

یادداشت

ایجاد پنهان حل مسئله ترافیک در شهرهای امروز

ترافیک؛ مسئله‌ای فراتر از خیابان و خودرو



سینا لطف‌پور

پژوهشگر شهرسازی

حمل‌ونقل شهری از مهم‌ترین حوزه‌های مداخله برنامه‌ریزان و مدیران شهر است؛ مسئله‌ای که با ازدحام معابر، آلودگی هوا، اتلاف زمان و فرسودگی روانی، به بخشی از زندگی روزمره شهروندان تبدیل شده است. اما آیا برای حل ترافیک، کافی است ظرفیت معابر را افزایش دهیم، تقاطع‌ها را اصلاح کنیم و ناوگان حمل‌ونقل عمومی را توسعه دهیم؟ اگر ترافیک را نشانه‌ای از اختلال در سازمان فضایی و اجتماعی شهر بدانیم، آیا می‌توان بدون شناخت ریشه‌های شکل‌گیری آن، به راه‌حلی پایدار دست یافت؟

یکی از ابعاد کمتر دیده‌شده این مسئله، رابطه میان تحولات ساختاری شهر، گذار از زندگی جمعی به فردگرایی و انتخاب شیوه جابه‌جایی است؛ موضوعی که در محاسبات متعارف مهندسی ترافیک کمتر مجال طرح پیدا می‌کند. چرا خودروی شخصی، فراتر از یک وسیله حمل‌ونقل، به انتخابی مطلوب برای بخش بزرگی از شهروندان تبدیل شده است؟

ترافیک پدیده‌ای چندعلتی است. فاصله محل سکونت تا کار و خدمات، پراکندگی فعالیت‌ها، کیفیت حمل‌ونقل عمومی، توان اقتصادی و ساختار شبکه معابر، همگی بر انتخاب شیوه سفر اثر می‌گذارند. باین‌حال، در کنار این عوامل باید به دگرگونی شیوه زندگی و تغییر رابطه انسان با فضای عمومی نیز توجه کرد؛ تحولاتی که هم‌زمان با گسترش شهرها، تغییر الگوهای سکونت و افزایش وابستگی زندگی روزمره به خودرو شکل گرفته‌اند.

در بسیاری از بافت‌های محله‌ای گذشته، کوچه صرفا مسیر عبور نبود؛ قلمرویی میان خانه و شهر بود که کودکان در آن بازی می‌کردند، همسایگان یکدیگر را می‌شناختند و تعاملات روزمره به شکل‌گیری خاطرات و هویت مشترک می‌انجامید. بسیاری از نیازهای روزمره نیز در فاصله‌های کوتاه تأمین می‌شد، اما با گسترش شهر، تغییر الگوهای سکونت، تفکیک کاربری‌ها و فاصله‌گرفتن محل زندگی از مقاصد روزمره، بخشی از این روابط تضعیف شد. زندگی جمعی محله‌ای به‌تدریج جای خود را به الگوهایی داد که در آنها استقلال فردی، حریم خصوصی و انجام فعالیت‌ها به‌صورت جداگانه اهمیت بیشتری یافته است.

البته این گذار را نمی‌توان صرفا نتیجه انتخاب افراد دانست؛ ساختار شهر نیز در شکل‌گیری آن نقش دارد. وقتی خدمات از محله فاصله می‌گیرند، فضاهای عمومی کیفیت و امنیت کافی ندارند و حضور در خیابان بیشتر به عبور و ازدحام معنا پیدا می‌کند، فرصت تعامل روزمره کاهش می‌یابد. در چنین شرایطی، ممکن است افراد در ساختمان‌هایی پرتراکم زندگی کنند، اما شناخت اندکی از همسایگان خود داشته باشند. مجاورت فیزیکی لزوماً به معنای شکل‌گیری اجتماع نیست. در این‌صورت، خودروی شخصی می‌تواند قلمرویی تحت کنترل فرد فراهم کند؛ فضایی که در آن زمان، دما، موسیقی و میزان مواجهه با دیگران تا حد زیادی در اختیار اوست. در مقابل، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی، فرد را در فضای مشترک و در معرض حضور دیگران قرار می‌دهند. این تفاوت به معنای آن نیست که شهروندان لزوماً از اجتماع گریزان‌اند، گاه ساختار شهر و کمبود گزینه‌های مناسب، انتخاب دیگری برای آنها باقی نمی‌گذارد. باین‌حال، نمی‌توان احتمال تأثیر عادت‌های اجتماعی و تجربه زیستن در شهر بر ترجیحات حمل‌ونقلی را نادیده گرفت. عرصه‌های شهری، علاوه بر کارکرد کالبدی، عرصه‌ای برای تمرین زندگی جمعی‌اند. انسان در شهر فقط از مبدأ به مقصد نمی‌رود؛ در مسیر حرکت و مواجهه با دیگران، مدارا، رعایت حقوق مشترک و تجربه زیستن در اجتماع از نیز می‌آموزد. اگر فضاهای شهری نایبم، ناخوشایند و صرفا محل عبور باشند، فرصت حضور و تعامل کاهش می‌یابد. در مقابل، کوچه‌ای امن برای بازی کودکان، مسیری پیاده با سایه و امکان مکث یا میدانچه‌ای محلی برای گردهمایی، می‌توانند رابطه شهروند با شهر و دیگران را تغییر دهند.

از این منظر، باید به مسئله ترافیک بنیادی‌تر، زودتر و فراتر از حوزه حمل‌ونقل نگریست. بخشی از زمینه‌های ترافیک پیش از ورود خودرو به خیابان شکل می‌گیرد؛ در تصمیم‌های مربوط به استقرار خدمات، فاصله محل سکونت تا مقاصد روزمره، کیفیت فضاهای محله و امکان حرکت مستقل کودکان و سالمندان. بنابراین، سیاست ترافیکی باید با برنامه‌ریزی کاربری زمین، طراحی شهری و سیاست‌های اجتماعی پیوند بخورد.

راه‌حل نیز نباید به تعریض خیابان و افزایش ظرفیت سواره‌رو محدود شود. شناسایی کوچه‌هایی که به مسیر میان‌بر خودروها تبدیل شده‌اند، آرام‌سازی ترافیک، ایجاد شبکه پیوسته مسیرهای پیاده، توسعه فضاهای بازی و مکث و تقویت خدمات روزمره محله‌ای، می‌تواند بخشی از قلمرو عمومی را احیا کند. برگزاری رویدادهای محله‌ای و فعالیت‌های مشارکتی نیز فرصت بازسازی پیوندهای اجتماعی را فراهم می‌آورد. این اقدامات باید در کنار حمل‌ونقل عمومی کارآمد و دسترسی‌پذیر اجرا شوند.

در این میان، شهر چنددقیقه‌ای نباید صرفا به نزدیکی هندسی خدمات محدود شود. پرسش مهم این است که آیا شهروند واقعا می‌تواند از مسیری ایمن، پیوسته و دلپذیر به مدرسه، فروشگاه یا فضای عمومی برسد؟ همچنین، ارزیابی سیاست‌های ترافیکی باید علاوه بر سرعت سفر و حجم خودروها، کیفیت پیاده‌روی، امنیت کودکان، دسترسی گروه‌های مختلف و رضایت ساکنان را نیز دربر گیرد.

حل ترافیک، بدون تردید به مهندسی کارآمد و حمل‌ونقل عمومی مناسب نیاز دارد؛ اما این اقدامات به‌تنهایی کافی نیستند. باید هم‌زمان پرسید چرا برای انجام فعالیت‌های روزمره ناچار به سفر هستیم، چرا حرکت بدون خودرو دشوار شده و چگونه می‌توان فرصت‌های زندگی جمعی را در محلات بازآفرینی کرد.

شهر انسان‌محور، شهری نیست که فقط خودروهای کمتری داشته باشد؛ شهری است که در آن، زندگی روزمره نزدیک‌تر، حرکت مستقل آسان‌تر و حضور در فضای عمومی لذت‌بخش‌تر باشد. برای آنکه شهروندان کمتر به خودرو وابسته باشند، باید شهری بسازیم که در آن زندگی‌کردن در کنار دیگران و تجربه فضای عمومی، خود به‌اندازه رسیدن به مقصد اهمیت داشته باشد.

نوراحسینی: دولت بار دیگر برای مهار گسترش تهران و البرز دست به تصویب مجموعه‌ای از محدودیت‌های شهرسازی و صنعتی زده است. ممنوعیت ساخت شهرک‌های جدید مسکونی و صنعتی و جلوگیری از افزایش تراکم ساختمانی فراتر از طرح تفصیلی و تعیین ظرفیت جمعیت‌پذیری شهرها بر اساس منابع آب و انرژی از مهم‌ترین بخش‌های این برنامه است. تصمیم‌هایی که قرار است فشار بر منابع طبیعی و زیرساخت‌های تهران را کاهش دهند و زمینه تمرکززدایی از پایتخت را فراهم کنند. اما آیا محدودکردن ساخت‌وساز و انتقال صنایع می‌تواند تمرکز جمعیت و فعالیت اقتصادی در تهران را کاهش دهد؟ به‌ویژه در شرایطی که بخش بزرگی از فرصت‌های شغلی و خدمات تخصصی کشور همچنان در پایتخت متمرکز است و بسیاری از شهرهای اطراف تهران به محل سکونت افرادی تبدیل شده‌اند که هر روز برای کار به پایتخت رفت‌وآمد می‌کنند.

هیئت وزیران در مهرماه ۱۴۰۵ برنامه اقدام برای ساماندهی و پالایش عملکردی و تمرکززدایی از استان‌های تهران و البرز را تصویب کرد. این برنامه در ادامه تصمیم‌های پیشین شورای عالی شهرسازی و معماری و وزارت راه و شهرسازی تهیه شده است. وزارت راه و شهرسازی در اسفند سال گذشته از تدوین برنامه‌ای ۱۱بندی برای ساماندهی تهران و البرز خبر داده و ناترازی آب و انرژی، مشکلات حمل‌ونقل و کاهش کیفیت زندگی را از دلایل اصلی ضرورت اجرای آن اعلام کرده بود. در مصوبه جدید دولت، تغییر کاربری باغ‌ها و اراضی کشاورزی و صدور مجوزهای ساختمانی مغایر با طرح‌های جامع و تفصیلی محدود شده است. وزارت نیرو باید توان تأمین آب و برق تهران و البرز را مشخص کند تا ظرفیت منابع به معیاری برای تعیین جمعیت‌پذیری و بارگذاری فعالیت‌های جدید تبدیل شود. احداث شهرک‌های مسکونی و صنعتی جدید برای سه سال ممنوع شده و وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز موظف است فهرست صنایع قابل انتقال از تهران را تهیه کند. توسعه درون‌زا و نوسازی بافت‌های فرسوده در بخش مسکن، جایگزینی تدریجی دست‌کم نیمی از چمن‌های فضاهای سبز طی سه سال و اصلاح الگوی مصرف آب و انرژی در ساختمان‌ها از دیگر تکالیف این برنامه است.

بما این حال، بسیاری از این محدودیت‌ها پیش از این نیز در قوانین و مصوبات مختلف مطرح شده‌اند. جلوگیری از تغییر کاربری باغ‌ها و رعایت طرح تفصیلی و محدودیت چمن‌کاری موضوعات تازه‌ای نیستند. مسئله دیگر شیوه تصمیم‌گیری درباره پایتخت است. اعضای شورای شهر تهران می‌گویند در تدوین مصوبه‌ای که بخش مهمی از تکالیف آن به‌طور مستقیم با مسئولیت‌های شهرداری و شورای شهر ارتباط دارد، نظر پارلمان شهری گرفته نشده است. این در حالی است که پیش از این، در چارچوب قانون تمرکززدایی از پایتخت، سازوکاری برای مشارکت رئیس شورای شهر و شهردار تهران در بررسی مسائل پایتخت پیش‌بینی شده بود.

گفت‌وگو با پنج عضو شورای شهر تهران نشان می‌دهد که اگرچه آنها درباره برخی تکالیف دولت دیدگاه‌های متفاوتی دارند، اما نسبت به قابلیت اجرای این برنامه و تأثیر آن بر تمرکززدایی از تهران، تردیدهایی مطرح می‌کنند. از نظر آنها، مسئله تنها تکرار محدودیت‌های گذشته نیست؛ تعارض بعضی تصمیم‌های دولت با مصوبات شهرسازی و نبود هماهنگی میان دستگاه‌ها و بی‌توجهی به نقش مدیریت شهری نیز می‌تواند اجرای برنامه را با مشکل روبه‌رو کند.

اقراریان: مصوبه دولت با تصمیم‌های دیگر همان دولت در تعارض است

مهدی اقراریان، عضو شورای شهر تهران، یکی از مهم‌ترین ایرادهای مصوبه دولت را تعارض برخی تکالیف آن با تصمیم‌های دیگر دستگاه‌های دولتی می‌داند. او معتقد است از یک سو صدور تراکم‌مزدگفته که البته منوع نیست و از سوی دیگر، در کمسیون ماده ۵ و مصوبات مربوط به بازسازی پس از جنگ، امکان افزایش تراکم ساختمانی فراهم شده است. اقراریان همچنین درباره قابلیت اجرای برنامه کنترل جمعیت بر اساس منابع آب و انتقال صنایع از تهران تردید دارد.

او می‌گوید: «این روزها مصوبه‌ای با عنوان نجات تهران مطرح شده که مجموعه‌ای از تکالیف را برای دستگاه‌های مختلف تعیین کرده است. باید این تکالیف را بررسی کنیم و ببینیم هر یک از آنها تا چه اندازه قابلیت اجرا دارند و آیا واقعا می‌توانند به تمرکززدایی از تهران منجر شوند».

اقراریان ابتدا به ممنوعیت تغییر کاربری اراضی و اراضی کشاورزی اشاره می‌کند و معتقد است در این بخش، به وضعیت فضای سبز داخل تهران توجه کافی نشده است. او می‌گوید: «بر اساس این مصوبه، هر نوع تغییر کاربری اراضی باغی در استان‌های تهران و البرز ممنوع شده و وزارت جهاد کشاورزی مسئول کنترل و نظارت بر حسن اجرای آن است. این موضوع بیشتر به باغات و اراضی پیرامون شهرها مربوط می‌شود، در حالی که ما در داخل شهر تهران نیز با مسئله تغییر پهنه‌های فضای سبز روبه‌رو هستیم. هر روز شاهد کاهش این پهنه‌ها هستیم و یکی از مهم‌ترین مصادیق آن، خشک‌شدن بخش درخ‌ور تهران و فضای

سبز تهران است». او تأکید می‌کند که علاوه بر باغ‌های پیرامونی، باید به وضعیت فضای سبز داخل شهر نیز پرداخته می‌شد و این موضوع را یکی از بخش‌های مغفول‌مانده مصوبه می‌داند. اما مهم‌ترین انتقاد اقراریان به بندهای مربوط به جلوگیری از بارگذاری جمعیتی و صدور مجوزهای ساختمانی فراتر از طرح تفصیلی بازمی‌گردد. او می‌گوید: «بر اساس این مصوبه، شهرداری تهران و شهرداری‌های دیگر شهرهای مشمول از صدور پروانه ساختمانی با مشخصات فراتر از طرح تفصیلی منع شده‌اند. اکنون باید ببینیم با این تصمیم چه اتفاقی برای مأموریت کمسیون ماده ۵ خواهد افتاد؛ زیرا در این کمسیون، طرح‌هایی مطرح می‌شوند که فراتر از ظرفیت پیش‌بینی‌شده در طرح تفصیلی هستند».

اقراریان برای توضیح این تعارض، به مصوبات بازسازی پس از جنگ اشاره می‌کند که در برخی موارد امکان افزایش تراکم ساختمانی بیش از میزان پیش‌بینی‌شده در طرح تفصیلی را فراهم کرده‌اند. او می‌گوید: «نکته مهم این است که همین مصوبه هیئت وزیران با مصوبه جدید مربوط به بازسازی پس از جنگ در تعارض قرار می‌گیرد. در مصوبه بازسازی، این امکان فراهم شده که تراکمی بیش از میزان مصوب طرح تفصیلی به برخی مجموعه‌ها داده شود. از طرف دیگر، اکنون رویکرد درآمذایی از محل تراکم مازاد نیز مطرح است. موضوعاتی مانند ساخت‌وساز در مجموعه ورزشگاه ۱۲هزارفتری و سایر موارد ازجمله مسائلی هستند که بحث فروش شهر و اعطای تراکم مازاد در آنها مطرح می‌شود. این وضعیت با بند جدید مصوبه دولت تعارض دارد».

به اعتقاد او، مسئله تنها اختلاف میان دو مصوبه نیست. نمایندگان وزارتخانه‌های مختلف در کمسیون ماده ۵ حضور دارند و در تصمیم‌گیری درباره افزایش تراکم ساختمانی مشارکت می‌کنند. اقراریان می‌پرسد چگونه ممکن است دولت در یک مصوبه افزایش تراکم فراتر از طرح تفصیلی را ممنوع کند، اما نمایندگان همان دستگاه‌ها در مرجع دیگری با صدور مجوزهای جدید موافقت کنند.

او توضیح می‌دهد: «در بخش دیگری از مصوبه، وزارت کشور مکلف شده تدابیری اتخاذ کند که شهرداری‌های تهران و البرز از صدور تراکم ساختمانی مازاد بر طرح تفصیلی و انحراف از طرح‌های جامع و تفصیلی منع شوند. پرسش این است که اگر چنین تصمیمی در هیئت وزیران گرفته شده، چرا کمسیون ماده ۵ برای نمایندگان دستگاه‌های مختلف که نمایندگان وزارتخانه‌ها نیز در میان آنها حضور دارند، مجوزهای جدیدی برای افزایش تراکم در اختیار شهرداری قرار می‌دهد؟». اقراریان این وضعیت را نشانه تعارض در تصمیم‌گیری درباره پایتخت می‌داند و می‌گوید:

«ما در اینجا با تعارض آشکار در تصمیم‌گیری روبه‌رو هستیم. خوب است یکی از مسئولانی که درباره شهر تهران تصمیم گرفته، برای من به‌عنوان عضو شورای شهر توضیح دهد که واقعا چه اتفاقی در حال رخ‌دادن است و این همه تصمیم متعارض و متناقض چگونه قابل توجیه است».

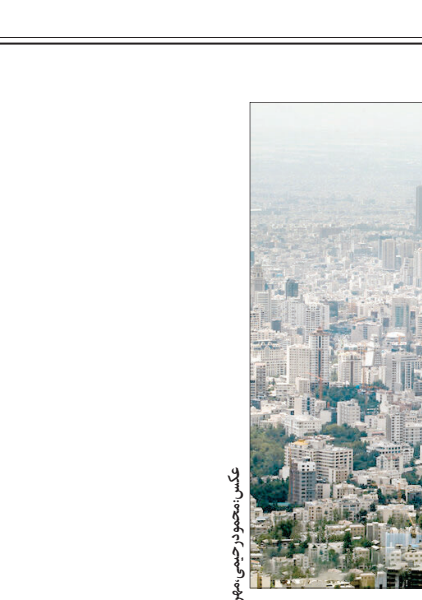
بخش دیگری از انتقادها او به تعیین ظرفیت جمعیت‌پذیری تهران و البرز بر اساس منابع آب و انرژی مربوط می‌شود. در مصوبه دولت، وزارت نیرو موظف شده توان تأمین آب و برق دو استان را مشخص کند تا نتایج این بررسی‌ها مبنای تصمیم‌گیری درباره بارگذاری جمعیتی و فعالیت‌های جدید قرار گیرد. اما اقراریان معتقد است تعیین ظرفیت جمعیت‌پذیری بدون مشخص‌کردن ابزارهای اجرایی نمی‌تواند مانع افزایش جمعیت تهران شود.

او می‌گوید: «قرض کنیم دولت این کار را انجام داد و ظرفیت جمعیت‌پذیری شهرها را بر اساس میزان آب مشخص کرد. پرسش این است که چه ابزارهایی برای کنترل و نظارت بر اجرای این تصمیم وجود دارد؟ بر اساس قانون اساسی، ایرانیان می‌توانند محل سکونت خود را انتخاب کنند. در چنین شرایطی چگونه می‌خواهند جمعیت‌پذیری تهران را صرفا با تعیین ظرفیت آب کنترل کنند؟».

اقراریان این بخش از مصوبه را نیز فاقد کارایی لازم می‌داند و می‌گوید: «متأسفانه همچنان در کشور شاهد الگویی از حکمرانی نمایشی هستیم. به مسائل پرداخته می‌شود، ولی الزامات سیاست‌گذاری حرفه‌ای رعایت نمی‌شود. من این تصمیم را نیز یکی از مصادیق نبود حکمرانی حرفه‌ای می‌دانم. درباره موضوع برق و تعیین ظرفیت بر اساس منابع قابل تأمین نیز همین مسئله مطرح است». با این حال، او با همه محدودیت‌های پیش‌بینی‌شده در مصوبه مخالف نیست. اقراریان ممنوعیت سه‌ساله ایجاد شهرک‌های صنعتی جدید را تصمیم مثبتی می‌داند، اما نسبت به اجرای برنامه انتقال صنایع تردید دارد. او می‌گوید: «بر اساس مصوبه دولت، صدور مجوز ایجاد شهرک‌های صنعتی جدید به مدت سه سال ممنوع شده است. به نظر من اصل این تصمیم اتفاق خوبی است. همچنین مقرر شده فهرست صنایع قابل انتقال از تهران ظرف سه ماه تهیه شود».

او سپس به تجربه تعیین مهلت در مصوبات گذشته اشاره می‌کند: «ما در سال‌های گذشته بارها شاهد تعیین مهلت‌های سه‌ماهه، شش‌ماهه و ۹ماهه بوده‌ایم که معمولا به سه سال و گاهی حتی به ۳۰ سال افزایش پیدا کرده‌اند. امیدواریم این بار موضوع انتقال صنایع واقعا پیگیری شود و به نتیجه برسد».

اقراریان در همین زمینه خواستار تعیین تکلیف خروج



اعضای شورای شهر تهران مصوبه جدید دولت برای تمرکززدایی از پایتخت را نقد کردند

نسخه تکراری نجات

خودروسازان بزرگ از تهران است. او می‌گوید: «در مصوبه پیش‌بینی شده است که در ازای انتقال صنایع، امکان استقرار فعالیت‌های دانش‌بنیان و پارک‌های فناوری‌محور فراهم شود. به نظر من این موضوع می‌تواند اقدام خوبی باشد، اما بهتر است دولت حداقل به صورت موردی تکلیف خروج دو خودروساز بزرگ یعنی ایران‌خودرو و سایپا را از تهران مشخص کند».

او ادامه می‌دهد: «اکنون نه‌تنها شاهد خروج ایران‌خودرو و سایپا از تهران نیستیم، بلکه شرکت‌های جدید نیز در حال توسعه هستند و به دنبال فعالیت این مجموعه‌ها، شرکت‌های قطعه‌ساز بیشتری در تهران و البرز مستقر می‌شوند. این وضعیت نشان‌دهنده تعارض منافع و تضاد در تصمیم‌گیری‌ها و نوعی حکمرانی جزیره‌ای در تهران است». از نظر این عضو شورا، ممنوعیت ایجاد شهرک صنعتی جدید و تهیه فهرست صنایع قابل انتقال زمانی می‌تواند به تمرکززدایی کمک کند که دولت برای کاهش تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در تهران برنامه‌ای قابل اجرا داشته باشد. او می‌گوید: «به اعتقاد من، مصوبه هیئت وزیران کم‌ترین ارتباط را با موضوع تمرکززدایی از پایتخت دارد. باید مشخص شود این تصمیم‌ها چگونه قرار است تمرکز جمعیت و فعالیت را در تهران کاهش دهند».

اقراریان درباره ممنوعیت سه‌ساله ساخت شهرک‌های مسکونی جدید نیز انتقاد مشابهی مطرح می‌کند. او معتقد است تأمین مسکن از طریق توسعه درون‌زا و نوسازی بافت‌های فرسوده بدون توجه به پیچیدگی‌های بازار مسکن نمی‌تواند به‌تنهایی پاسخ‌گوی مشکلات تهران باشد. او می‌گوید: «این هم تداوم و استمرار همان سیاست‌گذاری‌های غلط گذشته است. ما همچنان تصور می‌کنیم با یک مصوبه، دستورالعمل با بخش‌نامه می‌توانیم مسائل پیچیده حکمرانی مانند مسکن را مدیریت کنیم. در حالی که تجربه طرح‌های شکست‌خورده قبلی، ظاهرا باعث تجربه‌اندوزی در مدیریت و نظام حکمرانی ما نشده است». اقراریان با انتقاد از تکرار روش‌های گذشته در سیاست‌گذاری مسکن ادامه می‌دهد:

«ما همچنان بر همان ریل اشتباه سیاست‌گذاری حرکت می‌کنیم و در برخورد با مسائل پیچیده‌ای مانند مسکن، همان روش‌های گذشته را ادامه می‌دهیم. اگر مسئولان دولت درباره این موضوعات نکته یا توضیحی دارند، این آمادگی وجود دارد که در شورای شهر تهران با آنها گفت‌وگو کنیم».

او تأکید می‌کند حتی تکالیفی که مستقما بر عهده شهرداری

گذاشته نشده‌اند نیز با مسئولیت‌های مدیریت شهری ارتباط دارند. برای مثال سیاست‌گذاری تأمین مسکن بر عهده وزارت راه و شهرسازی است اما صدور پروانه ساختمانی و بخشی از مدیریت بارگذاری جمعیتی به وظایف شهرداری مربوط می‌شود.

اقراریان محدودیت چمن‌کاری را نیز نمونه دیگری از تکرار مصوبات گذشته می‌داند و می‌گوید: «در این مصوبه، کاشت چمن در پارک‌ها برای سه سال ممنوع شده است. این در حالی است که چنین ممنوعیتی از گذشته نیز وجود داشته اما شاهد هستیم مانند بسیاری از مصوبات دیگر، به‌درستی رعایت نمی‌شود».

او معتقد است مسئله اصلی، ناتوانی در استفاده از تجربه تصمیم‌های گذشته است و تأکید می‌کند: «من فکر می‌کنم این الگو و مدل حکمرانی نه‌تنها باعث حل مسائل کشور نمی‌شود، بلکه مسائل را پیچیده‌تر می‌کند. اشکالی که امروز می‌خواهم به عنوان یک معلم مطرح کنم این است که به نظر می‌رسد مجموعه حکمرانی و نظام حل مسئله ما از گذشته و اشتباهات خود درس نمی‌گیرد. حکمرانی که از اشتباهات گذشته خود درس نگیرد، همچنان در مسیر غلط حرکت خواهد کرد». او انتقاد دیگر اقراریان به جایگاه پارلمان شهری در تصمیم‌گیری درباره پایتخت بازمی‌گردد. او معتقد است اگر هدف مصوبه جدید واقعا تمرکززدایی از تهران است، باید در چارچوب قانون مربوط به تمرکززدایی از پایتخت و با مشارکت مدیریت شهری بررسی می‌شد. اقراریان می‌گوید: «این پرسشی است که باید از هیئت دولت مطرح شود. اگر این مصوبه را مرتبط با موضوع تمرکززدایی از پایتخت بدانیم، البته من ارتباط چندانی میان این تکلیف و تمرکززدایی نمی‌بینم، باید به این نکته توجه کنیم که براساس قانون شهردار تهران و رئیس شورای اسلامی شهر تهران در جلسات مربوط به تمرکززدایی از پایتخت عضویت دارند». او ادامه می‌دهد:

«با این حال به نظر می‌رسد با این جلسات برگزار نمی‌شود یا اگر برگزار می‌شود خروجی مشخصی ندارد. موضوع تمرکززدایی از پایتخت دارای قانون مصوب مجلس و این‌نامه مصوب هیئت وزیران است و باید در همان چارچوب قانونی به آن پرداخته شود». اقراریان به پیگیری شخصی خود برای طرح مسائل تهران در دولت نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: «در جلسه‌ای که درباره موضوع دیگری با رئیس‌جمهور داشتیم، یادداشتی را در اختیار دفتر ایشان قرار دادم. پس از آن یک بار از دفتر رئیس‌جمهور با من تماس گرفته شد اما دیگر هیچ پیگیری درباره آن موضوع نشد».

او در انتقاد از شیوه تصمیم‌گیری درباره تهران تأکید می‌کند:

«به نظر می‌رسد ما همچنان در کشور گرفتار حکمرانی نمایشی هستیم. مادامی که این شیوه حکمرانی اصلاح نشود، شاهد خواهیم بود بخش‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مختلف یکی پس از دیگری صادر می‌شوند بدون اینکه مسائل اصلی حل شوند. گویی برخی از این دستورالعمل‌ها فقط برای صادرشدن تهیه می‌شوند».

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

مرمت آخرین اشتباه

محمد صالح‌زاده

پژوهشگر مسائل شهری

هشت ماه از آن شب گذشته است؛ شبی که آتش از جسرهای به حجره دیگر رفت و بازار رشت در آتش سوخت. آن بازار قدیمی که نسل‌های رشت با عطر چای، ادویه، سبزی‌های معطر و قصه‌های کسبه‌اش به یاد می‌آورند. آتش که بر جان بازار افتاد، کسی نمی‌دانست صبح که برسد از آن بازار قدیمی چه خواهد ماند. بازار صبح را با دیوارهای سیاه، سقف‌های سوخته و آتشی که هنوز خاموش نشده آغاز کرد. حجره‌هایی که صاحبان‌شان باید می‌آمدند و می‌دیدند چه چیزی از زندگی‌شان باقی‌مانده. آتش که خاموش شد، همه چیز به ظاهر تمام شده بود؛ اما برای بازار، قصه دیگری شروع شد: «مرمت».

در حال تهیه پژوهش میدانی درباره سرنوشت بازار هستیم. میان دیدن آنچه در بازار می‌گذرد و شنیدن حرف کارشناسان و مدیران به یک پرسش ساده رسیدیم: چرا بازار رشت را به اصالت تاریخی‌اش برگردانیم یا فقط همان چیزی را دوباره بسازیم که تا شب آتش‌سوزی وجود داشت؟ این پرسش را در گفت‌وگو با یوسف سلهمان‌خواه، رئیس اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گیلان مطرح کردم. پاسخ روشن بود: هرچه تا پیش از آتش‌سوزی وجود داشته، دوباره ساخته می‌شود. آن هم با تعبیر «عین‌به‌عین‌سازی». این واژه مرا به فکر فرو برد، چون بازار پیش از آتش‌سوزی فقط یک بازار تاریخی نبود؛ بازاری بود که در طول سال‌ها دستکاری شده بود، الحاقاتی به آن اضافه و حتی در بناهای ثبت‌شده تخریفاتی رخ داده بود. از جمله حذف زیرزمین برخی از حجره‌ها در کاروانسرا. با این تفاسیر اگر آنچه پیش از آتش وجود داشته و در مواردی خلاف ضوابط میراثی بوده، آیا قرار است همان تخریفات عینا ساخته شوند؟ اینجا دیگر بحث فقط یک زیرزمین یا چند حجره نیست؛ بحث بر سر معنای «مرمت» است.

رئیس میراث فرهنگی استان

می‌گوید: قرار نیست به ۵۰ سال پیش برگردیم و هرچه تا پیش از آتش‌سوزی وجود داشته، باید دوباره ساخته شود. اما در همین بازار، پیش از آتش‌سوزی نیز تخریفاتاتی اتفاق افتاده بود که با منطق حفاظت از بافت تاریخی سازگار نبود. آیا مرمت باید همان تخریفات را هم بازسازی کند؟ اگر چنین است، پس ضوابط و مقررات میراثی برای چیست؟ مسئله مهم این است که اساسا تعریف ما از میراث فرهنگی چیست؟ آیا بافت تاریخی یعنی آخرین تصویری که از یک بنا درست پیش از حادثه در اختیار داریم، یا مجموعه‌ای از ارزش‌های تاریخی و معماری که باید در فرایند مرمت حفظ و احیا شوند؟

آتش‌سوزی بازار رشت در دی‌ماه سال گذشته با همه خسارتش، می‌توانست فرصتی استثنایی برای اصلاح بخشی از مداخلات اشتباه در بافت تاریخی شهر باشد؛ فرصتی برای حذف الحاقات نامتناسب، بازگرداندن عناصر حذف‌شده و نزدیک‌شدن بافت به اصالت تاریخی‌اش. اما اگر قرار باشد هرچیز را روز پیش از آتش وجود داشته، عینا دوباره ساخته شود، در واقع ما در حال مرمت آثار تاریخی نیستیم؛ در حال بازسازی آخرین اشتباهات تاریخی هستیم. اگر قرار است صرفا تصویر بازار در روزهای پیش از آتش‌سوزی دوباره ساخته شود، نقش مطالعات تاریخی، گزارش‌های مرمتی، اسناد بنا و ضوابط حفاظت چیست؟

معیشت کسبه و حقوق صاحبان حجره‌ها مسئله‌ای واقعی است و نمی‌توان آن را نادیده گرفت؛ اما پرسش اینجااست که آیا مخالفت ذی‌نفعان باید ضوابط مرمت یک اثر تاریخی را تغییر دهد؟ اگر قرار باشد هرجا مالک یا بهره‌بردار با یک الزام میراثی مخالف بود، ضابطه کنار گذاشته شود، اساسا نظارت میراث فرهنگی چه معنایی خواهد داشت؟ از این رو تجربه مرمت اصولی بازار تاریخی تبریز پس از آتش‌سوزی دقیقا اهمیت این موضوع را نشان می‌دهد.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید