

**فارس** | معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در گزارشی اعلام کرد که با اجرای طرح جدید ترافیک، آلودگی هوا در محدوده‌های ترافیکی ۱۴ درصد و در کل شهر ۷درصد کاهش یافته است. در بخشی از این گزارش آمده: «گاز مونو کسید کربن یکی از گازهای آلاینده هوا است که براساس سیاهه انتشار شهر تهران، ۹۵۰درصد از انتشار این آلاینده محصول خودروها و ترافیک است. در بررسی انجام شده مشخص می‌شود که غلظت این آلاینده در تابستان ۹۸نسبت به مدت مشابه سال پیش، در ساعات میانی وانتهایی اجرای طرح با کاهش روبه‌رو بوده است. در ایستگاه‌های داخل محدوده طرح نیز همین وضع مشاهده می‌شود. همچنین غلظت میانگین آلاینده CO در طی ساعات اجرای طرح در ایستگاه‌های داخل طرح طی دوره مورد بررسی در سال ۱۳۹۸ حدود ۱۳ درصد نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش داشته است. میزان این آلاینده در کل شهر نیز نسبت به دوره مشابه سال ۱۳۹۷ حدود ۷درصد کاهش داشته است.»

## گفت‌وگویی تفصیالی «شهروند» با «پیروز حناچی» شهردار تهران درباره مناسب‌سازی شهر برای معلولان، دوچرخه‌سواری زنان، تخریب باغات و نگاه اقتصادی به شهر

# محافظه کار نشده‌ام



بدون پله‌برقی نه، بدون پله‌برقی افتتاح نداشتیم، ولی بدون آسانسور بوده‌است.

● **ولی پله‌برقی برای بخش زیادی از جامعه معلولان به معنای مناسب‌سازی نیست، مثلاً فردی با ویلچر نمی‌تواند از پله‌برقی استفاده کند. حتی یکی از اعضای شورا حاضر نشدند در آخرین مراسم افتتاحیه به همین دلیل شرکت کرد.**
پله همین‌طور است. به هر صورت موضوع اجرا با موضوع دیگر فرق می‌کند. ما نمی‌توانیم افتتاح نکنیم. ضمن این‌که موضوع بسیار مهمی است. نمی‌توانیم درصد زیاد باقیمانده را نادیده بگیریم و بهره‌برداری نکنیم.البته این موضوع را هم ما پیگیری می‌کنیم تا به بهره‌برداری برسد،ولی منظور من پروژه‌های عمومی مانند پارک‌ها بوده؛ فضاهایی که همه باید بتوانند به راحتی در آنها تردد کنند. جالب‌است بدانید که در لندن، خیلی از ایستگاه‌های مترو هیچ‌کدام را ندارد، نه پله‌برقی و نه آسانسور. نمی‌خواهم بگویم خوب است، می‌خواهم بگویم شرایطمان از خیلی کشورها بهتر است و البته جزو برنامه ما است. ایرادهای فنی دارد که بالاخره آنها را رفع می‌کنیم.

● **این بحث از این جهت مهم است که خود شما تاکید فراوانی روی حمل‌ونقل عمومی دارید و وقتی شرایط برای دست کم ۵درصد مردم مناسب نباشد آنها نمی‌توانند از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند.**(وقتی حتی یک ایستگاه مترو مناسب‌سازی نشده باشد، عملاً امکان استفاده از مترو و برای معلولان مجرب شوند، او ظه‌ر یک پنجشنبه شلوغ کاری و در حالی‌که دو فرزندش در اتاقش مشغول مشق نوشتن بودند، بین جلسات فشرده به پرسش‌هایی درباره حضور و مدیریت زنان در شهر، وضع مناسب‌سازی شهر برای معلولان و اقتصاد شهر گفت.

●●●

● **شعار شما برای مدیریت تهران «تهران شهری برای همه» است. همین چندروز پیش هم در مراسم روز سالمندان وعده دادید که از این به بعد پروژه‌ای را که مناسب‌سازی نشده‌باشد، افتتاح نمی‌کنید.**

نه از این به بعد. گفتیم ما در این دوره، دوره خودم، پروژه‌ای را که مناسب‌سازی در آن رعایت نشده باشد، افتتاح نکردیم و افتتاح هم نمی‌کنیم

● **شما در روز چهارم شهرداری‌تان در جلسه از دواج معلولان همین قول را به جامعه معلولان داده بودید، اما این مدت چندین ایستگاه مترو را افتتاح کردید که هیچ‌کدام برای معلولان مناسب شونند.** او ظه‌ر یک پنجشنبه مترو نزدیک به ۵۵۰میلیارد تومسان هزینه کردید، ولی ۵۰میلیون برای آسانسور هزینه نکردید.

ببینید نقشه‌های ایستگاه‌های مترو برای دسترسی مناسب همه گروه‌ها طراحی شده است، یعنی بخشی پله‌برقی است و بخشی آسانسور. در ایستگاه‌های نسل اول همه این موارد نبوده‌است. بعضا آسانسور یا محل پله‌برقی ندارند یا داشتند ولی به پله یا شرایط دیگر تبدیل شده است. تاکید کردیم ایستگاه‌های جدید این موارد در طراحی باشد. حالا ممکن است ما پله‌برقی را راه‌انداخته باشیم، ولی آسانسور چندماه بعدا ریفتند که به خاطر شرایط تحریم است. بدون پله‌برقی افتتاح‌نکردیم ولی آسانسور ممکن است.

● **پس پروژه‌ای اتفاق افتاده که کامل مناسب‌سازی نشده‌باشد؟**

## آلودگی هوا در تهران ۷درصد کمتر شده‌است

نمی‌کنیم. بگذارید با آقای علی امام، مدیرعامل شرکت مترو تهران تماسی بگیرم. (متن گفت‌ووی شهردار و مدیرعامل مترو در کادر رنگی پایین صفحه نقل شده‌است)

● **در این دوسال مدیریت اصلاح‌طلبان بر شهر تاکید فراوانی بر مدیریت زنان و نقش آنان در مدیریت شهر شده که به نظر در عمل چندان اتفاق نیفتاده است. به‌عنوان مثال شهردار پیش از شما وعده داده بود که شهرداری ۲۲ناحیه به زنان برسد که عملی نشده‌است.**

به‌نظرم این شعار چندان درست نیست، چون ناحیه‌ما کارهای عملیاتی و درگیری‌های بعضا خشن و حتی بر خورد با متخلفان دارد. من اصرازی به نواحی ن‌سدارم، ولی به فعالیت‌های تخصصی زنان اصرار و اتفاقا اعتقاد هم دارم. در وزارت خانه که بودم از چهار مدیرکل دو نفر از زنان بودند و الان یک نفرشان معاون وزیر است و به این موضوع اعتقاد دارم. منتها اگر افراد را متناسب انتخاب نکنیم خدمتی به آنها نکرده‌ایم. دولت هم موقعی اصرار داشت که در وزارت‌خانه‌ها از زنان استفاده شود که این به نفع زنان نیست. اگر این‌بایند و موفق ظاهر نشوند نتیجه‌ای دیگر گرفته می‌شود. مدیریت زنان جزو بر نامه‌های ما است. اخیرا هم یکی از زنان با تجربه را برای محیط‌زیست انتخاب کردیم و از موقعی که آمده تا تأثیرات زیست‌محیطی شهرداری موثرتر واقع شده‌ و این کار را هم ادامه خواهیم داد. قول عدد و رقم نمی‌دهم، ولی این حرکت عمومی‌مادر شهرداری تهران است.

● **درباره این که مثلا در پایان این دوره شهرداری به عددی برسد، بر نامه‌نذارید؟**

استاندارد در دولت هم ۳۰درصد پیش‌بینی شده و تلاش می‌کنیم به سمت همان ۳۰درصد برویم. البته کار سختی است چون ما دوره انباشته‌ای عرصه را برای زنان باز نکردیم و باید اجازه دهیم که این تجربه‌های مدیریتی از سطوح کارشناسی، کارشناس مسئول، رئیس اداره و… اتفاق بیفتند و پله پله بالا بیایند، چون اگر پرشی صورت بگیرد ممکن است نتیجه عکس داشته‌باشد.

● **اصلاح دار بد الان چنددرصد مدیریت‌های ارشد شهرداری تهران در اختیار زنان است؟**

در شهرداران مناطق دو نفر از زنان را داریم که اتفاقا سلسله‌مراتبی بالا آمدند. در حوزه‌های مختلف مدیریتی هم زنان حضور دارند و چندین مدیرکل هم داریم. خزانه، یکی از کلیدی‌ترین مناصب شهرداری در اختیار زنان است.

● **صحبت از زنان شد به بحث دوچرخه برسیم. شما پیش از این گفتید که قرار است دوچرخه مختص زنان طراحی شود.**

گفتیم راه‌حلی برایش پیدا می‌کنیم.

● **لان درباره دوچرخه‌سواری زنان چه اتفاقی قرار است رخ دهد و از آن‌تان می‌توانند در تهران از دوچرخه استفاده کنند؟**

بالاخره حساسیت‌هایی وجود دارد و نمی‌توانیم بگوییم نیست. هر چند قانون در این زمینه چیزی را مشخص نکرده، اما حساسیت‌هایی وجود دارد. ما به این حساسیت‌ها توجه داریم و تلاش می‌کنیم به راه‌حل برسیم. اما راه‌ایه گونه‌ای دیگر باز کردیم. مثلا در پارک‌های زنان سرویس‌های بیبود و دوچرخه در اختیار زنان قرار می‌گیرد و یک پارک جدید برای زنان افتتاح می‌شود که ان شاءالله این مورد را هم لحاظ می‌کنیم. نگاه ما فقط بحث دوچرخه نیست و مسأله سلامت است؛ یعنی شما با نگاه دیابت نوع دو، فشار خون، افزایش وزن و… ببینید قضیه حالت دیگری پیدا می‌کند. حالا در نسل بعدی سرویس‌های دوچرخه احتمالا اسکوتر برقی را خواهیم داشت که آن حساسیت را ندارد و تحرک هم ایجاد می‌کند. داریم فشارا برای سالمندان هم باز می‌کنیم مثلا سه‌چرخه‌های برقی که در بقیه کشورها هم استفاده می‌شود. ما هم با نگاه سلامت و هم با نگاه کاهش آلودگی این مسیر را باید ۷درصد حمل‌ونقل عمومی شهر وین با دوچرخه‌است برویم. ۲۳درصد هم با مسیرهای پیاده و بی دلیل نمی‌شود که شهری در دنیا تکنینگ بهتری پیدا می‌کند. این برنامه‌ها باید اجرا شود تا کیفیت زندگی بالا رود. ما هم در آغاز راه و در حال حاضر زیر یک‌درصد هستیم که بر نامه‌ریزی کردیم. بتوانیم خودمان را به زیر ۵درصد برسانیم و این مستلزم همکاری همه‌است.

● **درباره این اسکوتر برقی که شما پیش از این هم گفته بودید، آشناری معتبری می‌گوید که در برخی کشورهای توسعه یافته این برنامه جواب نداده و منجر به جان‌باختن تعدادی از شهروندان بر اثر تصادف شده که گویا برخی از این شهرها از این برنامه عقب‌نشین می‌کردند که یکی از آنها پاریس است. آیا مطالعه‌ای در این زمینه صورت گرفته است؟ چون درباره همین دوچرخه هم قوانین و شرایط دقیقی نداریم و حتی بعضی اوقات شما که با دوچرخه**

**در هر بار تمرین پناهگیری، در محل‌های امن پناهگیری کنید تا انجام این عمل در زمان وقوع زلزله، نیاز به صرف وقت نداشته باشد.**

● **هستید، بخشی از خیابان گرفته می‌شود که البته معمولا حیاتی هم همراه شما هست.**

این به خاطر همین هیأت همراه است که بعضی مواقع توجه نمی‌کنند و باید مسیر اصلی بسته نشود و همه در یک لاین حرکت کنند. من خودم وقتی به کسی اطلاع نمی‌دهم، مشکلی از این جهت ایجاد نمی‌شود و وقتی تعداد زیاد می‌شود همه باید رعایت کنند. درباره اسکوتر در کشورهای غربی بحث این است که قانون روشنی درباره آن ندارند و اگر جایی شامل قوانین شود در حوزه وسایل نقلیه موتوری تلقی می‌شود که قوانین سفت‌وسخت می‌شود. بحث این است وگر نه پیاده و دوچرخه در کشورهای آنها و در قوانین همواره اولویت دارند. در کشور ما اگر بخواهیم به سمت ۴ و ۵درصد برویم، اتفاقا با پلیس راهور هم که صحبت می‌کردیم، شاید لازم باشد یک این‌همه را به دولت ببریم و با استفاده از ظرفیت‌های اصل ۱۳۸ قانون اساسی این را به رسمیت بشناسیم و در چارچوب حقوقی به آن سمت حرکت کنیم. در حال حاضر در حال فراهم کردن زیرساخت‌ها هستیم و در برخی از خیابان‌ها به وجود آمده‌است. خود همین سرویس ها هم مردم را بیمه می‌کنند و از آن طرف هم ما داریم شرایط ایمن را برای دوچرخه فراهم می‌کنیم. موانع داریم علی‌الخصوص توسط موتورسواران که جمعیت آنها در تهران حدود ۳میلیون نفر است. به نظر می‌آید موتور وسیله‌ای برای دور زدن قانون است که از پلیس خواستیم با همکاری هم‌دیگر این مورد را به

یک حرکت ضد ارزش اجتماعی تبدیل کنیم که نیاز به همکاری همه‌دارد.

● **با این پرسشش از بحث عمومی خارج شویم که تا چه اندازه افکار عمومی بر عملکرد و تصمیمات شما تأثیرگذار است؛ به عنوان مثال فردی در روزهای سیل کارنامه غیر قابل دفاع از نگاه افکار عمومی داشت و شما به همان فرد در انتصابات توجه کردید و گویا بحث هست که این فرد معاون**

**اقتصادی شهرداری هم‌شود، این‌طور است؟**

نه این را که تکذیب می‌کنیم. فرد منظر شما از کارشناسان باسابقه شهرداری است و هیچ عقل سلیمی این را نمی‌پذیرد کسی که معاون وزیر و استاندار بوده و مراحل تخصصی را قدم به قدم بالا آمده‌است، به دلیل اتفاقی که در هیچ محکمه‌ای تقصیرش ثابت نشده‌است. کنار گذاشته‌شود. ما معمولا در شرایط حساس تصمیماتی می‌گیریم که ممکن است برای افعان افکار عمومی باشد ولی معنایش این نیست که قوه قضائیه کسی را محکوم کرده‌است، من فکر می‌کنم ما وظیفه داریم که عقاقله، قانونی و جوانمردانه رفتار کنیم. فکر نمی‌کنم اگر ما برای افکار عمومی توضیح دهیم که یک کارمند شهرداری را با این سابقه به کار گرفتیم، موضوع را ندیدند و هیچ عقل سلیمی نمی‌گوید فردی با این تجربه کارشناسی ساده در یک گوشه شهرداری‌باشد.

● **آقای شهردار پایه نگاه اقتصادی شما برای مدیریت شهر چیست؟ چون می‌دانیم که پولی‌سازی اتوبان و تونل برنامه شما است و در دوره معاونت شما و در همان معاونت هم طراحی شد که شاید به دلیل اعتراضات به مر حله عمل‌ترسیم.**

شما فکر می‌کنید ما سرویس و خدمات‌مان را در شهر مجانی کنیم، خیلی خوب‌است؟

● **نه بحث این نیست و موضوع پایه نگاه اقتصادی**

● **درباره این است که شما پیش از این هم گفته بودید، آشناری معتبری می‌گوید که در برخی کشورهای توسعه یافته این برنامه جواب نداده و منجر به جان‌باختن تعدادی از شهروندان بر اثر تصادف شده که گویا برخی از این شهرها از این برنامه عقب‌نشین می‌کردند که یکی از آنها پاریس است. آیا مطالعه‌ای در این زمینه صورت گرفته است؟ چون درباره همین دوچرخه هم قوانین و شرایط دقیقی نداریم و حتی بعضی اوقات شما که با دوچرخه**

### شهر

# نشنه‌روند

شمشنبه ۱۶ مهر ۱۳۹۸ | سال هفتم | شماره ۱۸۱۰ www.shahrvandonline.ir

سنی یا تخصصی را دربرمی‌گیرد پس مابه‌ازای این سرویس و خدمات باید هزینه‌هایی برای اداره شهر تعریف شود برای این که شهر اداره ش‌شود اصلا قانون این را دیده و دنیا هم به همین شکل است. شهرداری‌ها یا با مالیات بر ارزش املاک یا کمک‌های دولتی و یا با عوارضی که از مردم بابت خدمات می‌گیرند و بخشی از مالیات محلی اداره می‌شود. مثلا ماشین زیاد در شهر به کار گرفته می‌شود همه این افراد باید عوارضی به شهرداری بپردازند، بزمین زیاد مصرف می‌شود و همه این افراد بر مصرف باید عوارضی پرداخت کنند والی آخر، مادر شرایطی هستیم که اگر بخواهیم به این بسنده کنیم هیچ طرح عمرانی در شهر اجرا نمی‌شود ولی نقطه مقابلی هم در دنیا هست که روش‌های مختلف تأمین منابع را تجربه می‌کنند، روش‌های «بی‌اوتی» یا «بی‌اوتی‌تی» که بخش خصوصی یک پروژه عمرانی را در شهر اجرا می‌کند و هزینه بهره‌برداری را تا مدتی دریافت می‌کند. مثلا در کوالالمپور تمامی اتوبان‌های سطح شهر از این جنس است و تازه، شهرداری این پروژه‌ها را به شرکت‌ها فروخته‌است. اینها روش‌های تأمین منابع جدید است. آن موقع که ما گفتیم منظور تونل‌های موجود نبود ولی ما تعداد زیادی پروژه در سطح شهر داریم که باید عملی شود و نیاز به هزینه‌دارد. چه ایرادی دارد که برای کمک به شهر از بخش خصوصی و دریافت عوارض کمک بگیریم. حالا در شهر و در جلسه‌ای آقای رئیس جمهوری برای موضوع مسکن حضور داشتند من اشاره کردم که اگر

می‌خواهید برای این که مسکن مورد حمایت ساخته شود کمک

کنید، به شهرداری‌ها کمک کنید که ابزار مناسبی برای مدیریت این موضوع بازند و قوی‌ترین بازوی موجود خود شهرداری است.

اگر این کمک‌ها به شهرداری‌ها برسد، این کار انجام می‌دهند که ظرفیت آن هم در ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها اشاره شده و حداکثر نیاز به یک آیین‌نامه اجرایی دارد.

● **بحث نوع نگاه به مدیریت شهر است. شما تهرانی را با عدد مشخص بدهی در دست**

**گرفتید که البته روز به روز افزایش پیدا می‌کند، بخشی از شهر هم گویا پیش فروش شده‌است و در این شرایط شما از توسعه قلمرو عمومی سخن می‌گویید. منبع در آمد شما چه خواهد بود؟**

بزرگی می‌گفت ما افتخارمان این است که حتی مسائل امنیتی را هم با نگاه اجتماعی حل می‌کنیم؛ بسیار نگاه کم‌هزینه‌ای حتی برای سخت‌ترین مسائل است. ما جلوی تخریب باغات را با نگاه اجتماعی گرفتیم، جلوی تخریب زمین‌های کشاورزی و جنگل‌های شمال را می‌توان با همین نگاه اجتماعی گرفت؛ طوری که هر کسی تخلف کند، انگار جمعیت ایران او را با انگشت نشان می‌دهد. در شهر تهران هم اعتقاد این است که بسیاری از مشکلات به‌ظاهر سخت و لاینحل مانند آلودگی و ترافیک با نگاه اجتماعی قابل حل است.

این‌که مردم مجاب ش‌شوند که برای هوای شهرشان و سلامت خودشان دوچرخه را به جای ماشین شخصی انتخاب کنند،مگر چیزی به شکل اجبار امکان‌پذیر است ولی اگر مردم بخواهند، غیرممکن، ممکن است. در ادبیات خودمان داریم که «حسنت به اتفاق ملاحظت جهان گرفت/ آری به اتفاق جهان می‌توان گرفت»

واقعا با نگاه اجتماعی می‌توان گرفت؟ کارهای زیادی انجام داد. درباره توسعه قلمرو عمومی هم بگویم که این یک نگاه است و خیلی اوقات شرایطش فراهم است. کاری که

ما در میدان هفت تیر کردیم، حاکم کردن این نگاه بود. آن‌جا نگاه پروژه‌های ۱۰-۱۵ساله و عظیم و پرهزینه بود که ما با زیر ۴میلیارد آن‌جا را به یک قلمرو عمومی تبدیل کردیم. ده‌هائ نقطه در شهر این امکان را دارند؛ میدان بهارستان، میدان امام خمینی(ره) و… مهم حاکم کردن این نگاه بر مدیریت شهر است.

● **بعضی شما شرایط خاصی دار بدید؛ روند تأیید شهرداری شما غیر عادی طول کشید و در این مدت هم فشارهای زیادی مطرح شده است که همه در جر بیتیم. از طرفی، از جناح شما یعنی اصلاح‌طلبان هم انتقاداتی است که شما محافظه‌کار شدید. چه برنامه‌ای برای مدیریت این فضا و کار کردن در این شرایط متفاوت دارید؟**

ما محافظه‌کار نشدیم. به‌خصوص حرف‌های استراتژیک من اگر دقت کنید، در حوزه‌های تخصصی هیچ‌کدام تغییر نکرده است.

درباره حواش‌هایی هم بگویم که الان در محرم وصفریم و اربعین هم نزدیک است. به یکی از احادیث حضرت سیدالشهدا(ع اشاره می‌کنیم که می‌گوید اگر دین ندارد بدو به آخرت هم اعتقاد ندارد، آزاده باشید؛ معنایش این است که آدم اگر خدای ناکرده اعتقاد هم نداشته باشد اما جوانمرد باشد و با جوانمردی رفتار کند، مطمئنا عاقبت به‌خیر خواهد شد. کسانی که این قضایا را مطرح می‌کنند، ما را منتسب به گروهک‌ها می‌کنند و یا حذف نام شهدا را به دوره ما نسبت می‌دهند، این افراد یا ما را نمی‌شناسند یا می‌خواهند که نشناسند و صرفا به دلایل دیگری مطرح می‌شود. لزومی ندارد انسان میزان انصباحش را به شهدا داد بزند اما بگویم که اگر خدای ناکرده ما یک وقتی این کار را نکنیم، ما را خنه راه نمی‌دهند؛ چون این قدر تعداد شهدای خانواده زیاد است که این پذیرفته نخواهد شد. علاوه بر این هیچ دو انسانی را خداوند شبیه به هم خلق نکرده است. افراد به‌طور قطع اختلاف نظر دارند و مهم این است که با

گفت‌وگو و استدلال همدیگر را راضی کنند و من توان این کار را دارم.