



## ارزیابی عملکرد شورای اسلامی دوم شهر تهران در قالب شهرداران منتخب آن

محمدحسن شهیدی

### مقدمه

بی‌هیچ تردیدی مدیریت شهرها و بویژه کلان-شهرها، امری بسیار پیچیده و دشوار است و این پیچیدگی و دشواری ریشه در طیف گسترده ابعاد پیچیده خود کلان-شهرها و ساختار سیاسی-اقتصادی حاکم بر کل نظام ازیکسو و شرایط تاریخی-فرهنگی کشور ازسوی دیگر دارد و چنانچه "محیط" مدیریتی کلان‌شهری مانند تهران، مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار نگیرد، نمی‌توان به‌روشنی "عملکردهای" مدیریتی آن راه‌چه در بعد سیاستگذاری و تصمیم‌گیری یا "شورای شهر" و چه در بعد برنامه‌ریزی، اجرا و هدایت یا "شهرداری" مورد ارزیابی واقع‌بینانه و منصفانه قرار داد.

### ۱. ویژگی‌ها و ابعاد اصلی کلان-شهر تهران

اگرچه پرداختن به تمام ویژگی‌های کلان-شهر تهران از حوصله این مقاله خارج است اما اشاره‌ای گذرا به عمده‌ترین و تمیزکننده‌ترین آن‌ها می‌تواند زمینه بحث اصلی یا ارزیابی عملکرد شورای اسلامی دوم در قالب نمایندگان آن یا دو شهردار در قلمرو "حمل و نقل و ترافیک" را فراهم سازد.

### ۱.۱. تهران یا تجسم "جغرافیایی" تاریخ ایران

اگر بپذیریم که مجموعه "مؤسسات" اجتماعی-اقتصادی-سیاسی یک جامعه (= establishments) همانا تبلور خارجی و جسمانی مجموعه "نهادهای اجتماعی-اقتصادی-سیاسی" (Institutions) همان جامعه است و اگر قبول کنیم که پایتخت یا مرکز سیاسی-اداری کشور، نماینده مشترک "جغرافیای تاریخی" کشور به شمار می‌رود، بی‌شک باید بپذیریم که جای پای "مشترکات" مجموعه شرایط اجتماعی، روابط اقتصادی و نظام سیاسی در جای‌جای "فضاهای کالبدی" و مؤسسات عمومی پایتخت ازیکسو و ردپای "مفترقات" مجموعه روابط یاد شده مهاجرین اقوام و قومیت‌های مختلف کشور در بخش‌های "جغرافیایی" خاصی از آن دیده می‌شود؛ و این، چیزی نیست جز چهره دیگر این واقعیت که تاریخ تمام ایران در جغرافیای تهران نشسته است و تهران "یک‌تنه نمایندگی تمام ایران" را برعهده دارد؛

گو این که این "نمایندگی" ممکن است در شرایط تاریخی-سیاسی مختلفی در اشکال

نمودها و نام‌های گوناگونی تجلی پیدا کند. همچنین صورت دیگر این سخن این است که "تهران"، گرانیگاه یا نقطه ثقل و مرکز تمام امکانات و "اختیارات" کشور است و مدیریت بر آن، عملاً مدیریت بر تمام "کشور" محسوب می‌شود.

چنانچه از بعد سلامت کمی یا جمعیتی هم به ماجرا بنگریه، تهران به تنهایی بیش از یک‌دهم جمعیت شهرنشین کشور را در خود جای داده است و به تناسب آن، عملاً با جمع کردن بیش از نیمی از اختیارات و تصمیمات کشور در خود، پاسخگوی حداقل نیمی از "مسائل عادی"، متعارف و ساده زندگی روزانه مردم (و کل "مسائل پیچیده‌تر" زندگی اجتماعی و سیاسی و فرهنگی) کشور می‌باشد.

۱. ۲. عدم تراز اختیارات و "مسئولیت‌ها" در مدیریت تهران

عملاً در حدود ۲۵-۳۴ دستگاه و نهاد و سازمان، هریک بخش‌هایی از اختیارات یا تصمیم‌گیری‌های نظری - عملی شهر تهران را دست‌کم در قلمرو حمل‌ونقل و ترافیک آن، در دست دارند اما تنها یک "مرجع" یا نهاد که هم‌اکنون "شورای شهر" و "شهرداری" تهران باشد "مسئولیت" پاسخگویی آن را به عهده گرفته‌است و همین عدم تراز اختیارات و "مسئولیت‌ها" که ریشه در همان ابعاد پیچیده‌ی یافته‌شده دارد در گذر زمان موجب شکل‌گیری انواع "شوراها" و "کمیته‌ها"ی جورواجور و رنگارنگ شده تا مگر به این ترتیب "هماهنگی" بین این دو عامل متعارض امکان‌پذیر گردد. چیزی که در کشاکش عملی "شوراها" و "کمیته‌ها" همواره بین دو حذافراطی و تفریطی "من‌آهنگی" و "بی‌آهنگی" در نوسان است و مآلاً در شرایط حاد و بحرانی که تصمیم‌گیری‌های قاطع و سریع و بی‌معارض، اجتناب‌ناپذیر می‌گردد، سر از "من‌آهنگی" یا "همه با من" در می‌آورد و با گذشت زمان و به‌طور نامرئی، با دمیمن روحیه "رضاخانی" در دل و روح برخی از شهرداران، آن‌ها را به وسوسه تصاحب بالاترین صندلی تصمیم‌گیری و اجرا یا "ریاست جمهوری" می‌اندازد. خصلتی که خواسته یا ناخواسته از اوایل دهه ۱۳۷۰ در فضای مدیریتی - اجرایی شهر تهران نمود عینی و بیرونی پیدا کرد و گه‌گاه تنش‌های آشکار و پنهانی را نیز میان مجلس شورای اسلامی و شورای اسلامی شهر از یک‌سو و مدیران اجرایی متناظر یا رییس جمهوری و شهردار از سوی دیگر به دنبال آورد و شاید همه از این‌روست که در دو دهه اخیر، همواره صندلی شهرداری تهران، سکوی جهشی برای تصاحب صندلی ریاست جمهوری کشور گشته‌است.

۱. ۳. ایهام در حدود "اختیارات و مسئولیت‌ها"ی شورا بی‌شکله اصل "شورا" و "مدیریت شورایی"، با توجه به سیره پیامبر اکرم (ص) و مولی‌المومنین علی (ع) در تحقق عملی و تجلی عینی این شیوه از تصمیم‌گیری و مدیریت از شمسندترین نوع تصمیم‌گیری و مدیریت است؛ در شرایطی که "تهادهای منتهی" پشتیبان "مدیریت شورایی"

از قبیل انجمن‌ها و جامعه‌های غیردولتی، احزاب و تشکلهای سیاسی و صنفی، مطبوعات آزاد و دیگر عناصر مرتبط حضور دارند و بالاتر از آن، "تهادینه" شده‌اند مسلماً نتایج و دستاوردهایی به بار می‌آید که به حق شگفت‌آور و تحسین‌برانگیز است اما در غیاب چنین نهادهایی و یا در شرایطی که آن‌ها به‌صورت صوری و "کاریکاتور وار" حضور می‌یابند، به‌علت تناقض جوهری "حرکت شورایی" با "حرکت فردی"، درگیری عملی "هماهنگی" با "من‌آهنگی" این بار به‌صورت سر بسته و در قالب ایهام در حدود اختیارات و مسئولیت‌های شوراها نمود پیدا می‌کند و نهایتاً در بحث و گفت‌وگوهای دامنه‌دار در محافل و مجالس مختلف رسمی و غیررسمی سیاسی و غیرسیاسی، به‌دلیل ضرورت تصمیم‌گیری‌های قاطع و عملی، همان "من‌آهنگی" ریشه‌دار در تاریخ و اقتصاد و سیاست چندصد و چندهزار ساله، به بهانه این "ایهام" پیروز میدان می‌شود و این فرآیند برای سال‌ها و حتی دهه‌ها ادامه می‌یابد.

## ۲. نگاهی به تبلور عملکرد شورای اسلامی دوم در عملکرد شهرداران منتخب آن

پیشاپیش لازم به ذکر است که ارزیابی صورت گرفته از عملکرد شورای دوم اسلامی شهر تهران، عملاً بر این فرض نامحکم و اثبات نشده استوار است که به دلیل همسویی شورا و شهردار منتخب آن، منطقی ارزیابی عملکرد شهرداری می‌تواند تا حدود زیادی ارزیابی عملکرد شورا نیز تلقی شود و البته نظر به فقدان قطعیت در این هم‌سویی، لازم است در فرصتی مناسب و با هفت هرچه بیشتر، عملکرد هریک از دو نهاد "شورای اسلامی شهر تهران" یا نهاد "سیاستگذار" و "شهرداری"، یا نهاد "برنامه‌ریز" و "مجری" مستقلاً مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد. البته ارزیابی هر عملکردی هنگامی درست و اصولی خواهد بود که ضمن آگاهی کافی نسبت به اهداف و سیاست‌های ملون و اعلام شده به کمک اطلاع‌رسانی به موقع و درست از عملکردها بر پایه معیارهای شناخته شده و مقبول، این عملکردها مورد ارزیابی منصفانه قرار گیرد تا نتیجه کار به عنوان عامل اصلاح آن عملکرد به اطلاع صاحب آن عملکرد و مخصوصاً خواستگاه اصلی و مرجع نهایی آن یا "مردم" گزارش شود؛ و از آن‌جاکه چنین شرایط مطلوبی برای ارزیابی وجود ندارد، باید با احتیاط وارد شد.

در دوره دوم شورای اسلامی شهر تهران، دو شهردار مسئولیت اجرایی شهر تهران را به عهده گرفتند؛ می‌توان عمده‌ترین اقدامات حمل و نقلی - ترافیکی این دوره از شورای شهر را به تفکیک دوره‌های مدیریتی هریک از آن دو شهردار، به شرح زیر فهرست نمود:

الف. دوره آقای احمدی‌نژاد:

ادامه جریان شل‌کن - سفت‌کن تراکم‌فروشی<sup>۱</sup> در شهر تهران که به‌عنوان بنیادی‌ترین سیاست اختلال‌زا در توازن پایدار "تقاضا/ عرضه" تسهیلات یا "شهرسازی/ حمل‌ونقل" عمل کرد و به علت ساختار بیمار اقتصاد

مدیریت<sup>۲</sup> و "مدیریت اقتصاد"، به استمرار جریان تراکم‌فروشی<sup>۳</sup> در بدترین شکل ممکن آن منتهی شد. راه‌اندازی سیستم "مونوریل" در تهران و آغاز فاز اول یا "آزمایشی" آن بین میدان صادقیه و فرودگاه در حال انتقال مهرآباد که تلاش برای دستیابی به مطالعات امکان‌سنجی فنی - اقتصادی (Feasibility Study) آن پروژه از طرف نگارنده این مطلبه هرگز به نتیجه نرسید.

اجرای برق آسا و فله‌ای "طرح تور برگردان" در شبکه بزرگراهی تهران، که نگارنده در این مورد نیز توفیق دستیابی به مطالعات پیش‌نیازی آن یا "مطالعات قبل و بعد" (Before /After Study) آن را به دست‌نیآورد.

