گزارش خبری

سرانجام ورود واگن‌های چینی به تهران

سخنگوی شهرداری تهران از افتتاح خانه روزنامه‌نگاران در هفته آتی خبر داد. مظهر محمدخانی در نشست خبری هفتگی درباره انتشار تصویری در زمینه گرفتارشدن چند خودرو در برف در بزرگراه امام علی (ع)، گفت: اتفاقی که در یکی از معابر شمالی تهران رخ داد، طبق اعلام و تأکید پلیس راهور مشکل تصادف زنجیره‌ای بود و از همه رانندگان درخواست می‌شود که در روزهای برفی و بارانی ملاحظات رانندگی در این روزها را داشته باشند و گاهی کارکنان و تجهیزات شهرداری نیز نیز شدت ترافیک این تصادفات می‌مانند و با توجه به اینکه بحرفروبی وظیفه شهرداری است، رانندگی ایمن و رعایت قوانین کمک می‌کند که مسیر برای خدمتگزاری به شهروندان تسریع شود.

او با بیان اینکه هزارو ۵۵۰ ماشین‌آلات در عملیات برف‌روبی اخیر درگیر بودند و در ۱۴۴ نقطه شهر سایت برف‌روبی داریم، افزود: شهرداری تهران کاملا آماده است تا برای بازگشایی معابر در زمان بارش اقدام کند و هفت هزار مخزن شن و نمک در سطح شهر موجود است تا شهروندان بتوانند از آن استفاده کنند.

محمدخانی درباره افتتاح خانه بلدیه که تابلوی روزشمار افتتاح آن برداشته شده است، با بیان اینکه پروژه بلدیه دو بخش است که در حوزه عمرانی فعالیت تمام شده و زیرساخت‌های این ساختمان تکمیل شده است و به لحاظ عمرانی به پایان رسیده است، گفت: ساخت دفاتر کمیته معاونت فنی و عمرانی به پایان رسید؛ اما این پروژه خاص است و بهره‌برداری از نیز با مرکز ارتباطات شهرداری تهران است و در متمم بودجه نیز ردیف خوبی برای تکمیل این خانه در نظر گرفته شده و مقدمات ایجاد موزه شهرداری تهران به‌زودی آغاز می‌شود و امید است در مدت ۴۰ روز آینده پروژه را به بهره‌برداری کامل برسانیم. البته معمولا با اتمام پروژه عمرانی مراسم افتتاح می‌گیرند، اما درحال تصمیم‌گیری هستیم که زمان افتتاح با پایان عملیات عمرانی یا بهره‌برداری کامل باشد.

سخنگوی شهرداری تهران درباره سرانجام طرح تنظیف شهرداری تهران گفت: فرایندهای غیرشفاف و غیرقابل نظارت وجود داشت. جرائم بیش از ۱۵۰ پیمانکار بسماند در شهر فعال بودند و موارگیری و رقابت داشتند که توانستیم فرایندها را با این روش تنظیف شفاف کنیم. البته این طرح نیاز به بازنگری داشت و تصمیم گرفته شد تا به ارای هر منطقه یک پیمانکار داشته باشیم و تعداد افزایش یابد و علت افزایش تعداد پیمانکاران، لغو طرح قبلی نیست، بلکه بهبود طرح قبلی است.

او با بیان اینکه در طرح تنظیف دستاوردهای خوبی مانند نظارت‌پذیری و شفافیت مالی به دست آوردیم، اما نیازمند بازنگری بودیم، گفت: در این بازبینی قرار شد که هر منطقه مسئولیت بسماند و پیمانکار را برعهده گیرد.

سخنگوی شهرداری تهران درباره سرعت ورود واگن‌های چینی به تهران، ادامه داد: شهرداری تهران در سه سال گذشته همراه دولت‌ها بوده است و انتظار داریم کار با سرعت بیشتر انجام شود و به نظرم با تأکید ویژه رئیس‌جمهور حجت بر همه تمام شده و در کلان موضوع و در سطح بالای سازمان شهرداری‌ها هماهنگی وجود دارد و حتی وزارت امور خارجه بیکیر این موضوع است و امید است در روزهای آتی خبرهای خوب بشنویم.

محمدخانی گفت: ترک فعالی و فرسوده قطار در بیکیری نگردن به‌موقع قرارداد واگن‌ها صورت گرفته. حتما به قرارداد ضربه زده و خطای چین‌نابذیری است و ما در شهرداری تهران تنها بیکیر ورود قرار چینی نیستیم. بلکه امید است در دهه فجر اولین رام از قطار می‌رسد در خطوط اصلی قطار شود و با کمک حوب دولت موضوع قطار ملی را بیکیری می‌کنیم و امید است به شرط تامین مالی در یکروز اولین و ورود یک رام قطار مترو در ما هم برسیم. او در پاسخ به سوالی مبنی بر سرانجام برچیده‌شدن برخی پل‌ها مانند پل حافظ و... گفت: این موضوع یک مسئله چندوجهی است و باید هماهنگی بین دستگاه‌های متخلف انجام شود و از انجایی که عملیات عمرانی این پروژه‌ها خاص است و باید همراهی بیشتری می‌شد، اما باید نظارت نهایی جمع‌بندی شود.

سخنگوی شهرداری تهران درباره ساخت آزادی آتی بهره‌برداری نهایی از پروژه چند‌منظوره نواب-تدکویان را خواهیم داشت که ترافیک جدی این معبر رفع خواهد شد و معاونین و موضوع کابل فشار قوی و لوله انتقال آب نیز قبل دهه دارد.

محمدخانی درباره پروژه نفرآباد با بیان اینکه این پروژه یکی از پروژه‌های خوب مدیریت شهری است، افزود: این محله یکی از محلات تهران است که به دلیل تصمیمات نادرست محله تقریبا به سمت مرگ و نابودی زیستی می‌رفت. اما درحال‌حاضر محله جان گرفته و شاهد رشد و بهره‌برداری فراهم شده است و می‌توان شاهد محله در قبل و بعد از اقدامات را کاملا ملاحظه کند. محمدخانی درباره انتقال تمام توانایی در بافت فرسوده در راستای کاهش هزینه‌ها با بیان اینکه بخش درخور توجهی از این موضوع در بحث تسهیلات تکلیف شهرداری نیست، گفت: البته در قرارگاه مسکن توافقاتی درباره انبوه‌سازی مسکن در قالب پروژه‌های مشترکی انجام شد. بحث تسهیلات خرد برعهده بانک‌هاست و دولت نیز در این زمینه اهتمام لازم را دارد.

او درباره آخرین وضعیت احداث زیرگذر میدان سپاه نیز با بیان اینکه این پروژه یکی از پروژه‌های مهم شهرداری برای سال آینده است، گفت: از قسمت شرقی-غربی خیابان خواجه نصیر به جنوب-شمال بزرگراه صیاد یک ورودی در قالب زیرگذر احداث می‌شود، اما مسئله اصلی معارضینی است که وجود دارد که امیدواریم برطرف شود. به عنوان مثال معارضین لوله آب و زمین‌های اطراف بزرگراه صیادشیرازی که امیدواریم مشکلات حل شود و در سال آینده افتتاح آن را داشته باشیم.

سخنگوی شهرداری تهران درباره پرداخت پول از سوی دست‌فروشان به اشخاص برای فعالیت در محدوده پاساژ علاءالدین و میدان حسن‌آباد نیز با تاکید بر اینکه شهرداری قوانین‌هایی را از طریق بازارچه‌های فصلی و دائمی برای فعالیت دست‌فروشان فراهم کرده است، گفت: بنده تخلفات مورد‌ی را رد نمی‌کنم؛ کمااینکه گاهی رسانه‌ها نیز بـه آن پرداخته‌اند و شهرداری هم ورود کرده و دستگاه‌های نظارتی نیز برخورد کرده‌اند. مردم می‌توانند این موضوع را از طریق سامانه ۱۳۷ به شهرداری اطلاع دهند اما در سطح شهر به‌ویژه در مناطق ۱۱ و ۱۲ بازارچه‌های فصلی برای فعالیت اقتصادی دست‌فروشان ایجاد شده است.

او درباره خروجی قرارداد جین با تاکید بر اینکه ما در دو لایه ارتباط با چین را پیگیری می‌کنیم یک که بخش از آن، پیگیری قراردادی دیگر با همکاری وارت امور خارجه و دیگر ارکان‌هاست. گفت: بخش دیگر واردات وسایل حمل‌ونقل عمومی است که به‌ویژه دو اتوبوس برقی وارد شود خواهد شد و تعداد اتوبوس‌های چینی به ۱۸۰ دستگاه می‌رسد و ۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی هم در سطح شهر فعال هستند و امیدواریم تا پایان امسال این آمار به دو هزار دستگاه برسد و البته دو دستگاه تراموا نیز به تهران رسیده و در روزهای پیش‌رو تست شبانه این دو دستگاه انجام خواهد شد تا بتوانند فعالیت خود را آغاز کنند و سفارت ایران در چین و وزیر امور خارجه و همچنین بانک مرکزی در کنار شهرداری موضوع را پیگیری می‌کنند که واردات واگن‌ها بدون مشکل ادامه پیدا کند.

گزارش

همه متهمان نابودی درختان ولیعصر

خرآنلاین: تهران در این روزها نفس نمی‌کشد. کبود، رنجور و فرسوده است. دیگر چنارهای این شـهر نمی‌توانند برای نبض زندگی مردمانش نقش منجی را بازی کنند. خیابان ولیعصر تهران، به عنوان یکی از طولانی‌ترین خیابان‌های خاورمیانه، نه‌تنها قلب تپنده زندگی شـهری بایخت است، بلکه به‌واسطه چنارهای سـر به فلک کشیده‌اش، جلوه‌ای بی‌نظیر از تلفیق طبیعت و تاریخ را به نمایش می‌گذارد. این درختان که به مرور زمان به شاسنامه‌ای برای این خیابان تبدیل شده‌اند، میراثی زنده‌اند که یادآور هویت تهران در قرن گذشته‌اند.

خیابان ولیعصر (که پیش از انقلاب اسلامی به نام خیابان پهلوی شـناخته می‌شـد)، در دهه ۱۳۱۰ احداث شـد و کاشـت چنارهای آن از همان ابتدا بخشی از برنامه زیباسـازی این خیابان بود. درخت چنار که به‌واسـطه توانایی رشـد در خاک‌های سنگین و مقاومت در برابر گرمای اتیخابی هوشمندانه بود، به‌تدریج دو سوی خیابان را به تونلی سرتبدیل کرد. جـنـجـوچه در متون تاریخی نشان می‌دهد که چنارهای این خیابان ریشه در تاریخ تک دارند و تبار و اصلی و نژادشان را باید در این محله قدیمی تهران جسـتوجو کرد.

عبدالله مسـتوفی در اوایل دهه ۱۳۲۰ در کتاب «شـرح زندگانـی من یا تاریخ اجتماعی واداری دوره قاجاریه» نوشته اسـت: «در زمان رضاشاه در خیابان پهلوی به فاصله هر دو متریک چنار و بین هر دو چنار یک بوته گل سرخ کاشتند؛ بنابراین در دو سـوی مسـیر ۱۸کیلومتری خیابان مجموعا ۱۸ هزار چنار کاشته شد. البته برخی این تعداد را تا ۲۴ هزار اصله نیز برآورد کرده‌اند».

«اراب خلیل»، یادگار معروف محله کن. چنارهای جوان را از خزانه چنار «باغ نو» سـوار بر اسـب و الاغ می‌کرد و راهی خیابان پهلوی سابق می‌شد. «مرتضی رحیمـی»، فرزند «خلیل رحیمی» که آخرین بازماندهٔ از اولاد ارباب خلیل اسـت، می‌گویـد: «پـدرم باغدار بود. زمانی که از «بلدیه» شـهر اعلام کرد قرار اسـت سرتاسر خیابان ولیعصر (عج) را چنار بکارند، نخسـتین نفر پدرم را انتخاب کردند. باغداران شمیرانی پدرم را خوب می‌شناختند. قرار شد نهال‌های چنار از کن راهی تهران شود. چون نهال‌های چنار روستای کن بسیار مرغوب و معروف بود».

این چنارها طی چند دهه گذشـته روزگار نیکی داشتند، تا آنجا که تعداد آنها از ۱۸ هزار اصله به حدود هشـت هزار اصله رسید. اما چه عواملی این درختان قدیمی را از بین بردند؟

یکی از این تهدیدها توسـعه شـهری و تغییر کاربری فضاهای اطراف خیابان است. حفاری‌ها برای احداث مترو، ساخت‌وسازهای بی‌رویه و افزایش آلودگی هوا و خاک، به مرور زمان سلامت این درختان را تهدید کرده است.

عامل دیگر، کاهش منابع آب‌رسانی به این مورد نیز چنارهاسـت. تهران در سال‌های اخیر با بحران کم‌آبی مواجه بوده و این امر بر تغذیه چنارها تأثیر منفی گذاشـته است. همچنین اسـتفاده از سموم و مواد شـیمیایی در فضای شهری نیز یکی از عوامل خشک‌شدن این درختان به شمار می‌رود.

علاوه‌براین، بی‌توجهی عمومی به اهمیت این درختان و آسـیب‌های انسانی، نظیر بردن شـاخه‌ها یا ریختن زباله در پای درختان، به تخریب این سـرمایه‌های طبیعی دامن زده است.

مدنی پیش مهدی چمران، رئیس شـورای شـهر تهران، درباره قطع درختان خیابـان ولیعصر گفته بود: وقتی درختان با حجم بالای آلودگی و حجم بالای ترددِ قرار دارند قطع اسـت. درختان خیابان ولیعصر عمر خوبی داشتند اما وقتی مشـکل ایجاد می‌کنند و ممکن اسـت آفت آن به دیگر درختان برسد و از دون می‌بوسـند جلوی‌ری قطع درخت آنها نیست اما باید کنار آن و یا به‌جای آن یک یا چند درخت غرس شود. وظیفه شهرداری است که مرتب وضعیت درختان را بیکیری کند و هرجا درختی قطع می‌شود جای آن درختی بکارد.

محمـد درویـش، محقق و کنشـگر محیط زیسـت، به خبرآنلاین می‌گوید: «درحال‌حاضر در تهران، تا هزارو ۵۰۰ عدد درخت چنار وارد‌شده در چند‌ماه‌اخیر، درختانی است که توانایی سازگاری بسیار بالایی به‌خصوص در منطقه تهران دارد و زمانی به تهران «چنارستان» می‌گفتند. شهر هم در اطراف امام‌زاده‌داود تهران، درختان کهنسال را می‌بینید؛ از جمله در منطقه درکه.

او ادامـه می‌دهد: اتفاقـی که افتاده این اسـت که ما درخـتـان چنار خیابان ولیعصر و محیط‌های دیگر در امورگی اتیخابی کشـیده هـوا و آلودگی نوری قـرار دادیم. مواد شـیمیایی زیاد و فاضلاب‌های مغازه‌ها، خانه‌ها و شـرکت‌ها وارد خاک این درختان شـده و متأسـفانه درخت‌ها در کاشـتن رعایت نکرده‌اند و آنها به‌رای تامین غذا رقابت زیادی را تحمل کرده‌اند. به‌تدریج خاک اطراف آنها را سـفت و میوارک، آسفالت یا سـیمان کشـیده و دسـترسی آنها را به آب و منابع غذایی هم کاهش دادیم. مجموعه این عوامل سـبب شد سن و طول عمر درختان کاهش پیدا کند و حتی در مقاطعی، برخی از این سودجویان که برخی، مال و مراکز تجاری داشـتند و می‌خواستند چشم‌انداز ویترین‌شان مشخص باشد، به عمد پای این درختان مواد سـمی ریختند و اگر در خیابان ولیعصر حرکت کنید می‌بینید که جایی که برخی‌های تجاری وجود دارد، درختان بیشـتر خشـک شده‌اند و جایی که هیچ برخی تجاری موجود نیسـت، فقط یک دیوار خالی اسـت. این سـوال مطرح می‌شـود که چرا در جایی که عملیات ساختمانی اتفاق افتاده میزان خسارت به این درختان بیشـتر اسـت و این نشـان می‌دهد که عمدی در خشـک‌شدن این درخت‌ها وجود داشته است.

به گفته درویش، نه‌تنها شـهرداری تهران، بلکـه در کل، آن‌طورکه باید به سالم‌سـازی و حراسـت از این چنارتریـن، مهمتریـن و طولانی‌ترین خیابان خود نپرداخته‌اند. شـهرداری نباید اجازه می‌داد برخهایی در کنار این درختان سـاخته شود که برای ساختشـان بیش از ۱۰ تا ۲۰ متر زمین از خیارک گشود و تمام سیسـتم زهکش این درخت‌ها را از بین ببرند. در واقع آنها به بهانه اینکه می‌خواهند از قیمت زمینشـان بیشتر اسـتفاده کنند، چشمشـان را بسـتند و این اتفاق افتاد. شما می‌بینید حالا متوجه شده‌اند که دلیل خشـک‌شدن درختان در تهران، پارک نیاوران و مجموعه تاریخی نیاوران، همین اطلس‌هایی بوده که در آن اقدسـیه ساخته شده و تمام سیسـتم زهکش را مختل کرد و مثل سدی طبیعی در زیر زمین عمل کرده اسـت. ریشه‌های درختان، در زیر آبی که نمی‌تواند جاری شود درحال کندیدن اسـت و دلیل اینکه ما مقاومت کردیم از در بازی قبرطیه مجـد ساخته شـده -با وجود اینکه قطع چنار درخت قطع می‌شـد- همین بود که وقتی شـما ۲۰ متر گودبرداری می‌کنید، تمام شبکه ریشه‌های درختان را از بین می‌برید.

او در ادامـه می‌گویـد: «درحال‌حاضر مهمترین بلایی که بر سـر درختان چنار خیابان ولیعصر آمده، گودبرداری‌های اسـت که حداقل بیش از ۱۰ طبقه هم به بهانه پارکینگ در این آنها سـاخته شـده و تمام شـبکه ریشه‌های این درختان را خشک کرده و آنها به مرور بیمار و بیمارتر افت می‌شوند. این درحالی اسـت که آقای چقدر می‌آید و می‌گوید «بـا وجود اینکه درختان برگ‌فاند و باید قطع‌شـان کرد!» به نظر می‌رسـد سرطان، در فکر و اندیشه این‌دسـت مدیران ناکارآمد اسـت که متأسفانه صندلی‌ها را در اختیار شـان گذارده‌اند.

درویش اضافه می‌کند: شما یک روز خودتان پیاده بروید و رصد کنید. هرجایی که برخ پارکینگ‌ها می‌بینید، وضعیت درختان در آنجا بدتر اسـت. به مجموعه جقدر سـحرالدین بروید که عمر درختان چنارش با ولیعصر کیسـه اسـت و ببینید آنها چقدر سـرحال‌ترند. چون اطراف آنجا ساختمان‌سازی نشده. آب خوب خوردند. هوا خوب بوده و نظام ریشـه‌ای آنها حفظ شده و آنها کنار جاده‌اند. می‌بینید در جاهایی که شروع به ساختوساز کرده‌اند، درختان دارند آسیب می‌بینند. دچار خزان زودرس شده‌اند و دارند خشک می‌شوند.

علی اعطا در گفت‌وگو با «شرق» به بررسی چالش‌های انتقال پایتخت پرداخت

رمزگشایی از انتقال پایتخت

عکس: سعید تاکی، شرق

نورا حسـینی: موضوع انتقال پایتخت در دولت جدید به نظر جدی‌تر از دولت‌های گذشـته می‌آید. رئیس دولت چهاردهم معتقد اسـت مشکلات تهران حل‌نشدنی اسـت و تأکید دارد: «تهران به عنوان پایتخت کشـور با مشکلاتی دست به گریبان است که هیچ راه‌حلی جز انتقال مرکزیت ندارم؛ کمبود آب، نشست زمین، آلودگی هوا و امثال آن با تداوم سیاسـت‌ها و اقداماتی که تابه‌حال اتخاذ و اجرا شده‌اند، فقط تشدید شده و راه‌حل اساسـی جابه‌جایی مرکزیت سیاسی و اقتصادی کشور اسـت». با وجود مخالفت برخی کارشناسان و مسئولان قدیمی شهری و دولتی و تأکید مجـدداً مطرح می‌شـود. پس از جنگ، در سـال ۶۸ و در مقاطـع مختلف دیگر، همیشـه یک حرکت آونگی بیـن انتقال پایتخت و تمرکززدایی از پایتخت وجود داشته اسـت. افرادی در این زمینه صحبت می‌کردند و هر بار مطالعات مختلفی انجام می‌گرفت و در نهایت این جمع‌بندی بـه دسـت می‌آمد که راه‌حل مسـائل موجود، نمی‌تواند انتقال پایتخت باشد و این کار به طور عملی شدنی نیسـت.

پـس از انقـلاب و به‌ویژه پـس از انجـام مطالعات مختلـف، قانونی تحت عنوان «قانون امکان‌سـنجی انتقال مرکز سیاسـی و اداری کشور و سامانه‌دهی و تمرکززدایی از تهران» تصویب شـد. این قانون انتقال پایتخت را تنها در چارچوب امکان‌سنجی می‌بیند، اما درباره سامانه‌دهی و تمرکززدایی از تهران صحبتی نداشـت و از قانونی در اواخر اردیبهشـت‌ماه سال ۹۴ ابلاغ شده است.

دراین‌باره اگر بخواهیم بررسـی کنیم که چرا همیشـه بحـث انتقال پایتخت مطرح بوده، می‌توانیم دو دلیل عمده را شناسـایی کنیم: اول، مخاطرات امنیتی در تهران اسـت که این تهدیدات هم از سوی سیاسی و هم بحران‌های طبیعی احسـاس شده و به طور مداوم مطرح بوده اسـت. دوم، مسائل و مشکلاتی اسـت که شـهر تهران دارد و این احسـاس وجود داشته که ممکن اسـت با حضور سنگین مرکز اداری و سیاسی در تهران، این مسائل قابل حل نباشد.

یکی از دلایلی که برای طرح انتقال پایتخت مطرح می‌شـود، کاهش مشکلات تهران اسـت. اما ما در صحبت‌های مطرح‌شده، هیچ راهکار مشخصی برای اینکه اگر تهران دیگر پایتخت باشد، چه اتفاقی قرار اسـت برای این شـهر بیفتد، مشاهده نکردیم. آقای پزشـکیان فقط گفته اسـت تهران دیگر ظرفیت توسـعه ندارد و مشکلاتی همچون چالش آب و آلودگی هوا دارد و هیچ جاری‌های هوا برای حل این مشـکلات نداریم. این باعث می‌شود که این تصمیمی در این زمینه گرفته نشده اسـت.

پس چرا این قدر روی انتقال پایتخت تأکید می‌شـود؟ البته به نظر می‌رسد در میان مسـئولان دولتی هم اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. برخی از اعضای جناح راست به‌شدت از انتقال پایتخت حمایت می‌کنند. درحالی‌که دیگران تأکید دارند که این مسئله هنوز جدی نیست و هیچ تصمیمی در این زمینه گرفته نشده است.

همان‌طورکـه در ابتدا گفتم، اولین بار در شـهرپوراه، آقای پزشـکیان بحث انتقال پایتخت را مطرح و از جنوب کشور به عنوان مقصد احتمالی یاد کرد. ولی اشـاره‌ای به مکان‌هایی مانند مکران نکرد. بعدها این موضوع به طور «دقیق‌تر» مطرح شـد. به این معنی که ما اراضی آنجا را برای تبادل فوری انجام شـود و باید به طور تدریجی اجرائی شـود. آقای پزشکیان در یکی از مصاحبه‌های خود اشاره کرد که انتقال مرکزیت سیاسـی و اقتصادی از تهران باید این‌گونه باشد که ابتدا خودمان به آن مکان برویم و سـپس مردم دنبال‌مان بیایند. این نکته خلط مبحث میان انتقـال پایتخت به عنوان مرکز سیاسـی و اداری با این موضوع اسـت که ما به توسـعه اقتصادی مناطق دیگر کشـور، اصلا این‌گونه نباید باشد که دولت مورد و خیلی مستقر شود؛ تنها حدود دو میلیون نفر از تهران (در یک رتبه زمانی ۱۵ تا ۲۰ سـاله) مهاجرت می‌کنند. یک اینکه تصور کنیم که این مهاجران یا رد و اثری در انتقال مرکز سیاسـی و اداری وجود ندارد و تمام این سیاست‌ها مربوط به توسعه اقتصادی بـر گردشـگری، صنعتی و تجارت و سـرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های محیط‌زیستی است.

بحث بر سـر انتقال پایتخت از تهران به مکان‌های مختلف، به‌ویژه مطرح‌شده مکـران، حاکی از چالش‌های پیچیده‌ای اسـت که هم از نظـر اقتصادی و هم از منظـر محیطی باید بر بررسـی‌های دقیق‌تر دارد. حضور سـنگین دولت در یک کشـور مناطق متفاوت اسـت. ما یک دولت بزرگ داریم که شامل مجموعه بزرگـی از پرسـنل، وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف اسـت. تمرکز این نهادها در تهـران به طور خاص وجـود دارد و معمولا این جنبه از انتقال پایتخت بررسـی نمی‌شود. این درحالی اسـت که در کشورهایی که تجربه موفقی در انتقال پایتخت داشـته‌اند، باید این موضوع را مدنظر قرار داد که اندازه دولت آن کشورها چگونه است.

مکان‌های مختلفی که برای انتقال پایتخت پیشنهاد شد. از پرند و پردیس به عنوان شـهرهای جدید گرفته تا سمنان و به‌تازگی کرمان. به آقای هاشمی مطرح کردم، با حتی مکران که اکنون مطرح شـده، سیاست مکان‌یابی برای پایتخت چه بوده و چه باید باشد؟

سیاسـت مکان‌یابی برای پایتخت، همیشـه زئوپلیتیکی بوده اسـت. درواقع سامانه‌دهی فضایی، برقراری ارتباط با دیگر پایتخت‌ها و کنترل فضای جغرافیایی. از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در این زمینه بوده اسـت. علاوه‌براین همواره این سؤال مطرح بوده که نسـبت حکومت جدید با پایتخت حکومت پیشین چگونه است؛ زیرا در گذشـته، هر حکومت جدیدی طبق سنت‌های قدیمی، پایتخت جدیدی را برمی‌گزیند. این موضوع با توجه به شرایط ایران اهمیت پیدا می‌کند.

در سـال‌های اخیر، پیشـنهادهای مختلفی برای انتقال پایتخت مطرح شده، اما به نظر می‌رسد از این پیشـنهادها قابلیت اجرائی‌شدن نداشته اسـت؛ زیرا انتقال پایتخت از تهران، همیشـه در همان ابتدا زیر سـؤال رفته اسـت. به عنوان مثـال، در دوره احمدی‌نژاد، تصمیماتی برای انتقال بخشـی از سـازمان میراث فرهنگی گرفته شـد، اما اگر امروز از مدیران وقت این سـازمان سؤال کنید، هنوز دفـتر تبعات آن هسـتند. در سـال ۱۳۹۷، گزارشـی از طرف مرکز پژوهش‌های مجلس منتشـر شد که در آن بررسی شـده بود که آیا انتقال پایتخت امکان‌پذیر اسـت یا نه. که نتیجه این بررسی هم منفی بود؛ زیرا برآوردهای دقیق نشان دادند کـه چنین انتقالی در کوتاه‌مدت ممکن نیسـت. به‌تازگی آقای مهندس محسـن هاشـمی در یک مصاحبه اشاره کردند که اگر سیسـتم دولت الکترونیک توسعه پیدا کند، باز سـنگین تمرکز دولت در تهران به طور چشـمگیری می‌تواند کاهش یابد. این کزینه، کم‌هزینه‌تر از انتقال فیزیکی وزارتخانه‌ها به مکان‌های دیگر اسـت. این مسـئله شامل بسیاری از مسـائل عملی و پیچیده اسـت؛ از جمله مسـکن پرسـنل، جابه‌جایی خانواده‌ها و بسـیاری از موارد دیگر. بنابراین قبل از اینکه به مکان‌هایی مانند سـمنان، پرند و دیگر پیشـنهادها فکر کنیم، به نظر من ما هیچ موضوع انتقال پایتخت به طور کلی نیز سؤال اسـت.

پس چرا این قدر روی انتقال پایتخت تأکید می‌شـود؟ البته به نظر می‌رسد در میان مسـئولان دولتی هم اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. برخی از اعضای جناح راست به‌شدت از انتقال پایتخت حمایت می‌کنند. درحالی‌که دیگران تأکید دارند که این مسئله هنوز جدی نیست و هیچ تصمیمی در این زمینه گرفته نشده است.

همان‌طورکـه در ابتدا گفتم، اولین بار در شـهرپوراه، آقای پزشـکیان بحث انتقال پایتخت را مطرح و از جنوب کشور به عنوان مقصد احتمالی یاد کرد. ولی اشـاره‌ای به مکان‌هایی مانند مکران نکرد. بعدها این موضوع به طور «دقیق‌تر» مطرح شـد. به این معنی که ما اراضی آنجا را برای تبادل فوری انجام شـود و باید به طور تدریجی اجرائی شـود. آقای پزشکیان در یکی از مصاحبه‌های خود اشاره کرد که انتقال مرکزیت سیاسـی و اقتصادی از تهران باید این‌گونه باشد که ابتدا خودمان به آن مکان برویم و سـپس مردم دنبال‌مان بیایند. این نکته خلط مبحث میان انتقـال پایتخت به عنوان مرکز سیاسـی و اداری با این موضوع اسـت که ما به توسـعه اقتصادی مناطق دیگر کشـور، اصلا این‌گونه نباید باشد که دولت مورد و خیلی مستقر شود؛ تنها حدود دو میلیون نفر از تهران (در یک رتبه زمانی ۱۵ تا ۲۰ سـاله) مهاجرت می‌کنند. یک اینکه تصور کنیم که این مهاجران یا رد و اثری در انتقال مرکز سیاسـی و اداری وجود ندارد و تمام این سیاست‌ها مربوط به توسعه اقتصادی بـر گردشـگری، صنعتی و تجارت و سـرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های محیط‌زیستی است.

بحث بر سـر انتقال پایتخت از تهران به مکان‌های مختلف، به‌ویژه مطرح‌شده مکـران، حاکی از چالش‌های پیچیده‌ای اسـت که هم از نظـر اقتصادی و هم از منظـر محیطی باید بر بررسـی‌های دقیق‌تر دارد. حضور سـنگین دولت در یک کشـور مناطق متفاوت اسـت. ما یک دولت بزرگ داریم که شامل مجموعه بزرگـی از پرسـنل، وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف اسـت. تمرکز این نهادها در تهـران به طور خاص وجـود دارد و معمولا این جنبه از انتقال پایتخت بررسـی نمی‌شود. این درحالی اسـت که در کشورهایی که تجربه موفقی در انتقال پایتخت داشـته‌اند، باید این موضوع را مدنظر قرار داد که اندازه دولت آن کشورها چگونه است.

مکان‌های مختلفی که برای انتقال پایتخت پیشنهاد شد. از پرند و پردیس به عنوان شـهرهای جدید گرفته تا سمنان و به‌تازگی کرمان. به آقای هاشمی مطرح کردم، با حتی مکران که اکنون مطرح شـده، سیاست مکان‌یابی برای پایتخت چه بوده و چه باید باشد؟

سیاسـت مکان‌یابی برای پایتخت، همیشـه زئوپلیتیکی بوده اسـت. درواقع سامانه‌دهی فضایی، برقراری ارتباط با دیگر پایتخت‌ها و کنترل فضای جغرافیایی. از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در این زمینه بوده اسـت. علاوه‌براین همواره این سؤال مطرح بوده که نسـبت حکومت جدید با پایتخت حکومت پیشین چگونه است؛ زیرا در گذشـته، هر حکومت جدیدی طبق سنت‌های قدیمی، پایتخت جدیدی را برمی‌گزیند. این موضوع با توجه به شرایط ایران اهمیت پیدا می‌کند.

در سـال‌های اخیر، پیشـنهادهای مختلفی برای انتقال پایتخت مطرح شده، اما به نظر می‌رسد از این پیشـنهادها قابلیت اجرائی‌شدن نداشته اسـت؛ زیرا انتقال پایتخت از تهران، همیشـه در همان ابتدا زیر سـؤال رفته اسـت. به عنوان مثـال، در دوره احمدی‌نژاد، تصمیماتی برای انتقال بخشـی از سـازمان میراث فرهنگی گرفته شـد، اما اگر امروز از مدیران وقت این سـازمان سؤال کنید، هنوز دفـتر تبعات آن هسـتند. در سـال ۱۳۹۷، گزارشـی از طرف مرکز پژوهش‌های مجلس منتشـر شد که در آن بررسی شـده بود که آیا انتقال پایتخت امکان‌پذیر اسـت یا نه. که نتیجه این بررسی هم منفی بود؛ زیرا برآوردهای دقیق نشان دادند کـه چنین انتقالی در کوتاه‌مدت ممکن نیسـت. به‌تازگی آقای مهندس محسـن هاشـمی در یک مصاحبه اشاره کردند که اگر سیسـتم دولت الکترونیک توسعه پیدا کند، باز سـنگین تمرکز دولت در تهران به طور چشـمگیری می‌تواند کاهش یابد. این کزینه، کم‌هزینه‌تر از انتقال فیزیکی وزارتخانه‌ها به مکان‌های دیگر اسـت. زیرا این مسـئله شامل بسیاری از مسـائل عملی و پیچیده است؛ از جمله مسـکن پرسـنل، جابه‌جایی خانواده‌ها و بسـیاری از موارد دیگر. بنابراین قبل از اینکه به مکان‌هایی مانند سـمنان، پرند و دیگر پیشـنهادها فکر کنیم، به نظر من ما هیچ موضوع انتقال پایتخت به طور کلی نیز سؤال اسـت.

پس چرا این قدر روی انتقال پایتخت تأکید می‌شـود؟ البته به نظر می‌رسد در میان مسـئولان دولتی هم اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. برخی از اعضای جناح راست به‌شدت از انتقال پایتخت حمایت می‌کنند. درحالی‌که دیگران تأکید دارند که این مسئله هنوز جدی نیست و هیچ تصمیمی در این زمینه گرفته نشده است.

بر نشـدنی‌بودن این انتقال، دولت همچنان جلسات خود را با موضوع انتقال پایتخت برگزار می‌کند. کزینه‌های که تاکنون از آن به عنوان رقیب تهران رونمایی شـده، منطقه مکران است. این درحالی اسـت که این محدوده نسبت به تغییر اقلیم حساس است و برخی مطالعات هم نشـان می‌دهد احتمال زیاد آب‌رفتن پایتخت جدید کشور وجود دارد. با علی اعطا، سخنگوی شورای پنجم شـهر تهران و پژوهشگر مطالعات تطبیقی توسـعه شهری دانشگاه استراسبورگ، درباره تاریخچه انتقال پایتخت و کزینه رقیب تهران گفت‌وگو کرده‌ایم که می‌خوانید.

انتقال پایتخت با هدف حذف فشار از تهران

نشسـت تخصصـی بازخوانی یک پژوهـش، «مطالعات امکان‌سـنجی جابه‌جایی پایتخت»، توسط مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی برگزار شد. رضا هاشمی، معاون اسبق شهرسـازی و معماری وزارت مسـکن و شهرسازی، در نشسـت بازخوانی مطالعات امکان‌سـنجی جابه‌جایی پایتخت با بیان این مطلب که در سـال‌های ۸۳ ،۸۶ و ۸۸، سـه مطالعـه جامع و مفصل با هدف برداشتن فشار از تهران اشد و همه اینها پاسخ‌های غیرمستقیم به مسئله انتقال پایتخت داشـتند، گفت: آخرین مطالعه در زمینه در زمان آغاز به کار دولت آقای روحانی با سـال ۹۲ آغاز شـد که در سال ۹۳ نخسـتین ویرایش آن آماده شـد و در سال ۹۴ مجلس شورای اسلامی با تصویب قانون امکان‌سنجی جابه‌جایی پایتخت، وزارت راه و شهرسازی را موظف به انجام این مطالعه کرد.

او افزود: سـال ۱۳۹۴ مجلس با تصویب قانون امکان‌سـنجی انتقال مرکز سیاسـی و اداری کشـور و سـامان‌دهی و تمرکززدایی از تهـران، وزارت راه و شهرسـازی را موظف به انجـام آن کرد. مطالعـات در تهران در همین‌جا یعنی مرکز تحقیقات سـاختمان راه و شهرسـازی انجام و در قالب دو گزارش آماده شـد. یکی مربوط به انتقال پایتخت تحت عنوان «تهران و مسئله پایتخت» و دیگری مربوط به سـامان‌دهی و تمرکززدایی از تهران تحت عنوان «طرح سـامان‌دهی منطقـه شـهری تهران-کـرج». برای بررسـی و تصویب این طرح‌ها، شـورایی متشکل از وزرا را آغاز کنند و سـفارت ایران در چین و وزیـر امور خارجه و همچنیـن بانک مرکزی در کنار شـهرداری موضوع را پیگیـری می‌کنند که واردات واگن‌ها بدون مشکل ادامه پیدا کند.

او گفـت: انتقال پایتخت، تصمیمی کاملا متفاوت با پروژه‌های بسـیار بزرگ عمرانی اسـت و باید حتما بررسی‌های تمدنی علاوه‌بر بررسی‌های اقتصادی در آن مـورد توجه قرار گیرد. با توجه به اینکه مطالعات ۲۵ سـاله انتقال پایتخت هیـچ‌گاه صورت اسـتفاده قرار نگرفته و شـاهد کج‌تعجبی سیاسـت‌گذاران و تصمیم‌گیران هسـتیم، این مسئله نم