

یادداشت

اگر بشود!

بیم و امید در آینده باز آفرینی شهری

سیدمجتبی موسویان

کارشناس ارشد طراحی شهری

سال‌هاست در یک سوی وزارت راه و شهرسازی، سیاست‌هایی برای بازآفرینی بافت‌های ناکارآمد، تقویت سکونت در محله‌های موجود و بازگرداندن سرمایه به درون شهر دنبال شده و در سوی دیگر همان وزارتخانه، با عرضه گسترده زمین در پیرامون شهرها، فرصت‌های تازه‌ای برای ساخت‌وساز ایجاد و بخشی از تقاضا و سرمایه به بیرون هدایت می‌شود. هر دو سیاست ممکن است به‌تنهایی مداخله‌ای داشته باشند، اما در مقیاس شهر، در بسیاری موارد آثار یکدیگر را خنثی خواهند کرد. این دواگانگی، فقط نمونه‌ای از تعارض ساختاری در حکمرانی زمین و توسعه شهری ایران است؛ جایی که دستگاه‌های مختلف یک وزارتخانه، در ظاهر با انجام وظایف قانونی خود، گاه در راستای تضعیف اهداف یکدیگر حرکت می‌کنند.

از این منظر، موضوع ادغام شرکت بازآفرینی شهری ایران و سازمان ملی زمین و مسکن می‌تواند از اصلاحی تشکیلاتی فراتر رود. اگر نتیجه در عمل یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری زمین، مسکن و توسعه شهری باشد، با یک ایده پیشرو روبه‌رو هستیم.
باین‌حال، نگرانی منتقدان نیز کاملاً قابل فهم است: چه تضمینی وجود دارد بازآفرینی، با پیچیدگی‌های اجتماعی و اقتصادی‌اش، در سازمانی بزرگ‌تر و برخوردار از ابزارهای قدرتمند زمین و مسکن، به مأموریتی فرعی تبدیل نشود؟

الف. مسئله زمین نیست؛ شهر است.

برای دهه‌ها بخش مهمی از سیاست مسکن در ایران بر رابطه خطی کمبود مسکن و ضرورت تأمین زمین و افزایش ساخت‌وساز استوار بوده است. درحالی‌که واضح است مسکن صرفاً واحدی ساختمانی نیست و امکان سکونت پایدار در پیوند با اشتغال، دسترسی، خدمات، استطاعت اقتصادی و تعلق اجتماعی معنا پیدا می‌کند. خانه‌ای دور از فرصت‌های شغلی و شبکه خدمات شهری، حتی اگر ارزان ساخته شود، ممکن است در عمل به بازلویت فقر فضایی و نوعی حاشیه‌نشینی برنامه‌ریزی‌شده بینجامد. در رویکردهای معاصر حکمرانی شهری، نابرابری، سرمایه اجتماعی، اقتصاد محلی، کیفیت زندگی، مشارکت شهروندان و توزیع عادلانه فرصت‌ها در کانون سیاست‌های توسعه قرار دارند.
شهر یک نظام پیچیده از روابط اجتماعی، جریان‌های اقتصادی و مناسبات قدرت است و بازآفرینی شهری نیز در پی یافت پاسخ‌ها به همین پیچیدگی است. از این منظر، بازآفرینی در نمی‌توان به محدوده‌های بافت فرسوده میانی، سکونتگاه‌های غیررسمی یا بافت‌های تاریخی محدود کرد. این محدوده‌ها به دلیل شدت محرومیت نیازمند حمایت ویژه‌اند، اما سرنوشته‌شان در مقیاسی بزرگ‌تر رقم می‌خورد. بازار زمین و مسکن، حمل‌ونقل، توزیع خدمات، جریان سرمایه و جهت توسعه فراموئی، همگی بر امکان بهسازی محله‌های موجود اثر می‌گذارند. بنابراین، توسعه جدید، توسعه میان‌افراز، نوسازی مسکن، تأمین خدمات و مداخلات اجتماعی و اقتصادی باید نه مأموریت‌های جداگانه، بلکه گره‌هایی مکمل در یک سیاست فضایی منسجم باشند. چنین نگاهي کل شهر را محدوده بلافضل بازآفرینی شهری می‌بیند و زمین را از موضوعی صرفاً ملکی و ساختمانی، به ابزاری راهبردی برای تحقق منافع عمومی و عدالت فضایی تبدیل می‌کند.

ب. بازآفرینی و سهم خودش از ناکامی‌ها

اگر قرار است از تحول در حکمرانی شهری سخن بگوییم، نمی‌توان کارنامه نهاد متولی بازآفرینی را از نقد معاف کرد. بازآفرینی شهری در ایران، با وجود تجارب ارزشمند، توانسته جایگاه خود را به عنوان رویکردی جامع و پایدار تثبیت کند و حتی در انتقال معنای آن به مدیران و تصمیم‌گیران چندان موفق نبوده است. جایگاهی‌ای مکرر مدیران و تغییر رویکردها نیز این بی‌ثباتی را تشدید کرده است. گاه با تغییر سکان‌داران، نه‌فقط اولویت‌های اجرایی، بلکه تعریف مسئله و فلسفه بازآفرینی دگرگون می‌شود. در چنین فضایی، پژوهش، مطالعات پشتیبان و ارزیابی اثربخشی مداخلات نیز عموماً مبنای تصمیم‌گیری‌ها قرار نگرفتند و زیر سایه برداشت‌های شخصی مدیران، عمر کوتاه دوره‌های مدیریتی و فشارهای سیاسی و سیاستی بیرونی قرار داشتند.
چرخش سریع بازآفرینی شهری به مفاهیم و شعارهایی مثل «نوسازی مسکن»، «پروژه‌سازی»، «تدوین اسناد بالادستی»، «حفاظت از بافت تاریخی»، از یک سو و نوسان بین مرزهای مأموریتی حاکمیتی، تنظیم‌گری و تصدی‌گری ص‌دای منسجمی را به بیرون ازمجموعه بازتاب نمی‌داد. حتی گاه جریان‌های مختلف به‌جای تلقیق رویکردهای مکمل، با نفی و حتی تخریب یکدیگر در بر انحصاری‌بودن برداشت خود از بازآفرینی اصرار کردند؛ تا جایی که این منازعات، به‌جای انباشت دانش و تجربه نهادی، به گسست در گفت‌مان سیاستی انجامید. نتیجه آنکه رویکردی که ماهیتاً نیازمند استمرار، یادگیری نهادی و هماهنگی بلندمدت است، خود گرفتار ناپایداری سیاستی شد. بخشی از نگرانی امروز از آسیب‌پذیری بازآفرینی نیز از همین‌جا ناشی می‌شود؛ رویکردی که نتوانسته ضرورت خود را به فهمی مشترک در ساختار حکمرانی تبدیل کند؛ احتمالاً در برابر تغییرات تشکیلاتی و مأموریت‌های قدرتمندتر، شکنندتر خواهد بود.

ج. چرا نگرانی‌ها جادی است؟

بازآفرینی شهری فرایندی پیچیده، زمان‌بر و کم‌نمایش است. مسائلی مثل حل تعارضات مالکیتی، توانمندسازی اقتصادی ساکنان، بازسازی اعتماد اجتماعی، هماهنگی دستگاه‌ها و بهبود تدریجی کیفیت زندگی، با منطق پروژه‌های عمرانی نتفاوت دارد و الزاماً در دوره مدیریت یک مدیر یا در شاخص‌هایی مانند تعداد واحدهای ساخته‌شده و هکتار زمین واگذارشده دیده نمی‌شود. در مقابل، توسعه اراضی جدید و پروژه‌های ساختمانی با منطق اداری یعنی خروجی‌های کمی مشخص، قراردادهای روشن، نتایج ملموس و امکان گزارش عملکرد کوتاه‌مدت سازگارترند.
بنابراین، خطر غلبه مأموریتی که آسان‌تر سنجیده و نمایش داده می‌شود، بر مأموریتی پیچیده‌تر اما ضروری، واقعی است.

در نتیجه، ممکن است بازآفرینی در عنوان و نمودار سازمانی باقی بماند، اما در عمل به بخشی از برنامه تولید مسکن، آماده‌سازی زمین یا اجرای پروژه‌های ساختمانی تبدیل شود؛ یعنی اسمش حفظ شود و رسمش از میان برود. نگرانی منتقدان صرفاً دفاع از موجودیت یک معاونت نیست، بلکه نگرانی از دست رفتن رویکردی است که قرار بود سیاست‌های کالبدی، اجتماعی و اقتصادی را برای بهبود زندگی شهری به هم پیوند دهد.

د. فرصتی برای تغییر قواعد بازی

اما درست‌بودن این نگرانی‌ها لزوماً به معنای نادرست‌بودن ایده ادغام نیست. یکی از محدودیت‌های تاریخی بازآفرینی، شکاف میان گستردگی مأموریت‌ها و محدودیت ابزارهای آن بوده است. بسیاری از موانع احیای بافت‌های ناکارآمد، از ریزدانگی و پیچیدگی مالکیت تا کمبود اراضی خدماتی و دشواری جمع‌یع قطعات، به مدیریت زمین مربوط‌اند. پیوند ظرفیت‌های حقوقی، مالی و اجرایی مدیریت زمین با اهداف بازآفرینی می‌تواند بخشی از این گره‌ها را باز کند. این ظرفیت به‌ویژه در راهبری ابزارهایی مانند «کلید به کلید» اهمیت پیدا می‌کند؛ الگویی که در آن تأمین واحد یا زمین جایگزین برای خانوارهای ساکن در بافت‌های ناکارآمد، می‌تواند زمینه نوسازی یا بهسازی بافت موجود را فراهم کند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

شهر همسایه‌هایش را گم کرده است

نورا حسینی: در جاده سلامت اکباتان، بعضی دوستی‌ها از یک سلام ساده شروع شده‌اند. حسین ایمانی جاجرمی سال‌هاست در این مسیر قدم می‌زند. کسانی که روزگاری برایش غریبه بودند، کم‌کم به چهره‌های آشنا تبدیل شدند. با بعضی‌ها سر صحبت باز شد، از مشکلات محله گفتند و گاهی این آشنایی‌ها به دوستی رسید. مسیری که از دوران ساخت شهرک باقی مانده، حالا جایی برای دیدار همسایه‌هاست. اما در بسیاری از محله‌های تهران، همین فرصت ساده هم کمتر پیدا می‌شود. موتورسیکلت‌ها پیاده‌روها را گرفته‌اند، بعضی پارک‌های محله‌ای کوچک‌تر شده‌اند و کتابخانه‌هایی که روزگاری پاتوق دانشجویان و اهالی بودند، تغییر کاربری کرده‌اند. ساختمان‌ها بلندتر شده‌اند، اما مردم کجا باید یکدیگر را ببینند؟ کجا بنشینند، گفت‌وگو کنند و از حال هم باخبر شوند؟ اصلاً در شهری که همسایه‌ها یکدیگر را نمی‌شناسند، هنگام بحران چه کسی به کمک دیگری می‌رود؟ حسین ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس و پژوهشگر مسائل شهری، معتقد است تهران در سال‌های ساخت‌وساز، بخشی از مکان‌هایی را از دست داده که مردم در آنها با یکدیگر آشنا می‌شدند، او در نشست «از بازآفرینی کالبدی تا توسعه اجتماعی» که از مجموعه برنامه‌ها هفت‌شهر در خانه آفرینش‌های شهری ایران برگزار شد، از همین فضاهای ازدست‌رفته سخن گفت؛ از کتابخانه‌ای در خیابان شریعتی، پارکی در قلهک، پیاده‌روهای اشغال‌شده و برج‌هایی که ساکنان‌شان برای بسیاری از کارهای روزمره نیازی به خروج از ساختمان ندارند.
انتقاد او فقط به حذف پارک‌ها و کتابخانه‌ها محدود نمی‌شود. ایمانی جاجرمی می‌پرسد شهرداری که برای ساخت خیابان، برج و بوستان هزینه می‌کند، چقدر به روابط مردم پس از اجرای پروژه‌ها اهمیت می‌دهد؟ چرا در گزارش عملکرد مدیران شهری از تعداد پروژه‌ها و مساحت فضاهای ساخته‌شده می‌گویند، اما کمتر کسی بررسی می‌کند ساکنان یک محله چقدر با هم ارتباط دارند و چه سهمی در اداره محل زندگی‌شان پیدا کرده‌اند؟

پیاده‌روهایی که آدم‌ها را حذف می‌کنند

ایمانی جاجرمی برای نشان‌دادن تغییر زندگی در تهران، سراغ پیاده‌روها می‌رود. فضاهایی که قرار بود محل رفت‌وآمد عابران باشند، اما امروز در بسیاری از خیابان‌ها موتورسیکلت‌ها آنها را اشغال کرده‌اند. او می‌گوید: «نتیجه این است که عابر پیاده حذف می‌شود، کودک حذف می‌شود، سالمند حذف می‌شود و فرد دارای معلولیت حذف می‌شود. روابطی هم که می‌توانست در پیاده‌رو شکل بگیرد، قربانی می‌شود». در خیابانی که عابر ناچار است مدام راهش را برای عبور موتورسیکلت عوض کند، دیگر فرصت چندانی برای قدم‌زدن و مگ‌تکلردن باقی نمی‌ماند. سالمند نمی‌تواند با آسودگی راه برود، کودک جایی برای بازی ندارد و همسایه‌ها کمتر یکدیگر را می‌بینند. این نگرانی برای ایمانی جاجرمی تازه نیست. او در ابتدای نشست، تصویری از حضورش در یکی از برنامه‌های سال ۱۳۹۴ با موضوع ایران‌شهر نمایش داد؛ زمانی که درباره فرسایش روابط اجتماعی و فاصله میان شهر واقعی و شهر مطلوب سخن گفته بود. بیش از یک دهه گذشته و هنوز همان مسئله را دنبال می‌کند. به اعتقاد او، گسترش استفاده از خودرو و موتورسیکلت، افزایش زندگی تک‌نفره و شخصی‌تر شدن تفریحات، فرصت‌های معاشرت را محدود کرده است.
باین‌حال، در برنامه‌های بازآفرینی شهری همچنان بیشترین توجه به ساختمان، خیابان و نوسازی فضاهاست. کمتر پرسیده می‌شود پس از اجرای یک پروژه، مردم بیشتر با یکدیگر ارتباط دارند یا کمتر؟ کودکان و سالمندان راحت‌تر از خانه بیرون می‌آیند؟ ساکنان برای حل مشکلات محله با هم همکاری می‌کنند؟

کتابخانه‌ای که رفت، پارکی که برگشت

بعضی تغییرات تهران را باید در خاطرات ساکنان قدیمی جست‌وجو کرد. ایمانی جاجرمی از پارکی در محدوده قلهک یاد می‌کند که بخشی از آن در هنگام احداث ایستگاه مترو از دست رفت و به گفته او، دیگر به شکل سابق بازنگشت. از کتابخانه و فضای سبزی در محدوده خیابان شریعتی هم می‌گوید؛ جایی که زمانی خانواده‌ها کودکان و دانشجویان از آن استفاده می‌کردند.

او فرزندش را برای بازی به آتاج می‌برد و خودش برای آزمون دکتری در کتابخانه درس می‌خواند. این امکانات در اختیار همه بود و استفاده از آنها به درآمد خانواده‌ها بستگی نداشت. اما بعدها بخشی از این فضاها تغییر کاربری و کارکرد عمومی خود را از دست دادند. ایمانی جاجرمی می‌گوید: «از این مثال‌ها در تهران بسیار داریم. فضاهایی که زمانی امکان حضور و ارتباط مردم را فراهم می‌کردند، از بین رفته‌اند. مسئله این است که چه نهادی باید نگران از دست رفتن این دارایی‌های عمومی باشد؟». او برای چنین مکان‌هایی اصطلاح «زیرساخت اجتماعی» را به کار می‌برد؛ کتابخانه، پارک محله‌ای، زمین بازی، مسیر پیاده‌روی، کافه، آرایشگاه و مرکز فرهنگی؛ مکان‌هایی که مردم به بهانه استفاده از خدمات‌شان دور هم جمع می‌شوند و فرصت آشنایی و گفت‌وگو پیدا می‌کنند. به اعتقاد این جامعه‌شناس، مدیران شهری بیش از اندازه به پروژه‌های بزرگ علاقه دارند. بوستان‌های وسیع و مجموعه‌های چندصد هکتاری در گزارش عملکرد مدیران جای برجسته‌ای پیدا می‌کنند، اما برای سالمندی که نمی‌تواند مسافت زیادی راه برود یا کودکی که باید نزدیک خانه بازی کند، یک پارک کوچک محله‌ای ممکن است کاربرد بیشتری داشته باشد. پرسش این است که چرا ساخت‌وسازهای بزرگ بیشتر از نگهداری همان فضاهای کوچک و قدیمی مورد توجه قرار می‌گیرد؟

چرا از اکباتان درس نگرفتیم؟

اکباتان برای ایمانی جاجرمی نمونه‌ای از تأثیر طراحی شهر بر زندگی اجتماعی است. ساختمان‌های بلند و جمعیت متراکم این شهرک مانع ایجاد مسیرهای پیاده‌روی، فضاهای باز و مکان‌های استراحت نشده‌اند. میان بلوک‌ها، فضاهایی وجود دارد که مردم می‌توانند در آنها قدم بزنند، بنشینند و یکدیگر را ببینند. او در نشست، تصاویری از پژوهش یکی از دانشجویان درباره اکباتان نمایش داد. در این تصاویر، نیمکت‌ها و مسیرهایی دیده می‌شد که سالمندان می‌توانند هنگام خرید یا پیاده‌روی از آنها استفاده کنند. سپس تصویری از شهرکی دیگر نشان داد که ورودی ساختمان‌هایش به پارکینگ و مسیر عبور خودرو منتهی می‌شد. در یکی، ساکنان برای رسیدن به خانه از فضاهای مشترک عبور می‌کنند و در دیگری، خودرو تقریباً تا مقابل در ساختمان می‌رسد؛ همین تفاوت ساده بر فرصت دیدار همسایه‌ها اثر می‌گذارد. او به گفته ایمانی جاجرمی، حتی در اکباتان هم تمام امکانات پیش‌بینی‌شده در طرح اولیه ساخته نشده است. قرار بوده کتابخانه، سالن‌های نمایش و فضاهای فرهنگی بیشتری وجود داشته باشد که بخشی از آنها هرگز اجرا نشد. او می‌پرسد: «چرا از تجربه اکباتان درس نگرفتیم؟ چرا در شهرک‌سازی‌های بعدی، از جمله برج‌سازی‌های منطقه ۲۲ تهران، این تجربه‌ها به‌طور جدی مورد استفاده قرار نگرفت؟».
انتقاد او، به جمعته‌های مسکونی لوکس شمال تهران هم می‌رسد. بعضی برج‌های خیابان فرشته امکانات ورزش، خرید و تفریح را در فضای اختصاصی ساکنان فراهم کرده‌اند و حتی در تبلیغاتشان بر بی‌نیازی ساکنان از خروج از ساختمان تأکید می‌کنند. ایمانی جاجرمی معتقد است چنین شیوه‌ای از زندگی می‌تواند فاصله گروه‌های اجتماعی را بیشتر کند. گروهی امکان خرید خدمات خصوصی را دارند و گروهی دیگر برای ابتدایی‌ترین نیازهای روزمره به کیفیت فضاهای عمومی شهر وابسته‌اند. او با اشاره به مفهوم «چشمان ناظر بر خیابان» در اندیشه جین جیکوبز یادآوری می‌کند حضور مردم در فضاهای عمومی به امنیت محله هم کمک می‌کند. همسایه‌هایی که یکدیگر را می‌شناسند، بیشتر از اتفاقات اطرافشان باخبر می‌شوند و برای مراقبت از محیط زندگی خود انگیزه بیشتری دارند.

شهرداری پارک ساخت، مردم ناراضی تر شدند

در یکی از طرح‌های ارزیابی تأثیر اجتماعی تهران، نتیجه بررسی‌ها با انتظار مدیران تفاوت داشت. تعداد پارک‌ها در محدوده مورد مطالعه بیشتر شده بود، اما رضایت ساکنان کاهش پیدا کرده بود. ایمانی جاجرمی توضیح می‌دهد بعضی پارک‌های تازه‌ساخته‌شده به محل تجمع گروه‌هایی تبدیل شده بودند که حضورشان برای اهالی احساس ناامنی ایجاد می‌کرد. شهرداری

شهر همسایه‌هایش را گم کرده است

تهران در سال‌های ساخت‌وساز چه چیزهایی را از دست داده است؟ از پیاده‌روهای اشغال‌شده و کتابخانه‌های تعطیل‌شده تا محله‌هایی که ساکنانشان سهمی در اداره آنها ندارند

یک سلام که می‌تواند جان کسی را نجات دهد

اگر همسایه سالمندی چند روز از خانه بیرون نیاید، چه کسی متوجه غیبتش می‌شود؟ ایمانی جاجرمی می‌گوید اهمیت روابط همسایگی را در چنین موقعیت‌هایی بهتر می‌توان فهمید. او برای توضیح موضوع به کتاب «کاخ‌هایی برای مردم» اثر اریک کلاینبرگ اشاره می‌کند که خود آن را به فارسی ترجمه کرده است. یکی از تجربه‌های بررسی‌شده در این کتاب، موج گرمای مرگ‌بار شیکاگو است. در جریان این بحران، محله‌هایی با شرایط اقتصادی و اجتماعی نسبتاً مشابه، آسیب‌های متفاوتی دیدند. پژوهش کلاینبرگ نشان داد روابط همسایگی و وضعیت فضاهای اجتماعی در این تفاوت نقش داشته‌اند. در محله‌هایی که مردم یکدیگر را بیشتر می‌شناختند، احتمال سرزدن به سالمندان تنها و کمک به افراد آسیب‌پذیر بیشتر بود. ایمانی جاجرمی می‌گوید: «گاهی همین سلام‌وعلیک با همسایه می‌تواند جان یک نفر را نجات دهد». او از تجربه ساکنان یکی از بلوک‌های اکباتان هم مثال می‌زند. اهالی برای شرایط اضطراری آشپزخانه‌ای صحرایی آماده کرده بودند تا اگر در زمان جنگ یا حادثه، خدمات معمول شهر مختل شد، بتوانند غذای ساکنان، به‌ویژه سالمندان را تأمین کنند.

میشم معصومی، معمار، نیز در همین نشست از تجربه زلزله سال ۱۳۹۵ ژوئن‌زاین گفت. به گفته او، پس از زلزله مشخص شد بسیاری از شهروندان ترجیح داده‌اند در پارک‌های نزدیک خانه خود مستقر شوند، نه پناهگاه‌های رسمی. آنها محیط را می‌شناختند، به خانه‌های آسیب‌دیده خود نزدیک بودند و می‌توانستند کنار همسایه‌هایشان بمانند. معصومی توضیح داد این تجربه، توجه به تجهیز پارک‌های محلی برای شرایط اضطراری را افزایش داد؛ از فراهم‌کردن سرویس‌های بهداشتی تا پیش‌بینی مکان‌هایی برای تأمین نیازهای اولیه مردم. او همچنین به تجربه‌های ژاپن در اداره محله‌ها اشاره کرد. در جامعه‌ای که جمعیت سالمند بیشتر و خانواده‌ها کوچک‌تر شده‌اند، نمی‌توان مراقبت از سالمندان را فقط به اعضای خانواده سپرد؛ همسایه‌ها و گروه‌های محلی نیز باید بتوانند به کمک یکدیگر بایانند.

سرمایه اجتماعی با بخشنامه ساخته نمی‌شود

سرمایه اجتماعی از اصطلاحاتی است که در سال‌های اخیر بارها در سخنان مسئولان تکرار شده است. ایمانی جاجرمی اما معتقد است بسیاری از کسانی که از ضرورت افزایش آن می‌گویند، به شرایط شکل‌گیری‌اش توجه ندارند. او توضیح می‌دهد ساختارهای اداری سلسله‌مراتبی نمی‌توانند فقط با دستور و بخشنامه میان شهروندان اعتماد ایجاد کنند؛ سرمایه اجتماعی حاصل روابط و همکاری مردم با یکدیگر است. برای توضیح موضوع، او مثال ساده‌ای می‌زند: مادری که در محله دوستان و آشنایی دارد، هنگام ضرورت می‌تواند از آنها بخواهد چند ساعت از فرزندش مراقبت کنند؛ کسی که چنین ارتباطی ندارد، از این کمک محروم می‌ماند. البته روابط نزدیک درون یک گروه همیشه به سود شهر نیست. اگر ساکنان اکباتان فقط برای اکباتان فعالیت کنند، اهالی آپادانا فقط نگران شهرک خود باشند و شهرک آزادی هم ارتباطی با دیگر محله‌ها نداشته باشد، بسیاری از مسائل مشترک تهران همچنان باقی می‌ماند. به اعتقاد ایمانی جاجرمی، شهر به روابطی نیاز دارد که مردم محله‌ها مختلف را به یکدیگر نزدیک کند.

تهران در سال‌های ساخت‌وساز، بسیاری از فضاهایی را از دست داده که مردم در آنها یکدیگر را می‌بینند و با هم آشنا می‌شوند. با حذف این فضاها، روابط همسایگی نیز کم‌رنگ‌تر شده و فرصت همکاری و مشارکت ساکنان در زندگی محله کاهش یافته است.

ساخت‌وساز کم‌شد، وابستگی نه

بررسی ۱۳ سال درآمد‌های شهرداری تهران؛ کاهش ۶۴ درصدی پروانه‌های ساختمانی

و وابستگی ۴۲ درصدی منابع لایحه بودجه ۱۴۰۴ به ساخت‌وساز

است. پژوهش، افزایش مبالغ عوارض را یکی از دلایل این اختلاف می‌داند. آمارهای بلندمدت نیز از کاهش شدید ساخت‌وساز در تهران حکایت دارند. در سال ۱۳۹۱ حدود ۲۱ هزار پروانه ساختمانی صادر شده بود. این تعداد در سال ۱۳۹۴ به هشت‌هزارو ۳۰۰ مورد و در سال ۱۴۰۰ به پنج‌هزارو ۸۲۰ مورد رسید. در سال ۱۴۰۳ نیز با وجود افزایش نسبی صدور پروانه، تعداد مجوزها از هفت‌هزارو ۴۵۷ مورد فراتر رفت؛ یعنی حدود ۶۴ درصد کمتر از سال ۱۳۹۱. کاهش ساخت‌وساز در سال‌های گذشته با افزایش بدهی‌های شهرداری نیز همراه بوده است. بر اساس جدول پژوهش، بدهی شهرداری تهران از حدود هشت هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۹۲، به ۲۲ هزار میلیارد تومان در سال ۱۴۰۴ رسید. در همین ۱۲ هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۹۶ رسیده بود. به همین دوره، تعداد پروانه‌های ساختمانی حدود ۴۶ درصد کاهش یافته، اما بدهی ثبت‌شده بیش از شش برابر شده است. البته پژوهش استقراض بانکی، سود تسهیلات و ضعف در ثبت و گزارش تعهدات مالی را نیز در افزایش بدهی‌ها مؤثر می‌داند. نکته مهم‌تر اینکه در برخی سال‌ها، گزارش‌های مالی شهرداری از مزایا بودجه حکایت داشته‌اند، اما بدهی‌ها همچنان افزایش یافته‌اند. بررسی ترکیب درآمد‌های شهرداری از سال ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۳ نشان می‌دهد سهم درآمد‌های ناپایدار از ۶۸ درصد به ۴۱ درصد کاهش یافته و سهم درآمد‌های پایدار از ۱۲ درصد به ۴۵ درصد رسیده است. با وجود این تغییر، شهرداری در لایحه بودجه ۱۴۰۴ همچنان حدود سه هزار میلیارد تومان از منابع خود، معادل ۲۹ درصد کل منابع را از محل توسعه شهر و عوارض مرتبط با ساخت‌وساز پیش‌بینی کرده بود. از این

یادداشت

ضرورت گذار به

معماری اکوسیستم ملی حمل‌ونقل پاک



علیرضاجاری‌زادگان

طراح ارشد پروژه مرکز ملی توسعه خودروهای الکتریکی ایران

در حالی که جهان در حال بازتعریف مفاهیم جایه‌جایی در کلان‌شهرهاست، بحث درباره خودروهای الکتریکی در ایران، غالباً در حصار محدود «قیمت خودرو» یا «تعداد تولید» محصور مانده است. اما واقعیت این است که چالش صرفاً صنعتی یا تجاری نیست، بلکه یک تحول ساختاری و نیازمند بازآرایی زنجیره ارزش دانش و فناوری است. ما با چالشی روبه‌رو هستیم که تنها با «تولید خودرو» حل نمی‌شود، بلکه نیازمند توجه به مجموعه‌ای از عوامل صنعتی، اقتصادی، زیرساختی و اجتماعی است. توسعه خودروهای برقی تنها به خط تولید وابسته نیست؛ نیازمند پیوند میان تحقیق و توسعه R&D، زیرساخت‌های انرژی، آموزش متخصص و فرهنگ‌سازی اجتماعی است. اگر ما تنها به سمت واردات یا مونتاژ خودروهای برقی حرکت کنیم، در واقع تنها بخشی از یک تحول گسترده را دنبال کرده‌ایم، بدون آنکه لزوماً در جریان اصلی ارزش‌آفرینی این فناوری قرار بگیریم. از این منظر، مسئله اصلی نه صرفاً احداث کارخانه‌های جدید، بلکه چگونگی ارتباط میان دانشگاه، صنعت، مراکز تحقیقاتی و بخش خصوصی است. دانش دانشگاه زمانی می‌تواند در توسعه این صنعت نقش داشته باشد که از لایه‌های نظری خارج شود، در شتاب‌دهنده‌ها به مدل‌های کسب‌وکار تبدیل شود، در آزمایشگاه‌های تخصصی مورد آزمون قرار گیرد و در نهایت امکان استفاده از آن در خط تولید فراهم شود.

الزامات توسعه خودروهای برقی

برای تحقق این گذار، نیازمند ساختاری هستیم که عملکردهای مکمل را به یکدیگر پیوند دهد. در این میان، شش موضوع اصلی نیازمند توجه است: تمرکز بر فناوری‌های کلیدی نظیر باتری، نرم‌افزار و هوش مصنوعی؛ حمایت از استارت‌آپ‌های دانش‌بنیان؛ تولید تجهیزات شارژ و خودرو؛ تربیت متخصصان در حوزه‌های نوظهور؛ ایجاد زیرساخت‌های آزمون و استانداردسازی و فراهم‌کردن زمینه پذیرش این فناوری از سوی جامعه. با این حال، توجه به این حوزه‌ها به‌تنهایی کافی نیست. چگونگی تقسیم مسئولیت میان دستگاه‌های اجرایی، بخش بخش خصوصی، تأمین منابع مالی و جلوگیری از ایجاد ساختارهای موازی نیز از موضوعاتی است که باید در برنامه‌ریزی برای توسعه خودروهای برقی مورد توجه قرار گیرد. در این میان، «شبکه شارژ» نباید صرفاً به‌عنوان یک زیرساخت جانبی نگریسته شود. بدون یک شبکه شارژ مناسب با شرایط جغرافیایی و زیرساختی ایران، توسعه تولید و استفاده از خودروهای برقی با محدودیت‌های جدی روبه‌رو خواهد شد. ظرفیت شبکه برق، هزینه تأمین تجهیزات و امکان دسترسی شهروندان به ایستگاه‌های شارژ نیز از مسائلی است که نمی‌توان آنها را از برنامه‌های تولید خودرو جدا کرد.

سه‌گانه پایدار

توسعه خودروهای الکتریکی را باید از سه زاویه بررسی کرد: نخست، پایداری محیط‌زیستی که علاوه بر کاهش آلایندگی ناشی از ترده خودروها، موضوعاتی مانند منبع تأمین برق و چالش‌های بازیافت باتری را نیز در بر می‌گیرد. دوم، پایداری اقتصادی که به مشارکت بخش خصوصی در زنجیره ارزش، هزینه تولید، قیمت تمام‌شده خودرو و امکان شکل‌گیری فعالیت‌های دانش‌بنیان وابسته است. سوم، پایداری اجتماعی که با تغییر رفتار شهروندان، فرهنگ‌سازی در حوزه حمل‌ونقل پاک و امکان دسترسی گروه‌های مختلف جامعه به فناوری‌های جدید ارتباط دارد.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید