

یادداشت

متروی رایگان و راز موفقیت آن



محمدکریم آسایش

کشنگرو پژوهشگر شهری

در دوره جنگ ۴۰روزه و پس از آن، حمل‌ونقل عمومی شهر تهران رایگان شد (گرچه در حوزه اتوبوس‌رانی، در بخش‌هایی گفته شده به دلیل خصوصی‌سازی خطوط و اتوبوس‌ها این امر محقق نشد). اکنون طرحی در شورای شهر تهران مطرح شده است که رایگان‌شدن مترو را به مجموعه‌ای از تخفیف‌ها که از گذشته نیز وجود داشته است بازمی‌گرداند و برخی نیز منتقد طرح رایگان‌شدن مترو و نگران تأمین منابع مالی آن هستند (رجوع شود به انتقادهای مهرداد تقی‌زاده، معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و مجتبی شفیعی، دبیر شورای عالی ترافیک کشور در گزارش «فرمول شکست‌خورده حمایتی؛ چرا بلیت رایگان مترو ترافیک تهران را درمان نمی‌کند؟» در سایت آتیه‌آل‌این). اما چرا این طرح موفق است و چگونه می‌تواند اثربخش باشد؟

ابتدا باید گفت همان‌طور که حتی منتقدان این طرح (متروی رایگان) گفته‌اند سهم هزینه بلیت از هزینه مترو ناچیز است و برای همین جریان فکری پشت این منتقدان که در شورای پنجم نمایندگان چون محمود میلوچی و مرتضی الیوری داشته است، از افزایش چندبرابری قیمت بلیت حمایت می‌کنند و مدافع ایده «گران‌سازی تهران» هستند و در سال ۱۳۹۷ با بلیت ۱۰ هزار تومانی و حتی بعد از بلیت ۲۰ هزار تومانی هم برای مترو صحبت شد. علی بحیرحسینلو، مشاور اسبق فرهنگی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران (در دوره معاونت حمل‌ونقل محسن پورسیداقایی) در مقاله «تهران؛ نیازمند حمل‌ونقل عمومی رایگان» (روزنامه شرق، ۴ اردیبهشت ۱۴۰۰) نشان می‌دهد سهم مبلغ بلیت توسط مردم معادل یک‌هشتم هزینه است و این هزینه در مقابل هزینه به تهیدستان شهری، ناراضیانی، هزینه‌های بلیت‌فروشی و کنترل بلیت، عملاً اهمیتی ندارد و حذف آن دارای توجیه اقتصادی است. تجارب جهانی متعددی نیز از رایگان‌کردن حمل‌ونقل عمومی در جهان وجود دارد و این یک راه‌حل خلق‌الساعه نیست.

وزای اینها جدا از آنکه از لحاظ قیمتی صرف هم توجیه اقتصادی برای هزینه بلیت مترو نیست و مسئله اصلی نه در سهم مردم که در سهم برعهده دولت است که باید تأمین شود، مسأله اصلی رایگان را ورای اقتصادسنجی ساده و آشکار قیمتی باید درک کرد. اول آنکه در اقتصادسنجی مدرن، هزینه‌های زیست‌محیطی و اجتماعی هم محاسبه می‌شود که با محاسبه آنها در کنار چرتکه حسابی-قیمتی، ارزش اقتصادی رایگان‌سازی مترو مشخص می‌شود. دوم آنکه رایگان‌سازی مترو یک سیگنال سیاستی در سیاست حمل‌ونقل و ترافیک است که می‌تواند شهروندان را به سمت استفاده بیشتر از مترو سوق دهد. با این حال این سیاست زمانی موفق است که از سیگنال فراتر رود؛ و شامل اقدامات مکمل تئیمپی و نتشوقی برای هدایت رفتار حمل‌ونقلی شهروندان و کاربران شهر شود. این اقدامات را می‌توان بدین شرح برشمرد:

- سیاست انجماد پارکینگی: این سیاست از طریق پولی‌سازی پارکینگ حاشیه‌ای و تصاعدی‌سازی هزینه آن برحسب مدت زمان پارکینگ، قطع هزینه‌کرد مستقیم شهرداری در تأمین انواع پارکینگ عمومی و به جای آن تشویق و تسهیل سرمایه‌گذاران خصوصی برای تأمین پارکینگ مسوم است. در این سیاست با محدودسازی پارکینگ رایگان، میزان استفاده از خودروی شخصی کاهش خواهد یافت و شهروندان و کاربران شهر به سمت حمل‌ونقل عمومی سوق خواهند یافت.
- سیاست رژیم خیابان: این سیاست از طریق «خیابان کامل» و کاهش سهم لاین سواره از خیابان عملی خواهد بود. به‌جای تعریض خیابان، باید به دنبال تحدید آن بود تا محدودیت لاین، بار شبکه را به حمل‌ونقل عمومی منتقل کند.
- سیاست عوارض تردد: دریافت عوارض تردد از بزرگراه‌ها و تونل‌های شهری هدایتگر ترجیح استفاده از حمل‌ونقل عمومی به خودروی شخصی از نظر هزینه‌ای خواهد بود و فشار مالی را به‌جای تهیدستان بر برخورداران خواهد آورد.
- سیاست هاب حمل‌ونقلی و اتصال مدهای حمل‌ونقلی: یک مشکل در کمبود استفاده از حمل‌ونقل عمومی، انقطاع مدهای حمل‌ونقلی از یکدیگر است. با اتصال مدهای حمل‌ونقلی به ایستگاه‌های مترو (تاکسی، اتوبوس، دوچرخه اشتراکی، اسکوتر برقی اشتراکی) این نقیصه رفع خواهد شد و دسترسی به ایستگاه اشتراکی خواهد یافت.
اتخاذ سیاست‌های انجماد پارکینگی و عوارض تردد در این بسته سیاستی هم بسیار بیش از هزینه بلیت مترو را جبران خواهد کرد و مسئله تأمین منابع مالی و نگرانی از اثر آن بر کیفیت حمل‌ونقل عمومی هم برطرف خواهد شد، مضاف بر آنکه علاوه بر آن، انواع زمینه‌های درآمدی غیربلیتی در ایستگاه‌های مترو و درون واگن‌ها و پوسته بیرونی واگن‌ها وجود دارد که استفاده بهینه از آنها بیش از بلیت درآمد حاصل می‌کند. اما مسئله این است که رویکرد حامیان «گران‌سازی تهران» نگرانی برای منابع مالی نیست، بلکه آنها در پس این برنامه به دنبال «اخراج فقرا از شهر تهران» هستند و حتی صریح نیز آن را بیسان می‌کنند، چنانچه علی سرزعیم از اقتصاددانان مدافع این سیاست در نشستی از «گفت‌وگوهای اجتماعی تهران امید دارد» در سال ۱۳۹۶ که درباره اقتصاد شهری تهران بود، با صراحت این هدف را اعلام و آن دفاع کرد. در پایان هم درباره طرح اخیر شورای شهر تهران باید گفت تقسیم‌بندی استفاده از تخفیف بلیت مترو بر اساس درآمد، باعث … و دارای آورده‌ای نیست و فقط موجب بوروکراسی، فسادزایی و تحمیل هزینه‌های بلیت‌فروشی و کنترل خواهد شد و به‌جای آن تداوم سیاست متروی رایگان و تثبیت آن و تکمیلش با بسته سیاستی پیشنهادی راهگشا خواهد بود.

صرفه‌جویی با مردم

از سوی دیگر، صرفه‌جویی نباید تنها به کاهش مصرف مردم محدود شود. بخش مهمی از این مسیر، به اصلاح شیوه حکمرانی و بازنگری در اولویت‌های مدیریتی بازمی‌گردد. جامعه زمانی به آینده امیدوار می‌ماند که بیند منابع کشور به‌درستی مدیریت می‌شود، تصمیم‌ها

مبتنی بر منافع ملی است و هزینه ناکارآمدی‌ها بر دوش مردم گذاشته نمی‌شود. هیچ سیاست اقتصادی‌ای بدون سرمایه اجتماعی پایدار نخواهد ماند. همچنین نباید فراموش کرد که در شرایط فشار اقتصادی، حفظ کرامت مردم اهمیت ویژه‌ای دارد. مردم ایران بارها نشان داده‌اند در برابر سختی‌ها مقاوم هستند، اما آنچه جامعه را فرسوده می‌کند صرفاً مشکلات اقتصادی نیست، بلکه احساس تبعیض، بی‌عدالتی و نادیده گرفته‌شدن است. عدالت در تصمیم‌گیری و رعایت انصاف در توزیع فشارها، لازمه حفظ انسجام اجتماعی و آرامش عمومی است. سیاست‌گذاری عادلانه نیز دقیقاً از همین نقطه آغاز می‌شود؛ تصمیم‌هایی که آرامش روانی جامعه را حفظ کند، فشار را بر زندگی مردم ضاعف نکند، تولید را زمین‌گیر نکند و امید را از خانواده‌ها نکیرد؛ چراکه امنیت اقتصادی و آرامش روانی مردم، بخشی جدایی‌ناپذیر از امنیت ملی کشور است. امروز ایران بیش از هر زمان دیگری به همبستگی ملی نیاز دارد. اما همبستگی نه به فشار، بلکه با اعتماد شکل می‌گیرد. اگر مردم احساس کنند در این مسیر شریکی هستند، نه صرفاً تحمل‌کننده صرفه‌جویی می‌تواند از یک اجبار اقتصادی به یک فرهنگ ملی تبدیل شود. ایران بیش از هر چیز بر پایه اعتماد و حس تعلق مردمانش پابرجاست؛ سرمایه‌ای که حفظ آن، مهم‌ترین وظیفه هر نظام حکمرانی در روزهای سخت است.

باز خوانی نقش فضاهای عمومی در حیات شهری و زندگی جمعی

میدان؛ جایی برای بازگشت «روح ایرانی» به شهر



شهر فقط برای عبور نیست

گلیپایگانی با انتقاد از غلبه نگاه خودرومحور در مدیریت شهری گفت: سال‌هاست برای خودروها «فرش قرمز» پهن کرده‌ام و همه شاخص‌ها و آمارها نیز همین رویکرد را تأیید می‌کند؛ رویکردی که هدف اصلی آن، افزایش سرعت عبور و مرور خودروهاست. در حالی که به گفته او، شهر فقط محل عبور نیست. او تأکید کرد: بخشی از کیفیت زندگی شهری در مکت‌کردن، دیدن و تجربه‌کردن شهر معنا پیدا می‌کند. گلیپایگانی گفت: یک شهر خوب، شهری نیست که شهروند فقط در آن مدام در حال رفت‌وآمد باشد، بلکه باید امکان توقف، تأمل و ارتباط با فضا را هم فراهم کند.

او با اشاره به تجربه روزهای تعطیل تهران در اردیبهشت افزود: در روزهایی که حجم خودروها کمتر می‌شود، تازه می‌توان کیفیت واقعی شهر را دید؛ خیابان‌های خلوت، پوشش سبز شهری، چشم‌انداز کوه‌ها و نظمی که در شلوغی روزمره پنهان می‌شود. به گفته او، وقتی ترافیک کاهش پیدا می‌کند، شهروند تازه فرصت «ادراک فضا» را پیدا می‌کند و متوجه زیبایی‌های محیط شهری می‌شود.

گلیپایگانی ادامه داد: اگر همه چیز در شهر بر پایه سرعت و عبور سریع تعریف شود، انسان فرصت دیدن و تجربه‌کردن شهر را از دست می‌دهد. او گفت مسئله اصلی در طراحی شهری این نیست که مردم «زودتر عبور کنند»، بلکه این است که بتوانند «بیشتر ببینند» و از حضور در شهر لذت ببرند. او با اشاره به مبانی نظری طراحی شهری گفت: بخش مهمی از نظریه‌های معاصر شهرسازی بر این ایده تأکید دارند که شهر باید برای مردم لذت‌بخش‌تر شود و فضاهای عمومی و میدانگاه‌ها نیز دقیقاً برای همین هدف شکل گرفته‌اند. او با اشاره به نمونه‌هایی از میدانگاه‌های تاریخی ایران افزود: بسیاری از این فضاها در گذشته محل برگزاری آیین‌ها و مناسک جمعی بوده‌اند. به‌عنوان مثال، در میدان امیرچخماق یزد، حضور «نخل» یادآور آیین عاشوراست؛ آیینی که با وجود گذشت قرن‌ها، همچنان به‌عنوان یک جریان زنده تاریخی در حافظه جمعی ایرانیان حضور دارد.

گلیپایگانی گفت: وقتی شهروند در چنین فضایی مکت می‌کند، در واقع با تاریخ، حافظه جمعی و هویت فرهنگی خود پیوند برقرار می‌کند. او معتقد است این تجربه، نگاه انسان به شهر و جامعه را عمیق‌تر می‌کند. او در ادامه با اشاره به ساختار تاریخی برخی شهرهای ایران مانند نائین و شاهرود گفت: در این شهرها، هر محله میدان، گذر، تکیه و فضای جمعی خاص خود را داشته و اساساً فضا برای شکل‌گیری اجتماع و آیین‌های جمعی طراحی شده است. به گفته گلیپایگانی، میدان‌های امروزی تهران عمدتاً میدان‌های ترافیکی هستند و برای تجمع انسانی طراحی نشده‌اند. او تأکید کرد: اگر این فضاها از ابتدا با نگاه انسان‌محور و برای حضور مردم طراحی می‌شدند، حضور اجتماعی در آنها پرشورتر، معنادارتر و زیباتر بود.

شهر شب؛ فضایی برای تجربه جمعی

گلیپایگانی با اشاره به تجربه حضور شبانه مردم در فضاهای شهری گفت: این تصور که زندگی شبانه در شهر الزاماً با خطر و ناامنی همراه است، در عمل همیشه درست نیست. به گفته او، تجربه‌های اخیر نشان داده که می‌توان الگوهای تازه‌ای از حضور جمعی و استفاده از فضاهای شهری در شب را تجربه کرد. او تأکید کرد: مهم‌ترین کار این است که این تجربه‌ها ثبت شوند تا در حافظه شهری باقی بمانند؛ اینکه یادمان بماند شهر می‌تواند به شکل دیگری هم مورد استفاده قرار گیرد و فضاهای عمومی ظرفیت‌های فراتر از کارکرد صرفاً ترافیکی دارند.

گلیپایگانی افزود: در دوره‌های مختلف تاریخی، چه در جریان انقلاب و چه در سال‌های جنگ، چنین تجربه‌هایی از حضور جمعی مردم در شهر وجود داشته است، اما به مرور یا فراموش شده‌اند یا جدی گرفته نشده‌اند. به گفته او، مدیریت شهری در دهه‌های گذشته بیشتر به حذف میدان‌ها و تبدیل آنها به گره‌های ترافیکی فکر کرده است. او با اشاره به تغییرات گسترده برخی میدان‌های تهران گفت: بسیاری از میدان‌های مهم شهر به تدریج هویت خود را از دست دادند و به تقاطع‌های صرفاً ترافیکی تبدیل شدند. گلیپایگانی از میان‌ها علامه جعفری در غرب تهران به‌عنوان نمونه‌ای یاد کرد که زمانی یک میدان بزرگ شهری بود، اما امروز تقریباً از حافظه جمعی شهر حذف شده و به یک گرهِ ترافیکی تقلیل یافته است.

این معمار ادامه داد: در سال‌های گذشته، نگاه غالب در مدیریت شهری این بود که میدان از منظر ترافیکی ناکارآمد است و باید به تقاطع تبدیل شود تا خودروها سریع‌تر عبور کنند. او گفت مسئله اصلی این بود که شهر فقط از زاویه عبور خودرو دیده می‌شد، نه به‌عنوان فضایی برای حضور و تعامل انسان‌ها. گلیپایگانی با انتقاد از همین نگاه خودرومحور افزود: شهر خوب، شهری نیست که فقط عبور را تسهیل کند، بلکه باید فضاهایی تجهیزشده و مناسب برای حضور مردم داشته باشد. به گفته او، شهر زمانی معنا پیدا می‌کند که امکان شکل‌گیری «روح جمعی» در آن وجود داشته باشد. او تأکید کرد: میدان‌ها و فضاهای عمومی فقط عناصر کالبدی نیستند، بلکه بخشی از حافظه، هویت و تجربه مشترک شهروندان را شکل می‌دهند و حذف آنها، بخشی از حیات اجتماعی شهر را از بین می‌برد.

بحث انسان‌محورشدن شهر، موضوع تازه‌ای نیست. سال‌هاست مدیران شهری، معماران و برنامه‌ریزان درباره ضرورت بازگرداندن مردم به فضاهای عمومی سخن می‌گویند؛ اینکه شهر فقط برای خودرو ساخته نشده و میدان باید دوباره به محل دیدار، گفت‌وگو و تجربه زندگی شهری تبدیل شود. با این حال، این نگاه همیشه با مقاومت جریان‌هایی روبه‌رو بوده که شهر را صرفاً شبکه‌ای برای عبور و مرور می‌دیدند. حالا اما آن ایده‌ای که سال‌ها در باره‌اش صحبت می‌شد، با انگیزه‌ای متفاوت در متن شهر دیده می‌شود؛ میدان‌هایی که دیگر فقط محل عبور نیستند و شب‌هایی که مردم در آن حضور دارند، بی‌آنکه شهر از نفس بیفتد. در دوره مدیریت شهری پنجم، نگاه انسان‌محور به شهر جدی‌تر از گذشته دنبال شد؛ نگاهی که پیش‌تر نیز وجود داشت اما با روش‌های اجرایی آن موفق نبود یا به نتیجه نرسید. برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای برای تبدیل برخی فضاها مانند میدان امام به پلازای بزرگ شهری انجام شده بود و حتی بحث بسته‌شدن مسیرهای عبوری خودرو نیز مطرح شد، اما در ادامه از برخی تصمیم‌ها عقب‌نشینی شد. با این حال اصل ایده، یعنی بازگرداندن مردم به فضاهای عمومی، همچنان دنبال می‌شد؛ موضوعی که نمونه آن را در نوروز گاه‌ها می‌دیدیم.

اما همیشه جریانی با این نگاه به شهر مقاومت می‌کرد؛ جریانی که شهر را صرفاً محل عبور خودرو می‌دانست. اما امروز همان اتفاقی که سال‌ها درباره‌اش صحبت می‌شد، در میدان‌های شهر رخ داده است؛ میدان دیگر فقط محل تردد خودرو نیست، بلکه به فضایی برای حضور و تجمع مردم تبدیل شده است. امروز در برخی میدان‌ها و فضاهای شهری تا نیمه‌های شب، مردم حضور دارند و شهر بیدار است. این حضور، با هر انگیزه‌ای که باشد، نشان می‌دهد شهر زنده است و در عین حال اتفاق خطرناکی هم رخ نداده است. در حالی که پیش‌تر تصور می‌شد چنین فضاهایی حتماً باید با حضور دائمی پلیس کنترل شود، اکنون در بسیاری از نقاط حتی بدون حضور نیروهای انتظامی، خود مردم فضا را مدیریت می‌کنند.

عبدالرضا گلیپایگانی، مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران، درباره احیای میدان‌ها در پایتخت با اشاره به تجربه تاریخی و فرهنگی ایران در شکل‌گیری فضاهای عمومی گفت: میشل فوکو که در سال ۱۳۵۷ به ایران آمده بود، پس از سفر به شهرها و فضاهای مختلف کشور، کتابی با عنوان «ایرانی‌ها چه رؤیایی در سر دارند؟» نوشت. او در این کتاب روایت می‌کند که با وجود تفاوت دیدگاه‌ها، از مذهبی و دانشجو گرفته تا کارگر و روستایی، همه از یک «روح مشترک ایرانی» سخن می‌گفتند.

به باور این متفکر ایرانیان در پی آن بودند که «ماورا را به زمین بازگردانند»؛ مفهومی که به گفته او، در فضاهای همگانی و جمعی تجلی پیدا می‌کند. این روح ایرانی، در طول تاریخ نیز در آیین‌هایی مانند نوروز و عاشورا خود را نشان داده و همواره به فضایی نیاز داشته که کارکرد میدان را ایفا کند. او تأکید کرد: تعریف جدید شهر، مبتنی بر همین نگاه است؛ اینکه شهر فقط محل رفت‌وآمد خودروها نیست، بلکه بستری برای تیادلات فرهنگی، اجتماعی و شکل‌گیری زندگی جمعی است. به گفته او، همین ویژگی است که «شهر» را از صرف یک «ناشر» متمایز می‌کند.

گلیپایگانی در ادامه با تأکید بر نقش فضاهای عمومی در شکل‌گیری حیات شهری گفت: شهر جایی است که آدم‌ها برای کامل‌ترشدن در هم جمع می‌شوند. به گفته او، این «کمال» فقط اقتصادی نیست، بلکه در دانش، آگاهی، ارتباطات اجتماعی و احساس تعلق جمعی معنا پیدا می‌کند.

او با اشاره به تجربه روزمره زندگی شهری افزود: وقتی انسان دچار خستگی، ناراحتی یا دل‌گرفتگی می‌شود، ناخودآگاه می‌خواهد به خیابان و فضای شهری پناه ببرد؛ چون حضور در میان مردم حال او را تغییر می‌دهد. گلیپایگانی گفت: انسان با دیدن دیگران و دیده‌شدن توسط آنها، احساس پیوند و تعلق می‌کند و همین ارتباط نوعی «روح واحد» جمعی می‌سازد؛ روحی که آدم را از انزوا بیرون می‌آورد.

به گفته او، نیاز به پیوند با دیگران یک نیاز ذاتی انسانی است و این نیاز فقط در فضاهای همگانی محقق می‌شود. هر اندازه امکان بروز و حضور در این فضاها بیشتر باشد، شهر برای شهروندان دلپذیرتر خواهد شد.

گلیپایگانی ادامه داد: برخی شهرها یا حتی بعضی روزهای خاص سال، برای انسان حال متفاوتی ایجاد می‌کنند؛ روزهایی که مردم در کنار هم قرار می‌گیرند و رویدادهای جمعی شکل می‌گیرد. او معتقد است شهرهایی که برای «با هم بودن» طراحی شده‌اند، کیفیت متفاوتی دارند و شهروند در آنها احساس تعلق بیشتری می‌کند. این معمار با اشاره به تجربه حضور در برخی شهرهای تاریخی ایران گفت: در شهرهایی مانند اصفهان، شیراز و مشهد، انسان احساس می‌کند بخشی از وجودش در آن شهر باقی می‌ماند. به باور او، علت این حس، حضور آدم‌ها در فضاهای همگانی و شکل‌گیری «روح جمعی» در این مکان‌هاست؛ روحی که در میدان‌ها، خیابان‌ها و فضاهای شهری تاریخی ایران تجلی پیدا می‌کند. او با مقایسه میدان نقش جهان اصفهان و برخی فضاهای شهری امروز تهران افزود: زیبایی میدان زمانی کامل می‌شود که به ظرفی برای حضور مردم تبدیل شود. به گفته او، میدان زمانی معنا پیدا می‌کند که امکان دیدن، گفت‌وگو، توقف و تجربه جمعی را برای شهروندان فراهم کند، نه اینکه صرفاً محل عبور خودروها باشد.

گلیپایگانی تأکید کرد: امروز بیش از گذشته می‌توان اثر این نگاه انسان‌محور را در شهر دید؛ نگاهی که می‌گوید شهر باید برای آدم‌ها طراحی شود و فضاهای عمومی باید ظرفیت شکل‌گیری رویدادهای اجتماعی را داشته باشند. او معتقد است اگر سنت تاریخی حضور مردم در میدان‌ها و فضاهای عمومی در شهرهای ایرانی وجود نداشت، امروز نیز چنین تجربه‌ای از حضور جمعی در شهر شکل نمی‌گرفت. او یادآور شد: بسیاری از مردم در بزنگاه‌های اجتماعی و ملی، تمایل دارند برای شهر، کشور یا جامعه خود کاری انجام دهند، اما اگر فضای عمومی مناسب وجود نداشته باشد، دچار سردرگمی می‌شوند. به گفته گلیپایگانی، میدان و فضای همگانی همان جایی است که این حس جمعی می‌تواند در آن معنا پیدا کند و به تجربه‌ای مشترک تبدیل شود.

میدان‌ها؛ حافظه اجتماعی شهر

گلیپایگانی با اشاره به نقش تاریخی میدان‌ها در شکل‌گیری حافظه جمعی شهر گفت: اگر فضای همگانی برای حضور و بروز اجتماعی مردم وجود نداشته باشد، جامعه دچار نوعی پریشانی و سرگردانی می‌شود؛ اما در ایران، تجربه تاریخی حضور در میدان‌ها و فضاهای عمومی همواره وجود داشته است. او با اشاره به میدان شهدا (میدان ژاله سابق) گفت: بافت اجتماعی منطقه ۱۴ تهران ویژگی‌ای داشت که شاید هیچ میدان دیگری در تهران سال ۱۳۵۷ از آن برخوردار بود. به گفته او، ترکیب جمعیتی مذهبی، کارگری و درمی‌این محدوده باعث شد میدان ژاله به یکی از مهم‌ترین کانون‌های رخدادهای انقلاب تبدیل شود. گلیپایگانی افزود: نام «میدان شهدا» بدون انقلاب معنا نداشت و این میدان فقط در بستر حوادث دی و بهمن ۵۷ می‌توانست به چنین جایگاهی برسد. او تأکید کرد همان‌گونه که خیابان انقلاب نیز بدون وجود دانشگاه تهران و موقعیت ویژه اجتماعی و تاریخی‌اش قابل تصور نیست، برخی فضاهای شهری ظرفیت‌هایی دارند که در بزنگاه‌های تاریخی فعال می‌شوند.

او درباره خیابان انقلاب گفت: این خیابان در واقع مرز میان تهران سنتی و تهران مدرن دوره پهلوی بود؛ جایی که دو سبک زندگی متفاوت به هم می‌رسیدند و دانشگاه تهران نیز به عنوان نماد نگاه به آینده، این پیوند را تقویت می‌کرد.

این استاد دانشگاه ادامه داد: هر میدان و فضای شهری، شخصیت و ظرفیت اجتماعی خاص خود را دارد. به گفته او، میدان تجریش با میدان نیاپور یا دیگر میدان‌های تهران تفاوت دارد و هرکدام امکان شکل‌گیری نوع خاصی از تجربه جمعی را فراهم می‌کنند.

او در خصوص تجربه این شب‌های میدان تجریش که هم‌زمان گروه‌های مختلف اجتماعی با سلیقه‌ها و سبک‌های متفاوت در کنار یکدیگر بدون تنش و تقابل حضور دارند و همین «تحمل متقابل» و هم‌زیستی به شهر معنا می‌دهد نیز گفت: لذت شهر در همین تجربه‌های جمعی است؛ اینکه آدم‌ها بتوانند بدون خشم و حذف یکدیگر، در فضای عمومی کنار هم باشند و از حضور هم لذت ببرند. او در ادامه با انتقاد از غلبه خودرو و ترافیک بر فضاهای شهری گفت: بسیاری از میدان‌ها و فضاهای همگانی تهران به مرور به چهارراه و مسیر عبور خودرو تبدیل شدند. او با اشاره به میدان صنعت افزود: امروز بسیاری از شهروندان حسرت می‌خورند که چرا آن میدان و امکان ماندن و جمع‌شدن در آن از بین رفت. شهر فقط برای عبور نیست؛ شهر باید امکان «ماندن» و تجربه حضور جمعی را فراهم کند. به باور او، تبدیل فضاهای شهری به معابر صرفاً ترافیکی، بخشی از روح شهر را از بین برده است.

گزارش

تهران به زیرزمین می‌رود

تهران سال‌هاست روی زمین توسعه پیدا کرده؛ شهری که برج‌هایش بلندتر شده، خیابان‌هایش فشرده‌تر و جمعیتش سنگین‌تر شده است. اما حالا مدیران شهری و کارشناسان معتقدند ادامه حیات پایتخت تنها روی سطح زمین ممکن نیست و تهران ناگزیر است به لایه‌های زیرین خود فکر کند؛ جایی که می‌تواند هم به فضای خدماتی و حمل‌ونقل تبدیل شود. هم به انبار ایمن کالاهای استراتژیک و هم به پناهگاهی برای روزهای بحران. در نشست تخصصی «فرصت‌های توسعه فضاهای زیرزمینی در کلان‌شهر تهران»، میترما کریمی، مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری شهرداری تهران، با اشاره به سابقه ایده استفاده از فضای زیرسطحی در شهر تهران در اسناد شهری، گفت: «توسعه فضاهای زیرسطحی از اواسط دهه ۹۰ در دستور کار قرار گرفت، ولی ریشه آن به طرح جامع شهر تهران مصوب سال ۸۵ بازمی‌گردد؛ براساس این طرح، شهرداری تهران موظف بود امکان‌سنجی، ایجاد و توسعه فضاهای زیرسطحی را دنبال کند.»

او افزود: «در سال ۸۹ نیز شورای شهر لایحه‌ای را در همین زمینه تصویب کرد، اما این موضوع تا سال گذشته عملاً مسکوت مانده بود. از سال ۱۴۰۴ تصمیم گرفته شد این موضوع در دو سطح راهبردی تدوین شود و به همین دلیل طرح در کمیسیون ۵ ماده تصویب و در کمیته‌های فنی شورای عالی شهرسازی و معماری نیز بررسی شد و قرار است این سند به‌عنوان سند بالادستی در شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب برسد.» کریمی با تأکید بر اینکه اولویت توسعه فضاهای زیرسطحی با فضاهای عمومی است، اظهار کرد: «بیش از ۱۶۰ ایستگاه مترو ظرفیت بالایی برای این موضوع دارند و قرار است توسعه فضاهای زیرسطحی به موضوع TOD و توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی متصل شود.» به گفته او، هم‌اکنون برنامه عملیاتی ایجاد و توسعه فضاهای زیرسطحی در تهران در حال تهیه است و قرار شده در بازنگری طرح جامع و تفصیلی شهر تهران نیز این موضوع گنجانده شود. محمد انام‌پور، مدیر برنامه‌ریزی و توسعه شرکت فجر توسعه نیز با اشاره به تجربه‌های جهانی گفت:

«وقتی تجربیات جهانی بر بررسی می‌کنیم، متوجه می‌شویم یک نظام یکپارچه برنامه‌ریزی و مدیریت در این زمینه وجود دارد. زمین، اصلی‌ترین سرمایه شهرهاست؛ سرمایه‌ای جدیدناپذیر که با رشد جمعیت، شهرها را ناگزیر به سمت فشرده‌سازی و سبدهی‌شدن سوق می‌دهد.» او ادامه داد: «فضاهای زیرسطحی راهکاری برای پاسخ به نیازهای جدید شهری هستند، اما در این مسیر با چالش‌هایی مانند نظام حقوقی و مالکیتی، دشواری عملیات حفاری زیربناهای موجود و نحوه اتصال فضاهای روی سطح و زیر سطح مواجه هستیم؛ چالش‌هایی که حتی کشورهایی مانند فلاند نیز با آن روبه‌رو بوده‌اند.»

ادامه احمدرضا حدادی، رئیس اداره تونل و سازه‌های ژئوتکنیکی سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، با اشاره به ضرورت نگاه چندوجهی به توسعه زیرسطحی گفت: «ویسکلر فرهنگ‌ی و حرکت و دسترسی، مسائل فرهنگی و اجتماعی، ملاحظات زیست‌محیطی و پدافند غیرعامل ازجمله مباحث مهم در این حوزه هستند.»

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای
شماره RNP-0505108-MM تحت عنوان خرید پست کمپکت،
ترانسفورماتور و سلول به همراه نصب

شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند در نظر دارد تأمین موضوع صدرالاشاره را از طریق مناقصه عمومی مطابق اسناد مناقصه به متقاضیان واجد شرایط واگذار نماید. شرکتهای متقاضی می توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر و شرایط شرکت در مناقصه به سایت اینترنتی شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند به آدرس **WWW.IKORC.IR** مراجعه نمایند.

۱- موضوع مناقصه :

الف) شرح مختصر:

ردیف	شماره مناقصه	موضوع مناقصه	تعداد/مقدار	زمان تحویل کالا	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه(ریال)
۱	RNP-0505108-MM	پست کمپکت، ترانسفورماتور و سلول به همراه نصب	۴ قلم/۶ عدد	۹ ماه پس از شروع قرارداد	۴,۹۹۴,۰۰۰,۰۰۰

ب) تضمین مورد قبول شامل : ضمانتنامه بانکی / واريز وجه نقد / چک بانکی / چک تضمینی

ج) مناقصه گزار در رد یا قبول بر یک یا تمام پیشنهادها بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار است.

د) اشخاصی واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت اسناد اعلام آرزبایی کیفی مناقصه بر اساس تاریخ های مندرج به شرح ذیل به آدرس اینترنتی فوق الذکر مراجعه و پس از دریافت اسناد و مطالعه آن، مستندات آرزبایی کیفی مورد نظر را در قالب یک فایل یا نام موضوع مناقصه در قالب لوح فشرده و طبقه بندی شده بشرح مرحله در فرم آرزبایی کیفی در مهلت مقرر به آدرس مندرج در ذیل آگهی فراخوان تحویل و با ارسال نمایند. بدیهی است پیشنهاد هایی که با شرایط مندرج در فراخوان اختلاف داشته و یا بعد از مهلت مقرر در متن فراخوان ارسال گردند ترتیب اثر داده نخواهد شد. ضمناً پس از مراحل آرزبایی کیفی متقاضیان، از شرکت های واجد شرایط تأیید شده جهت ادامه فرآیند مناقصه دعوت به عمل خواهد آمد.

۳) مهلت ارسال تقاضا/اعلام آمادگی و دریافت اسناد اعلام آرزبایی کیفی:

۱-۳) مهلت ارسال تقاضا و دریافت اسناد اعلام آرزبایی کیفی: از روز دوشنبه مورخ ۴/۳/۱۴۰۵ تا لغایت روز یکشنبه مورخ ۴/۳/۱۴۰۵

۲-۳) آخرین مهلت ارسال اسناد اعلام آرزبایی کیفی: روز دوشنبه مورخ ۳/۳/۱۴۰۵

۴) نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار: اراک، کیلومتر ۲۰، راهی شازند، شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند - ساختمان شهید احمدی روشن- معاونت بازرگانی- اتاق ۶

تلفن تماس: ۰۸۶-۳۲۴۹۳۸۳ (آقای مظاهری) ۰۸۶-۳۲۴۹۳۱۱ (آقای مظاهری)

فکس: ۰۸۶-۳۲۴۹۳۴۲

روابط عمومی و بین الملل شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند