گزارش

مترو زیر بار تراکم

شـرق: برای ۲۳۹ ایستگاه متروی تهران افزایش تراکم تجاری و اداری پیش‌بینی شده، اما مطالعات طراحی شهری محدوده این ایستگاه‌ها هنوز کامل نشده است. منتقدان برنامه جدید شهرداری می‌پرسند چگونه پیش از بررسی ظرفیت حمل‌ونقل، نیازهای محله و کیفیت دسترسی، درباره افزایش ساخت‌وساز تصمیم گرفته شده است؟ چهارمین نشست «بحث آزاد» مؤسسه اخلاق و اندیشه شهروندی ایرانیان، به بررسی برنامه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی تهران اختصاص داشت؛ برنامه‌ای که با عنوان TOD شناخته می‌شود و قرار است با پیونددادن کاربری زمین و شبکه حمل‌ونقل، وابستگی شهروندان به خودروی شخصی را کاهش دهد. با این حال، آنچه در نشست «بازاندیشی در الگوی توسعه شهری تهران» بیش از همه محل بحث بود، افزایش تراکم ساختمانی در اطراف ایستگاه‌های مترو و درآمد حاصل از آن بود. خشایار کاشانی‌جو، عضو هیئت‌علمی دانشگاه آزاد و عضو هیئت‌مدیره جامعه مهندسان شهرساز ایران، با اشاره به مصوبه کمیسیون ماده ۵ گفت: از میان ۲۹۸ ایستگاه اصلی متروی تهران، برای ۲۳۹ ایستگاه افزایش تراکم تجاری و اداری در نظر گرفته شده است. این تعداد معادل ۸۰ درصد ایستگاه‌هاست، در حالی که افزایش تراکم مسکونی برای ۸۲ ایستگاه پیش‌بینی شده است. به گفته او، در استاندارد بین‌المللی TOD، تراکم تنها ۱۵ امتیاز از مجموع صد امتیاز را به خود اختصاص می‌دهد و سهم تراکم تجاری و اداری فقط هفت امتیاز است. کاشانی‌جو تأکید کرد که تراکم یکی از اجزای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل است، اما نمی‌توان آن را جدا از وضعیت پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، دسترسی به خدمات و ظرفیت شبکه بررسی کرد. انتقاد اصلی او به ترتیب تصمیم‌گیری در برنامه تهران بود. کاشانی‌جو توضیح داد که بر اساس متن مصوبه، تهیه چارچوب طراحی شهری و برنامه‌ریزی فضایی محدوده‌های ۴۰۰ و ۸۰۰متری پیرامون ایستگاه‌ها به مرحله بعد موکول شده است. او پرسید چگونه ممکن است مطالعات طراحی شهری هنوز کامل نشده باشد، اما افزایش تراکم تعیین شده باشد؟ به اعتقاد او، ممکن است در یک ایستگاه بهبود پیاده‌روها اولویت داشته باشد و در ایستگاهی دیگر، شرایط محله اجازه بارگذاری بیشتر ندهد. تعیین تراکم پیش از بررسی این تفاوت‌ها می‌تواند نتیجه‌ای برخلاف هدف TOD داشته باشد.

بهترین ایستگاه هم امتیاز لازم را نگرفت

کاشانی‌جو برای توضیح وضعیت ایستگاه‌های تهران، نتایج مطالعه‌ای را ارائه کرد که در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ روی چهار ایستگاه توحید، میدان انقلاب، چهارراه ولیعصر و فردوسی انجام شده بود. این پروژه با همکاری معاونت‌های حمل‌ونقل و ترافیک و شهرسازی و معماری شهرداری تهران تعریف شد و در جریان آن هزارو ۱۷۴ پرسشنامه نیز تکمیل شد. نتایج نشان داد که ایستگاه توحید با ۳۸ امتیاز، بالاترین رتبه را دارد. میدان انقلاب ۳۶، چهارراه ولیعصر ۳۳ و فردوسی ۲۸ امتیاز کسب کردند. این در حالی است که در استاندارد مورد استفاده، حداقل امتیاز لازم برای قرارگرفتن در سطح برنزی ۵۶ است. در این بررسی، کمبود فضای سبز، امکانات فراغتی و کیفیت نامناسب مسیرهای پیاده از مشکلات محدوده ایستگاه‌ها بود. حضور موتورسیکلت‌ها در پیاده‌روها نیز بارها از سوی پاسخ‌دهندگان مطرح شده بود. همچنین ۷۷ درصد افراد گفته بودند اصلا از دوچرخه استفاده نمی‌کنند. به گفته کاشانی‌جو، نیاز شهروندان در این محدوده‌ها بیش از آنکه به افزایش ساختمان‌های اداری و تجاری مربوط باشد، به کیفیت فضای عمومی و امکانات محله ارتباط داشت. او با مرور سابقه توسعه پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل توضیح داد که استفاده از زمین‌های مجاور ایستگاه برای افزایش ارزش اقتصادی و ساخت‌وساز، بیشتر به رویکرد قدیمی‌تر توسعه هم‌جوار حمل‌ونقل یا TRD شباهت دارد. در مقابل، هدف TOD آن است که مردم برای رفت‌وآمد روزانه کمتر به خودرو وابسته باشند.

