

گزارش

تهران ۳۱ پله سقوط کرد حکمرانی ۱۰ از ۱۰۰

شرق: گزارش تازه «شاخص شهرهای جهانی ۲۰۲۶» آکسفورد اگونومیکس، تهران را در رتبه ۴۵۹ میان هزار شهر جهان قرار داده است. تهران در نسخه سال ۲۰۲۵ این گزارش، رتبه ۴۴۸ را داشت و در فاصله یک سال، ۳۱ پله پایین رفته است. امتیاز کلی تهران در گزارش جدید، ۴۳ از ۱۰۰ است. اما فاصله میان پنج شاخص اصلی تصویر دقیق‌تری از وضعیت پایتخت نشان می‌دهد. اقتصاد تهران ۵۱ امتیاز گرفته است. سرمایه انسانی ۵۸.۹ است. کیفیت زندگی ۴۸.۵ امتیاز دارد. محیط زیست به ۴۰.۸ رسیده و پایین‌ترین نمره تهران، به حکمرانی اختصاص دارد؛ فقط ۱۰ از ۱۰۰.

مهدی اقراریان، عضو شورای اسلامی شهر تهران، در گفت‌وگو با «شرق»، با اشاره به این گزارش گفت: «یکی از موضوعاتی که امروز مطرح شد، افت رتبه تهران در گزارش ۲۰۲۶ آکسفورد اگونومیکس بود. تهران در این رتبه‌بندی در جایگاه ۴۵۹ میان هزار شهر جهان قرار گرفته و نسبت به سال ۲۰۲۵ حدود ۳۱ پله افت کرده است.»

او پس از بررسی جزئیات این گزارش، بیش از هر چیز بر نمره تهران در شاخص حکمرانی دست گذاشت و گفت: «شاخص‌ها در این گزارش از ۱۰۰ محاسبه شده و تهران در حوزه حکمرانی نمره ۱۰ گرفته است. این عدد به نظر من یک عارضه جدی را نشان می‌دهد و باید درباره دلایل آن بحث کرد.» نمره ۱۰ را البته نمی‌توان به‌تهدایی نمره شهرداری تهران دانست. آکسفورد اگونومیکس در بخش حکمرانی فقط عملکرد مدیریت محلی را نمی‌سنجد و متغیرهایی مانند ثبات سیاسی و نهادی و کیفیت مقررات و حاکمیت قانون و اثربخشی دولت و محیط کسب‌وکار را نیز در محاسبات خود وارد می‌کند. بخشی از این متغیرها در سطح ملی تعیین می‌شوند و خارج از اختیار شهرداری قرار دارند. اقراریان نیز تأکید دارد وضعیت حکمرانی تهران را نمی‌توان فقط به شهرداری نسبت داد. اما معتقد است بخشی از مسئله به شیوه اداره شهر بازمی‌گردد. او گفت: «من بیش از این مضمومی را با عنوان حکمرانی نمایشی مطرح کرده‌ام. این مفهوم در ادبیات جهانی هم وجود دارد و بخشی از مطالعات آن از تجربه شهرداری‌ها و مدیریت شهرها آمده است. وقتی این مطالعات را بررسی کردم، دیدم بخشی از نشانه‌های آن به مشکلاتی که امروز در کشور و مدیریت شهری داریم نزدیک است.»

سرمایه انسانی ۵۸.۹، حکمرانی ۱۰

یکی از فاصله‌های در‌خ‌ور توجه در گزارش ۲۰۲۶، میان نمره سرمایه انسانی و حکمرانی تهران دیده می‌شود. سرمایه انسانی با امتیاز ۵۸.۹ بهترین نمره تهران در میان پنج حوزه اصلی این شاخص است. آکسفورد اگونومیکس در این بخش عواملی مانند سطح تحصیلات و وضعیت نیروی کار و کیفیت دانشگاه‌ها و مهارت نیروی انسانی و توان شهر برای جذب و نگهداشت نیروهای متخصص را بررسی می‌کند.

اقراریان این فاصله را یکی از بخش‌های مهم گزارش می‌داند و گفت: «آنچه برای من در این گزارش تلخ بود، فاصله میان ظرفیت انسانی تهران و نمره حکمرانی است. امتیاز تهران در حوزه ظرفیت‌های انسانی بالای ۵۰ است. عدد دقیق آن را باید دوباره بررسی کرد، اما این داده نشان می‌دهد تهران از نظر نیروی دارای دانش و تجربه و شناخت با کمبود جدی روبه‌رو نیست. سؤال این است که چرا شهری با چنین ظرفیتی در شاخص حکمرانی نمره ۱۰ از ۱۰۰ می‌گیرد؟». عدد دقیق شاخص سرمایه انسانی در گزارش آکسفورد اگونومیکس ۵۸.۹ از ۱۰۰ است؛ یعنی فاصله میان این دو شاخص به حدود ۴۹ امتیاز می‌رسد. اقراریان پاسخ این فاصله را در نحوه استفاده از ظرفیت موجود در شهر جست‌وجو می‌کند. او گفت: «خنجکان و کسانی که می‌توانند در اداره شهر تأثیرگذار باشند و برای مسائل تهران حرف و ایده دارند، یا شنیده نمی‌شوند یا به دیدگاه آنها توجه کافی نمی‌شود.»

اقراریان این موضوع را به تجربه خود در دوره ششم شورای شهر نیز مرتبط دانست و گفت: «تجربه زیسته من در این پنج سال این بوده که وقتی ما به‌عنوان منتقد عملکرد آقای دکتر زاکانی نکته یا مسئله‌ای را مطرح کردیم، در مواردی با واکنش‌های تند روبه‌رو شدیم. در فضای مجازی هم شاهد تخریب افرادی بودیم که مشخص نبود چه کسانی هستند و چرا به‌جای پاسخ به نقد، وارد پروژه تخریب می‌شوند.»

اقراریان: ریل توسعه تهران غلط است

این عضو شورای شهر مسئله حکمرانی تهران را محدود به مدیریت فعلی نمی‌داند. به اعتقاد او بخشی از مشکلات امروز تهران حاصل الگویی است که طی سال‌ها در توسعه پایتخت شکل گرفته و همچنان ادامه دارد.

اقراریان گفت: «ریل‌گذاری توسعه شهر تهران غلط است. این مسیر از گذشته آغاز شده و همچنان در همان ریل حرکت می‌کنیم. افزایش تراکم و آنچه من از آن با عنوان حلقه معیوب شهرفروشی یاد می‌کنم، نمونه‌ای از همین مسئله است.» او افزود: «بحث این نیست که همه مشکلات امروز تهران محصول یک دوره مدیریت شهری است؛ مسئله این است که آیا الگوی قبلی اصلاح شده یا همچنان ادامه پیدا کرده است. ما باید ببینیم مدیریت شهری برای تغییر این مسیر چه کرده است». در گزارش آکسفورد اگونومیکس، وضعیت تهران فقط در بخش حکمرانی ضعیف نیست؛ کیفیت زندگی در پایتخت ۴۸.۵ از ۱۰۰ امتیاز گرفته است. در این شاخص، عواملی مانند نابرابری درآمدی و درآمد سرانه و هزینه مسکن و امید به زندگی و جرم و دسترسی به امکانات فرهنگی و تفریحی بررسی می‌شود. بخشی از این متغیرها خارج از اختیار مستقیم شهرداری قرار دارد، اما مسکن و دسترسی به خدمات شهری و کیفیت فضای عمومی و امکانات فرهنگی و تفریحی از حوزه‌هایی هستند که سیاست‌های شهری می‌تواند بر آنها اثر بگذارد.

کیفیت زندگی زیر ۵۰

عدد ۴۸.۵ به‌تهدایی توضیح نمی‌دهد کدام عامل بیشترین سهم را در پایین‌آمدن امتیاز تهران داشته است، اما نشان می‌دهد پایتخت در مجموعه شاخص‌هایی که تجربه زندگی روزمره شهروندان را شکل می‌دهند، حتی به امتیاز ۵۰ هم نرسیده است. وضعیت محیط زیست نیز بهتر نیست؛ تهران در این حوزه ۴۰.۸ از ۱۰۰ امتیاز گرفته است. در محاسبه این شاخص فقط آلودگی هوا مطرح نیست و عواملی مانند کیفیت هوا و دسترسی به فضای سبز و مخاطرات اقلیمی و میزان انتشار آلاینده‌ها و تاب‌آوری محیطی نیز بررسی می‌شوند. تهران در گزارش سال ۲۰۲۵ نیز در شاخص محیط زیست در رتبه ۹۰۴ میان هزار شهر قرار داشت. در مقابل، اقتصاد تهران با امتیاز ۵۱ و سرمایه انسانی با ۵۸.۹ همچنان بالاتر از دیگر بخش‌ها ایستاده‌اند. همین تفاوت است که پرسش درباره نحوه اداره شهر را برجسته‌تر می‌کند؛ شهری که از نظر منابع انسانی و وزن اقتصادی همچنان ظرفیت قابل توجهی دارد، چرا در حکمرانی تا نمره ۱۰ پایین آمده است؟

اقراریان اصلاح نظام حکمرانی تهران را یکی از ضرورت‌های مدیریت پایتخت دانست و گفت: «سازنه‌ها، استادان دانشگاه و خنجکان حوزه مدیریت شهری باید درباره این مسئله بیشتر صحبت کنند. شهر به فضای نقد و گفت‌وگو نیاز دارد و نباید با برخورد‌های رادیکال جلوی این فضا را گرفت.»

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

نورا حسینی: بیش از ۲۳ هزار تصادف موتورسیکلت در شش ماه؛ ۹هزارو ۸۶ تصادف جرحی و ۱۷۸ کشته. آمار تازه پلیس راهور تهران نشان می‌دهد موتورسواران همچنان یکی از اصلی‌ترین گروه‌های درگیر در تصادفات پایتخت هستند. آنها ۴۸ درصد تصادفات فوتی و ۵۷ درصد تصادفات جرحی تهران را به خود اختصاص داده‌اند. از ۲۳هزارو ۱۷۸ تصادف ثبت‌شده در نیمه نخست سال، ۱۳هزارو ۹۱۴ مورد خسارتی بوده است. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ نیز ضربه به سر را عامل اصلی مرگ موتورسواران اعلام کرده و استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی را از دلایل اصلی این وضعیت دانسته است. حالا در شهری با چنین آمارי سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران به سراغ یک راه تازه رفته است؛ جداکردن بخشی از تردد موتورسیکلت‌ها از جریان عمومی خودروها و ساخت مسیر اختصاصی برای آنها.

فاز نخست این طرح شبکه‌ای حدود ۱۴ کیلومتر در برخی بزرگراه‌های منتهی به مرکز شهر است و بزرگراه محلاتی نخستین محل اجرای آزمایشی آن معرفی شده است. پوریا علیمردانی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، می‌گوید بررسی‌های تکمیلی طرح احتمالاً این هفته یا هفته آینده انجام می‌شود و در طراحی آن تجربه کشورهای شرق آسیا نیز مورد توجه قرار گرفته است؛ کشورهایی که موتورسیکلت در آنها وسیله رایج سفر شهری است و برای کنترل تردد آن تجربه مسیرهای جداگانه دارند. علیمردانی گفته است این مسیر قرار نیست برای همه موتورسواران بدون قید و شرط باز باشد. موتورسوارانی که مقررات را رعایت می‌کنند و کلاه ایمنی دارند و پلاک موتورسیکلت آنها خواناست، در اولویت قرار می‌گیرند و موتورسیکلت‌های برقی و موتورهای دارای معاینه فنی نیز امتیاز بیشتری خواهند داشت. از نگاه مدیریت شهری این مسیر می‌تواند مشوقی برای موتورسوارانی باشد که قواعد را رعایت می‌کنند و راهی برای کنشاندن بخشی از تردد موتور به یک چارچوب مشخص. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، نگاه دیگری دارد. او پیش از بررسی شکل مسیر و عرض آن و نوع جداکندنه، می‌پرسد خط ویژه قرار است کدام مشکل موتورسیکلت در تهران را حل کند؟ «بزرگ‌ترین اشتباه این است که مسئله را نشانسیم و برایش راه‌حل ارائه کنیم. کسانی که درباره ساماندهی موتورسیکلت طرح می‌دهند، اگر مسئله موتورسیکلت را نفهمیده باشند، راهکارشان هم می‌تواند به همان اندازه دور از واقعیت باشد و گاهی عارضه‌های تازه‌ای درست کند. وقتی می‌گوییم خط ویژه موتورسیکلت باید اول مشخص شود، کدام مسئله را می‌خواهیم حل کنیم؛ می‌خواهیم موتورسیکلت را سریع‌تر به مقصد برسد؟ می‌خواهیم داخل خط ویژه برایش نظم ایجاد کنیم؟ می‌خواهیم از این طریق کنترلش کنیم؟ واقعیت این است که با این روش‌ها هیچ‌کدام از مسائل اساسی ساماندهی موتورسیکلت حل نمی‌شود.»

تشکری‌هاشمی مسئله را پیش از آنکه یک مسئله هندسی بداند، یک مسئله نظارتی می‌داند. به گفته او موتورسیکلت در تهران فقط یک وسیله ارزان و سریع برای جابه‌جایی افراد و بار نیست، بخشی از جذابیت آن از امکان عبور از محدودیت‌هایی می‌آید که خودرو ناچار به رعایت آنهاست. او می‌گوید: «مادامی که موتور وسیله‌ای برای قانون‌شکنی و نادیده‌گرفتن باید‌ها و نباید‌های شهری است، هر امکانی که در اختیارش بگذارید، می‌تواند به تشدید بی‌انضباطی منجر شود. باید در شناخت



مسئله بفهمیم چرا پدیده موتورسیکلت به این نقطه رسیده است. موتورسوار قانون را به‌راحتی نادیده می‌گیرد و از طرف دیگر عوامل نظارتی مثل پلیس راهور و سامانه‌های کنترلی هوشمند هم در بسیاری موارد امکان برخورد مؤثر با این تخلفات را ندارند. در کنار این وضعیت، موتور وسیله‌ای ارزان برای جابه‌جایی افراد و بار است و سریع‌تر هم حرکت می‌کند. وقتی نظام کنترلی مؤثری هم وجود ندارد، طبیعی است که تخلفات ادامه پیدا کند». از نگاه رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل ششورا، دادن خط ویژه قبل از حل این بخش از مسئله ممکن است نتیجه معکوس داشته باشد. او می‌گوید: «دادن خط ویژه در چنین شرایطی یک امتیاز بیشتر برای سرعت‌پیشین به تخلفات است. به نظر من دادن خط ویژه پیش از آنکه سازوکارهای نظارتی، کنترلی و انضباطی درباره موتورسیکلت‌ها اجرا شود، یک خطای نابخشودنی خواهد بود. ابتدا باید امکان نظارت وجود داشته باشد. بعد از آن خواهید دید مثل بسیاری از تخلفات دیگر دنیا موتورسوار هم می‌تواند مثل خودرو در یک نظم مشخص در معبر تردد کند». پرسش تشکری‌هاشمی درباره کنترل مسیر نیز هنوز پاسخ روشنی ندارد؛ اگر قرار باشد فقط موتورهای قانون‌مند از خط استفاده کنند، چه سامانه‌ای پلاک مخدوش را تشخیص می‌دهد؟ استفاده از کلاه ایمنی چگونه کنترل می‌شود؟ موتورسوار فاقد معاینه فنی چگونه از مسیر کنار گذاشته خواهد شد؟ و آیا موتورسوارانی که اجازه ورود به مسیر ندارند، در سایر معابر به شکل فعلی تردد خواهند کرد یا برای آنها محدودیت دیگری در نظر گرفته می‌شود؟

تجربه جهانی چه می‌گوید؟

جداسازی موتورسیکلت از خودرو ایده تازه‌ای نیست و نمونه‌های آن به‌ویژه در چند کشور آسیایی اجرا شده است. یکی از شناخته‌شده‌ترین تجربه‌ها در بزرگراه فدرال F02 مالزی است. مطالعه منتشرشده در سال ۱۹۹۵ درباره یک مسیر اختصاصی ۱۴کیلومتری در این محور نشان داد پس از راه‌اندازی مسیر تعداد کل تصادفات موتورسیکلت در محدوده مطالعه حدود ۲۵ درصد کاهش پیدا کرد و در بخشی از تخلفات

مسیر اصلی بزرگراه کنار گذاشته شد، کاهش حدود ۳۴ درصد گزارش شد. پژوهشگران این تغییر را از نظر آماری معنادار دانستند. این تجربه البته فقط یک خط‌کشی روی آسفالت نبود؛ مسیر مورد بررسی از جریان اصلی ترافیک جدا شده بود و برای عرض مسیر و فاصله آن از سواره‌رو و ورودی و خروجی و جداکننده ضوابط مشخص داشت. یک مرور نامند هم که در سال ۲۰۲۲ منتشر شد، ۲۳ مطالعه مرتبط با مسیرهای اختصاصی موتورسیکلت را بررسی کرد. نمونه‌های مالزی، تایوان و اندونزی در میان این مطالعات قرار داشتند. جمع‌بندی پژوهش این بود که جداسازی موتورسیکلت از ترافیک مختلط می‌تواند گامی بزرگ در کاهش تصادفات و بهبود ترافیک باشد. نویسندگان همین پژوهش نیز ایمنی را افزایش دهد، اما طراحی این مسیرها نمی‌تواند نسخه کوچک شده خط خودرو باشد. ویژگی حرکت موتورسیکلت و رفتار موتورسوار و عرض مسیر و ظرفیت و سرعت و شیوه کنترل ترافیک باید در طراحی دیده شود. نویسندگان همین پژوهش نیز تأکید کرده‌اند که ادبیات پژوهشی در این زمینه هنوز محدود است و درباره بسیاری از عوامل طراحی استاندارد یکسانی وجود ندارد. بنابراین تجربه خارجی به‌خودی‌خود نه تأیید هر نوع خط ویژه است و نه رد آن. شکل جداسازی و نحوه ورود و خروج و کنترل سرعت و امکان اعمال مقررات بخش اصلی ماجراست.

این تفاوت برای تهران مهم است. هنوز نقشه کامل شبکه ۱۴کیلومتری به صورت عمومی منتشر نشده است. عرض مسیر مشخص نیست. معلوم نیست چه میزان از مسیر با جداکننده فیزیکی از خودروها جدا می‌شود. محل دقیق ورودی و خروجی‌ها و نحوه کنترل برخورد احتمالی موتورسیکلت و خودرو در این نقاط اعلام نشده است. درباره سرعت مجاز نیز جزئیاتی ارائه نشده و سازوکار کنترل شروطی که مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک اعلام کرده، هنوز روشن نیست. این در حالی است که بر اساس ضوابط راه‌های شهری، حرکت موتورسیکلت در بزرگراه‌ها ممنوع است و مدیریت شهری اکنون می‌خواهد برای ترددی که سال‌ها در این معابر جریان داشته، مسیر مشخصی تعریف کند. انتخاب محلاتی نیز به گفته مدیران شهری به حجم بالای تردد موتورسیکلت و دسترسی این محور به محدوده بازار مربوط است.

شهرداری پایلوت مسیرویزه موتورسیکلت را در حالی آغاز می‌کند که سازوکار نظارت و معیار سنجش ایمنی آن هنوز روشن نیست

خط ویژه برای موتورهای بی‌مهار

هزینه آزمون و خطا فقط پول نیست

تشکری‌هاشمی نگرانی خود را فقط به مسیر موتورسیکلت محدود نمی‌کند. او سابقه اجرای برخی طرح‌های ترافیکی در تهران را دلیل حساسیت بیشتر نسبت به طرح تازه می‌داند و می‌گوید وقتی یک ایده پیش از فراهم‌شدن زیرساخت و تکمیل مطالعات وارد خیابان می‌شود، هزینه آن فقط چند تابلو و خط‌کشی نیست. «بدون تردید برای شهر هزینه دارد و اعتماد عمومی را هم سلب می‌کند. وقتی کار کارشناسی دقیق انجام نشده باشد و هدف‌گذاری دقیق نباشد و مطالعات ناقص و ضعیف باشد، خروجی همین می‌شود که هزینه می‌کنید و بعد طرح را کنار می‌گذارید. این نتیجه نرسیدن کار به اهلسش و متخصصان است». او طرح HOV در بزرگراه همت را یکی از نمونه‌ها می‌داند: «HOV در اصل می‌توانست طرح خوبی باشد، اما قبل از اینکه زیرساخت‌های آن فراهم شود، روند خط‌کشی کردند و تابلو و ابزار گذاشتند. بعد بحث استفاده از خطوط بی‌آرتی و مسیرهای دیگر مطرح شد و در نهایت آن چیزی که قرار بود اجرا شود، شکل نگرفت. در بزرگراه همت تابلو زدند و خط‌کشی کردند و تجهیزات گذاشتند و بعد دیدند نمی‌توانند اجرا کنند و جمعش کردند». تشکری‌هاشمی این رفت و برگشت را فقط یک شکست اجرایی نمی‌داند؛ از نظر او هر بار اعلام یک طرح و شروع عملیات و عقب‌نشینی از آن، بخشی از اعتماد شهروند به تصمیم‌های بعدی را هم مصرف می‌کند. تراموا نمونه دیگری است که رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل ششورا به آن اشاره می‌کند. او می‌گوید: «فردا چنین تراموا بار زدند و آوردند ایران. با کلی سروصدا و تبلیغات رسانه‌ای، بعد شبانه و دور از چشم مسئولان نظارتی گفتند تست کردیم و به درد نمی‌خورد و برش می‌گردانیم. اینها همه هزینه است. وقتی مطالعه ضعیف است و کار به متخصص سپرده نمی‌شود نتیجه همین می‌شود.» از نگاه او مسئله در هر دو نمونه فقط نتیجه یک پروژه نیست، بلکه شیوه تصمیم‌گیری است. طرحی وارد خیابان می‌شود و بعد تازه بخشی از پرسش‌هایی مطرح می‌شود که باید پیش از اجرا پاسخ داده می‌شود. در مورد مسیر ویژه موتورسیکلت همین پرسش حالا پیش‌رو شهرداری است. علیمردانی می‌گوید تجربه شرق آسیا بررسی شده و استفاده از مسیر می‌تواند به موتورسوار قانون‌مند امتیاز بدهد. تشکری‌هاشمی می‌گوید تا پیش از استقرار نظام مؤثر کنترل تخلف، همین امتیاز ممکن است به «فرش قرمز» برای موتورسیکلت تبدیل شود. کارشناسان حوزه حمل‌ونقل معتقدند میان این دو نگاه یک بخش هنوز خالی است؛ داده‌های پایلوت، پیش از توسعه مسیر باید معلوم باشد در بزرگراه محلاتی در دوره پایه چند تصادف موتورسیکلت رخ داده، چند مورد جرحی و چند مورد فوتی بوده است، چه سهمی از تصادفات به برخورد موتور و خودرو مربوط بوده و چه سهمی به واژگونی یا برخورد با موانع. بدون این داده‌ها حتی اگر پس از چند ماه مسیر آرام‌تر یا منظم‌تر به نظر برسد، نمی‌توان درباره اثر آن بر ایمنی داوری کرد. بزرگراه محلاتی حالا محل آزمون طرحی است که شهرداری می‌خواهد در صورت موفقیت آن را توسعه دهد. تجربه مالزی نشان می‌دهد مسیر جداشده می‌تواند تصادفات را کم کند. آمار تهران هم نشان می‌دهد مسئله این‌قدر جدی است که نمی‌توان با یک خط‌کشی روی ساده از کنار آن گذشت. اختلاف اصلی درست همین‌جاست. آیا تهران در حال ساخت یک مسیر ایمن با نظام کنترل و داده پایه و معیار ارزیابی است یا پیش از حل مسئله نظارت، یک امتیاز تازه به موتورسیکلت اضافه می‌کند؟

در نشست «شهر و آب» نسبت میان صدور پروانه ساختمانی و ظرفیت محدود منابع آب تهران نقد شد

ساخت‌وساز با فرض آب بی‌نهایت



ببینیم این راه‌حل در بخش دیگری از سرزمین چه پیامدی ایجاد می‌کند. نتیجه آن شده که آب از خاک و کشاورزی و شهر و شیوه استقرار جمعیت جدا دیده شود.

آب بیشتر آمد، بحران هم بزرگ‌تر شد

حبیب جباری همین بحث را از زاویه برنامه‌ریزی و حکمروایی ادامه داد. او گفت در نظام برنامه‌ریزی ایران معمولاً فعالیت‌ها سنجیده شده‌اند، نه نتایج آنها؛ چند سد ساخته شده، چند کیلومتر انتقال اجرا شده، چه میزان اعتبار خرج شده و چه تعداد پروژه به بهره‌برداری رسیده است، اما کمتر پرسیده شده مجموعه این اقدامات در پایان چه تغییری در وضعیت آبخوان، سکونتگاه‌ها و امکان ادامه زندگی در یک منطقه ایجاد کرده است. جباری درباره ارومیه را نمونه‌ای از همین خطای دید دانست؛ در دوره‌ای مسئله اصلی کنترل پیشروی آب بود و چند دهه بعد همان درباره به نقطه‌ای رسید که عقب‌نشینی آب مسئله اصلی شد. به گفته او، در چند دهه گذشته گفت‌وآم غالب این بوده که آب کمتر باشد، باید آن را مهار کرد و به مصرف رساند؛ سدها بیشتر شده‌اند و برداشت افزایش یافته اما هم‌زمان بحران نیز عمیق‌تر شده است. سؤال او روشن بود: اگر مسئله فقط کمبود آب بود، چرا این همه افزایش عرضه نتوانست بحران را پایان دهد؟ از نگاه جباری مسئله در شیوه ساماندهی سرزمین است؛ صنعتی در منطقه‌ای کم‌آب مستقر شده و بعد برای ادامه فعالیت آن آب از فاصله‌ای طولانی منتقل می‌شود. شهری بیش از ظرفیت طبیعی خود جمعیت گرفته و سپس دستگاه تأمین آب موظف شده منبع تازه‌ای برای آن پیدا کند. در واقع ابتدا تقاضا ساخته شده و بعد آب باید خودش را به آن برساند. همین وضعیت در مقیاس بزرگ‌تر به تقسیمات کشوری نیز مربوط می‌شود. حوضه آبریز تاج‌مرز استان نیست، اما یک رودخانه یا آبخوان ممکن است در چند استان قرار گرفته باشد و هر استان نیز منافع خودش را دنبال کند. جباری اختلاف میان استان‌های بالادست و پایین‌دست را نتیجه همین نامهمخوانی دانست و گفت تقسیمات اداری کشور در بسیاری از نقاط با جغرافیای طبیعی آب سازگار نیست. فشار برای ایجاد شهرستان‌ها واحدهای سیاسی تازه می‌شود و برای شوری رهکشی انجام می‌دهد و بار شور به جایی دیگر نیز می‌افتد. این وضعیت با عنوان «فشل قفل‌شدنی نهادی» یاد کرده‌اند که ناکارآمدی آن آشکار شده اما شبکه قوانین و سازمان‌ها و منافع اجازه تغییر آسان آن را نمی‌دهد.

شرق: تهران سال‌هاست برای جمعیت و ساختمان تازه جا باز می‌کند؛ بی‌آنکه معلوم باشد آب این توسعه‌از کجا باید تأمین شود. ۵۰ سال است وقتی صحبت از بحران آب تهران می‌شود، اولین نشانی به خانه‌های مردم می‌رسد؛ کمتر مصرف کنید، شیر آب را ببندید، تجهیزات کم‌مصرف نصب کنید و اگر از الگوی تعیین‌شده بیشتر آب مصرف کردید، هزینه بیشتری بپردازید. اما در همین نقر‌نقر تهران هم بزرگ‌تر شده، هم جمعیت بیشتری پذیرفته، هم تراکم بیشتری فروخته و هم هزاران ساختمان تازه به شبکه آب شهر اضافه شده است. حالا اگر مصرف خانوار نسبت به گذشته کاهش پیدا کرده اما بحران همچنان سر جایش مانده، باید بخشی از صورت‌مسئله را جایی بیرون از آشپزخانه و حمام خانه‌ها جست‌وجو کرد. پنجمین نشست «شهر و آب» با عنوان «بحران آب و آینده شهرهای ایران؛ از مسئله آب تا مسئله حکمروایی» همین مسیر را دنبال کرد؛ محمد بهشتی از تغییریی گفت که در نسبت تاریخی ایرانین با آب رخ داده، حبیب جباری بحران را به سازماندهی جمعیت و فعالیت در سرزمین و شکست حکمروایی مرتبط دانست و عباس آخوندی بررسی را پیش کشید که مستقیماً به مدیریت شهری تهران مربوط است؛ وقتی شهرداری پروانه ساختمانی صادر می‌کند، آیا در عمل برای مصرف بخشی از آب آینده شهر نیز مجوز نمی‌دهد؟

وقتی «تشنگی» از زندگی ایرانی کنارترفت

محمد بهشتی بحث خود را با جداکردن دو مفهوم آغاز کرد؛ «کمبود آب» و «تشنگی». از نگاه او، ایران همیشه سرزمین پرآبی نبوده اما جامعه‌ای که در آن زندگی می‌کرده برای قرن‌ها یاد گرفته بود با همین محدودیت کنار بیاید. قنات فقط وسیله انتقال آب نبود، معماری خانه و شکل شهر و نوع کشاورزی و حتی انتخاب محصول نیز با میزان آب موجود تنظیم می‌شد. او یزد را نمونه‌ای از همین سازگاری دانست؛ شهری در سرزمینی که بارندگی اندک و تبخیر بالاست اما قرن‌ها ادامه آورده است. بهشتی حتی جایگاه حوض در خانه ایرانی را بخشی از هویت ملی دانست و گفت همین فقط مخزن آب نبود، در یکی از شریف‌ترین نقاط خانه قرار می‌گرفت و همین نشان می‌داد آب چه جایگاهی در زندگی مردم دارد. به گفته او تا پیش از تغییرات گسترده در نظام مالکیت و مدیریت آب تقریباً هر منبع قابل استفاده‌ای صاحب و قاعده‌ای برای تقسیم داشت؛ قنات، چشمه و سهم رودخانه بی‌صاحب نبود و همین نظام اجتماعی اجازه نمی‌داد این بدون حساب مصرف شود. تغییر بهشتی این بود که «تا وقتی آب صاحب داشت، با این آب چیزی تولید نمی‌شد که ارزشش از آب کمتر باشد». از نگاه او اتفاق مهم طی حدود هفت دهه گذشته این بود که این نسبت از بین رفت و مسئله آب به موضوعی فنی برای تأمین بیشتر تبدیل شد. هرچا کمبود ایجاد شد، پاسخ، پیداکردن منبع تازه بود؛ چاه عمیق‌تر، سد بیشتر یا انتقال آب از نقطه‌ای دیگر. بهشتی برای نشان‌دادن پیامد چنین نگاهی، خوزستان را مثال زد؛ جایی که طغیان رودخانه فقط حادثه نبود و همراه خود آب و خاک تازه می‌آورد، اما با مهار رودخانه بخشی از چرخه طبیعی زمین نیز تغییر کرد. زمین شور شد و برای شوری رهکشی انجام می‌دهد و بار شور به جایی دیگر نیز و مسئله تازه‌ای ساخت. از نظر او، در چند دهه گذشته به جای حل «مسئله» بیشتر به رفع «مشکل» پرداخته‌ایم؛ یک مشکل را جدا کرده‌ایم و برای آن راه‌حل یافته‌ایم بی‌آنکه