یادداشت

پارادوکس مسکن شهری

صدیقه نژادقربان
روزنامه‌نگار و پژوهشگر

شهرهای امروز با یک تناقض بزرگ روبه‌رو هستند؛ از یک سو بحران مسکن، دولت‌ها را به سمت ساخت‌وساز سریع‌تر و انبوه‌تر سوق داده و از سوی دیگر، همین الگوی توسعه شهری به یکی از عوامل اصلی مصرف انرژی، افزایش انتشار کربن، تشدید گرمای شهری و فشار بر منابع طبیعی تبدیل شده است. بنابراین، هرچه بحران مسکن شدیدتر می‌شود، سرعت ساخت‌وساز هم بالاتر می‌رود، اما هم‌زمان کیفیت زیست شهری در بسیاری از نقاط جهان افت می‌کند. برج‌ها بیشتر می‌شوند، مصرف انرژی بالا می‌رود، دمای شهرها افزایش پیدا می‌کند و هزینه زندگی سنگین‌تر می‌شود. به نظر می‌رسد جهان در حال ساختن خانه‌های بیشتری است، بدون آنکه مطمئن باشد این خانه‌ها واقعا برای آینده قابل زندگی هستند. اما سؤال مهم اینجاست: آیا می‌توان هم‌زمان هم بحران کمبود مسکن را حل کرد و هم شهرهایی قابل‌زیست‌تر ساخت؟ یا شهرها ناچارند میان «سرعت ساخت» و «پایداری» یکی را انتخاب کنند؟ براساس برآوردهای دفتر اسکان بشر سازمان ملل (UN-Habitat) و نهادهای بین‌المللی مرتبط با اقلیم، ساختمان‌ها و بخش ساخت‌وساز نزدیک به ۳۷ درصد از انتشار دی‌اکسیدکربن جهان را تولید می‌کنند؛ این رقم نشان می‌دهد بحران مسکن دیگر فقط به تعداد واحدهای خالی یا قیمت اجاره محدود نیست و مستقیما به انرژی، آب، سلامت عمومی و حتی اقتصاد شهرها بستگی دارد. همین مسئله باعث شده هبیتات در سال‌های اخیر بارها روی مفهوم «مسکن پایدار» تأکید کند؛ مفهومی که قرار نیست فقط چند پنل خورشیدی به ساختمان‌ها اضافه کند یا چند دیوار سبز بسازد. بحث اصلی، تغییر نگاه به شهرسازی است؛ اینکه خانه صرفا یک سازه برای «خوابیدن» نباشد، بلکه بخشی از یک سیستم شهری کم‌مصرف، قابل تحمل در برابر تغییرات اقلیمی و کم‌هزینه‌تر برای زندگی روزمره باشد. در واقع هبیتات تأکید می‌کند که مسکن پایدار باید هم‌زمان کیفیت زندگی را افزایش دهد، هزینه‌های بلندمدت خانوارها را کاهش دهد و اثرات محیط‌زیستی شهرها را محدود کند. اما فاصله حرف تا واقعیت هنوز زیاد است. بخش بزرگی از توسعه شهری جهان همچنان بر پایه الگوی سنتی ساخت‌وساز پیش می‌رود؛ الگوی وابسته به بتن، فولاد، مصرف بالای انرژی و گسترش بی‌وقفه شهرها. بسیاری از مجتمع‌های مسکونی مدرن، اگرچه ظاهری لوکس و پیشرفته دارند، اما در عمل به فضاهایی پرمصرف، فاقد فضای سبز کافی و وابسته به سیستم‌های پرهزینه سرمایش و گرمایش تبدیل شده‌اند. در بسیاری از کلان‌شهرها، ساکنان علاوه بر بحران قیمت مسکن، با هزینه سنگین انرژی، حمل‌ونقل و نگهداری ساختمان نیز مواجه هستند. نمونه روشن این بحران را می‌توان در شهرهایی مانند دوبی مشاهده کرد؛ زیرا یکی از شاخص‌ترین نمونه‌های توسعه شهری پرشتاب در دو دهه اخیر است. شهری که با برج‌های عظیم، پروژه‌های لوکس و گسترش بی‌وقفه ساخت‌وساز شناخته می‌شود. با این حال، بخش زیادی از این مدل توسعه به مصرف سنگین انرژی به‌ویژه برای سرمایش ساختمان‌ها وابسته است. در تابستان، دمای هوا در دوبی گاهی از ۴۵ درجه عبور می‌کند و همین موضوع مصرف برق را به شکل چشمگیری بالا می‌برد. بسیاری از برج‌های شیشه‌ای شهر، بدون سیستم‌های خنک‌کننده عملا قابل استفاده نیستند. در نتیجه، توسعه‌ای که در ظاهر «فوق‌مدرن» به نظر می‌رسد، اما ردپای کربنی بزرگی هم تولید می‌کند. در واقع، اگرچه این مدل توسعه، تصویری مدرن از شهر ارائه می‌دهد، اما هم‌زمان وابستگی شدیدی به انرژی و مصرف منابع ایجاد کرده؛ مسئله‌ای که در شرایط افزایش دمای جهانی، به چالشی جدی برای آینده شهر تبدیل می‌شود. در مقابل، برخی کشورها تلاش کرده‌اند میان توسعه شهری و پایداری تعادل ایجاد کنند. «کپنهاگ»، پایتخت دانمارک، در سال‌های اخیر تلاش کرده توسعه شهری را به حمل‌ونقل پاک، بهره‌وری انرژی و فضای عمومی پیوند بزند. امروز بیش از ۶۰ درصد سفرهای روزانه این شهر با دوچرخه انجام می‌شود و بخش بزرگی از ساختمان‌های جدید تحت استانداردهای سخت‌گیرانه مصرف انرژی ساخته می‌شوند. سیستم گرمایش شهری کپنهاگ نیز به‌گونه‌ای طراحی شده که بخش قابل توجهی از انرژی را از منابع کم‌کربن تأمین کند. با این حال حتی کپنهاگ هم از بحران قیمت مسکن در امان نمانده و هزینه بالای زندگی، همچنان یکی از چالش‌های جدی شهر محسوب می‌شود. همین مسئله نشان می‌دهد «پایداری» به‌طور قطع به معنای حل همه بحران‌های شهری نیست. نمونه جالب دیگر، «سنگاپور» است؛ کشوری که محدودیت زمین، از سال‌ها پیش آن را مجبور کرد نگاه متفاوتی به توسعه شهری داشته باشد. سنگاپور اکنون یکی از پیشروترین کشورها در استفاده از بام‌های سبز، بازیافت آب باران و طراحی ساختمان‌های کم‌مصرف به‌شمار می‌رود. پروژه معروف «باغ‌های کنار خلیج» (Gardens by the Bay) فقط یک فضای تفریحی نیست؛ بخشی از سیاست گسترده‌تر این کشور برای کاهش گرمای شهری و افزایش پوشش سبز محسوب می‌شود. دولت سنگاپور حتی استانداردهایی تعیین کرده که بسیاری از ساختمان‌های جدید باید بخشی از فضای سبز حذف‌شده زمین را روی نما یا بام جبران کنند. با این حال، همین شهر منظم و برنامه‌ریزی‌شده هم با فشار شدید قیمت زمین و وابستگی بالا به فناوری و سرمایه‌گذاری کلان روبه‌رو است. واقعیت این است که مسکن پایدار، برخلاف تصور رایج، فقط به نصب پنل خورشیدی یا ساخت ساختمان‌های سبز محدود نمی‌شود. موضوع اصلی، «نحوه طراحی کل شهر» است؛ اینکه شهر چگونه انرژی مصرف می‌کند، آب را مدیریت می‌کند، حمل‌ونقل را سامان می‌دهد و چه میزان فضای عمومی و سبز در اختیار ساکنان قرار می‌دهد. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، مسئله پیچیده‌تر هم می‌شود. شهرها هم‌زمان با رشد جمعیت، کمبود مسکن، بحران آب و افزایش دما مواجه هستند، اما بودجه و زیرساخت لازم برای حرکت به سمت توسعه پایدار را ندارند. به همین دلیل، هنوز در بسیاری از نقاط جهان، ساخت سریع و ارزان بر کیفیت و تاب‌آوری اولویت دارد؛ حتی اگر در بلندمدت هزینه‌های سنگین‌تری به شهر تحمیل کند. هبیتات در گزارش‌های خود بارها به این نکته اشاره کرده که مسکن پایدار فقط درباره محیط زیست نیست؛ درباره «هزینه زندگی» هم هست. امروز بسیاری از کارشناسان شهری هشدار می‌دهند که اگر الگوی فعلی ساخت‌وساز ادامه پیدا کند، شهرها با ترکیبی از بحران‌های هم‌زمان روبه‌رو خواهند شد: گرمای شدیدتر، مصرف بیشتر انرژی، کمبود آب، آلودگی هوا و افزایش هزینه زندگی. به همین دلیل، هبیتات و بسیاری از نهادهای بین‌المللی بر توسعه مسکن «تاب‌آور» تأکید دارند؛ خانه‌ها و محله‌هایی که بتوانند در برابر بحران‌های اقلیمی و اقتصادی دوام بیشتری داشته باشند. همچنین، یکی از مهم‌ترین سوءبرداشت‌ها درباره مسکن پایدار، «گران‌بودن آن» است. در حالی که تجربه بسیاری از پروژه‌های شهری نشان داده ساختمان‌های کم‌مصرف، در بلندمدت می‌توانند هزینه انرژی، تعمیرات و مصرف آب را کاهش دهند. ساختمانی که عایق‌بندی مناسب داشته باشد، تهویه طبیعی در آن در نظر گرفته شود یا مصرف آبش کنترل شود، در عمل هزینه ماهانه خانوار را پایین می‌آورد. در بعضی پروژه‌های اروپایی، مصرف انرژی ساختمان‌های جدید تا ۷۰ درصد کمتر از ساختمان‌های متعارف گزارش شده است. البته مشکل اینجاست که اجرای چنین پروژه‌هایی معمولا نیازمند سرمایه‌گذاری اولیه، برنامه‌ریزی دقیق، قوانین سخت‌گیرانه و سیاست‌گذاری بلندمدت است؛ چیزی که در بسیاری از شهرهای در حال توسعه هنوز با موانع اقتصادی و مدیریتی روبه‌رو است. بنابراین، شاید مهم‌ترین نکته این باشد که آینده شهرها فقط وابسته به «ساختن بیشتر» نیست، بلکه به این بستگی دارد که چه نوع شهری ساخته می‌شود. شهری که فقط ساختمان‌های بیشتری تولید کند، لزوما شهر بهتری نخواهد بود. گاهی حتی می‌تواند بحران‌های تازه‌ای خلق کند؛ از مصرف افسارگسیخته انرژی گرفته تا کاهش کیفیت زندگی شهری. به همین دلیل، بحث مسکن پایدار در حال حاضر بیش از آنکه یک موضوع معماری باشد، به یک مسئله اقتصادی و سیاسی تبدیل شده است. اینکه شهرها تا چه اندازه حاضرند از توسعه سریع، سود کوتاه‌مدت و ساخت‌وساز بی‌وقفه فاصله بگیرند که تا چند دهه بعد با بحران‌های بزرگ‌تری روبه‌رو نشوند؛ از موج‌های گرما گرفته تا فشار انرژی، کمبود آب و افت کیفیت زندگی شهری.

عکس: فاطمه عابدی، ایرنا

بحران، تاب‌آوری شهری و آینده حمل‌ونقل در کلان‌شهرها

شهر روی مرز توقف

شرق: وابستگی شدید شهر به خودروی شخصی، در کنار ضعف شبکه حمل‌ونقل عمومی، وضعیتی ساخته که جابه‌جایی در شهر بیشتر از آنکه یک سیستم منسجم باشد، مجموعه‌ای پراکنده و کم‌اتصال است. نبود زمان‌بندی قابل اتکا در حرکت قطار و اتوبوس، کمبود ناوگان و ضعف در شبکه‌های تغذیه‌کننده باعث شده حتی در شرایط عادی هم اعتماد شهروند به حمل‌ونقل عمومی کامل شکل نگیرد و انتخاب خودروی شخصی به گزینه غالب تبدیل شود.

در این میان، سیاست‌های متناقض در مدیریت سفر شهری از توسعه زیرساخت‌های خودرویی تا تصمیم‌های مقطعی در حوزه حمل‌ونقل عمومی به جای اصلاح الگوهای سفر، عملا به تشدید تقاضای سفر و فشار بر معابر دامن زده است. نتیجه این روند، شهری است که در شرایط بحران، به جای انعطاف و جابه‌جایی پایدار، با قفل‌شدگی و اختلال عملکرد مواجه می‌شود. از سوی دیگر، نگاه اجتماعی به حمل‌ونقل عمومی نیز همچنان با نوعی برچسب‌گذاری طبقاتی همراه است؛ در حالی که در بسیاری از شهرهای پیشرفته استفاده از حمل‌ونقل عمومی و دوچرخه بخشی از الگوی رفتاری گروه‌های برخوردار محسوب می‌شود. هم‌زمان، فرسودگی ناوگان و نبود یکپارچگی میان پیاده‌روی، دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی، باعث شده شبکه حمل‌ونقل شهری پیوستگی لازم را نداشته باشد.

این موارد در نشست تخصصی «شهر، بحران و زیرساخت‌های حمل‌ونقل» در دانشگاه خوارزمی مطرح شد. در این نشست، مرضیه باریکانی با اشاره به تغییر رویکرد در ادبیات شهری گفت: اگر در گذشته موضوع اصلی، دستیابی به «شهرهای باکیفیت» و ارتقای رفاه شهری بود، امروز مسئله اصلی «ادامه زندگی عادی در دل بحران‌ها» است؛ چراکه شهرها به‌طور مداوم در معرض بحران‌های مختلف قرار دارند. باریکانی با بیان اینکه مفهوم «حمل‌ونقل» نباید صرفا به استفاده از خودروهای شخصی تقلیل داده شود، گفت که در شرایط بحرانی باید به سمت انسان‌محوری و تقویت حمل‌ونقل همگانی حرکت کرد، نه اینکه دسترسی خودروی شخصی در تمام نقاط شهر به‌عنوان راه‌حل اصلی دنبال شود. به گفته او تجربه جنگ نشان داد که شهرها تا چه اندازه آسیب‌پذیر هستند و این آسیب‌پذیری تنها ناشی از تهدیدهای نظامی نیست، بلکه نتیجه نوع توسعه کالبدی و الگوی شهرسازی نیز هست. او در ادامه گفت: جنگ اخیر باید به‌عنوان یک «مانور واقعی» برای سنجش تاب‌آوری شهری در برابر انواع بحران‌ها ازجمله زلزله تلقی شود.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل با اشاره به زلزله‌های اخیر و نگرانی‌های ناشی از آن گفت: هر لرزش در مناطق پیرامونی پایتخت یادآور این واقعیت است که در صورت وقوع بحران جدی، میزان آمادگی زیرساخت‌های شهری مورد آزمون قرار خواهد گرفت. باریکانی همچنین با انتقاد از توسعه ناموزون شهری گفت: در دوره‌های مختلف، شهرها بدون توجه به اصول پدافند غیرعامل و تاب‌آوری توسعه یافته‌اند و همین مسئله باعث افزایش آسیب‌پذیری شده است؛ موضوعی که به گفته او، تنها یک خطای فنی نیست، بلکه پیامدهای مدیریتی و تصمیم‌گیری نیز دارد. او ادامه داد: در شرایط بحران، کارکرد زیرساخت‌های حمل‌ونقل کاهش پیدا می‌کند و همین مسئله مستقیما بر زندگی روزمره شهروندان اثر می‌گذارد. او حمل‌ونقل را یکی از اجزای کلیدی تاب‌آوری شهری دانست و تأکید کرد که در صورت اختلال در شبکه‌های حمل‌ونقل، سایر زیرساخت‌های حیاتی نیز تحت فشار قرار می‌گیرند. باریکانی در ادامه با اشاره به نقش حیاتی معابر شهری گفت: معابر در حکم رگ‌های حیاتی شهر هستند و اختلال در آنها می‌تواند کل عملکرد شهری را مختل کند. باریکانی افزود: در شرایط بحران، چه در زمان زلزله و چه در سناریوهای مشابه، نخستین واکنش جمعی شهروندان خروج از شهر از طریق معابر خودرویی است و همین موضوع نشان می‌دهد که زیرساخت‌های حمل‌ونقل تا چه اندازه در مدیریت بحران حیاتی هستند؛ چه برای خروج اضطراری و چه برای جابه‌جایی‌های امدادی در هسته مرکزی شهر. او حمل‌ونقل همگانی را «ستون فقرات تاب‌آوری شهری» توصیف کرد و گفت: این سیستم، چه مورد توجه قرار گیرد و چه نادیده گرفته شود، نقش تعیین‌کننده خود را در شرایط بحران ایفا می‌کند. به گفته او، سال‌هاست که در جلسات تخصصی شهرسازی و کمیته‌های فنی، موضوع حمل‌ونقل در مقایسه با مباحثی همچون پهنه‌بندی، کاربری و تراکم، کمتر مورد توجه جدی قرار گرفته است.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل با انتقاد از رویکردهای سطحی در برخی تصمیم‌گیری‌های شهری گفت: در بسیاری از موارد، مسائل بنیادین حمل‌ونقل با نگاه کم‌عمق بررسی شده و حتی در مواردی مانند جانمایی ایستگاه‌ها، تصمیم‌هایی اتخاذ شده که با اصول توسعه حمل‌ونقل همخوانی نداشته است. باریکانی در ادامه تأکید کرد: یک سیستم حمل‌ونقل کارآمد باید علاوه بر کاهش ترافیک، به کاهش مصرف انرژی و کاهش انتشار آلاینده‌ها نیز منجر شود و در عین حال از ابتدا با رویکرد تاب‌آوری طراحی شود؛ به‌گونه‌ای که در برابر سیل، زلزله و بحران‌های انسانی دچار فروپاشی نشود. او در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به تجربه کشورهای مختلف در مدیریت بحران گفت: در توکیو، زیرساخت‌های مترو در زلزله سال ۲۰۱۱ با وجود شدت حادثه، تنها برای مدت کوتاهی متوقف شد و به دلیل طراحی مقاوم و سیستم هشدار سریع، عملکرد شبکه به سرعت بازگشت.

باریکانی همچنین به تجربه لندن اشاره کرد و افزود: سیستم حمل‌ونقل این شهر از سال ۲۰۱۸ برای سناریوهای بحران ازجمله حملات سایبری و بارش‌های شدید برنامه‌ریزی شده و با یکپارچگی میان مترو، اتوبوس و شبکه دوچرخه‌سواری اداره می‌شود؛ موضوعی که به گفته او نقش مهمی در تاب‌آوری شهری دارد. باریکانی با تأکید بر اهمیت یکپارچگی شبکه حمل‌ونقل تصریح کرد: سیستم‌های یکپارچه تنها در شرایط عادی کارآمد به نظر می‌رسند، اما ارزش واقعی آنها در زمان بحران آشکار می‌شود؛ زمانی که هماهنگی میان مدهای مختلف حمل‌ونقل می‌تواند از فروپاشی شهری جلوگیری کند. وی در ادامه به نمونه‌هایی از سئول، نیویورک و اوکراین اشاره کرد و گفت: در سئول مسیرهای اتوبوس به‌صورت لحظه‌ای و هوشمند تغییر می‌کنند، در نیویورک زیرساخت‌ها پس از توفان‌ها با استانداردهای مقاوم‌سازی بازطراحی شده‌اند و در اوکراین، مترو به پناهگاه شهری و محل اسکان اضطراری تبدیل شده است. باریکانی تأکید کرد: تجربه جنگ و بحران‌های اخیر نشان داده که حمل‌ونقل نه یک خدمت جانبی، بلکه «رگ حیاتی حیات شهری» است که در صورت اختلال، سایر بخش‌های شهر نیز دچار فروپاشی خواهند شد. به گفته او تهران عملا فاقد پناهگاه‌های کارآمد است و زیرساخت‌های پناهگاهی که در گذشته وجود داشته نیز در نظام جدید ساخت‌وسازها به حاشیه رفته است. در حالی که می‌توانست از ظرفیت شبکه مترو به‌عنوان پناهگاه شهری استفاده شود، این موضوع در برنامه‌ریزی‌های فعلی کمتر مورد توجه قرار گرفته و ایستگاه‌های مترو و حتی ناوگان اتوبوسرانی می‌توانستند نقش دوگانه خدماتی و اضطراری داشته باشند. باریکانی با اشاره به تجربه جنگ جهانی دوم در لندن گفت: در آن دوران، شبکه حمل‌ونقل زیرزمینی نه‌تنها متوقف نشد بلکه به پناهگاه جمعی مردم تبدیل شد و هم‌زمان با وجود خاموشی شهر، خدمات حمل‌ونقل با حداقل نور و سرعت ادامه پیدا کرد. او افزود: در برخی شهرها، حمل‌ونقل به یک سیستم تاکتیکی و منعطف تبدیل شده است؛ به‌گونه‌ای که مسیرها به‌طور هفتگی و براساس نقاط آسیب‌دیده بازطراحی می‌شوند و شبکه به صورت پویا با شرایط بحران تطبیق می‌یابد. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل با تأکید بر مفهوم «سیستم‌های سیال» گفت: در حمل‌ونقل تاب‌آور، مسیرها ثابت نیستند بلکه مقصد اهمیت دارد و شبکه باید بتواند از هر مسیر ممکن شهروند را به مقصد برساند؛ چه از بزرگراه و چه از مسیرهای محلی و جایگزین. او با اشاره به تجربه جنگ داخلی لبنان افزود: در بیروت، به دلیل تخریب مداوم زیرساخت‌ها، حمل‌ونقل رسمی کارایی خود را از دست داده بود و سامانه‌های نیمه‌خصوصی و تاکسی‌های خطی به مهم‌ترین ابزار جابه‌جایی تبدیل شدند؛ الگویی که بر انعطاف‌پذیری و تغییرپذیری مداوم استوار بود.

باریکانی همچنین به تجربه سوریه پس از سال ۲۰۱۱ اشاره کرد و گفت: در این کشور، حمل‌ونقل شهری به مناطق مختلف و زون‌های امن تقسیم شد و سرویس‌های ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر مانند سالمندان، بیماران و دانشجویان طراحی شد.

او با اشاره به تجربه بوسنی افزود: حتی در شرایطی که مترو و تراموا آسیب دیدند، حداقل خدمات حمل‌ونقل به‌عنوان «خط نجات شهری» حفظ شد و با تغییرات فنی مانند جایگزینی شیشه‌ها و بازتعریف مسیرها، تداوم نسبی سیستم ممکن شد. در تمام تجربه‌های جهانی یک اصل مشترک وجود دارد؛ حفظ حداقل سرویس حیاتی، چندمنظوره کردن زیرساخت‌ها، سیال‌سازی مسیرها و تقدم حمل‌ونقل عمومی بر حمل‌ونقل شخصی. وی با اشاره به وضعیت تهران گفت: هرچند در برخی دوره‌ها اقداماتی مانند رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی یا اجرای طرح‌های ترافیکی انجام شده، اما این اقدامات بدون چارچوب جامع مدیریت بحران بوده و در بسیاری از موارد به صورت هم‌زمان با سیاست‌های متناقض اجرا شده‌اند.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

تاریک‌خانه تصمیم‌های شهری نورافکن روی «رایگان‌سازی حمل‌ونقل»

نورا حسینی: در حالی که بخش مهمی از مصوبات و تصمیم‌های شورای شهر در سکوت و بدون دسترسی رسانه‌ها پیش می‌رود، روایت رسمی تنها بر چند موضوع محدود متمرکز شده است. این روزها اگر به خروجی رسانه‌ای مدیریت شهری تهران نگاه کنید، یک موضوع بیش از همه به چشم می‌آید: رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی. اما پشت این قاب پرنور، مجموعه‌ای از تصمیم‌های مالی، نظارتی و اجرائی در حال بررسی است که یا در سکوت پیش می‌رود یا در روایت رسمی کمتر دیده می‌شود. نتیجه این وضعیت، شکل‌گیری تصویری ناقص از روند تصمیم‌گیری در شهری است که هم‌زمان با چندین پرونده مهم اداره می‌شود. از ۹ اسفند تا امروز، جلسات شورای شهر تهران بدون حضور خبرنگاران برگزار می‌شود؛ تغییری که امکان پوشش مستقیم و بی‌واسطه صحن شورا را از رسانه‌ها گرفته است. در نتیجه، آنچه از مهم‌ترین نهاد تصمیم‌گیر شهری به افکار عمومی می‌رسد، دیگر روایت کامل جلسه نیست، بلکه گزیده‌ای از آن چیزی است که از مسیرهای رسمی منتشر می‌شود. روایت رسانه‌ای مدیریت شهری نیز به شکل محسوسی روی چند محور محدود متمرکز شده است. در صدر این محورها، بحث «رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی» قرار دارد؛ موضوعی که در هفته‌های اخیر بارها در رسانه‌های رسمی تکرار شده و به یکی از اصلی‌ترین تیترهای حوزه شهری تبدیل شده است. این در حالی است که هم‌زمان، پرونده‌های متعدد دیگری در شورا در حال بررسی است؛ از گزارش‌های حسابرسی و مجوزهای مربوط به فروش املاک گرفته تا وضعیت باغات شهری و تصمیم‌های مرتبط با منابع درآمدی و نظارتی شهر. موضوعاتی که وزن اجرائی و مالی آنها کمتر از بحث حمل‌ونقل نیست، اما در فضای عمومی کمتر دیده می‌شوند. در مورد حمل‌ونقل نیز وضعیت همچنان مبهم است. با وجود اجرای موقت طرح رایگان‌شدن مترو و اتوبوس در ماه‌های اخیر و مطرح‌شدن طرح «اصلاح نظام بلیت الکترونیک حمل‌ونقل عمومی تهران»، هنوز جمع‌بندی نهایی در صحن شورا شکل نگرفته است؛ یک بار ادامه رایگان‌سازی مطرح می‌شود و بار دیگر بازگشت به پرداخت بلیت، اما در نهایت تصمیم قطعی و شفاف به مردم اعلام نمی‌شود. این بلاتکلیفی در سطح اظهارنظرها نیز دیده می‌شود؛ برخی اعضا از ادامه مدیریت وضعیت توسط شهرداری می‌گویند و برخی دیگر بر ضرورت تعیین تکلیف سریع طرح تأکید دارند. با این حال، خروجی نهایی همچنان نامشخص است و شهروندان در میانه این رفت‌وآمد تصمیم‌ها، پاسخ روشنی دریافت نکرده‌اند. در کنار این وضعیت، مسئله مهم‌تر به نحوه گردش اطلاعات در مدیریت شهری برمی‌گردد. سخنگوی شورا، روابط‌عمومی و برخی اعضا، بیشتر از طریق گفت‌وگوهای محدود و گزینشی با رسانه‌های همسو یا همراه مواضع خود را اعلام می‌کنند. این الگو باعث شده جریان اطلاع‌رسانی، به جای چندصدایی و شفافیت، بیشتر به یک مسیر کنترل‌شده و انتخابی نزدیک شود. در شهرداری تهران نیز روند مشابهی قابل مشاهده است؛ از دعوت‌های گزینشی رسانه‌ها به برخی مراسم‌ها گرفته تا انتشار محدود و مدیریت‌شده اخبار. در چنین شرایطی، بخش قابل توجهی از افکار عمومی تنها به بخشی از اطلاعات دسترسی دارد که از فیلتر روابط‌عمومی عبور کرده است. منتقدان این وضعیت معتقدند ارجاع به شرایط خاص یا فضای «ایام بحرانی» نمی‌تواند توجیهی برای کاهش دسترسی عمومی به اطلاعات باشد؛ چراکه تصمیم‌های شهری مستقیما با زندگی روزمره شهروندان در ارتباط بوده و محدودشدن شفافیت، به معنای فاصله‌گرفتن مردم از فرایند تصمیم‌سازی است. در نهایت، تمرکز سنگین رسانه‌ای بر یک موضوع مشخص، باعث شده سایر تصمیم‌ها در حاشیه قرار بگیرند. گویی یک نورافکن قوی تنها روی یک بخش از صحنه افتاده و باقی فضا که بخش مهمی از اداره شهر را شامل می‌شود، در تاریکی نسبی قرار گرفته است. مسئله اصلی اما فقط رایگان بودن یا نبودن حمل‌ونقل نیست؛ مسئله این است که چرا تصویر تصمیم‌گیری شهری به چند تیتر محدود تقلیل یافته، چرا صحن شورا از دسترسی مستقیم رسانه‌ها خارج شده و چرا شهروندان باید از میان خبرهای گزینشی، تصویر کامل شهر را بازسازی کنند.

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۶۰۰۱۴۰۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای احمد ابراهیمی فرزند محمد بشماره شناسنامه ۵۰۸۳ صادره از دیر ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی با کاربری کشاورزی به مساحت ۱۱ / ۲۱۷ مترمربع پلاک ۵۹۷ فرعی از ۱۸ اصلی بخش ۱۰ واقع در سیارکلا خریداری از مالک رسمی آقای اصغر خاکپور محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۱۸۵
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۸۵

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۶۰۴۰۸۰۹ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای فرهاد شفقت فرزند خلیل بشماره شناسنامه ۱۷۳۰ صادره از تهران ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی کاربری مسکونی به مساحت ۲۵۳ مترمربع پلاک ۶۹۵ فرعی از ۳۷۳ فرعی از ۱۲ اصلی بخش ۱۰ واقع در حریده خریداری از مالک رسمی آقای فرهاد شفقت محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۲۱۸
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۸۸

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۴۶۰۳۱۰۰۱۶۰۴۱۰۵۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای حامد شاکری کناری فرزند محمدرضا بشماره شناسنامه ۱۰۴ صادره از فریدونکنار ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی که ۲۰ سیر مشاع عرصه آن وقف می باشد به مساحت ۱۵ / ۲۴۸۸ مترمربع پلاک ۱۶۲ فرعی از ۱۶ اصلی بخش ۱۰ واقع در آبادمحله خریداری از مالک رسمی آقای رحمت اله رضازاده محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۲۰۲
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۸۶

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۶۰۰۱۸۵۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای مجتبی اخلاقی فرزند منصور بشماره شناسنامه ۴۷۸۷ صادره از تهران ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی با کاربری کشاورزی به مساحت ۳۹ / ۵۸۹ مترمربع پلاک ۵۹۶ فرعی از ۱۸ اصلی بخش ۱۰ واقع در سیارکلا خریداری از مالک رسمی آقای اصغر خاکپور محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۲۱۵
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۸۹

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۶۰۰۱۰۷۰ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای حسام بوج فرزند حمیدرضا بشماره شناسنامه ۷۴۴۲ صادره از تهران ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۳۰ / ۱۸۰ مترمربع پلاک ۴۸۲۶ فرعی از ۳۶ اصلی بخش ۲ واقع در سرخرود خریداری از مالک رسمی آقای عباد اکبرزاده محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۲۲۸
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۸۷

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران
اگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۶۰۰۲۵۲۵ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک محمودآباد تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای محمد خدابخشی فرزند علاءالدین بشماره شناسنامه ۱۳۲۴ صادره از کبودرآهنگ ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی با کاربری کشاورزی که ۳ سیر مشاع عرصه آن وقف می باشد به مساحت ۱۰ / ۸۹۲ مترمربع پلاک ۱۰۹۵ فرعی از ۷ اصلی بخش ۱۰ واقع در کلوده خریداری از مالک رسمی آقای علی اکبر قادی محرز گردیده است .لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتیکه اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت ۲ ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
م.الف. ۲۱۷۹۲۴۲
تاریخ انتشار اول: ۱۴۰۵ / ۰۲ / ۲۷
تاریخ انتشار دوم: ۱۴۰۵ / ۰۳ / ۱۱
مهدی آزاد
از طرف رئیس ثبت اسناد و املاک ۱۲۹۰