

یادداشت

حق زندگی آرام در شهر

شهروند آینده را آرام آرام باید پخت

یعقوب آزادهدل

دوچرخه‌سوار و پژوهشگر شهری

شهرها به وجود آمدند تا انسان‌ها در کنار یکدیگر زندگی کنند؛ نزدیک‌تر، امن‌تر و شاید آرام‌تر. نزدیکی، قرار بود فاصله‌ها را کم و تعامل را بیشتر کند و امکان زندگی جمعی را فراهم آورد. اما شهر در طول تاریخ فقط بزرگ‌تر و پیچیده‌تر نشده است؛ نوع ناآرامی‌های آن نیز تغییر کرده است. در شهرهای نخستین، تهدیدی که آرامش شهر را برهم می‌زد، اغلب بیرونی بود؛ جنگ، حمله و تجاوز همسایگان می‌توانست امنیت شهر را تهدید کند. دیوارهای شهرها نیز تا حدی برای همین ساخته شدند؛ برای آنکه تهدید بیرونی را پشت دیوار نگه دارند و آرامش را درون شهر حفظ کنند. اما امروز داستان تا اندازه‌ای متفاوت است. بسیاری از ناآرامی‌های شهر معاصر، دیگر پشت دیوارهای شهر منتظر ما نیستند؛ درون خود شهر و حتی درون رفتارهای روزمره ما شکل می‌گیرند. صدای بوق، عجله برای عبور از چراغ قرمز، سبقت، پارک دوبله، عبور نایم، مصرف بی‌محایای سوخت، بی‌حوصلگی در صف، بی‌توجهی به عابر پیاده و ده‌ها رفتار کوچک دیگر، هرکدام شاید به‌تنهایی مسئله بزرگی نباشند، اما وقتی میلیون‌ها بار تکرار می‌شوند، چهره شهر را تغییر می‌دهند. شاید بخشی از ناآرامی شهر امروز، حاصل جمع همین «رفتارهای کوچک» باشد. اینجاست که یک پرسش قدیمی اما مهم دوباره سر برمی‌آورد: ما شهرها را ناآرام کرده‌ایم یا شهرها ما را؟ پاسخ شاید آن‌قدرها هم ساده نباشد. شهر بر رفتار ما اثر می‌گذارد و ما نیز با رفتار خود، شهر را می‌سازیم. اگر خیابانی برای سرعت طراحی شود، احتمالاً رفتارهای سریع‌تری در آن شکل می‌گیرد. اگر پیاده‌روی دشوار باشد، مردم کمتر پیاده می‌روند. اگر برای دوچرخه‌سواری جایی در شهر نباشد، دوچرخه سوارشدن به انتخابی دشوار تبدیل می‌شود. اگر همه چیز بر مبنای «زودتر رسیدن» تنظیم شود، آرام‌ماندن در چنین شهری به کاری خلاف جریان تبدیل خواهد شد. پس شاید شهر فقط ساختمان، خیابان، پل و بزرگراه نیست؛ شهر مجموعه‌ای از رفتارهایی است که در آن تکرار می‌شوند. ما هر صبح شهر را بیدار می‌کنیم یا شهر ما را؟ ساعت زنگ می‌زند. از خواب بلند می‌شویم. صبحانه را سریع می‌خوریم. با عجله از خانه بیرون می‌زنیم. سوار خودرو یا موتورسیکلت می‌شویم. در ترافیک گرفتار می‌شویم. از تأخیر عصبانی می‌شویم. برای جبران چند دقیقه، سرعت می‌گیریم. ظهر، غذایی را که زمانی بخشی از یک آیین خانوادگی بود، در چند دقیقه می‌خوریم. دوباره به کار برمی‌گردیم. شب خسته به خانه می‌رسیم و فردا همین چرخه را تکرار می‌کنیم. شاید مسئله فقط سرعت خودروها نیست. شاید سرعت، آرام آرام وارد سبک زندگی ما شده است. برای فهم این تغییر، حتی لازم نیست خیلی دور برویم. کافی است به غذا نگاه کنیم. غذا فقط ماده‌ای برای سیرشدن نیست. پختن غذا در بسیاری از فرهنگ‌ها، بخشی از زندگی اجتماعی بوده است. غذا زمان می‌خواسته، حوصله می‌خواسته و گاهی جمع خانواده و دوستان را دور یک سفره جمع می‌کرده است. خود پختن، بخشی از زندگی بوده است؛ نه صرفاً مقدمه‌ای برای خوردن. اما امروز حتی غذا نیز باید سریع آماده شود، سریع خریداری شود، سریع خورده شود. شاید اینجا بتوان ردپای همان چیزی را دید که در شهر اتفاق افتاده است: ما فقط سرعت حرکت را افزایش ندادهایم؛ سرعت زندگی را افزایش داده‌ایم. خیابان سریع‌تر شده، خودرو سریع‌تر شده، ارتباطات سریع‌تر شده، خرید سریع‌تر شده و حتی غذا نیز سریع‌تر شده است. گویی ارزش زمان را فقط با مقدار بیشتری از کار و حرکت اندازه می‌گیریم.

در چنین شرایطی، آرامش کم‌کم شبیه کالایی لوکس می‌شود؛ چیزی که اگر وقت اضافه داشتیم، سراغش می‌رویم. اما آرامش نباید «وقت اضافه» زندگی باشد؛ آرامش بخشی از خود زندگی است. زندگی آرام در شهر، شاید یکی از حقوق فراموش‌شده شهروندی ما باشد؛ حقی که کمتر درباره آن حرف زده‌ایم. ما درباره حق دسترسی به خدمات، حق حمل‌ونقل، حق برخورداری از فضای عمومی و حق استفاده از شهر سخن گفته‌ایم، اما کمتر پرسیده‌ایم که آیا شهروند حق ندارد در شهر آرامش داشته باشد؟ اگر پاسخ مثبت است، آنگاه باید بپذیریم که آرامش فقط یک ویژگی شخصی نیست. شهر نیز باید امکان آرام زیستن را فراهم کند. اما بازگرداندن آرامش به شهر، با یک بخش‌نامه، یک پروژه عمرانی یا یک تصمیم مدیریتی اتفاق نمی‌افتد. آرامش را نمی‌توان یک‌شبه ساخت؛ همان‌طور که از دست‌رفتن آن یک‌شبه اتفاق نیفتاده است. ما آرام آرام به عجله عادت کرده‌ایم. آرام آرام سرعت را ارزش دانسته‌ایم. آرام آرام خیابان‌ها را برای خودروهای سریع‌تر ساخته‌ایم. آرام آرام فاصله‌ها را بیشتر کرده‌ایم. آرام آرام زمان بیشتری را در رفت‌وآمد از دست داده‌ایم و برای جبران همین زمان از دست‌رفته، باز هم سرعت را بیشتر کرده‌ایم. اگر آرام آرام آرامش را از شهر گرفته‌ایم، شاید باید آرام آرام آن را بازگردانیم. اینجاست که باید درباره «شهروند» صحبت کنیم. شهر آرام بدون شهروند آرام شکل نمی‌گیرد. اما شهروند آرام را هم نمی‌توان با دستور ساخت. نمی‌توان به مردم گفت آرام باشید و انتظار داشت فردای آن روز شهر آرام شود.

رفتار، زمان می‌خواهد. عادت، زمان می‌خواهد. فرهنگ، زمان می‌خواهد. و پختگی، بیش از همه زمان می‌خواهد. شاید به همین دلیل است که برای ساختن شهر آرام، باید بیش از شهروند امروز به شهروند فردا فکر کنیم. کودکی که از همان سال‌های نخست زندگی، پیاده‌روی را تجربه کند؛ دوچرخه را بشناسد؛ استفاده از حمل‌ونقل عمومی را طبیعی بداند؛ عبور از خیابان را بخشی از فرهنگ شهروندی بیاورد؛ برای سالمند، کودک و فرد کم‌توان جای بیشتری در شهر قائل باشد؛ در صف ماندن را تحمل کند؛ گفت‌وگوکردن را یاد بگیرد؛ مکت‌کردن را ضعف نداند؛ با سرعت غذا نخورد؛ جهشی درس نخواند و سرعت را تنها نشانه موفقیت تلقی نکند، در آینده شهر متفاوتی خواهد ساخت.

شهروند آینده را نمی‌توان در چند جلسه آموزشی ساخت؛ باید او را در یک شهر متفاوت پرورش داد. شهری که در آن پیاده‌روی امکان‌پذیر باشد. دوچرخه‌سواری فقط تفریح آخر هفته نباشد. حمل‌ونقل عمومی انتخابی محترم و قابل اتکا باشد. خیابان فقط برای عبور خودرو نباشد. فضای عمومی فقط محل عبور نباشد؛ جایی برای ماندن، دیدن و گفت‌وگوکردن نیز باشد. شاید شهروند آرام، محصول مستقیم یک «برنامه فرهنگی» نباشد؛ محصول تجربه زندگی در شهری آرام باشد. کودکی که شهر آرام را تجربه کند، احتمالاً در بزرگسالی نیز آرامش را بخشی از حق خود خواهد دانست. پس شاید باید از امروز آغاز کنیم؛ نه برای آنکه فردا را به عجله تغییر دهیم، بلکه برای آنکه فردا دیگر مجبور نباشد با عجله زندگی کند. در آسپزی نمی‌توان شعله را آن‌قدر زیاد کرد که غذا زودتر پخته شود و انتظار داشت نتیجه همان باشد. بعضی غذاها باید با حرارت ملایم پخته شوند؛ زمان بخشی از دستور پخت آنهاست.

شهر نیز شاید چنین باشد. نمی‌توان فرهنگ آرامش را با حرارت زیاد و عجله پخت. باید زمان داد. باید فرصت داد. باید از امروز شروع کرد و اجازه داد نسلی که آرامش را تجربه کرده است، فردای شهر را بسازد. از غذا فهمیدیم که پختن، زمان می‌خواهد. شاید از شهر نیز باید همین را بیاموزیم: آرامش را نمی‌توان با عجله ساخت. عجله و شتاب، امروز به قوت غالب زندگی شهری تبدیل شده است. برای تغییر این سبک زندگی اما عجله جایز نیست. شاید هنوز هم بتوان شهر را دوباره آرام کرد؛ اما نه با یک تصمیم ناگهانی. باید آرام آرام آغاز کرد؛ از خیابان، از مدرسه، از خانواده، از شیوه رفت‌وآمد، از نوع نگاه ما به زمان و حتی از سفره‌ای که دور آن می‌نشینیم. چون شهروند آرام، یک‌شبه متولد نمی‌شود. شهروند آینده را باید آرام آرام پخت. و شاید اگر امروز شعله را کمی کم کنیم، فردا نسلی داشته باشیم که آرام‌تر زندگی کند.

فرونشست زمین در اصفهان و بحران حکمرانی آب در ایران

خشونت کند؛ وقتی غفلت زمین را می‌بلعد



عطیه رفیع

کارشناس ارشد و پژوهشگر شهری

وقتی خشونت کند، تند می‌شود

سال‌ها فرونشست فاجعه‌ای بی‌تصویر ماند؛ بحرانی خاموش که ترک‌هایش پنهانی بر تن شهر می‌دویدند. اما خشونت کند بی‌صدا انباشته می‌شود و ناگهان به آستانه‌ای می‌رسد که دیگر نمی‌توان نادیده‌اش گرفت؛ آنجا فرایند نامرئی به رویدادی مرئی بدل می‌شود. این همان اتفاق تابستان ۱۴۰۴ بود. پس از دوره‌ای طولانی از جیره‌بندی و قطعی مکرر آب و برق در کلان‌شهرها، فرسایش زست‌محیطی به اعتراض‌های خیابانی تبدیل شد. دیگر مسئله سانی‌م‌ترهای انتزاعی گزارش‌ها نبود؛ مسئله فرسایش عینی استاندارد زندگی بود. فرونشست، خشکیدن تالاب گاوخونی و زیرگردهای نمکی آن، غبار هوا و شیریه که از آن آب نمی‌آمد، همه به هم گره خوردند و از پستی گزارش‌های فنی به لایه‌های زیرین نارضایتی سرریز کردند. غفلت تاریخی از حکمرانی مشاع، سرانجام به خیابان رسید. کایه تلخ نیکسون اینجاست؛ خشونت کند تا وقتی کند بود، نه ندیده شد و نه پاسخی گرفت؛ درست لحظه‌ای دیده شد که از مرز یک فرایند زمین‌شناختی گذشت و به «رویدادی دوربین‌پسند» بدل شد. اما این دیرنگامی توجه، خود فاجعه‌ای مضاعف است. ساختاری که سال‌ها به ترک‌های خاموش بی‌اعتنا بود، حتی پس از سرریز بحران به خیابان نیز قاعده برداشت را اصلاح نکرد و انتقال‌ها را متوقف نکرد؛ با بسخشی باز هم تسکین موقت بود؛ ابرسانی سیار، جیره‌بندی و وعده اپر پروژه‌های مهندسی گران‌قیمت.

