

گفت وگویی «ایران» با مهدی چمران رئیس شورای شهر تهران

پایتخت در حفره «غیر مجازها»

پارلمان بهشت‌نشین‌ها حالا میزبان مهدی چمران ۸۰ ساله است. رئیس شورایی که برای چهارمین بار بعد از سه دوره نامتوالی دوباره پایش به ساختمان زمردی رنگ خیابان بهشت باز شده است. چمران حالا بر صندلی‌ای تکیه زده که تا همین چند ماه پیش در قبضه اصلاح‌طلبان بود. او، اما دوباره به میدان رقابت بازگشته است. چمران سال ۱۴۰۰ البته با چمرانی که در آن سال‌ها، رئیس شورای شهر تهران بود، کمی متفاوت‌تر شده است. این را می‌توان از زدنگاهش در حین مصاحبه دید. وقتی از ایرچالش‌های شهری به نام تهران حرف می‌زند. «جانشین ستاد جنگ‌های نامنظم»، حالا نگاهش به این شهر بی‌تاکلیف‌ها شده، پیش از گذشته منظم شده است و در حرف‌هایش می‌توان میزانی از «محافظه کاری» را دید؛ بویژه آن زمانی که می‌گوید «نه، به آن شکل نیست»، «ارتباطی ندارد»، «موافق نیستم»... او، حالا بخوبی می‌داند که مشکلات ابرشهر تهران چیست. ۱۲ سال ریاست و حضور ۱۳ساله‌اش در پارلمان شورایی‌ها، فرصت غافلگیری را از او به طور مطلق گرفته است. مرد آرام این روزهای شورا هفته گذشته میهمان روزنامه ایران بود. سعی کردیم با او درباره موضوعاتی صحبت کنیم که در هفته‌های گذشته به‌صورت تحلیلی در روزنامه ایران به آن پرداخته‌ایم. اینکه «پس چه زمانی قرار است گره کور طرح‌های ترافیکی تهران باز شود»، «با تغییر شکل حاشیه‌نشینی طبقات متوسط شهری هم درگیر مهاجرت معکوس شده‌اند» و «یا اینکه «گرانی تهران با امکانات و خدماتی که در آن عرضه می‌شود هماهنگ نیست» و اساساً «چرا مجوز می‌دهیم خانه ساخته شود در حالی که سرانه آموزشی و خدماتی برایش فراهم نکرده‌ایم». مشروح گفت‌وگوی «ایران آنلاین» با مهدی چمران را در ادامه می‌خوانید؛ فیلم این گفت‌وگورا هم روزهای آتی در سایت «ایران آنلاین» ببینید.

■ باوجود اینکه گره ترافیک شهر تهران همچنان باز نشده، آیا طرح‌های ترافیکی و کاهش آلودگی هوایر کاهش میزان ترافیک و آلودگی هوای پایتخت تأثیر فاحشی دارد؟

سفرهای درون شهری نزدیک به ۸ میلیون با وسایل نقلیه عمومی این اواخر و متأثر از همه‌گیری کرونا به زیر ۳ میلیون مورد در روز رسیده است، البته کمبود وسایل نقلیه عمومی هم بی‌تأثیر نیست. در سال ۹۶، در تهران ۶ هزار دستگاه اتوبوس داشتیم که این تعداد باید در سال ۱۴۰۰ نزدیک به ۹ هزار دستگاه می‌شد در حالی که به ۲ هزار و ۲۰۰ دستگاه اغلب فرسوده رسیده است. نتیجه‌اش می‌شود اینکه مردم در سرما و گرما در ایستگاه‌های اتوبوس منتظر می‌مانند. اتوبوس‌های آکاییباز و بی‌آرتی هم که در حال حاضر بار عمده مسافران را به دوش می‌کشند به مرز فرسودگی رسیده‌اند و این اتوبوس‌ها که در دهه ۹۰ آنها را ۲۴۰ میلیون تومان خریداری کرده بودیم حالا به ۷ میلیارد تومان رسیده است و با وجود بودجه‌هایی که در نظر گرفته شده براحتی امکان جایگزینی ندارند به طوری که با بودجه تخصیص داده شده برای خرید اتوبوس، می‌توان برای کل کشور ۱۵۰ دستگاه خرید که این مبلغ برای شهر تهران با نیاز پیش‌بینی شده سال جاری، بی‌ول توجیهی هم نیست. یا بودجه‌ای که امسال برای مترو در نظر گرفته شده، ۵۲ میلیارد تومان است که این هم بیشتر به یک شوخی می‌ماند زیرا با این مبلغ می‌توان چیزی در حدود ۲۵ متر یعنی ۱۰۰ قدم به ظرفیت مترو در شهر تهران اضافه کرد. بر همه اینها اضافه کنم که انبارهای قطعات یدکی اتوبوس و واگن‌های مترو هم خالی شده و متأسفانه دوستان به فکر جایگزینی آنها نبودند که این ضربه بزرگی را به این بخش وارد کرده و بدون شک بر ترافیک و آلودگی هوای شهر تهران اثر گذار

■ قیمت مسکن با خدمات و برنامه‌های شهرداری ارتباطی ندارد به این معنا که شهرداری به این موضوع فکرنمی‌کند قیمت مسکن در فلان منطقه چقدر است و باید متناسب با آن قیمت چه خدماتی ارائه دهد، بلکه شهرداری به عنوان وظیفه، خدماتی را تعیین و سعی می‌کند آنها را در تمام مناطق شهر به تساوی توزیع کند، البته در مواردی هم این خدمات در مناطق کم‌برخوردار بیشتر می‌شود؛ به‌عنوان مثال در مناطق ۱ و ۱۴ به دلیل وجود باغ‌ها، پارک‌های بزرگی ایجاد شده و فضای سبز حتی به جای سرانه ۱۶ و نیم متر مربعی که برای تهران در نظر گرفته شده به ۲۰ و چند متر مربع می‌رسد در حالی که سرانه فضای سبز در مناطقی مثل ۹، ۱۰ و ۱۲ حتی به زیر ۵ متر هم می‌رسد و در این شرایط شهرداری سعی می‌کند برای حفظ تناسب و تعادل، فضای سبز

■ قیمت مسکن با خدمات و برنامه‌های شهرداری ارتباطی ندارد به این معنا که شهرداری به این موضوع فکرنمی‌کند قیمت مسکن در فلان منطقه چقدر است و باید متناسب با آن قیمت چه خدماتی ارائه دهد، بلکه شهرداری به عنوان وظیفه، خدماتی را تعیین و سعی می‌کند آنها را در تمام مناطق شهر به تساوی توزیع کند

■ اتوبوس خوابی که تا این حد بزرگ‌گنمایی شده به عقیده من یک پدیده عام‌نه، بلکه یک موضوع حاشیه‌ای و موقت بود که قرار نیست استمرار داشته باشد؛ تعداد معدودی از افراد به علت ناتوانی مالی و وابه دلایل مختلف، مکان مناسبی برای استراحت شبانه ندارند و شهرداری به‌عنوان یک اقدام انسانی، اتوبوس‌هایی را که خطی، بی‌آرتی و در حال تردد نیستند و همچنین قابلیت استفاده روزانه ندارند در ایستگاه‌های خاص با موتور روشن متوقف کرد تا افراد در مانده و جامانده که تعدادی از آنها هم اعتیاد داشته و به همین دلیل نمی‌خواستند به گرم‌خانه بروند، شب‌های سرد پاییز را در اتوبوس گرم بخوابند

■ در حال حاضر فقط تأمین آب، برق، گاز، تلفن و در مجموع حدود ۲۳ نوع از خدمات توسط شهرداری ارائه می‌شود و برغم اینکه در قانون برنامه سوم، ایجاد مدیریت یکپارچه شهری زیر نظر شهرداری و اصلاح قوانین آن تصویب شد، من به عملیاتی شدن آن چندان خوشبین نیستم چرا که با وجود اضافه شدن بر مسئولیت شهرداری، دیدگاه‌هایی در دولت و وزارتخانه‌ها وجود دارد که نمی‌خواهند این اختیارات را از دست بدهند

خواهد بود. با اینکه خرید و نگهداری وسایل نقلیه عمومی معضل پیچیده‌ای است اما باید به مترو به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل پاک اهمیت بیشتر دهیم تا در کاستن آلودگی هوای تهران مؤثر باشد، ضمن اینکه ما تلاش‌مان را ادامه خواهیم داد تا وسایل نقلیه عمومی به اندازه کافی تأمین شود و بر اساس طرح جامع ترافیک تهران، در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس و ۲ هزار واگن مترو در شهر تهران داشته باشیم چرا که از هر جهت فکر کنیم به نفع‌مان است حمل‌ونقل عمومی را با بهای متعادل و مناسب سرو سامان دهیم.

■ دولت تا چه اندازه در تسهیل این شرایط سهیم است؟

بر اساس قانون وضع شده در اوایل دهه ۷۰ قرار بر این شد که ۵۰ درصد هزینه‌ها را دولت و ۵۰ درصد را شهرداری تأمین کند که دولت همواره از پرداخت سهم خود سرباز زده و در حال حاضر شرایط به گونه‌ای است که یک سوم هزینه‌ها را دولت، یک‌سوم را شهرداری و یک‌سوم را مردم می‌پردازند که عموماً دولت‌ها، نه این دولت،

مدرسه را شهرداری کنترل کند، اما اینگونه نیست و در حال حاضر فقط تأمین آب، برق، گاز، تلفن و در مجموع حدود ۲۳ نوع از خدمات توسط شهرداری ارائه می‌شود و برغم اینکه در قانون برنامه سوم، ایجاد مدیریت یکپارچه شهری زیر نظر شهرداری و اصلاح قوانین آن تصویب شد، من به عملیاتی شدن آن چندان خوشبین نیستم چرا که با وجود اضافه شدن بر مسئولیت شهرداری، دیدگاه‌هایی در دولت و وزارتخانه‌ها وجود دارد که نمی‌خواهند این اختیارات را از دست بدهند.

■ آبیاریس شورای شهر با ساخت خانه‌های ۳۰متری موافق است؟

من به‌عنوان فردی که خانه‌های زیادی را طراحی کرده‌ام با خانه ۳۰ متری برای زندگی یک خانواده موافق نیستم، اگرچه که می‌شود به این واسطه یک مقداری از مشکلات کمبود مسکن را حل کرد.

■ بسیاری از ساکنان پایتخت توان خرید مسکن ۳۰متری را هم ندارند، از طرفی مبالغ اجاره بها به قدری بالا است که در روزهای اخیر با پدیده اتوبوس خوابی مواجه بودیم. جزئیات این پدیده که با تناقض‌هایی همراه است به روایت مهندس چمران چیست؟

اتوبوس خوابی که تا این حد بزرگ‌گنمایی شد به عقیده من یک پدیده عام نه، بلکه یک موضوع حاشیه‌ای و موقت بود که قرار نیست استمرار داشته باشد؛ تعداد معدودی از افراد به علت ناتوانی مالی و یا به دلایل مختلف، مکان مناسبی برای استراحت شبانه نداشتند و شهرداری به‌عنوان یک اقدام انسانی، اتوبوس‌هایی را که خطی، بی‌آرتی و در حال تردد نیستند و همچنین قابلیت استفاده روزانه ندارند در ایستگاه‌های خاص با موتور روشن متوقف کرد تا افراد در مانده و جامانده که تعدادی از آنها هم اعتیاد داشته و به همین دلیل نمی‌خواستند به گرم‌خانه بروند، شب‌های سرد پاییز را در اتوبوس گرم بخوابند، البته من به هیچ‌عنوان موافق این پدیده موقت هم نیستم چرا که این افراد غیر از نیاز به استراحت و خوابیدن شبانه، نیازهای دیگری هم دارند و به فرض اینکه شب را هم در اتوبوس به صبح رساندند، صبح حتی برای شستن دست و صورت‌شان هم جایی ندارند، اما به آن دسته از کسانی که با بزرگ‌گنمایی این موضوع، در پی اهداف دیگری هستند می‌گویم در اتوبوس خوابیدن بهتر از آن است که فردی زیر فلان پل پاریس در سرما بخوابد.

■ موضوع داغ این روزها افزایش قیمت مسکن در پایتخت است، به طوری که با بررسی‌های صورت گرفته میانگین هر متر مربع مسکن در شهر تهران ۳۲ میلیون تومان تخمین زده شده، اما چرا ارائه خدمات عمومی و شهری با این افزایش قیمت و به تبع آن رقم بالای اجاره‌نشینی تناسب ندارد؟

قیمت مسکن با خدمات و برنامه‌های شهرداری ارتباطی ندارد به این معنا که شهرداری به این موضوع فکرنمی‌کند قیمت مسکن در فلان منطقه چقدر است و باید متناسب با آن قیمت چه خدماتی ارائه دهد، بلکه شهرداری به‌عنوان وظیفه، خدماتی را تعیین و سعی می‌کند آنها را در تمام مناطق شهر به تساوی توزیع کند، البته در مواردی هم این خدمات در مناطق کم‌برخوردار بیشتر می‌شود؛ به‌عنوان مثال در مناطق ۱ و ۱۴ به دلیل وجود باغ‌ها، پارک‌های بزرگی ایجاد شده و فضای سبز حتی به جای سرانه ۱۶ و نیم متر مربعی که برای تهران در نظر گرفته شده به ۲۰ و چند متر مربع می‌رسد در حالی که سرانه فضای سبز در مناطقی مثل ۹، ۱۰ و ۱۲ حتی به زیر ۵ متر هم می‌رسد و در این شرایط شهرداری سعی می‌کند برای حفظ تناسب و تعادل، فضای سبز

■ انتقادها که معلوم است از سوی چه کسانی و چه کانال‌هایی است. این دولت و دولت دیگر مدنظرشان نیست، آنها می‌خواهند ایران اسلامی را زیر سؤال ببرند در حالی از ما ایراد می‌گیرند که خودشان ایرادهای بدتر و بزرگتری دارند، اما چشم‌شان را روی آنها می‌بندند و اتفاقاتی را که در کشور ما رخ می‌دهد به طور غیر منصفانه‌ای بزرگ جلوه می‌دهند.

■ شرایط اقتصادی به سمتی پیش رفته که حاشیه شهر تهران میزبان طبقه متوسط جامعه شده، شورای شهر تا چه حد با این موضوع که حمایت از حاشیه‌نشینی رسمیت بخشیدن به آن است موافق بوده و آیا برای سامان دادن به این معضل برنامه‌ای دارید؟

حاشیه‌نشینی از گذشته‌های دور وجود داشته، اما در تهران به آن مفهومی که در حواشی مشهد، زاهدان و سنندج می‌بینیم حاشیه‌نشینی نداریم و به گونه دیگری است که متأسفانه شهر تهران هم از آسیب‌های آن در امان نیست؛ در واقع روستاهایی وجود دارد که جمعیت آن به قدری زیاد و متورم می‌شود که به شهر نزدیک شده و در نهایت این روستاها به شهر و حتی شهرستان تبدیل می‌شوند. ساکنان این روستاها هم عمدتاً افرادی هستند که نمی‌خواستند هزینه زندگی در شهر تهران را بپردازند؛ نمونه آن اسلامشهر که روستایی با یک هزار و اندی جمعیت بوده و حالا نه تنها به یک شهرستان تبدیل شده که چهار دانگه با اینکه نقطه کوچکی از تهران بوده به این شهرستان اضافه شده است.

این شهرک‌ها به شهرهای اقماری اطراف تهران بدل می‌شوند که با پایتخت آسیب می‌زند. به عنوان نمونه برخلاف آنچه گفته می‌شود شهر تهران جمعیت زیادی ندارد و بعد از تهیه طرح جامع، محدوده شهر تهران نه تنها گسترش پیدا نکرده که از آن کاسته هم شده است؛ از ۷۰۰ هزار کیلومتر مربع به ۶۰۰ و اندی کیلومتر رسیده است

که این یعنی محدوده شهر تهران کمتر شده است و این شهرهای اطراف بودند که بزرگ شده و جمعیت آنها زیاد شده است. به‌عنوان نمونه شهری در اطراف تهران داریم که رشد جمعیت آن ۱۲ درصد بوده، یعنی بیشترین رشد جمعیتی در کشور که البته این میزان رشد برای یک شهر بسیار خطرناک است در حالی که رشد جمعیت شهر تهران به ۱ و اندی هم نمی‌رسد و همین افزایش جمعیت هم به دلیل افزایش طبقات است نه توسعه فیزیکی و سطحی شهر تهران. اصلاً چرا راه دور برویم؟ فقط منطقه مرکزی گرد چسبیده به شهر تهران است؛ این سمت بزرگراه آزادگان، تهران

■ چهارشنبه ۲۹ دی ۱۴۰۰

■ سال بیست و هفتم

■ شماره ۷۸۲۸



سید مصطفی / ایران

اگر شرایط کار و امکانات زندگی آنها فراهم شود روستایی‌ها خودشان توانایی ساخت خانه‌های زیبایی را دارند که در تاریخ ماندگار شود؛ ایبانه را همین روستایی‌ها ساختند. متأسفانه در حال حاضر شاهد روستاهایی هستیم که در آنها مدرسه ساخته می‌شود، اما دانش‌آموز ندارد، در مقابل به استادان مثال شما آپارتمان‌های لوکسی ساخته می‌شود که در اطراف آنها مدرسه وجود ندارد، بنابراین اگر بخواهیم مشکل به درستی حل شود، باید برای این موضوع بسیار مهم برنامه‌ریزی بلندمدت صورت گیرد تا همه سیستم‌های اجرایی کشور پای کار بیایند.

■ آغاز طرح جمع‌آوری معتمدان متجاهر برای چندمین مرتبه در دستور کار قرار گرفته در حالی که طی سنوات گذشته بارها شاهد شکست این قبیل طرح‌ها بوده‌ایم. در کسوت ریاست شورای شهر نه تاکام ماندن به سراغ مواد مخدر می‌روند و تا به خودشان می‌آیند در این دام گرفتار شده‌اند. گروه بزرگی از این افراد را در منطقه هرندی که به پایانه مسافری می‌زند یک است می‌بینیم، بول کافی ندارند در نهایت به معتمدان متجاهر بدل می‌شوند که به قول شما چیزی هم برای از دست دادن ندارند چه می‌دانید؟

یک بخشی از پاسخ را باید به همان موضوع تأمین امکانات و درآمد روستاییان وابسته بدانیم که در این صورت کمتر شاهد پدیده زاغه‌نشینی خواهیم بود. نمی‌توانیم این نکته را فاکتور بگیریم که بسیاری از این گروه جامعه، به دلیل نداشتن شغل به تهران می‌آیند اما در نهایت به دلیل ناکام ماندن به سراغ مواد مخدر می‌روند و تا به خودشان می‌آیند در این دام گرفتار شده‌اند. گروه بزرگی از این افراد را در منطقه هرندی که به پایانه مسافری می‌زند یک است می‌بینیم، بول کافی ندارند در نهایت به معتمدان متجاهر بدل می‌شوند که به قول شما چیزی هم برای از دست دادن ندارند که به نظر من برای مسدود کردن سر منشأ ابتدا باید به روستاها و شهرهای کوچک توجه بیشتری کرد.

نکته دوم اینکه بر اساس آمار و تجربه‌های موجود در دنیا، ۲۰ درصد این افراد در پی اجرای چنین طرح‌هایی ترک اعتیاد می‌کنند و در صورتی که با همین تعداد هم به عنوان یک انسان برخورد داریم که این بر میزان جمعیت مصرف‌کننده می‌افزاید و همین رنگ خطری است که موضوع کشاورزی را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این شرایط بهترین راهکار این است که امکانات خوب و مناسب در مناطق شهری و روستایی ایجاد شود و به این ترتیب، تحقیر و بی‌پول بودن روستاییان، تن به کار کردن سر چهارراه دهند و سر آخر کودکان‌شان هم گل فروشی کنند. من نمی‌گویم برای روستایی‌ها خانه بسازند بلکه

است و آن سمت بزرگراه تهران نیست و از آنجا که در حریم قرار گرفته بسیاری از بررسی‌های این منطقه از عهده شهرداری و شورای شهر تهران خارج است، حتی شهردار منطقه را به دلیل اینکه مانع برخی ساخت و سازها شد دستگیر کردند و به این ترتیب مرضی‌گرد یا خلاریز که روستاهای کوچکی بودند حالا وسعت گرفته‌اند و از آنجا که قوانینی بر آنها حاکم نیست، ساکنان مهاجر آن به جای اینکه در مشکلات شهر تهران گیر بیفتند بدون محاسبه فنی و پروانه خاصی در عرض یک هفته، نه یک طبقه که تا ۴ طبقه می‌سازند و برای تأمین آب، با کلنگ لوله اصلی را می‌شکافند و بعد

جوش می‌دهند، برق را هم از تیر برق می‌گیرند. ■ برای کنترل این مشکل چه اقداماتی انجام دادید؟ سال ۸۲ - ۸۳ که این موضوع برای ما مهم بود، با کمک مشاوران برای روستاهای اطراف شهر تهران یعنی چیزی حدود ۲۵ روستا قرارداد تهیه طرح هادی بستیم. طرح هادی را در صحن شورا تصویب و بعد تقدیم کردیم تا با استفاده از این طرح روستاها یک دفعه منقصر و بیش از حد بزرگ نشوند که خوشبختانه مورد استفاده هم قرار گرفت. در واقع این موارد با حاشیه‌نشینی مصطلح و سکونتگاه‌های غیر رسمی فرق دارد، متأسفانه رسمی شده‌اند و حتی از فرمانداری اجازه ساخت و ساز گرفته‌اند در حالی که این معضل باید در وزارت کشور، با مشارکت استانداری و شهرداری حل شود، البته تاکنون که بخوبی مورد توجه قرار نگرفته است.

■ با این اوصاف مگر می‌توان امکانات مناطقی را که مثال زدید و حالا تعداد قابل توجهی سکنه دارد، تأمین کرد؟

نبود امکانات آموزشی، بهداشتی و شهری در این مناطق موضوعی نیست که بتوان به سادگی از کنار آن گذشت، ولی رسیدگی به این موارد هم بر افزایش میزان سکونت‌های این چنینی می‌افزاید. ضمن اینکه موضوع با اهمیت دیگر در این بین آن است که در صورت تداوم چنین رویه‌ای، روستاها خالی‌تر و صنعت کشاورزی آسیب‌پذیرتر خواهد شد و به نوعی یک پارادوکس رقم خواهد خورد که حل آن هم به سهولت امکان‌پذیر نیست.

■ راه حل را چه می‌دانید؟

اگر اشتباه نکنم سال ۳۵ حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد افراد، شهرنشین و مابقی روستائین بودند در حالی که حالا نزدیک به ۸۰ درصد شهرنشین داریم که این بر میزان جمعیت مصرف‌کننده می‌افزاید و همین رنگ خطری است که موضوع کشاورزی را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این شرایط بهترین راهکار این است که امکانات خوب و مناسب در مناطق شهری و روستایی ایجاد شود و به این ترتیب، تحقیر و بی‌پول بودن روستاییان، تن به کار کردن سر چهارراه دهند و سر آخر کودکان‌شان هم گل فروشی کنند. من نمی‌گویم برای روستایی‌ها خانه بسازند بلکه