گزارش

انتقاد محسن هاشمی از انتقال درآمد مجتمع‌های ایستگاهی به خزانه شهرداری

تراکم فروخته می‌شود پولش به مترو نمی‌رسد

شرق: فروش تراکم در اطراف ایستگاه‌های مترو قرار بود یکی از راه‌های تأمین هزینه ساخت خطوط جدید باشد. شهرداری از ظرفیت ساخت‌وساز در این محدوده‌ها درآمد کسب می‌کرد و مترو با همین منابع توسعه پیدا می‌کرد. محسن هاشمی، مدیرعامل اسبق شرکت متروی تهران، می‌گوید این رابطه مالی در ساختار کنونی شهرداری تغییر کرده است. به گفته او، درآمد حاصل از مجتمع‌های ایستگاهی به‌جای آنکه مستقیم در اختیار شرکت مترو قرار بگیرد، به خزانه شهرداری می‌رود و مترو فقط بر اساس بودجه مصوب خود اعتبار دریافت می‌کند. هاشمی در دومین نشست توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در اندیشکده شهر، با اشاره به تجربه تأمین مالی مترو در سال‌های گذشته، نسبت به تکرار این وضعیت در خطوط جدید هشدار داد؛ خط‌هایی که هنوز ساخته نشده‌اند، اما امکان تعریف پروژه‌های ساختمانی در اطراف ایستگاه‌هایشان وجود دارد.

هاشمی که سخنان خود را با اشاره به گزارش نشست قبلی در روزنامه شرق با تیتر «اول تراکم، بعد مترو» آغاز کرد، گفت پس از خواندن این گزارش در جریان مباحث مطرح‌شده قرار و تصمیم گرفته است درباره شیوه تأمین مالی مترو و استفاده از ظرفیت اراضی پیرامون ایستگاه‌ها توضیح دهد. او اصل احداث مجتمع‌های ایستگاهی و استفاده از درآمد ساخت‌وساز در اطراف مترو را رد نکرد و گفت: «این کار صحیح است، ولی باید روشی را اجرا کنیم که پول برای ساخت خط استفاده شود».

به اعتقاد هاشمی، زمانی می‌توان از توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی سخن گفت که ساخت‌وساز در اطراف ایستگاه‌ها و احداث خطوط مترو هم‌زمان پیش برود. او توضیح داد: «وقتی خط طراحی شده و دور آن مجتمع دیده می‌شود، هر درآمدی که از این خط به دست می‌آید باید مستقیم در همان خط هزینه شود تا مترو ساخته شود. یعنی تراکم به‌تدریج بالا می‌رود و مترو هم به‌تدریج ساخته می‌شود». مدیرعامل اسبق متروی تهران با انتقاد از تغییر ساختار مالی مجتمع‌های ایستگاهی گفت در گذشته اجازه داده نمی‌شد درآمد این مجتمع‌ها از اختیار شرکت مترو خارج شود، اما اکنون شرایط متفاوت شده است.

او افزود: «شنیده‌ام الان این‌طور نیست؛ یعنی به بهانه مجتمع ایستگاهی گاهی تراکم‌هایی می‌دهند که شاید حتی خصوصیات مجتمع ایستگاهی را هم نداشته باشد. از این عنوان استفاده می‌کنند، تراکم می‌دهند و پول آن به خزانه واحد شهرداری می‌رود». هاشمی توضیح داد در این شیوه، درآمد فروش پروانه‌های ساختمانی به حساب شهرداری واریز می‌شود و خزانه نیز بر اساس بودجه مصوب به شرکت مترو اعتبار اختصاص می‌دهد، بدون آنکه میزان درآمد حاصل از ساخت‌وسازهای اطراف ایستگاه‌ها مبنای پرداخت قرار بگیرد. به گفته او، نه شورای شهر، نه شهرداری و نه وزارت کشور نباید اجازه دهند این درآمدها از حوزه فعالیت مترو خارج شود. هاشمی برای توضیح تفاوت شیوه فعلی با گذشته، به تجربه سال‌های مدیریت خود در شرکت مترو اشاره کرد. او گفت پس از توقف ساخت مترو و مخالفت دولت با تأمین هزینه‌های آن در سال‌های جنگ، استفاده از ظرفیت اقتصادی اراضی اطراف ایستگاه‌ها به عنوان یکی از روش‌های تأمین منابع مالی مطرح شد. به گفته او، در آن دوره اکبر هاشمی رفسنجانی بر ضرورت ادامه ساخت مترو تأکید کرد و در نهایت احداث مترو از سال ۱۳۶۵ دوباره آغاز شد. در همان زمان قرار بود درآمد حاصل از پذیره‌نویسی و ساخت‌وسازهای اطراف خطوط مترو در اختیار این شرکت قرار بگیرد، اما این اتفاق برای سال‌ها به‌طور کامل رخ نداد.

هاشمی گفت در دوره شهرداری محمدباقر قالیباف، با ایجاد سازوکاری به نام «بودجه غیرنقدی»، امکان استفاده مستقیم شرکت مترو از درآمد مجتمع‌های ایستگاهی فراهم شد. او درباره این روش توضیح داد پس از تصویب یک مجتمع ایستگاهی، پرونده به شهرداری منطقه ارسال می‌شد تا پروانه ساختمانی صادر شود. عوارض صدور پروانه از محل بودجه غیرنقدی پیش‌بینی‌شده در شهرداری تأمین می‌شد، اما پروانه به نام شرکت مترو صادر می‌شد. در نتیجه شرکت مترو می‌توانست پروانه را بفروشد و درآمد حاصل از آن مستقیم به حساب این شرکت واریز شود. هاشمی گفت: «این باعث می‌شد به‌هیچ‌وجه پولی که از مجتمع ایستگاهی برای مترو ایجاد می‌شد، از دست مترو خارج نشود».

به گفته او، در فاصله سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ حدود دو هزار میلیارد تومان از این طریق منابع مالی فراهم شد؛ رقمی که در آن دوره در توسعه شبکه مترو نقش داشت. او برای نشان‌دادن ارزش این منابع توضیح داد در آن سال‌ها هزینه ساخت هر ایستگاه مترو حدود ۱۰ میلیون دلار، معادل تقریبی ۱۰ میلیارد تومان با نرخ ارز آن زمان بود، درحالی‌که اکنون هزینه ساخت یک ایستگاه به حدود ۵۰۰ میلیارد تومان رسیده است. هاشمی همچنین گفت مجتمع‌های ایستگاهی از طریق مزایده واگذار می‌شدند و برندگان مزایده می‌توانستند مبلغ قرارداد را به‌صورت اقساطی بپردازند یا در صورت فعالیت به عنوان پیمانکار مترو، بدهی خود را با اجرای پروژه‌های مترو تهاتر کنند. او از مجتمع‌های ایستگاهی ساخته‌شده در کنار ایستگاه شهید مدنی در خط دو و محدوده دروازه شمیران و خیابان فخرآباد نام برد و گفت این پروژه‌ها از نمونه‌های استفاده از ظرفیت اراضی اطراف ایستگاه‌ها برای تأمین منابع مالی مترو بوده‌اند. به گفته هاشمی، شرکت مجتمع‌های ایستگاهی در گذشته یکی از شرکت‌های اقماری مترو بود، اما اکنون از این مجموعه جدا شده و به ساختار شهرداری منتقل شده است. در نتیجه پروانه‌های ساختمانی در اختیار اداره املاک شهرداری قرار می‌گیرد و درآمد فروش آنها به خزانه واریز می‌شود. او معتقد است در چنین ساختاری ممکن است در اطراف یک خط مترو ساخت‌وساز انجام شود، اما درآمد حاصل به توسعه همان خط نرسد.

هاشمی با اشاره به خط ۱۱ مترو هشدار داد: «اگر این سیاست در تهران اجرا شود، خیانت بزرگی به مترو خواهد شد؛ چراکه برای خط ۱۱ تراکم داده می‌شود، ساخت‌وساز انجام می‌شود، پولش به مترو داده و خط مترو ساخته نمی‌شود و دوباره معضل جدیدی در شهر تهران ایجاد خواهد شد». او تأکید کرد برای جلوگیری از این وضعیت باید سازوکار تأمین مالی مجتمع‌های ایستگاهی اصلاح و شرکت مترو مستقیم از درآمد توسعه پیرامون ایستگاه‌ها بهره‌مند شود. به گفته او، نباید پروانه‌ای به نام مجتمع ایستگاهی صادر شود، بدون آنکه شرکت مترو در جریان باشد و سهم درآمدی آن مشخص شود. هاشمی برای توضیح امکان اجرای چنین روشی به تجربه هنگ‌کنگ اشاره کرد. او گفت شرکت متروی هنگ‌کنگ یا MTR علاوه بر توسعه و بهره‌برداری از خطوط ریلی، در فعالیت‌های ملکی و ساختمانی نیز حضور دارد و از درآمد مجتمع‌های اطراف ایستگاه‌ها برای توسعه شبکه مترو استفاده می‌کند.

به گفته او، در امتداد خط متروی فرودگاه هنگ‌کنگ مجموعه‌های بزرگ مسکونی، اداری، تجاری و هتل ساخته شده و درآمد این فعالیت‌ها در توسعه شبکه ریلی به کار گرفته می‌شود. هاشمی همچنین به تجربه کپنهاگ اشاره کرد؛ شهری که در بخشی از توسعه جدید آن، احداث خط مترو و ساخت‌وساز شهری در قالب یک برنامه مشترک پیش رفته است. او توضیح داد در این پروژه، توسعه یک محدوده حدود ۳۰۰ هکتاری با ساخت نزدیک به سه میلیون مترمربع زیربنا در کنار احداث خط مترو پیش‌بینی شده بود تا از درآمد توسعه شهری برای تأمین هزینه‌های شبکه ریلی استفاده شود. هاشمی این تجربه را با توسعه منطقه ۲۲ تهران مقایسه کرد و گفت اگر در زمان شکل‌گیری این منطقه، خط مترو و ساخت‌وسازهای اطراف ایستگاه‌ها در یک برنامه مشترک دیده می‌شد، امکان تأمین بخش قابل‌توجهی از هزینه توسعه مترو وجود داشت. او تأکید کرد شرط اجرای چنین الگویی، اختصاص درآمد ساخت‌وسازها به خود مترو است.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

کارهای زمین‌مانده بلدیه


عکس: ایرنا

نورا حسینی: چهار سال از آغاز دوره فعلی مدیریت شهری تهران گذشته، اما نظافت خیابان‌ها، ساماندهی پسماند و آب‌گرفتگی معابر همچنان محل انتقاد است. در همین حال، شهرداری مسئولیت‌هایی فراتر از وظایف معمول خود پذیرفته که به گفته برخی اعضای شورای شهر، بخشی از آنها بر عهده دولت بوده است. اختلاف بر سر اولویت‌های شهرداری بالا گرفته؛ نهادی که هنوز در انجام برخی وظایف اصلی خود با مشکل روبه‌روست، اما دامنه فعالیت‌هایش را گسترده‌تر کرده است. تصاویر خیابان‌های آب‌گرفته تهران و خودروهایی که در بزرگراه‌ها گرفتار شده بودند، واکنش شهروندان را به همراه داشت. اما در جلسه شورای شهر، بخشی از سخنان اعضا به انتقاد از رسانه‌ها و جریان‌های سیاسی اختصاص پیدا کرد. پرویز سروری، نایب‌رئیس شورا، منتقدان عملکرد شهرداری را به سیاه‌نمایی متهم کرد و محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه نیز از خدمات مدیریت شهری دفاع کرد. آخوندی گفت که شهرداری حتی در حوزه‌هایی که مستقیم مسئولیتی ندارد، وارد عمل شده و به دولت پزشکیان کمک کرده است. دفاع آخوندی از پذیرش این مسئولیت‌ها در حالی مطرح شد که رئیس شورای شهر نیز از وضعیت نظافت تهران ابراز نارضایتی کرده بود. مشکل رفت‌وروب، بازگشت زباله‌گردها، آب‌گرفتگی معابر و عقب‌ماندگی برخی پروژه‌های شهری، تنها بخشی از انتقادهایی است که در ماه‌های اخیر از عملکرد شهرداری مطرح شده است. بر اساس ماده ۵۵ قانون شهرداری، نظافت معابر، نگهداری مجاری آب و اقدام برای حفاظت شهر در برابر خطر سیل از وظایف شهرداری است. جمع‌آوری پسماند، نگهداری فضای سبز و توسعه خدمات حمل‌ونقل عمومی نیز در مجموعه مسئولیت‌های مدیریت شهری قرار دارند. برای انجام این وظایف، هر سال برنامه و بودجه مشخصی در شورای شهر تصویب می‌شود. ورود شهرداری به مسئولیت‌های دیگر، بدون آنکه این تکالیف قانونی تغییر کرده باشند، بحث اولویت‌بندی منابع و امکانات مدیریت شهری را پیش کشیده است.

۴ سال و یک مشکل قدیمی

نظافت تهران در چهار سال گذشته بارها به موضوع تذکر اعضای شورای شهر تبدیل شده است. مدیران مختلفی در حوزه خدمات شهری تغییر کرده‌اند، قراردادهای جمع‌آوری پسماند اصلاح شده و شهرداری چندین بار از اجرای برنامه‌های تازه برای ساماندهی زباله‌گردها خبر داده است. با این حال، انتقاد از وضعیت نظافت شهر همچنان ادامه دارد. ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، با اشاره به اظهارات مهدی چمران درباره آشفتگی در حوزه رفت‌وروب و پسماند می‌گوید: «یکی از دلایل قطعی آب‌گرفتگی‌هایی که در بعضی از بزرگراه‌ها و خیابان‌های تهران شاهد بودیم، گرفتگی جوی‌ها و نهرها بر اثر انباشت زباله است». او از بازگشت زباله‌گردها به خیابان‌ها نیز خبر می‌دهد و می‌گوید در جلسه‌ای با معتمدان محلات منطقه ۶، یکی از گلایه‌های اصلی مردم حضور دوباره زباله‌گردها بوده است. به گفته امانی، شهرداری پیش‌تر وعده ساماندهی آنها را داده بود و برای مدتی نیز تعدادشان کاهش پیدا کرد، اما اکنون دوباره در سطح شهر دیده می‌شوند. امانی مشکلات مدیریت پسماند را محدود به جمع‌آوری زباله نمی‌داند و معتقد است در تمام مراحل جمع‌آوری، انتقال و دفن پسماند نارسایی وجود دارد. او تغییر سیاست‌ها و روش‌های اجرائی با جابه‌جایی مدیران را یکی از دلایل ادامه این وضعیت عنوان می‌کند. این عضو شورا می‌گوید: «این مشکلات آن‌قدر تکرار شده که فکر می‌کنم مردم هم دیگر خسته شده‌اند. در پایان این دوره مدیریت شهری، مهم‌ترین وظیفه شهرداری سامان‌دادن به رفت‌وروب و نظافت شهر است، اما هر جایی از این حوزه را که بررسی می‌کنیم، مشکلی وجود دارد». انباشت زباله در جوی‌ها و کانال‌ها می‌تواند جریان آب را مختل کند، هرچند آب‌گرفتگی معابر دلایل دیگری نیز دارد و نمی‌توان تمام آن را به وضعیت نظافت نسبت داد. ظرفیت شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی، وضعیت کانال‌ها و شیب معابر نیز در این مسئله مؤثر است. با وجود این، لایروبی و پاک‌سازی مجاری آب از وظایف مستمر شهرداری است و انجام آن نباید به روزهای بارندگی محدود شود.

مسئولیت‌های بیشتر، تمرکز کمتر

ناصر امانی معتقد است شهرداری در کنار وظایف اصلی خود، مسئولیت‌های دیگری پذیرفته که به تمرکز مدیریتی و منابع مالی نیاز دارند. او می‌گوید: «امروز حتی موافقان آقای شهردار هم اعلام کردند که شهرداری بسیاری از وظایف دولت را که مسئولیتی در قبال آنها نداشته، بر عهده گرفته است». به اعتقاد امانی، مشکلات موجود در حوزه خدمات شهری نشان می‌دهد که وظایف اصلی شهرداری در اولویت لازم قرار نگرفته‌اند. پذیرش مسئولیت‌های بیشتر، تنها به اختصاص بودجه محدود نمی‌شود. هر فعالیت جدید به نیروی انسانی، امکانات اجرائی، هماهنگی اداری و زمان مدیران نیاز دارد. در مدیریت شهری، این منابع محدودند و اختصاص آنها به یک فعالیت می‌تواند بر اجرای برنامه‌های دیگر اثر بگذارد. به همین دلیل، در ارزیابی عملکرد شهرداری باید علاوه بر هزینه طرح‌های جدید، تأثیر آنها بر خدمات روزمره شهر نیز بررسی شود.

وظایفی که از شهرداری گرفته نشده‌اند

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، تأکید دارد که انجام فعالیت‌های دیگر، شهرداری را از مسئولیت‌های قانونی خود معاف نمی‌کند. او می‌گوید: «این یک اصل بدیهی و عقلایی است که هر سازمان و دستگاهی در نخستین گام باید وظایف خودش را انجام دهد، مگر اینکه یک نهاد بالادستی یا مرجع صاحب صلاحیت آن وظایف را از دستگاه بگیرد و مسئولیت دیگری به آن واگذار کند». تشکری‌هاشمی توضیح می‌دهد که شورای شهر به‌عنوان مرجع سیاست‌گذاری، تعیین برنامه‌ها و تخصیص منابع، هیچ‌گاه وظایف اصلی شهرداری را لغو نکرده و تصویب مسئولیت‌های تازه نیز به معنای برداشته‌شدن تکالیف قبلی نیست. او تأکید می‌کند: «کسی نمی‌تواند به این دلیل که در جای دیگری کاری انجام داده، وظایف خودش را بر زمین بگذارد. این کار هم خلاف قانون است، هم خلاف عقل و هم خلاف مصوبات شورای شهر تهران». رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا با اشاره به مشکلات خدمات شهری می‌گوید: «آب‌گرفتگی معابر، تراکم ترافیک، وضعیت نظافت شهر و فضاهای سبزی که آسیب دیده‌اند یا خشک شده‌اند، هیچ‌کدام نمی‌تواند به دلیل مسئولیت‌های دیگری باشد که شهرداری پذیرفته است». از نظر تشکری‌هاشمی، شورا از اقداماتی که در چارچوب مصوبات برای کمک به شهروندان انجام می‌شود حمایت می‌کند، اما این حمایت به معنای چشم‌پوشی از عملکرد شهرداری در سایر حوزه‌ها نیست.

پروژه‌هایی که به پایان نمی‌رسند

عقب‌ماندگی پروژه‌های شهری نیز از موضوعات مورد انتقاد اعضای شوراست. برخی طرح‌های عمرانی و حمل‌ونقل با وجود پیشرفت فیزیکی بالا، هنوز به بهره‌برداری نرسیده‌اند و تأمین‌نشدن منابع مالی از دلایل مطرح‌شده برای تأخیر آنهاست. ناصر امانی با اشاره به مشکلات تأمین اعتبار پروژه‌ها می‌گوید در یکی از مناطق تهران، تعدادی از طرح‌ها با وجود پیشرفت قابل‌توجه، به دلیل کمبود منابع مالی تکمیل نشده‌اند. تشکری‌هاشمی نیز می‌گوید: «ما در صحن شورا مرتب درباره عقب‌ماندگی پروژه‌ها، به‌خصوص در بخش حمل‌ونقل، تذکر داده‌ایم و اجرای آنها را به‌طور جدی از شهرداری مطالبه کرده‌ایم». او از تهیه گزارشی درباره میزان تخصیص اعتبارات و تفاوت بودجه مصوب با عملکرد شهرداری خبر می‌دهد و تأکید می‌کند که مدیران باید درباره اجرای برنامه‌های مصوب پاسخ‌گو باشند. تأخیر در تکمیل پروژه‌ها علاوه بر عقب‌انداختن بهره‌برداری، ممکن است هزینه نهایی آنها را نیز افزایش دهد. در بخش حمل‌ونقل عمومی، این تأخیر به معنای دیرتر اضافه‌شدن ظرفیت جدید به شبکه‌ای است که شهروندان هر روز از آن استفاده می‌کنند.

اولویت با کدام کار است؟

علی‌اصغر قائمی، عضو شورای شهر تهران، یکی از منتقدان اولویت‌های مدیریت شهری در این دوره است. او معتقد است توجه به اقداماتی که بازتاب تبلیغاتی بیشتری دارند، در مواردی بر رسیدگی به وظایف اصلی شهرداری پیشی گرفته است. قائمی می‌گوید: «برداشت من این است که تمرکز شهردار در این چند سال بیشتر بر اقداماتی بوده که بازتاب تبلیغاتی بیشتری دارند. نمی‌گویم وظایف ذاتی شهرداری را فراموش کرده، اما این وظایف معمولا در اولویت نخست او نبوده‌اند». او با اشاره به تقسیم مسئولیت‌ها میان دستگاه‌های اجرائی تأکید می‌کند: «قوانین جاری کشور مسئولیت رسیدگی به مسائل روزمره زندگی مردم را میان دستگاه‌های مختلف تقسیم کرده و بخش مهمی از این مسئولیت‌ها بر عهده شهرداری است. بنابراین شهرداری باید وظایف قانونی خود را به‌درستی انجام دهد». قائمی همچنین از مشکلاتی سخن می‌گوید که برخی مدیران شهرداری در جلسات غیررسمی درباره تأمین منابع و اجرای برنامه‌ها مطرح می‌کنند، اما به گفته او، همین مشکلات کمتر در گزارش‌های رسمی انعکاس پیدا می‌کند.

شهر تمیز، خیابان قابل عبور

کمک شهرداری به دیگر دستگاه‌ها و پذیرش مسئولیت‌های تازه، لزوماً با انجام وظایف شهری منافات ندارد. اما این فعالیت‌ها زمانی قابل ارزیابی‌اند که هزینه، منابع و نتایج آنها مشخص باشد و بتوان عملکرد شهرداری را در برابر برنامه‌های مصوب سنجید. شهروندان در زندگی روزمره بیش از هر چیز با کیفیت خدمات شهری روبه‌رو هستند؛ خیابانی که پس از بارندگی قابل عبور باشد، زباله‌ای که به‌موقع جمع شود، بوستانی که نگهداری شود و اتوبوس و مترویی که بتوان برای رفت‌وآمد روزانه روی آنها حساب کرد. این خدمات، بخش اصلی مسئولیت شهرداری در برابر مردم است. در ماه‌های پایانی این دوره مدیریت شهری، نظافت پایتخت همچنان موضوع گلایه شهروندان و انتقاد اعضای شوراست. پروژه‌هایی نیز وجود دارند که تکمیل آنها به تأخیر افتاده است. شهرداری برای این خدمات و پروژه‌ها مسئولیت قانونی و بودجه مصوب دارد و باید درباره میزان اجرای آنها پاسخ دهد؛ مستقل از اینکه چه مسئولیت‌های دیگری پذیرفته و چه فعالیت‌هایی خارج از مأموریت‌های معمول خود انجام داده است.

خواجه در بند نقش ایوان است

شهر به‌مثابه تصویر یا شهر به‌مثابه مکان؟

صباجعفری
پژوهشگر دکترای منظر-میلاد شیراوند، روزنامه‌نگار توسعه

در روزهای اخیر پس از انتشار مصاحبه رسانه‌ای شهردار سابق تهران، مجددا مباحثی درخصوص رویکرد مدیریت شهری نسبت به بافت فرسوده و محلات حاشیه‌نشین یا فقیرنشین مطرح شده است و این سؤال را به ذهن متبادر می‌کند که آیا می‌توان با تغییر رنگ جداره‌ها و آرایش بصری سطوح شهری، از تحول در کیفیت شهر سخن گفت؟ پیش‌تر نیز در اواخر دهه ۹۰ شمسی، پروژه رنگ‌آمیزی برخی محلات دارای بافت فرسوده و بعضا فقیرنشین تهران مانند نظام‌آباد، جی، هرندی، بریانک و... واکنش‌های بسیاری در پی داشت. در نگاه نخست، رنگ‌آمیزی و زیباسازی کالبدی می‌توانند به‌مثابه اقداماتی برای ارتقای کیفیت محیط تلقی شوند؛ اقداماتی که با تغییر سیمای ظاهری فضا، زمینه‌ای را برای تنوع بصری، افزایش جذابیت و بهبود ادراک محیط فراهم می‌آورند. بااین‌حال، مسئله اساسی نه امکان تأثیرگذاری رنگ بر کیفیت بصری شهر، بلکه نوع تلقی از شهر و ماهیت تحولی است که به‌واسطه چنین مداخلاتی ادعا می‌شود. آیا تغییر در صورت ظاهری شهر، به معنای ارتقای کیفیت مکان است؟ و اساسا تا چه اندازه می‌توان کیفیت یک محیط شهری را به ویژگی‌های بصری و کالبدی آن تقلیل داد؟ چراکه پویایی شهر در وهله نخست به میزان رضایت‌مندی ساکنان آن از وجوه مختلف زندگی خود برمی‌گردد و در وهله دیگر میزان توانایی ظرفیت‌های شهر در ارتقای سطح معیشت افراد و جامعه، چراکه مطابق نظر اندیشمندان شهرنشینی به این دلیل جایگزین مدل توسعه مبتنی بر کشاورزی و روستانشینی با بیش از سه هزار سال قدمت شد که بتواند متضمن رشد پایدار، توسعه مطلوب و ارتقای کیفیت توانایی‌های انسانی مبتنی بر نظر Human development محبوب الحق (اندیشمند پاکستانی) باشد. همچنین آرای نامدارانی چون آمارتیا سن و داگلاس نورث که از برندگان ادوار جایزه اقتصاد نوبل هستند، بر چنین نکاتی تأکید دارد. همچنین گرایشات اخیر برندگان متأخر جایزه اقتصاد نوبل بر کیفیت نهادسازی‌های متضمن توسعه برای ایجاد حس رو به رشد در شهروندان دلالت دارد تا جایی که سن در کتاب مشهور خود با عنوان توسعه به‌مثابه آزادی می‌گوید برنامه‌های توسعه‌ای را نه از طریق ارزیابی‌های ظاهری بلکه بر اساس اینکه در عمل چه فرصت بهتری برای بهترزیستن مردم فراهم شده، ارزیابی کنید. این نگاه در آثار دیوید هاروی هم مشهود است. او معتقد است زمانی می‌توان مدعی تحول در حکمرانی شهری شد که از تأکید بر تأمین خدمات و امکانات برای جمعیت شهری به سمت رویکردی مبتنی بر توسعه اقتصادی، رقابت میان شهرها و جذب سرمایه، حرکت رخ دهد.

حال پرسش نخست را دوباره تکرار می‌کنیم؛ احساس رضایت داشتن از کیفیت محل زندگی را چگونه می‌توان احصا و استخراج کرد؟ ما در این نوشتار سعی کرده‌ایم هم در قالبی متشکل از دریچه رشته‌های تخصصی در حوزه شهر و هم از دریچه سطح توسعه که «مطالعات مکان» نامیده می‌شود، به این سؤال پاسخ دهیم. در نهایت می‌توان گفت پاسخ به این پرسش‌ها مستلزم بازاندیشی در دو تلقی متفاوت از شهر است؛ شهر به‌مثابه تصویر و شهر به‌مثابه مکان. در تلقی نخست، شهر به‌عنوان مجموعه‌ای از عناصر کالبدی و جلوه‌های بصری فهم می‌شود که می‌توان آنها را از طریق مداخلات آراست و طراحی و بازآرایی کرد و به تصویری مطلوب‌تر بدل ساخت. در چنین رویکردی، کیفیت محیط با میزان نظم، هماهنگی، جذابیت و مطلوبیت بصری آن سنجیده می‌شود و بهبود شهر نیز بیش از آنکه ناظر بر تحول در مناسبات فضایی و کیفیت حیات شهری باشد، در تغییر نمود ظاهری آن جست‌وجو می‌شود. این تلقی را می‌توان گونه‌ای از تقلیل‌گرایی در مواجهه با شهر دانست که در آن، پیچیدگی واقعیت شهری به آنچه قابل مشاهده، طراحی و بازنمایی است، فروکاسته می‌شود. در این چارچوب، شهر بیش از آنکه به‌مثابه واقعیتی زنده و در حال شدن فهم شود، به موضوعی برای مداخله صوری تبدیل می‌شود؛ به طوری که کیفیت آن را می‌توان مستقل از فرایندهای اجتماعی، فرهنگی و تاریخی سازنده‌اش، از طریق اصلاح صورت کالبدی ارتقا بخشید.

در مقابل، نگاه منظرین با عبور از چنین فهمی، شهر را نه فقط مجموعه‌ای از اشیا و عناصر کالبدی، بلکه کلیتی رابطه‌مند، پویا و واجد معنا تلقی می‌کند. در این نگاه، مکان حاصل برهم‌کنش مستمر میان بستر مادی، فعالیت‌های انسانی، ساختارهای اجتماعی، حافظه جمعی، ادراک حسی و تجربه شهروندان است. کالبد، اگرچه وجهی بنیادین و جدایی‌ناپذیر از این کلیت به شمار می‌رود، اما به‌تنهایی تبیین‌کننده کیفیت و هویت مکان نیست. آنچه یک فضای شهری را به مکانی متمایز و معنادار تبدیل می‌کند، مجموعه روابطی است که میان انسان و محیط، در بستر زمان و زندگی روزمره شکل می‌گیرد. از این منظر، شهر، کوچه و خیابان را نمی‌توان به ترکیب جداره‌ها، کف‌سازی، مبلمان و عناصر بصری آن فروکاست؛ همان‌گونه که کیفیت یک میدان شهری نیز تنها از طریق تناسبات هندسی، مصالح یا آرایش کالبدی آن قابل تبیین نیست. خیابان و میدان در پیوند با الگوهای حضور، کنش‌های اجتماعی، خاطرات مشترک، شیوه‌های تصرف و استفاده از فضا و معانی انباشته‌شده در طول زمان، واجد هویت و کیفیت می‌شوند. به بیان دیگر، مکان برایند مناسباتی است که در آن جریان دارند و به‌طور مداوم آن را تولید و بازتولید می‌کنند.

بر این اساس، یکی از مسائل بنیادین در رویکردهای متعارف زیباسازی شهری، یکسان‌انگاری زیبایی مکان با آراستگی ظاهری آن است. درحالی‌که زیباسازی، به‌ویژه در صورت‌بندی رایج مدیریتی آن، اغلب بر بهبود ویژگی‌های صوری و بصری محیط متمرکز است، زیبایی مکان را نمی‌توان فقط به نظم هندسی، هماهنگی رنگی یا جذابیت تصویری محدود کرد. زیبایی در تجربه منظر، کیفیتی است که می‌تواند از تناسب میان کالبد و فعالیت، امکان حضور و تعامل، استمرار خاطره، احساس آشنایی، تعلق مکانی و معناداری تجربه محیطی پدیدار شود.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

نقد شعارزدگی و مناسبت‌گرایی در شهرسازی ایران به مناسبت روز جهانی شهرسازی
از شار تا شعار



سینا لطف‌پور
فعال حوزه شهری

هر سال هشتم نوامبر، مصادف با هفدهم آبان، به مناسبت روز جهانی شهرسازی، فرصتی برای بازخوانی مسائل و چالش‌های شهرهای معاصر فراهم می‌شود. در این روز، نهادهای حرفه‌ای، دانشگاهی و تخصصی در کشورهای مختلف، متناسب با اولویت‌ها و مسائل روز، شعارها و محورهایی را برای طرح مباحث، تبادل نظر و برگزاری نشست‌های تخصصی انتخاب می‌کنند. ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست و هر سال مفاهیمی مانند امنیت سکونت، پایداری زندگی، عدالت فضایی، شهر هوشمند، تاب‌آوری شهری، توسعه پایدار، مسکن مناسب و بازآفرینی شهری در قالب شعارها و محورهای مختلف مورد توجه قرار می‌گیرند. بدون تردید، گرامیداشت روز شهرسازی و پرداختن به این مفاهیم نه‌تنها اقدامی بی‌فایده نیست، بلکه با توجه به سهم فزاینده جمعیت شهرنشین و پیچیدگی مسائل شهری، ضرورتی انکارناپذیر است. مسئله اما از جایی آغاز می‌شود که این مناسبت به فرصتی برای تکرار مفاهیم و آرمان‌های مطلوب محدود شود؛ چند عنوان انتخاب، چند نشست و سخنرانی برگزار کنیم، از مسائل و چالش‌های شهرها بگوییم و در نهایت، با پایان مراسم، همه‌چیز به روال سابق بازگردد. گویی هر سال باید آرمان تازه‌ای برای شهرها تعریف کنیم، بی‌آنکه چندان نگران سرنوشت آرمان‌های سال‌های گذشته باشیم. اینجاست که باید پرسید: آیا پیش از انتخاب شعارهای تازه، اساسا عملکرد خود را در قبال شعارها و اهداف پیشین ارزیابی کرده‌ایم؟ آیا می‌دانیم شهرهای ما در تحقق عدالت فضایی، تاب‌آوری، پایداری یا دسترسی عادلانه به خدمات شهری در چه وضعیتی قرار دارند؟ آیا انتخاب این محورها برآمده از شناخت و ارزیابی واقعیت شهرهای ایران است یا صرفا بازتابی از مفاهیم رایج در ادبیات جهانی شهرسازی؟ به نظر می‌رسد در بسیاری از موارد، پیش از آنکه به شناخت وضعیت موجود و ارزیابی عملکرد بپردازیم، به استقبال انتخاب مفاهیم و شعارهای تازه می‌رویم؛ گویی خودِ سخن‌گفتن درباره یک مسئله را با گامی برای حل آن اشتباه گرفته‌ایم. برای مثال، هنگامی که از عدالت فضایی سخن می‌گوییم، آیا تصویری روشن و قابل سنجش از وضعیت توزیع خدمات و نابرابری‌های فضایی در شهرهایمان داریم؟ وقتی تاب‌آوری شهری را محور گفت‌وگو قرار می‌دهیم، آیا میزان آمادگی شهرها در برابر مخاطرات طبیعی و انسانی را ارزیابی کرده‌ایم؟ و زمانی که از شهر هوشمند یا توسعه پایدار حرف می‌زنیم، آیا ابتدا ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و موانع تحقق آنها را شناخته‌ایم؟ شاید پیش از انتخاب هر شعار تازه، بد نباشد یک‌بار به عقب بازگردیم و ببینیم از آنچه در سال‌های گذشته درباره شهر مطلوب گفته‌ایم، چه میزان در واقعیت شهرهایمان تحقق یافته است. نگاهی به وضعیت طرح‌های توسعه شهری، بخشی از این فاصله را آشکار می‌کند. در برخی مطالعات ارزیابی طرح‌های جامع و تفصیلی، میزان تحقق پیشنهادها و اهداف این طرح‌ها بسیار پایین گزارش شده و در مواردی ارقام کمتر از ۲۰ درصد نیز به چشم می‌خورد. فارغ از تفاوت روش‌های ارزیابی و ضرورت بررسی دقیق این آمار، چنین فاصله‌ای میان اهداف مصوب و نتایج تحقق‌یافته تأمل‌برانگیز است. برای تهیه این طرح‌ها، گروهی از متخصصان و مشاوران، دستگاه‌های اجرایی و منابع مالی قابل توجهی درگیر می‌شوند و افق‌های بلندمدتی برای توسعه شهر ترسیم می‌کنند؛ اما هنگامی که بخش بزرگی از پیشنهادها در مرحله اجرا متوقف می‌ماند، پرسش اساسی فقط درباره کیفیت محتوای طرح نیست، بلکه باید اعتبار و کارآمدی کل سازوکار تولید، تصویب و اجرای آن را نیز مورد تردید قرار داد. طرحی که نسبت آن با واقعیت اجرایی، منابع مالی و نظام تصمیم‌گیری شهر روشن نیست، تا چه اندازه می‌تواند مبنای قابل اتکایی برای آینده‌نگری باشد؟

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید