

حق زندگی آرام در شهر

آرامگاه شهر کجاست؟



یعقوب آزاده‌دل

دوچرخه‌سوار و پژوهشگر شهری

در شش یادداشت گذشته از مجموعه «حق زندگی آرام در شهر»، درباره جنبشی نوپا در اندیشه شهری جهان نوشتیم؛ جنبشی که در برابر شتاب‌زدگی زندگی مدرن ایستاده و بر ضرورت بازگشت آرامش، مکت و کیفیت زندگی به شهرها تأکید می‌کند. حالا در یادداشت پایانی می‌خواهیم از «آرامگاه شهر» بگویم؛ آرامگاهی نه برای پایان زندگی، بلکه برای امکان آرام‌زیستن. آنچه شهرهای امروز بیش از هر چیز به آن نیاز دارند، نه مکانی برای مکت ابدی شهروندان، بلکه فضایی برای آرام‌گرفتن در جریان زندگی است. شهری که شهروندانش در رفت‌وآمدهای روزانه، در مسیر خانه تا محل کار، در ترافیک خیابان‌ها و در ازدحام فضاهای عمومی، آرامش خود را از دست می‌دهند، نمی‌تواند صرفا با ساختن فضاهای بیشتر، شهر بهتری باشد. اگر شهر در تمام لحظات زندگی، آرامش را از شهروندانش سلب کند، چه فایده‌ای دارد که در پایان زندگی برای آنان آرامگاهی بسازد؟

اگر امروز برای آرامش خود و نسل‌های آینده شهرمان چاره‌ای نپندیشیم، شاید ناچار شویم در شهرهای خود آسایشگاه‌های بیشتری بسازیم؛ مکان‌هایی برای رهایی موقت از همان زندگی شهری‌ای که خود ساخته‌ایم. تناقض تلخ اینجاست که شهر را برای بهتر زیستن بنا کرده‌ایم، اما گاهی آن‌قدر زندگی در آن را دشوار و پرشتاب کرده‌ایم که برای بازیافتن آرامش، باید از آن فاصله بگیریم. شاید راه‌حل، بیش از آنکه در ساخت‌وسازهای بیشتر باشد، در بازاندیشی شیوه ساختن شهر و سامان‌دادن به زندگی روزمره ما نهفته باشد. فاصله‌ها را کوتاه کنیم تا زندگی در شهر آرام بگیرد. فرصت تعاملات انسانی را در فضاهای زندگی افزایش دهیم تا همسایگان دوباره یکدیگر را بشناسند. فضاهای شهری به مکت بیشتر و شهرها به درک عمیق‌تری از نیازهای انسانی احتیاج دارند.

از زمانی که زندگی شهری گرفتار سرعت و شتاب شد، فاصله‌ها نیز بیشتر شدند؛ نه‌فقط فاصله میان مبدا و مقصد، بلکه فاصله میان انسان‌ها. همسایه‌ای که هر روز از کنارمان می‌گذرد، برایمان غریبه می‌ماند. خیابانی که هر روز از آن عبور می‌کنیم، فرصتی برای دیدار و گفت‌وگو فراهم نمی‌کند. مسیرهای زندگی چنان از هم جدا شده‌اند که گاهی در یک محله زندگی می‌کنیم، اما از زندگی یکدیگر بی‌خبریم.

در چنین شرایطی، آرامش شهری را نمی‌توان صرفا با افزایش سرعت خودروها، عریض‌کردن خیابان‌ها یا کوتاه‌کردن زمان سفر سنجید. گاهی آنچه سفر را کوتاه‌تر می‌کند، فاصله انسانی را بیشتر می‌کند و آنچه چند دقیقه به زمان رفت‌وآمد می‌افزاید، می‌تواند فرصتی برای دیدار، گفت‌وگو و تجربه زندگی باشد. مسئله این نیست که همیشه آهسته‌تر حرکت کنیم؛ مسئله این است که سرعت، تنها معیار موفقیت شهر نباشد.

اینجاست که توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی و دسترسی همگانی می‌تواند فراتر از یک الگوی فنی در برنامه‌ریزی شهری معنا پیدا کند. شهری که فعالیت‌های روزمره را در فاصله‌ای مناسب از محل سکونت سامان می‌دهد، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی را آسان می‌کند و پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری را به بخشی از زندگی روزانه تبدیل می‌کند، به شهروندان فرصت می‌دهد زمان کمتری را در سفرهای اجباری و زمان بیشتری را در زندگی واقعی سپری کنند. البته این توسعه زمانی به تحقق این هدف کمک می‌کند که در کنار تراکم و دسترسی، کیفیت فضاهای عمومی، امنیت، عدالت و دسترسی و امکان تعامل اجتماعی را نیز جدی بگیرد.

ما به شهرهایی نیاز داریم که مردم را نه‌فقط برای رسیدن به مقصد، بلکه برای حضور در مسیر و تجربه فضاهای میان مبدا و مقصد دعوت کنند؛ شهرهایی که در آنها خیابان فقط گذرگاه نباشد، میدان فقط محل عبور نباشد و محله صرفا مجموعه‌ای از ساختمان‌ها نباشد. شهر باید امکان ایستادن، نشستن، گفت‌وگوکردن و شناختن دیگری را فراهم کند. گاهی یک نیمکت، یک پیاده‌راه مناسب، یک مسیر دوچرخه امن یا یک فضای عمومی زنده، بیش از هرچیز دیگری به آرامش شهر کمک می‌کند.

ما در شهرهایمان به آرامگاه‌های بسیاری نیاز داریم؛ نه آرامگاه‌هایی برای اجساد شهروندان، بلکه فضاهایی برای آرام‌گرفتن روح و جسم آنان در میانه زندگی. این آرامگاه‌ها می‌توانند پارک‌های محلی، میدان‌های محله، پیاده‌راه‌ها، فضاهای سبز و حتی خیابان‌هایی باشند که به‌جای سلطه خودرو، برای حضور انسان نیز جایی در نظر گرفته‌اند. شاید آرامش شهر از همین‌جا آغاز شود: از کوتاه‌شدن فاصله‌ها، از بازگشت گفت‌وگو به محله‌ها، از امکان قدم‌زدن بدون اضطراب، از سفرهای جمعی با حمل‌ونقل عمومی و از فرصت‌هایی که برای مکت در زندگی روزمره فراهم می‌کنیم. شهر آرام، شهری نیست که در آن هیچ‌کس حرکت نکند؛ شهری است که حرکت در آن، زندگی را متوقف نکند. شهری نیست که زمان در آن بایستد؛ شهری است که انسان در مسابقه بی‌پایان با زمان، خودش را کم نکند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

دعوت مجمع عمومی به طور فوق العاده – نوبت اول شرکت تعاونی گسترش روان ریس

بدین وسیله از کلیه اعضای محترم دعوت میشود تا در مجمع عمومی عادی نوبت اول که راس ساعت ۱۵ روز شنبه مورخ۱۴۰۵/۰۸/۰۹ که در محل اصلی شرکت واقع درامیرabad شمالی، بزرگراه جلال آل احمد شرق به غرب، خیابان حبیب اله زنجانی، پلاک ۶ واحد ۱۳ تشکیل می گردد حضور به هم رسانند یادآور می شود در صورتی که حضور عضوی در مجمع عمومی میسر نباشد می تواند حق حضور و اعمال رای را به نماینده تام اختیار خود واگذار نماید در این صورت هیچ کس نمی تواند نمایندگی بیش از دو عضو را بپذیرد. همچنین بر که های نمایندگی مذبور با امضای مدیرعامل و مهر شرکت معتبر خواهد بود. مصوبات مجمع عمومی در صورت رسمیت یافتن و عدم مغایرت با ضوابط قانونی برای کلیه اعضا اعم از حاضر و غایب نافذ و معتبر خواهد بود.

و معتبر خواهد بود.

دستور جلسه:

۱-افزایش سرمایه

۲-برسی و تصویب صورت های مالی سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۴

رئیس هیئت مدیره عباس کارگران

پیامدهای حادثه انبار نفت شهران ادامه دارد

نفت زیر پای شهران ماند



عبور کامیون‌های نفتکش حامل بنزین و گازوئیل و نفت سیاه و سایر فرآورده‌های نفتی از موضوعات مهم منطقه بوده است، چراکه تردد این خودروها در گذشته در مواردی منجر به بروز حادثه در سطح منطقه شده بود. با تکمیل مسیر جدید، یکی از نگرانی‌های قدیمی ساکنان شهران کمتر می‌شود؛ عبور خودروهایی که بارشان مواد قابل اشتعال است از کنار خانه‌ها. اما حادثه اخیر نشان داد مسئله ایمنی انبار نفت فقط به راه رفت‌وآمد نفتکش‌ها محدود نیست.

سوخت از انبار بیرون زد

در جریان حمله به تأسیسات انبار نفت، بخشی از سوخت از محدوده مخازن خارج شد. جاری‌شدن مواد نفتی، باغ‌ها و اراضی اطراف را درگیر کرد و بررسی وضعیت آب و خاک پایین‌دست از همان روزهای نخست آغاز شد.

پوریافر دربراره آثار حادثه می‌گوید: «در پی این حادثه، جاری‌شدن سوخت مشکلات و مخاطرات زیست‌محیطی برای باغداران و مجموعه‌های مسکونی مجاور ایجاد کرد.»

پس از آن نمونه‌برداری از نقاط مختلف انجام شد و مسیرهای آبی پایین‌دست نیز زیر نظر رفتند. نتیجه بررسی‌ها نشان داد مسئله فقط به لکه‌های سوخت روی خاک محدود نمانده است و آلودگی به مسیر قنات هم رسیده بود.

نورا حسینی: مسیر تازهای برای خروج نفتکش‌ها از معابر مسکونی شهران در حال ساخت است اما پرونده انبار نفت هنوز بسته نشده؛ آلودگی ناشی از حادثه به قنات رسیده و پاکسازی آن ادامه دارد. سال‌ها نفتکش‌ها برای رسیدن به انبار نفت شهران از میان محله عبور کرده‌اند. کامیون‌های حامل بنزین و گازوئیل از همان خیابان‌هایی گذشته‌اند که ورودی خانه‌ها و مسیر رفت‌وآمد روزانه ساکنان بوده است. چند حادثه در این سال‌ها مسئله را جدی‌تر کرد اما مسیر تغییر نکرد. حالا پس از پیگیری‌هایی که از سال ۱۴۰۲ آغاز شده، دسترسی جداگانه‌ای برای انبار نفت در حال ساخت است تا نفتکش‌ها به‌جای ورود به معابر محلی، مستقیما از شبکه بزرگراهی به مجموعه برسند. هم‌زمان در چندصد متر آن‌سوتر، پرونده دیگری با مانده است؛ سوختی که پس از حادثه از انبار خارج شد، به مسیر قنات رسید و هنوز عملیات پاکسازی آن ادامه دارد.

محمدرضا پوریافر، شهردار منطقه ۵ تهران می‌گوید مسئله رفت‌وآمد خودروهای حامل سوخت سابقه طولانی دارد؛ «موضوع دسترسی به انبار نفت و تردد خودروهای حمل سوخت در بافت‌های مسکونی و محلات مجاور از مسائل قدیمی این محدوده است و در سال‌های گذشته نیز حوادثی در ارتباط با تردد خودروهای حامل سوخت رخ داده است.»

راه نفتکش‌ها عوض می‌شود

طرحی که اکنون اجرا می‌شود قرار است مسیر ورود و خروج خودروهای سنگین را از بافت مسکونی جدا کند. دسترسی جدید انبار به بزرگراه شهید باقری متصل خواهد شد و پس از تکمیل آن، نفتکش‌ها دیگر برای رسیدن به مجموعه ناچار نیستند بخشی از خیابان‌های شهران را طی کنند. پیگیری این پروژه از سال ۱۴۰۲ آغاز شد. مذاکرات میان شهرداری و مجموعه پخش فرآورده‌های نفتی در نهایت به توافق برای اجرای مسیر تازه رسید. اکنون عملیات اجرایی در جریان است اما هنوز زمان مشخصی برای بهره‌برداری از آن اعلام نشده است.

رضا تبار، معاون دادستان تهران و سرپرست دادسرای ناحیه ۵، درباره سابقه پروژه گفته است: «احداث مسیر اختصاصی برای

فضای عمومی فقط جایی برای عبور نیست. بخش مهمی از روابط روزمره شهر در همین میدان‌ها، پارک‌ها، پیاده‌راه‌ها و کوچه‌ها شکل می‌گیرد؛ جایی که آدم‌ها یکدیگر را می‌بینند، مکت، گفت‌وگو و به حضور هم عادت می‌کنند. بان گل، شهرساز دانمارکی، معتقد است وقتی کیفیت فضاهای بیرونی پایین باشد، مردم فقط برای کارهای ضروری از آن استفاده می‌کنند، اما هرچه کیفیت فضا بهتر شود، حضور اختیاری و ارتباط میان مردم هم بیشتر می‌شود. مسئله اینجاست که در بسیاری از شهرهای ایران، کوچه‌ها به پارکینگ تبدیل شده‌اند، میدان‌ها کارکرد ترافیکی پیدا کرده‌اند و پیاده‌روها هم اغلب جایی برای مکت و ماندن نیستند. در چنین شرایطی چه بر سر روابط اجتماعی در شهر می‌آید؟

فضای عمومی؛ صحنه‌ای که خالی مانده است

شهر بدون فضای عمومی مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و خیابان‌هاست که آدم‌هایش فقط کنار یکدیگر زندگی می‌کنند. میدان، پارک، پیاده‌راه و حتی کوچه زمانی بخشی از زندگی اجتماعی شهر می‌شوند که امکان حضور و ماندن در آنها وجود داشته باشد؛ جایی که کودک بازی کند، همسایه‌ای احوال دیگری را بپرسد و آدم‌هایی که یکدیگر را نمی‌شناسند، به چهره‌های آشنای هر روز تبدیل شوند. یان گل، معمار و شهرساز دانمارکی، در کتاب «زندگی میان ساختمان‌ها» توجه را از خود ساختمان‌ها به اتفاقاتی می‌برد که میان آنها رخ می‌دهد. از نگاه او زندگی شهری فقط در خانه و محل کار جریان ندارد. آنچه در فاصله میان ساختمان‌ها اتفاق می‌افتد نیز بخشی از کیفیت شهر است. او می‌نویسد: «زندگی میان ساختمان‌ها در درازمدت هم مرتبط‌تر و هم جذاب‌تر از هر ترکیبی از بتن رنگی و فرم‌های پله‌ای ساختمان‌هاست.»

شهر بدون فضای عمومی؛ صحنه‌ای که خالی مانده است

شهر بدون فضای عمومی مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و خیابان‌هاست که آدم‌هایش فقط کنار یکدیگر زندگی می‌کنند. میدان، پارک، پیاده‌راه و حتی کوچه زمانی بخشی از زندگی اجتماعی شهر می‌شوند که امکان حضور و ماندن در آنها وجود داشته باشد؛ جایی که کودک بازی کند، همسایه‌ای احوال دیگری را بپرسد و آدم‌هایی که یکدیگر را نمی‌شناسند، به چهره‌های آشنای هر روز تبدیل شوند. یان گل، معمار و شهرساز دانمارکی، در کتاب «زندگی میان ساختمان‌ها» توجه را از خود ساختمان‌ها به اتفاقاتی می‌برد که میان آنها رخ می‌دهد. از نگاه او زندگی شهری فقط در خانه و محل کار جریان ندارد. آنچه در فاصله میان ساختمان‌ها اتفاق می‌افتد نیز بخشی از کیفیت شهر است. او می‌نویسد: «زندگی میان ساختمان‌ها در درازمدت هم مرتبط‌تر و هم جذاب‌تر از هر ترکیبی از بتن رنگی و فرم‌های پله‌ای ساختمان‌هاست.»

سه نوع فعالیت در شهر

کل فعالیت‌های مردم در فضای شهری را به سه گروه تقسیم می‌کند؛ فعالیت‌های ضروری، فعالیت‌های انتخابی و فعالیت‌های اجتماعی. فعالیت ضروری کاری است که فرد ناچار است انجام دهد؛ رفتن به محل کار، مدرسه یا خرید روزانه. این فعالیت‌ها حتی در فضای نامناسب هم انجام می‌شوند. اما قدم‌زدن بی‌هدف، نشستن روی نیمکت، تماشای مردم یا ماندن در یک میدان زمانی اتفاق می‌افتد که محیط برای حضور مناسب باشد.

ارتباط اجتماعی هم تا اندازه زیادی از همین حضور اختیاری شروع می‌شود. وقتی مردم فقط برای عبور وارد یک فضا شوند، فرصت چندانی برای برخورد و گفت‌وگو ندارند. اما وقتی بتوانند بایستند، بنشینند، بازی کنند یا فقط اطراف را تماشا کنند، برخوردهای روزمره بیشتر می‌شود. کل می‌نویسد: «اگر کیفیت فضاهای بیرونی ضعیف باشد، فقط فعالیت‌های ضروری رخ می‌دهند. هرچه کیفیت بهبود یابد، فعالیت‌های انتخابی و اجتماعی چند برابر می‌شوند.»

این ارتباط لزوما گفت‌وگوی طولانی یا دوستی نیست؛ دیدن و شنیدن دیگران هم بخشی از آن است. کل از این

یادداشت

سنگلج؛ از معماری سکونت تا دوام زندگی

فاطمه خدادادی آق قلعه

معمار و پژوهشگر

شعار روز جهانی معماری ۲۰۲۶، «مسکن حق انسانی است، آن را بسازید»، فراتر از طرح ضرورت افزایش ساخت‌وساز، بر مسئولیت معماری در قبال کیفیت زندگی انسان، عدالت اجتماعی و آینده شهرها تأکید می‌کند. این شعار در شرایطی مطرح می‌شود که دسترسی به مسکن مناسب، ایمن و مقرون‌به‌صرفه به یکی از چالش‌های جوامع معاصر تبدیل شده است. با این حال، پاسخ به مسئله مسکن را نمی‌توان صرفا در افزایش تعداد واحدهای ساخته‌شده جست‌وجو کرد. آنچه اهمیت دارد، بازاندیشی در کیفیت مسکن، شیوه‌های تولید فضای سکونت و نسبت میان معماری، محیط زیست و هویت شهری است. خانه یکی از بنیادی‌ترین بستری‌های شکل‌گیری هویت فردی و جمعی است؛ جایی که تجربه زیستن در فضا با خاطرات، روابط اجتماعی و فرهنگ یک جامعه پیوند می‌خورد و در گذر زمان، بخشی از حافظه شهر را می‌سازد. از این منظر، مسکن فقط موضوعی اقتصادی یا کالبدی نیست، بلکه با احساس امنیت، کیفیت زندگی، تعلق مکانی و استمرار روابط اجتماعی ارتباطی مستقیم دارد. بنابراین، تحقق حق برخورداری از مسکن شایسته مستلزم توجه هم‌زمان به کیفیت معماری، شرایط محیطی، نیازهای اجتماعی و زمینه فرهنگی هر مکان است. یکی از مهم‌ترین راهبردها در این مسیر، توجه به معماری سازگار با اقلیم است. معماری بومی ایران در طول قرن‌ها، بر پایه شناخت شرایط جغرافیایی، اقلیمی و ظرفیت‌های محیطی شکل گرفته است. جهت‌گیری بناها، تناسب بازشوها، ضخامت دیوارها، حیاط‌های مرکزی، سایه‌اندازها و بهره‌گیری از جریان طبیعی هوا، نمونه‌هایی از راهکارهایی هستند که برای تأمین آسایش حرارتی و کاهش وابستگی به منابع انرژی به کار گرفته شده‌اند. این تجربه تاریخی نشان می‌دهد معماری می‌تواند با اتکا به شناخت محیط و طراحی هوشمندانه، میان نیازهای انسانی و محدودیت‌های طبیعی تعادل برقرار کند.

در شرایط کنونی، با تشدید تغییرات اقلیمی، افزایش دمای شهرها و رشد مصرف انرژی، بازخوانی این دانش اهمیت بیشتری یافته است. البته معماری اقلیم‌گرا به معنای بازتولید ظاهری عناصر معماری گذشته نیست، بلکه مستلزم شناخت منطق عملکردی آنها و بهره‌گیری خلاقانه از این منطق در طراحی معاصر است. ترکیب دانش بومی با فناوری‌های نوین می‌تواند به شکل‌گیری ساختمان‌هایی با مصرف انرژی کمتر، آسایش بیشتر و سازگاری بالاتر با شرایط محیطی منجر شود. از این منظر، توجه به اقلیم نه انتخابی سلیقه‌ای، بلکه بخشی از مسئولیت حرفه‌ای معماری در قبال منابع طبیعی و نسل‌های آینده است. در کنار این رویکرد، بازاستفاده از ساختمان‌های موجود می‌تواند نقشی مؤثر در پاسخ‌گویی به نیازهای سکونت‌ی پایداری داشته باشد. بازسازی و بازسازی مجدد از آنها وجود دارد، اما تلفات سرمایه‌های کالبدی و گاه فرهنگی منجر می‌شود و با تحمیل هزینه‌های زیست‌محیطی ناشی از تولید نخاله، صرف مصالح جدید و صرف انرژی، پایداری ساخت‌وساز را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. سازه‌ها، بهسازی، مقاوم‌سازی و تغییر کاربری متناسب بناهای موجود، در صورت برخورداری از توجیه فنی و اقتصادی، می‌تواند راهکاری سنجیده برای استفاده بهینه از ظرفیت‌های کالبدی شهر باشد.

بازاستفاده از ساختمان‌ها به معنای مخالفت با نوسازی یا حفظ تمام بناها بدون ارزیابی نیست، بلکه بر ضرورت تصمیم‌گیری مبتنی بر شناخت ارزش‌ها، وضعیت سازه‌ای، نیازهای عملکردی و ظرفیت‌های هر بنا تأکید دارد. در این فرایند، مداخله معماری باید به‌گونه‌ای انجام شود که ضمن تأمین الزامات زندگی امروز، از تخریب غیرضروری منابع و از دست رفتن ارزش‌های فرهنگی جلوگیری کند. چنین نگرشی می‌تواند مفهوم توسعه شهری را از گسترش مداوم کالبدی به سمت ارتقای کیفیت فضاهای موجود و استفاده مسئولانه از سرمایه‌های پیشین هدایت کند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

رد سوخت در قنات

شهردار منطقه ۵ ورود سوخت به قنات را تأیید می‌کند. او می‌گوید پس از مشخص‌شدن آلودگی، دادستانی نیز وارد پرونده شده و مجموعه‌های تخصصی برای پاکسازی به محل آمده‌اند.

پوریافر گفت: «موضوع ورود سوخت به قنات را پیگیری کردیم. با ورود دادستانی و دستور مسئولان نفت تهران مجموعه پژوهشگاه نفت و نیروهای تخصصی شرکت نفت وارد کار شدند و تجهیزات لازم را به محل آوردند تا قنات پاکسازی و تصفیه شود». عملیات پاکسازی اکنون در چند بخش دنبال می‌شود. مواد نفتی جمع‌آوری می‌شوند و مسیر آب تحت پایش است. وضعیت خاک و باغ‌های اطراف نیز بررسی می‌شود تا مشخص شود آثار آلودگی تا چه محدوده‌ای باقی مانده است. آنچه هنوز روشن نیست، زمان پایان این عملیات و وضعیت نهایی قنات است. شهرداری می‌گوید گزارش نهایی بررسی‌های تخصصی هنوز به منطقه اعلام نشده است. پوریافر درباره امکان احیای قنات گفت: «کارشناسان شرکت نفت در حال کار هستند اما هنوز نتیجه نهایی بررسی‌ها و گزارشی که مشخص کند وضعیت قنات تا چه اندازه قابل احیاست به ما اعلام نشده است.»

دادستانی پای کار آمد

ورود دادستانی به پرونده فقط به آلودگی قنات محدود نشده است. وضعیت ایمنی انبار و پروژه مسیر تازه نفتکش‌ها نیز در بازدهی‌های مشترک شهرداری و شرکت پخش فرآورده‌های نفتی و دادستانی بررسی شده است. فردون یاسمی، مدیر پخش فرآورده‌های نفتی استان تهران نیز گفته ملاحظات ایمنی و محیط‌زیستی در اجرای مسیر جدید در نظر گرفته می‌شود و دستگاه‌های مسئول بر سرعت‌گرفتن اجرای پروژه تأکید دارند. دو کار در شهران هم‌زمان جلو می‌رود؛ مسیر تازه نفتکش‌ها در حال ساخته‌شدن است و پایین‌دست انبار، عملیات پاکسازی قنات ادامه دارد. برای هیچ‌کدام هنوز تاریخ پایان اعلام نشده است. درباره قنات نیز آخرین پاسخ شهرداری همان است: گزارش نهایی هنوز نرسیده است.

وقتی کوچه‌ها خالی از زندگی می‌شوند

در بسیاری از شهرهای ایران، بخشی از فضاهایی که زمانی محل حضور روزمره مردم بودند، کارکرد دیگری پیدا کرده‌اند. کوچه‌ای که محل بازی کودکان و گفت‌وگو همسایه‌ها بود، امروز در بخش زیادی از روز در اختیار خودروهای پارک‌شده است. یکی از پژوهشگران ایرانی این تغییر را چنین توصیف می‌کند: «امروز کوچه جایی در ذهنیت کودک ایرانی ندارد و محلی برای پارک ماشین شده است». میدان نیز در بسیاری از شهرها سر‌نوشت مشابهی داشته است. جایی که در گذشته محل مکت، ملاقات و رویدادهای عمومی بود، با افزایش تردد خودرو بیشتر به کره ترافیکی و محل گردش ماشین تبدیل شده است. حضور پیاده در چنین فضایی نه اولویت اصلی طراحی است و نه همیشه ایمن و راحت. این تغییر فقط ظاهر شهر را عوض نکرده است؛ با حذف امکان مکت، بخشی از ارتباط‌هایی هم که در این فضاها شکل می‌گرفت، کم شده است. پژوهش‌های انجام‌شده درباره فضاهای عمومی شهری ایران نیز در برخی نمونه‌ها نشان می‌دهد اگرچه خاطره تاریخی و هویت مکانی همچنان برای مردم اهمیت دارد، ضعف میلمان شهری، نبود فضای کافی برای نشستن، کمبود سایه و تنوع پایین فعالیت‌ها، ماندن در فضا را دشوار می‌کند.

پیش از پارک و پیاده‌راه چه داشتیم؟

شهر ایرانی همیشه به شکل امروز نبوده و زندگی اجتماعی آن نیز فقط به پارک و میدان وابسته نبوده است. در شهرهای سنتی، بسیاری از فضاها هم‌زمان چند کارکرد داشتند. مسجد، بازار، حسینیه، تکیه، حمام، قهوه‌خانه، مرکز محله و گذر فقط برای یک استفاده مشخص ساخته نشده بودند. مردم برای عبادت، خرید یا انجام کار روزمره به این فضاها می‌رفتند اما در همان مسیر با یکدیگر روبه‌رو می‌شدند، خبر می‌گرفتند و گفت‌وگو می‌کردند. مسجد فقط محل نماز نبود؛ در بسیاری از شهرها آموزش، گفت‌وگو و بخشی از فعالیت‌های اجتماعی محله هم در اطراف مسجد انجام می‌شد. حیاط برخی مساجد بخشی از مسیر و فضای عمومی شهر بود. حسینیه و تکیه نیز به‌ویژه در شهرهای کویری از معدود فضاهای باز محله بودند و در روزهای مختلف برای مراسم و تجمع‌های محلی استفاده می‌شدند. بازار هم صرفا محل خریدوفروش نبود. معامله، شنیدن خبر، ملاقات و حل اختلاف بخشی از زندگی روزمره بازار را تشکیل می‌داد. قهوه‌خانه، جایخانه، زورخانه و گرمابه نیز محل‌هایی بودند که معاشرت در آنها کنار کارکرد اصلی فضا جریان داشت. مرکز محله معمولا مجموعه‌ای از مسجد، آب‌انبار، بازارچه، حسینیه و حمام بود. میدانچه‌ها و گنبدوگی‌های میان گذرها نیز جایی برای توقف و برخورد‌های روزانه فراهم می‌کردند. سرعت حرکت در این فضاها پایین بود و خودرو هم هنوز بخش عمده سطح کوچه و میدان را در اختیار نداشت. این فضاها را نمی‌توان عینا به شهر امروز بازگرداند اما نکته مهم در شیوه استفاده از آنهاست؛ معاشرت فعالیتی جدا از زندگی روزمره نبود. فرد برای خرید، عبادت یا عبور از محله از خانه بیرون می‌آمد و در همان مسیر با دیگران روبه‌رو می‌شد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید