گزارش

در نشست بررسی طرح نمک‌زدایی و انتقال آب دریای عمان به شرق کشور مطرح شد

راه دور آب

نوراحسینی

طرح انتقال آب دریای عمان به شرق کشور، پس از سال‌ها مطالعه و صرف میلیاردها تومان، با پرسش‌هایی درباره هزینه اجرا، ضرورت انتقال آب تا مشهد و سهم مردم استان‌های شرقی روبه‌رو شده است. در نشستی تخصصی، موافقان از ضرورت توسعه صنعت و تأمین آب شهرها گفتند و منتقدان درباره تعهدات مالی دولت و گزینه‌های ارزان‌تر هشدار دادند. روی نقشه، چابهار و مشهد با خطی به طول حدود هزار و ۴۰۰ کیلومتر به هم وصل می‌شوند. اما اجرای این خط به چهار واحد آب‌شیرین‌کن، ایستگاه‌های متعدد پمپاژ، تأسیسات برق و سرمایه‌گذاری سنگین نیاز دارد. قرار است آب از دریای عمان برداشت و پس از شیرین‌سازی به شهرها و صنایع شرق کشور منتقل شود؛ طرحی که بخشی از آن اجرا شده و برای ادامه‌اش به منابع مالی بیشتری نیاز است. اکنون بحث بر سر این است که آیا ادامه پروژه با همین ابعاد توجیه دارد یا باید در مسیر اجرای آن تجدیدنظر کرد. این موضوع در نشست بررسی طرح نمک‌زدایی و انتقال آب دریای عمان به شرق کشور مطرح شد. عباس آخوندی، وزیر پیشین راه و شهرسازی، جلسه را با مثال‌هایی از پروژه‌های بزرگ جهان آغاز کرد که با وجود صرف هزینه‌های فراوان، متوقف یا تخریب شده‌اند. از ساختمان‌های مسکونی در هند و چین تا نیروگاه‌های هسته‌ای و تأسیسات صنعتی؛ پروژه‌هایی که به گفته او، مشکلات فنی، حقوقی، اقتصادی یا زیست‌محیطی اجازه ادامه فعالیتشان را نداده است. آخوندی گفت هدفش مخالفت با انتقال آب دریای عمان نیست؛ او می‌خواست درباره موضوعی صحبت شود که در تصمیم‌گیری‌های عمرانی کمتر به آن توجه می‌شود: اگر مشخص شود پروژه‌ای اشتباه بوده، چرا باید به دلیل هزینه‌هایی که قبلا صرف آن شده، منابع بیشتری به همان پروژه اختصاص داد؟ او تأکید کرد ادامه یا توقف یک طرح باید براساس ارزیابی کارشناسی باشد و صرف آغاز عملیات اجرایی، دلیلی برای به پایان‌رساندن آن نیست. این پرسش درباره انتقال آب دریای عمان اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا پروژه علاوه بر هزینه ساخت، به انرژی فراوان و قراردادهای بلندمدت برای فروش آب نیاز دارد.

۱۷ همت سرمایه‌گذاری؛ راهی طولانی تا بهره‌برداری

محمدحسن اسدی، از دست‌اندرکاران سابق طرح، نخستین سخنران نشست بود. او برای توضیح وضعیت فعلی پروژه به مطالعات وزارت نیرو در دهه ۱۳۹۰ برگشت؛ زمانی که کمبود آب در فلات مرکزی و شرق ایران، موضوع انتقال آب از دریا را جدی‌تر کرد. به گفته اسدی، تجربه انتقال آب خلیج فارس به صنایع کرمان و یزد نشان داد شرکت‌های بزرگ صنعتی می‌توانند برای تأمین آب موردنیاز خود در چنین پروژه‌هایی سرمایه‌گذاری کنند. شرکت‌های معدنی و فولادی از خریداران اصلی آب بودند و همین موضوع به اجرای طرح کمک کرد. اما وضعیت شرق کشور متفاوت بود. صنایع بزرگی مانند شرکت‌های فعال در کرمان و یزد، با همان توان مالی و حجم تقاضا در این منطقه حضور نداشتند. فولاد سنگان و برخی صنایع معدنی از مصرف‌کنندگان احتمالی آب بودند، اما تأمین مالی پروژه به مشارکت سرمایه‌گذاران بیشتری نیاز داشت. اسدی توضیح داد برای اجرای طرح، مشوق‌هایی از جمله واگذاری برخی ظرفیت‌های معدنی در نظر گرفته شد و موضوع خرید تضمینی آب نیز مطرح بود. بااین‌حال، مشکلات تأمین مالی باعث شد اجرای پروژه با سرعت پیش‌بینی‌شده جلو نرود. به گفته او، حدود ۱۷ هزار میلیارد تومان در این پروژه سرمایه‌گذاری شده که ارزش روز آن بیش از ۷۰ هزار میلیارد تومان است. او تأکید داشت مطالعات و مجوزهای مختلف طرح، از جمله بررسی‌های زیست‌محیطی، انجام شده و پروژه با هدف تأمین آب شرب و صنعت شرق کشور شکل گرفته است. اما در ادامه نشست مشخص شد اختلاف کارشناسان فقط درباره نحوه تأمین مالی نیست. آنها درباره میزان نیاز واقعی به آب جدید و مقصد نهایی آن نیز دیدگاه‌های متفاوتی داشتند.

آب تا مشهد؛ مترمکعبی یک میلیون تومان

مجید سیاری، پژوهشگر مدیریت منابع آب، با ارائه ارقام پروژه، بحث را به هزینه‌های انتقال آب کشاند. او گفت براساس اطلاعات منتشرشده در وب‌سایت شرکت تأمین آب صنایع و معادن، معروف به ایمواسکو، هزینه اجرای پروژه حدود ۱۶۰ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. این رقم با محاسبه نرخ روز ارز به حدود ۷۰۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد؛ البته عدد دوم، برآورد به‌روزشده بر مبنای نرخ ارز است و هزینه قطعی نهایی پروژه محسوب نمی‌شود. به گفته سیاری، چهار واحد آب‌شیرین‌کن با ظرفیت هرکدام ۲۰۰ هزار مترمکعب در روز برای این طرح پیش‌بینی شده است. مجموع ظرفیت آنها به ۸۰۰ هزار مترمکعب در روز می‌رسد و قرار است سالانه حدود ۲۸۰ میلیون مترمکعب آب شیرین تولید و منتقل شود. هزینه انتقال نیز بخش مهمی از محاسبات است. آب پس از شیرین‌سازی باید از مسیر طولانی و ارتفاعات مختلف عبور کند. این کار به ایستگاه‌های پمپاژ و برق زیادی نیاز دارد. سیاری برق مورد نیاز تأسیسات آب‌شیرین‌کن را حدود ۲۶۰ مگاوات و ظرفیت نیروگاهی پیش‌بینی‌شده برای مجموعه طرح را نزدیک به ۹۷۰ مگاوات اعلام کرد. به گفته او، مصرف سالانه برق پروژه حدود سه‌هزار و ۸۰۰ گیگاوات‌ساعت خواهد بود. برآورد او از هزینه هر مترمکعب آب تحویلی به مشهد، بین ۹۰۰ هزار تا یک میلیون تومان است. این رقم، قیمت مصوب فروش آب نیست، بلکه برآوردی از هزینه تمام‌شده آن است. با این حال، مسئله مهمی را مطرح می‌کند: آب با چنین هزینه‌ای قرار است به چه قیمتی فروخته شود و چه کسی تفاوت آن را بپردازد؟ در نشست، یکی از کارشناسان با اشاره به قراردادهای خرید تضمینی آب هشدار داد اگر دولت متعهد شود آب را با قیمت بالا از سرمایه‌گذار بخرد و با تعرفه یارانه‌ای به مصرف‌کنندگان بفروشد، بار مالی سنگینی به بودجه عمومی تحمیل خواهد شد. او همچنین این پرسش را مطرح کرد که چرا باید برای مصرف‌کنندگان یک منطقه، یارانه‌ای در این ابعاد در نظر گرفته شود و معیار برخورداری سایر مناطق کشور از چنین حمایتی چیست؟ از دیدگاه منتقدان، پیش از امضای قراردادهای جدید باید توان دولت برای انجام تعهدات مالی در سال‌های آینده روشن شود.

چرا باید آب را از دریا آورد؟

صدیقه ترابی، از مدیران پیشین وزارت نیرو، در سخنان خود به مطالعات اولیه انتقال آب دریا اشاره کرد؛ مطالعاتی که به گفته او، وضعیت ۱۷ استان را بررسی کرده بود. ترابی توضیح داد در این بررسی‌ها، استفاده از آب دریا نخستین راهکار تأمین آب نبود. ابتدا مدیریت مصرف، افزایش بهره‌وری، استفاده از پساب و بازچرخانی آب و بهره‌گیری از منابع موجود بررسی می‌شد و سپس نوبت به منابع جدیدی مانند آب شیرین‌شده دریا می‌رسید. او آمار مصرف آب کشور را نیز مطرح کرد: حدود ۸۸ میلیارد مترمکعب در سال که نزدیک به ۷۸ میلیارد مترمکعب آن در کشاورزی مصرف می‌شود. سهم آب شرب حدود ۷.۷ میلیارد مترمکعب و سهم صنعت حدود ۲.۴ میلیارد مترمکعب است. با چنین ترکیبی، اصلاح شیوه مصرف در کشاورزی می‌تواند مقدار قابل توجهی آب آزاد کند؛ هرچند انجام این اصلاحات نیز به سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی و همراهی کشاورزان نیاز دارد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

گفت‌وگو با یعقوب آزاده‌دل درباره بازنگری طرح تفصیلی تهران و چالش‌های اجرای TOD

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی؛ فرصت یا تهدید

شرق: بازنگری طرح تفصیلی تهران، فرصتی برای بازاندیشی در الگوی توسعه شهری و بازتعریف رابطه میان حمل‌ونقل، کاربری زمین و کیفیت زندگی شهروندان است. در این میان، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) می‌تواند فراتر از افزایش تراکم ساختمانی در اطراف ایستگاه‌های مترو، به موضوعی برای گفت‌وگوی مشترک میان متخصصان، مدیران و شهروندان تبدیل شود. در گفت‌وگو با یعقوب آزاده‌دل، پژوهشگر شهری، به بررسی ابعاد این رویکرد، نقدهای کارشناسی و چالش‌های تحقق آن در تهران پرداخته‌ایم. او معتقد است بازنگری طرح تفصیلی می‌تواند فرصتی برای شکل‌گیری گفتمانی سازنده و مشارکتی درباره آینده توسعه تهران باشد.

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی دقیقا چه معنایی دارد و چرا برای تهران اهمیت پیدا می‌کند؟

TOD صرفا به معنای افزایش تراکم ساختمانی در اطراف ایستگاه‌های مترو یا سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی نیست. این رویکرد، نوعی نگرش یکپارچه به برنامه‌ریزی شهری است که تلاش می‌کند میان الگوی استقرار فعالیت‌ها، ساختار فضایی شهر و نظام جابه‌جایی شهروندان هماهنگی ایجاد کند. در چنین الگویی، دسترسی پیاده به خدمات و فعالیت‌های روزمره، تنوع کاربری‌ها، اختلاط مناسب فعالیت‌ها، اتصال شبکه معابر، کیفیت فضاهای عمومی و دسترسی آسان به حمل‌ونقل عمومی، در کنار یکدیگر مورد توجه قرار می‌گیرند.

اهمیت این رویکرد برای تهران، بیش از هر چیز، به مسائل ساختاری شهر بازمی‌گردد. وابستگی بالای بخش درخور توجهی از سفرهای شهری به خودروی شخصی، تمرکز فعالیت‌ها در برخی محدوده‌ها، توزیع نامتوازن خدمات، ناپیوستگی شبکه پیاده و دوچرخه و فاصله میان توسعه کالبدی شهر و ظرفیت شبکه حمل‌ونقل عمومی، همگی نشان می‌دهند که نمی‌توان مسائل حمل‌ونقل را مستقل از نظام برنامه‌ریزی و توسعه زمین حل‌وفصل کرد. از این منظر، TOD می‌تواند بستری برای بازنگری هم‌زمان در سیاست‌های توسعه شهری و حمل‌ونقل باشد.

تجربه شهرهای دیگر درباره این رویکرد چه چیزی را نشان می‌دهد؟

تجربه شهرهای مختلف جهان نیز نشان می‌دهد که توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی، در بسیاری از موارد از سطح اجرای پروژه‌های موضعی فراتر رفته و به یکی از مبانی اصلاح سیاست‌های کاربری زمین، ضوابط ساخت‌وساز و اسناد برنامه‌ریزی شهری تبدیل شده است. شهرهایی مانند سنگاپور، هنگ‌کنگ، کپنهاگ، پورتلند و ونکوور، هر یک با توجه به ساختار نهادی، اقتصادی و فضایی خود، تجربه‌هایی در زمینه پیوند برنامه‌ریزی کاربری زمین و حمل‌ونقل عمومی داشته‌اند. البته این تجربه‌ها نسخه‌های یکسان و قابل‌تکراری نیستند؛ بلکه نشان می‌دهند که اصول TOD می‌توانند با توجه به ویژگی‌های هر شهر، در نظام برنامه‌ریزی و مقررات توسعه آن نهادینه شوند.

بازنگری طرح تفصیلی تهران چه فرصتی برای اجرای این رویکرد فراهم می‌کند؟

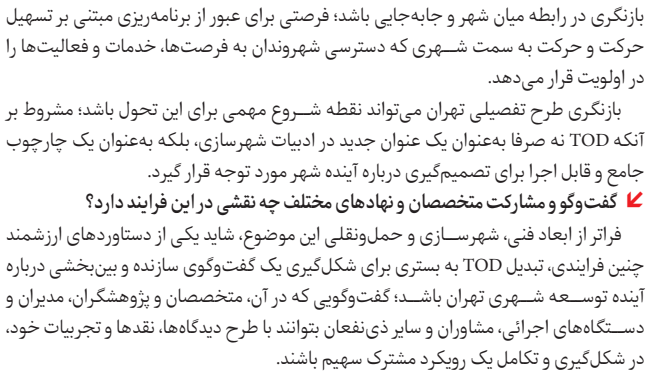
از این منظر، توجه به TOD در فرایند بازنگری و بازنویسی طرح تفصیلی تهران، اقدامی شایان تأمل و واجد ظرفیت‌های جدی است. طرح تفصیلی، یکی از مهم‌ترین ابزارهای تنظیم توسعه کالبدی شهر است و تصمیمات آن درباره تراکم، سطح اشغال، کاربری زمین، شبکه دسترسی و نحوه استقرار فعالیت‌ها، تأثیر مستقیمی بر الگوی سفرهای شهری و میزان وابستگی به خودرو دارد. بنابراین، اگر قرار باشد تهران به سمت الگوی جابه‌جایی پایدارتر حرکت کند، بخشی از این تحول باید در ضوابط و مقررات شهرسازی نیز انعکاس یابد.

نقدهایی را که درباره ورود TOD به طرح تفصیلی مطرح شده است، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ورود یک رویکرد جدید به اسناد و ضوابط شهرسازی، به‌ویژه در شهری با پیچیدگی‌های تهران، طبیعتا با پرسش‌ها، ملاحظات و نقدهایی همراه خواهد بود. در هفته‌ها و ماه‌های اخیر نیز دیدگاه‌های متفاوتی درباره نحوه ورود رویکرد TOD به فرایند بازنگری طرح تفصیلی مطرح شده است. برخی از این دیدگاه‌ها ناظر بر مبانی نظری و روش‌شناختی TOD هستند، برخی دیگر به امکان تحقق آن در ساختار فضایی و نهادی تهران اشاره دارند و گروهی نیز درباره نحوه تدوین، دامنه مداخله، شاخص‌ها، ضوابط و سازوکارهای اجرائی آن پرسش‌هایی را مطرح می‌کنند.

این نقدها را نباید صرفا در چارچوب موافقت یا مخالفت با TOD تحلیل کرد. بخشی از تفاوت دیدگاه‌ها می‌تواند ناشی از تفاوت در برداشت‌ها از مفهوم TOD، میزان آشنایی با جزئیات مطالعات انجام‌شده و همچنین محدودبودن فرصت‌های تبادل نظر میان تدوین‌کنندگان رویکرد و برخی از متخصصان و دستگاه‌های اجرائی مرتبط باشد. به بیان دیگر، ممکن است بخشی از پرسش‌ها و ابهام‌های موجود، بیش از آنکه ناشی از اختلاف‌نظر درباره ضرورت تحول در نظام برنامه‌ریزی شهری باشد، به ضرورت تکمیل فرایند گفت‌وگو و روشن‌ترشدن ابعاد مختلف پیشنهادهای مطرح‌شده بازگردد.

در این میان، نکته مهم آن است که حتی از سوی دستگاه اجرائی و متولیان پیشبرد این فرایند نیز می‌توان نسبت به اهمیت چنین ملاحظاتی نگاه مثبتی داشت. پذیرش اهمیت نقدها به معنای کنارگذاشتن یک رویکرد یا تردید در اصل ضرورت آن نیست؛ بلکه می‌تواند نشانه‌ای از این واقعیت باشد که موفقیت چنین تحولی، بدون بهره‌گیری از دانش تخصصی، تجربه اجرائی و شناخت نهادی بازیگران مختلف امکان‌پذیر نخواهد بود.



آیا الگوی اجراشده در شهرهای دیگر را می‌توان به‌طور مستقیم در تهران به کار گرفت؟

واقعیت آن است که TOD در تهران نمی‌تواند صرفا با ترجمه و اقتباس از الگوهای موفق جهانی محقق شود. تفاوت در ساختار مالکیت زمین، نظام درآمدی مدیریت شهری، وضعیت شبکه حمل‌ونقل عمومی، پراکنش فعالیت‌ها، ارزش اقتصادی اراضی پیرامون ایستگاه‌ها و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر، ضرورت بومی‌سازی این رویکرد را دوچندان می‌کند. از سوی دیگر، تجربه‌های گذشته تهران در زمینه توسعه حمل‌ونقل عمومی و پروژه‌های پیرامون ایستگاه‌ها نیز می‌تواند منبع ارزشمندی برای شناسایی فرصت‌ها، محدودیت‌ها و خطاهای احتمالی باشد.

در مرحله کنونی چه اقداماتی برای پیشبرد این رویکرد ضروری است؟

بررسی دقیق نقدهای مطرح‌شده، تبیین روشن‌تر مبانی و اهداف، بازنگری احتمالی در برخی پیشنهادها و شنیدن دیدگاه متخصصان و دستگاه‌هایی که به‌نوعی با موضوع توسعه شهری و حمل‌ونقل در ارتباط هستند، می‌تواند به ارتقای کیفیت خروجی این فرایند کمک کند. چنین مسیری نه‌تنها از اعتبار علمی و اجرائی پیشنهادها نمی‌کاهد، بلکه زمینه پذیرش و تحقق‌پذیری آنها را نیز افزایش می‌دهد.

چرا نباید TOD را به ضوابط ساختمانی اطراف ایستگاه‌های مترو محدود کرد؟

نکته اساسی این است که نباید TOD را به مجموعه‌ای از ضوابط مربوط به اراضی اطراف ایستگاه‌های مترو تقلیل داد. این رویکرد، در صورت طراحی و اجرای درست، می‌تواند فرصتی برای بازنگری در رابطه میان شهر و جابه‌جایی باشد؛ فرصتی برای عبور از برنامه‌ریزی مبتنی بر تسهیل حرکت و حرکت به سمت شهری که دسترسی شهروندان به فرصت‌ها، خدمات و فعالیت‌ها را در اولویت قرار می‌دهد.

بازنگری طرح تفصیلی تهران می‌تواند نقطه شروع مهمی برای این تحول باشد؛ مشروط بر آنکه TOD نه صرفا به‌عنوان یک عنوان جدید در ادبیات شهرسازی، بلکه به‌عنوان یک چارچوب جامع و قابل اجرا برای تصمیم‌گیری درباره آینده شهر مورد توجه قرار گیرد.

گفت‌وگو و مشارکت متخصصان و نهادهای مختلف چه نقشی در این فرایند دارد؟

فراتر از ابعاد فنی، شهرسازی و حمل‌ونقلی این موضوع، شاید یکی از دستاوردهای ارزشمند چنین فرایندی، تبدیل TOD به بستری برای شکل‌گیری یک گفت‌وگوی سازنده و بین‌بخشی درباره آینده توسعه شهری تهران باشد؛ گفت‌وگویی که در آن، متخصصان و پژوهشگران، مدیران و دستگاه‌های اجرائی، مشاوران و سایر ذی‌نفعان بتوانند با طرح دیدگاه‌ها، نقدها و تجربیات خود، در شکل‌گیری و تکامل یک رویکرد مشترک سهیم باشند.

این تجربه می‌تواند فراتر از موضوع TOD نیز اهمیت پیدا کند. یکی از چالش‌های دیرپای برنامه‌ریزی شهری در کشور، فاصله میان فرایند تدوین طرح‌های کلان شهری و مشارکت مؤثر طیف گسترده‌ای از صاحب‌نظران، نهادها و ذی‌نفعان در شکل‌گیری آنهاست. در حالی که طرح‌های شهری، به‌ویژه طرح‌هایی با ابعاد و پیامدهای گسترده مانند طرح تفصیلی، صرفا محصولات فنی و کارشناسی نیستند؛ بلکه تصمیماتی هستند که آینده زندگی میلیون‌ها شهروند و منافع گروه‌های مختلف را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

از این منظر، شکل‌گیری فرهنگ مشارکت در تدوین و بازنگری طرح‌های کلان شهری، می‌تواند یکی از دستاوردهای مهم این تجربه باشد؛ فرهنگی که در آن نقد، گفت‌وگو، تبادل نظر و حتی اختلاف دیدگاه، نه مانعی در مسیر تصمیم‌گیری، بلکه بخشی ضروری از فرایند ارتقای کیفیت تصمیمات شهری تلقی شود.

مهم‌ترین دستاورد این مسیر برای آینده تهران چه می‌تواند باشد؟

شاید مهم‌ترین دستاورد این مسیر آن باشد که TOD از یک موضوع صرفا تخصصی و محدود به محافل کارشناسی، به بستری برای تمرین مشارکت نهادی و شکل‌گیری فهمی مشترک از آینده تهران تبدیل شود. در چنین شرایطی، حتی نقدها و اختلاف‌نظرهای امروز نیز می‌توانند به بخشی از سرمایه دانشی و اجتماعی لازم برای ساختن شهری دسترس‌پذیرتر، برخوردار از جابه‌جایی پایدار و دارای کیفیت زندگی بالاتر تبدیل شوند.

از آلودگی تا ساخت‌وساز؛ سهم محله‌های کم‌برخوردار چقدر است؟

تخلف هم در تهران نابرابر است

شرق: شاخص آلودگی هوای تهران به ۱۶۷ رسیده و مناطق ۱۱، ۱۵، ۱۷ و ۱۸ در شمار آلوده‌ترین مناطق پایتخت قرار گرفته‌اند؛ مناطقی که بسیاری از محله‌های کم‌برخوردار تهران در آنها واقع شده‌اند. تفاوت کیفیت هوایی که شهروندان تنفس می‌کنند، موضوع آغاز نشست بررسی جامعه‌شناختی نابرابری شهری در پایتخت بود. این نشست توسط ماهنامه «شبکه آفتاب» در کتاب‌فروشی دماوند و با حضور پویا علاءالدینی، استاد دانشگاه تهران و پژوهشگر برنامه‌ریزی شهری و سیاست‌گذاری و مریم کهنسال‌نودهی، معمار و پژوهشگر مطالعات شهری، برگزار شد. مسئله فقط آلودگی هوا نبود؛ قیمت زمین، دسترسی به مسکن، شیوه توزیع خدمات شهری و حتی جریمه تخلفات ساختمانی، نمونه‌هایی بودند که سخنرانان برای توضیح نابرابری در تهران مطرح کردند؛ شهری که به اعتقاد آنها، برخورداری از امکانات و فرصت‌های اقتصادی در محله‌های مختلف آن تفاوت زیادی دارد. مریم کهنسال برای توضیح موضوع از حاضران خواست دو قطعه زمین با ویژگی‌های مشابه را تصور کنند؛ یکی در منطقه یک و دیگری در منطقه ۲۱ تهران. اگر مالکان هر دو زمین اضافه‌بنای غیرمجاز بسازند، پرونده آنها به کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری ارجاع داده می‌شود. اما آیا اختلاف جریمه تخلف ساختمانی با اختلاف ارزش اقتصادی این دو ملک تناسب دارد؟

کهنسال توضیح داد بر اساس ضوابط مورد اشاره او، برای محاسبه جریمه تخلف در واحدهای مسکونی و اداری، رقمی معادل دو میلیون و ۹۶۸ هزار تومان به ازای هر مترمربع مبنا قرار می‌گیرد و جریمه در محدوده‌ای از این رقم تعیین می‌شود. در حالی که ارزش فروش یک مترمربع اضافه‌بنا در منطقه یک ممکن است چندین برابر منطقه ۲۱ باشد، اختلاف جریمه‌ها به همان اندازه نیست. او معتقد است مقررات موجود، بازدارندگی یکسانی در برابر تخلفات ساختمانی مناطق مختلف ندارند. مالک ساختمانی در منطقه گران‌قیمت می‌تواند از فروش اضافه‌بنا سود



عکس: علیرضا عمومی/ ایسنا

بسیار بیشتری به دست بیاورد، بی‌آنکه جریمه او متناسب با این منفعت افزایش پیدا کند. نتیجه چنین وضعیتی به گفته کهنسال، فقط افزایش درآمد یک مالک متخلف نیست. سرمایه‌گذار ساختمانی ترجیح می‌دهد در مناطقی فعالیت کند که زمین و ساختمان ارزش بیشتری دارند و ساخت‌وساز، حتی در صورت تخلف، سودآورتر است. بنابراین محله‌هایی که از قبل برخوردار بوده‌اند، سرمایه بیشتری جذب می‌کنند و مناطق کم‌برخوردار همچنان از سرمایه‌گذاری عقب می‌مانند. او برای توضیح عملکرد کمیسیون ماده ۱۰۰ به آمارهایی اشاره کرد که نشان می‌دهد بیش از ۹۰ درصد احکام این کمیسیون در سال‌های گذشته به پرداخت جریمه مربوط بوده و سهم احکام تخریب بسیار کمتر است. از نظر کهنسال، این وضعیت پرسشی جدی درباره تعارض منافع ایجاد می‌کند؛ زیرا نهادی که باید درباره تخلفات ساختمانی تصمیم بگیرد و از حقوق شهروندان حفاظت کند، از جریمه همان تخلفات نیز درآمد به دست می‌آورد. این پژوهشگر شهری از نگاه رایج به تخلفات ساختمانی هم انتقاد کرد. او گفت در میان برخی شهروندان، ساختن یک طبقه اضافه یا گرفتن تراکم غیرمجاز، نوعی زرنگی محسوب می‌شود و حتی گاهی سازنده متخلف را تحسین می‌کنند. حال آنکه چنین تخلفی می‌تواند به حقوق ساکنان همان ساختمان و دیگر شهروندان آسیب بزند.

در این بخش از نشست، نقش شهرداری و مدیران شهری در شکل‌گیری تخلفات بزرگ نیز مطرح شد. برخی تخلفات ساختمانی با اطلاع یا همراهی مدیران و نهادهای مسئول انجام می‌شوند و نمی‌توان مسئولیت همه آنها را متوجه مالکان و شهروندان دانست.

کهنسال وجود چنین روابطی را پذیرفت، اما با کم‌رنگ‌کردن مسئولیت شهروندان موافق نبود. او گفت وضعیت کنونی تهران را باید حاصل عملکرد ساختارهای تصمیم‌گیری و رفتار شهروندان دانست. ناآگاهی، منفعت‌طلبی و همراهی مردم با رویه‌های نادرست شهرداری، در شکل‌گیری این وضعیت مؤثر بوده است. به باور او، تغییر قوانین و رویه‌های شهری بدون مطالبه‌گری شهروندان دشوار خواهد بود. کهنسال گفت ساختارها زمانی تغییر می‌کنند که تصمیم‌گیران رویکرد خود را اصلاح کنند یا خواسته‌ای عمومی، آنها را به تغییر وادار کند. از نظر او، شهروندان نباید تمام مسئولیت بهبود وضعیت شهر را به تصمیم‌گیران واگذار کنند.

پویا علاءالدینی، دیگر سخنران نشست، بحث نابرابری شهری را از تاریخ اقتصادی و اجتماعی ایران آغاز کرد. او معتقد است نابرابری در ایران سابقه‌ای طولانی دارد و تفاوت امکانات و فرصت‌ها میان شهر و روستا از گذشته چشمگیر بوده است. علاءالدینی برای مقایسه وضعیت ایران با کشورهای دیگر، به میزان باسوادی در ژاپن پیشامدرن اشاره کرد. به گفته او، در حالی که حدود نیمی از جمعیت شهر ادو، توکیوی امروز، باسواد بودند، میزان باسوادی در ایران بسیار پایین‌تر بود. او همچنین به تفاوت میزان باسوادی کارگران ایرانی با کارگران ارمنی و گرجی در صنعت نفت باکو در قرن نوزدهم اشاره کرد و آن را یکی از نشانه‌های نابرابری تاریخی دانست.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

گزارش

سؤال از شهردار برای شناسایی مقصران خشکیدگی

شرق: سؤال از شهردار تهران درباره خشک‌شدن درختان چیتگر، سرخه‌حصار و یاس فاطمی هنوز به نتیجه نرسیده است. مهدی اقاریان، عضو شورای شهر تهران، می‌گوید توضیحات مدیران شهرداری او را قانع نکرده و بخش‌هایی از سؤال بی‌پاسخ مانده است. او همچنین از پیروز حناچی، شهردار پیشین تهران، خواسته اگر مستنداتی درباره قصور مدیریت فعلی در نگهداری از چیتگر دارد، آنها را برای بررسی در اختیار شورا قرار دهد.

ساعت هفت‌ونیم صبح نوزدهم آبان، مدیران شهرداری تهران برای پاسخ‌دادن به سؤال مهدی اقاریان به کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری رفتند. جلسه تا ساعت ۹ و ربع ادامه داشت، اما بررسی‌ها عمدتا به وضعیت پارک جنگلی چیتگر محدود ماند و فرصتی برای پاسخ به پرسش‌های مربوط به سرخه‌حصار و یاس فاطمی پیدا نشد. قرار شد اعضای کمیسیون همراه مدیران شهرداری از بوستان‌ها بازدید کنند و جلسه دیگری برگزار شود. اقاریان حالا می‌گوید از پاسخ‌هایی که در این نشست شنیده، قانع نشده است.

سؤال او پنجم آبان از سوی مهدی چمران به کمیسیون ارجاع شده بود. در جلسه بررسی نیز معاون خدمات شهری و محیط زیست، مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز، شهردار منطقه ۲۲ و جمعی از معاونان و مدیران شهرداری حضور داشتند. اقاریان می‌گوید گستردگی موضوع و توضیحات اولیه شهرداری باعث شد بررسی همه پرسش‌ها در یک جلسه ممکن نباشد.

این عضو شورا در نامه‌ای به رئیس شورای شهر اعلام کرده پاسخ‌های ارائه‌شده را کافی نمی‌داند. او به «شرق» می‌گوید: «در جلسه نوزدهم آبان صرفا توضیحاتی درباره پارک جنگلی چیتگر ارائه شد و پاسخ به بخش‌های دیگر سؤال باقی ماند. از پاسخ‌های مطرح‌شده قانع نشدم و قرار شد پس از بازدید میدانی، در جلسه بعدی به سایر موارد رسیدگی شود».

براساس قانون، سؤال از شهردار باید در مهلت ۱۵روزه تعیین‌تکلیف شود، اما اقاریان احتمال می‌دهد برای تکمیل بررسی‌ها به تمدید این مهلت نیاز باشد. او می‌گوید در گفت‌وگو با چمران نیز این موضوع را مطرح کرده و پس از دریافت پاسخ‌های کامل و بررسی گزارش‌ها، نظر نهایی خود را به‌صورت مکتوب اعلام خواهد کرد.

یکی از موضوعاتی که اقاریان بر آن تأکید دارد، تفکیک مشکلات قدیمی پارک‌های جنگلی از عملکرد مدیریت فعلی شهرداری است. او می‌گوید بخشی از وضعیت درختان به زمان احداث این جنگل‌ها برمی‌گردد؛ زمانی که انتخاب گونه‌ها، شیوه کاشت و نگهداری براساس دانش و امکانات همان دوره انجام شده است. به اعتقاد او، اصلاح این روش‌ها باید در سال‌های گذشته دنبال می‌شد. اقاریان سه موضوع را در وضعیت امروز بوستان‌ها مؤثر می‌داند: گونه‌های درختی، شرایط کاشت و خاک و شیوه آبیاری و نگهداری. او معتقد است بررسی هر سه مورد ضروری است، اما عملکرد مدیران شهرداری نیز باید جداگانه ارزیابی شود.

این عضو شورا به قراردادی اشاره می‌کند که در دوره مدیریت علیرضا زاکانی میان شهرداری تهران و سازمان منابع طبیعی منعقد شده است. به گفته او، شهرداری براساس این قرارداد وظایفی داشته که باید مشخص شود تا چه اندازه به آنها عمل کرده است.

وضعیت طرح‌های مصوب بوستان‌ها نیز از موضوعات مورد انتقاد اوست. اقاریان می‌گوید طرح بوستان یاس فاطمی به‌تازگی آماده شده، اما طرح پارک جنگلی چیتگر هنوز نهایی نشده است. او یادآوری می‌کند پنج سال از دوره مدیریت فعلی شهرداری گذشته و این مجموعه وارد سال ششم شده است. اقاریان تغییرات مدیریتی را هم در وضعیت بوستان‌ها مؤثر می‌داند. به گفته او، جابه‌جایی مکرر شهرداران مناطق، از جمله منطقه ۲۲، تغییر مدیران پارک‌ها و مسئولان فضای سبز باعث شده در برخی مقاطع، افرادی پیگیر امور باشند که تخصص لازم برای اداره این مجموعه‌ها را نداشته‌اند. او معتقد است بخشی از مشکلات کنونی به همین خطاهای مدیریتی در نگهداری بوستان‌ها مربوط است.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید