

## یادداشت

## حذف شهروند از شهر خطای پنهان شهرسازی

### ملحه مقصودی

دکترای شهرسازی دانشگاه تهران

شهر، تنها مجموعه‌ای از خیابان‌ها، ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها نیست. شهر، عرصه زندگی انسان‌هاست. با این حال، در بسیاری از فرایندهای شهرسازی، آنچه به‌تدریج حذف می‌شود، نه عناصر کالبدی، بلکه خود شهروند است. تصمیم‌ها گرفته می‌شوند، طرح‌ها تصویب می‌شوند و پروژه‌ها اجرا می‌شوند، بی‌آنکه صدای زندگی روزمره مردم در آنها شنیده شود. این حذف، آشکار و ناگهانی نیست؛ بلکه آرام و پنهان رخ می‌دهد. در قالب جلساتی که مشارکت در آنها صورتی است، در طرح‌هایی که از پیش تعیین شده‌اند و در فرایندهایی که شهروند را نه به‌عنوان شریک، بلکه به‌عنوان مخاطب منفعل در نظر می‌گیرند. نتیجه، شهری است که اگر چه از نظر فنی کامل به نظر می‌رسد، اما از نظر اجتماعی، ناتمام است. نمونه ملموس از این وضعیت را می‌توان در پارک آزادگان در جنوب شرقی تهران دید. این پارک با وسعتی بیش از صد هکتار، امکانات فوق‌العاده‌ای دارد: دریاچه، زمین بازی، کتابخانه چند هزار جلدی، آلاچیق، سرسویس‌های بهداشتی، فضای ورزشی و فرهنگی و بازیگویی برای دروهمی‌های خانوادگی. از نظر کالبد و تجهیزات شهری، پارک موفق است و می‌تواند الگوی خوبی باشد. با این حال، همان‌طور که جین جاکوبز در تحلیل محلات نیویورک نشان داده، موفقیت واقعی یک فضای عمومی تنها به کالبد و امکانات محدود نمی‌شود. تجربه زیسته مردم، حس تعلق، امنیت، تعامل اجتماعی و مشارکت در شکل‌دهی فضا، معیارهای اصلی موفقیت اجتماعی و فرهنگی هستند. بدون حضور فعال مردم، حتی فضاهای موفق کالبدی می‌توانند از نظر اجتماعی ناکارآمد شوند. مثال دیگر، تئاتر شهر در مرکز تهران است؛ یک نماد فرهنگی و اجتماعی که سال‌ها محل تجمع، تعامل و فعالیت هنری مردم بوده است. با این حال، اقدامات اخیر مانند حصارکشی و محدودکردن دسترسی‌ها، پیامدهای ناخوشایندی داشته است: فضای اجتماعی که قرار بود مردم را به مرکز فرهنگی شهر پیوند دهد، به حاشیه رانده شده و تجربه واقعی حضور شهروندان محدود شده است. این نمونه نشان می‌دهد که حتی در فضاهایی با پیشینه فرهنگی و ارزش نامدین، اگر حضور مردم به حاشیه رانده شود، کیفیت واقعی فضای عمومی آسیب می‌بیند. حذف شهروند از فرایند شهرسازی، پیامدهایی فراتر از ناکارآمدی فضا دارد. این روند به تضعیف اعتماد عمومی، کاهش مسئولیت‌پذیری اجتماعی و در نهایت، گسست میان مردم و شهر می‌انجامد. شهری که شهروند در آن نقشی ندارد، به‌تدریج از سوی همان شهروند نیز رها می‌شود. در مقابل، تجربه‌های موفق نشان می‌دهد که بازگرداندن شهروند به مرکز فرایندهای شهری، نه‌تنها کیفیت فضا را بهبود می‌بخشد، بلکه به تقویت سرمایه اجتماعی و پایداری شهری نیز کمک می‌کند. نهادهای محلی، انجمن‌های مدنی و شبکه‌های همبازی می‌توانند این روند را به‌نسازی کنند، به شرط آنکه امکان کنش واقعی داشته باشند. آنچه امروز بیش از هر زمان دیگری اهمیت دارد، بازنگری در این خطای پنهان است. شهرسازی، اگر قرار است به بهبود کیفیت زندگی بینجامد، ناگزیر است شهروند را از حاشیه به متن بازگرداند. در غیراین صورت، شهرها همچنان ساخته خواهند شد، اما زیسته نخواهند شد.

### مذاکرات تاریخی ژنو و خطرپذیری معقول

اکنون سؤال بزرگ در ذهن مقامات جمهوری اسلامی یلید این باشد که تا کجا می‌توانند و باید روی غنی سازی بی‌قیدوشرط اصرار کنند و از ابزارهای تبلیغاتی، آموزشی، حاکمیتی و قضائی که در اختیار دارد، ریسک‌پذیری حساب‌شده و خطرپذیری معقول که بر مبنای ارزیابی احتمال موفقیت–شکست، هزینه–فایده و شناخت دقیق انجام شود، همیشه قابل دفاع است. اما ریسک‌هایی که با اهداف غایی همخوانی ندارند و بر اثر آنها بیم خسارت‌های فاجعه‌بار یا جبران‌ناپذیر می‌رود، ممکن است قابل دفاع نباشند و نتایج چنین ریسک‌هایی نیز معمولاً قابل مدیریت نخواهد بود. طرح این سؤال، به‌ویژه در شرایطی که ایران نیاز فوری و فوری به غنی‌سازی ندارد، بسیار مهم است.

### مسئله‌ای برای بشریت

بدبختی است که قدرت حاکمه در هر جامعه‌ای، مطالبات خود از مردم آن اجتماع را در قالب انواع قوانین مطرح می‌کند و با استفاده از ابزارهای تبلیغاتی، آموزشی، حاکمیتی و قضائی که در اختیار دارد، اجرای قوانین متعدد و متنوع را پیگیری کرده که همانا بخشی از سازوکار ابراز و دریافت مطالباتش از انسان‌های تحت حکمرانی‌اش محسوب می‌شود. نکته اینجاست که در برخی از جوامع مانند جامعه ما به صورت تکرارنشونده و در مسیر تاریخی، ابراز و پیگیری مطالبات مردم از حاکمیت و در نهایت به نتیجه مطلوب رساندن آن همواره چالش‌برانگیز، تکامل‌نیافته و دچار نقصان باقی مانده است. بماند که وقتی مردم در هر سرزمینی که باشند و هر کجا زندگی کنند، اگر احساس کنند صدایشان شنیده نمی‌شود و به مطالبات‌شان گوش داده نمی‌شود، دچار اختلالاتی می‌شوند که براساس افزایش بی‌اعتمادی، ازدیاد فاصله روانی با سیستم، بالارفتن میزان هیجان و نافرمانی و در نهایت کاهش سرمایه اجتماعی پدید می‌آید. نباید فراموش کرد که گوش‌دادن واقعی و مؤثر به مطالبات مردم، بی‌تردید سبویاپ فشارهای اجتماعی خواهد شد و منفعت پر شمار طرفین این رابطه یعنی ملت و دولت را به ارفغان خواهد آورد. درک واقعی دردها و نگرانی‌ها، تغییر روش‌ها براساس بازخورد، و توضیح درمورد میزان دریافت‌ها و تغییرهای حاصل از آن؛ احساس مشارکت را ایجاد می‌کند و تالعات را تسکین می‌بخشد. به‌کارگیری مهارت گوش‌دادن به مطالبات مردم زمانی تحقق‌یافتنی است که مهارت بودن آن و احتمال نقصان در وجودش را پذیرا باشیم، داده‌های اجتماعی را جدی بگیریم، از امنیتی‌کردن یا امنیتی اندیشیدن بی‌دلیل در تمام موضوعات و مسائل جاری جامعه پرهیز کنیم، وجود و عملکرد رسانه‌های واقعا مستقل را تهدیدآمیز نپنداریم، امکان نقد یا حتی اعتراض امن را فراهم آوریم و در نهایت سیاست‌ها، روش‌ها و منش‌ها را غیرقطعی و اصلاح‌پذیر بدانیم. یادمان باشد گوش‌دادن مهارتی زیاده‌رفته در تمام انواع روابط بین‌فردی، اجتماعی، سیاسی و مسئله‌ای است نه‌فقط برای ایران، بلکه برای تمام بشریت.

### تنگ شدن فضای اقتصاد برای جوانان

جوانی که امیدی به تحقق آمال و آرزوهای خود ندارد و داشتن یک زندگی معمولی را خارج از دسترس می‌بیند، آماده پیوستن به حرکت‌های اعتراضی است.

**شورای ایجاد چشم‌اندازی امیدبخش**

دولت برای جلوگیری از تکرار فجایعی مانند اعتراضات دی ماه ۱۴۰۴ باید به خواسته‌های مردم، به‌ویژه جوانان توجه کند. جوانان ایرانی مستحق داشتن کاری شایسته هستند که بتواند زندگی آنان را تأمین کند. ازاین‌رو دولت موظف است که با ایجاد آرامش در روابط بین‌المللی و خلق محیط برای کسب‌وکاری مشوق رشد سرمایه‌گذاری، تولید و اشتغال، چشم‌انداز روشنی برای ایرانیان به وجود بیاورد.



# وقتی برج‌ها قد کشیدند و باغ‌ها کوتاه آمدند

۷۳ درصد باغ‌ها بین ۵۰۰ تا ۱۹۹۹ متر مربع‌اند. باغ‌های بزرگ‌تر از پنج هزار مترمربع فقط حدود ۱۰ درصد کل را تشکیل می‌دهند.

این یعنی بیشتر باغ‌های تهران کوچک‌اند؛ زمین‌هایی که برای ساخت‌وساز جذاب‌تر بوده‌اند. برخی تحلیلگران برج‌ها سبزند. گزارش پژوهشی از مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «تحلیل آثار اقتصادی سیاست‌ها با استفاده از مدل اقتصادسنجی: بررسی موردی مصوبه برج-باغ» تلاش کرده این جدال قدیمی را نه با روایت سیاسی، که با عدد و مدل اقتصادی تحلیل کند.

سؤال ساده است، اما پاسخ آن ساده نیست: تخریب باغ‌های خصوصی تهران چه اثری بر قیمت خانه‌های اطراف گذاشت؟ پاسخ این پژوهش، دست‌کم از منظر بازار مسکن، غیرمنتظره است: در بسیاری از مناطق، قیمت‌ها پایین نیامد؛ بالا رفت. اما این فقط نیمه اول داستان است.

دهه‌ها پیش، تهران شهری باغ‌دار بود. در سال ۱۳۳۸ حدود پنج هزار هکتار باغ در پایتخت وجود داشت. امروز این عدد به حدود ۲۴۹۱ هکتار رسیده است؛ یعنی نیمی از باغ‌های تهران در طول زمان از میان رفته‌اند. پس از انقلاب، قانون «حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها»، با هدف جلوگیری از تخریب باغ‌ها تصویب شد. قطع درختان و ساخت‌وساز در باغ‌ها ممنوع بود مگر با مجوز رسمی. اما اقتصاد زمین مسیر خود را رفت. قیمت‌ها بالا رفت. مسکن به کالایی سرمایه‌ای بدل شد. باغ‌ها برای بسیاری از مالکان به دارایی‌های منجمد تبدیل شدن.

در سال ۱۳۸۳ شورای شهر تهران برای حل این تعارض، مصوبه‌ای تصویب کرد که بعدها به «برج-باغ» معروف شد. بر اساس این مصوبه، مالکان می‌توانستند در ۳۰ درصد مساحت باغ ساخت‌وساز کنند و حتی تراکم بیشتری نسبت به املاک مجاور بگیرند. منطق موافقان روشن بود: اگر مالک انگیزه اقتصادی نداشته باشد، باغ را خشک می‌کند. پس باید ساخت‌وساز را مدیریت‌شده و قانونی کرد.

اما مخالفان هشدار می‌دادند: این مصوبه در عمل مجوز رسمی تخریب خواهد شد. برج-باغ تا سال ۱۳۹۶ اجرا و سپس متوقف شد. اما در این فاصله، شهر تغییر کرد، بی‌آنکه بدانیم اثر دقیق این تغییر چه بوده است. گزارش نشان می‌دهد باغ‌ها عمدتاً در مناطق شمالی و شمال غربی تهران متمرکزند؛ مناطق ۲،۱، ۳، ۴ و ۵. از مجموع ۱۷۴۰ گنث پستی شهر، حدود ۷۱۱۱ گنث دست‌کم یک باغ دارند؛ یعنی ۴۱ درصد تهران هنوز نشانی از باغ دارد. اما توزیع مساحت باغ‌ها نکته مهمی را آشکار می‌کند؛

مناطق پیشپاش قیمت‌های بالایی داشته‌اند. از سوی دیگر، اندازه باغ اهمیت تعیین‌کننده‌ای داشته است. تخریب باغ‌های کوچک معمولاً به افزایش قیمت انجامیده، اما در مورد باغ‌های بزرگ‌تر از پنج هزار مترمربع، در برخی موارد اثر منفی مشاهده شده است. این باغ‌های بزرگ، صرفاً قطعه زمین نیستند؛ فضای باز گسترده‌ای‌اند که کیفیت زیست‌محیطی محله را شکل می‌دهند. حذف آنها، تعادل محله را بر هم می‌زنند.

افزایش قیمت برای مالکان خبر خوبی است، اما برای مستأجران و خانوارهای کم‌درآمد معنایی متفاوت دارد. رشد قیمت می‌تواند به افزایش اجاره‌بها و جابه‌جایی اجباری منجر شود. از سوی دیگر، کاهش فضای سبز پیامدهایی دارد که در مدل‌های اقتصادی در نظر کامل دیده نمی‌شود؛ گرمای بیشتر، آلودگی شدیدتر، تاب‌آوری کمتر در برابر بحران‌های اقلیمی. بازار فقط ارزش پولی را می‌سنجد، شهر اما با کیفیت زندگی سنجیده می‌شود.

شهرداری‌ها برای اداره شهر نیازمند منابع مالی‌اند. صدور مجوز ساخت در باغ‌ها درآمد قابل توجهی ایجاد می‌کند. در نبود منابع پایدار، این درآمد جذب‌آب است. اما هزینه تخریب باغ‌ها در بلندمدت می‌تواند بسیار سنگین‌تر باشد؛ هزینه‌ای که نه در حساب‌های مالی، بلکه در بحران‌های زیست‌محیطی نمود پیدا می‌کند. این گزارش یک واقعیت را روشن می‌کند: در سال‌های اجرای مصوبه برج-باغ، بازار مسکن در بسیاری از مناطق از تخریب باغ‌ها استقبال کرده است. اما استقبال بازار، به معنای بی‌هزینه‌بودن آن سیاست نیست. تهران امروز با بحران آلودگی هوا، گرمای شهری و کمبود فضای سبز روبه‌روست. افزایش چند درصدی قیمت ملک شاید در کوتاه‌مدت سودآور باشد، اما جای سایه درختان را پر نمی‌کند.

**در سال‌های اجرای مصوبه برج-باغ، بازار مسکن در بسیاری از مناطق از تخریب باغ‌ها استقبال کرده است. اما استقبال بازار، به معنای بی‌هزینه‌بودن آن سیاست نیست. تهران امروز با بحران آلودگی هوا، گرمای شهری و کمبود فضای سبز روبه‌روست. افزایش چند درصدی قیمت ملک شاید در کوتاه‌مدت سودآور باشد، اما جای سایه درختان را پر نمی‌کند.**

# باغی که در صحن شورا تغییر ماهیت داد

روایت کامل یک پرونده ۳۰۰۰ متری در زعفرانیه؛ از کمسیون ماده ۷ و ثبت ده‌ها درخت تا معادله ۹ رأی موافق

نقاط زعفرانیه، قرار دارد؛ منطقه‌ای که هر تصمیم عمرانی در آن، پیامدهای مستقیم ترافیکی و شهری خواهد داشت. تاکید کمسیون شهرسازی بر باغ‌بودن این پلاک بود. مهدی اقراریان، عضو شورای شهر تهران، در گفت‌وگو با «شرق»، کمسیون شهرسازی این دوره را یکی از نقاط قوت شورا دانسته و گفته است: ترکیب حرفه‌ای و باتجربه این کمسیون باعث شد تصمیم‌گیری‌ها بر مبنای «حکمرانی تخصصی» پیش برود. او تاکید کرده است: «این ترکیب کمک کرد کمسیون شهرسازی بر مبنای حکمرانی حرفه‌ای عمل کند». اقراریان با اشاره به شفافیت آرا در شورای شهر -که به‌جز موارد مرتبط با اشخاص، سایر آرا به‌صورت علنی روی ماینیور شورا نمایش داده می‌شود- گفته است: تلاش شد پرونده‌های باغات از فضای غیرشفاف گذشته خارج و در معرض افکار عمومی قرار گیرد. به گفته او، «سعی کردیم پرونده باغات را از تارکیت خانه بیرون بیاوریم و در منظر افکار عمومی قرار دهیم. آرای اعضا در کمسیون مشخص بود؛ اینکه چه کسی رأی مثبت یا منفی داده و با چه استدلالی». او با اشاره به سوابق شکل‌گیری رانت در فرایندهای مرتبط با کمسیون باغات گفته است: «یکی از محل‌های شکل‌گیری رانت، همین کمسیون باغات در شورا و شهرداری بود. ما تلاش کردیم این مسیر اصلاح شود». اقراریان همچنین از یک پرونده جنجالی یاد کرده و گفته است: «شاید در کمتر از پنج پرونده شاهد بودیم

که روند رای‌گیری به سمتی رفت که محل سؤال بود. در یکی از همین موارد، علی‌رغم تذکر صریح بنده درباره اتفاقی که در حال وقوع بود، برخی اعضا در رای‌گیری مشارکت نکردند و در نهایت رأی یک عضو خاص که از نزدیکان آقای دکتر زاکانی محسوب می‌شد، سرنوشت پرونده را تغییر داد». او افزود است: «برای من تفاوتی ندارد پرونده مربوط به چه نهادی باشد، وقتی از عدالت در حکمرانی سخن می‌گوییم، اتفاقاً درباره نهادها باید سخت‌گیری بیشتری داشته باشیم». این عضو شورا با انتقاد از «استانداردهای دوگانه» تاکید کرده است: «اگر می‌خواهیم اعتماد مردم حفظ شود، باید از هرگونه رفتار دوگانه پرهیز کنیم. یکی از نقدهای من از ابتدای این دوره به آقای دکتر زاکانی همین موضوع بوده است». به گفته او شفافیت، پاسخ‌گویی و یکسان‌نگری در اجرای عدالت، شرط اصلی صیانت از اعتماد عمومی در مدیریت شهری است. پرونده باغ سه‌هزارمتری زعفرانیه همچنان بدون رأی و بلاتکلیف است.

## گزارش

### همسفر با اتوبوس‌ها

### فرورتیش رضوانیه

در دو سال گذشته بارها از مسئولان شهرداری تهران و مدیران شرکت واحد پرسیده بودم چرا برای مسیرهای پرتردد و پرمسافر-مانند محور پارکوی تا راه‌آهن- اتوبوس‌های دوکابین خریداری نمی‌شود؟ پاسخی که تقریباً همیشه می‌شنیدم، یک جمله ثابت بود: «کارخانه‌های داخلی اتوبوس دوکابین تولید نمی‌کنند و ناچار به واردات هستیم».

با توجه به اینکه ساکن خیابان ولی‌عصر بوده و از نزدیک با شرایط ترافیکی و الگوی سفر در این محور آشنا هستم، بر این باورم که اتوبوس‌های دوکابین الزاماً بهترین گزینه برای این مسیر شلوغ نیستند. بااین‌حال، همان زمان به مدیران شرکت واحد اعلام کردم اگر روزی اتوبوس جدیدی وارد کشور شود، با تمام توان و امکاناتم آن را پوشش رسانه‌ای خواهم داد؛ حتی اگر لازم باشد تا پای کشتی در بندر حاضر شوم.

یک روز پنجشنبه، روابط‌عمومی شرکت واحد با من تماس گرفت و خبر داد ۱۵ دستگاه اتوبوس ۱۸متری در حال طی مراحل ترخیص است. به من گفته شد اگر همچنان مایل به ثبت گزارش هستم، باید روز شنبه خودم را به بندرعباس برسانم.

در شرایطی که تاریکی اینترنت دسترسی به مخاطبانم را قطع کرده بود، با در نظر گرفتن نیاز فوری و ضروری تهران به اتوبوس‌های دوکابین جدید، تصمیم گرفتم این مأموریت را بپذیرم. پس از پیوستن به گروهی از رانندگان زنده و باتجربه شرکت واحد که قرار بود اتوبوس‌های یوتانگ را از بندرعباس تا تهران هدایت کنند، به‌خوبی متوجه شدم با مأموریتی دشوار و فرساینده روبه‌رو هستم.

از همان لحظه حرکت، سبک زندگی‌ام تغییر کرد؛ چراکه ناچار بودم خواب، استراحت و فعالیت روزانه‌ام را به برنامه رانندگان هماهنگ کنم. هر روز حوالی ساعت پنج صبح بیدار می‌شوم، ساعت شش صبحانه می‌خورم و رأس ساعت هفت حرکت آغاز می‌شود. حرکت هم‌زمان ۱۵ دستگاه اتوبوس نو، با طراحی و رنگ خاص و طولی بیش از یک تریلی معمولی، صحنه‌ای چشمگیر و تماشایی برای رانندگان می‌سازد، اما برای رانندگان یوتانگ‌ها، این مسیر سرشار از دغدغه و مسئولیت است.

علاوه بر ریسک تردد کنار کامیون‌ها، تریلی‌ها و کاروان‌های محموله‌های ترافیکی، رانندگان باید با چالهِ‌های عمیق آسفالت، دست‌اندازهای ناگهانی، شرایط جوی نامساعد، بارندگی، مه، برف و جاده‌های یخ‌زده نیز دست‌وپنجه نرم کنند. از سوی دیگر، توقف کنار جاده

برای این‌ کاروان تقریباً ناممکن است؛ چراکه باید فضایی برای توقف هم‌زمان ۱۵ اتوبوس وجود داشته باشد. اگر یک اتوبوس به هر دلیلی ناچار به توقف شود، سایر رانندگان نمی‌توانند آن را تنها بگذارند و مسیر را ادامه دهند؛

بنابراین همه باید متوقف شوند. همین موضوع، برنامه‌ریزی و مسیریابی سفر را به فرایندی پیچیده و حساس تبدیل کرده است.

در لحظه‌ای که این گزارش را می‌نویسم، چند ساعت از آغاز روز دوم سفر گذشته است. ابتدا به سیرجان رسیدیم و پس از چند ساعت استراحت، مسیر ناآهن را در پیش گرفتیم و شب به توقگاه می‌رسیم.

برخی از رانندگان مسئولیتی مضاعف بر عهده دارند؛ چراکه شب‌ها پس از رسیدن به پارکینگ، عملیات سوخت‌گیری اتوبوس‌ها را انجام می‌دهند. به همین منظور، با هماهنگی شرکت بخش فرآورده‌های نفتی، در هر شهر یک تانکر گازوئیل برای تأمین سوخت مورد نیاز کاروان در نظر گرفته شده است. همچنین گروهی از متخصصان امداد شرکت واحد با یک کامیون حامل تجهیزات فنی، این کاروان را همراهی می‌کنند تا در صورت بروز هرگونه مشکل، بلافاصله وارد عمل شوند.

من اکنون روی صندلی اتوبوس دوکابینی نشسته‌ام که به‌زودی به خطوط پرتردد اختصاص داده خواهد شد و هر روز میلیون‌ها مسافر را برای انجام امور اداری، درمانی، تجاری و تفریحی جابه‌جا می‌کند.

<b>۵۳</b>
ادامه‌از صفحه اول

<b>۵۳</b>
ادامه‌از صفحه اول

<b>۵۳</b>
ادامه‌از صفحه اول

<b>۵۳</b>
ادامه‌از صفحه اول

<b>۵۳</b>
ادامه‌از صفحه اول