

گزارش

حمل‌ونقل رایگان سیاستی جذاب اما پرهزینه در دنیا

شرق؛ بحث درباره رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی، یکی از موضوعات پرجالش در سیاست‌گذاری شهری است؛ موضوعی که هم در سطح نظری و هم در تجربه‌های عملی دهه‌ها شهر جهان آزمونده شده و همچنان درباره کارآمدی آن اجماع وجود ندارد. زهرا صفرلو، پژوهشگر حمل‌ونقل شهری و دانش‌آموخته مدیریت شهری دانشگاه تهران، با اشاره به ضرورت گفت‌وگوی عمومی درباره این موضوع گفت: امروز در شرایطی قرار داریم که همه ما باید درباره این موضوع بحث کنیم و بدانیم آیا رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی اتفاقی مثبت است یا باید نسبت به پیامدهای احتمالی آن نیز حساس باشیم. بررسی تجربه‌های جهانی رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی، دلایل اجرای این سیاست در کشورهای مختلف و درس‌هایی که می‌توان از این تجربه‌ها آموخت، محور اصلی این بحث است.

صفرلو در ادامه برای روشن‌شدن چارچوب بحث، به انواع مدل‌های رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی اشاره کرد و گفت: در دنیا به‌طور کلی دو مدل اصلی وجود دارد: مدل نخست، رایگان‌سازی کامل است؛ یعنی تمامی خدمات حمل‌ونقل عمومی در همه مسیرها و برای همه شهروندان رایگان می‌شود. مدل دوم، رایگان‌سازی جزئی است که اشکال مختلفی دارد؛ از جمله رایگان‌شدن خدمات در زمان‌های خاص، در مناطق مشخص یا برای گروه‌های ویژه‌ای از شهروندان. او افزود: نمونه‌هایی از این سیاست‌ها را در ایران نیز تجربه کرده‌ایم؛ از رایگان‌شدن خدمات در برخی مناسبت‌ها گرفته تا ارائه تسهیلات ویژه برای گروه‌هایی مانند دانش‌آموزان، دانشجویان و سالمندان. این نوع سیاست‌ها در بسیاری از کشورها نیز به صورت هدفمند اجرا می‌شوند. این پژوهشگر حمل‌ونقل شهری درباره دلایل استقبال برخی کشورها از این سیاست توضیح داد: رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در واقع یک ابزار تشویقی رایگان‌شدن خدمات در زمان‌های خاص، در مناطق مشخص یا برای گروه‌های ویژه‌ای از شهروندان. او افزود: نمونه‌هایی از این سیاست‌ها را در ایران نیز تجربه کرده‌ایم؛ از رایگان‌شدن خدمات در برخی مناسبت‌ها گرفته تا ارائه تسهیلات ویژه برای گروه‌هایی مانند دانش‌آموزان، دانشجویان و سالمندان. این نوع سیاست‌ها در بسیاری از کشورها نیز به صورت هدفمند اجرا می‌شوند. این پژوهشگر حمل‌ونقل شهری درباره دلایل استقبال برخی کشورها از این سیاست توضیح داد: رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در واقع یک ابزار تشویقی در حوزه سیاست‌گذاری حمل‌ونقل محسوب می‌شود و برخلاف سیاست‌های محدودکننده‌ای مانند افزایش مالیات خودرو یا گران‌کردن پارکینگ، رویکردی مثبت و جذاب برای شهروندان دارد. او چهار دسته از مهم‌ترین دلایل اجرای این سیاست در جهان را برشمرد و گفت: دلایل زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی از مهم‌ترین انگیزه‌های کشورها برای حرکت به سمت حمل‌ونقل عمومی رایگان است. در بخش زیست‌محیطی، صفرلو توضیح داد: حامیان این سیاست معتقدند رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی می‌تواند استفاده از خودروهای شخصی را کاهش دهد و در نتیجه به کاهش ترافیک، مصرف سوخت و آلودگی هوا کمک کند. او در حوزه اجتماعی نیز گفت: از نگاه مدافعان این رویکرد، حمل‌ونقل رایگان می‌تواند دسترسی گروه‌های کم‌برخوردار به فرصت‌های شغلی، آموزشی، تفریحی و خدمات شهری را افزایش داده و به تحقق عدالت اجتماعی کمک کند. او درباره ابعاد اقتصادی افزود: کاهش هزینه‌های کاهش بار فروش و کنترل بلیت، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، توسعه مناطق کمتر برخوردار و حتی افزایش جذابیت مناطق گردشگری ازجمله مزایایی است که موافقان این سیاست مطرح می‌کنند.

صفرلو درباره انگیزه‌های سیاسی گفت: در برخی موارد نیز رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یک سیاست محبوب اجتماعی در آستانه انتخابات یا در چارچوب برنامه‌های سیاسی مدیران شهری مطرح می‌شود. او با اشاره به گستردگی تجربه‌های جهانی تأکید کرد: بیش از صد شهر در نقاط مختلف جهان تاکنون سیاست حمل‌ونقل عمومی رایگان را به اجرا گذاشته‌اند. بنابراین این موضوع صرفاً یک ایده نظری نیست، بلکه تجربه‌ای است که بارها در مقیاس‌های مختلف آزمونده شده و اکنون امکان ارزیابی نتایج آن وجود دارد. نکته قابل توجه این است که اجرای این سیاست محدود به یک جرد فکری خاص نیست. هم کشورهایی با رویکردهای سوسیال‌دموکراتیک و هم کشورهایی با اقتصاد بازار آزاد نمونه‌هایی از اجرای حمل‌ونقل عمومی رایگان را در کارنامه خود دارند. همین موضوع نشان می‌دهد در سطح جهانی همچنان بحث و مناقشه جدی درباره مزایا و معایب این سیاست وجود دارد. صفرلو در مرور تجربه‌های جهانی به شهر تالین، پایتخت استونی، اشاره کرد و گفت: یکی از مهم‌ترین نمونه‌ها، شهر تالین، پایتخت استونی است که از سال ۲۰۱۳ این سیاست را اجرا کرد و به نخستین پایتخت جهان با حمل‌ونقل عمومی رایگان تبدیل شد. او درباره نتایج اولیه گفت: در سال نخست، میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی حدود ۱۴ درصد افزایش یافت. این رشد به‌ویژه در میان سالمندان، جوانان و گروه‌های کم‌درآمد بیشتر مشاهده شد. همچنین رضایت عمومی افزایش پیدا کرد و دسترسی اقشار کم‌برخوردار به خدمات شهری بهبود یافت. ارزیابی‌های بلندمدت نتایج متفاوتی را نشان داد. بررسی‌ها حاکی از آن بود که بخش عمده این افزایش تقاضا ناشی از کنارگذاشتن خودروهای شخصی نبود، بلکه بسیاری از کاربران جدید پیش از آن پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری می‌کردند. علاوه بر این، بخشی از افزایش تقاضا نیز ناشی از ایجاد سفرهای جدید بود؛ به این معنا که تعداد سفرهای شهروندان بیشتر شد، نه اینکه استفاده از خودرو به شکل معناداری کاهش پیدا کند. او افزود: افزایش تعداد سفرها در نهایت فشار بیشتری بر شبکه حمل‌ونقل وارد کرد و در صورت نبود سرمایه‌گذاری کافی برای توسعه و نگهداری سیستم کیفیت خدمات به تدریج کاهش یافت. این موضوع نارضایتی بخشی از مسافران قدیمی را به همراه داشت؛ افرادی که بیش از رایگان‌بودن خدمات، به کیفیت و کارآمدی شبکه اهمیت می‌دادند.

صفرلو سپس به لوکزامبورگ اشاره کرد: لوکزامبورگ در سال ۲۰۲۰ به نخستین کشور جهان تبدیل شد که حمل‌ونقل عمومی رایگان را در سطح ملی اجرا کرد. این کشور با جمعیتی حدود ۶۰۰ هزار نفر و درآمد سرانه بالا، با مشکل وابستگی گسترده به خودروهای شخصی و ترافیک جاده‌ای مواجه بود و تلاش کرد از طریق رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی این مسئله را مدیریت کند. اجرای این سیاست مزایایی همچون کاهش هزینه‌های شهروندان، سهولت استفاده از خدمات و بهبود دسترسی گروه‌های کم‌درآمد را به همراه داشت، اما در این کشور نیز تغییر چشمگیری در الگوی سفر و کاهش استفاده از خودروهای شخصی مشاهده نشد. به گفته او، بررسی نمونه‌های مختلف نشان می‌دهد این سیاست در برخی زمینه‌ها دستاوردهای قابل توجهی داشته است. مهم‌ترین موفقیت آن افزایش عدالت اجتماعی، کاهش هزینه‌های خانوار و تمهیل سفرهای مستقیم است. همچنین به فرصت‌های شغلی، آموزشی و خدمات شهری بوده است. همچنین در اغلب موارد رضایت عمومی شهروندان نیز افزایش یافته است. یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف، ناتوانی این سیاست در کاهش معنادار استفاده از خودروهای شخصی است. از سوی دیگر، رایگان‌سازی بار مالی سنگینی را بر دوش شهرداری‌ها و دولت‌ها قرار می‌دهد؛ باری که به‌ویژه در کلان‌شهرها و شهرهای پرجمعیت جبران آن بسیار دشوار است. افزایش تقاضا برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی، در صورت نبود سرمایه‌گذاری متناسب، می‌تواند فشار زیادی بر زیرساخت‌ها وارد کند و به تدریج کیفیت خدمات را کاهش دهد. در چنین شرایطی، شبکه حمل‌ونقل بیش از گذشته به بارانه‌های دولتی وابسته می‌شود. صفرلو همچنین تأکید کرد؛ برخلاف تصور رایج، شواهد پژوهشی موجود تاکنون نتوانسته‌اند رابطه مستقیمی میان رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوا یا مصرف سوخت را اثبات کنند. او یادآور شد: نخست آنکه رابطه مستقیمی میان حمل‌ونقل عمومی رایگان و بهبود شاخص‌های زیست‌محیطی اثبات نشده است. دوم اینکه در اغلب تجربه‌ها، این سیاست نتوانسته وابستگی شهرها به خودروهای شخصی را به شکل معناداری کاهش دهد و سوم اینکه بخش عمده تجربه‌های موفق در شهرهای کوچک و کم‌جمعیت رخ داده است.

نورا حسینی؛ وقتی جنگ آغاز می‌شود، نخستین تصاویر معمولاً به ساختمان‌های ویران، زیرساخت‌های تخریب‌شده و جابه‌جایی جمعیت گره می‌خورد؛ اما به اعتقاد هوشنگ عشایری، شهرساز و پژوهشگر، سارارت اصلی جنگ در لایه‌ای عمیق‌تر رخ می‌دهد؛ جایی که اعتماد اجتماعی فرومی‌ریزد، شبکه‌های اقتصادی از هم می‌پاشند و کسب‌وکارها پشت درهای بسته بقا می‌جنگند. او معتقد است در چنین شرایطی، این مردم، محله‌ها و سازمان‌های اجتماعی هستند که می‌توانند مانع فروپاشی کامل اقتصاد شوند و زمینه بازسازی را فراهم کنند.

جنگ تنها نبرد میان ارتش‌ها نیست؛ نبردی است که در کوچه‌ها، محله‌ها، بازارها و حتی روابط روزمره مردم جریان پیدا می‌کند. در روزهایی که دولت‌ها زیر فشار بحران قرار می‌گیرند و منابع محدود می‌شود، بسیاری از وظایفی که پیش‌تر بر عهده نهادهای رسمی بوده، به دوش جامعه محلی می‌افتد. هوشنگ عشایری معتقد است درک نقش مردم و سازمان‌های اجتماعی در دوران جنگ و پساجنگ، کلید فهم چگونگی تاب‌آوری در شرایط بحرانی است. او می‌گوید جنگ‌ها تنها زیرساخت‌ها را نابود نمی‌کنند، بلکه اعتماد عمومی به بازار و کسب‌وکارها را نیز کاهش می‌دهند؛ موضوعی که اگر برای آن چاره‌ای اندیشیده نشود، بازسازی اقتصادی را با دشواری‌های جدی روبه‌رو خواهد کرد.

عشایری در تشریح نقش سازمان‌های اجتماعی در دوران جنگ می‌گوید: در بسیاری از جنگ‌ها مشاهده شده که انجمن‌های محلی، سازمان‌های مردم‌نهاد، گروه‌های داوطلب و شبکه‌های اجتماعی محلی عملاً بخشی از وظایف دولت را بر عهده گرفته‌اند. این مجموعه‌ها به حفظ زنجیره تأمین کالاها، اساسی، توزیع منابع و حمایت از کسب‌وکارهای کوچک کمک می‌کنند. به گفته او، زمانی که ساختارهای رسمی دچار اختلال می‌شوند، اقتصاد محلی اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. او توضیح می‌دهد: در شرایط جنگی، بسیاری از کسب‌وکارهای کوچک تنها به واسطه همسکاری مردم و اشتراک‌گذاری منابع به فعالیت خود ادامه می‌دهند. همین همسکاری‌های محلی است که از فروپاشی کامل اقتصاد جلوگیری می‌کند و امکان حفظ اشتغال را فراهم می‌آورد. عشایری معتقد است آنچه در ظاهر اقامی ساده به نظر می‌رسد، در واقع پایه اصلی بازسازی آینده است. او می‌گوید: اعتماد اجتماعی سرمایه‌ای است که در روزهای پس از جنگ ارزش آن از بسیاری از منابع مالی بیشتر می‌شود. اگر این سرمایه حفظ شود، امکان احیای اقتصاد نیز وجود خواهد داشت. این پژوهشگر برای توضیح دیدگاه خود به نمونه‌های تاریخی اشاره می‌کند؛ نمونه‌هایی که نشان می‌دهد چگونه جوامع محلی توانسته‌اند از دل بحران، مسیر بازسازی را آغاز کنند.

عشایری می‌گوید پس از پایان جنگ جهانی دوم، شهر برلین با ویرانی‌های گسترده مواجه بود، اما همین شبکه‌های اجتماعی و گروه‌های محلی بودند که زمینه احیای اقتصاد را فراهم کردند. او توضیح می‌دهد: در سال‌های پس از جنگ، مردم با ابتکارهای محلی، تعمیرگاه‌های مشارکتی و کسب‌وکارهای کوچک را راه‌اندازی کردند. همین فعالیت‌ها بعدها به بخشی از این چیز تبدیل شد که از بن‌عنوان «ویکره اقتصادی» نامی یاد می‌شود. به اعتقاد او، مهم‌ترین درس تجربه آلمان این بود که بازسازی اقتصادی صرفاً با سرمایه و بودجه دولتی محقق نمی‌شود، بلکه نیازمند اعتماد، مشارکت و شبکه‌سازی اجتماعی است.

عشایری سپس به تجربه بوسنی و هرزگوین اشاره می‌کند؛ کشوری که پس از جنگ داخلی با شک‌های عمیق اجتماعی و اقتصادی روبه‌رو شد. او می‌گوید: در بوسنی، تعاونی‌های محلی و سازمان‌های اجتماعی نقش مهمی در بازگرداندن مردم به چرخه تولید داشتند. بسیاری از کسب‌وکارهای کوچک با حمایت مردمی و سازمان‌های غیردولتی شکل گرفتند و همین موضوع

بررسی نقش مردم و سازمان‌های اجتماعی در عبور از بحران

شهر بی اعتماد



نقش‌برداری از تهران در زمان جنگ

به احیای اقتصاد محلی کمک کرد. اما از نگاه او، شاید یکی از مهم‌ترین نمونه‌ها رواندا باشد؛ کشوری که پس از نسل‌کشی سال ۱۹۹۴ تقریباً با نابودی بخش بزرگی از اقتصاد خود مواجه شد. عشایری توضیح می‌دهد: در رواندا، زنان، تعاونی‌های محلی و شبکه‌های اجتماعی نقش تعیین‌کننده‌ای در بازسازی اقتصاد ایفا کردند. وام‌های خرد، کسب‌وکارهای کوچک و مشارکت محلی باعث شد کشوری که در آستانه فروپاشی کامل قرار داشت، مسیر رشد اقتصادی را دوباره آغاز کند. او معتقد است بسیاری تصور می‌کنند پایان جنگ به معنای پایان بحران است، در حالی که چالش‌های اصلی تازه از همان نقطه آغاز می‌شوند. او می‌گوید: دوران پساجنگ معمولاً با بیکاری گسترده، کمبود سرمایه، مهاجرت، آسیب‌های روانی و کاهش اعتماد اجتماعی همراه است. در چنین شرایطی، اگر جامعه محلی فعال نباشد، بازسازی اقتصادی بسیار کند و پرهزینه خواهد بود. عشایری تأکید می‌کند که آموزش مهارت‌های جدید، حمایت از کسب‌وکارهای خرد، ایجاد تعاونی‌ها و استفاده از ظرفیت محله‌ها از مهم‌ترین ابزارهای عبور از این مرحله است. او معتقد است اگرچه پایان جنگ می‌تواند آغازی برای بازسازی باشد، اما در عمل جامعه به مجموعه‌ای از بحران‌های درهم‌تنیده روبه‌رو می‌شود؛ بحران‌هایی که هر کدام می‌توانند روند احیای اقتصادی را مختل کنند. او می‌گوید: تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد پس از جنگ معمولاً با چند مسئله مشترک مواجه هستیم؛ بیکاری، مهاجرت، ساخت‌وساز غیرمجاز، ناترازی انرژی، کمبود آب، سوختفدیه و در نهایت کاهش سرمایه اجتماعی و اخلاق عمومی.

به اعتقاد او، حل این مشکلات از مسیر برنامه‌های کاملاً متمرکز و دولتی به تنهایی ممکن نیست و باید ظرفیت‌های محلی و مردمی به میدان بیایند. عشایری معتقد است بیکاری یکی از نخستین پیامدهای جنگ است؛ پدیده‌ای که نهمتها معیشت خانوارها را تهدید می‌کند، بلکه زمینه‌ساز گسترش فقر و آسیب‌های اجتماعی نیز می‌شود. او توضیح می‌دهد: در بسیاری از کشورها پس از جنگ، بخشی از صنایع از بین می‌روند، سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد و مهاجرانی که به شهرها بازمی‌گردند، با بازار کاری مواجه می‌شوند که ظرفیت جذب آنها را ندارد. به گفته او، تجربه رواندا نشان داده است که تعاونی‌های محلی می‌توانند نقش مهمی در جذب نیروی کار ایفا کنند. عشایری می‌گوید: مدیران محلی و شوراهای محله باید بتوانند ظرفیت‌های هر منطقه را شناسایی کنند. راه‌اندازی کارگاه‌های کوچک تولیدی، تعاونی‌های خدماتی و مشاغل خرد می‌تواند بخشی از مشکل بیکاری را حل کند. او معتقد است حتی صندوق‌های محلی با مشارکت دولت، کارفرمایان و مردم می‌توانند در دوره گذار، نقش مکمل

عشایری معتقد است ساکنان هر محله بهترین ناظران توسعه شهری هستند. اگر شوراهای محلی در فرایند برنامه‌ریزی شهری مشارکت داشته باشند و تعاونی‌های مسکن تقویت شوند، بسیاری از ساخت‌وسازهای غیرمجاز می‌تواند به مسیر قانونی هدایت شود.

به اعتقاد او تجربه کشورهای اروپایی پس از جنگ جهانی دوم نشان داده که مشارکت مردم در ساماندهی ساخت‌وسازها، نتایج موفق‌ی به همراه داشته است. عشایری بحران آب و انرژی را از مهم‌ترین چالش‌های دوران پساجنگ می‌داند. او می‌گوید: جنگ معمولاً زیرساخت‌های حیاتی را تخریب می‌کند. از طرف دیگر افزایش مصرف، تغییرات اقلیمی و کمبود منابع باعث می‌شود تامین آب و انرژی دشوارتر شود. به باور او، راه‌حل این مسئله صرفاً از طریق کلان‌خلاصه نمی‌شود. او توضیح می‌دهد: محله‌ها می‌توانند در مدیریت مصرف نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشند. از مخازن مشترک ذخیره آب گرفته تا سامانه‌های کوچک انرژی خورشیدی، همه این اقدامات می‌تواند بخشی از فشار بر شبکه‌های اصلی را کاهش دهد.

عشایری معتقد است یکی از مهم‌ترین مزیت‌های این رویکرد، افزایش خودکفایی محلی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر بحران‌های آینده است. گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

شهرداری تهران، توسعه زیرزمینی را صرفاً یک ابزار فنی نمی‌دید، بلکه آن را بخشی از تحول در الگوی شهرسازی معرفی می‌کرد. در این نگاه، سه مفهوم کلیدی مطرح بود. نخست، توسعه میان‌افزا که به استفاده از فضاهای خالی و به‌ویژه زیر زمین برای جلوگیری از گسترش افقی شهر اشاره دارد. دوم، شهر فشرده که بر افزایش بهره‌وری از زمین موجود تأکید می‌کند. سوم، تاب‌آوری شهری که زیر زمین را به‌عنوان بستری برای مدیریت بحران، پناهگاه و مسیرهای امن در شرایط اضطراری تعریف می‌کند. در بخش دیگری از این مطالعه، تجربه ۱۵ شهر جهان بررسی شده بود؛ شهرهایی که هر یک به دلایل متفاوت، توسعه زیرزمینی را به یک سیاست شهری تبدیل کرده‌اند.

در هلستینکی، توسعه زیرزمینی برای آزادسازی سطح شهر و استفاده بهینه از سنگ‌بستر سخت برنامه‌ریزی شده است. در مسکو، مترو نه‌فقط سیستم حمل‌ونقل، بلکه پناهگاه ضداتمی برای میلیون‌ها نفر است. در توکیو، توسعه زیرزمینی پاسخی به کمبود زمین و خطرات طبیعی مانند زلزله و سیل بوده است. مونترآل و تورنتو شبکه‌های گسترده پیاده‌رو و مراکز تجاری زیرزمینی ایجاد کرده‌اند و در پاریس، بخشی از کاربری‌های موزه لوور برای حفظ بافت تاریخی به زیر زمین منتقل شده است. در همه این نمونه‌ها، یک نکته مشترک دیده می‌شود: زیر زمین دیگر حاشیه شهر نیست، بلکه بخشی از ساختار اصلی آن است.

اگرچه این مطالعات در سطح سیاست‌گذاری اجرایی متوقف یا کم‌رنگ شد، با این حال، در ماه‌های اخیر دوباره این ایده به شکل جدی به دستور کار مدیریت شهری بازگشته است. بازنگری در طرح تفصیلی تهران، طرح تفصیلی زیرزمینی، توسعه پارکینگ‌ها،

فضاهای پناهگاهی و استفاده از مترو برای کاربری‌های جدید، نشانه‌هایی از همین بازگشت است. در کنار این تحولات، پروژه اتصال بیمارستان امام خمینی (ره) به ایستگاه مترو مدافعان سلامت، یکی از نمونه‌های حرکت تهران به سمت استفاده چندمنظوره از زیر زمین است. این پروژه قرار است امکان انتقال مستقیم بیماران از شبکه مترو به بیمارستان را فراهم کند؛ اقدامی که در شرایط بحران، زلزله یا ترافیک سنگین، می‌تواند نقش یک مسیر جایگزین حیاتی را ایفا کند.

در این نگاه، مترو با یک سیستم حمل‌نقل صرف خارج شده و به بخشی از شبکه امداد شهری تبدیل می‌شود؛ تغییری که دقیقاً در امتداد همان رویکردی قرار دارد که در مطالعات دهه ۹۰ شهرداری تهران به آن اشاره شده بود: تبدیل زیر زمین به یک لایه فعال از خدمات شهری.

مدتی پیش هم مظهر محمدخانی، سخنگوی شهردار تهران، به یکی از رسانه‌ها گفته بود که شهردار تهران به معاونت شهرسازی مأموریت داده تا بخشی از طرح تفصیلی و طرح تفصیلی

زیرزمینی شهر تهران بازنگری شود. هدف از این بازنگری، «جانمایی و لکه‌گذاری بخش‌هایی برای فعالیت‌های نظامی در چارچوب پدافند غیرعامل» است.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

خبر

از مسافرتارک‌های شهر
شرق؛ وقتی از حمل‌ونقل شهری حرف می‌زنیم، اغلب تصویر ساده‌ای در ذهن شکل می‌گیرد: مسافری که باید از نقطه‌ای به نقطه دیگر برسد. محمد نظریور، پژوهشگر مطالعات شهری، معتقد است همین واژه‌های به‌ظاهر بی‌طرف، در حال تعریف‌کردن شهر برای ما هستند؛ شهری که در آن انسان یا «مسافر» است یا «جریان ترافیک». نظریور با طرح این پرسش که اساساً هنگام صحبت از جابه‌جایی چه مفاهیمی در ذهن فعال می‌شود؟ می‌گوید: نخستین واژه‌ای که در ذهن بسیاری از ما شکل می‌گیرد، مسافر است. وقتی از شبکه حمل‌ونقل استفاده می‌کنیم، خود را مسافر می‌دانیم و جابه‌جایی را در قالب یک سفر تعریف می‌کنیم. او این نگاه را صرفاً زبانی نمی‌داند و تأکید می‌کند که ریشه‌های تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک

شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی واژه جاده نیز در ریشه تاریخی خود به فضایی برای انتقال اشاره دارد. نتیجه این نگاه، شکل‌گیری تاریخی واژه‌هایی مانند Transportation نیز بر همین منطق استوار است: انتقال یک شیء، از نقطه‌ای به نقطه دیگر. این چارچوب زبانی به‌تدریج انسان را نیز در موقعیت «شیء» قابل جابه‌جایی « قرار می‌دهد؛ موجودی که باید از A به B منتقل شود. نظریور اضافه می‌کند: حتی