

گفت‌وگوی «شرق» با پیروز حناچی، شهردار سابق تهران، درباره حواشی شهرداری در دوران زاکانی

صدای ساز شهرفروشی ۱۰ سال دیگر بلند می‌شود

گفت‌وگویی با پیروز حناچی، شهردار سابق تهران، درباره حواشی شهرداری در دوران زاکانی

که می‌توانست در مقیاس پلاسکو عمل کند که یک دستگاه نیز در همان حادثه صدمه خورد. خیلی زود ما این مسئله را به وزیر وقت کشور گزارش کردیم که این بلندمرتبه‌سازی نگران‌کننده است و فقط مربوط به شهر تهران هم نیست. ما اعلام کردیم که متناسب با این بلندمرتبه‌سازی خودمان را تجهیز نکردیم و باید پی‌ا را از روی گاز بلندمرتبه‌سازی برداریم که اتفاقا وزارت کشور هم خیلی همراهی کرد. وظیفه حاکمیتی دولت و این شورای عالی برای مدیریت شهری همین است که نه‌فقط در تهران بلکه در همه کلان‌شهرها بر تصمیمات مدیریت شهری نظارت کند. اگر به ایسن وظیفه در زمان درست عمل کنند باید خوشحال شد. اما اگر خدای نکرده این مانیتورینگ خاموش شود وضعیت نگران‌کننده خواهد بود. من اصطلاح خاموش‌کردن مانیتورینگ را استفاده می‌کنم به این دلیل که اگر در یک فرودگاه برج مراقبت خاموش شود چه اتفاقی می‌افتد؟ این وضعیت شبیه به فرودگاه است. مسائل شهرسازی از آن دست مسائلی است که در لحظه خود را نشان نمی‌دهد و معمولا آنتراش را پنج یا ۱۰ سال بعد نشان خواهد داد. تفاوت حکمرانی خوب با نمونه برعکسش هم در همین نظارت‌ها و هوشمندی در تصمیم است. جایی که می‌توان آبی را که از مسیر خارج می‌شود با یک بیل به مسیر برگرداند. اگر این آب از مسیر خارج شد دیگر جلوی آن نمی‌توان ایستاد.

♦ **یکی از اتفاقاتی که در این مدت سروصدای زیادی داشت ماجرای خلایزیر بود. اگر بخواهیم این مسئله را کارشناسی بررسی کنیم، در خلایزیر چه اتفاقی پیش از واقعه و پس از ساخت غیرقانونی رخ داد؟** بخشی از خلایزیر که در منطقه ۱۹ تهران است، زمین‌هایش وقتی است. ما آن زمان به اواق اعتراض کردیم که چرا اجازه دادید که این زمین‌ها تفکیک و واگذار شود. وقتی زمین‌ها تفکیک و واگذاری انجام شود، به طور طبیعی قدم بعد تقاضا برای ساخت‌وساز است. طبق طرح جامع و تفصیلی تهران، در آن زمین‌ها اجازه ساخت‌وساز وجود ندارد. حالا باید به این بپردازیم که چگونه این تخلف رخ داده است؟ در زمان ما هم تخلفات در حوزه ساخت‌وساز بوده. این به آن معنی نیست که تخلف نبوده باشد. اما تخلفات گسترده نبود. در آن زمان مثلا دو یا سه روز که تعطیل می‌شد و عوامل کنترلی کنترل کمتری را در شهر داشتند، مثلا یک طبقه یا نیم‌طبقه ساخته می‌شد. تخلفات در آن دوره از این جنس بود. اما اینکه یک‌دفعه بالای ۱۶۰ هزار متر در کمتر از یک سال ساخته شود به این معناست که مانیتورینگ در شهر تهران خاموش شده است. اینکه این مانیتورینگ به عمد یا غیرعمد خاموش بوده باید بررسی شود. این پذیرفته نیست که چنین حجمی از ساختمان بدون اطلاع شهرداری ساخته شده باشد.

درباره شیوه تخریب ساختمان‌ها هم بحث‌های زیادی شد و چند گزارش هم در این رابطه منتشر شد. اتفاقی که در خلایزیر افتاد یک اعلام خطر بود. ساختمان‌های بلندی را که عمرشان تمام شده و باید تخریب شوند و معمولا هم در بافت متراکم شهری هستند، باید چطور تخریب کرد. این یک رسته تخصصی و پیچیده است که در ارتش کسانی که برای آموزش مهندسی می‌روند، در رابطه با این نوع تخریب آموزش‌های تخصصی می‌بینند.

در مورد تخریب خلایزیر می‌توان گفت اساسا کارشناسی عمل نشده، نه در تخلیه مکان و نه در پیش‌بینی تخریب. خلایزیر شبیه‌سازی یک زلزله کوچک بود. در زلزله هم همین اتفاق می‌افتد؛ ساختمان‌های بلند وقتی در اثر فشار حرکت می‌کنند، تته به ساختمان‌های مجاور می‌زنند. برای همین ساختمان‌ها را مجبور می‌کنیم که ساختمان‌ها درز انقطاع داشته باشند. میزان درز انقطاع نسبتی از ارتفاع ساختمان است و هرچه ساختمان بلندتر باشد امکان ضربه‌زدن به ساختمان‌های مجاورش بیشتر است و طبیعتا صدمه به وجود می‌آورد. اما در خلایزیر ساختمان‌هاییهایی که به آن شیوه تخریب شد، نشان می‌دهد که این ساختمان از حداقل ایستایی نیز برخوردار نبود. یعنی اگر ساخت‌وساز این ساختمان تمام هم می‌شد، ساختمان خطرناکی می‌شد و متأسفانه خیلی بد است که برای یک کار بدیهی و کارشناسی که خیلی راحت می‌توان از قبل پیش‌بینی کرد که چه رخ می‌دهد، کشته بدیم. این از مجموعه مدیریت شهری پذیرفته نیست.

♦ **شما پیش‌تر هم گفتید که باید دیده‌بان مدیریت شهری بود و بابت آینده تهران ابراز نگرانی کرده بودید. چه چیزی بیشتر از همه شما را نگران می‌کند؟**

چیزی که نگران‌کننده است لجاجت در مقابل مسائل عقلانی و کارشناسی است. این مسئله همیشه نگران‌کننده است. ما با کارشناسی می‌توانیم از بسیاری از آسیب‌ها جلوگیری کنیم و نذاریم اتفاقات بد در شهر به وقوع بپیوندند. سانسیت در حوزه‌های شهرسازی و مدیریت شهری، دروست اتفاق بیفتد بعد از آن دوره‌همنند می‌شوند. اگر همه مسیرهای انحرافی و خلاف بسته شود، هزینه شهری کمتر و بهره آن برای شهروندان بیشتر خواهد بود. برای اینکه یک امر کیفی در شهر اتفاق بیفتد باید سازوکار مناسب تعبیه شود، بودجه اختصاص دهید. آدم مناسب را برای اجرا انتخاب کنید و دانما و قدم به قدم بر اجرا نظارت شود تا کار مناسب به نتیجه برسد. اگر شما از کسانی استفاده کنید که حداقل تجربه لازم را ندارند یا از خارج از سازمان به شهرداری آمده باشند، بودجه مناسب تخصیص داده نشود و نظارت به صورت کامل صورت نگیرد، انتظار بی جایی است اگر بخواهیم یک امر کیفی در شهر به نتیجه برسد. اگر چنین انتظاری دارید به نظر با خودتان شوخی می‌کنید. این اعتقاد قلبی من است که مردم تهران این حق را دارند که بهترین‌ها برایشان تصمیم بگیرند. وقتی سیستم کارایی مجاورش را از دست بدهد، خودش به چشم مردم خواهد رفت. حدود ۳۰ سال پیش در لندن اتوبوس‌های معروف دوطبقه لندنی تردد می‌کرد و این اتوبوس‌ها مجهز به جی‌پی‌اس و سیستم مانیتورینگ هوشمند نبود و از یک طرف نیز کارایی خودشان را از دست داده بودند. برای حل این مشکل شهرداری لندن مدیر حمل‌ونقل نیویورک را استخدام کرد و معروف بود که می‌گفتند این مدیر از نخست‌وزیر انگلیس حقوق می‌گیرد. آدمی متخصصی که تجربه حل چنین مسئله‌ای را در کلان‌شهر بزرگی مثل نیویورک داشت. او به لندن رفت و توانست مسئله حمل‌ونقل را مدیریت کند. الان اگر به لندن بروید آن اتوبوس‌های نوستالژیک دوطبقه‌ا اما مدرن و کارآمد هنوز هستند و در کنار آنها اتوبوس‌های دوکابین هم به ناوگان اضافه شده و از یک سو سیستم بلیت یکپارچه در آنجا به وجود آمده و مواردی از این دست است که ما می‌گویید چطور یک مدیر خوب می‌تواند سیستم را کارآمد کند.

محورها
- آمارهای مخدوش و خلاف واقع می‌دهند - دوره حمله گذشته و زمان ارانه گزارش کار است - بروند و ببینند قرارداد ۶۳۹ واکن چه زمانی بسته شده - مسیر خیابان آزادی برای قطار سبک‌شهری مسیر مناسب و کارشناسی نیست - اینکه بزرگ‌ترین پروژه شما ادامه یک بزرگراه به طول هفت کیلومتر است و چهار صفحه مطالعه کارشناسی ندارد، چه معنی‌ای می‌دهد؟ - دولت نباید بگذارد مانیتورینگ حوزه شهرسازی خاموش شود - حدود ۴۵۰ ساختمان از هزار ساختمان بلند شهر در یک دوره مدیریت شهری مجوز گرفت و ساخته شد

در جایی مصرف شود که بعد از اجرای آن طرح نه تأثیر آن چنانی روی ترافیک داشته باشد و نه روی کیفیت زندگی، چه فایده‌ای دارد؟ ♦ **به موضوع کیفیت زندگی اشاره کردید. مسئله ساخت‌وسازها در شهر هم یکی از همین موضوعات است. پیش‌تر هم شما گفتید که باید نگران شهرفروشی در تهران بود. چندی پیش سخنگوی شهرداری تهران گفته بود که رونق صنعت ساختمان را نشدنی می‌دانستند، اما صدور پروانه دو برابر شد!». این دو برابر شدن صدور پروانه چه معنی‌ای دارد؟**

در شهر اسنادی وجود دارد که شهردار و اعضای شورای شهر برای اجرای آن قسم می‌خورند. قانون و برنامه چیزی است که ما نسبت به اجرای آن قسم یاد می‌کنیم. این درست نیست که ما به قانون و برنامه قسم بخوریم ولی در عمل کار دیگری را انجام دهیم. بزرگی می‌گفت: «بودجه، نامه اعمال مدیران است». ما یکی از افتخارآتمان این بود که میزان وابستگی به درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم ناشی از شهرسازی و شهرفروشی را کم کنیم. این قوی‌ی بود که در روز ورود به شهرداری نیز به اعضای شورای شهر دادم. فکر می‌کردیم که حل این موضوع به یک برنامه پنج‌ساله نیاز دارد و در عمل هم دیدیم که این موضوع با یک برنامه پنج‌ساله امکان‌پذیر است. این کار در دوران کرونا انجام شد. ادعای ما این بود که طرح تفصیلی و طرح جامع تهران باید اجرا شود. سسندی که سندن دافاق دولت و مدیریت محلی در شهرهاست. اینکه ما از چارچوب طرح جامع و طرح تفصیلی عبور کنیم و بعد به آن افتخار کنیم هنر نیست. این بزرگ‌ترین صدمه به مردم شهر تهران است. منتها چون اجرای چنین طرح‌هایی صدايش دير درمی‌آید، الان مشخص نمی‌شود که چه بر سر شهر تهران آمده است. مثلا پروانه‌هایی که ۱۰ سال پیش در شهر تهران با دو دوره تمدید صادر شده تازه شادمیم که ساختمان‌هایش از دل خاک سر درآورده است. مردم راست می‌گویند که این ساختمان‌هایی که در شهر می‌بینند منطقی نیست. درست می‌گویند؛ این مجوزها ۱۰ سال پیش داده شده است. نتیجه این دوره در حوزه شهرسازی نیز خودش را ۱۰ سال بعد نشان می‌دهد و تهران را به گونه‌ای خواهد کرد که از چیزی که هست شرایط زندگی سخت‌تر خواهد شد. مردم شهر تهران انتظار حرکت مدرنه‌ان از مدیران شهری دارند. اینکه شما میزان وابستگی مدیریت شهری به درآمدهای ناشی از شهرسازی مستقیم و غیرمستقیم، چه قانونی و چه غیرقانونی را افزایش بدهید و از زیر ۵۰ درصد به بالای ۷۵ درصد برسانید، چیزی است که در بودجه خودش را نشان می‌دهد. در عمل چیزی که خودش را نشان می‌دهد بالاتر از این عدد است. این کار به مصلحت مردم شهر تهران نیست و از آن سازهایی است که صدايش بعدها درمی‌آید.

♦ **در این مدت چالش‌هایی هم بین شهرداری تهران و دبیر سابق شورای عالی شهرسازی به وجود آمد که منجر به تغییر معاون وزیر و دبیر این شورای عالی شد. از این تغییر باید نگران بود؟**

اینکه رابطه دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری و این شورای عالی با شهرداری‌ها خوب باشد، هم به نفع شهرداری و هم به نفع دولت است. دولت وظایف حاکمیتی دارد که این وظایف را از طریق شورای عالی تعقیب می‌کند. مصوبات دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری چیست؟ طرح‌هایی مانند طرح جامع شهر تهران، طرح راهبردی شهر تهران که معمولا برای یک یا دو دهه تهیه و گاهی بازبینی می‌شود. کنترل و نظارت بر کمیسیون ماده ۵ شهرداری‌های نیز جزء وظایف شورای عالی است. دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری مانیتورینگ دولست در حوزه شهری است. دولت نباید بگذارد که این مانیتورینگ خاموش شود. باید مثل زمانی که قطار می‌خواهد از ریل خارج شود، هشدار دهد که این قطار از ریل خارج شده است. اجازه اعلام مغایرت‌های اساسی در تصمیمات محلی به این دبیرخانه و دبیر شورای عالی داده شده است. از موارد استثنائی قانونی است که قدرت زیادی را برای کنترل از طریق ابزارهای حاکمیتی دارد که از اختیار دبیر شهری عالی شهرسازی و معماری قرار داده است. دبیر شورای عالی به گونه‌ای نماینده مردم برای کنترل نظام مدیریت شهری است و اگر چنین اتفاقی بیفتد، امری میمون و مبارک است. من نمی‌گویم شورای عالی و شهرداری‌ها دعوا یا چالش داشته باشند ولی بدون تعارف باید از این ابزارهای حاکمیتی به درستی استفاده کرد. مثلا در زمانی که من دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری بودم، وقتی دیدیم که از ابزار بلندمرتبه‌سازی بی‌جا و بی‌حد استفاده می‌شود، به عنوان دبیر جلوی این موضوع را گرفتیم تا بررسی کنیم که دقیقا چه اتفاقی در حال وقوع است. اتفاقا وقتی گزارش‌ها استخراج شد، نشان داد نگرانی‌ها در آن دوره بجا بود. ما چیزی حدود هزار ساختمان بلند در تهران داریم که آتش‌نشانی هم آنها را شناسایی کرده و حدود ۴۵۰ ساختمان از این هزار ساختمان‌ها مربوط به یک دوره مدیریت شهری است. این موضوع به ما هشدار می‌دهد که این ظرفیت خیلی بیش از حد در حال استفاده است. حدود ۲۲۰ ساختمان از این هزار ساختمان در معابر زیر ۲۰ متر عرض است. این گزارش‌ها برای کسی که بتواند آنها را تحلیل و پیگیری کند تکان‌دهنده است.

♦ **شما چه زمانی این کار را انجام دادید؟** زمانی که آتش‌سوزی پلاسکو رخ داد. در پلاسکو علی‌رغم همه رشادت‌ها و زحماتی که کشیده شد فقط سه بالا‌بر داشتیم



پیچیده‌ای نیست. درست است که ما به شرایط تحریم برخوردیم و

حمله سیاسی به دوره قبل جای ارائه گزارش؛ این خلاصه چیزی است که شهردار سابق تهران درباره حواشی اخیر دوره ششم مدیریت شهری می‌گوید. در ماه‌های اخیر تصویر پیروز حناچی دو بار بر روی جلد روزنامه همشهری، ارگان رسمی شهرداری تهران، رفته است که هر دو بنا بر آنچه منتقدان می‌گویند، با هدف حمله به رویکرد دوره پنجم مدیریت شهری بوده است. در تصویر آخر اما حناچی تنها نبود؛ محسن هاشمی، رئیس سابق شورای شهر تهران هم مورد حمله قرار گرفته بود. موضوع حمله اما علاوه بر مسئله صدور پروانه ساختمانی، مسئله پرچالش حمل‌ونقل است. جایی که محسن هاشمی آمار شهرداری علیرضا زاکانی را به نقد کشید و پیروز حناچی نیز با حمایت از طرح‌هایی مانند استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک مدل حمل‌ونقل شهری مورد حمله چندباره قرار گرفت. حناچی درباره چاپ کاریکاتورش در روزنامه همشهری می‌گوید که مسئله نگران‌کننده مدیریت شهری در دوره خودشان سرویش بگذارند؛ ولی نه تنها من از کاریکاتور ناراحت نشدم بلکه حتی در اتاق کارم هم از کاریکاتورهایی که از من کشیده شده بود، استفاده کردم. او می‌گوید باید هوشیار بود و با نقد و نگاه کارشناسی جلوی سیاسی‌شدن ندها به این دوره از مدیریت شهری را گرفت. مشروح گفت‌وگوی «شرق» با پیروز حناچی، شهردار سابق تهران را در ادامه می‌خوانید.

پیچیده‌ای نیست. درست است که ما به شرایط تحریم برخوردیم و با این وضعیت هیچ‌وقت نمی‌توانستیم آن ۱۵ درصد مورد نیاز مبلغ کل واگن‌ها را که شهرداری باید پرداخت کند، تأمین کنیم. هر واگن مترو تقریباً یک میلیون یورو قیمت دارد و ۱۵ درصد این مبلغ برای ۶۳۰ واگن رقم سنگینی می‌شد و طبق قانون دولت انتظار داشت که ۱۵ درصد این مبلغ را بپردازیم که توانش برای شهرداری تهران وجود نداشت؛ هر چند ما در دوره خودمان ۷۸ واگن را به شبکه حمل‌ونقل تهران اضافه کردیم.

♦ **به آن صفحه آماری همشهری اشاره کردید. چند روز قبل هم روزنامه همشهری کاریکاتوری از شما و محسن هاشمی را در صفحه اول خود کار کرده بود. با این سؤال که تراموا بهتر است یا دوچرخه؟**

این سؤال کارشناسی نیست. کسی که این سؤال را مطرح کرد، حتی حداقل‌های حمل‌ونقل عمومی و نیازهای شهر تهران را نمی‌داند. این دو ظرفیت حمل‌ونقل مقابل هم‌دیگر نیستند، بلکه مکمل یکدیگرند. ما معمولا قطارهای سبک شهری را که در مقایسه با مترو حمل‌ونقل سبک‌تری انجام می‌دهند، برای امکانی در شهر استفاده می‌کنیم که می‌خواهیم کیفی سازی در آن صورت بگیرد و فضا را برای افراد پیاده مناسب‌تر کنیم. معمولا در مراکز تاریخی و در جایی که ویژگی‌های خاص دارد، باید از آن استفاده شود. جالب است بدانیم ما در سندن حمل‌ونقل ریلی تهران که در شورای عالی ترافیک به تصویب رسید، دو خط LRT (قطار سبک برقی) را تصویب کردیم. در آن زمان مطالعات ما اول حول محور حلقه تاریخی تهران بود، یعنی میدان امام خمینی- ناصر خسرو- پانزده خرداد- خیام و مجددا میدان امام خمینی را شامل می‌شد. سندن مورد مربوط به مسیر خیابان ولیعصر بود که مردم تهران به آن حس نوستالژی دارند و یک خیابان منحصربه‌فرد در دنیاست و پتانسیل ثبت جهانی دارد و طول آن ۱۸ کیلومتر است و چیزی حدود ۲۰ هزار چنار ۷۰ساله در آن وجود دارد. آمدن LRT راه‌آهن تا تجریش این امکان را به وجود می‌آورد که حتی در ساعاتی این خیابان تبدیل به یک محور پیاده مثلا بین پارک‌وی تا تجریش یا میدان منیریه تا پارک دانشجو شود. پس این حرف درباره ظرفیت‌های حمل‌ونقل شهری حرف جدیدی نیست. اینکه ما چنین طرحی را در مسیر میدان آزادی استفاده کنیم، قطعاً طرح کارشناسی نیست. ما از دروازه دولت به سمت میدان آزادی در زیر بخش عمده‌ای از خیابان آزادی خط مترو داریم که تا فرودگاه مهرآباد و شهرک اکیاتان ادامه دارد و ادامه آن هم تا خط ۴ مترو و شمال غرب تهران قابل اتصال و جزء برنامه‌های متروی تهران است. من مسیر خیابان آزادی را برای LRT مسیر کارشناسی نمی‌دانم و مطمئناً مطالعاتی هم پشت سر این طرح وجود ندارد و شورای شهر و شهرداری نباید خودش را دچار چنین بحرانی کند و خودش را هزینه چنین طرحی کند و بعدها معلوم شود که این طرح کارشناسی نیست.

مسیر دوچرخه مکمل قطارهای سبک شهری با همان LRT است. این دو در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند، برای اینکه کیفیت زندگی در شهر بالا برود. همه ما شرایط دی‌ماه و آذرماه تهران را تجربه کرده‌ایم. افزایش آلایندها در این ماه‌ها برای همه قابل لمس است. راه‌حل این مسئله چیست؟ راهش کاهش آلایندها در شهر است. اولین قدم برای حل این مسئله، مسیرهای دوچرخه، پیاده‌راه، آوردن اسکوتر و خودروهای برقی در شهر است. ما در زمان خودمان اولین پمپ ماشین‌های برقی را در برج میلاد ایجاد کردیم؛ اما خب در آن زمان تقاضا برای آن وجود نداشت؛ یعنی تعداد ماشین‌های برقی متقاضی در تهران کم بود. امیدوارم قوی‌ی که وزارت صمت درباره

♦ **آقای دکتر از آخرین مصاحبه من با شما حدود یک سال و نیم می‌گذرد. شما در آن مصاحبه درباره سیستم حمل‌ونقل شهری به‌ویژه اتوبوس گفتید. حتی یادم می‌آید آماری هم در یک نشست کلاب‌هاوسی درباره اتوبوس‌ها مطرح کردید. این روزها هم آمارهای متناقض از طرف دوره جدید مدیریت شهری درباره اتوبوس‌ها مطرح می‌شود؛ از بازسازی ۱۲۶ دستگاه و در جایی اعلام شده ۵۰۰ دستگاه. اتفاقا سلیمانی، عضو شورای شهر نیز درباره این مسئله در شورا از شهردار تهران سؤال کرد. چرا مسئله اتوبوس در تهران این قدر مهم و مناقشه‌برانگیز شده است؟**

موضوع اتوبوس از قدیم یکی از بحران‌های شهر تهران بوده است. اولین باری که دولت به شهرداری‌ها و شهرداری تهران اتوبوس داده، به اواخر دولت آقای خاتمی و اوایل دولت احمدی‌نژاد برمی‌گردد. این آخرین باری بود که هر اتوبوس با قیمت ۲۰ میلیون تومان به شکل گسترده در اختیار تعاونی‌های بخش خصوصی قرار گرفت. برای اینکه اختلافش را متوجه شوید، آخرین باری که در دوره ما اتوبوس از ایران خودرو خریداری شد، ما هرکدام از این اتوبوس‌های سفید را به قیمت سه‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خریداری کردیم. تفاوت بسیار زیاد است. میزان این اختلاف قیمت و تولید محدود اتوبوس به گونه‌ای است که شهرداری به تنهایی با آن بدون کمک دولت امکان خرید اتوبوس را ندارد؛ ضمن اینکه بیش از ۵۰ درصد اتوبوسرانی شهر تهران در خدمت تعاونی‌های بخش خصوصی است و تعهد این شرکت‌ها به شهرداری تهران ۱۰ساله است. من فکر می‌کنم آمار دقیق را اعضای شورای شهر دارند. آماري که خانم سلیمانی در صحن شورای شهر اعلام کرد، آمار درستی است و باید به آن توجه کرد. یک مورد هم که به‌تازگی با آن روبه‌رویم، این است که آمارهای مخدوش یا خلاف واقع از سوی مدیران شهرداری تهران ارائه می‌شود که تصمیم‌گیری را سخت می‌کند. من گزارشی را که در صحن شورای شهر از سوی اعضای شورای شهر ارائه شد، گزارشی واقعی از شرایط تهران می‌دانم و هر قدر هم دیرتر به سراغ مسئله حمل‌ونقل عمومی برویم، شرایط حادث خواهد شد. عمر مفید اتوبوس‌های شهری تهران به پایان رسیده و به مرحله تعمیر و نگهداری رسیده‌اند. ما در دوره خودمان ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین را بازسازی کردیم و به مجموعه حمل‌ونقل وارد شدند؛ اما این اصلی اتوبوسرانی شهر تهران را برطرف نمی‌کند. به‌طور طبیعی شهر تهران به دو برابر ناوگانی که امروز در حال سرویس‌دهی است، نیاز دارد تا از شرایط بحرانی خارج شود.

♦ **اصلا ماجرای او حمله همشهری به شما که با کشیدن کاریکاتور شما هم همراه بود، به همین مسئله حمل‌ونقل عمومی برمی‌گردد.**

اینکه دوستان به ما حمله می‌کنند، چیز جدیدی نیست. هر وقت زورشان به حل مسائل شهر نمی‌رسد، یک تعرض به دوره قبل می‌کنند. به نظر من دوره حمله گذشته و زمان ارائه گزارش عملکرد رسیده است. بخشی از اقدامات هر دوره نتیجه پیگیری‌های دوره قبل از خود است و باید انجام شود و بخشی از آن نتایج دوره‌ای که یک مسئول شهری مسئولیت پذیرفته است و امیدواریم که این اقدامات کارشناسی باشد تا در دوره‌های بعد هم ادامه آن روند به نتیجه برسد. درباره صفحه اول روزنامه همشهری که آمارهایی از اقدامات مدیریت شهری در دوره جدید ارائه شده بود، باید بگویم خیلی از آن آمارها خلاف واقع بود. راستی آزمایی این آمارها کار پیچیده‌ای نیست. بروند و ببینند تاریخ عقد قرارداد ۶۳۹ واگن مترو چه زمانی بوده است. اینکه چه زمانی یک قرارداد امضا شده، کار