



اختلافات میان شهرداری تهران و دولت نهم، جهش صعودی یافته است

جدال انتخاباتی در مدیریت شهری

حامد طبیبی

ریاست آن بر عهده رییس دولت نهم است طرح BRT را فاقد مصوبه از شورای عالی ترافیک می‌دانند.

آنان حتی در ادامه مخالفت‌های خود موضوعی را طرح کردند که صرف‌نظر از واکنش کارشناسان شهری و مدیران شهرداری، از سوی جامعه نیز به دلایل کاملاً واضحی مورد انتقاد قرار گرفت. ادعای مقامات دولتی این بود که "در جایی که مترو در دست ساخت بوده، ایجاد سیستم BRT سوال برانگیز است". جامعه‌ی ایران در ۸ سال گذشته و پس از راه‌اندازی برخی خطوط متروی تهران به طور عینی، نیاز به "چند بخشی" بودن فرآیند حمل و نقل عمومی شهری را احساس کرده‌اند. این چنین بود که به عنوان نمونه در خیابان آزادی با وجود پوشش حداقلی مسافربرهای شخصی، تاکسی‌ها، خطوط متعدد اتوبوسرانی و مترو، باز هم در ساعات مختلفی از روز بخش قابل توجهی از شهروندان در فواصل مختلفی از این خیابان سرگردان به دنبال یک وسیله نقلیه برای رساندن خود به مقاصدشان هستند. برف نه چندان سنگین هفته گذشته یا یک باران ساده نشان داده است که حمل و نقل تهران چگونه مختل می‌شود. در این میان اما اختلافات بروز کرده تا بدان جا پیش رفت که وزارت کشور در ابلاغیه‌ای به پلیس راهور ناجا، همکاران سابق شهردار تهران را به "جلوگیری از ادامه عملیات تا زمان ارایه مطالعه و تصویب آن در شورای عالی ترافیک" ملزم ساخت.

مسوولان شهرداری نیز با این برهان که طرح BRT همان طرح خط ویژه مصوب شورای

زمانبندی شده اتوبوس پرطرفیت است که در آنها وسایل خنک‌کننده و گرمایشی تعبیه شده است. همچنین مسافران نیز می‌توانند از زمانبندی دقیق رفت و آمد اتوبوس‌ها و ساعات توقف آنها در ایستگاه‌ها اطلاع حاصل کنند. در این میان اما پس از زده شدن کلید اقدامات اجرایی و عمرانی این خط بود که اظهارات مقامات دولتی دال بر نداشتن مجوز قانونی از سوی شهرداری برای ساخت این خط، از گشوده شدن سرفصلی جدید از چالش میان شهرداری و رییس دولت نهم حکایت داشت. چالشی که پس از انتخابات ریاست جمهوری نهم و راهیابی احمدی‌نژاد و قالیباف به ساختمان‌های سعدآباد و بهشت در برهه‌های زمانی مختلف و به بهانه‌های متعدد از مترو گرفته تا BRT و از نفی وظایف شوراهای و دخالت در امور آنها گرفته تا سهمیه‌بندی بنزین، مجال خودنمایی یافته است. راه‌اندازی نخستین خط اتوبوس BRT نیز اگر چه از این قاعده مستثنی نبود، اما به دلیل تندتر شدن موضع‌گیری‌های دولت و شهرداری تهران علیه یکدیگر، صورت و شکل تازه‌تری از "اعمال قدرت" دولت را به نمایش گذارد. مسوولان مختلف در رده‌های میانی و حتی بالادستی حلقه‌های مدیریتی دولت نهم این بار به شکل "عملی" وارد صحنه شده و اجرای پروژه "اتوبوس سریع" شهرداری را "غیر قانونی" و دارای "تبعات مالی و اجتماعی زیاد" عنوان کردند. بهانه نسبت دادن این اتهامات نیز همانند گذشته "عدم کسب مجوزهای لازم" بیان شد چرا که مقامات دولتی نظیر وزیر کشور و رییس شورای عالی ترافیک که

اردوگاه سیاسی اصولگرایان، امروز بیش از هر زمان دیگری دچار ناآرامی و چندصدایی شده است. پیش از این نیز بسیاری از کارشناسان و فعالان سیاسی و اجتماعی با اشاره به یکدست شدن قوا حتی در مدیریت شهری، بروز و زایش اختلاف و چالش بر سر موضوعات مختلف را دور از ذهن نمی‌دانستند. اکنون اما با عملکرد غیر قابل دفاع دولت نهم، شهردار تهران نیز به صف در حال گسترش منتقدان پیوسته است. گویی میدان کارزار انتخابات ریاست جمهوری نهم که پس از انتخاب قالیباف به سمت شهردار تهران تداوم یافته بود، وارد مرحله‌ی جدیدی شده است.

افزون بر چهار ماه است که ساکنان خیابان‌های آزادی و انقلاب، شاهد فعالیت زیاد بخش‌های مختلف شهرداری برای تکمیل خط ویژه‌ای برای رفت و آمد اتوبوس هستند. شاید در اواسط مرداد ماه که جداول میان دو باند اصلی خیابان-آزادی حداقلی میدان آزادی تا میدان انقلاب-توسط بیل‌های مکانیکی جمع‌آوری شد، کمتر کسی گمان آن را داشت که قرار است خط یک اتوبوس BRT در این خیابان راه‌اندازی و پای اتوبوس‌های سریع به شهر تهران باز شود. در این میان اما شهرداری تهران با پخش بروشورها و مصاحبه مسوولان آن با رسانه‌ها سعی در ارایه تعریفی برای این ۳ حرف انگلیسی داشت و در کنار آن نوید یک شیوه جدید حمل و نقل عمومی برای یکی از بزرگترین پایتخت‌های دنیا را می‌دادند. خطوط حمل و نقل BRT نوعی سیستم‌های



عالی ترافیک در زمان حضور محمد خاتمی در دولت اصلاحات است، اعلام نمودند که نیازی به اخذ مجوز مجدد ندارد. در چنین سمت و سویی بود که شرایط نامتوازن این معادله، قالیباف را به یادآوری دوگانگی مشهود و افتراق در مواضع اتخاذ شده مسوولان دولت نهم واداشت تا طرح اتوبوس BRT را در چارچوب قانون ارزیابی کند و کنایه معناداری به احمدی نژاد بزند: "این طرح با نام خط ویژه دارای مصوبه شورای عالی ترافیک است که در دوران مدیریت دوستان به تصویب رسیده اما هم‌اکنون ظاهراً آنها مصوبه خودشان را فراموش کرده‌اند". البته این جمله پس از انتخاب قالیباف به شهرداری تهران به کرات و به شکل‌های مختلف از زبان وی بیان شده است.

طرحه آن که احمدی نژاد در دوران تصدی خود بر شهرداری تهران از عدم حضور شهرداری در جلسات هیات دولت خاتمی انتقاد می‌کرد اما اکنون جلسات دولت وی نیز به دلیل برخی مخالفت‌ها، بدون حضور محمدباقر قالیباف برگزار می‌شود. نکته قابل تامل در این میان اینکه در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران که با تکیه و در نظر داشتن اصول حمل و نقل کشورهای مختلف دنیا تدوین شده، احداث خطوط اتوبوس پرسرعت و دارای زمانبندی به عنوان دومین اولویت حمل و نقل همگانی لحاظ شده است. جایی که قرار است خط اتوبوس BRT در خیابان‌های شلوغ و پر رفت و آمد مرکزی پایتخت، "مکمل" سیستم حمل و نقل عمومی- خصوصاً مترو- باشد. زمان اجرای اندک و هزینه کمتر آن به نسبت مترو از جمله دلایل تأکید شهرداری تهران بر تکمیل این خطوط در سطح شهر تهران ذکر شده است. طرحی که نمونه آن را در برخی شهرهای پیشرفته‌ی دنیا نظیر نیویورک، لس‌آنجلس، لیدز، آدلاید و سیدنی یا سائوپائولوی برزیل می‌توان مشاهده کرد.

صاحب‌نظران عدم همکاری دولت با شهرداری در این پروژه را ادامه اختلافات قبلی دانسته و بر این اساس است این پروژه بدون کمک‌های دولتی

از ۱۸ شهریور ماه به طور آزمایشی راه‌اندازی و تا به امروز به طور روزانه تکمیل شده است.

جدال لفظی میان رقبای انتخاباتی

با نزدیک شدن به انتخابات مجلس هشتم و ریاست جمهوری دهم اما به نظر می‌رسد جدال‌های لفظی میان رقبای انتخاباتی سابق به اوج خود نزدیک می‌شود. پس از ورود احمدی نژاد به مجموعه سعدآباد و ترک کرسی شهرداری، این شورای شهر دوم بود که بر خلاف نظر دولت نهم که به تصدی علی‌آبادی یا سعیدلو بر مجموعه شهرداری علاقه‌مند بود- با تقسیم شدن به دو گروه ۸ و ۷ نفره با یک رای بیشتر، محمدباقر قالیباف را روانه ساختمان زیبای خیابان بهشت کرد. قالیباف نیز از همان ابتدا روش‌های در نقطه مقابل روش‌های احمدی نژاد در اداره شهر تهران را در پیش گرفت تا نشان دهد علاقه‌مند به ارایه قرائتی مدرن از مدیریت محافظه‌کاران است. از ابتدای سال جاری و خصوصاً پس از سهمیه‌بندی بنزین اما دامنه انتقادات قالیباف از دولت نهم به طرز محسوسی گسترش یافت. این دامنه گسترده از انتقاد در خصوص عدم اجرای تعهدات دولت در قبال شهرداری تا محدود کردن دایره اختیارات شوراها و بها ندادن به مدیریت شهری و محدود کردن آن را در بر می‌گیرد.

شهردار تهران با حضور در یکی از برنامه‌های زنده شبکه تهران به طور رسمی دولت را در خصوص معضلات پرشمار شهر تهران به مناظره طلبیده و از جلسه‌ای که پس از دیدار حداد عادل از متروی تهران پس از سهمیه‌بندی بنزین در مجلس برگزار شد سخن گفت.

قالیباف تلویحا دولت و مجلس را به "علاج واقعه پس از وقوع" متهم و از نبود برنامه جامع برای اداره تهران به شدت انتقاد کرد. این اظهارنظرهای شهردار تهران اما در یک ماه اخیر سیر صعودی داشته که معروف‌ترین آن جمله "می‌خواهند مردم را گدا بار بیاروند" بود که در خصوص سهم بلیط مردم از هزینه‌های شرکت واحد و برخی عوام‌فریبی‌ها بر زبان آورد. به نظر می‌رسد شهردار تهران اکنون با قرار دادن تابلوهای روزشمار بر روی پروژه‌های شهری، قصد دارد تا جلوه‌ای متفاوت از مدیریت شهری ارایه دهد. ساخت دوباره سینما آزادی با شمایی مجلل، تکمیل برج میلاد، میدان رسالت، زیرگذر توچید و در آخر نیز اتوبوس BRT در کنار تأکید بر تکمیل مترو، برگ برنده‌های شهرداری تهران برای

شاید آن روز که رسول خادم به دلیل

دخالتهای دولت نهم

در امور شهری این

دولت را "فرزند

ناخلف شورا" نامید

بسیاری گمان آن را

داشتند که

محدودیت‌های

شوراها روزه‌روز

افزایش خواهد یافت

انتخابات ریاست جمهوری دهم خواهد بود. در عین حال اجازه برخی مقامات ارشد نظام در این خصوص بر تصمیم آینده شهرداری تهران موثر خواهد بود چه اینکه اردوگاه اصولگرایان از هم اکنون نگران روزهای پر التهاب آن انتخابات خواهد بود.

احترام به حقوق قانونی مدیریت شهری

شاید آن روز که رسول خادم به دلیل دخالت‌های دولت نهم در امور شهری این دولت را "فرزند ناخلف شورا" نامید بسیاری گمان آن را داشتند که محدودیت‌های شوراها روزه‌روز افزایش خواهد یافت. تعلیق چند شورا و شهردار منتخب آنها در برخی استان‌های کشور و عدم توجه به نقش اصلی آنها در برنامه‌ریزی شهری در مباحثی مانند مونوریل تنها بخشی از تناقضات موجود در این عرصه است. دولت نهم در حالی به دنبال اجرایی کردن پروژه مونوریل در تهران است که اکثریت قریب به اتفاق کارشناسان در کنار شورای شهر تهران و شهرداری، آن را پروژه‌ای غیر کارشناسی و "بی‌فایده" به حال ترافیک روزافزون و پیچیده شهر تهران ارزیابی می‌کنند. بی‌شک آنچه امروز در حال وقوع است جزو اهداف و انگیزه‌های دولت اصلاحات برای احیای دوباره شوراها نبود. چه اینکه خاتمی با هدف کاستن از حجم تصدی‌گری دولت تخصصی‌تر شدن اداره شهرها، نخستین دوره انتخابات شوراها را برگزار و انتخاب شهرداران را از دست دولت خارج کرد. در عین حال به نظر می‌رسد دامنه چالش‌های موجود باز هم افزایش خواهد یافت و این با شعارهای دولت در خصوص حل مشکلات مردم در تناقض آشکار قرار خواهد گرفت.

