



عکس: مهر

پیروز حناچی، معاون شهرسازی و معماری شهردار تهران در گفت و گو با «ایران»:

تهران به شهر سواره‌ها تبدیل شده است

ساخت برخی پروژه‌ها در تهران، میلیاردها تومان پول بی حساب را به جیب پیمانکاران ریخت

حمیده امینی فرد خبرنگار

پیروز حناچی حدود یک‌ماه است که از خیابان «حافظ» به «پارک‌شهر» آمده است. همان جایی که خیلی‌ها معتقد بودند باید از ابتدا به همین جامی آمد. اما پایخت با او یار نبوده باینکه می‌طلبید در زمان شهردار شدن محمد علی افشانی، نسخه معاونت پر در سر معماری و شهرسازی به‌نام او پیچیده شود. پیروز حناچی، در دوره اصلاحات، برای ۵ سال دبیر شورای عالی معماری و شهرسازی بود، در دولت یازدهم معاون معماری و شهرسازی وزیر راه و شهرسازی شد. بعد تر هم پایش به شهرداری تهران باز شد تا در یک وقفه کوتاه مدت، علایق و تخصص اش به معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران گره بخورد. اگرچه دیدی نباید که بار فتن نجفی (شهردار سابق تهران) به جایگاهی که همه او را لایق مدت، پانزده‌گشت، باوزمانی در باره تهران به گفت‌وگو نشستیم که حکمش برای فتن می‌داشتمن، یعنی همه آن سال‌هایی که در دنیا حکم به توقف «خیابان‌ها»، «اتوبان‌ها» و البته «مغرضانه» و «نه‌حتی» جانبدارانه «به‌وضعیت ویژه‌ای اشاره می‌کند که پروژه‌های ساخته شده برای تهران به از مغفان آورده‌اند. پروژه‌های چند هزار میلیاردی همچون «دو طبقه کردن اتوبان صدر»، که میلیون‌ها تومان با هزینه‌های واقعی شان فاصله دارند از پروژه‌هایی که معلوم نیست به چه علت، سال‌ها زودتر از موعدشان، رویان افتتاح را پاره کرده‌اند. بار بار یاد ساخت پروژه‌هایی می‌گوید که معلوم نیست باچه توجیهی، میلیارد‌ها تومان ناقابل را به جیب پیمانکاران ریخته‌اند! پروژه‌هایی که وقت «رفتن شان» تازه «آمده‌اند». از حرف‌هایش البته می‌شود اینگونه تعبیر کرد که تهران شهر انسان محور نیست. یعنی همه آن سال‌هایی که در دنیا حکم به توقف «خیابان‌ها»، «اتوبان‌ها» و «پل‌های سواره رو» می‌دادند، یک تفریاجند نفر حکم به ساختن شهری دادند که دو طبقه کردن بزرگ‌راه‌هایش بر عبور خطوط مترواش می‌چربید. برای همین حالا بیخ‌ت شهر «سواره‌ها» نام گرفته نه «پیاده راه‌ها») اما طرح اجرایی کنیم، بدون آنکه به منافع ساکنانش فکر کنیم. می‌سازیم، فراری می‌دهیم و بعد که آسیب‌هایش فراگیر شد، به طرحی افتخار می‌کنیم که حتی یکی از ساکنانش «بومی» نیست! «پیروز حناچی» در سن ۵۲ سالگی، حالا در کسوت معاون شهرسازی و معماری شهردار تهران به سابقه‌ای می‌پردازد که کلانشهر تهران از سال‌های درازمان «غلامحسین کریمی‌سجی» تا به «محمد علی نجفی» دیده است. گفت‌وگوی تفصیلی ما با او در زیر می‌خوانید:

روی زمین است نه تونل) به آزادگان وصل شود، بارها و بارها به خاطر مسائل مالی و حقوقی متوقف شد. خاطرم هست زمانیکه وزیر مسکن تونس در سال ۷۷ به ایران آمده بود، وقتی نقشه یک دو هزارم نوب را دید، تعجب کرد و پرسید: «آیا این پروژه اجرا شده؟» بعد اصرار به دیدن این پروژه کرد. وقتی به نوب رسیدیم، (هنوز به بهره‌برداری نرسیده بود) گفت اصلا امکان ندارد چنین پروژه‌ای در کشور من پیاده شود. چون اولاً قانون از منافع ساکنان دفاع می‌کند و ثانیاً اگر قرار به انتقالی هم باشد باید به ساکنین این منطقه اختصاص یابد. بعدها ما در مطالعاتمان متوجه شدیم که با اجرای این طرح، حتی یک خانواده از نوانی‌های قدیم هم در طرح نوب زندگی نمی‌کند. اصلاً یکی از دلایلی که طرح نوب به لحاظ اقتصادی و اجتماعی رد می‌شد، پیش‌بینی همین مشکلات بود.

■ **یعنی این پروژه از هر لحاظ مردود اعلام می‌شود؟**

این پروژه در بخش دسترسی چمران به آزادگان خوب ظاهر شده و نمره ۱۸- ۱۷ می‌گیرد، اما متأسفانه تأثیرات منفی اجتماعی زیادی در منطقه ایجاد کرده است. نه تنها کیفیت زندگی را بالا برده که حتی بر اساس مطالعات ما عمر متوسط خانوارهایی که در نوب زندگی می‌کنند، بین ۳ تا ۵ سال است. آمار خانه‌های مجردی بسیار بالاست. اغلب هم کارکنان دولت پیدا کرده و این ناپایداری در محله تعریف می‌شود که همین موضوع آسیب‌های اجتماعی و جرایم را بشدت در این منطقه افزایش داده است. ببینید وقتی پروژه‌ای زودتر از زمان پیش‌بینی شده، به پایان می‌رسد، قطعاً هزینه تمام شده بیشتری هم صرف می‌کند که منابع مالی بیشتری می‌طلبد و برای تأمین این منابع مالی باید، با رزسنگین تر کرد.

■ **پس همه پروژه‌ها بر اساس طرح جامع یا ساماندهی یا طرح‌های مصوب، اجرا شده است؟**

خیر، بخشی از این پروژه‌ها مثل تونل نوب، تونل نیایش و دو طبقه کردن اتوبان صدر در هیچ طرحی دیده نشده است و جزو طرح‌های پیشنهادی آقای قالیباف محسوب می‌شود. البته تونل‌ها می‌تواند به نوعی توجیه پذیر باشد، اما دو طبقه کردن صدر به‌طور قطع هرگز! بویژه اینکه هزینه‌های زیادی را هم به شهر تحمیل کرد. ■ **اینک گفته می‌شود در این دوره هیچ پروژه خودرو را تبدیل در تهران کلید نخورده و نخواهد خورد. راستی می‌کنید؟ آقای نجفی هم تأکید دارند همین‌که پروژه‌های نیمه‌تمام به پایان برسد، کافی است؟**

خبر پروژه‌های جدیدی هم تعریف شده است. مثلاً درباره دریاچه چیتگر، ما سه دسترسی شمالی و عبور از همت را در دوره قبل زمانیکه قرار بود نوب (آنچه

داریم، هر چند بازگذاری‌های مسکونی اطراف دریاچه که خارج از برنامه بوده مشکلات بسیاری را به وجود آورده است. ادامه حکیم هم از جنوب دریاچه عبور می‌کند، در حالیکه شما وقتی از حکیم عبور می‌کنید، دریاچه را نمی‌بینید. ما در این زمینه طرحی را به مسابقه گذاشتیم که در مرحله دوم آن ۵ شرکت برنده شدند و قرار است تا یک‌ماه دیگر اعلام شود. این طرح قرار است در جنوب حکیم اجرا شود. ساماندهی رود دره‌های تهران هم از دیگر پروژه‌های در دستور کار ماست. البته تغییر نگاه نسبت به برخی پروژه‌های قدیمی

خب امکان تخریب چنین سازه‌های عظیمی وجود ندارد، ضمن آنکه هزینه تخریب آن به مراتب بالاتر از ساخت آن است. در دنیا هم پروژه‌های اینچینی را یک بازطراحی مجدد با نگاه اقتصاد مبتنی بر فرهنگ می‌کنند.

■ **می‌توانید به چند نقطه بی‌دفاع دیگر شهری در تهران اشاره کنید؟**

بله، کارخانه دخانیات، سیلوی تهران، روغن نباتی قو و بریق استوم نمونه‌های دیگری از این فضاهای متروک هستند. البته تجربه مثبت این کار هم کشتارگاه بهمین است که به فرهنگ‌سرای بهمین با همین نگاه در

شهرداری تهران در دوره‌هایی به دلایل مختلف

که یکی از آنها می‌تواند خاموش کردن سیستم مانی‌تورینگ شهرسازی باشد، در آمده‌ای

به‌دست آورد که ناشی از فروریختن سد

شهرسازی در شهر تهران بود. این در آمده‌ها

اوج آن در سال ۹۰ بود، موجب شد که پروژه‌هایی در تهران تعریف شود که در زمان عادی امکان

مطرح شدن نداشتند. شاخص‌ترین این پروژه‌ها

هم، دو طبقه کردن پل صدر بود. جالب اینکه

در همان زمان همه اتوبان‌های دو طبقه بتنی در دنیا در حال جمع‌آوری بودند

مثل پل گیشا هم در این دوره کلید خورده

است که اینها از جنس پروژه‌های جدید محسوب نمی‌شوند.

■ **در زمان مدیریت شما، ظاهراً بحث برداشتن تعداد گیشام‌متنقی شد؟**

بله، قرار بود در ابتدا، پل در قسمت بالا برداشته شود، اما با راه‌اندازی یک خط

استگاه مترو، بیشترین دسترسی برای دانشجویان است و بر این اساس تصمیم گرفته شد تا پل رو گذر به‌طور کامل جمع نشود و بخشی از آن (عرشه) تبدیل به یک پیاده راه شود. شبیه پل طبیعت. ببینید پل گیشا جزو پل های خسته تهران محسوب می‌شود و در صورت جمع‌آوری هم قابل بازیافت نیست. بنابراین به‌دنبال ایده‌ای بودیم تا به جای خودرو، عابران از روی پل عبور کنند که فعلاً در مرحله طراحی مجدد قرار دارد.

■ **بدون شک یکی از مهم‌ترین معضلات تهران در حال حاضر، نقاط متروک و بی‌دفاع شهری است، این در در را چگونه می‌توان**

المان کرد؟

در این مناطق به‌عنوان مناطق نا

امن و فراموش شده شهری هم یاد

می‌شود. مثل کارخانه سیمان ری که

حتی می‌توان ادعا کرد که تهران با سیمان

همین کارخانه ساخته شده است. الان این

کارخانه به شکل متروک در آمده است.

■ **گران‌شدن مصالح روی این بازار تأثیر نمی‌گذارد؟**

اتفاقاً وقتی قیمت تمام شده ملک افزایش می‌یابد، سازنده‌ها هم برای ساخت و ساز

تمایل بیشتری پیدای می‌کنند.

■ **باتوجه‌به وضعیت مالی شهرداری تهران و وجود بیش از ۵۰ هزار میلیارد بدهی روی دست شهر، چگونه قرار بود پروژه‌های جدید در تهران اجرایی شود؟**

ببینید ما در معاونت فنی، حدود هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بدهی داشتیم که حدود

۸۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به بدهی پیمانکاران و حسن انجام کارشان بود.

خب معاونت فنی، یک معاونت هزینه‌ای است و نه در آمدی! و به‌طور متوسط هر سال حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان برای

پرداخت دیون هزینه می‌شد. مهم‌ترین

بخش هزینه‌های هم به پروژه‌های نیمه تمام مثل تونل آرش- اسفندیار، تقاطع

صیاد- امام علی و ارتش، پل کریمخان،

زیر گذر یادگار امام و ادامه مسیر دولت آباد

اختصاصی داشت. مثلاً الان پل کریمخان از

یک پل موقت فلزی به یک پل دائمی ضد

زلزله تبدیل و عمر مفید آن ۲۰ تا ۲۵ سال

افزافه شده است.

■ **اتمام پروژه تونل اسفندیار- آرش چقدر هزینه روی دست شما گذاشت و در دوره**

قبل چه میزان هزینه صرف ساخت این

تونل شد؟ فکری می‌کنم برای تحقق شعار

شفاف‌سازی در این دوره، باید اعداد و ارقام از

ابهام‌وحسد و گمان خارج شود؟

بودجه سال ۹۷ این تونل (نقد و غیر نقد)

۴۹۰ میلیارد تومان تعیین شده که بر آورد

هزینه آن حدود ۸۰۰ میلیارد تومان است.

فکری می‌کنم تا پایان شهریور این پروژه به

پایان برسد. ما تا الان بیش از ۵۰۰ میلیارد

تومان در این دوره هزینه کردیم و برای

اتمام پروژه به ۸۰۰ میلیارد تومان دیگر

نیاز داشتیم.

■ **در دوره قبل چطور، چون حرف از ۷ هزار**

میلیارد برای صد روز تونل نیایش بود؟

بله تونل نیایش و صدر باهم حدود

۷ هزار میلیارد تومان هزینه در برداشته که

۲ میلیارد تومان آن جزو هزینه‌های تملک و

آزادسازی املاک محسوب می‌شود.

اتفاقاً درباره هزینه‌ها هم اگرچه بارها بحث

شده، اما همچنان ابهامات زیادی وجود

دارد. بالاخره معلوم نیست ۶۰۰ میلیارد

تومان هزینه شده یا ۵۱۵ هزار میلیارد تومان!

ما هنوز که هنوز است در حال پرداخت

بدهی پل صدر هستیم، اما چون پیمانکاران

خط پروژه در طول پروژه تغییر می‌کند

و عقب‌تر می‌رود، وارد املاک مردم

متفاوت بودند، نمی‌توان گفت دقیقاً چه

میزان بدهی باقی‌مانده است. به هر حال

رقم بدهی‌ها روز به روز تغییر می‌کند. البته

صدر الان جزو پروژه‌های فعال نیست و

پروژه دیون محسوب می‌شود.

■ **به هر حال این پروژه‌ها هزینه‌های سنگینی**

روی دست شهر گذاشته‌اند که مردم باید از

جزئیات آن مطلع‌شوند؟

ببینید به چند دلیل پروژه‌های اجرایی در

تهران گران‌تر از حد معمول تمام می‌شود.

اول اینکه در مدت زمان طولانی تمام

می‌شوند. دوم اینکه فهرست هزینه‌ها در

داخل شهر گران‌تر از بیابان است. علاوه

بر اینکه وقتی پروژه‌های طولانی می‌شود

ضرایبی هم به آن اضافه خواهد شد. پس

این طبیعی است و به مدیریت فرد خاصی

هم ربط ندارد. اما اینها صرفاً قانع‌کننده

نیست. هر چند تهران پروژه‌ها را به سمت

شفاف شدن قیمت تمام شده، نزدیک

کرد، می‌توان گفت این پروژه تا چه اندازه از

قیمت اصلی فاصله داشته است.

■ **طرف قرارداد چند درصد این پروژه‌ها**

بخش خصوصی است؟

الان چیزی در حدود ۷۰ درصد قرارداد‌های

پروژه‌های شهری با فراقره‌ها خاتمه‌النیاست

و ۳۰ درصد دیگر با پیمانکاران و مشاوران

بخش خصوصی، خب ممکن است برخی

به این ۷۰ درصد قرارداد‌ها ایراد گرفته

و بگویند که با بخش خصوصی رقابت

دقیقی است. مطمئناً برای تهران خط مترو

بسیار تأثیرگذار است. در شهر انسان محور،

نباید دسترسی سواره‌ها را توسعه داد. اینکه

ما چشم اندازمان با اهداف عملیاتی‌مان

هماهنگ بوده و در حرکت باشد، انتظار

معقولی از نظام مدیریت شهری است.

■ **یکی از مهم‌ترین هزینه‌هایی که به**

شهرداری تحمیل می‌شود، هزینه نگهداشت

شهر و پروژه‌هاست مثل پل‌های فرسوده و

قدیمی تهران! اما کسی در این باره عددی

ارائه نمی‌دهد چرا؟

الان در تهران چیزی در حدود ۷۵۰ دهنه

پل وجود دارد، این پل‌ها از ابتدای توسعه

تهران ساخته شده است. خب این تعداد،

حجم سرمایه‌گذاری زیادی می‌طلبند.

اما متأسفانه فکری برای نگهداری این

توسعه نشده است. نگهداری به معنای

در تحت تأثیر قرار می‌دهند. در شهرسازی

تئوری وجود دارد که نشان می‌دهد افزایش

مسیر دسترسی لزوماً به کاهش ترافیک

نمی‌انجامد. یعنی هر چقدر اتوبان‌ها و

خیابان‌های جدید خارج از طرح جامع

بسازند، تقاضای سفر را افزایش داده‌اید

و این‌ست تأثیراتی بر کاهش ترافیک