

بزرگترین بحران شهرداری در دوران مدیریت شما (سال ۱۴۰۰-۱۳۹۷) چه بود؟

در آن دوران سیاست تغییر ریل در شهرداری را بشدت پیگیری کردیم، این سیاست می‌توانست به بحران نیز ختم شود چرا که تغییر پارادایم در آن دوره کار بسیار سختی بود، خصوصاً اینکه در اوج دوران کرونا نیز این موضوع عملی شده بود. در آن دوره سخت، موضوع کاهش وابستگی شهرداری به درآمدهای ناشی از شهرسازی به عنوان هدف اصلی مورد پیگیری قرار گرفت چراکه ما معتقد بودیم این موضوع کیفیت زندگی در تهران را کاهش می‌دهد.

و تقریباً تمامی بحران‌ها (اعم از ناترازی‌ها و...) از همین موضوع نشأت می‌گیرد. به همین خاطر رویه را با سرعت تغییر دادیم و به تبع آن خیلی از مسائل دیگر از جمله اجرای پروژه‌های عمرانی و حتی شکل اجرای آن نیز تغییر کرد. به نظر من حساس‌ترین تصمیم در آن دوران همین موضوع بود که با هدف افزایش کیفیت زندگی در تهران دنبال شد.

بحثی که مطرح می‌کنند، حضور افراد یا نفوذ در رأس شهرداری تهران است؛ برخی معتقدند قدرت چانه‌زنی شهردار تهران می‌تواند به پیشبرد پروژه‌های عمرانی در شهر کمک کند؛ به عنوان مثال می‌گویید اگر آقای قالیباف سابقه نظامی نداشت، اتوبان صیاد شیرازی و اتوبان امام علی (ع) ساخته نمی‌شد؛ شما چقدر این موضوع را تأیید می‌کنید؟

قطعاً ارتباطات در مدیریت شهر می‌تواند مؤثر باشد ولی تمام این قضیه نباید به ارتباط ختم شود؛ شهردار تهران باید اول آرزوهای خوب داشته باشد و بعد با صرف ارتباطات، وقت و همت خود آنها را عملی کند وقتی اجرای آرزوهای شما به بهبود کیفیت زندگی یا به نفع شهر نباشد، قطعاً ارتباطات هم لطفی ندارد.

شما در کنار قدرت چانه‌زنی باید مردم را نیز در کنار خود داشته باشید. باید مردم ببینند آنچه در شهر اجرایی می‌شود به نفع آنهاست. کسب رضایت مردم هم بخشی از قدرت چانه‌زنی است. سؤالی که اینجا مطرح است این که ما شهر را برای چه کسانی می‌خواهیم؛ افراد ساکن این شهر یا صاحبان قدرت؟ شهردار اگر برای شهر، آرزوی خوب نداشته باشد، منافع شهر تلف می‌شود.

منظور شما این است پروژه‌هایی مانند اتوبان صدر و... که در آن دوره خاص عملیاتی شد به نفع مردم نبود؟

من علاقه‌ای به صحبت موردی ندارم و مایل به صحبت در مورد دوره خاصی از مدیریت شهری هم نیستم ولی اگر به طور عمومی و تخصصی به موضوع مورد اشاره شما نگاه کنیم خواهیم دید نگاه مدیران به برخی نظریات شاید کم‌رنگ باشد، به عنوان مثال گسترش مسیر سواری به صورت حتمی به افزایش کیفیت کمک نمی‌کند، به عبارت دیگر شبکه گسترده‌تر از برنامه مصوب شورای عالی شهرسازی مشخصاً شما را به اهداف (مدنظر کاهش ترافیک و...) نمی‌رساند.

مسیر سواره بیشتر یعنی تقاضای سفر، آلودگی و ترافیک بیشتر؛ رسیدن به این استنباط زمانی رخ می‌دهد که بهترین‌ها را در حوزه حمل‌ونقل در سلسله مراتب به کار بگیرید. وقتی افراد شاخص این حوزه در ساختار نباشند، این برداشت اجرایی می‌شود که برای کاهش ترافیک باید مسیر سواره را افزایش داد.

سؤالی که مدیران قبیل از هرگونه تصمیمی باید از خود بپرسند این است که در شهر، آدم‌ها در آلوده‌یستند یا خودروها؟ این دو نگاه متفاوت است مثلاً وقتی گفته می‌شود باید سرعت جابه‌جایی از ۲۳ کیلومتر به ۳۰ کیلومتر برسد، سرعت جابه‌جایی انسان مدنظر است یا خودرو؛ اگر سرعت جابه‌جایی انسان مدنظر باشد طبیعتاً باید به فکر گسترش حمل‌ونقل عمومی و توسعه مسیر پیاده‌رو یا مسیر دوچرخه یا وسایلی که در اثر حرکت، عارضه منفی برای انسان نداشته باشند، بود.

اکثر طرح‌هایی که شما نام بردید در برنامه مصوب نیست، این یعنی در مورد آنها قبیل از اجرا مطالعه کافی انجام نشده و مسیر قانونی طی نشده و به عبارت دیگر دستگاه‌هایی که باید تبعات احتمالی اجرای آن را بپذیرند، نپذیرفتند. نهایتاً وقتی این طرح‌ها بدون مصوبه اجرا می‌شود معلوم نیست که تأثیر مؤثر را داشته باشد.

این موضوع نه تنها در مورد تهران بلکه در بقیه نقاط نیز مطرح است؛ به عنوان مثال اتوبان تهران- شمال به جای اینکه باعث کاهش ترافیک شود به تقاضای سفر بیشتر، دامن زد؛ آیا بهتر نبود به جای این پروژه، خط سریع‌السیر قطار کشیده می‌شد؟

اگر امروز دوباره شهردار تهران شوید، اولین تصمیمی که به نظرتان باید با فوریت عملی شود، چیست؟

در مورد جذب افراد غیرمتخصص در شهرداری تصمیمات اشتباهی در حال دادن است. به

در گفت و گوی پیروز حناچی شهردار سابق تهران با «ایران» بررسی شد

اولویت پایتخت شهروندان یا خودروها؟

دل گفتن‌ها و شنیدن‌ها مسیر رسیدن به مقصد را بی‌معطلی پییماید. چاره‌ای جز گفت‌وگو نیست و در چهارراه فرهنگ، اقتصاد، سیاست و تحولات اجتماعی باید قدر لحظه‌ها را دانست و فرصت‌ها را ساخت و فرمان روایت دقیق و واقعی را به دست گرفت. خط قرمز «خط گفت‌وگو» مردم هستند و ما نگرانی مردم را نصب‌العین کرده‌ایم تا یادمان نرود که برای مردم به میدان آمده‌ایم. در این قسمت از «خط گفت‌وگو» به سراغ شهردار پیشین تهران رفتیم. با اسکن رمزینه پایان گفت‌وگو می‌توانید قسمت چهارم «خط گفت‌وگو» با حضور پیروز حناچی شهردار پیشین تهران و معاون پیشین معماری و شهرسازی وزارت راه را ببینید. در ادامه می‌توانید متن مکتوب بخشی از این گپ و گفت را بخوانید.

پادزهر حل مشکلات در جامعه امروز ایران چیست؟ چگونه می‌توان بحران‌ها را مدیریت کرد؟ تحولات اجتماعی به کدام سو می‌رود؟ اقدام فوری برای اقتصاد با کدام فرمول خواهد بود؟ اولویت‌های عرصه سیاست کدام است؟ برسر فرهنگ چه آمده است؟ «خط گفت‌وگو» آمده است تا نسخه‌های حل مشکل را واکاوی کند، حرف‌ها و سخنان را در ترازوی منطق وزن نماید و از



در مورد این موضوع مثالی می‌زنم؛ شاید هیچ‌کس فکر نمی‌کرد صداوسیما مورد حمله قرار گیرد چرا که این موضوع خلاف پروتکل‌های جهانی است اما با وجود این در جلسات به این موضوع فکر شده بود که اگر این اتفاق افتاده چه راه‌حلی برای حل این بحران وجود دارد؛ در جنگ ۱۲ روزه اگر چندین بار دیگر صداوسیما مورد حمله قرار می‌گرفت، در کمتر از ۱۰ دقیقه امکان بازگشت آنتن صداوسیما وجود داشت.

پروژه‌ای را در ذهن دارید که به خاطر تبعات گسترده به نظرتان باید هرچه زودتر تعطیل و تعیین تکلیف شود؟

از این دست پروژه‌ها در تهران فراوان است، اما چون منافع افراد زیادی را درگیر می‌کند، نمی‌شود آن را تعطیل کرد. برگشت از اشتباه در شهر به این راحتی‌ها نیست چراکه حقوق عمومی و خصوصی زیادی بعد از شروع پروژه شکل می‌گیرد. مثلاً قرار بود ایستگاه مترویی در یکی از مناطق تهران کشیده شود اما به یکباره تأسیس یک مرکز خرید پروژه را لغو کرد.

اینکه شما چگونه شهر را نگاه می‌کنید مهم است، اهل فن حوزه زودتر از بقیه این موضوع را تشخیص می‌دهند که یک تصمیم یا یک پروژه آیا در بهبود کیفیت زندگی شهروندان تأثیر مثبت دارد یا تبعاتی ایجاد می‌کند. بقیه افراد زمانی این موضوع را درک می‌کنند که دیگر شهر غیرقابل سکونت می‌شود. شهرداری بود که می‌گفت من این شهر را با ۲۵ سرمایه‌گذار اداره می‌کنم؛ هرچند من نافی

کنیم. به عنوان مثال وقتی ایده نقاشی شهر را اجرا کردیم، هیچ‌کس فکر نمی‌کرد یک رنگ سرنوشت شهر را عوض کند، اما بشدت تأثیرگذار بود و به حمله ما شخصیت داد.

شاید حجم پروژه‌های عمرانی در آن دوران نسبت به دوران دیگر افزایشی نبود اما میزان افزایش رضایتمندی چشمگیر بود.

تصمیمی بود که بشدت مخالف آن بوده باشید اما به خاطر فشار افکار عمومی مجبور به اجرای آن شده باشید؟

احداث مسیر جنوب به شمال استاد معین، اگر کسی می‌خواست مسیر شمال به جنوب استاد معین را برود باید از قسمت جنوبی خیابان آزادی عبور می‌کرد و احداث مسیر شمال به جنوب بدیهی بود اما همچنان متعقد احداث مسیر جنوب به شمال استاد معین درست نبود و احداث این مسیر به خاطر افزایش عبور و مرور و... کیفیت زندگی مردم منطقه را کاهش داد.

به نظر شما یک شهردار مهم‌ترین نکته‌ای که باید مدنظر قرار دهد، چیست؟

برنامه مناسب و رعایت قانون می‌تواند یک شهر را بسازد اینکه شما با راه‌های اشتباه مانند شهرفروشی کسری بودجه را جبران و تعهدات زیادی برای شهر ایجاد کنید شاید در آن دوره مشکلات را حل کند اما بعداً باعث فروپاشی شهر می‌شود و اصلاً این موضوع به نفع شهر نیست و خیانت به مردم است.

هم‌اکنون تبعات برخی تصمیمات اشتباه قبل بروز یافته و ایجاد نارضایتی کرده است، به عنوان مثال هم‌اکنون در ملارد یا تهرانپارس ساختمان‌های ویلا-یی و دو طبقه تبدیل به برج‌های با واحدهای مسکونی زیاد شدند اما خدمات درخوری تولید نشده چراکه فضای ایجاد شده صرفاً خوابگاه است.

وقتی واحدهای مسکونی را بدون افزایش خدمات توسعه دهید، تبعات گسترده‌ای خواهد داشت به همین خاطر است که به محض تعطیلی، همه شهروندان از شهر فرار می‌کنند.

چقدر بحث پناهگاه در تهران مهم است و آیا فکری به حال آن شده است؟

باید ببینید آقند را چگونه تعریف می‌کنید. مثلاً قبل از تولید این بمب‌های سنگ‌رشکن، مترو و پناهگاه‌های بتنی برای زمان‌های خاص مناسب به نظر می‌رسید اما شاید اگر هدف مترو باشد دیگر این پناهگاه‌ها نیز امن نباشند. در زمان جنگ ایران و عراق سازه‌های بتنی مقاومی ایجاد شده بود که با بمباران خلی در خدمات‌رسانی در آنها ایجاد نمی‌شد.

به عنوان نمونه در عملیات والفجر ۸، بیمارستان فاطمه زهرا در آبادان مورد اصابت مستقیم موشک قرار گرفت اما منهدم نشد و این موضوع در آن دوران تحول بزرگی به شمار می‌رفت.

به عبارت دیگر باید ببینید تهدید چیست و براساس آن بگویید آیا سازه امنی برای آن تهدید وجود دارد یا خیر؛ اما به طور کلی اگر مکانی هدف اصابت مستقیم باشد، شاید سازه امنی وجود نداشته باشد اما اگر بحث جلوگیری از ترکش یا موج انفجار باشد، سازه‌های زیادی وجود دارد که به عنوان پناهگاه قابل استفاده خواهد بود.

در پایان چند اسم می‌گویم، لطفاً در مورد هر کدام یک جمله بگویید.

● ایران مال

(سکوت) این پروژه در مراجع زیربط تصویب نشده بود.

● محمود احمدی‌نژاد

خداوند از سر تقصیرات او بگذرد!

● غلامحسین کریمی

مدیر توانمندی بود اما سنگ بنایی را گذاشت

که به آن نقد دارم؛ ایشان تصمیماتی گرفت که فکری‌کرد در دایره کنترل باقی خواهد ماند اما در عمل این اتفاق رخ نداد.

● محمد باقر قالیباف

مدیر توانمندی بود و پروژه‌های بزرگی را در شهر اجرا کرد ولی من نسبت به تأثیرگذاری برخی از آن پروژه‌های بزرگ تردید دارم.

کارهای خوبی انجام داد، مثلاً تعداد زیادی خانه تاریخی خریداری و مرمت شد اما کارهایی هم انجام شد که نقدی جدی به آن وارد بود.

با این رمزینه فیلم گفت‌وگو را مشاهده کنید.

● ●
شهرداری بود که می‌گفت من این شهر را با ۲۵ سرمایه‌گذار اداره می‌کنم؛ هرچند من نافی جذب سرمایه اینجاست آیا این نظر موجب نمی‌شود تا برای کسب رضایت ۲۵ نفر، زندگی و منافع عمومی تحت‌الشعاع قرار گیرد؟ به عنوان مثال پروانه‌ای که امروز صادر می‌شود، حداقل ۱۰ سال بعد بر کیفیت زندگی شهروندان اثر می‌گذارد.



مترویی که مرکز خرید شد!

قرار بود ایستگاه مترویی در یکی از مناطق شمالی تهران تأسیس شود اما به یکباره برپایی یک مرکز خرید، پروژه را لغو کرد و خط مترو ناقص ماند. از این دست پروژه‌ها در تهران فراوان است، اما چون منافع افراد زیادی را درگیر می‌کند نمی‌شود آن را تعطیل کرد و برگشت از اشتباه در شهر به این راحتی‌ها نیست چراکه حقوق عمومی و خصوصی زیادی بعد از شروع پروژه شکل می‌گیرد.

