان طرح نیست که جدول می‌گذارند و می‌گویند ۳۰۹ طرح در فلان مرحله بهره‌برداری شد. قرار است ما خطی را راه‌اندازی کنیم و برای این کار یک مجموعه داریم که شامل چند رام قطار، پله برقی، هواکش‌ها، ایمنی و غیره است که باید پیوست اقتصادی و محیط‌زیستی هم داشته باشد. همه این‌ها قرار است

روزی افتتاح شود و تعداد مشخصی ایستگاه هم داشته باشد. نمی‌شود یک خط را اجرا کنیم و به بهره‌برداری برسانیم که فقط ۳ قطار را بکشد یا مثلاً هنوز هواکش‌هایش درست نباشد؛ یا از لحاظ ایمنی مشکل داشته باشد و پله برقی آن را هم دو سال بعد راه بیندازیم. کار به این صورت به درد نمی‌خورد. متأسفانه نشانی پاستور بدجوری همه را گرفته است! همه می‌خواهند به پاستور بروند و رئیس جمهور شوند و این درد بزرگی است. شهردار تهران (آقای قالیباف) خیلی زحمت کشید و حسابی خسته شد (با صراحت می‌گویم) اما بازده‌اش هیچ بود. ما اصلاً اقتصاد شهری نداریم. شهرداری تهران الان سالانه حدود ۴۰ تا ۵۰ هزار میلیارد تومان از دل شهر بیرون می‌کشد اما تهران دیگر نمی‌تواند این درآمد را داشته باشد. بودجه ما ظاهراً ۲۰ هزار میلیارد تومان است.

■ در بحث بسیار کلیدی و اساسی که خودتان هم به آن اشاره داشتید شهر

به‌عنوان یک اکوسیستم دارای ظرفیت محدودی است که بر اساس ظرفیت اکولوژیک و زیرساخت‌ها است. شهر تهران و سایر کلان‌شهرهای ایران که بزرگ شدن آنها عمدتاً به مدیریت این کلان‌شهرها بازمی‌گردد، تحت تأثیر توسعه نامناسب کشور قرار گرفته‌اند. اما در عین حال اعتقاد بر این است که شورای شهر باید بداند ظرفیت شهر تهران در پذیرش جمعیت چقدر است و باید به‌عنوان یک دغدغه اعلام کند که خط قرمز کجاست و کجا باید ایستاد. بر اساس شاخص سرانه آب، جمعیت تهران که از ۶ میلیون نفر رد شد، خط پایدار برداشت آب را رد کردیم، وارد دوران بحران شدیم و اکنون با بحران آب مواجهیم. شورا باید با چه ابزاری این ظرفیت محدود تهران را کنترل کند؟

▲ ببینید دولت‌ها هم در این زمینه مقصر بودند. باید طرح آمایش سرزمینی به‌دقت و با جدیت اجرا می‌شد. در یک جلسه هم‌اندیشی در یکی از شهرهای شمال کشور اظهار کردند که دولت کمک نمی‌کند و من عرض کردم دولت نباید به شما کمک کند. دولت باید برود به سیستان و بلوچستان کمک کند و برای آنها زیرساخت بسازد، چرا که آنجا هم انگیزه‌های زیادی وجود دارد. ما در مرکز تهران ظرفیت‌های زیستی زیادی داشتیم. آقامحمدخان قاجار که تهران را به‌عنوان پایتخت انتخاب کرد، ظاهراً با حساب و کتاب این کار را کرده بود. البته به‌لحاظ شرایط سیاسی و جغرافیایی و اینکه دسترسی به بسیاری از نقاط داشته باشد تهران را برگزید. به هر حال تهران ظرفیت زیستی زیادی داشت. کارشناسان مربوطه در سال ۱۳۷۶ و سپس در سال ۱۳۸۲ اعلام کردند ظرفیت محیط‌زیستی تهران تمام شده است. تهران برای ۴ یا ۵ میلیون نفر بارگذاری شده است، ولی از نماینده محیط‌زیست در کمیسیون ماده ۵ یا در شورای عالی معماری و

دل زمین است و کسی آن را نمی‌بیند. ما در ۱۲ سال گذشته به‌طور متوسط زیر ۱۰ کیلومتر توسعه مترو داشتیم. الان می‌گویند مترو که در گذشته نبود. بله در زمان شاه و شاه‌عباس هم نبود اما با توسعه فناوری، علم و امکانات جدیدی می‌آید. سرعت قطارها اکنون در ژاپن

شهرسازی سؤال کنید که چرا هنوز اجازه می‌دهید بلندمرتبه‌سازی انجام شود؟ شما که می‌گویید آب نیست و ظرفیت محیط‌زیستی تمام شده یا وزارت نیرو که می‌گوید برق مصرف نکنید پس چرا نماینده آن در کمیسیون ماده ۵ هنوز اجازه بلندمرتبه‌سازی می‌دهد؟

■ اشاره من به این نکته است که آیا ابزار مدیریت قوی که بتوان با آن جمعیت شهر را کنترل کرد، وجود دارد؟
◀ بله این امر کاملاً امکان‌پذیر است. مردم در همه‌جا محور توسعه‌اند و اگر این توسعه، پایدار نباشد وضعیت فعلی پیش می‌آید.

زمانی بزرگراه صدر یا بزرگراه مدرس و غیره ساخته شده و ظرفیتی نیز برای آنها پیش‌بینی شده است. در اصل هر چقدر که می‌سازید این ظرف را با مظروف پر می‌کنید. چرا در بزرگراه مدرس باید ترافیک داشته باشیم و ساعت‌ها در پشت ترافیک بمانیم؟ چون در جای دیگر، کار دیگری در حال انجام است. این زیرساخت نقص دارد. بزرگراه مدرس ظرفیتی داشته و با بارگذاری جمعیت و افزایش تعداد خودرو دچار نقص کارایی شده است. چون ما آینده‌نگر نبوده و کلان‌نگر نیستیم. ما جلوی پایمان را به‌سختی نشانه می‌رویم!

در دل تهران اداراتی هستند که در این شهر کاری ندارند. در دولت نهم و دهم به‌زور خواستند برخی از این ادارات را به خارج از تهران ببرند که نتیجه‌بخش هم نبود. باید زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی را برای مردم فراهم کرد. بنده وقتی می‌خواهم از منزل به شورای شهر بیایم باید چند بار ماشین عوض کنم. وقتی مترو باشد و بتوانم با مترو جابه‌جا شده و ۵۰۰ متر آن طرف‌تر هم ماشینم را پارک کنم قطعاً این‌کار را خواهم کرد. ما نیاز به حمل و نقل عمومی و انبوه‌بر داریم. نیاز ما با تاکسی رفع نمی‌شود.

■ شما به ظرفیت جمعیت اشاره کردید. اجازه دهید مثالی بزنم. بعد از ابلاغ طرح جامع شهر تهران، طرح‌های تفصیلی مناطق هم ابلاغ شد. اما در حین اجرا مدام تغییراتی در این طرح‌ها ایجاد شده و در طول چند سال عدد جمعیت پیش‌بینی شده مناطق در طرح جامع چندین بار جابه‌جا شد. حتی فروش تراکم نیز به حدی بود که الان جمعیت واقعی ناشی از فروش تراکم در بعضی مناطق دو برابر جمعیت پیش‌بینی شده است. آیا نبود نهاد نظارتی در شورای شهر یا نبود علم مدیریت باعث بروز چنین معضلاتی می‌شود؟

◀ من فکر می‌کنم علم مدیریت در شورای شهر و شهرداری وجود دارد اما اجرا نکردن و پایبند نبودن به قانون و مقررات باعث بروز چنین مسائلی می‌شود. نخست‌وزیر اسکاندیناوی با کارت سوخت اداره‌اش برای خودرو شخصی سوخت خریده و مورد بازخواست قرار گرفته است؛ یا دادگاه پاکستان، نواز شریف را به‌دلیل آنچه که فساد مالی عنوان شده برکنار کرده است. چرا در کشور ما وقتی عده‌ای خلاف می‌کنند همین‌طور باید ساکت بنشینیم و نگاه کنیم؟ قدرت قوه قضائیه، مقننه و مجریه کجاست؟ باید همه نقش‌شان را به‌درستی اجرا کنند. اگر دولت مصوبه را اجرا نمی‌کند باید به قوه قضائیه شکایت کرده و سؤال کند که چرا آقای رئیس‌جمهور آن را اجرا نمی‌کند؟ متأسفانه بی‌کفایتی وجود دارد.

■ به‌هر حال طرح‌های تفصیلی در مناطق عمدتاً دور زده شدند!

◀ طرح جامع در سال ۱۳۸۶ ابلاغ شد و تا زمانی که طرح تفصیلی در سال ۱۳۹۱ ابلاغ و اجرا شود، ۵ سال فاصله افتاد. در این فاصله اتفاقاتی رخ داد. قرار بود بعد از ۳ ماه از ابلاغ طرح جامع، طرح‌های تفصیلی مناطق ابلاغ شوند ولی متأسفانه ۵ سال طول کشید. ما مصوبه‌ای در شورا داریم که ۳ دوره شورا

بوده و هنوز سرگردان است. در این فاصله، تهران فروخته شد.

■ پس در واقع دغدغه مدیریت شهری به‌ویژه شهرداری کنترل جمعیت شهر نبوده و به‌دنبال آن بوده‌اند که بتوانند تراکم بیشتری بفروشند!

◀ طرح تفصیلی تبدیل به پایه‌ای شد که درآمدی برای شهرداری ایجاد کند. جایی که باغ بود یا آنجایی که زمین بایر بود در منطقه G قرار می‌گرفت. وقتی کسی درخواستی می‌داد در قسمتی که درختی ندارد پروانه بگیرد مخالفت می‌کردند و گفته می‌شد که نمی‌توان در آن قسمت ساخت‌وساز کرد مگر اینکه هزینه‌های پرداخت شود. این درخواست باید در کمیسیون ماده ۵ مطرح می‌شد تا تغییر کاربری دهند. کمیسیون ماده ۵، همه چیزش در اختیار خودشان است. از طرفی وقتی می‌گفتید در M یا R یا S به من پروانه بدهید، می‌گفتند نمی‌شود، اینجا درخت است.

■ به مسئله خوبی اشاره کردید. از نظر ساختاری آیا کمیسیون ماده ۵ زیرمجموعه شورای شهر باشد بهتر است یا شهردار؟ آیا شهردار خودش به خودش دستور می‌دهد؟

◀ شهردار یک رأی دارد. آقای قالیباف بارها این را گفته‌اند و درست هم می‌گویند. شهردار در کمیسیون ماده ۵، یک رأی دارد ولی وقتی همه هم‌سو باشند، هر چه شهردار بخواهد انجام می‌شود. اصلاً ما نباید کمیسیون ماده ۱۰۰ داشته باشیم. کمیسیون ماده ۱۰۰ برای پیش‌بینی است؛ مثلاً کسی تراس منزل خود را آن‌گونه که در نقشه آمده اجرا نکرده است. کمیسیون ماده ۱۰۰ برای این نیست که کسی مثلاً ۲ طبقه غیر مجاز ساخته، در آن کمیسیون تصمیم بگیرند جریمه‌اش کنند؛ یا در شورای معماری در داخل منطقه با فرد



معامله کنند و جواز بدهند. بزرگترین مشکل ما نبود پایبندی به قانون، مقررات و ضوابط است و مشکل دیگری نداریم. تا دلتان بخواهد قانون و مقررات داریم.

ولی کسی که یک جایی می‌خواهد ۵ طبقه‌ای بسازد، برای اجازه ۲۰ طبقه، می‌آید بین قوانین مقدم و مؤخر می‌گردد و از هر کدام، یک چیزی می‌گیرد و مصوبه خود را به دست می‌آورد. سر جهان کودک، آفریقایی شمالی و جنوبی (ورودی فرشته) ساختمان‌هایی مثل میخ بالا رفته و دور و بر آن هم ساختمان‌های تک طبقه به چشم می‌خورد. این‌ها یعنی چه؟ آیا وظایف ماده ۵ این‌هاست؟ من ایراد بسیاری به کمیسیون ماده ۵ و اعضای آن دارم. در شهری که می‌گویید آب، هوا و زمین ندارد، پس چرا این مجوزهای تغییر کاربری را می‌دهید؟ حتی زمین سبز تثبیت شده را که قرار بود از سال ۱۳۸۵ به مدت ۱۰ سال تغییر کاربری نداشته باشد، فروختند. چرا دوستان ما آن را فروختند؟ چقدر ما داد زدیم و شکایت به جاهای مختلف کردیم. متأسفانه تمام باغ‌های شهر تهران را فروختند و شبانه درختانش قطع شد.

■ لازم می‌دانم اشاره‌ای به اسناد بالادستی داشته باشم که مهمترین آنها

طرح جامع و طرح تفصیلی است. البته سایر مصوبات را هم بنده مطالعه کرده‌ام. اینکه در اسناد بالادستی مشکل

رویگردی یا راهبردی وجود دارد یک بحث است و پایبند نبودن به این اسناد هم بحثی دیگر. چند مثال بیاورم. یکی از خطاهای بزرگی که در طرح جامع داشتیم این بود که پهنه باغ و زراعت را زیرمجموعه پهنه G بردیم. یعنی ما پهنه‌ای به نام کشاورزی و پهنه‌ای به نام باغ را در شهر به رسمیت نشناختیم که قوانین و مقررات خاص خودش را دارد. فقط پهنه G داریم که به‌عنوان فضای سبز شناخته شده است. البته امکان اینکه آن را به یک پهنه دیگر تبدیل کنیم وجود دارد و تخریب باغ‌ها و فضای سبز نیز از همین جا آغاز شد. یعنی اگر قرار باشد نقدی بکنیم ابتدا باید طرح جامع و طرح تفصیلی را نقد کنیم. در شورا هم ما مصوبه برج باغ را به‌عنوان یک سند بالادستی داریم. در برج باغ که مربوط به شورای دوم بود، ۳۰ درصد مصوب را با رمپ و لوب می‌شود به راحتی به ۴۵ درصد و با زیرزمین به ۷۰ درصد رساند. یعنی شما هیچ برج باغی را در تهران پیدا نمی‌کنید که باغ در آن باقی مانده باشد. قبول دارید که اسناد بالادستی هم به نحوی تیشه به ریشه شهر تهران زده‌اند؟

◀ بنده که خودم را بیشتر مدیر اجرایی می‌دانم اصلاً با طرح پهنه‌بندی موافق نیستم. اگر قرار بود مدیریت را محلی کنیم و از منطقه خودمان خارج نشویم، مگر اینکه الزاماً جایی مهمان باشیم یا به ترتیب دیگری الزام به رفت و آمد داشته باشیم، بنابراین باید متناسب با هدفمان برنامه‌ریزی و کار می‌کردیم. نیاز، سفرها را ایجاد می‌کند. در کشورهای دنیا، این همه بزرگراه و غیره نیست. در انگلیس تعداد ماشین‌ها چندین برابر ما است اما از مترو استفاده می‌کنند. آیا می‌دانید که پل صدر و بزرگراه‌ها ضد محیط زیست هستند؟ آیا می‌دانید زیر این جمالات و شعارهای قشنگ نظیر آسمان آبی و زمین پاک، تمام

شریان‌های آبی با ۳۰، ۴۰ یا ۵۰ متر خاکبرداری شده و تمام قنات‌ها را از بین برده‌اند؟ تونل‌سازی‌ها راه قنات‌ها را کور کرده‌اند. چرا الان تونل توحید آب می‌دهد؟ چون قنات فرمانیه پشت آن است.

■ یعنی شما با رویکرد شهرسازی که طرح جامع بر اساس پهنه‌بندی باشد مخالف هستید؟



◀ این با شعاری که شهرداری داد مبنی بر «مدیریت محلی» که بنده هم با آن موافقم، منافات دارد. اصلاً اینکه منطقه خاصی برای موبایل فروشی یا لوستر فروشی باشد درست نیست. قبلاً هر کس به دنبال دریافت پاسپورت بود باید به خیابان ستارخان می‌آمد اما الان وجود پلیس ۱۰+ در هر محل کمک بزرگی به رفع این مشکل کرده است.

■ دیدگاهتان درست است. پهنه‌بندی به‌عنوان یک رویکرد شهرسازی به اوایل قرن بیستم و عمدتاً به آمریکا برمی‌گردد که متکی بر خودرو بود و الان هم مورد نقد است.

▶ ما در دوران مدیریت بلدیه به بعد که خودرو آمد و به اصطلاح فناوری وارد کشور شد، مدیریت شهر را خودرومحور کردیم. ما از فرهنگی

واقعاً نمی‌دانند چه کار بکنند؟ امروزه نبود ایمنی رفت و آمد به دلیل شلوغی شهر و تعداد بسیار زیاد خودرو و موتورسیکلت است. ۴ یا ۵ میلیون خودرو و بین ۲ تا ۳ میلیون موتورسیکلت در شهر تهران وجود دارد و آلودگی شهر هم بیشتر ناشی از دود خودرو و موتورسیکلت‌ها است؛ چرا که هر موتورسیکلت به اندازه ۷ خودرو



موتورها را شماره‌گذاری نمی‌کنیم. یک نفر ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار موتورسیکلت عرضه کرده بود که ۱۰۰ میلیارد تومان رانت پشت آن بود. باید به این مسائل رسیدگی کنیم و قوه قضائیه هم باید وارد عمل شود. ما امروز می‌بینیم که برادر رئیس جمهوری را احضار می‌کنند و رئیس جمهوری هم حمایت می‌کند. امیدواریم همه برادرها احضار شوند. بنابراین تا زیرساخت‌های حمل و نقل نظیر مترو راه نیفتد ما شاهد همین وضع خواهیم بود.

■ شما با داشتن سابقه طولانی به‌عنوان مدیر ارشد در مدیریت شهری و همچنین عضویت در شورای شهر به‌خوبی می‌دانید که بحث ایجاد فضای کیفی برای زندگی از جنبه هویتی، زیبایی‌شناختی و روان‌شناختی در مدیریت کلان‌شهرهای کشور فراموش شده است. از جنبه‌های مختلف مثل توسعه فضای سبز، ساماندهی منظر شهری، زیباسازی، انتخاب سبک معماری، شهرسازی مناسب و غیره در این راستا تلاش می‌شود. اما با وجود تمام این زحمات و سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته چرا هنوز کاستی‌های فراوانی از این جنبه در محیط شهری وجود دارد؟ آرامش در شهر احساس نمی‌شود و نمی‌توان تهران را به‌عنوان یک شهر سنتی یا مدرن فرض کرد. عملاً شهر فاقد هویت است و مناطقی نیز که قبلاً بنا به دلایلی دارای هویت محلی - تاریخی بوده به تدریج با دستکاری‌های ما، هویت خود را از دست می‌دهند. دلایل زیادی از جمله نبود یک

آلودگی تولید می‌کند. ۹۵ درصد موتورسیکلت‌های ما کاربراتوری هستند و رانت زیادی در این میان وجود دارد! حداقل این موتورها را برقی کنید. ما به زحمت در شورای شهر صدای اعتراضمان را بلند کردیم و دولت هم تصویب کرد که دیگر موتور کاربراتوری شماره‌گذاری نشود. نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی هم اعلام کردند که از اول مهر این

غنی برخورداریم اما چرا ورود فناوری را ایرانی‌زده نکردیم؟ چرا آن را با آداب و رسوم و فرهنگ خودمان سازگار نکردیم؟ ته‌اجم فرهنگی که دغدغه علماست، همین است. در رفت‌وآمد امروزه، آنهایی که تمکن مالی دارند، خودشان، فرزندشان را می‌برند و می‌آورند، یا سرویس مدرسه می‌گیرند که باز هم مطمئن نیست. آنهایی هم که امکاناتی ندارند



سبک ملی پذیرفته شده در معماری و شهرسازی، نبود همگرایی در برنامه‌های ساماندهی، استفاده از رویکردهای متفاوت و حتی متضاد در توسعه فضای سبز یا طرح‌های زیباسازی در این ارتباط وجود دارد. به‌رحال و به زبان ساده هرکس ساز خودش را می‌زند لذا، تمام این تناقض‌ها تهران را به یک شهر نازیبا تبدیل کرده است. سؤال اساسی این است که آیا ساماندهی این نارسایی‌ها دغدغه شورای شهر بوده است؟ آیا شورای شهر اصلاً می‌داند که باید در این زمینه چه کار کند و شهرداری را چگونه هدایت کند؟

بنده یکی از اعضای شورای شهر بودم، اما خروجی کار متعلق به تصمیم ۳۱ نفر بود. ما در سال ۶۸ به اتفاق آقای کرباسچی به شهری که قرار بود پایتخت شود آمدیم. در آن زمان وزارت مسکن و شهرسازی وقت مطالعه می‌کرد که پایتخت به کجا برود؟ بعد از ۴، ۵ سال شاهد بودم که مرحوم آیت الله هاشمی بعد از افتتاح پل تقاطع ولی عصر - چمران گفتند که خوشحالم پایتخت در تهران باقی ماند و خوشحالم از اینکه امروز هزینه‌های شهر تهران را از بودجه‌های جاری‌مان پرداختیم. براساس قوانین باید دولت در تأمین برخی زیرساخت‌ها به شهر تهران کمک کند. ما ۳، ۴ هزار مهمان ناخوانده در تهران داریم. همه چیز و همه تمرکز در تهران جمع شده است. تمام کارخانجات، جاذبه‌ها، کنگره‌ها، ملاقات‌ها و دانشگاه‌ها در تهران هستند یا دفتر دارند (اگرچه دانشگاه آزاد اقدامات بسیار ارزنده‌ای انجام داد و حتی در شهرهای بسیار کوچک نیز دانشگاه‌هایی را تأسیس کرد که باعث تمرکززدایی شد). ما نمی‌توانیم همه آنها را به‌طور دسته‌جمعی سوار اتوبوس کنیم و به بیرون از تهران بفرستیم. بلکه

باید برنامه‌ریزی کنیم تا جمعیت کاهش پیدا کند که این مهم در گرو توجه به طرح آمایش سرزمین است. در این طرح هر جا باید براساس ظرفیت‌های محیط‌زیستی خود جمعیت‌پذیری داشته باشد، نه بیشتر. چرا ما باید مثلاً کارخانه سیب را به‌جای ارومیه در بالای شهر اصفهان ایجاد کنیم؟ مثلاً برای ساخت تلویزیون می‌توان کارخانه آن را در جاده کرج یا سیستان و بلوچستان درست کرد؛ در حالی که مدیران ما کمتر حاضر می‌شوند به شهرهای دیگر بروند. مدیرانی که ادعای جهادگری دارند به شهرستان دورافتاده یا شهر خودشان بروند و آنجا خدمت کنند. البته برخی راهبردها و سیاست‌ها را نیز باید دولت تعیین کند.

الان بحث جهانی شدن و توسعه ارتباطات مسائل را حل کرده و تجربیات به‌راحتی قابل دسترس هستند. از لحاظ روان‌شناختی، القای آرامش و زیبایی‌شناختی بحث می‌کنم. شهرداری‌ها در شهرها سرمایه‌گذاری می‌کنند، با بدبختی بودجه را به‌دست می‌آورند و با تلاش و زحمت فراوان طرح‌ها را اجرا می‌کنند. آیا نمی‌توان با یک همگرایی و هارمونی مبتنی بر یک رویکرد درست آن را اجرا کرد؟ تهران تبدیل به نمایشگاه سبک معماری معماران، شهرسازان و بسازنفروش‌ها شده است. واقعاً مردم ما چقدر باید در خصوص مردم‌سالاری هزینه بدهند؟ حرکتی که مردم ایران و خصوصاً تهران در انتخابات شورای شهر نشان دادند در هیچ شهر توسعه‌یافته دنیا چنین عکس‌العمل جدی دیده نمی‌شود. انتظار مردم این بود که شورای شهر و نماینده‌ها با هر جناحی، فرقی نمی‌کند، مسئولیت هدایت و ایجاد این همگرایی و هارمونی را بر عهده بگیرند. ولی چرا اتفاقی نمی‌افتد؟ یکی از اساتید دانشگاه لندن که استاد راهنمای پسر من نیز بود وقتی به تهران آمد در خیابان‌ها از وضعیت شهر وحشت

کرده بود. ما در شهر تهران یک معاونت داریم به‌نام معاونت معماری و شهرسازی که نه معماری می‌کند و نه شهرسازی! این معاونت به معاونت درآمد شهرداری تبدیل شده است. تهران دچار بلایایی شده که نمی‌توان مسیر را برگرداند مگر اینکه الان پایه‌گذاری کرده و ۵۰ سال بعد نتیجه آن را ببینیم. امروزه همه زمین‌های ذخیره شهری فروخته شده است. ما تنها توانستیم به داد باغ‌های کن برسیم. باغ‌های پراکنده شهر تهران که در اختیار مردم بود، اسیر فعالیت‌های تجاری و رانت‌خواری شدند. جمعیت بسیار کوچکی هستند که باغات را در حضور یا غیاب مأموران شهرداری می‌خرند و درخت‌هایش را از بین می‌برند. ما قانونی داریم که طبق آن هر کس عالماً و عمدتاً درخت و باغی را از بین ببرد، باغ باید به نفع مردم مصادره شود. این قانون مربوط به سال ۵۹ شورای انقلاب است که بعد از پزینی هم شد. پس چرا اتفاقی نمی‌افتد؟ برای اینکه ما در طرح جامع و مخصوصاً طرح تفصیلی به‌دنبال درآمد هستیم. چهار سال است که می‌گوییم باید شناسنامه باغ‌ها تهیه شود تا به‌عنوان یک سند فرادست محسوب شده و یک لایه در طرح تفصیلی باشد. اما متأسفانه هنوز نتوانسته‌ایم به جایی برسیم. شناسنامه باغ‌ها شامل سن درخت، نوع، بن و غیره یک سند برای شهرداری محسوب می‌شود تا اگر کسی اقدامی کرد بر اساس این سند بتوانیم پیگیری کنیم. همه عرصه‌های فضای سبز از بین رفت. اگر فریاد رهبری نبود نوک البرز را هم ساخته بودند.

همان‌طور که دولت یک اقتصاد تک‌محصولی به نام نفت دارد، اقتصاد شهر تهران هم تک‌محصولی بوده و آن هم فروش تراکم است. به‌رحال شهر باید اداره شود. از نظر شما برای داشتن درآمد پایدار غیروابسته به زمین و تراکم راه‌حلی وجود دارد؟

حتماً وجود دارد. در کشورهای

دیگر هم به این راهکار رسیده‌اند. هنوز ۸۰ درصد درآمد شهرداری تهران وابسته به تراکم و پیش‌فروش‌های تراکم، تغییر کاربری و فروش زمین است که همه آن هم ناپایدار هستند. زمین را که نمی‌توان از خارج منجمد شده مثل مواد خوراکی وارد کرد.

متأسفانه زیرساخت‌ها و سرمایه‌های زیربنایی را از بین بردیم و برای اینکه تهران خود را بازیابی کند کاری نکردیم. ۱۰، ۱۲ سال است که اداره درآمد پایدار داریم اما آیا یک میلی‌متر هم در راه رسیدن به اهدافش جلو رفته است؟ دولت باید حواسش باشد. در لایحه مدیریت جدید که ارائه دادیم، بنده توصیه کردم اعضای شورای پنجم اعتراض کنند و جلوی برخی از درآمدهای شهرداری گرفته شود. مکرراً شهرداری عنوان کرده که وضع خوبی دارم و این آفتی برای شهر است. باید هزینه پارلمان شهری و مدیریت شهری توسط مردم آن شهر تأمین شده و درآمدها و بودجه هم برای همان شهر خرج شود. ما حق نداریم یک ریال پول شهر را در خارج از آن هزینه کنیم و اگر این اتفاق بیفتد مجرم هستیم. به دلیل سیاسی‌کاری و سیاسی‌بازی، باقرآباد را به باقرشهر تبدیل کردند و فلان روستا، شهر شد. به قول معروف با حلوا حلوا کردن که دهان شیرین نمی‌شود، پوسته حفاظتی شهر که همان حریم حفاظتی تهران است به مساحت ۶۰۰۰ کیلومتر مربع باید در اختیار شهرداری باشد.

■ شاید دیگران به شهرداری‌ها اعتماد ندارند که به جای حفاظت از حریم شهرها، به محض دسترسی به آن شروع به توسعه ساخت‌وساز می‌کنند.

◀ کسی که می‌خواسته از فلان‌جا نماینده مجلس شود، قول می‌داده،

پایدار، این است که بر اساس اسناد توسعه شهری (همین سندهایی که به آنها ایراد دارم و الان بعد از پنج سال باید بازنگری شود) ما نباید هرچه درآمد داریم مصرف کنیم. زمانی در دوره اصلاحات (مرحوم نوریخاش) صندوق ذخیره ارزی را راه انداختند در حالی که ما صندوق ذخیره ارزی یا به عبارت بهتر صندوق ذخیره پس‌اندازی در شهر نداریم. صندوق ذخیره ما این است که می‌گویند ۴ طبقه تراکم می‌دهیم ۲ طبقه را نگه دارید، نفروشید و امروز بخورید. این می‌شود درآمد پایدار برای شهرداری!

شهری در شهرهای اروپایی مطرح شد که طی آن ظرفیت گردشگری شهرها را بالا بردند و اقتصاد شهر فعال شد. آیا تهران دنبال چنین ظرفیتی هست؟

◀ اسپانیا و فرانسه از ظرفیت‌های گردشگری خودشان بهره می‌برند اما در تهران نمی‌توان این‌گونه ظرفیت ایجاد کرد. مال‌ها و مگامال‌هایی در تهران ساخته شده



که اگر افتتاح شوند، این شهر قفل می‌شود؛ همان‌طور که کوروش افتتاح شد و این کار خیابان‌های اطراف آن را قفل کرد. ما بدون مطالعه کار کردیم. ۸۰۰ هزار و ۱ حد

البته این حرف بنده ناپخته است اما معتقدم هر کسی که می‌خواهد بنایی بسازد باید بر اساس قوانین شهرداری و اسناد توسعه به وی اجازه ساخت و ساز بدهیم و غیر از عوارض زیر سطح و غیره پولی گرفته نشود.

■ مسئله‌ای تحت عنوان رنسانس



صنفی در شهر داریم که بیکار می‌شوند. بنده نمی‌گویم مال و مگامال بد است اما باید ابتدا شرایط فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی خودمان را در نظر بگیریم و بعد به‌وسیله مال و مگامال با استفاده از معیارها و شاخص‌ها شغل ایجاد کنیم. متأسفانه مطالعه‌نشده دست به این کارها می‌زنیم. در آلودانیه یک مال زدند که متأسفانه باعث قفل شدن ترافیک در خیابان‌های اطراف شده است. پارکینگ این مال کجاست؟ مطالعات اقتصادی و اجتماعی آن کجاست؟ ما اقتصاد شهری نداریم. ما نباید لزوماً پول بدهیم و مترو بسازیم. ما باید سرمایه‌گذار برای مترو بیاوریم و با دادن سوبسید بیشتر نظیر اتوبوس‌ها قیمت بلیت را کاهش دهیم. لزومی ندارد این همه هزینه‌های جاری بالا ایجاد کنیم. البته فکر نکنید منظورم این است که در این چهار سال تمام مشکلات حل می‌شود اما شهرداری بسیاری از مسائل زیرساختی را می‌تواند در این چهار سال‌هایی که در پیش رو دارد ایجاد کند. در همین محور ولی عصر که محور تاریخی، فرهنگی و اقتصادی است باید پیاده‌راه‌سازی شده و جوی‌هایش برگردانده شود. متأسفانه جدول‌ها را سر طوقه درخت قرار داده و کنارش هم اجازه بالا رفتن ۵ تا ۲۰ طبقه را دادند. در نتیجه تمام شاخه‌های درخت از بین رفت. کار بسیار مهم دیگری که در آینده باید شهردار و شوراهای انجام دهند، نظم و نسق دادن به اقتصاد شهر است. دولت هم باید توجه کند، هر عارضه‌ای که به شهر وارد می‌شود، هزینه‌اش مربوط به شهرداری است.

■ در نهایت اگر شورای شهر جدید و شهرداری آینده بخواهند تنها دو کار مهم را سرلوحه فعالیت خود قرار دهند، این دو کار مهم چیست؟

◀ توسعه مترو، جلوگیری از اضافه تراکم‌فروشی، توجه به اسناد توسعه و جلوگیری از تغییر کاربری باید در کانون توجه باشد. مسئله مهم دیگر که جزو وظایف شهردار آینده است، نگهداری شهر است. تعمیر گاردریل شکسته، آسفالت خراب، ترمیم فضای سبز و غیره همگی به معنای نگهداری شهر است. من اگر این امکان را داشتم در این چهار سال گذشته به‌جای اجرای کمربند سبزی که ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ هکتار است هزینه آن را خرج خرید باغ‌ها می‌کردم. باغ‌های تهران ریه‌های شهر هستند و مردم در داخل آن قدم می‌زدند.

■ به‌عنوان آخرین سؤال، شورای شهر و مدیریت جدید شهر همه اصلاح‌طلب هستند. آیا مهندس حقانی اصلاح‌طلب در این میان نقشی خواهد داشت؟

◀ اگر آن فردی که بنده دوست دارم شهردار شود و از بنده دعوت کند می‌پذیرم. در ستاد باید افراد باتجربه به همراه جوانان حضور داشته باشند.

■ از وقتی که برای این گفت‌و‌گو در اختیار ما قرار دادید سپاسگزارم. ان‌شاء‌الله سلامت و موفق باشید.