اجرای طرح سودمند "پل‌های مکانیزه عابر پیاده" در برخی نقاط حساس و پرتراфик شبکه که کاری ارزشمند و به راستی ابتکاری و شایان تحسین بود؛ بویژه این که این حرکت با بهره‌گیری از توان بخش خصوصی و همراه با زیباسازی منظر شهری و استفاده از "رنگ" و "تور" و "تصویر" صورت گرفت.

اجرای آزمایشی "طرح زوج و فرد محدوده ممنوعه"، که به‌دلیل مخالفت اولیه شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور، در این دوره مسکوت ماند.

اقدام به انتقال جنجالی "نمایشگاه بین‌المللی تهران" به عنوان عنصر سنگین سفرساز به محلی دیگر، که در این مورد نیز به علت تقدم "تصمیم‌گیری" بر "مطالعه امکان‌سنجی" آن، معلوم شد موضوع عمدتاً "سیاسی" بوده‌است تا "عمرانی".

ادامه غفلت از مطالعات جدی حمل‌ونقلی - ترافیکی در تهیه "طرح‌های تفصیلی مناطق ۲۲ گانه شهر تهران"، که از مدیریت‌های قبلی شهرداری آغاز شد و برغم تصدی متخصصان حمل‌ونقلی دارای بالاترین مدارج علمی و آموزشی کشور، در بالاترین سطوح تصمیم‌گیری شهرداری، همچنان ادامه دارد.

راه‌اندازی گسترده طرح‌های "کارت - پارک" و "پارک - بان" حتی در گوشه‌وکنار دنج و آرام شهر، که عملاً نقش "مدیریت ترافیکی" پارک و پارکینگ در شبکه خیابانی را به شکلی از "درآمدزایی" تبدیل کرد.

افزایش انفجاری "عوارض سالیانه شهری"، بی‌آن‌که حرکتی جدی و مطالعه شده در انتقال فنی - مالی این درآمد کلان به توسعه منطقی زیربناهای حمل‌ونقلی - ترافیکی تهران مشاهده شود.

توقف ارتباط برابر شهرداری و حوزه حمل‌ونقل با متخصصان و اهل فن رشته حمل‌ونقل و ترافیک قاطبه دانشگاه‌ها، مجامع حرفه‌ای، تخصصی و عامه مهندسان مشاور کشور که شاهد مثال عینی آن را می‌توان توقف کنفرانس سالیانه مهندسی ترافیک از یک‌سو و گرایش شدید آشکار و پنهان شهرداری به متخصصان حمل‌ونقلی ترافیکی دانشگاه خاصی در کشور (از نظر نسبت واکنش و مسئولیت‌های مدیریتی - اجرایی حوزه حمل‌ونقلی -

ترافیک شهرداری و امور مشاوره. پیمانکاری پروژه‌های حمل‌ونقلی. ترافیکی به آن و عوامل وابسته) ذکر کرد. ب. دوره آقای قالیباف:

ادامه همان جریان تراکم‌فروشی راجع با این تفاوت که در پاره‌ای از ضوابط و معیارهای آن تغییراتی صورت گرفته که گویی با ادامه نظام "مدیریت اقتصادی" و اقتصاد مدیریت جاری کشور، امری اجتناب‌ناپذیر گشته است. توقف طرح‌های "مونوریل" و "تور برگردان"، که در صورت ماهیت "غیرواکنشی" و اندیشیده شده این اقدام، حرکتی درست و منطقی به حساب می‌آید.

اقدام برای راه‌اندازی طرح "تراموا" در حلقه مرکزی محدوده تجاری. اداری تهران، که متأسفانه تا این لحظه به مطالعات امکان‌سنجی آن نیز دسترسی حاصل نشده است.

عدم اجرای طرح تجربه شده و مفید تغییر فصلی ساعات کاری، که البته دستور آن از خارج از حوزه شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران صادر شده بود. اجرای طرح زیان‌بار اما به‌ظاهر کارآمد "زوج و فرد" ورود به محدوده ممنوعه ترافیک که گویا دستور آن هم از خارج از حوزه شهرداری تهران و شورای اسلامی شهر آن صادر شده بود و برغم فقدان توجیه فنی. اقتصادی (و اثبات آن امر طبق مطالعات قبلی ارائه شده به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور)، حتی بدون ارزیابی فنی. اقتصادی مرحله‌ای نیز همچنان ادامه دارد. اقدام درست "اولویت‌بندی اجرایی" پروژه‌های حمل‌ونقلی تهران، بویژه بازگشایی بخش‌های حساس و کلیدی شبکه بزرگراهی تهران و ...، که حکایت از دوراندیشی و پرهیز از عوام‌فریبی می‌باشان آن دارد.

اجری طرح ارزشمند "مسیر ویژه اتوبوس" در شبکه درهم ریخته بزرگراهی، که به دلیل تناقض ذاتی آن با دور برگردان‌های "من‌درآوردی" شبکه‌های بزرگراهی، عملاً ارزش آن به ضدازش تبدیل شده و ادامه آن در

بزرگراه‌های کنونی دارای دور برگردان، گویی حرکت ارزشمند فنی. اقتصادی "مسیر ویژه اتوبوس" و کارآمدی آن را در شبکه بزرگراهی استاندارد نیز زیر سؤال می‌برد. آشنی شهرداری با قاطبه متخصصان و صاحب‌نظران حمل‌ونقل و ترافیک؛ برگزاری کنفرانس مهندسی سالیانه حمل‌ونقل و ترافیک و آغاز حرکت‌های عملی در این راستا، نشانگر این حرکت "خدمت‌دانه" و "غیرجریانی" است.

### ۳. مروری بر راهبردها و سیاست‌های زیر. ساز طرح‌های حمل‌ونقلی. ترافیکی

از آن‌جا که در بازگویی هریک از اقدامات حمل‌ونقلی. ترافیکی فوق‌برخوردی نقادانه، هرچه در حد چندکلمه، صورت گرفت و باز از آن‌جا که ارزیابی کارشناسانه هر یک از اقدامات یاد شده، موقعیت و مقام متناسب خود را طلب می‌کند، در این مقاله تلاش می‌شود تا نفس "راهبردها" و "سیاست‌ها"ی زیر. ساز این اقدامات مورد توجه قرارگیرد تا این نوشتار از این منظر نیز با مخاطبان عمومی خود ارتباطی درخور برقرار کند.

۳.۱. دوره شهردار اول  
مهمترین راهبردها و سیاست‌های این دوره را می‌توان به شرح زیر فهرست کرد:

۱. اتخاذ استراتژی اقدامات واکنشی و جنجالی بی‌سابقه مطالعه نشده عامه و بلکه عوام‌پسند و غالباً "پادگانی" در اکثر قلمروهای مدیریت شهری تهران و از جمله قلمرو حمل‌ونقلی. ترافیکی شهر.

۲. اولویت‌دهی به امر "سرعت" در پروژه‌ها در برابر "صحت" و "دقت" که عموماً با یکدیگر رابطه معکوس دارند و چه‌بسا در عمل، به سلسله‌ای از سیاست‌ها و روش‌های به‌هم‌پیوسته اجتناب‌ناپذیر مانند جوان‌گرایی، عمل‌زدگی، قانون‌گریزی، روزمرگی، تجربه‌گریزی، علم‌ستیزی، عوام‌گرایی، عوام‌نگاری عامه و ویژگی‌های نامبارک مشابه و مرتبط دیگر، منتهی شود و در نتیجه به سودجویی،

صلاح‌ستیزی، نقت‌گریزی، گماشته‌پروری، "وعده‌رمانی"، "دروغ‌محوری"، "توجه" و "متهم‌سازی" بینجامد. سیاست "جوان‌گرایی" و ایجاد تغییرات تمام‌عیار فراگیر در تمام سطوح مدیریتی. اجرایی همه حوزه‌های شهرداری و از جمله حوزه حمل‌ونقل و ترافیک و حمایت "جریانی" مرئی و نامرئی در بهره‌گیری از گروه‌ها و جریان‌های خاص در مصادر مدیریتی. اجرایی و مشاوره. پیمانکاری، تا حد واگذاری طرح‌ها و پروژه‌ها به مشاوران و پیمانکاران "سایه".

۳. "عملگرایی" شدید و عوام‌پسندانه که عملاً مطالعه، آینده‌نگری، دوراندیشی، تجربه‌گرایی، علم‌مداری، خرد ورزی و ... را در تصمیم‌گیری، اجرا و ارزیابی طرح‌ها و اقدامات شهری و از جمله حمل‌ونقلی. ترافیکی کم‌رنگ و بی‌رنگ می‌سازد.

۴. "شهردار محوری" در مدیریت نه‌تنها تهران، بلکه در امور بزرگ‌تری مانند کشور؛ حرکت در مسیر استفاده ابزاری از طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی و خدمت‌ی شهرداری در جهت ارتقاء به "صندلی ریاست جمهوری"، به تناسب زمینه‌ها و خصلت‌های فردی هریک از شهرداران از دهه ۷۰ آغاز شد و فرصت ظهور و بروز پیدا کرد. ۵. "فاصله‌گیری" تدریجی از "ماهیت عمرانی" طرح‌ها و اقدامات حمل‌ونقلی و ترافیکی و تلقی عمدتاً سیاسی. مالی از آن‌ها در مسیر آرمانی خاص و برای اقتشاری خاص.

۳.۲. دوره شهردار دوم  
مهم‌ترین راهبردها و سیاست‌های این دوره را می‌توان چنین خلاصه کرد:

۱. استراتژی اقدامات بی‌سابقه عامه‌پسند اما غیرجنجالی در اغلب زمینه‌ها و از جمله قلمرو حمل‌ونقل و ترافیک و البته تا حد امکان در چارچوب راهبردها، قوانین و سیاست‌های کلان و فرادست. ۲. "سیاست اصلاح پایدار" اما سریع‌الوصول در قلمرو

تناقض جوهری حرکت شورایی با حرکت فردی، درگیری عملی هماهنگی با من‌آهنگی این‌بار به صورت سرپیسته و در قالب ابهام در حدود اختیارات و مسئولیت‌های شوراها نمود پیدا می‌کند و نهایتاً در بحث و گفت‌وگوهای دامنه‌دار در محافل و مجالس مختلف رسمی و غیررسمی سیاسی و غیرسیاسی، به دلیل ضرورت تصمیم‌گیری‌های قاطع و عملی، همان من‌آهنگی ریشه‌دار در تاریخ و اقتصاد و سیاست چندصد و چندهزار ساله، به پنهان این ابهام پیروز میدان می‌شود و این فرآیند برای سال‌ها و حتی دهه‌ها ادامه می‌یابد.

حمل‌ونقلی، ترافیکی و اصلاح بی‌سروصدای سیاست‌ها و اقدامات ناصواب و اشتباهات مدیریت‌های گذشته که گه‌گاه به دلیل تعارض ماهیت "سرعت‌طلب" خدمات شهرداری و "دقت‌مدار" اقدامات پایدار، عملاً با یکدیگر غیرقابل جمع می‌شوند.

سیاست عمدتاً "مدیریت محور" و "انتظامی" در امور حمل‌ونقل و ترافیک و بهره‌گیری عملی از توانایی‌ها و تخصص‌های جنبی رشته‌های حمل‌ونقل و ترافیک، از قبیل مهندسی صنایع، مدیریت انتظامی، مدیریت اطلاعات (IT) و امثال آن‌ها که برغم تفاوت محسوس نسبت به دوره قبلی مدیریت شهرداری، هنوز با شرایط مطلوب جذب "متخصصان با تجربه آزاداندیش و شجاع" فاصله دارد.

تلاش برای مراعات همزمان "سرعت" و "صحت" یا "دقت" در پروژه‌ها و سعی در حرکت به سوی عامه‌پسندی، پایبندی، قانون‌مداری، شهروندسالاری و صراحت‌گفتار و صداقت‌کردن را مردم، و البته با ملاحظات سنت‌های باقی‌مانده از دوره مدیریت قبلی شهرداری و ظرفیت‌های قابل تحمل افکار عمومی که به دلیل تناقض ماهیت اشاره‌شده، امری بسیار دشوار است.

سعی در تلفیق همزمان سنت اجتناب‌ناپذیر "عمل‌گرایی" تلطیف‌شده با اصل ضروری "آینده‌نگری" و البته باز هم در حد ظرفیت‌های قابل تحمل ذهنی و عینی موجود در جامعه.

تلاش در "اهتراز" از برخورد‌های عکس‌العملی در عزل و نصب مدیریت‌ها و از جمله مدیریت‌های حوزه حمل‌ونقل، تعدیل جوان‌گرایی افراطی گذشته و بهره‌مندی از صاحبان فن و تجربه که به علت تغییرات فراگیر دوره قبلی شهرداری، عملاً نتوانسته‌است به شکل قابل‌قبولی تحقق یابد و البته باز هم در چارچوب خاستگاه انتظامی - مدیریتی حاکم بر مدیریت فعلی شهرداری و سنت‌های باقی‌مانده از مدیریت‌های قبلی و ظرفیت‌های فنی - تخصصی قابل تحمل روز. و بالأخره سعی در اهتراز از نمود "ابزارپنداری" طرح‌های عمرانی حمل‌ونقلی، ترافیکی شهر تهران و حرکت در جهت توسعه پایدار و "مدیریت شهروندمدار" که صد البته آن هم در چارچوب محدودیت‌ها و امکانات ذهنی - عینی موجود و ظرفیت‌های ممکن و قابل استفاده پیش می‌رود و با توجه به سایه سنگین سیاست‌های باقی‌مانده از مدیریت قبلی شهرداری، امری چندان سهل‌الوصول به نظر نمی‌رسد.

#### ۴. جمع‌بندی

باتوجه به دو استراتژی متفاوت دو دوره مدیریت شهرداری تهران در دوره دوم سورا (برغم خاستگاه ظاهراً مشترک دو شهردار)، به راستی نمی‌توان وجوه اشتراک طابق‌النعلی را بین آن‌دو ترسیم کرد. با این حال ضمن خودداری از قضاوت واحد بین دو دوره مدیریت شهرداری، شاید بتوان با تسامح، در ظرفیت اجتماعی - اقتصادی - سیاسی حاکم برخی وجوه

اشتراک را برای هر دو دوره، سراغ گرفت که چه بسا بیشتر ریشه در ماهیت دیرینه کلان شهر تهران و مدیریت متناسب آن داشته باشد تا در استراتژی و سیاست‌های دو جریان اجتماعی - سیاسی خاص که خواستگاه آن دو مدیریت را تشکیل می‌دهند. مهم‌ترین این وجوه را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد: فقدان استراتژی مدون مصوب مدیریت پایدار برای "مدیریت کلان شهر تهران" و از جمله مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک آن.

حساسیت ناکافی در مدیریت‌های شهرداری نسبت به مدیریت همزمان کالبدی - حمل‌ونقلی تهران و از جمله تحمل استمرار کم‌توجهی به نقطه نظرهای حمل‌ونقلی - ترافیکی در تهیه طرح‌های اساسی شهر تهران، از قبیل طرح تفصیلی مناطق ۲۲ گانه شهرداری. فقدان "ساختار متناسب مدیریت توسعه پایدار تهران بزرگ" برای ایجاد هماهنگی‌های جدی و بنیادی در امور تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا، نظارت و کنترل که همکاری شوراهای اسلامی شهرهای تهران، کرج، قرچک، ورامین، اسلام‌شهر و سایر شهرهای ذیربط، برنامه‌ریزی و طراحی همزمان و هماهنگ کالبدی - حمل‌ونقلی مجموعه شهری تهران، استفاده از نرم‌افزارها و اطلاعات نقشه‌ای - رقومی پایه و سایر ابزارهای فنی - کارشناسی هماهنگ و همخوان برای برنامه‌ریزی و طراحی مجموعه شهر تهران و بالأخره نظارت و کنترل اجرای صحیح استراتژی توسعه پایدار، سیاست‌ها و اهداف مجموعه شهری تهران را امری اجتناب‌ناپذیر، ضروری و حتمی می‌سازد. ظهور، رواج و گسترش تدریجی روش‌های کمابیش عوام‌پسندانه و عوام‌فریبانه واکنشی و عکس‌العملی که سر از عمل‌زدگی، روزمرگی، علم‌گریزی، عوام‌گرایی و عوام‌انگاری عامه‌درمی‌آورد و در نهایت به روش‌های غیرمردمی و حتی ضد‌مردمی مانند ستیز یا علم‌گرایی، تجربه‌اندوزی، شهروندمداری، آینده‌نگری، برنامه‌ریزی، صرفه‌جویی، صلاح‌اندیشی، خردمحوری و صداقت‌جویی منتهی می‌شود و بنده‌پروری، غلام‌نوازی و گماشته‌سالاری را به عنوان اصلی‌ترین ارکان "مطیع بودن" و نه "مدیریت شهری" رواج دهد.

لازم به تأکید است که "دانش" و علم و تکامل با آزادی و آزادگی و آزاده‌پروری پیوندی جوهری دارد و بالعکس، با بندگی و بنده‌پروری و گماشتگی تضاد و بلکه تناقض جوهری دارد؛ بی‌گمان آن‌جا که "آزادی" نباشد، از علم و دانش و معرفت و حکمت نیز خبری نخواهد بود.

شهردار محوری در مدیریت نه تنها تهران، بلکه در امور بزرگ‌تری مانند کشور؛ حرکت در مسیر استفاده ابزاری از طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی و خدماتی شهرداری در جهت ارتقاء به "صندلی ریاست جمهوری" به تناسب زمینه‌ها و خصیلت‌های فردی هریک از شهرداران از دهه ۷۰ آغاز شد و فرصت ظهور و بروز پیدا کرد

#### پانوشته‌ها:

۱. شاید عده‌ای چنین استدلال کنند که در کشورهای دیگر نیز پیش می‌آید که شهردار شهر و پایتخت به ریاست جمهوری کشور ارتقا یابد! بلی، این اتفاق کمابیش رخ داده است، اما باید توجه داشت که اولاً در آن کشورها، شهردار هرگز، سازمان شهرداری، امکانات آن و اعتبارات و بودجه پروژه‌های عمرانی شهری را به عنوان ابزارهای تبلیغاتی خود برای تصدی ریاست جمهوری به کار نمی‌گیرد و ثانیاً و مهم‌تر از آن، در شرایطی که "نهادهای مدنی" از جایگاه شایسته خود برخوردار باشند، اساساً زمینه و جرات چنین سوءاستفاده‌هایی پیدا نمی‌شود!

۲. پرواضح است که هدف از طرح این مطلب، قضاوت پیرامون کفایت و یا عدم کفایت حدود اختیارات و مسئولیت‌های شوراها، براساس قانون گذشته، حال و حتی آینده شوراها نیست، بلکه هدف بیان این نکته است که حدود این اختیارات و مسئولیت‌ها هر قدر هم گسترده باشد، بالأخره در مضاف میان "هماهنگی" و "من‌آهنگی"، باید "آیهام" این حد و حدود مقصر معرفی شود و نه میلفان جریان "من‌آهنگی"