اپر پروژه‌های مهندسی؛ تعویق گران‌قیمت علانم

اگر فرونشست محصول شکست حکمرانی است، راهش یک مداخله فنی نیست. درمان، نوع دیگری از قدرت است؛ نه قدرت امرانه‌ای که فضا را با فرمان می‌نویسد، بلکه قدرت تنظیم‌گری که مشاع را پاس می‌دارد. اما پایخ رسمی، پناه‌بردن به مهندسی بود. پروژه هزارکیلمتری انتقال آب از دریای عمان به اصفهان، با هزینه‌ای بالغ بر ۱۴۰ هزار میلیارد تومان. همان منطق نمایشی و پروژه‌محور؛ پمپاژ آب از آن سوی کشور به آبخوانی که هیچ سقفی بر برداشت از آن نیست، مثل ریختن آب در بشکه‌ای سوراخ است. این درمان نیست، تعویق گران‌قیمت علانم است؛ آبخوان بی‌قاعده هر آبی را خواهد بلعید. سند شکست این منطق، دریاچه ارومیه است؛ بودجه‌های هزاران میلیاردی و ستادهای احیا در برابر تنها بخش کوچکی که کار می‌نکردند و تراز دریاچه در تابستان ۱۴۰۴ به کمترین حد خود رسید. احیای فصلی بهار ۱۴۰۵ هم این حکم را نقض نمی‌کند. درس روشن است: تا قاعده برداشت اصلاح نشود، پول و تکنولوژی فقط زمان فروپاشی را عقب می‌اندازند و هزینه را بالا می‌برند. بارش‌های پر حجم زمستان و بهار ۱۴۰۴-۱۴۰۵ و جاری‌شدن موقت زاینده‌رود، توهم «بحران تمام شده» را ساختند. اما زاینده‌رود عملاً کانالی فصلی برای یک دوره کشت شده، نه رودی پایدار؛ و آبخوان فشرده ظرفیت ذخیره‌اش را برای همیشه از دست داده. آب باران به جای نفوذ، به رواناب و تبخیر بدل می‌شود. بارندگی تنها بخش کوچکی که کثسان خاک را برمی‌گرداند، نه ساختار درهم‌شکسته زیر زمین را. ترسالی مهلنی موقت است که اگر قاعده دگرگون نشود، به‌سرعت می‌سوزد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

دوچرخه اشتراکی همچنان در دوراهی خوب است یا بد است

مهدی حسن‌زاده

کارشناس ارشد راه و ترابری

در رابطه با اهمیت موضوع دوچرخه اشتراکی، خوب است که بدانیم ۴۰ درصد جابه‌جایی‌ها در کلان‌شهر تهران زیر پنج کیلومتر هستند که این معادل روزانه هشت میلیون از ۲۰ میلیون جابه‌جایی است که بخشی از آن پتانسیل تردد با دوچرخه را دارند. از این میزان، بخش درخور توجهی در هسته مرکزی شهر تهران شامل مناطق ۶، ۱۱ و ۱۲ هستند که در وضع موجود، افراد این مسیرهای کوتاه را با موتورسیکلت‌ها یا تاکسی‌ها انجام می‌دهند و پتانسیل انجام توسط دوچرخه‌های اشتراکی را دارا هستند. همچنین در وضعیت موجود، در محدوده مرکزی شهر تهران حجم چشمگیری موتورسیکلت برای انجام جابه‌جایی‌های روزانه در حال تردد هستند که در نتیجه این تردد زیاد، آشفته‌گی، کاهش ایمنی، برخورد با عابران پیاده، اختلال در تردد ایمن و... را شاهد هستیم. در کنار آن، بخشی از وسایل نقلیه با خرید طرح ترافیک وارد محدوده طرح ترافیک می‌شوند که نتوانند جابه‌جایی‌های خود را انجام دهند. انتظار می‌رود با توسعه سامانه دوچرخه اشتراکی و تکمیل زنجیره سفر، حجم موتورسیکلت و جابه‌جایی با آن، خصوصاً جابه‌جایی که مسافران با موتورسیکلت انجام می‌دهند کاهش یابد.

بسیاری از شهرهای جهان در ۱۰ سال گذشته به سیستم دوچرخه اشتراکی روی آورده‌اند و این به آن دلیل است که مزیت آن‌ها به هزینه استفاده از دوچرخه اشتراکی به‌خصوص در هسته مرکزی شهرها بسیار بالاست. در این رابطه شهرهای پیشرو شامل آمستردام و کپنهاگ که سال‌هاست استفاده از دوچرخه را در جابه‌جایی روزانه مدنظر قرار دادند و در کنار آن سامانه‌های دوچرخه اشتراکی، به‌صورت بسیار ساده و کاربردی در این دو شهر عملکرد دارند و... یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

