یادداشت

مرگ در جاده‌ها تصادفی نیست؛ تقصیر را پشت تقدیر پنهان نکنیم

از سوگ قربانیان تا ضرورت پاسخ‌گویی نهادی؛ ایمنی سفر، حق مسلم شهروندان و آزمون مسئولیت‌پذیری نظام مدیریت شهری و حمل‌ونقل است



شهرام جباری‌زادگان
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری

روز جهانی یادبود قربانیان سوانح رانندگی، صرفا یک مناسبت در تقویم جهانی نیست؛ روز مکث در برابر یک فاجعه مستمر انسانی است؛ روزی برای به‌یادآوردن انسان‌هایی که دیگر در میان ما نیستند، خانواده‌هایی که با جای خالی عزیزانشان زندگی می‌کنند و جامعه‌ای که هنوز نتوانسته است امنیت سفر و جابه‌جایی ایمن را برای شهروندان خود تضمین کند.

هر تصادف مرگبار، پیش از آنکه یک عدد در آمارهای رسمی باشد، یک زندگی ناتمام است؛ یک خانواده داغدار، یک آینده ازدست‌رفته و مجموعه‌ای از رؤیاهایی که دیگر فرصت تحقق پیدا نمی‌کنند. پشت هر گزارش تصادف، انسانی ایستاده است که می‌توانست امروز در کنار خانواده‌اش باشد. اما مسئله اینجاست: تا چه زمانی باید مرگ در جاده‌ها را به‌عنوان هزینه اجتناب‌ناپذیر زندگی مدرن بپذیریم؟ من بر این باورم که هیچ مرگی در سوانح رانندگی نباید به یک عدد عادی در گزارش‌های روزانه تبدیل شود. هیچ تصادفی نباید صرفا با عبارت‌هایی نظیر «بی‌احتیاطی راننده» یا «عدم رعایت قوانین» به پایان تحلیل و بررسی برسد.

سوانح رانندگی، پدیده‌هایی تک‌عاملی نیستند؛ آنها محصول برهم‌کنش مجموعه‌ای از عوامل انسانی، مهندسی، مدیریتی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، آموزشی و نهادی‌اند. راننده، خودرو، راه، محیط شهری، کیفیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی، نظام نظارت، آموزش، امدادرسانی و حتی الگوی توسعه شهرها، همگی در شکل‌گیری یا پیشگیری از این حوادث نقش دارند. از این منظر، تقلیل مسئله تصادفات به خطای انسانی، نه‌تنها ساده‌سازی یک مسئله پیچیده، بلکه گاهی راهی برای گریز از مسئولیت‌های ساختاری است.

ایمنی ترافیک نباید به توصیه اخلاقی به شهروندان محدود شود؛ ایمنی باید به یک تعهد الزام‌آور در نظام حکمرانی و مدیریت شهری تبدیل شود. ما نیازمند تغییر پارادایم در مواجهه با سوانح رانندگی هستیم؛ تغییری از مدیریت پیامدها به مدیریت خطر، از واکنش پس از حادثه به پیشگیری پیش از وقوع، از آمارمحوری به انسان‌محوری و از مسئولیت‌گریزی سازمانی به پاسخ‌گویی نهادی.

در این مسیر، چند اصل باید به مبنای سیاست‌گذاری و عمل تبدیل شوند: نخست؛ جان انسان باید بر سرعت، منفعت و ملاحظات اجرائی اولویت داشته باشد. هیچ پروژه عمرانی، هیچ تصمیم ترافیکی و هیچ ملاحظه اقتصادی‌ای نباید به قیمت به خطر افتادن جان شهروندان تمام شود. طراحی معابر باید با در نظر گرفتن خطای انسانی انجام شود، نه با این فرض خوشبینانه که همه کاربران راه همیشه بدون خطا رفتار می‌کنند.

دوم؛ شهر ایمن، شهری است که برای آسیب‌پذیرترین کاربران خود طراحی شده باشد. عابران پیاده، کودکان، سالمندان، افراد دارای معلولیت و دوچرخه‌سواران نباید قربانی اولویت‌دادن بی‌قیدوشرط به خودروهای شخصی شوند. پیاده‌روهای استاندارد، گذرگاه‌های امن، آرام‌سازی ترافیک، تقاطع‌های ایمن و دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی، تجملات شهرسازی نیستند؛ ضرورت‌های اساسی یک شهر انسان‌محور هستند.

سوم؛ حمل‌ونقل عمومی ایمن و کارآمد، بخشی از راهبرد ملی کاهش تلفات است. وقتی شهروندان به شبکه‌ای قابل اعتماد، در دسترس، ایمن و باکیفیت از حمل‌ونقل عمومی دسترسی داشته باشند، وابستگی به خودروی شخصی کاهش می‌یابد و امکان مدیریت تقاضای سفر و کاهش مواجهه با خطرات ترافیکی افزایش پیدا می‌کند. توسعه حمل‌ونقل عمومی باید از یک انتخاب مدیریتی به یک اولویت راهبردی تبدیل شود.

چهارم؛ مسئولیت ایمنی جاده‌ها و شهرها باید میان همه نهادهای مسئول، توزیع و در عین حال به‌روشنی قابل پیگیری باشد. پلیس، شهرداری‌ها، وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور، دستگاه‌های امدادی، خودروسازان، نهادهای آموزشی و سایر دستگاه‌های مرتبط، هر یک در زنجیره ایمنی مسئولیت دارند. هیچ نهادی نباید بتواند با ارجاع مسئولیت به دیگری، از پاسخ‌گویی در برابر جان شهروندان شانه خالی کند.

پنجم؛ کیفیت خودرو و زیرساخت باید از سطح مطالبه عمومی به سطح استاندارد قطعی و غیرقابل اغماض ارتقا یابد. خودروی ناایمن، راه غیراستاندارد، علائم ناکافی، روشنایی نامناسب، نقاط حادثه‌خیز اصلاح‌نشده و تأخیر در امدادرسانی، هرکدام می‌توانند یک خطای انسانی را به فاجعه‌ای جبران‌ناپذیر تبدیل کنند. پیشگیری واقعی مستلزم شناسایی و حذف این زنجیره خطر است.

ششم؛ آموزش و فرهنگ ترافیک باید از شعارهای مناسبتی عبور کند. آموزش ایمنی باید از دوران کودکی آغاز شود و در نظام آموزشی، رسانه‌ها، خانواده‌ها و فرایند صدور گواهینامه استمرار داشته باشد. احترام به حق تقدم عابر پیاده، رعایت سرعت مطمئنه، پرهیز از استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی و توجه به حقوق سایر کاربران راه، باید به بخشی از فرهنگ عمومی جامعه تبدیل شود. با این همه، یک حقیقت را نباید فراموش کرد: یادبود قربانیان سوانح رانندگی زمانی معنا پیدا می‌کند که به تصمیم، سیاست، اقدام و اصلاح منجر شود.

ما به برگزاری مراسم یادبود نیاز داریم، اما بیش از آن به اصلاح نقاط حادثه‌خیز، ارتقای استاندارد خودروها، توسعه حمل‌ونقل عمومی، نظارت هوشمند، نظام امداد و نجات سریع و ارزیابی مستمر عملکرد دستگاه‌های مسئول نیازمندیم. ما به آمار نیاز داریم، اما نه برای عادی‌سازی مرگ؛ برای شناسایی دقیق خطر و سنجش میزان موفقیت سیاست‌های پیشگیرانه. ما به قانون نیاز داریم، اما قانونی که اجرا شود، ضمانت اجرائی داشته باشد و در برابر منافع و ملاحظات غیرمرتبط، عقب‌نشینی نکند. و بیش از همه، ما به اراده‌ای ملی نیاز داریم که ایمنی را نه یک موضوع حاشیه‌ای در مدیریت شهری و جاده‌ای، بلکه یکی از شاخص‌های اصلی کیفیت حکمرانی و توسعه انسانی بداند. امروز باید صریح و بدون تعارف بگوییم امنیت سفر و حفاظت از جان شهروندان، از ابتدایی‌ترین وظایف نظام مدیریت شهری و حمل‌ونقل کشور است و هیچ‌کس نباید برای رسیدن به مقصد، جان خود را به قمار بگذارد. روز جهانی یادبود قربانیان سوانح رانندگی، روز سوگواری برای کسانی است که دیگر بازنمی‌گردند؛ اما در عین حال، روز تعهد به کسانی است که هنوز در خیابان‌ها و جاده‌ها سفر می‌کنند. یاد آنها را نباید تنها با روشن‌کردن شمع و انتشار پیام‌های تسلیت گرامی داشت؛ باید با نجات جان انسان‌های دیگر پاس داشت. بیایید به جای آنکه هر سال نام قربانیان بیشتری را به خاطر بسپاریم، کاری کنیم که نام‌های کمتری به فهرست قربانیان اضافه شود؛ زیرا جاده، مسیر رسیدن است، نه محل پایان زندگی؛ شهر، خانه مشترک ماست، نه میدان رقابت خودروها و هیچ مقصدی آن‌قدر ارزشمند نیست که جان یک انسان، بهای رسیدن به آن باشد.

ایمنی ترافیک یک انتخاب مدیریتی نیست، بلکه مسئولیتی همگانی و ضرورتی انکارناپذیر برای حفظ جان انسان‌هاست.

مهدی اقراریان در گفت‌وگو با «شرق» از اختلاف بنیادین با زاکانی بر سر آینده تهران می‌گوید

تهران؛ تراکم یا تمرکززدایی؟



عکس: سپهر ناکی، شرق

نورا حسینی: «هرکسی کار کارشناسی انجام داده باشد، می‌داند که این طرح اساسا غلط است»؛ این واکنش علیرضا زاکانی به مصوبه دولت درباره تمرکززدایی از تهران و البرز بود. شهردار تهران روز ۲۵ آبان، پس از ارائه گزارش این مصوبه در شورای شهر، آن را مبتنی بر اطلاعات غیردقیق و آسیب‌زا دانست. اما در شورای شهر همه با زاکانی هم‌نظر نیستند. مهدی اقراریان که از ابتدای دوره ششم شورا بر ضرورت تمرکززدایی از پایتخت تأکید داشته، معتقد است بسیاری از سیاست‌های مدیریت فعلی شهرداری با مفاد مصوبه دولت سازگار نیست. او از عملکرد کمیسیون ماده پنج و مصوبه ۷۱۶ به‌عنوان نمونه‌های این تعارض نام می‌برد و می‌گوید مخالفت شهردار با مصوبه، اختلافی قدیمی بر سر شیوه اداره تهران را آشکار کرده است. اقراریان در این گفت‌وگو از ضرورت تغییر نظام حکمرانی پایتخت، محدودکردن بارگذاری جمعیتی و ساختمانی، تکالیف دستگاه‌های دولتی و نقش رسانه‌ها در نظارت بر اجرای مصوبه می‌گوید. او معتقد است تهران با ادامه سیاست‌های گذشته از بحران‌های خود عبور نخواهد کرد.

روزهای نخست ابلاغ مصوبه دولت درباره تمرکززدایی از تهران، بسیاری معتقد بودند اتفاق تازه‌ای رخ نداده و بخش زیادی از مفاد مصوبه، تأکید دوباره بر قوانین و مقررات قبلی است؛ قوانینی که تاکنون نتوانسته‌اند نسخه نجات تهران باشند. در گفت‌وگوی قبلی با شما نیز به این موضوع پرداختیم و حتی اشاره کردید که برخی تصمیمات دولت و شهرداری، به‌ویژه در دوره جنگ، با مفاد این مصوبه در تناقض بوده است. اکنون که فرصت بیشتری برای بررسی آن فراهم شده، اختلاف‌نظرها هم آشکارتر شده است. شهردار تهران مصوبه را از اساس اشتباه می‌داند و معتقد است چنین تصمیمی ضد توسعه است و باعث گرانی تهران می‌شود. در مقابل، گروهی از کارشناسان از آن حمایت می‌کنند. شورای شهر هم به دو گروه تقسیم شده است؛ حامیان شهردار و منتقدانی که نگاه متفاوتی دارند. با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست؛ وقتی بسیاری از مفاد مصوبه جدید نیست و پیش‌تر هم در قوانین وجود داشته، چه اتفاق متفاوتی قرار است رخ دهد؟ ارزیابی شما از این مصوبه چیست؟

برای پاسخ به این پرسش باید کمی به عقب برگردیم. ما در سال‌های گذشته شاهد سیاست‌گذاری‌های گوناگونی برای حل مسائل شهر تهران بوده‌ایم. اساسا نظام حکمرانی برای حل مسئله شکل گرفته است. اگر نظام حکمرانی نتواند مسائل را حل کند، با چالش کارآمدی مواجه می‌شود و این ناکارآمدی، آسیبی جدی به سرمایه اجتماعی حکمرانی در کشور وارد می‌کند. امروز تقریبا همه به این جمع‌بندی رسیده‌اند که با یک ابرچالش ملی مواجه هستیم و آن ابرچالش، محدوده جغرافیایی است که از آن به نام تهران یاد می‌کنیم. البته واقعیت این است که تهران و البرز در گذشته یک استان بودند و همچنان پیوستگی زیستی این دو استان در حوزه‌های مختلف حفظ شده است. بنابراین وقتی از تهران صحبت می‌کنیم، در واقع درباره محدوده جغرافیایی گسترده‌تری سخن می‌گوییم که استان‌های تهران و البرز را در بر می‌گیرد. من از نخستین روزهای حضورم در شورای شهر، یکی از موضوعاتی که مطرح و پیگیری می‌کردم، اصلاح حکمرانی بود. پس از آن نیز مسئله نجات تهران را مطرح کردم و به صراحت در گفت‌وگو با رسانه‌ها گفتم اقداماتی که امروز انجام می‌شود، به نجات تهران منجر نخواهد شد. من نسخه نجات تهران را در تمرکززدایی از پایتخت می‌دانم و در تمام این سال‌ها تلاش کرده‌ام این موضوع را به یک گفتمان تبدیل کنم. در جلساتی که با بخش‌های مختلف دولت و استانداران مختلف داشتم، همواره این مسئله را مطرح کردم.

یک بار هم جلسه‌ای با فعالان اجتماعی برگزار کردید.

بله، با فعالان اجتماعی صحبت کردم، با استادان دانشگاه گفت‌وگو داشتم و در یکی از جلسات با رئیس‌جمهور محترم نیز یادداشتی به ایشان ارائه کردم. من به‌عنوان کسی که حوزه تخصصی‌اش سیاست‌گذاری عمومی است، تلاش کردم موضوع تمرکززدایی از تهران را از حاشیه به متن گفتمان اصلاح حکمرانی در حوزه مدیریت شهری بیاورم. این موضوع برای من یک دغدغه جدی بود. تصور می‌کردم اگر در این دوره بتوانم حساسیت لازم را نسبت به اصلاح حکمرانی در تهران و ضرورت تمرکززدایی از پایتخت ایجاد کنم و این مسئله به‌عنوان یک دغدغه ملی در عالی‌ترین سطح حکمرانی، یعنی مجموعه هیئت وزیران مطرح شود، اتفاق مهمی رخ داده است. رئیس‌جمهور بالاترین مقام اجرائی کشور و هیئت وزیران بالاترین نهاد تصمیم‌گیری در دستگاه اجرائی است. اگر موضوع تمرکززدایی از تهران در این سطح مورد توجه قرار بگیرد، می‌تواند سرآغاز فصل جدیدی برای حل پایدار مسائل تهران باشد.

اکنون مصوبه هیئت وزیران منتشر شده و در دسترس عموم و رسانه‌ها قرار گرفته است. این مصوبه بخش‌های مختلفی دارد و برای دستگاه‌های گوناگون مسئولیت‌هایی تعیین کرده است. وزارت کشور مسئولیت بسیار سنگینی بر عهده دارد. وزارت راه و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت نیرو و بخش‌های مختلف دیگر نیز تکالیفی دارند که من پیش‌تر آنها را به تفکیک مطرح کرده‌ام. به نظر من یکی از ویژگی‌های مهم این مصوبه، زمان‌بندی اجرای آن است. در متن مصوبه برای انجام اقدامات مختلف، زمان‌بندی‌های مشخصی در نظر گرفته شده است. در اینجا می‌خواهم به پیشنهادی اشاره کنم که اتفاقا در متن خود مصوبه نیز به آن توجه شده است.

ماده ۲۴ مصوبه می‌گوید وزارت راه و شهرسازی مکلف است با همکاری رسانه ملی و سایر رسانه‌های دیداری و شنیداری، پس از ابلاغ این برنامه و با هدف اقناع عمومی و همسوکردن گروه‌های مختلف ذی‌نفع و جامعه حرفه‌ای و تخصصی، نسبت به تهیه و اجرای برنامه‌های رسانه‌ای و آگاهی‌بخشی اقدام کند. بنابراین در متن مصوبه به موضوع پیوست رسانه‌ای و ضرورت آگاهی‌بخشی عمومی توجه شده است. به نظر من این موضوع باید با مطالبه‌گری رسانه‌ها درباره اجرای مصوبه همراه شود. با توجه به اهمیت مسئله، هم رسانه ملی و هم سایر رسانه‌ها، به‌ویژه سرویس‌های مدیریت شهری، باید این مصوبه را به‌عنوان یکی از موضوعات مهم در دستور کار خود قرار دهند. مصوبه گستردگی زیادی دارد، تکالیف مختلفی برای دستگاه‌ها تعیین کرده و گام‌هایی را برای رسیدن به نظام ویژه مدیریت مجموعه شهری پیش‌بینی کرده است. اگر به خاطر داشته باشید، من در سال‌های گذشته موضوع قانون‌گذاری ویژه برای اداره پایتخت را نیز مطرح کرده بودم.

البته آن پیشنهاد دست‌کم با استقبال نمایندگان تهران در مجلس مواجه نشد.

بله، اما نکته‌ای که وجود دارد، این است که اگر مصاحبه‌های من در پنج سال گذشته را با رسانه‌های مختلف مرور کنید، ردپای بسیاری از ایده‌ها و مسائلی را که مطرح کرده‌ام، در این مصوبه می‌بینید. یکی از آنها همین موضوع نظام ویژه مدیریت مجموعه شهری است. در ماده ۱۹ مصوبه، با اشاره به تکالیف پیشین درباره طرح‌ریزی و مدیریت مجموعه شهری تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور، موضوع استقرار مدیریت یکپارچه در مجموعه شهری تهران مطرح شده است. این مسئله اهمیت زیادی دارد. در این ماده، وزارت کشور مکلف شده است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و شورای عالی استان‌ها و با رعایت ملاحظات حقوقی، ظرف مدت شش ماه لایحه نظام ویژه مدیریت مجموعه شهری را تهیه و به هیئت وزیران ارائه کند. در تبصره این ماده نیز آمده است که تا زمان تصویب و استقرار نظام ویژه مدیریت مجموعه شهری، هرگونه تقسیمات کشوری جدید، اعم از ایجاد شهر، بخش و شهرستان، در محدوده مصوب مجموعه‌های شهری ممنوع است. بنابراین می‌بینید که موضوع نظام ویژه مدیریت مجموعه شهری در این مصوبه مطرح شده و این موضوع تا حد زیادی به همان ایده‌ای نزدیک است که پیش‌تر درباره ضرورت قانون‌گذاری ویژه برای اداره برخی مناطق کشور مطرح کرده بودم. من قبلا هم گفته‌ام که نمی‌توانیم تمام شهرهای کشور را با یک قانون و یک الگوی واحد اداره کنیم. این شیوه اداره شهرها امکان‌پذیر نیست و باید متناسب با شرایط و ویژگی‌های هر مجموعه شهری، نظام مدیریتی متناسبی تعریف شود.

پیشنهاد من این است که رسانه‌ها این مصوبه را بند به بند و از ابتدا مطالعه کنند. جدول‌های زمان‌بندی آن را استخراج کنند و مشخص شود هر دستگاهی در چه تاریخی موظف به انجام چه اقدامی است. بعد هم از وزرای مربوطه و کارگروه‌های مسئول مطالبه کنند که آیا تکالیف خود را انجام داده‌اند یا خیر و اقدامات در زمان مقرر پیش رفته است یا نه. ما تازه در ابتدای راه هستیم و بخش مهم ماجرا به نحوه اجرای این مصوبه مربوط می‌شود. مصوبه، برنامه اقدام و جدول زمان‌بندی دارد و تکالیف دستگاه‌های مختلف در آن مشخص شده است. هر دستگاه موظف است وظایفی را که بر عهده‌اش گذاشته شده، در زمان تعیین‌شده انجام دهد. برای مثال، برای شورای عالی شهرسازی و معماری تکلیفی پیش‌بینی شده است؛ این شورا مکلف است ظرف شش ماه تمهیدات و ضوابط مورد نیاز برای ممنوع‌کردن بارگذاری جمعیتی و فعالیتی فراتر از ظرفیت طرح‌های جامع، تفصیلی و هادی شهری و روستایی را در دو استان تصویب و اجرا کند. این تکلیف کاملا مشخص است.

برای وزارت نیرو نیز درباره میزان تأمین آب شرب و بهداشتی تکالیفی پیش‌بینی شده است. وزارت نفت درباره ظرفیت تأمین سوخت و انرژی و مسائل مربوط به ناترازی‌ها مسئولیت‌هایی دارد. برای وزارت صمت نیز درباره صنایع آلاینده در شعاع ۱۲۰کیلومتری، شهرک‌های صنعتی و لکه‌های صنعتی تکالیفی مشخص شده است. همچنین در این مصوبه، ممنوعیت ایجاد شهرک‌های صنعتی جدید برای مدت سه سال مطرح شده است. هرکدام از دستگاه‌ها مسئولیت مشخصی دارند. من وقتی مصوبه را بررسی کردم، متوجه شدم حجم زیادی از تکالیف متوجه وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی و استانداری‌های تهران و البرز است. به نظر من بخشی از موضع‌گیری‌هایی که درباره این مصوبه انجام می‌شود، ناشی از نداشتن اطلاع کامل از مفاد آن است. درباره شهردار تهران هم واقعا نمی‌دانم ایشان متن مصوبه را به‌طور کامل مطالعه کرده و بعد اظهارنظر کرده‌اند یا خیر. مشخص نیست کدام بخش مصوبه را کارشناسی و کدام بخش آن را غیرکارشناسی می‌دانند. فکر می‌کنم بخشی از این موضع‌گیری‌ها نیز متأثر از فضای رقابت‌های سیاسی است. در گفت‌وگوهای قبلی هم اشاره کردم که امروز مصوبه‌ای را در کمیسیون ماده ۵ داریم که به مصوبه ۷۱۶ معروف است. این مصوبه با مصوبه اخیر هیئت وزیران در تعارض قرار دارد. به نظر من نجات تهران در گرو تمرکززدایی از پایتخت است. وضعیت آلودگی هوا، ناترازی منابع و شرایط تأمین آب شرب و بهداشتی شهروندان تهرانی، همگی نشان می‌دهد که باید از سیاست‌های اشتباه گذشته فاصله بگیریم. هرچند این کار دشوار است، اما باید با نگاه به نسل‌های آینده و زیست‌پذیری کشور، در سیاست‌ها بازنگری جدی کنیم. طبیعی است که چنین تغییری ممکن است مخالفان جدی‌ای داشته باشد. بخشی از مخالفت‌ها می‌تواند کارشناسی و بخشی دیگر سیاسی باشد. من فکر می‌کنم اظهارنظر شهردار تهران درباره این مصوبه، ناشی از بی‌اطلاعی از متن دقیق آن بوده است؛ زیرا در مصوبه، موضوعات و دغدغه‌هایی مطرح شده که به نظر من کاملا درست و قابل دفاع هستند.

البته بخشی از این مصوبه با عملکرد شهردار تهران در چهار سال گذشته در تضاد قرار می‌گیرد؛ به‌ویژه محدودیت‌هایی که برای کمیسیون ماده ۵ و تصمیمات خارج از چارچوب طرح‌های مصوب ایجاد می‌کند. این در حالی است که در دوره مدیریت فعلی شهرداری، کمیسیون ماده ۵ یکی از فعال‌ترین دوره‌های خود را از نظر تصویب مصوبات پشت سر گذاشته است.

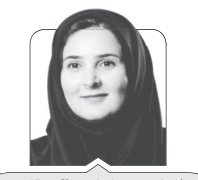
من به این نکته اشاره می‌کنم که مصوبه از تاریخ اجرا لازم‌الاجراست.

بله، این را می‌دانم. منظورم بیشتر رویکرد مدیریتی شهرداری است.

من هم فکر می‌کنم رویکرد و سیاست‌گذاری شهرداری تهران با این مصوبه در تعارض است. اتفاقا امروز شاهد وجود دو نگاه متفاوت هستیم. موضع‌گیری شهردار تهران در قبال این مصوبه و مواضعی که من طی پنج سال گذشته درباره تمرکززدایی از تهران مطرح کرده‌ام و در دسترس افکار عمومی و رسانه‌ها قرار دارد، نشان‌دهنده یک اختلاف نگاه جدی میان من و آقای زاکانی نسبت به شهر تهران و سیاست‌های اداره آن است. شاید موضوع تمرکززدایی را بتوان یکی از اصلی‌ترین سرفصل‌های اختلاف نگاه من و آقای زاکانی دانست. امروز نقدهای جدی نسبت به عملکرد ایشان، هم از سوی من و هم از سوی برخی دیگر از همکارانم در شورای شهر مطرح می‌شود. این نقدها ناشی از اختلاف‌نظرهای کارشناسی درباره شیوه اداره تهران است. به اعتقاد من، این اختلاف‌نظر اکنون در موضع‌گیری آقای زاکانی درباره مصوبه دولت کاملا آشکار شده است.

یادداشت

ورزش همگانی؛ فرصتی برای تجربه شهر



فاطمه خدادادی آق قلعه
معمار و پژوهشگر

شهر فقط مجموعه‌ای از خیابان‌ها، ساختمان‌ها، میدان‌ها و فضاهای سبز نیست؛ شهر زمانی به معنای واقعی شکل می‌گیرد که شهروندان بتوانند آن را تجربه کنند، در فضاهای عمومی‌اش حضور داشته باشند و خود را بخشی از زندگی اجتماعی آن بدانند. از این منظر، پارک‌ها صرفا مکان‌هایی برای تفریح و گذران اوقات فراغت نیستند، بلکه بخشی از زیرساخت سلامت عمومی و بستر شکل‌گیری روابط اجتماعی و احساس تعلق به شهر محسوب می‌شوند. در میان گروه‌های مختلف شهروندان، زنان خانه‌دار جایگاه ویژه‌ای در این بحث دارند. زنانی که بخش قابل توجهی از زمان و انرژی روزانه خود را صرف مراقبت از اعضای خانواده، مدیریت امور خانه و مسئولیت‌های روزمره می‌کنند؛ مسئولیت‌هایی که اغلب دیده نمی‌شوند و در بسیاری از موارد فرصت حضور مستقل در عرصه عمومی را از آنان می‌گیرند. در چنین شرایطی، ورزش همگانی در پارک‌ها می‌تواند فرصتی فراتر از فعالیت جسمانی برای این زنان فراهم کند؛ فرصتی برای خروج از فضای تکرارشونده خانه و تجربه دوباره شهر. ورزش صبحگاهی، پیاده‌روی گروهی، نرمش‌های جمعی و فعالیت‌های بدنی در پارک‌ها، در ظاهر فعالیت‌هایی ساده و روزمره هستند؛ اما در لایه‌های عمیق‌تر، واجد کارکردهای اجتماعی و فرهنگی مهمی هستند. زنی که برای شرکت در یک برنامه ورزشی از خانه خارج می‌شود، تنها برای انجام چند حرکت ورزشی به پارک نمی‌آید؛ او زمانی را به خود اختصاص می‌دهد، با زنان دیگر ارتباط برقرار می‌کند، تجربه‌های مشترک می‌سازد و فرصتی برای حضور مستقل در فضای عمومی به دست می‌آورد. برای بسیاری از زنان خانه‌دار، همین حضور منظم می‌تواند نقطه آغاز تغییر در رابطه با شهر باشد. پارکی که پیش‌تر شاید فقط از مسیر رفت‌وآمد یا از پشت پنجره دیده می‌شد، به محیطی آشنا تبدیل می‌شود؛ محیطی که در آن دوستان تازه شکل می‌گیرند، روابط اجتماعی گسترش می‌یابند و احساس تعلق به محله و شهر تقویت می‌شود. به این ترتیب، ورزش همگانی می‌تواند بهانه‌ای برای بازتعریف حضور اجتماعی زنانی باشد که بخش مهمی از زندگی روزمره‌شان در فضای خصوصی خانه سپری می‌شود. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر آشکار می‌شود که ورزش را نه صرفا ابزاری برای حفظ تناسب اندام، بلکه راهی برای تحقق حق شهروندی بدانیم. زنان خانه‌دار نیز مانند سایر شهروندان حق دارند از امکانات عمومی شهر استفاده کنند، در فضاهای جمعی حضور داشته باشند، با دیگران تعامل برقرار کنند و از فرصت‌های سلامت و نشاط شهری بهره‌مند شوند. این حق نباید به توانایی پرداخت هزینه باشگاه‌های خصوصی یا برخورداری از امکانات اقتصادی خاص وابسته باشد. پارک محله می‌تواند یکی از در دسترس‌ترین بسترها برای تحقق این فرصت برابر باشد. از سوی دیگر، حضور زنان در فعالیت‌های گروهی ورزشی، به سرزندگی و پویایی فضاهای عمومی نیز کمک می‌کند. پارکی که در ساعات مختلف روز میزبان گروه‌های متنوعی از زنان، سالمندان، کودکان و سایر شهروندان باشد، به فضایی زنده‌تر و اجتماعی‌تر تبدیل می‌شود. تداوم این حضور، زمینه شکل‌گیری تعاملات اجتماعی و نظارت طبیعی بر محیط را نیز تقویت می‌کند. در واقع، شهروندان فقط استفاده‌کنندگان از فضای عمومی نیستند؛ حضور و فعالیت آنان در شکل‌گیری کیفیت و هویت آن فضا نقش دارد. با این حال، نباید تصور کرد که صرف نصب چند وسیله ورزشی یا اختصاص ساعاتی به ورزش صبحگاهی، به معنای فراهم‌شدن امکان برابر برای همه زنان است. کیفیت طراحی پارک‌ها، امنیت مسیرهای دسترسی، روشنایی، سرویس‌های بهداشتی، امکانات مناسب برای گروه‌های سنی مختلف، دسترس‌پذیری برای افراد دارای معلولیت و استمرار برنامه‌های ورزشی، همگی در میزان مشارکت زنان تأثیرگذارند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

سه تجربه از بازآفرینی محله‌های تهران و یزد در نشست «هفت‌شهر»

خانه را متر کردند، زندگی را نه

شرق: در خانه دیر باز شد. زارا امجدیان و همکارش برای گفت‌وگو با یکی از مالکان به محله آمده بودند. قرار بود چند پلاک کوچک با هم تجمیع شوند تا ساخت‌وساز صرفه اقتصادی بیشتری پیدا کند. وقتی وارد خانه شدند، برخلاف تصوری که از یک ساختمان فرسوده داشتند، حیاطی زیبا پیش‌رویشان بود؛ درخت‌ها هنوز سرپا بودند و در گوشه حیاط قالیچه‌ای پهن شده بود. زن صاحبخانه به توضیحات کارشناسان درباره مزایای نوسازی گوش داد، اما نمی‌خواست خانه‌اش را از دست بدهد. درخواستش این بود که اجازه بدهند تا پایان عمر همان‌جا زندگی کند. بعدتر فرزندانش هم از خاطراتشان گفتند. حتی کوچک‌ترین عضو خانواده به آن خانه دلبستگی داشت. برای سازمانی که طرح را تهیه کرده بود، مسئله روشن به نظر می‌رسید؛ چند قطعه کوچک باید تجمیع می‌شد تا زمینی مناسب ساخت‌وساز به دست بیاید. اما خانواده مسئله دیگری داشت. خانه برای آنها فقط یک ملک فرسوده نبود؛ حیاط، درخت‌ها و سال‌هایی که آنجا زندگی کرده بودند، در تصمیمشان اهمیت داشت. در نقشه‌ای که کارشناسان همراه آورده بودند، برای این خواسته جایی پیش‌بینی نشده بود. امجدیان این خاطره را در نشست «تسهیلگری در عمل؛ بازخوانی سه تجربه شهری» تعریف کرد؛ نشستی از مجموعه «هفت‌شهر» که در خانه آفرینش‌های شهری ایران، عمارت وارطان برگزار شد. شفق متولی، نجمه نادری و زارا امجدیان میهمانان این نشست بودند و هرکدام بخشی از تجربه کار در محله‌های تهران و یزد را روایت کردند. عبدالرضا گلپایگانی، معاون پیشین شهرسازی و معماری شهرداری تهران و حسین ایمانی‌جاجرمی، جامعه‌شناس و استاد دانشگاه تهران نیز در گفت‌وگوها شرکت داشتند. امجدیان که نزدیک دو دهه در حوزه تسهیلگری و پژوهش فعالیت کرده، گفت تجربه آن خانه باعث شد درباره مأموریتی که به او سپرده شده بود تجدیدنظر کند. او و همکارانش قرار بود مالکان را به تجمیع و نوسازی تشویق کنند، اما کسی پیش از تهیه طرح از خانواده نپرسیده بود چه آینده‌ای برای خانه‌اش می‌خواهد. او توضیح داد که خطر فرسودگی ساختمان‌ها را انکار نمی‌کند. بعضی خانه‌ها واقعا ناایمن‌اند و زندگی در آنها ممکن است جان ساکنان را به خطر بیندازد. اختلاف بر سر این است که چرا پس از تشخیص فرسودگی، تخریب و ساخت دوباره تنها راه‌حل معرفی می‌شود. به اعتقاد امجدیان، نهاد تصمیم‌گیر ابتدا مسئله را تعریف می‌کند، بعد گزینه مدنظر خود را انتخاب می‌کند و در آخر از تسهیلگر می‌خواهد رضایت مردم را بگیرد. در این وضعیت، مردم می‌توانند با تخریب مخالفت کنند، اما معمولا اختیار انتخاب راه دیگری برای آینده خانه‌شان ندارند. امجدیان معتقد بود در بسیاری از برنامه‌های بازآفرینی، ارزش اقتصادی زمین به رسمیت شناخته می‌شود، اما ارزش اجتماعی خانه و روابطی که طی سال‌ها میان ساکنان شکل گرفته، سهم چندانی در تصمیم نهایی ندارد.



«تسهیلگری در عمل؛ بازخوانی سه تجربه شهری» تعریف کرد؛ نشستی از مجموعه «هفت‌شهر» که در خانه آفرینش‌های شهری ایران، عمارت وارطان برگزار شد. شفق متولی، نجمه نادری و زارا امجدیان میهمانان این نشست بودند و هرکدام بخشی از تجربه کار در محله‌های تهران و یزد را روایت کردند. عبدالرضا گلپایگانی، معاون پیشین شهرسازی و معماری شهرداری تهران و حسین ایمانی‌جاجرمی، جامعه‌شناس و استاد دانشگاه تهران نیز در گفت‌وگوها شرکت داشتند. امجدیان که نزدیک دو دهه در حوزه تسهیلگری و پژوهش فعالیت کرده،

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید