

یادداشت

تأملی انتقادی بر گفـت‌و‌گو ی پروژـ حناجی با روزنامه «شرق»

شهرسازی غایب، مسئله‌ای فراتر از «شهرفروشی»



میثم‌بصیرت

عضویت‌مدیره جامعه‌مهندسان شهرساز ایران، محقق و مدرس مدیریت شهری

گفت‌وگو ی دکتر بیروز حناجی با «شرق» را باید جدی گرفت؛ نه از آن جهت که همه مطالب آن تازه یا محل توافق است، بلکه چون بخشی از مناقشه قدیمی و حل‌نشده تهران را دوباره بر برابر افکار عمومی قرار می‌دهد: چرا تهران، با وجود چند دهه تجربه برنامه‌ریزی، همچنان گرفتار تراکم‌فروشی، تصمیمات موردی، پروژه‌گرایی، ترافیک، آلودگی، بحران آب و فرسایش کیفیت زندگی است؟

حناجی در این گفت‌وگو از «شهرفروشی» سخن می‌گوید و بر کاهش وابستگی شهرداری به درآمد‌های ساخت‌وساز، تقویت حمل‌ونقل عمومی، توجه به قلمرو عمومی، بازآفرینی بافت‌های تاریخی و ارتقای کیفیت زندگی تأکید می‌کند. این گزاره‌ها قابل دفاع هستند، با این حال، پرسشی بنیادی باقی است: اگر بخش مهمی از مسائل تهران به تصمیمات شهرسازی بازمی‌گردد، چرا خود «شهرسازی» و «شهرسازان» در فرایند تصمیم‌گیری تا این اندازه غایب‌اند؟ حتی در مناصب کلیدی مدیریت شهری دوره‌های ایشان نیز این حضور به اندازه انتظار محقق نشد؛ سنتی که متأسفانه ادامه دارد. هسته دیدگاه حناجی را می‌توان چنین خلاصه کرد: شهر باید برای زندگی مردم اداره شود، وابستگی شهرداری به تراکم و فروش ظرفیت‌های شهر کاهش یابد، منافع عمومی و عدالت فضایی بر منافع پروژه‌ای غلبه کند، سرمایه‌گذاری در خدمت کیفیت شهر باشد، شهردار مدیری استراتژیست باشد، کمیسیون ماده ۵ ابزار اصلاح و انعطاف برنامه باشد نه تولید تراکم و درآمد و تصمیمات شهرسازی با انکا بر تخصص و توجه به پیامدهای بلندمدت اتخاذ شوند.

مسئله تهران فقط «شهرفروشی» نیست

«شهرفروشی» بخشی از بحران تهران را توضیح می‌دهد، اما تمام مسئله نیست. اگر آن را به وابستگی منابع مالی شهر به تراکم، تغییر کاربری و ارزش‌افزوده ساخت‌وساز نسبت دهیم، باید پرسید این سازوکار چگونه شکل گرفته و چرا دهه‌ها ادامه یافته است؟ پاسخ را نمی‌توان در عملکرد یک شهردار یا یک نهاد مشخص جست‌وجو کرد. با ساختاری نهادی و اقتصادی مواجه هستیم که در آن زمین، ارزش‌افزوده، تراکم، درآمد شهرداری و سرمایه‌گذاری ساختمانی به یکدیگر گره خورده‌اند.

مسئله واقعی تهران، غلبه منطق ارزش زمین و پروژه بر منطق برنامه‌ریزی شهری است. تا زمانی که این رابطه اصلاح نشود، حتی با حذف واژه «شهرفروشی»، همان منطق می‌تواند در قالب تغییر کاربری، پروژه‌های بزرگ‌مقیاس، واگذاری ظرفیت‌های توسعه و توافقات موردی بازتولید شود.

غایب بزرگ: شهرساز

در بحث درباره تراکم، کمیسیون ماده ۵، حمل‌ونقل، فضای عمومی، بازآفرینی و آینده تهران، کمتر پرسیده می‌شود چه کسی باید این روابط پیچیده را در قالب یک نظام فضایی منسجم ترجمه کند؟ پاسخ روشن است: شهرساز؛ نه شهرساز به معنای کلیش‌ای، بلکه متخصصی که رابطه میان اقتصاد، جامعه، زمین، محیط زیست، حمل‌ونقل، زیرساخت، خدمات و ساختار فضایی شهر را بفهمد و به چارچوب تصمیم‌گیری تبدیل کند.

مشکل آنجاست که در ساختار مدیریت شهری ایران، شهرساز اغلب به «تهیه‌کننده طرح» تقلیل یافته است. شهرساز، آینده شهر را چنان مینیاتوری برنقش‌ونگار بر نقشه می‌آرید، اما دیگران، با انکا بر روابط، قدرت مدیریتی و منافع سرمایه‌گذاری، هر یک دستی در این نقش می‌برند و سهم خویش را از ارزش آینده شهر برمی‌گیرند. او متخصصی است که مطالعه می‌کند و طرح می‌دهد، اما الزاما در جایی که تصمیم واقعی درباره شهر گرفته می‌شود، حضور تعیین‌کننده ندارد. در چنین شرایطی، طرح جامع به حاشیه رانده می‌شود، کمیسیون ماده ۵ به عرصه تصمیمات موردی تبدیل می‌شود و با اخذ چهار رای از هفت رای اعضای کمیسیون پروژه‌های موردی مصلحتی یا خلاف صواب آرام‌آرام جای برنامه را می‌گیرند. بحران عمیق‌تر، تضعیف جایگاه برنامه‌ریزی شهری و کنار گذاشته‌شدن آن از متن تصمیم‌گیری است.

طرح جامع و کیفیت زندگی

سال‌هاست درباره ضعف و قدیمی‌شدن طرح‌های جامع و تفصیلی تهران و فاصله این طرح و واقعیت شهر سخن می‌گوییم، اما کمتر از ریشه نهادی این ضعف پرسیده‌ایم. طرح جامع آنگاه بی‌اثر می‌شود که تصمیم موردی جای تصمیم برنامه‌ای را بگیرد، پروژه بر ساختار فضایی پیشی بگیرد و شهرسازی از متن تصمیم‌گیری به حاشیه رانده شود.

بیروز حناجی بر «کیفیت زندگی» تأکید می‌کند. این تأکید درست است، اما کیفیت زندگی باید به شاخص، برنامه و نظام پایش تبدیل شود. اگر قرار است تراکم افزایش یابد، باید روشن باشد شبکه معابر، مترو، مدرسه، فضای سبز، آب و فاضلاب توان پذیرش بارگذاری جدید را دارند یا نه. اگر پروژه‌ای بزرگ‌مقیاس شکل می‌گیرد، باید نسبت آن با ساختار فضایی، عدالت فضایی، محیط زیست و حمل‌ونقل سنجیده شود. در کمیسیون ماده ۵ نیز باید روشن شود چه منفعتی برای شهر ایجاد و چه هزینه‌ای به شهروندان تحمیل می‌شود.

کمیسیون ماده۵: انعطاف یا عبور از برنامه؟

کمیسیون ماده ۵ باید محل انعطاف هوشمندانه برنامه در برابر تحولات واقعی شهر باشد، نه مسیری برای عبور از برنامه. انعطاف‌پذیری با بی‌قاعدگی تفاوت دارد. اگر هر پرونده بتواند با استناد به شرایط خاص قواعد عمومی شهر را دگرگون کند، استثنا جای قاعده را می‌گیرد و برنامه قدرت هدایت‌کنندگی خود را از دست می‌دهد.

از «شهرفروشی» تا «فروش آینده شهر»

شاید برای فهم بحران تهران نیازمند مفهومی دقیق‌تر باشیم. مسئله فقط فروش زمین یا تراکم نیست؛ گاهی آنچه مصرف می‌کنیم، ظرفیت آینده شهر است. ظرفیت شبکه معابر، مترو، حمل‌ونقل عمومی، آب، خدمات و محیط زیست محدود است. هر بار که بارگذاری جدید بدون سنجش این ظرفیت‌ها تحمیل می‌شود، بخشی از امکان زیست آینده شهر مصرف می‌شود. نباید هزینه اداره امروز تهران را از جیب ظرفیت‌های فضایی و زیست‌محیطی فردای آن پرداخت کرد. وظیفه شهرساز، سنجش نسبت میان ظرفیت توسعه و زیست‌پذیری شهر است.

تهران پروژه کم ندارد، انسجام کم دارد

تهران از کمبود پروژه رنج نمی‌برد، از کمبود انسجام میان پروژه‌ها رنج می‌برد. مسئله این است که چه کسی تعیین می‌کند کدام پروژه، کجا، با چه مقیاسی و با چه پیامدهایی اجرا شود. مدیریت شهری موفق باید میان پروژه و برنامه، سرمایه‌گذاری و منافع عمومی، توسعه و محیط زیست رابطه برقرار کند. مجموعه‌ای از پروژه‌های درست الزاما شهر درستی نمی‌سازد. شهرسازی یعنی دیدن «کل» در میان «اجزا».

در گفت‌وگو با دکتر نیما داداش‌زاده، دانشیار حمل‌ونقل شهری، دانشگاه هادرزفیلد انگلستان مطرح شد

شهر علیه دوچرخه

نگین بنی‌شاه‌آبادی

عضو آزمايشگاه حمل‌ونقل فعال دانشگاه تهران

دوچرخه امروزه جایگاه ویژه‌ای در توسعه حمل‌ونقل پایدار و انسان‌محور در جهان پیدا کرده است. شیوه‌ای فعال برای جابه‌جایی در شهر که می‌تواند نقش مهمی در کاهش وابستگی به خودروی شخصی و حل‌وفصل بحران‌های مختلف ناشی از توسعه خودرومحوری داشته باشد. به‌خصوص زمانی که به‌طور گسترده توسط سامانه‌های

❌از نگاه شما، در کشورهای در حال توسعه، چه عواملی بر پذیرش و استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی تأثیرگذارند؟

ما این عوامل را در سه دسته کلی بررسی کردیم: عوامل جمعیت‌شناختی (مانند: سن، جنسیت و درآمد)، عوامل فرهنگی-اجتماعی و چالش‌های زیرساختی.
هنجارهای اجتماعی، نگاه خانواده و فرهنگ عمومی نقش مهمی دارند. با مطالعه ما در یکی از شهرهای ایران مشخص شد که بانوان تمایل زیادی به استفاده از این سیستم دارند، اما بیشتر نگران مزاحمت‌های کلامی یا فیزیکی در فضاهای عمومی هستند؛ درحالی‌که در زمینه ترس از تصادف، تفاوت چندانی بین درک خطر در مردان و زنان وجود نداشت. به‌طور کلی‌تر، جنسیت یکی از مهم‌ترین تعیین‌کننده‌های این رفتار به شمار می‌رود؛ یافته‌های ما نشان می‌دهد در صورت اجرای برنامه‌های دوچرخه‌سواری عمومی مبتنی بر برابری و ایجاد تغییرات دوچرخه‌محور در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری، پتانسیل بالایی برای پذیرش این سامانه‌ها از سوی بانوان وجود دارد. این یافته با نتایج مطالعه دیگری که اخیرا در کشورهای دیگر انجام دادیم نیز هم‌راستاست؛ در آن پژوهش نیز مشخص شد که زنان و افرادی که با محدودیت حرکتی یا شرایط سلامتی خاصی مواجه‌اند، ترجیح بیشتری به استفاده از دوچرخه‌های برقی نسبت به دوچرخه‌های معمولی نشان می‌دهند.

❌باتوجه به اینکه گاهی شهروندان حتی در صورت وجود زیرساخت‌ها از این سامانه‌ها استقبال نمی‌کنند، ریشه این عدم تمایل چیست؟

برای ارائه هرگونه راهکار، ابتدا باید ریشه عدم استفاده را به‌درستی بشناسیم. مطالعات نشان می‌دهد که درصد بالایی از افراد جامعه اصلا از وجود چنین سیستمی در شهر خود بی‌اطلاع هستند. علاوه بر این، عواملی همچون نبود ایستگاه در نزدیکی مقاصد پرتردد، مانند: مراکز خرید، بیمارستان‌ها یا دانشگاه‌ها، فقدان زیرساخت‌های ایمن و نداشتن اعتمادبه‌نفس کافی برای دوچرخه‌سواری در خیابان‌های شلوغ، از موانع اصلی به شمار می‌روند. بحث سواد دیجیتال نیز یکی از چالش‌های پنهان اما بسیار مهم است. برای نمونه، افراد سالمند یا کسانی که با نرم‌افزارهای تلفن همراه آشنایی کافی ندارند، در استفاده از برنامه‌های کاربردی برای مسیریابی و کرایه دوچرخه دچار مشکل می‌شوند. از آنجاکه بخش قابل‌توجهی از جمعیت جوامع را سالمندان تشکیل می‌دهند، این سامانه‌ها باید برای همه اقشار فراگیر باشند. نکته جالب در داده‌های آماری این است که دغدغه هزینه‌کرد کرایه معمولاً در پایین‌ترین رده از عوامل بازدارنده قرار دارد و اولویت شهروندان، ایمنی و دسترسی است. از سوی دیگر، محدودیت‌هایی که در برخی موارد برای دوچرخه‌سواری بانوان وجود دارد نیز باید از طریق اصلاح سیاست‌ها برطرف شود؛ فراهم‌کردن امکانات ویژه بانوان و اجرای کمپین‌های فرهنگی برای عادی‌سازی مشارکت زنان در دوچرخه‌سواری از جمله راهکارها مؤثر در این زمینه است.

❌باتوجه به این موانع، مشخصا چه توصیه‌های اجرایی و راهبردی برای سیاست‌گذاران و نهادهای متولی جهت پیاده‌سازی

موفق سامانه‌های دوچرخه اشتراکی پیشنهاد می‌کنید؟

براساس یافته‌های پژوهشی مطالعات ما، تمرکز دولت‌ها و سیاست‌گذاران باید بر چند محور کلیدی استوار باشد. نخستین گام، حمایت از رویکرد حمل‌ونقل یکپارچه است. برای موفقیت این سامانه‌ها، تعامل مستمر با تمامی ذی‌نفعان پروژه و آگاهی‌رسانی عمومی گسترده ضروری است تا چالش بی‌اطلاعی شهروندان برطرف شود. از سوی دیگر، اجرای موفق این طرح‌ها نیازمند حمایت مالی پایدار از سوی شهرداری‌هاست. دولت‌ها باید منابع مالی مستمری را برای شهرداری‌ها فراهم کنند. باید توجه داشت که دولت و رسانه‌ها نقش حیاتی در ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری و دوچرخه اشتراکی دارند؛ اما در کنار این تلاش‌ها، این مردم هستند که با رفتار خود و احترام به حقوق یکدیگر در فضاهای شهری، به شکل‌گیری فرهنگ استفاده از این سامانه‌ها کمک می‌کنند.

در سطح اجرایی، برخی اقدامات مشخص می‌تواند این سیاست‌ها را عملیاتی کنند: توسعه مسیرهای اختصاصی دوچرخه همراه با پارکینگ‌های امن و سامانه‌های ضدسرقت برای افزایش اعتماد کاربران، طراحی مدل‌های قیمت‌گذاری یارانه‌ای و انعطاف‌پذیر برای دسترسی اقشار کم‌درآمد، با بهره‌گیری از حمایت‌های شرکتی به‌عنوان تأمین مالی مکمل؛ گنجاندن آموزش دوچرخه‌سواری در برنامه درسی مدارس و برگزاری کمپین‌های عمومی درباره فواید زیست‌محیطی و سلامتی سفرهای فعال، به‌کارگیری سامانه‌های هوشمند دوچرخه اشتراکی با اپلیکیشن‌های موبایل برای رزرو و ردیابی، همراه با نظارت کمیته‌های راهبری برای پاسخ‌گویی و اجرای سیاست‌ها و در نهایت، تعدیل خدمات ترانسپس اس‌اند و معرفی دوچرخه‌های برقی برای تسهیل تردد در شرایط اقلیمی و جغرافیایی دشوارتر.

مطالعه دیگری که به‌تازگی در کشورهای دیگر انجام دادیم نیز شواهد تکمیلی جالبی در این زمینه ارائه می‌دهد. این یافته‌ها نشان می‌دهد که دولت مرکزی باید از رویکرد حمل‌ونقل یکپارچه، با تمرکز بر تجارب موفق بین‌المللی، حمایت کند و پیوند میان دوچرخه اشتراکی، حمل‌ونقل فعال و حمل‌ونقل عمومی را از طریق سفرهای چندوجهی و ایجاد هاب‌های حمل‌ونقل تسهیل کند؛ همچنین باید حمایت مالی و اطمینان بلندمدت لازم را برای اجرای ساده و پایدار این طرح‌ها در اختیار شهرداری‌ها قرار دهد و با تدوین مقررات شفاف، دسترسی‌پذیری، قیمت‌گذاری منصفانه و طراحی کاربرپسند این سامانه‌ها را تضمین کند. در سطح شهرداری‌ها نیز چهار اقدام کلیدی توصیه می‌شود: افزایش آگاهی عمومی از طریق ابزارهای تبلیغاتی متنوع؛ مشارکت مؤثر ذی‌نفعان پیش و پس از اجرای طرح؛ فراهم‌کردن زیرساخت مناسب و فراگیر که در مطالعه ما مهم‌ترین انگیزه برگزایران و دومین انگیزه کاربران برای استفاده بیشتر بوده است و توسعه سفرهای چندوجهی از طریق هاب‌های تحرک و بلیت‌های یکپارچه میان شیوه‌های مختلف جابه‌جایی. در نهایت، اپراتورها نیز باید ناوگان دوچرخه‌های برقی را

تأملی بر ماهیت شکل‌گیری شهر اراک

شهری پشت دود کارخانه‌ها

وحید رفیعی‌دهقانی

پژوهشگر معماری منظر دانشگاه تهران

که بسیاری از لایه‌های دیگر شهر، پیش از آنکه دیده شوند، از میدان ادراک حذف می‌شوند. شهر تاریخی، بازار، محله‌های قدیمی، فضاهای عمومی، روابط اجتماعی،

خاطره جمعی و کیفیت زندگی شهری، همگی در سایه روایتی قرار می‌گیرند که صنعت را به یگانه زبان توصیف اراک تبدیل کرده است.

اما آیا می‌توان شهری را فقط از خلال یک کارکرد اقتصادی شناخت؟

این پرسش، بیش از آنکه درباره اراک باشد، درباره شیوه شناخت شهرهاست. مسئله اصلی آن نیست که اراک شهری صنعتی است یا خیر؛ صنعت، بی‌تردید یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های اقتصاد و توسعه این شهر است. مسئله از جایی آغاز می‌شود که یک کارکرد، جای ماهیت شهر را می‌گیرد و به‌تنتها معیار شناخت آن تبدیل می‌شود.

در این صورت، آنچه نادیده گرفته می‌شود، تنها چند بنای تاریخی یا فضای عمومی نیست، بلکه خود شهر به‌منابه موجودی زنده، پیچیده و چندلایه است. در اندیشه شهری معاصر، تمایز میان «کارکرد» و «ماهیت» اهمیت بنیادین دارد. شهر را نمی‌توان به مجموعه‌ای از عملکردها یا عناصر کالبدی فروگاست. شهر پیش از آنکه یک سازمان عملکردی باشد، پدیده‌ای فرهنگی است؛ موجودیتی که از نسبت میان مکان، انسان، خاطره، معنا و تجربه زیسته شکل می‌گیرد. از این منظر، کارکردهای اقتصادی، هر اندازه مهم باشند، تنها یکی از لایه‌های شهر هستند و نمی‌توانند جایگزین ماهیت آن شوند. این تمایز امروز بیش از گذشته اهمیت یافته است. در دهه‌های اخیر، روایت توسعه در بسیاری از شهرهای ایران بیش از آنکه بر کیفیت زندگی، هویت محلی و فضاهای عمومی استوار باشد، بر شاخص‌های عملکردی تکیه



به‌ویژه در مناطق کوهستانی یا پرشیب و برای سالمندان و افراد دارای محدودیت حرکتی گسترش دهند، طرح‌های قیمت‌گذاری و برنامه‌های وفاداری برای کاربران پرتردد ارائه کنند. ترکیب دوچرخه‌ها را متناسب با ویژگی‌های جغرافیایی هر منطقه تنظیم کنند و راهکارهای مکملی مانند دوچرخه‌های باربر برقی و اسکوترهای برقی را برای پوشش نیازهای متنوع سفر در نظر بگیرند.

❌در بخش زیرساخت‌های فیزیکی و الگوی سفرهای شهری، چه رویکردی باید اتخاذ شود تا این سرمایه‌گذاری‌ها به نتیجه مطلوب برسد؟

دستیابی به مفهوم درستی از سفرهای چندوجهی و ضرورت پیاده‌سازی آن در مدیریت شهری امری بسیار ضروری است که بر پایه یک واقعیت فنی پیرامون ماهیت وسایل نقلیه کوچک و کم‌سرعت یا همان میکرومبیلیتی شکل می‌گیرد. بررسی داده‌های میدانی نشان می‌دهد که این سامانه‌ها عمدتاً برای سفرهای کوتاه کارآمد هستند، نه سفرهای طولانی؛ چنان‌که میانگین مسافت طی‌شده با دوچرخه‌های اشتراکی در مطالعات کشورهای دیگر حدود سه تا پنج مایل، معادل تقریباً پنج کیلومتر بوده و این آمار در مطالعه موردی در یکی از شهرهای ایران با حدود جمعیت بیش از ۶۰۰ هزار نفر، فرای سفرهای روزانه شهری حدود دو تا سه کیلومتر گزارش شده است. این محدودیت مسافت نشان می‌دهد که دوچرخه اشتراکی نباید به‌عنوان جایگزین کامل خودرو در سفرهای طولانی تلقی شود، بلکه کارکرد اصلی آن زمانی محقق می‌شود که به‌عنوان مکمل در یک سیستم حمل‌ونقل یکپارچه به کار گرفته شود.

الگوی سفر چندوجهی دقیقاً به معنای تلفیق کارآمد شیوه‌های مختلف جابه‌جایی است؛ به‌گونه‌ای که شهروند بتواند بخش اولیه مسیر خود، مانند فاصله خانه تا ایستگاه مترو یا اتوبوس را با دوچرخه طی کند، بخش طولانی‌تر سفر را با استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی ادامه دهد و در نهایت، مسافت کوتاه باقی‌مانده تا مقصد نهایی را مجدداً با دوچرخه اشتراکی بپیماید. تحقق عملی این الگو ایجاب می‌کند که دولت‌ها و سیاست‌گذاران به‌جای ترویج و حمایت جداگانه از شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، سیاست حمایت هم‌زمان و یکپارچه از حمل‌ونقل فعال، حمل‌ونقل عمومی و وسایل نقلیه برقی را در دستور کار قرار دهند و با تأمین مالی دوره‌های حمایت سه تا پنج ساله، پایداری اقتصادی پروژه‌ها را برای شهرداری‌ها و شرکت‌های مجری تسهیل کنند.

ازسوی‌دیگر، همچنین با توجه به علاقه و ترجیح بیشتر کاربران، به‌ویژه زنان و افراد دارای محدودیت حرکتی جزئی به استفاده از دوچرخه‌های برقی، واردکردن این وسایل به ناوگان عمومی می‌تواند طی‌کردن مسیرهای ترکیبی را آسان‌تر کند؛ مشروط بر آنکه نرم‌افزارهای تلفن همراه برای مکان‌یابی، کرایه و پارک دوچرخه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شوند که موانع ناشی از کمبود سواد دیجیتال، به‌ویژه در میان سالمندان و گروه‌های آسیب‌پذیر، مانع از دسترسی عمومی به این سامانه یکپارچه نشود.



کرده است. شهر موفق، شهری تلقی می‌شود که تولید بیشتری دارد، سرمایه بیشتری جذب می‌کند یا سهم پررنگ‌تری در اقتصاد ملی ایفا می‌کند. چنین نگاهی، اگرچه برای تحلیل‌های اقتصادی ضروری است، اما هنگامی که به تنها شیوه فهم شهر تبدیل شود، ابعاد انسانی و فرهنگی آن را به حاشیه می‌راند. در نتیجه، شهر نه به‌عنوان محل زندگی، بلکه به‌عنوان محل تولید شناخته می‌شود و ارزش آن بیش از هر چیز با میزان کارکرد اقتصادی‌اش سنجیده می‌شود. اراک نمونه‌ای روشن از این وضعیت است؛ شهری که روایت صنعت، به تدریج بر سایر روایت‌های آن غلبه کرده است. اگرچه صنعت بخشی جدایی‌ناپذیر از تاریخ معاصر اراک است، اما هنگامی که به تنها زبان توصیف شهر تبدیل می‌شود، بازار تاریخی، محله‌های قدیمی، فضاهای عمومی، فرهنگ محلی، مناسبات اجتماعی و شیوه زیستن شهروندان در حاشیه قرار می‌گیرند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

جای دوچرخه در شهرهای ما خالی نیست

مرضیه باریکانی

مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل پاک و پایدار

جای دوچرخه در شهر ما خالی نیست؛ اما انباری از دوچرخه‌های متروک داریم که سال‌ها زیر آفتاب و باران‌اند. جای دوچرخه در شهرهای ما خالی نیست؛ ما کیلومترها مسیر دوچرخه در شهر داریم که در تصرف خودروها و موتورسیکلت‌هاست. در سال‌های اخیر بارها درباره ضرورت توسعه دوچرخه‌سواری و راه‌اندازی سامانه‌های دوچرخه اشتراکی در شهرها سخن گفته شده؛ اما واقعیت آن است که مسئله اصلی شهرهای ما، کمبود دوچرخه یا حتی کمبود زیرساخت فیزیکی نیست. اگر با نگاهی دقیق‌تر به شهر بگیریم، مشاهده می‌کنیم که انباری از دوچرخه‌های متروک در شهرمان وجود دارد؛ دوچرخه‌هایی که سال‌ها زیر آفتاب و باران رها شده و از چرخه استفاده خارج شده‌اند. از سوی دیگر، بسیاری از کلان‌شهرهای ما (به‌ویژه تهران) دارای کیلومترها مسیر ویژه دوچرخه هستند، ولی این مسیرها در عمل توسط خودروها و موتورسیکلت‌ها اشغال شده و کارکرد اصلی خود را از دست داده‌اند. بنابراین جای دوچرخه در شهر خالی نیست، بلکه آنچه غایب است، نگرشی صحیح، منسجم و هم‌پیوند نسبت به «نقش دوچرخه در شبکه حمل‌ونقل شهری» است. دوچرخه اشتراکی زمانی می‌تواند موفق باشد که بخشی از یک سیاست جامع برای ارتقای کیفیت زندگی شهری تلقی شود. در چنین رویکردی، دوچرخه نه یک وسیله تفریحی، بلکه ابزاری کارآمد برای جابه‌جایی روزمره شهروندان به شمار می‌رود. تجربه بسیاری از شهرهای موفق جهان نشان داده است توسعه دوچرخه اشتراکی بدون یکپارچگی با سایر مدهای حمل‌ونقل، بدون تأکید بر ضرورت استفاده، بدون تأمین ایمنی مسیرها و بدون حمایت نهادهای شهری و مطالبه اجتماعی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

یکی از مهم‌ترین ابعاد این موضوع، توجه به نیازهای بانوان در شهر است. دوچرخه می‌تواند ابزاری مؤثر برای افزایش دسترسی، استقلال و تحرک زنان در فضاهای شهری باشد (به‌متأسفانه این نگرش صرفاً برای موتورسیکلت حاکم است)؛ اما این امر مستلزم فراهم‌شدن شرایطی ایمن و مناسب است. هنگامی که مسیرهای دوچرخه در تصرف وسایل نقلیه موتوری قرار دارند یا امنیت و آسایش کاربران تأمین نمی‌شود، طبیعی است که بخش بزرگی از جامعه تمایلی به استفاده از این شیوه حمل‌ونقل نداشته باشد. از این‌رو، موفقیت سامانه‌های دوچرخه اشتراکی بیش از هر چیز به ایجاد محیطی امن و قابل اعتماد و سهولت بهره‌برداری برای تمامی شهروندان، به‌ویژه بانوان، وابسته است. در مقابل، در سال‌های گذشته شاهد افزایش گرایش شهروندان به استفاده از موتورسیکلت بوده‌ایم. این روند اگرچه در ظاهر پاسخ‌گوی نیاز به جابه‌جایی سریع در شهرهای پرتراфик است، ولی پیامدهای درخسور توجهی ازجمله افزایش تصادفات، آلودگی هوا، آلودگی صوتی و کاهش ایمنی معابر شهری را به همراه دارد. گسترش استفاده از موتورسیکلت به‌ویژه در سفرهای کوتاه شهری (درون‌محله‌ای)، نشان‌دهنده آن است که دوچرخه هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در نظام حمل‌ونقل شهر پیدا کند. واقعیت این است که بخش درخور توجهی از سفرهای درون‌شهری، به‌خصوص در محلات و برای فواصل کمتر از پنج کیلومتر، به راحتی با دوچرخه قابل انجام است. این مسافت‌ها از نظر زمانی و انرژی کاملاً با قابلیت‌های دوچرخه سازگار هستند. با این حال، در بسیاری از محلات شهری، تراکم بالای خودروها و موتورسیکلت‌ها نه‌تنها استفاده از دوچرخه را دشوار کرده، بلکه حضور آن را در معابر به حاشیه رانده است. از سوی دیگر، سهم دوچرخه در سفرهای شهری کشور هنوز نامشخص و در عمل بسیار ناچیز است. نبود آمار دقیق و پایش مستمر، برنامه‌ریزی برای توسعه این شیوه حمل‌ونقل را با دشواری مواجه کرده است. راه‌اندازی سامانه‌های دوچرخه اشتراکی می‌تواند فرصتی برای بازگرداندن دوچرخه به زندگی روزمره شهروندان باشد؛ اما موفقیت این طرح‌ها نیازمند نگرش مدیران شهری، ایجاد مطالبه اجتماعی، تأمین ایمنی و حفاظت از زیرساخت‌هاست. تنها در چنین شرایطی می‌توان انتظار داشت که دوچرخه از یک عنصر حاشیه‌ای به بخشی مؤثر از شبکه حمل‌ونقل پایدار شهری تبدیل شود.