چه کسانی از افزایش قیمت زمین سود می‌برند؟

مجتبی رفیعیان، استادتمام شهرسازی دانشگاه تربیت مدرس، بحث را به پیامدهای اجتماعی توسعه پیرامون ایستگاه‌ها کشاند. او گفت: در مطالعات جدید TOD، تعداد مسافران و میزان تراکم دیگر تنها معیارهای موفقیت نیستند و موضوعاتی مانند کیفیت زندگی، دسترسی عادلانه، مسکن قابل استطاعت و ماندگاری ساکنان نیز اهمیت دارند. رفیعیان پرسید هدف از اجرای TOD افزایش تعداد مسافر است یا افزایش دسترسی مردم به فرصت‌های شهری؟ به گفته او، ممکن است ایستگاهی مسافران زیادی داشته باشد، اما سالمندان، افراد دارای محدودیت حرکتی یا گروه‌های کم‌درآمد همچنان نتوانند به‌آسانی از خدمات آن استفاده کنند. بنابراین، فاصله ۵۰۰ یا ۸۰۰متری ساختمان‌ها تا ایستگاه، به‌تنهایی نشان‌دهنده دسترسی مناسب نیست. او درباره پیامدهای اقتصادی ساخت مترو نیز پرسش دیگری مطرح کرد: وقتی ایجاد ایستگاه و افزایش تراکم، ارزش زمین‌های اطراف را بالا می‌برد، این منفعت نصیب چه کسانی می‌شود؟ رفیعیان هشدار داد که افزایش قیمت زمین و اجاره‌بها می‌تواند ساکنان قدیمی و گروه‌های کم‌درآمد را از محله خارج کند. به اعتقاد او، بخشی از ارزش‌افزوده حاصل از توسعه باید صرف خدمات عمومی، بهبود محیط شهری و تأمین مسکن قابل استطاعت شود. او در نقد برنامه فعلی تهران گفت منطق غالب آن هنوز به الگوهای اولیه TOD در دهه ۱۹۹۰ نزدیک است؛ دوره‌ای که تمرکز اصلی بر تراکم و ساخت‌وساز بود. رفیعیان با یادآوری تجربه منطقه ۲۲ تهران گفت بارگذاری‌های گسترده در این منطقه انجام شد، بدون آنکه شبکه حمل‌ونقل همگانی متناسب با آن توسعه پیدا کند.

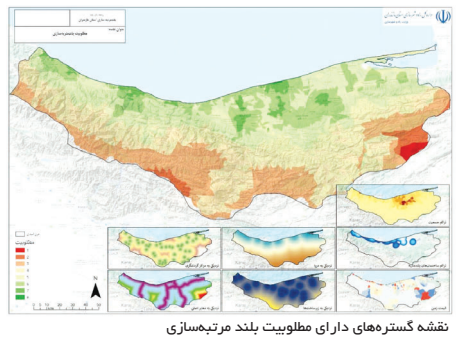
درآمد مجتمع‌های ایستگاهی کجا هزینه می‌شود؟

محمود اولاد، پژوهشگر اقتصاد شهری، در این نشست سراغ منابع مالی مجتمع‌های ایستگاهی رفت. او گفت در منطق اقتصادی TOD، سرمایه‌گذاری در مترو باید دسترسی را بهبود دهد و بخشی از افزایش ارزش زمین‌های اطراف ایستگاه، برای ساخت و نگهداری همان شبکه به کار گرفته شود. به گفته اولاد، از سال ۱۳۹۸ که موضوع مجتمع‌های ایستگاهی در تهران با ظرفیت درآمدزایی ۶۰۰ میلیارد تومانی مطرح شد، نگاه مدیران شهری بیشتر معطوف به درآمد حاصل از زمین و ساخت‌وساز بوده است. او با بررسی تفریغ بودجه سال ۱۴۰۳ شهرداری تهران گفت حدود ۵۱۲ میلیارد تومان درآمد از محل عوارض صدور پروانه مجتمع‌های ایستگاهی ثبت شده، اما در بخش هزینه‌ها نیز رقمی تقریبا معادل آن دیده می‌شود. اولاد همچنین به ثبت حدود ۳۲ هزار میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش اموال غیرمنقول در عملکرد سازمان املاک شهرداری اشاره کرد و گفت مشخص نیست چه سهمی از این رقم به مجتمع‌های ایستگاهی تعلق داشته است. او درباره گزارشی مبنی بر اختصاص حدود ۶.۸۲ هزار میلیارد تومان در ارتباط با مجتمع‌های ایستگاهی تا مهر ۱۴۰۴ نیز گفت از اطلاعات موجود نمی‌توان فهمید کل درآمد این مجتمع‌ها چقدر بوده و چه میزان از آن به شبکه مترو بازگشته است. به گفته او، در بودجه سال ۱۴۰۳ مقرر شده بود عواید فروش و واگذاری مجتمع‌های ایستگاهی برای تکمیل خطوط و توسعه مترو اختصاص پیدا کند، اما مسیر بازگشت این منابع در اسناد مالی به‌روشنی قابل ردیابی نیست. اولاد توضیح داد که شرکت ساخت مترو، شرکت بهره‌برداری، شرکت توسعه مجتمع‌های ایستگاهی، سازمان املاک و خزانه شهرداری هرکدام بخشی از این چرخه مالی را در اختیار دارند. در نتیجه، مشخص نیست درآمد حاصل از توسعه اطراف ایستگاه‌ها چه سهمی در تأمین هزینه قطارها، توسعه خطوط و نگهداری شبکه داشته است. او همچنین میان افزایش ارزش زمین بر اثر دسترسی به مترو و افزایش قیمت ناشی از صدور مجوز تراکم تفاوت گذاشت. به گفته این پژوهشگر، اگر استفاده از خودروی شخصی همچنان برای مراجعه به یک مجتمع ایستگاهی راحت‌تر باشد، نمی‌توان افزایش قیمت زمین پس از صدور پروانه ساختمانی را به حساب بهبود دسترسی به مترو گذاشت.

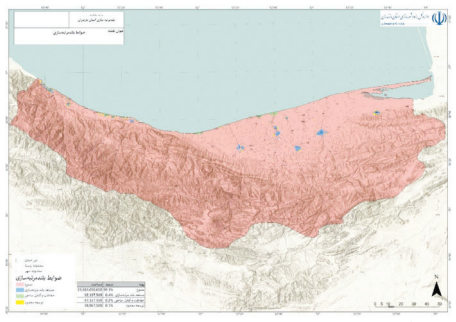
گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

تراکم‌های طلایی در شمال

ابهام در ضوابط پیشنهادی بلندمرتبه‌سازی در شهرها و روستاهای مازندران



نقشه گستره‌های دارای مطلوبیت بلند مرتبه‌سازی



نقشه گستره‌های ضوابط بلند مرتبه‌سازی

شـرق: ساخت برج‌های ۱۲۰متری در شهرها و ساختمان‌های ۴۰متری در روستاهای منتخب در سند بلندمرتبه‌سازی مازندران پیش‌بینی شده است. این سند همچنین امکان بررسی احداث سه پروژه گردشگری با ارتفاع ۲۰۰ متر را فراهم می‌کند. اما این امتیازات به کدام زمین‌ها و مالکان تعلق خواهد گرفت؟ روی نقشه ضوابط بلندمرتبه‌سازی مازندران تقریبا تمام استان به رنگ قرمز درآمده است؛ رنگی که نشان‌دهنده ممنوعیت بلندمرتبه‌سازی در ۹۹.۳ درصد مساحت استان است. در میان این پهنه وسیع قرمزرنگ، فقط ۹۲ کیلومتر مربع از اراضی مازندران مستعد بلندمرتبه‌سازی شناخته شده‌اند. زمین‌هایی که در صورت برخورداری از امتیازات پیش‌بینی‌شده در سند جدید می‌توانند با افزایش قابل توجه ارزش اقتصادی مواجه شوند. بررسی نقشه‌ها و جداول «سند یکپارچه کنترل و هدایت بلندمرتبه‌سازی استان مازندران» نشان می‌دهد برای برخی شهرهای استان سقف ارتفاعی ۱۲۰ متر و برای روستاهای منتخب ارتفاع ۴۰ متر در نظر گرفته شده است. سند همچنین امکان بررسی احداث سه پروژه خاص با ارتفاع ۲۰۰ متر را پیش‌بینی کرده و در بخش دیگری از ضوابط راه افزایش تراکم ساختمانی به بیش از ۶۰۰ درصد را باز گذاشته است. حفاظت از اراضی کشاورزی و جلوگیری از گسترش افقی شهرها از اهداف این سیاست عنوان شده است. با این حال، در استانی که خرید و فروش زمین و ساخت خانه‌های دوم بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی آن را تشکیل می‌دهد، تغییر ضوابط ساختمانی بیش از هر چیز می‌تواند بر بازار زمین اثر بگذارد.

۹۲ کیلومتر مربع از مازندران

در مطالعات بلندمرتبه‌سازی مازندران ابتدا گستره‌های دارای مطلوبیت برای ساخت ساختمان‌های بلند شناسایی شده‌اند. در یکی از نقشه‌های این مطالعات حدود ۱۲۵ کیلومتر مربع از مساحت استان دارای مطلوبیت بسیار زیاد و ۱۵۸ کیلومتر مربع دارای مطلوبیت زیاد شناخته شده است. در نقشه ضوابط بلندمرتبه‌سازی اما فقط چهاردهم درصد از مساحت استان در پهنه مستعد قرار گرفته است؛ دودهم درصد به پهنه حفاظت و کنترل ساحلی و یک‌دهم درصد به پهنه توسعه محدود اختصاص دارد. آنچه در بررسی این نقشه‌ها اهمیت دارد، نحوه انتخاب محدوده‌هایی است که از میان گستره‌های اولیه به نقشه ضوابط راه یافته‌اند. چرا برخی زمین‌ها انتخاب شده‌اند و زمین‌های مجاور آنها امکان بلندمرتبه‌سازی ندارند؟ در نقشه مطالعات مطلوبیت بلندمرتبه‌سازی هفت شاخص دیده می‌شود. نزدیکی به دریا و مراکز گردشگری و معابر اصلی در کنار تراکم جمعیت و تراکم ساختمان‌های بلندمرتبه موجود از معیارهای مکان‌یابی بوده‌اند. نزدیکی به زیرساخت‌ها و قیمت زمین نیز در این مطالعات مورد توجه قرار گرفته‌اند. گنجاندن قیمت زمین در میان معیارهای مکان‌یابی از بخش‌های قابل تأمل این مطالعه است. مشخص نیست قیمت بالای زمین تا چه اندازه در افزایش یا کاهش مطلوبیت یک محدوده برای بلندمرتبه‌سازی مؤثر بوده است. وزن هرکدام از معیارها و نحوه ترکیب آنها نیز در نقشه‌های در دسترس مشخص نیست. همچنین نزدیکی به زیرساخت‌ها با برخورداری از ظرفیت مازاد زیرساختی تفاوت دارد. وجود شبکه آب یا فاضلاب در مجاورت یک زمین به این معنا نیست که آن شبکه توان پذیرش جمعیت چند برج جدید را دارد.

سه برج ۲۰۰ متری، برای چه کسانی؟

در سند بلندمرتبه‌سازی مازندران برای شهرهای ساری، بابل، قائمشهر، آمل و بهشهر سقف ارتفاعی ۱۲۰ متر پیش‌بینی شده است. در شهرهای ساحلی مانند بابلسر، نوشهر، چالوس، محمودآباد، نور، تنکابن، رامسر و فریدونکنار نیز ارتفاع ساختمان‌ها متناسب با فاصله از حریم قانونی دریا بین ۴۰ تا ۱۲۰ متر تعیین شده است. اما یکی از بندهای سند امکان عبور از این سقف ارتفاعی را فراهم می‌کند. بر اساس این بند، در طول دوره اعتبار سند، حداکثر سه پروژه خاص با ارتفاع ۲۰۰ متر می‌توانند برای بررسی به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران پیشنهاد شوند. حداقل مساحت زمین برای این پروژه‌ها پنج هکتار تعیین شده است. پروژه‌ها باید در اراضی فاقد ممنوعیت و دارای مطلوبیت قرار داشته باشند و دست‌کم ۷۰ درصد زیربنای مفید آنها به کاربری‌های گردشگری و اقامت موقت غیرمسکونی و خدمات پشتیبان اختصاص یابد. سند برای بررسی این پروژه‌ها شروطی از جمله احراز ضرورت فنی و عملکردی و ملی و انجام مطالعات ارزیابی آثار محیط‌زیستی و ترافیکی در نظر گرفته است. با این حال، پرسش درباره تعداد پروژه‌ها همچنان باقی است. چرا سه پروژه؟ آیا پیش از تهیه سند پیشنهادهایی برای احداث چنین مجموعه‌هایی در مازندران وجود داشته است؟ چند قطعه زمین در استان هم‌زمان از شرایط مساحت و مطلوبیت تعیین‌شده برخوردارند؟ اگر تعداد متقاضیان واجد شرایط بیش از سه مورد باشد، انتخاب آنها چگونه انجام خواهد شد؟ پاسخ به این پرسش‌ها زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بدانیم برخورداری از امکان احداث یک ساختمان ۲۰۰متری می‌تواند ارزش اقتصادی یک زمین را به میزان درخور توجهی تغییر دهد.

ساختمان‌های ۴۰ متری در روستاها

ضوابط پیشنهادی بلندمرتبه‌سازی مازندران به شهرها محدود نمانده است. در جدول شماره پنج سند برای حریم شهرها سقف ارتفاعی ۶۰ متر و برای شهرک‌های مصوب خارج از حریم شهرها سقف ۵۰ متر پیش‌بینی شده است. روستاهای منتخب نیز می‌توانند میزبان ساختمان‌هایی با ارتفاع حداکثر ۴۰ متر باشند. ساختمانی با ارتفاع ۴۰ متر بسته به نوع کاربری و ارتفاع طبقات می‌تواند حدود ۱۲ طبقه داشته باشد. چنین ساختمانی در یک روستا چه نیازی را پاسخ خواهد داد؟ آیا مطالعات جمعیتی روستاهای منتخب ضرورت ساخت ساختمان‌هایی با این ارتفاع را تأیید می‌کند یا قرار است این ظرفیت به تقاضای خرید خانه دوم در شمال کشور پاسخ دهد؟ مازندران سال‌هاست با پیامدهای گسترش خانه‌های دوم مواجه است. افزایش قیمت زمین در برخی مناطق تأمین مسکن را برای ساکنان بومی دشوار کرده و تغییر کاربری اراضی کشاورزی نیز همچنان از مسائل استان است. اگر واحدهای ساختمانی جدید عمدتا به خریداران غیربومی واگذار شوند، بلندمرتبه‌سازی در روستاها ممکن است به افزایش بیشتر قیمت زمین و فشار بر منابع آب و شبکه‌های خدماتی منجر شود. در چنین شرایطی روستاییان ممکن است به فروشندگان زمین‌هایی تبدیل شوند که دیگر توان خرید مسکن در آنها را ندارند.

سقف تراکمی که می‌توان از آن عبور کرد

در بخش مربوط به مشوق‌های توسعه سند بلندمرتبه‌سازی مازندران سقف مجموع تراکم ساختمانی ملک ۶۰۰ درصد تعیین شده است. البته در شهرهایی که ضوابط اختصاصی آنها سقف پایین‌تری را تعیین کرده، رعایت همان سقف الزامی خواهد بود. در تبصره این بخش امکان تخصیص تراکم بیشتر به پروژه‌های واقع در بافت‌های ناکارآمد شهری نیز پیش‌بینی شده است. این پروژه‌ها با تأیید مراجع ذی‌صلاح می‌توانند تا سقف ۶۵۰ درصد تراکم دریافت کنند. در بند دیگری از سند امکان افزایش تراکم فراتر از سقف‌های تعیین‌شده برای شهرهایی در نظر گرفته شده که به دلیل وجود اراضی کشاورزی و باغات ارزشمند یا محدودیت‌های طبیعی و حفاظتی امکان گسترش افقی ندارند. این افزایش به بازنگری طرح جامع شهر و اثبات نیاز به ظرفیت‌پذیری بیشتر و احراز ظرفیت زیرساختی و خدماتی و ترافیکی مشروط شده است.

برای درک ارزش اقتصادی چنین امتیازاتی کافی است زمینی پنج هزار مترمربعی را در نظر بگیریم. با تراکم ۶۰۰درصدی امکان ساخت ۳۰ هزار متر مربع زیربنای مشمول تراکم در این زمین وجود دارد. افزایش تراکم به ۶۵۰ درصد ظرفیت ساخت‌وساز این ملک را دوهزارو ۵۰۰ متر مربع افزایش می‌دهد. این دوهزارو ۵۰۰ متر مربع حاصل خرید زمین بیشتر نیست؛ حاصل تغییر یک ضابطه شهرسازی است.

بازار تازه خریدوفروش تراکم

سند بلندمرتبه‌سازی مازندران اعطای مشوق‌های ساختمانی را در چارچوب نظام انتقال حق توسعه و تأمین منافع عمومی مجاز دانسته است. انتقال حق توسعه ابزاری است که به مالکان اراضی دارای محدودیت ساخت‌وساز اجازه می‌دهد تحت ضوابط مشخص حقوق توسعه قابل انتقال خود را به زمین‌هایی منتقل کنند که ظرفیت پذیرش تراکم بیشتری دارند. این سیاست می‌تواند به حفاظت از اراضی کشاورزی و عرصه‌های طبیعی کمک کند. با این حال، اجرای آن مستلزم تعیین دقیق ارزش حقوق توسعه و شناسایی زمین‌های مبدأ و مقصد و ثبت معاملات است. چه نهادی قیمت حقوق توسعه را تعیین خواهد کرد؟ مالکان زمین‌های واقع در پهنه‌های مستعد چگونه این حقوق را خریداری می‌کنند؟ چه سازوکاری برای جلوگیری از استفاده دوباره از حقوق واگذارشده وجود دارد و اطلاعات این معاملات تا چه اندازه در دسترس عموم خواهد بود؟ پیش از اجرای سیاست انتقال حق توسعه باید روشن شود چه میزان از ارزش اقتصادی ایجادشده نصیب مالکان خواهد شد و چه سهمی به تأمین خدمات و زیرساخت‌های عمومی اختصاص می‌یابد.

ردپای مالکان در نقشه‌های شهرسازی

در بررسی سند بلندمرتبه‌سازی مازندران یک نقشه دیگر نیز باید در کنار نقشه‌های تهیه‌شده قرار گیرد؛ نقشه مالکیت اراضی. بررسی اینکه زمین‌های مستعد بلندمرتبه‌سازی در اختیار چه اشخاص حقیقی و حقوقی قرار دارند و در سال‌های تهیه طرح چه معاملاتی درباره آنها انجام شده است، می‌تواند به شناسایی ذی‌نفعان احتمالی این تصمیم کمک کند. این موضوع درباره طرح بلندمرتبه‌سازی تهران نیز اهمیت دارد. تغییر ضوابط ارتفاعی و تراکمی در پایتخت می‌تواند ارزش اقتصادی زمین‌های واقع در پهنه‌های منتخب را تغییر دهد. البته بررسی طرح تهران مستلزم دسترسی به مستندات اختصاصی آن است. در مازندران وزارت راه و شهرسازی باید توضیح دهد پهنه‌های منتخب بر اساس چه مطالعاتی تعیین شده‌اند و مبنای پیش‌بینی سه پروژه خاص ۲۰۰متری چیست. انتشار گزارش‌های مشاور و مطالعات ظرفیت‌پذیری و صورت‌جلسات مراجع تصمیم‌گیر امکان بررسی مستقل این طرح را فراهم می‌کند. وجود امتیازات ساختمانی در یک سند شهرسازی به‌خودی‌خود نشانه فساد یا تبانی نیست، اما وقتی بلندمرتبه‌سازی در ۹۹.۳ درصد مساحت یک استان ممنوع اعلام می‌شود، باید با دقت بیشتری بررسی کرد چه زمین‌هایی از این ممنوعیت مستثنا شده‌اند و چرا. پیش از آنکه برج‌های جدید در شهرها و روستاهای مازندران ساخته شوند، ممکن است قیمت زمین‌های منتخب تغییر کرده باشد. پیامد اقتصادی سند بلندمرتبه‌سازی از همان زمان تغییر ضوابط آغاز می‌شود؛ نه از روزی که نخستین پروانه ساختمانی صادر خواهد شد.

یادداشت

موتورسواری زنان حق انتخاب، حق ایمنی

سما تاجداری
کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه تهران

موتورسواری زنان در ایران سال‌ها محل مناقشه بوده است. برخی آن را از منظر حق دسترسی و برابری فرصت‌ها بررسی می‌کنند و گروهی دیگر بر ایمنی و آسیب‌پذیری موتورسواران تأکید دارند.

این دو دیدگاه لزوما در تضاد با یکدیگر نیستند و هرکدام بخشی از مسئله را توضیح می‌دهند. موتورسواری زنان را می‌توان در پیوند با ابعاد مختلف نابرابری شهری بررسی کرد؛ از نابرابری طبقاتی و جنسیتی در دسترسی به فضاها و خدمات شهری تا ناکارآمدی نظام حمل‌ونقل و غلبه نیازها و معیارهای مردانه در طراحی، مدیریت و برنامه‌ریزی شهر.

گسترش موتورسواری زنان، پیش از آنکه سازوکارهای رسمی صدور گواهینامه به مرحله اجرا برسد، نشانه‌ای از فاصله میان واقعیت خیابان و نظام اداری و حقوقی کشور است.

موتورسواران از آسیب‌پذیرترین کاربران معابر شهری در سوانح رانندگی هستند. استفاده‌نکردن از تجهیزات ایمنی، محدودیت دسترسی زنان به آموزش رسمی و امکان دریافت گواهینامه، نگرانی‌ها درباره ایمنی موتورسواری آنان را افزایش می‌دهد. در چنین شرایطی، تشویق به استفاده از موتورسیکلت، بدون فراهم‌کردن الزامات ایمنی، می‌تواند زنان را در معرض خطرهای بیشتری قرار دهد.

پرسش اصلی این است که آیا مجازشدن یا عادی‌سازی موتورسواری زنان الزاما به تحقق عدالت جنسیتی در حمل‌ونقل شهری می‌انجامد؟

اگر نابرابری جنسیتی را از منظر «بازشناسی» بررسی کنیم، بخشی از این نابرابری ریشه در ارزش‌های مسلط و سلسله‌مراتب فرهنگی جامعه دارد. از این منظر، فراهم‌کردن امکان قانونی موتورسواری زنان و به رسمیت شناختن حق آنان برای انتخاب شیوه رفت‌وآمد، گامی در جهت رفع تبعیض جنسیتی است.

با این حالف عدالت تنها به بازشناسی حقوق افراد محدود نمی‌شود. نابرابری در دسترسی به منابع، توزیع نامتوازن خدمات شهری، محدودیت دسترسی به آموزش و فقدان زیرساخت‌های ایمن همچنان پابرجاست. اگر رفع یک تبعیض مشخص را معادل حل مسئله نابرابری جنسیتی در حمل‌ونقل بدانیم، عدالت را به برابری صوری تقلیل داده‌ایم. تا زمانی که نهادهای مسئول امکان دریافت گواهینامه، آموزش رسمی و برخورداری از حمایت‌های قانونی را برای زنان فراهم نکنند، بخشی از خطرها و هزینه‌های موتورسواری به آنان تحمیل خواهد شد. چنین وضعیتی می‌تواند به بازتولید نابرابری و تداوم خشونت ساختاری بینجامد.

نقش بازار و رسانه نیز در این میان قابل بررسی است. بازنمایی خرید موتورسیکلت به‌عنوان نشانه استقلال و برابری زنان، بدون توجه به شرایط ایمنی و وضعیت حمل‌ونقل شهری، می‌تواند یک مطالبه اجتماعی را به فرصتی برای گسترش بازار مصرف تبدیل کند. در چنین شرایطی، هزینه تأمین امکان جابه‌جایی بیش از پیش بر عهده شهروندان قرار می‌گیرد و مسئولیت نهادهای عمومی در تأمین حمل‌ونقل ایمن، در دسترس و مقرون‌به‌صرفه به حاشیه می‌رود. این روند را می‌توان در چارچوب کالایی‌شدن دسترسی به خدمات حمل‌ونقل شهری بررسی کرد؛ فرایندی که ممکن است نابرابری میان گروه‌های مختلف اجتماعی را تشدید کند. کدام سیاست‌ها و تصمیم‌های اقتصادی و مدیریتی، موتورسیکلت را به گزینه‌ای در دسترس و مقرون‌به‌صرفه برای بخش‌هایی از جامعه تبدیل کرده‌اند؟ چرا حمل‌ونقل همگانی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری نتوانسته‌اند به‌عنوان گزینه‌هایی ایمن‌تر و پایدارتر، پاسخ‌گوی نیازهای روزمره این گروه‌ها باشند؟

مطالعات حمل‌ونقل شهری نشان می‌دهند الگوی سفر زنان در بسیاری از شهرها، به‌ویژه به دلیل مسئولیت‌های خانوادگی و مراقبتی، شامل سفرهای زنجیره‌ای، چندمقصدی و کوتاه‌تر است. بخشی از این سفرها، در صورت وجود شبکه‌ای مناسب و قابل اعتماد، می‌تواند با استفاده از حمل‌ونقل عمومی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری انجام شود.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

کارشناسان حوزه شهرسازی از سرنوشت مصوبات تمرکززدایی از پایتخت می‌گویند

نیم‌قرن مصوبه روی کاغذ

از مصوبه محرمانه سال ۱۳۴۶ تا تصمیم تازه دولت برای مهار تهران؛ چرا سیاست‌های تمرکززدایی به نتیجه نرسیدند؟



نورا حسینی: نزدیک به شش دهه از نخستین تصمیم‌های دولت برای محدودکردن توسعه تهران می‌گذرد. اسفندیار زبردست، استاد دانشگاه تهران که خود در تدوین بخشی از مصوبات تمرکززدایی نقش داشته است، می‌گوید بسیاری از تکالیفی که امروز برای دستگاه‌های دولتی تعیین شده، همان‌هایی است که در دهه ۷۰ نیز به تصویب رسیده بود. او معتقد است تهران دیگر چاره‌ای جز تمرکززدایی ندارد، اما تا زمانی که سیاست توسعه منطقه‌ای کشور تغییر نکند، مصوبه تازه دولت نیز سرنوشتی متفاوت از مصوبات گذشته نخواهد داشت. در دهه ۷۰ وزارت مسکن و شهرسازی مأمور شد دفاتر مرکزی دو کارخانه آسانسورسازی وابسته به خود را از تهران خارج کند. پس از چندین نوبت مکاتبه و پیگیری، مدیران کارخانه‌ها اعلام کردند دفاترشان را منتقل کرده‌اند. اسفندیار زبردست که آن زمان در وزارت مسکن و شهرسازی مسئول پیگیری این موضوع بود، کارشناسی را برای بررسی فرستاد. گزارش کارشناس نشان داد هر دو دفتر همچنان در تهران مستقر هستند. وزارتخانه‌ای که خود مسئول اجرای سیاست تمرکززدایی بود، نتوانسته بود حتی دفاتر دو شرکت زیرمجموعه‌اش را از پایتخت خارج کند. زبردست این خاطره را در نشست «تمرکززدایی از تهران و البرز؛ نتایج و پیامدها» روایت کرد. در این نشست، رامین ساعد، مدیرکل دفتر طرح‌ریزی شهری و طرح‌های توسعه و عمران وزارت راه و شهرسازی، میترا کریمی، مدیرکل دفتر شهرسازی و طرح‌های شهری شهرداری تهران و علی فرنام، مدیر گروه عمران و شهرسازی مرکز پژوهش‌های مجلس نیز به بررسی مصوبه اخیر هیئت دولت پرداختند. اختلاف بر سر ضرورت تمرکززدایی از تهران نبود؛ آنچه محل بحث بود، شیوه اجرای مصوبه، تأثیر آن بر بازار مسکن، امکان انتقال صنایع، منابع مالی مورد نیاز و مسئولیت دستگاه‌هایی بود که بعضی از آنها دهه‌هاست تکالیف مشابهی دارند.

وزارت نیرو می‌گفت آب نداریم، کسی گوش نمی‌کرد

زبردست، رئیس اسبق دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران، معتقد است در بحث توسعه پایتخت، شرایط اقلیمی و جغرافیایی تهران کمتر از آنچه باید مورد توجه قرار گرفته است. از پیش از انقلاب، هنگامی که درباره ظرفیت جمعیتی طرح جامع تهران تصمیم‌گیری می‌شد، محدودیت منابع آب یکی از دلایل تعیین سقف جمعیتی چهار میلیون نفر برای این شهر بود. او گفت: «از سال ۱۳۶۹ که در وزارت مسکن بودم و بعد به دانشگاه آمدم، در جلسات شورای عالی شهرسازی، وزارت نیرو همواره می‌گفت برای توسعه تهران آب ندارم، نمی‌توانم تأمین کنم. کسی گوش نمی‌کرد». تهران گسترش پیدا کرد و وزارت نیرو نیز ناچار شد منابع تازه‌ای برای تأمین آب آن پیدا کند. از طالقان و لتیان برای تهران آب آوردند، اما به گفته زبردست، این شیوه نمی‌تواند تا همیشه ادامه پیدا کند. او با مرور تغییرات جمعیتی کشور از سال ۱۳۳۵ و مقایسه تهران با مناطق کلان‌شهری جهان گفت بزرگی جمعیت یک منطقه لزوما به معنای وجود مشکل نیست؛ آنچه اهمیت دارد، ظرفیت منابع طبیعی و شرایط جغرافیایی آن منطقه است. زبردست به تجربه کره جنوبی اشاره کرد که در دهه ۱۹۶۰ رشد اقتصادی را بر توزیع متوازن توسعه مقدم دانست. این کشور امروز با تمرکز حدود نیمی از جمعیت خود در منطقه کلان‌شهری سئول مواجه است و با توسعه شهر اداری سجونگ به دنبال کاهش این تمرکز است. به اعتقاد او تهران برخلاف بسیاری از مناطق کلان‌شهری جهان، فرصت چندانی برای به تعویق انداختن سیاست تمرکززدایی ندارد؛ محدودیت منابع آب و شرایط اقلیمی پایتخت اجازه نمی‌دهد رشد جمعیت و فعالیت همچنان با الگوی گذشته ادامه پیدا کند.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید