

گزارش

تأیید خشک‌شدن هزاران درخت در شرق پایتخت

خطاهای پرهزینه، بدون عذرخواهی

شرق: هزاران درخت حاشیه بزرگراه بسیج-محلّاتی که برای اجرای پروژه‌های عمرانی جابه‌جا شده بودند، خشک شدند و پروژه هم به گفته برخی از اعضای شورا در حال حاضر به دلیل معارض متوقف شده و در این میان شهرداری میلیارد‌ها تومان برای جابه‌جایی درختان پرداخت کرده است.

این تذکر ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، پیش از تعطیلات شهریورماه صحن شورای شهر بود. در نخستین جلسه شورای شهر تهران پس از تعطیلی یک هفته‌ای، معاون خدمات شهری شهردار، شهردار منطقه ۱۴ و رئیس سازمان بوستان‌ها که نزدیک به نیم‌قرن است مسئولیت حفاظت و توسعه فضای سبز تهران را بر عهده دارد، به صحن شورا آمدند تا پاسخ این تذکر را بدهند. سخنان مدیران شهری در توضیح این اتفاق مشخص کرد که جابه‌جایی درختان سوزنی تنها پاسخی به افکار عمومی است که مدیریت شهری قصد قطع درخت ندارد، اما بیشتر این درختان پس از جابه‌جایی خشک می‌شوند. همچنین یادآوری شد که پیمانکار شهرداری فقط چهار ماه مسئولیت نگهداری درختان جابه‌جاشده را داشته و پس از آن شهرداری به درخواست پادگانی که درختان در آن کاشته شده بودند، برای امضای قرارداد نگهداشت توجهی نکرده است. ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، پس از توضیحات شهرداری گفت که چه کلاه به سر، چه سر به کلاه، سخنان گفته‌شده تأیید تذکر قبلی او بوده است.

مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر نیز تأکید کرد که برای احترام به افکار عمومی، بابت این اتفاق عذرخواهی شود و دست‌کم یک مدیر اصلی که در این اتفاق مقصر بوده است، استعفا دهد.

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای اسلامی شهر تهران با انتقاد از نحوه برخورد شهرداری با موضوع خشک‌شدن هزاران درخت در پروژه اتوبان بسیج گفت: «ارزش زیستی این درختان بسیار بالاست و نباید با ارقام کوچک جریمه پیمانکار از کنار ما گذشت. در حوزه حفاظت مشکلات جدی داریم. پیمانکار متخلف در ماجرای جابه‌جایی درختان جریمه شده، اما این جریمه براساس اصل قرارداد بوده است، نه بر مبنای مصوبه شورا. اگر قرار بود شش هزار درخت براساس ارزش زیستی‌شان محاسبه شوند، شاید رقم جریمه به چند هزار میلیارد تومان می‌رسید. برای مثال فقط چند درخت در خیابان ولیعصر ۱۱۷ میلیارد تومان ارزش‌گذاری شد».

عباسی هشدار داد: وقتی می‌گوییم شش هزار درخت از بین رفته، نباید این‌عدد را کوچک کنیم. باید واقعی‌نگاه کنیم؛ هر درخت با قطر و محیط بن خاص خودش ارزش متفاوتی دارد. حتی برای ۳۰ درخت، قانون ماده ۴ حکم می‌کند که فرد مسئول به دادگاه معرفی شود و امکان صدور حکم حبس وجود دارد. بنابراین خشک‌شدن شش هزار درخت موضوعی جدی نیست. رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورا خطاب به شهرداران مناطق گفت: اگر گزارشی مبنی بر خشک‌شدن چند درخت به دست‌تان رسید، باید شرایط بحرانی اعلام کنید. شهردار منطقه باید مسئولانه پیگیری کند. به احترام افکار عمومی نیز از مدیریت شهری انتظار می‌رود یک مقام مسئول بابت این خسارت عذرخواهی کند یا حتی استعفا دهد.

اما این پیشنهاد به مذاق برخی از اعضا خوش نیامد و آنها قطع درختان برای ایجاد بزرگراه‌هایی مانند امام علی، آزادگان و... را یادآوری و تأکید کردند برای توسعه شهر نیاز به چنین تصمیم‌گیری‌هایی هست.

این نخستین بار نیست که مدیران شهری در برابر پیشنهاد عذرخواهی برای اشتباهات رخ‌داده مقاومت می‌کنند. مهدی افراین، عضو شورای اسلامی شهر تهران، معتقد است فرهنگ عذرخواهی مسئولان باید در حکمرانی شهری نهادینه شود. او افزود: ای کاش شهرداری تهران بابت خشک‌شدن این تعداد درخت از شهروندان عذرخواهی می‌کرد. عذرخواهی در مواقع خطا باید به یک فرهنگ تبدیل شود تا مسئولان در برابر تصمیمات اشتباه خود و مجموعه تحت امرشان پاسخ‌گو باشند.

افراین تغییرات مکرر در معاونت‌های شهرداری و به‌کارگیری نیروهای کم‌تجربه را از دیگر دلایل بروز چنین بحران‌هایی دانست و گفت: نبود اسناد راهبردی در مدیریت شهری، همان‌گونه که کمیسیون خدمات شهری اشاره کرده، موجب شده شهر بر پایه آزمون و خطا پیش برود.

این‌عضو شورا با تأکید بر ضرورت مشارکت عمومی گفت امیدوارم شهروندان تهرانی درباره مسائل زیست‌محیطی حساس‌تر شوند. بی‌توجهی مردم به این موضوعات بزرگ‌ترین آفت مدیریت شهری است. اگر شهروندان و رسانه‌ها مطالبه‌گر باشند، مدیریت شهری خود را زیر ذره‌بین نظارت شورا و مردم خواهد دید. ناصر امانی، عضو شورای اسلامی شهر تهران نیز با انتقاد از شیوه مدیریت فعلی شهرداری گفت تکرار شعار «ما بهترینیم» در میان مدیران، رفتار پاسخ‌گویانه را تضعیف کرده است. به گفته او شیوه مدیریت این دوره از مدیریت شهری این‌گونه است که در برابر انتقاده‌ها پاسخ می‌دهند ما بهترینیم، ما بی‌سابقه‌ترینیم و ما بیشترین کار را در این دوره کرده‌ایم. او افزود که این باور از ابتدای مدیریت در ذهن بسیاری از مدیران جا افتاده و باعث شده تصور کنند هیچ خطایی ندارند. او شیوه مدیریت کنونی و اسلوب ویژه این دوره را علت وقوع چنین خطاهایی دانست و اضافه کرد اگر من به جای معاون شهردار بودم، از کسی که این موضوع را پیگیری کرده، تشکر می‌کردم. به‌عنوان نماینده تهران این خطا را قبول می‌کردیم و سعی می‌کردیم در پروژه‌های بعدی این‌قدر عجله به خرج ندهیم. اما علیرضا نادعلی، عضو شورای شهر تهران، معتقد است در اتفاق جابه‌جایی درختان توضیح شهرداری کامل بود. او به فرهنگ عذرخواهی در کشور اشاره کرد و گفت: من الزاما نمی‌گویم در این ماجرا شهرداری باید عذرخواهی کند، اما به صورت کلی تأکید دارم که فرهنگ عذرخواهی در کشور ما ضعیف است. او برای توضیح بیشتر به ماجرای سقوط هواپیمای اوکراینی اشاره کرد و گفت: وقتی آن حادثه رخ داد، شهید سردار حاجی‌زاده مسئولیت را پذیرفت و با وجود اینکه بسیاری ظن قوی داشتند این‌حادثه به دلیل هک اسرائیل بوده، او شجاعانه گفت اشتباه از سیستم ما بوده و تمام‌قد عذرخواهی کرد. برخی آن زمان می‌گفتند باید استعفا دهد یا بازداشت شود، اما او مسئولیت پذیرفت و عذرخواهی کرد. این نمونه‌ای از شجاعت در پذیرش خطاست.

سخت‌گویی شورا تأکید کرد: البته همه خطاها یکسان نیستند؛ اگر قصور عمدی یا تخلف جدی رخ دهد، قانون باید با فرد خاطی برخورد کند، اما در مواردی که بی‌توجهی یا خطایی غیرمستقیم در زیرمجموعه مدیریتی رخ می‌دهد، اولین وظیفه مسئولان عذرخواهی از مردم است. در بسیاری از کشورها مثل ژاپن هر خطا با استعفا همراه است، اما این نسخه همیشه برای همه موقعیت‌ها کاربرد ندارد. با این حال عذرخواهی وظیفه‌ای است که باید به یک فرهنگ فراگیر در میان مدیران تبدیل شود. عذرخواهی تنها کافی نیست، بلکه باید با اصلاح فرایندها و تدابیر همراه باشد تا خطا تکرار نشود. او درباره اینکه این فرهنگ در مدیران شهری ششم وجود دارد یا خیر، گفت: در مدیریت شهری ما گاهی شاهد عذرخواهی بوده‌ایم، برخی مدیران آمده‌اند و در صحن شورا عذرخواهی کرده‌اند، اما این رفتار هنوز عمومی و همه‌شمول نشده است. امیدوارم فرهنگ عذرخواهی و اصلاح رویه‌ها بیشتر از گذشته در میان مدیران شهری نهادینه شود.



نورا حسینی: دو هفته پیش بود که شورای شهر تهران با فوریت به شهرداری اعلام کرد که بازنگری طرح جامع ترافیک را به شورای شهر ارائه کند. مهدی چمران، رئیس شورای شهر، تأکید داشت که ارسال مستقیم این طرح به شورای عالی ترافیک، دوزدن شورا‌ست. او در جلسه‌ای که در وزارت کشور برای بررسی این طرح برگزار شد، سکوت و تأکید کرد این جلسه قانونی نیست و باید طرح جامع ابتدا در شورا بررسی شود. او روز گذشته به خبرنگاران گفت: «بازنگری طرح جامع از نظر ما پذیرفتنی نبود. باید ابتدا این طرح در کمیسیون تخصصی بررسی نشود. از ما خواستند نظرات‌مان را اعلام کنیم. ما اصولاً روندی را که طرح‌ها بدون تصویب با حداقل تأیید شورای شهر -که در قانون هم پیش‌بینی شده- به جریان می‌افتند، درست نمی‌دانیم و این نکته را نیز متذکر شدیم». او ادامه داد: به این نتیجه رسیدیم که ابتدا طرح باید در شورای شهر بررسی شود و بعد از طی مراحل قانونی و تأیید شورا، برای تصمیم‌گیری نهایی به شورای عالی ترافیک ارسال شود. رئیس شورای اسلامی شهر تهران در توضیح ایرادات طرح ارائه‌شده در جلسه اخیر گفت: موضوع صرفاً کمبود اتوبوس یا در نظر گرفتن آن نبود، بلکه مسائل فنی دیگری هم وجود داشت که در بررسی‌ها لحاظ نشده بود. ما در آن جلسه نتوانستیم ایراد بگیریم، چون اساس برگزاری جلسه را درست نمی‌دانستیم، بنابراین وارد جزئیات نشدیم.

او افزود: «این مواردی که در یک توضیح ۲۰دقیقه‌ای مطرح شد، کلیات نمی‌کند. تغییرات و تصمیمات در این سطح باید به صورت جامع و کارشناسی‌شده به شورا ارائه شود تا اعضا و کارشناسان بتوانند ميسوط روی آن بحث کنند. اینکه تنها در یک فرصت کوتاه چنین موضوعاتی طرح شود، به‌هیچ‌وجه کافی نیست.

چمران تأکید کرد: از آنچه توضیح داده شد، برای ما روشن شد که این طرح هیچ‌گونه اعتبار اجرایی ندارد. ایرادات فراوانی در آن وجود دارد که ممکن است در آینده بتوانند برخی مشکلات را برطرف کنند، اما در شرایط فعلی، این طرح با مشکلات زیادی روبه‌رو است که مجال طرح همه آنها در جلسه نبود.

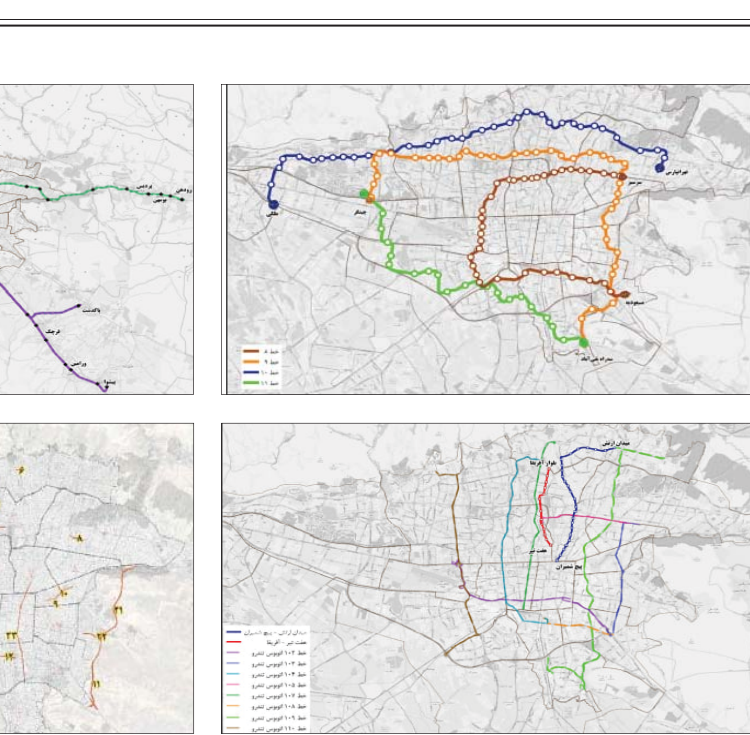
اما در طرحی که شورا آن را فاقد اعتبار اجرایی می‌داند و منتقدان زیادی هم دارد، چه برنامه‌هایی برای آینده ترافیکی تهران پیش‌بینی شده‌است؟ براساس این طرح، تهران روزانه بیش از ۲۲.۵ میلیون سفر را تجربه خواهد کرد؛ سهم خودروهای شخصی حدود ۴۱.۹ درصد پیش‌بینی شده و حمل‌ونقل عمومی انبوه مانند مترو و اتوبوس تندر ۲۶.۸ درصد از جابه‌جایی‌ها را به خود اختصاص خواهد داد. تاکسی‌ها سهمی برابر با ۱۵.۹ درصد دارند، موتورسواران ۶.۵ درصد و دیگر شیوه‌های جابه‌جایی نیز ۸.۹ درصد از کل سفرهای شهری را شامل می‌شوند. اهداف کلان طرح بر چهار محور اصلی متمرکز است: یکپارچگی سیستم حمل‌ونقل، کاهش وابستگی به خودروی شخصی، افزایش سفرهای غیرموتوری و ارتقای ایمنی و اعتماد عمومی به وسایل نقلیه همگانی.

یکی از موضوعاتی که مورد توجه قرار گرفته، توسعه حمل‌ونقل غیرموتوری است. شهرداری در نظر دارد ۲۰۹ کیلومتر پیاده‌راه در سه محور اصلی ستارخان، چهارباغ و آیت ایجاد کند و هم‌زمان ۱۰۲ کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری در معابر مختلف شهر بسازد. این اقدام، به گفته کارشناسان، می‌تواند بخشی از بار ترافیک شهری را کاهش دهد و به ارتقای کیفیت زندگی کمک کند.

در بخش حمل‌ونقل عمومی، مترو همچنان نقش اصلی را دارد. چهار خط جدید با شماره‌های ۱۰، ۸، ۹ و ۱۱ به شبکه کنونی افزوده خواهد شد؛ خطوطی که مجموعاً ۱۴۶ کیلومتر طول دارند و تکمیل آنها همراه با خطوط موجود، شبکه متروی تهران را به ۲۲۳ کیلومتر درون‌شهری و ۹۱ کیلومتر حومه‌ای خواهد رساند. برای پوشش بهتر سفرهای حومه‌ای نیز دو خط اکسپرس به طول ۲۶۶ کیلومتر طراحی شده که شرق تهران را به غرب و جنوب غرب را به شمال شرق متصل می‌کند. علاوه‌براین، سه خط راه‌آهن حومه‌ای و دو خط قطار سبک شهری (LRT) برای تکمیل شبکه حمل‌ونقل در نظر گرفته شده است.

بخش دیگری از طرح به بازطراحی ناوگان اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی اختصاص یافته است. براساس این برنامه، دو خط جدید بی‌آرتی احداث خواهد شد و هم‌زمان خطوط تاکارآمد حذف یا به مینی‌بوس و ون تبدیل می‌شوند. توسعه اتوبوس‌های برقی و سامانه‌های اشتراکی نیز به‌عنوان گزینه‌های پشتیبان در دستور کار قرار دارد.

در حوزه شبکه معابر، احداث و تکمیل ۶۸ کیلومتر معابر شریانی و بزرگراهی پیش‌بینی شده است. پروژه‌هایی مانند تونل متوسلیمان، بزرگراه شوشتری و زیرگذر میدان تجریش از جمله طرح‌های این بخش هستند. علاوه‌بر آن، ۵۲ تقاطع غیرهمسطح جدید ساخته می‌شود و ۲۱ تقاطع موجود نیز تکمیل خواهد شد.



بازنگری طرح جامع ترافیک تهران؛ اختلاف شورا و شهرداری بر سر اعتبار و آینده حمل‌ونقل

عقب‌گرد ترافیکی پایتخت

پایانه‌های مسافری هم از تغییرات بزرگ بی‌نصیب نمانده‌اند. طرح جامع بر تثبیت پایانه‌های موجود در غرب، جنوب و بیهقی تأکید دارد و ساخت پایانه جدید شرق تهران و چهار پایانه غیرمترکز دیگر را ضروری دانسته است. مدیریت پارکینگ نیز به‌طور ویژه در دستور کار قرار گرفته و احداث نزدیک به صد هزار فضای پارک عمومی همراه با اجرای قیمت‌گذاری پلکانی برای پارکینگ‌های شهری ازجمله سیاست‌های جدید در این زمینه است. در کنار همه اینها، مدیریت تقاضای سفر به‌عنوان یکی از ارکان طرح معرفی شده است. اجرای طرح‌های محدودیت ترافیک و کنترل آلودگی هوا، انعطاف‌پذیری در ساعات کاری ادارات و فرهنگ‌سازی گسترده برای کاهش استفاده از خودروی شخصی، ازجمله اقداماتی است که بر آنها تأکید شده است. بررسی جزئیات این طرح نشان می‌دهد بازنگری طرح جامع ترافیک تهران، به جای ارائه افقی روشن برای عبور از بحران ترافیک و آلودگی، تصویری از عقب‌نشینی در اهداف کلان مدیریت شهری ارائه می‌دهد. کاهش سهم پیش‌بینی‌شده حمل‌ونقل عمومی، بی‌توجهی به پیاده‌مداری و دوچرخه‌سواری و ابهام در سیاست‌های پارکینگ، از دید کارشناسان و اعضای شورا نشانه‌ای است از آنچه می‌توان «عقب‌گرد ترافیکی پایتخت» نامید؛ مسیری که نه‌تنها با برنامه‌های بلندمدت گذشته فاصله دارد، بلکه پرسش‌های جدیدی درباره اعتبار و کارآمدی این بازنگری ایجاد کرده است. محمدحسین نوروزی، دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، دراین‌باره به «شرق» گفت: طرح جامع حمل‌ونقل تهران در سال ۱۳۸۶ تصویب و افق آن سال ۱۴۰۴ تعیین شد، اما به دلیل تأخیر در آماربرداری‌ها، بازنگری جدید با تعویق مواجه شد. در سال ۱۳۹۳ آماربرداری انجام شد اما طرح جدید تدوین نشد. وزارت کشور پیشنهاد داد آماربرداری بعدی در سال ۱۴۰۵ هم‌زمان با سرشماری نفوس و مسکن انجام شود تا مبنای تدوین طرح جامع ۱۴۱۴ قرار بگیرد. برای جلوگیری از خلا برنامه‌ریزی، تصمیم گرفته شد یک الحاقیه با افزونه به طرح جامع اضافه شود تا افق آن از ۱۴۰۴ به ۱۴۰۸ تغییر کند.

نوروزی افزود: در حوزه ریلی نمی‌توان با افاق‌های کوتاه سه تا چهارساله برنامه‌ریزی کرد؛ بنابراین افق مطالعات ریلی تا سال ۱۴۲۰ در نظر گرفته شد. به همین دلیل بازنگری فعلی بیشتر یک طرح میان‌مدت است تا گذار از شرایط فعلی.

به گفته دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل، در طرح جامع ۱۳۸۶ سهم حمل‌ونقل عمومی ۷۵ درصد پیش‌بینی شده بود، اما در مطالعات جدید برای سال ۱۴۰۸ این سهم حدود ۴۲ درصد برآورد شده است؛ «در واقع ۵۸ درصد سفرها با خودروی شخصی و سایر مدها انجام خواهد شد. کاهش سهم حمل‌ونقل عمومی باعث شده نیاز به ناوگان زیر کمتر شود. در طرح ۱۳۸۶ سهم اتوبوس و مینی‌بوس ۱۱ درصد دیده شده بود که معادل ۱۱ هزار دستگاه ناوگان بود، اما حالا این سهم به ۱۳.۵ درصد کاهش یافته و حدود شش هزار و ۵۰۰ دستگاه کلیات می‌کند. بخشی از این هم اتوبوس نیست و در قالب ون تأمین می‌شود».

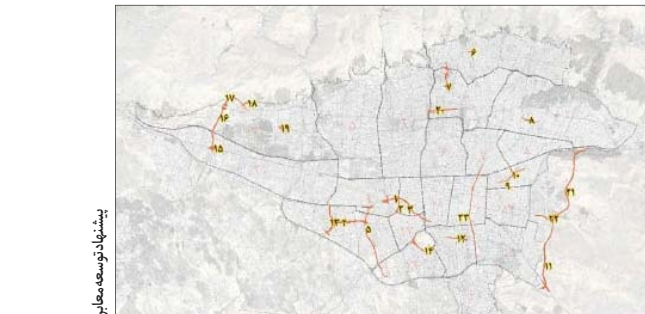
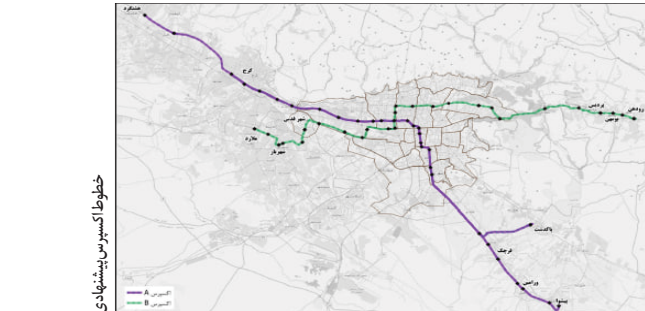
چرا اهداف گذشته محقق نشد؟

نوروزی در توضیح دلایل این عقب‌نشینی گفت: براساس گفته مدیران شهری، واقعیت‌های موجود کشور نشان می‌دهد رسیدن به سهم‌های بالاتر دشوار است. قیمت سوخت تغییری نداشته، طرح‌هایی مانند ترافیک و پارکینگ با محدودیت‌های جدی روبه‌رو است و سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر به‌طور مؤثر اجرا نشده است. بنابراین پیش‌بینی‌ها هم براساس شرایط واقعی کشور انجام شده است. او با اشاره به مبنای حقوقی بازنگری گفت: در سال ۱۳۹۹ ضابطه ۸۱ توسط سازمان برنامه و بودجه ابلاغ شد و مبنای تهیه طرح جامع حمل‌ونقل قرار گرفت. همکاران شهرداری می‌گویند تغییراتی که امروز می‌بینیم ناشی از همان شرح خدمات ابلاغی است.

کاهش سهم دوچرخه و پیاده‌راه‌ها

به گفته نوروزی، در حوزه دوچرخه فقط یک کیلومتر مسیر پیش‌بینی شده و این رقم بسیار ناچیز است؛ «صرفاً با احداث مسیر نمی‌توان الگوی دوچرخه‌سواری شهری ایجاد کرد. باید برنامه‌های جانبی مانند تحرک تقاضا، توسعه دوچرخه‌های اشتراکی و سیاست‌های تشویقی هم‌زمان دیده شود. اما در گزارش‌های فعلی، فقط تعداد کیلومترهای مسیر دوچرخه یا پیاده‌راه لحاظ شده و هیچ چشم‌انداز جامع‌تری ارائه نشده است».

او افزود: «پیاده‌مداری هم صرفاً به معنی ایجاد پیاده‌راه نیست. از خانه تا مقصد باید شبکه پیاده‌رو ایمن و پیوسته وجود داشته باشد. در بازنگری سال‌های ۹۱ و ۹۲ چنین ملاحظاتی دیده شده بود، اما به مرحله تصویب در وزارت کشور نرسید و اکنون هم در طرح جدید حذف شده است».



بازنگری طرح جامع ترافیک تهران؛ اختلاف شورا و شهرداری بر سر اعتبار و آینده حمل‌ونقل

نوروزی درباره خطوط ریلی سبک (LRT) و پایانه شرق جدید نیز توضیح داد: «شورا از ابتدا با این پروژه‌ها مخالف بوده و این مخالفت در کمیته فنی شورای عالی ترافیک هم مطرح شده بود. با این حال در بهمن ۱۴۰۲ وزارت کشور و شورای عالی ترافیک، مصوبه ۱۹۱ را به شهرداری تهران ابلاغ کردند که شامل دو کریدور قطار سبک شهری است».

او با طرح پرسش افزود: «چطور در حالی که شورا هیچ مصوبه‌ای صادر نکرده، چنین تأییدی داده شده است؟ شهرداری می‌گوید صرفاً شناسایی کریدور بوده، نه اجرای پروژه. اما وقتی وارد جزئیات می‌شویم، بحث اجرای ضابطه ۷۷۷ سازمان برنامه و بودجه هم مطرح می‌شود که با طرح جامع در هم‌تپندگی دارد و کمیته فنی را دچار ابهام کرده است». به گفته دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل، اختلاف اصلی بر سر توجه‌پذیری است: «مثلاً خطی که از میدان آزادی آغاز می‌شود، با وجود هم‌پوشانی با خطوط دیگر، آیا واقعاً توجیه دارد یا خیر؟ یا خط دوم از نعمت‌آباد تا لزان، در بسیاری از نقاط امکان عملیاتی شدن ندارد. به همین دلیل کمیته فنی در بررسی‌های نهایی خود دچار تردید شد».

نوروزی با بیان اینکه شورا همچنان بر موضع خود پافشاری دارد، تصریح کرد: «براساس برنامه چهارم، هیچ اقدام اجرایی در حوزه حمل‌ونقل نباید بدون اخذ مصوبه از شورای شهر انجام شود. بنابراین هرچند کریدورها شناسایی شده، اما اجرای آنها منوط به تصمیم شورا خواهد بود».

نوروزی درباره خطوط HOV هم گفت: «شهرداری اعلام کرده که خط جدید صرفاً خط پرسرشتین نیست، بلکه یک خط حمل‌ونقل همگانی است؛ یعنی فقط اتوبوس و تاکسی حق تردد دارند. اما واقعیت این است که اجرای چنین خطی ابهامات فراوانی دارد». به گفته او طول این مسیر در رفت و برگشت حدود ۸۸ کیلومتر است، «اگر قرار باشد تخلفات با دوربین کنترل شود، نیاز به تعداد بسیار زیادی دوربین خواهد بود. این در شرایطی است که حتی نگهداری دوربین‌های فعلی شهر هم با مشکلات جدی روبه‌رو است. وزارت کشور هم نسبت به قابلیت اجرایی چنین خطی تردیدهایی را مطرح کرده است».

او افزود: از سوی دیگر، پوشش اتوبوس‌رانی در غرب تهران ضعیف است؛ مشخص نیست این خط قرار است پاسخ‌گوی چه سفرهایی باشد. در حالی که مصوبه ۱۹۱ شورای عالی ترافیک در سال ۱۴۰۲ کلیت طرح را تصویب کرده، جزئیات آن همچنان با پرسش‌های بی‌پاسخ مواجه است.

سیاست‌گذاری مهم در حوزه پارکینگ

دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل درباره ساخت پارکینگ در محدوده مرکزی شهر که در این طرح به آن اشاره شده، در حالی که نباید به ساخت پارکینگ تشویق شود، چراکه ایجاد پارکینگ به معنای افزایش انگیزه استفاده از خودروی شخصی است هم توضیح داد: طرح جامع پارکینگ که در جلسات کارشناسی بررسی شده، اشکالات جدی دارد. در آن صرفاً تقاضای کلی شهر برآورد شده، اما سیاست مشخصی ارائه نشده است. اولویت‌بندی بین مناطق پرتقاضا مثل ۱۲ و ۱۳ و حتی مناطق حاشیه‌ای‌تر مانند ۲۱ وجود ندارد. این خلا را به شهرداری اعلام کردیم اما پاسخی دریافت نکردیم.

نوروزی تأکید کرد: «اگر قرار است سیاست‌گذاری درست در حوزه پارکینگ اجرا شود، باید به سمت پارک‌سوارهای حاشیه‌ای رفت تا شهروندان در نقاط دورتر خودرو را پارک کنند و با مدهای حمل‌ونقل عمومی ادامه مسیر بدهند. اما چنین رویکردی در طرح جامع دیده نشده است».

او درباره انتخاب مسیرهایی مانند بلوار آفریقا به عنوان کریدور BRT گفت: فلسفه کار درست است، جایی که تراکم ترافیک و تقاضای سفر بالاست، باید حمل‌ونقل عمومی در اولویت قرار گیرد. بلوار آفریقا به‌ویژه در ساعات اداری و تجاری با ازدحام جدی مواجه است و پتانسیل خط تندرو را دارد. اما اینکه آیا در عمل امکان احداث خط BRT در این معبر وجود دارد یا خیر، نیازمند مطالعات اجرایی بعدی است. بنابراین نمی‌توان گفت پیشنهاد اشتباهی در طرح جامع داده شده، اما هنوز قطعیت ندارد.

آنچه از سخنان اعضای شورا و مدیران شهری برمی‌آید، این است که بازنگری طرح جامع ترافیک بیش از آنکه مسیر آینده پایتخت را روشن کند، از اختلافات ساختاری در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل پرده برداشته است. از یک‌سو، شهرداری با تکیه بر واقعیت‌های اقتصادی و محدودیت‌های اجرایی به کاهش اهداف گذشته تن داده و از سوی دیگر، شورا بر ضرورت پایبندی به چشم‌اندازهای بلندمدت و الزام قانونی تصویب طرح‌ها تأکید دارد. به نظر می‌آید این طرح با وجود چالش‌های اساسی به این زودی‌ها به سرانجامی نرسد.

یادداشت

تهران و معماری فراموشی



علیرضا جباری‌زادگان

پژوهشگر و مدرس معماری

در دل شهری که هر روز بیشتر از گذشته از خود بیگانه می‌شود، تهران دیگر نه مکان زیستن، بلکه صحنه‌ای برای عبور و فراموشی است. این یادداشت با نگاهی پدیدارشناسانه و نوروفلسفی، به کالبد بی‌قرار پایتخت می‌نگرد؛ جایی که بدن‌ها راه می‌روند، اما ذهن‌ها سرگردان هستند. آیا می‌توان تهران را دوباره ادراک کرد، پیش از آنکه در مباحثی نظارت و بی‌مکانی، برای همیشه ناپدید شود؟ تهران، این پیکر عظیم اما بی‌قرار، سال‌هاست در تب بی‌هویتی می‌سوزد. شهری که بیش از آنکه زیسته شود، تحمّل می‌شود. خیابان‌هایش ضریان بی‌نظمی و بی‌مکانی را می‌کوبند؛ میدان‌هایی بی‌نام‌ونشان، خاطراتی مدفون زیر آسفالت و دود و سیمان. تهران دیگر شهر نیست؛ مجموعه‌ای از جهت‌های گم‌شده است.

از منظر فلسفی-عصبی، تهران تجربه‌ای متناقض است؛ شهری با پتانسیل تحریک‌پذیری بالا، اما فاقد تحریک معنادار. مغز انسان در هر قدم، با سیلی از اطلاعات بی‌ریشه مواجه می‌شود؛ فرم‌هایی بی‌معنا، نورهای بی‌هویت و صداهایی بی‌مقصد.

پدیدارشناسی تهران، تجربه گسسته حضور است. خیابان انقلاب و خیابان ولیعصر به‌عنوان ستون‌های افقی و عمودی فقرات شهر، نه مسیر بلکه مکان گم‌گشتگی‌اند. بدن در آنها راه می‌رود، اما ذهن میان خاطره سقاخانه‌ها و صدای بوق تاکسی‌ها سرگردان می‌ماند. در اینجا، بدن صرفاً وسیله عبور است، نه ابزار ادراک.

تهران، همان‌گونه که موریس مرلو پونتی، فیلسوف فرانسوی می‌گوید، فضا را نه به صورت هندسی، بلکه از خلال بدن درمی‌یابد. اما بدن در تهران کرخت شده؛ دعوتی به بودن، نشستن، گوش‌دادن یا لمس‌کردن دریافت نمی‌کند. فضای تهران بی‌لمس است؛ نه درختانش دست می‌دهند، نه نیمکت‌هایش نشانه می‌دهند و نه پنجره‌هایش تو را به درون یا بیرون فرامی‌خوانند.

در نگاه نوروفنومولوژیک، تجربه شهری زمانی غنی است که داده‌های حسی با معناهای درونی پیوند بخورند. تهران اما بیشتر شبیه محرومیت حسی مدرن است. تجربه زیسته در آن، چون خواب‌دیدن در اتاقی بدون پنجره است؛ چشم باز است، اما ادراک خاموش.

و در سطحی عمیق‌تر، آنگاه که فلسفه قدرت به میان می‌آید، تهران چهره دیگری نشان می‌دهد. شهری که به‌جای زندگی، سازماندهی شده و جایی برای رؤیا باقی نگذاشته است. میدان‌ها به تقاطع، پارک‌ها به پارکینگ و کوچه‌ها به کریدور عبور تبدیل شده‌اند. نظارت همه جا هست؛ نه‌فقط با دوربین، بلکه با حذف مکان‌هایی که گفت‌وگو، خیال یا صمیمیت را ممکن می‌کردند.

اما قلب تهران هنوز می‌تپد. در کوچه پس‌کوچه‌های قدیمی امیرآباد، یوسف‌آباد و عباس‌آباد، در زیبایی مردم باحساسش یا در نور نیمه‌جان غروب پارک‌های پاییزی تهران، گاه جرقه‌ای از فضای زیسته پدیدار می‌شود. حافظه‌هایی در جان این شهر خوابیده‌اند که اگر به‌جای فراموشی به آنها گوش بدهیم، شاید تهران را از نو ادراک کرد، نه فقط تصرف.

