

انتخاب مستقیم شهرداران در گفت‌وگوی فرهیختگان با محسن هاشمی:

تمرکزگرایی دولت مانع است



مریم شامس‌حنی محسن هاشمی را می‌توان یکی از مدیران موفق دانست، او چه زمانی که در صنایع نظامی فعالیت می‌کرد و چه آن هنگام که بزرگ‌ترین پروژه شهری تاریخ ایران را به دست گرفت با پشتکار و پیگیری‌هایش به‌رغم تنگناهای مالی نشان داد که براساس شایستگی به این موقعیت رسیده است. متروی شهری با حضور محسن هاشمی توانست به آنچه باید تبدیل شود. مسئولیت متروی شهری در واقع از سال ۱۳۷۲ به او واگذار شد. زمانی که به عضویت هیات‌مدیره مترو در آمد. او از همان زمان می‌دانست که اجرایی کردن این پروژه می‌تواند شهر تهران و دیگر کلانشهرهای ایران را با تحولی اساسی در صنعت حمل‌ونقل شهری روبه‌رو کند، به همین خاطر بود که در سال ۱۳۷۶ مدیریت مترو را پذیرفت و بعد از سه سال تلاش مداوم توانست مدیریت مترو را از دولت بگیرد و به شهرداری محول کند کاری که باعث شد ایستگاه‌ها و خط‌های تازه مترو یکی پس از دیگری ساخته و افتتاح شود تا رفت‌وآمد شهری مردم از خیابان‌های شلوغ و پرترافیک به تونل‌های قطارهای شهری منتقل شود. به همین دلیل محسن هاشمی شاید بهترین گزینه‌ای باشد که بتوان با او در مورد مدیریت شهری، انتخاب شهردار و مسائل و مشکلات شهری به بحث و گفت‌وگو نشست. هاشمی مسائل را از زوایای مختلف که البته حکایت از تجربه بالای مدیریتی در این حوزه دارد، بررسی کرده و فارغ از نگرش جناحی و حزبی مسائل را با دلیل و منطق مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد. آنچه در ادامه می‌خوانید حاصل گفت‌وگویی یک ساعته با معاون عمرانی دانشگاه آزاد اسلامی در یک روز بارانی در انتهای‌ترین نقطه واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی در تهران است.

عکاس: سعید حسینی-فرهنگیستان

درگیری‌های سیاسی و قومی می‌شود.

آن را به شهرداری‌ها واگذار کنند.

راهکار شما برای رسیدن به این مهم چیست؟

این موضوع اول باید در کلانشهرها اجرایی شود، یعنی دولت باید ابتدا در کلانشهرها وظایف بیست‌وسه‌گانه شهرداری‌ها را به آنها واگذار کند، در واقع کلانشهرها پایلوتی می‌شوند برای اینکه بتوانیم اجرای این قانون را در آنها محک زده و به این نتیجه برسیم که با چه راهکاری می‌توانیم این قانون را در سراسر کشور اجرایی کنیم، در مرحله بعدی می‌توانیم انتخاب شهردار توسط مردم را در دستور کار قرار دهیم. به‌طور مثال زمانی که من مدیر مترو شدم، مترو یک شرکت دولتی زیر نظر وزارت کشور بود. از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۷۹ تلاش جدا کرده تا موفق شدم مترو را از بدنه دولت جدا کردیم به شهرداری بیاورم، چراکه امر مترو همچنان در دولت باقی می‌ماند، ما نمی‌توانستیم کاری از پیش ببریم، پس درنهایت صددرصد سهام مترو به شهرداری تعلق گرفت. از وقتی مترو به شهرداری آمد سرعت کار چند برابر شد چراکه یک پدر پولدار پیدا کردیم که حمایت‌مان می‌کرد. حالا شما تصور کنید که آموزش و پرورش زیر نظر شهرداری قرار بگیرد، یعنی هر شهردار در هر منطقه ۱۰ یا ۲۰ مدرسه ایجاد کند، مدارس خصوصی هم باشند، در این حالت وقتی اتفاقی هم در این مدارس رخ بدهد که دیگر

به نظر شما چه عاملی باعث می‌شود تا اجرای کامل این قانون همچنان نادیده گرفته شود و دولت‌ها هم تمایلی به اجرایی کردن آن نداشته باشند؟

مهم‌ترین مسأله این است که دولت‌ها هنوز شورای شهر و شهرداری‌ها را قابل ندانسته‌اند که وظایف مدیریت شهر را کاملا به آنها محول کنند. در واقع اگر این وظایف بیست و سه‌گانه به شهرداری‌ها داده شود، آن وقت است که بدنه دولت کوچک شده و دیگر با بروز هر اتفاقی مردم سریع بالاترین مقام اجرایی کشور را مقصر نمی‌دانند. در این حالت دولت تنها

مسئول تمامیت ارضی کشور، سیاست کلان خارجی، سیاست کلان آموزشی، بهداشتی، دفاعی و غیره خواهد بود. به هر حال اگر تمام این وظایف به شهرداری واگذار شود آن موقع دیگر راهی جز انتخاب شهردار توسط مردم نخواهد بود. آن زمان شورای شهر هم می‌تواند مانند یک مجلس شهری ضمن نظارت مستمر بر فعالیت شهرداری‌ها در انتخاب شهردار مناطق، معاونان شهردار و دیگر مسائل شهری دخالت کند و فعالیت شهردار را تک به تک مورد بررسی قرار دهد و نقش نظارتی خود را به صورت کاملاً جدی و پررنگ داشته باشد، اما در شرایط کنونی

تعدد انتخابات در کشور، نه تنها به نتیجه مطلوب نمی‌رسد که باعث بی‌ثباتی و ناهماهنگی در دولتهای مختلف است. در حالی که شهرداری‌ها به عنوان نهادهای مدنی، عمومی و محلی دانما وظایف بیشتری را برعهده می‌گیرند. نکته جالب توجه این است که این روند در اکثر کشورها، فارغ از شیوه حکومتی‌شان قابل مشاهده است. برای نمونه وظایف شهرداری‌های چند شهر منتخب جهان ذکر می‌شود.

خلاصه وظایف شهرداری‌ها در برخی شهرهای جهان

از پاریس تا استانبول با مدیریت شهری

وظایف شهرداری‌ها در جهان در چند دهه اخیر روندی فزاینده داشته است و شهرداری‌ها به‌عنوان نهادهای مدنی، عمومی و محلی دانما وظایف بیشتری را برعهده می‌گیرند. نکته جالب توجه این است که این روند در اکثر کشورها، فارغ از شیوه حکومتی‌شان قابل مشاهده است. برای نمونه وظایف شهرداری‌های چند شهر منتخب جهان ذکر می‌شود.

فرانسه – پاریس

اداره خدمات شهری و زیربنایی، برنامه‌ریزی شهری، مدیریت ترافیک شهری، حفاظت محیط‌زیست، رسیدگی به امور فرهنگی، جوانان و ورزش، رسیدگی به امور رفاهی و خدمات اجتماعی، امور اقتصادی (بازارهای محلی، بورس‌های کاریابی، تأسیس دفاتر کاریابی و جهانگردی) و انجام همه امور عمران شهری

اتریش – وین

ارائه خدمات شهری، نگهداری آثار باستانی، برنامه‌ریزی ترافیک، حفاظت از محیط‌زیست، ایجاد مدرسه‌های ابتدایی و اداره امور

در جست‌وجوی هویت گمشده

هویت یک شهر را می‌توان از جنبه‌های مختلف کالبدی، طبیعی، انسانی اجتماعی، ترافیکی، تاریخی و اقتصادی بررسی کرد. در شناخت هویت شهر باید هر دو تصویر عینی و ذهنی آن یعنی ساختار و کالبد شهری و کارکرد اقتصادی آن، فضاهای عمومی و... و نیز عوامل ذهنی گروه‌های اجتماعی ساکن، سطح ادراک و شعور اجتماعی مورد بررسی قرار گیرد. آنچه از آن به‌عنوان هویت شهری نام می‌بریم، یافتن تناسب میان نظام شهرسازی و معماری با شرایط فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی شهروندان است.



دیدگاه

۷۴۰ کیلومتر خط مترو نیاز امروز پایتخت



محمد سرخو
عضو شورای شهر تهران

ترافیک تهران یکی از مشکلات بزرگ این کلانشهر به حساب می‌آید، مسأله‌ای که حتی با راهکارهای متفاوت هم هنوز هیچ تغییری نکرده و همچنان شهروندان این شهر عمده‌ترین معضل تهران را ترافیک و تراکم بیش از حد خودروهایی شخصی در خیابان‌ها می‌دانند. البته نباید فراموش کنیم که ترافیک نه‌تنها به خودی‌خود مشکلات زیادی را برای شهروندان ایجاد می‌کند بلکه باعث بروز مشکلات دیگری در این کلانشهر نیز می‌شود، از جمله آلودگی هوا. در سال‌های گذشته شاهد بودیم که تهران روزهای آلوده زیادی را تجربه کرد و شهروندان هم از این آلودگی لطمه‌های زیادی دیدند. از سوی دیگر مسأله آلودگی صوتی است که در تمام این سال‌های نادیده گرفته شده و البته هیچ‌کس هم راه‌حلی برای برطرف کردن آن در نظر نگرفته است، به همین خاطر از ترافیک به‌عنوان عمده‌ترین مشکل کلانشهرهای ایران، به‌ویژه تهران، یاد می‌کنند. در این بین اما شهرداری می‌تواند نقش بسیاری موثری در رفع این معضل داشته باشد.

توسعه حمل‌ونقل عمومی اولین راهکاری است که باید برای کاهش ترافیک شهر تهران در نظر گرفته شود؛ تا زمانی که حمل‌ونقل عمومی از کیفیت و کمیت مطلوب برخوردار نباشد نمی‌توانیم به این موضوع فکر کنیم که ترافیک مسأله‌ای حل‌شدنی است. به همین خاطر در برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تمرکز بر این مهم است تا در حد شهرداری تهران قرار دارد، تلاش جدی برای مصوبات



این برنامه انجام شود که از آن جمله می‌توان به بهره‌برداری سالانه ۳۰ کیلومتر مترو در تهران و حومه آن اشاره کرد. البته وقتی بحث بهره‌برداری به میان می‌آید، منظور بهره‌برداری کامل است، یعنی هر ایستگاه مترو کامل شده تحویل داده شود و امکانات لازم از جمله پله برقی و دیگر ضروریات جانبی آن کامل باشد. ضمن اینکه طبق مصوبات برنامه پنج‌ساله دوم باید فاصله زمانی بین قطارها از پنج تا شش دقیقه کنونی به ۲/۵دقیقه کاهش پیدا کند، از طرف دیگر سالانه ۵۰۰ دستگاه اتوبوس باید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی اضافه شود و البته همین تعداد هم اتوبوس‌های فرسوده جایگزین یا تعمیر شوند، البته نباید فراموش کنیم که دستیابی به چنین اهدافی نیازمند مطالعات دقیق و فشرده است، به‌طور مثال در حال حاضر در مرکز خطوط اتوبوسرانی در هم تنیده و فشرده هستند در حالی که در متنی‌الیه غربی و شرقی تهران خطوط اتوبوسرانی ضعیف و محدودند، این مشکل باید هرچه زودتر رفع شود. بر اساس پیش‌بینی برنامه پنج ساله دوم، باید ۷۵ درصد از جا به جایی شهر تهران توسط حمل‌ونقل عمومی انجام شود که در حال حاضر سهم حمل‌ونقل عمومی ۵۰ درصد است. در مورد موتورسیکلت‌ها باید تا پایان این برنامه تمام موتورسیکلت‌های شهر تهران برقی شده و مقدمات آن هر چه زودتر فراهم شود. از سوی دیگر مسأله فیلترگذاری اتوبوس‌هاست، این کار باید قبل از فرارسیدن فصل سرما که امکان آلودگی هوا افزایش می‌یابد انجام شود، البته مقدمات آن انجام شده، فیلترها تهیه شده و کار اجرایی آن باید آغاز شود، البته تمام این اتفاقات به مدیریت شهری بستگی دارد و مدیریت شهری است که باید نظارت دقیقی بر سرعت بخشیدن به این اقدامات داشته باشد، اگر این نظارت نباشد تعهداتی که باید تا پایان سال ۹۳ تحقق پیدا کند، بر زمین شهرداری محدود است باید امور غیر ضروری را به تعویق بیندازند و بحث ترافیکی اولویت اول شهرداری باشد.

برنامه پنج‌ساله دوم از ابتدای ۹۳ شروع شده و طبق این برنامه بقیه خط ۳ مترو و بخشی از قسمت جنوبی و میانی خط ۷ باید تا پایان اسفال به بهره‌برداری برسد. سال آینده نیز خط ۶ مترو باید به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار گیرد. این در حالی است که هم‌اکنون ۱۵۷ کیلومتر از خطوط مترو به بهره‌برداری رسیده و تا پایان برنامه یاد شده یعنی سال ۹۷ این مقدار باید به ۳۰۰ کیلومتر برسد، البته تهران به ۷۴۰ کیلومتر مترو احتیاج دارد. البته ناگفته نماند که خطوط برون‌شهری مترو یعنی ایستگاه‌هایی که شهرک‌های اطراف تهران را به تهران وصل می‌کنند هم از اهمیت بالایی برخوردارند چراکه اگر این خطوط کامل نشوند با توجه به اینکه روزانه ۲۲ میلیون جا به جایی در شهر تهران انجام می‌شود و بیش از ۳ میلیون آن افرادی هستند که از شهرهای اطراف تهران برای انجام کارهای روزانه به پایتخت می‌آیند، می‌تواند حجم زیادی خودروی شخصی را راهی این شهر کند، البته بخشی از هزینه‌های تکمیل خطوط برون‌شهری مترو تهران به عهده دولت است که امیدواریم دولت در این زمینه همکاری لازم را با شهرداری انجام داده و با تخصیص اعتبار لازم در این رابطه شرایط را برای بهره‌برداری هر چه سریع‌تر این خطوط فراهم کند. در حال حاضر تهران ۱۵۲ کیلومتر مترو در دست بهره‌برداری دارد که تا آخر سال ۹۷ باید به ۳۰۰ کیلومتر برسد.

نگاه

و خارجی‌ها، آموزش و پرورش و خانه‌سازی و مسکن

سوئد – استکهلم

تصمیم‌گیری در مسائل شهری، وضع مالیات‌های محلی، ارائه خدمات درمانی و پزشکی، مراقبت از عقبنامان گداز، دایر کردن مراکز بهداشت کودکان، توسعه صنعت و تجارت، آموزش به بیکاران، خدمات پستی، تأسیس واحدهای تصفیه آب و فاضلاب، تأمین آب، برق و گاز، رسیدگی به امور مدرسه‌ها از جمله همه مرحله‌های آموزش پایین‌تر از دانشگاه و...

هلند – آمستردام

تأمین تأسیسات و تسهیلات زیربنایی آب و برق، ارائه خدمات شهری، حفاظت از محیط‌زیست، امور حمل‌ونقل (اتوبوس و مترو)، امور ثبتی (صدر و شناسنامه)، تهیه آمار جمعیتی، امور بهداشت، بیمارستان‌ها و بیمه، خدمات اجتماعی و رفاهی، امور فرهنگی و تفریحات (نمایشگاه‌ها و موزه‌ها) صدور گواهینامه رانندگی، امور نظامی و نظام وظیفه، امور اقتصادی و کار و اشتغال، امور مهاجران

بریتانیا – لندن

برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی، برنامه‌ریزی استراتژیک شهری، خدمات شهری، خدمات حمل‌ونقل، برگزاری برنامه‌های فرهنگی، ایجاد گالری‌ها و اماکن تفریحی، خانه‌سازی عمومی، حفاظت آثار تاریخی، ایجاد اشتغال، حفاظت از محیط‌زیست، کنترل آلودگی هوا و اداره اورژانس

ترکیه – استانبول

برنامه‌ریزی کلانشهر (طرح‌های تفصیلی و نقشه‌برداری)، تأسیسات زیربنایی(دفع فاضلاب، تسهیلات گاز عمومی و تهیه آب)، مسکن (ساخت مسکن)، حمل‌ونقل شهری، خدمات پاکیزگی شهر، خدمات انتظامی و امنیت شهری (پلیس شهرداری و مدیریت بحران)، نظارت بر قیمت‌ها، خدمات رفاه اجتماعی و بهداشت عمومی، ارائه خدمات فرهنگی، آموزشی، تربیتی، ورزشی و محیط‌زیست.

خطوط

بیرون شهری
مترو یعنی ایستگاه‌های
که شهرک‌های اطراف تهران را به تهران وصل می‌کنند هم از اهمیت بالایی برخوردارند چراکه اگر این خطوط کامل نشوند با توجه به اینکه روزانه ۲۲ میلیون جا به جایی در شهر تهران انجام می‌شود و بیش از ۳ میلیون آن افرادی هستند که از شهرهای اطراف تهران برای انجام کارهای روزانه به پایتخت می‌آیند، می‌تواند حجم زیادی خودروی شخصی را راهی این شهر کند

خطوط

بیرون شهری
مترو یعنی ایستگاه‌هایی که شهرک‌های اطراف تهران را به تهران وصل می‌کنند هم از اهمیت بالایی برخوردارند چراکه اگر این خطوط کامل نشوند با توجه به اینکه روزانه ۲۲ میلیون جا به جایی در شهر تهران انجام می‌شود و بیش از ۳ میلیون آن افرادی هستند که از شهرهای اطراف تهران برای انجام کارهای روزانه به پایتخت می‌آیند، می‌تواند حجم زیادی خودروی شخصی را راهی این شهر کند، البته بخشی از هزینه‌های تکمیل خطوط برون‌شهری مترو تهران به عهده دولت است که امیدواریم دولت در این زمینه همکاری لازم را با شهرداری انجام داده و با تخصیص اعتبار لازم در این رابطه شرایط را برای بهره‌برداری هر چه سریع‌تر این خطوط فراهم کند. در حال حاضر تهران ۱۵۲ کیلومتر مترو در دست بهره‌برداری دارد که تا آخر سال ۹۷ باید به ۳۰۰ کیلومتر برسد.