

یادداشت

سیاست‌های زمین در ایران نبض عدالت اجتماعی

نگین رجب‌پوجانی

پژوهشگر معماری منظر، پژوهشکده معماری و شهرسازی نظر

زمین فراتر از مترآز و مساحت، تعیین‌کننده جایگاه انسان در سلسله‌مراتب اجتماعی، تضمین‌کننده امنیت روانی و منبع اصلی قدرت سیاسی در جوامع سنتی و مدرن است. از طرفی، توسعه لازمه بقای انسان ثانویه‌ساز است. سیاست‌گذاری زمین یکی از پیچیده‌ترین عرصه‌های مدیریتی کشور برای توسعه است که به‌طور مستقیم با معیشت مردم، بازار مسکن و امنیت غذایی در ارتباط نزدیک است. زمین فراتر از یک دارایی و کالای اقتصادی، هسته مرکزی هویت، قدرت و معشیت مردم است. در واقع تهدید زمین، تهدید حیات است و زمانی که انسان، حیات خود را در معرض خطر ببیند، در بازپس‌گیری حق خود دست به اعتراض می‌زند. سیاست‌های زمین نبض عدالت اجتماعی را در دست دارند و زمانی که ناعدالتی انجام شود، اعتراضات نه یک انتخاب، بلکه یک واکنش اجباری است و برای امروز ایران، بحران زمین یک معضل اساسی است که در کشوری با شرایط ملتهب اقتصادی و اجتماعی، واکاوی تحول سیاست‌های زمین در حکومت‌ها و دولت‌های مختلف و خلا‌های آن و نسبت آن با اعتراضات کوچک و بزرگ کشور و بازنگری در طرح‌های روز امری ضروری است. به نظر می‌رسد سیاست‌های زمین همبشه با نگاهی تک‌بعدی اتخاذ شده و همین امر سبب طبقاتی شدن زیست، فقر فزاینده و به دنبال آن نارضایتی مردم شده است.

سیاست‌های زمین در ادوار مختلف

واکاوی سیر تحول سیاست‌های زمین در گستره تاریخ، گویای تاریخ پرفرازونشیب و پیچیده داستان زمین و مالکیت آن و تولید فزاینده فقر در اعصار مختلف با آرمان توسعه و رشد است. بحث اهمیت مالکیت زمین به دوران باستان و شروع یکجانشینی انسان برمی‌گردد و نخستین بنیان‌های ثبت مالکیت زمین در زمان هخامنشیان انجام می‌شود. در دوران ساسانی، به سبب واگذاری زمین بایر و اموات به افراد متمکن و به دنبال آن تمرکز زمین در دست مالکان بزرگ، ناعدالتی‌های اجتماعی و اولین نارضایتی‌های اجتماعی به‌عنوان یکی از زمینه‌های شکل‌گیری نهضت مزدکی (ضد استعمار بزرگ‌مالکی و برده‌داری) اتفاق می‌افتد. در دوران بعد از اسلام، اغلب نظام تبول‌داری در سیاست زمین‌داری حاکم بود. از زمان شاه عباس اول تا دوران قاجار سیاست‌های زمین به سمت افزایش املاک خالصه دولت رفت. در دوران ناصرالدین‌شاه، سیاست‌ها به سمت فروش املاک خالصه و افزایش املاک خصوصی و اربابی رفت و از طرفی به دنبال ادغام اقتصاد ایران به اقتصاد جهانی، قشر جدیدی از ملاکان -تجار خردپار زمین- ایجاد شد که حاصل آن شکاف طبقاتی و ناعدالتی بود و به دنبال آن رضایتی مردم زمینه‌های شکل‌گیری انقلاب مشروطه شد. انقلاب مشروطه، به یک ضرورت تاریخی بود؛ اما از آنجا که برآمده از بطن جامعه و طبقات پایین نبود و نیروهای سیاسی انقلاب منافع مشترکی از نظام زمین‌داری وقت می‌بردند، نتنها شکاف‌ها پر نشد بلکه جنبش‌های دهقانی سرکوب شد و نظام بزرگ‌مالکی رشد کرد.

در دوران پهلوی اگرچه قوانین و سیاست‌های زمین در جهت ایجاد نظم حقوقی نوین تدوین شدند، اما در باطن ابزاری برای تمرکز ثروت و زمین در دست دولت و افراد قدرتمند و دلالتان زمین شد (قانون ثبت املاک (۱۳۱۰)، قانون مدنی (۱۳۱۴) و...)، ازجمله تاثیرگذارترین این سیاست‌ها تخته‌پایو و اصلاحات ارضی بود که باعث ازدست‌رفتن زمین مردم و به دنبال آن شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی در ایران و در پی آن نارضایتی مردم شد. تخته‌پایو، اسکان اجباری عشایر (۱۳۰۴-۱۳۲۰)، سیاستی در جهت مدرن‌سازی ایران و ایجاد دولتی متمرکز بود، اما تخریب منظر فرهنگی عشایری را در پی داشت. در حوزه زمین، اموال و املاک گسترده‌ای از عشایر مصادره شد و اسناد مالکیت بی‌اعتبار شد. زمین‌های بیلاقی و قشلاقی عشایر از دست رفت و مردم مجبور به یکجانشینی در زمین‌هایی نامناسب شدند. زمین‌های خریداری‌شده دولت به مردم واگذار شد، اما با شرایط سخت و اقساط سنگین. در پی این سیاست، اعتراضات گستره‌ای انجام شد، اما نهایتاً اثری نداشت، بلکه حتی تا پهلوی دوم ادامه پیدا کرد و پیامد‌های این ناعدالتی ازجمله تخریب نظام اجتماعی و اقتصادی عشایر، خشم مردم را در پی داشت.

در اصلاحات ارضی (۱۳۱۴-۱۳۵۰) با هدف توسعه ایران، تصمیم بر لغو نظام ارباب-رعیتی و واگذاری زمین از دولت و زمین‌داران بزرگ به کشاورزان گرفته شد، اما در عمل پیامد اقدامات به ضرر کشاورزان شد. این طرح به سبب بهره‌زدن نظام سنتی زمین‌داری بدون توجه به ارانه طرحی کارآمد، رکورد شدید کشاورزی و تشدید فقر در روستاها و به دنبال آن مهاجرت ۵۰ هزار روستایی در فاصله شش سال و تخریب منظر روستایی ایران را در پی داشت. نارضایتی از این طرح تا حدی بود که یکی از زمینه‌های اصلی انقلاب اسلامی را اصلاحات ارضی می‌دانند.

بعد از انقلاب اسلامی، از طرفی در جنبش‌هایی خودجوش برخی روستاییان دست به تصرف زمین مالکان بزرگ زدند و خواستار تقسیم آن شدند و از طرف دیگر دولت موقت بازرگان ایلحای برای ساماندهی اراضی وضع کرد که در آن اراضی مصادره‌شده پهلوی و زمین‌داران بزرگ به کشاورزان واگذار می‌شد. با این حال، به سبب عدم تناسب آن با شرایط کشور و صرفاً مبتنی‌بودن آن بر سیاستی انقلابی و زودگذر، تنها پنج درصد اراضی بین شش درصد کشاورزان تقسیم و عملاً رها شد.

در جنگ هشت‌ساله (۱۳۵۹-۱۳۶۷)، از طرفی تخریب گسترده زمین و از طرف دیگر مهاجرت خیل عظیمی از افراد به شهرهای دیگر و شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی، قدرت وقت را مجاب به اتخاذ رویکردهایی چکشی و حمایتی در ایجاد مسکن کرد و در سال ۱۳۷۲ سیاست‌های جهت پرداخت وام مسکن به مهاجران تعلق گرفت. اما عدم کارآمدی آن تا امروز در مناطقی مثل کمپ بی شهرستان سربرند کاملاً هویداست. در این دوره قانون زمین شهری (۱۳۶۶) با هدف تأمین مسکن و کنترل بازار طرح‌ریزی شد که مفاهیم مرتبط با زمین در آن دقیق شد، اما عملاً انبوهی از مالکیت‌های قبلی نادیده گرفته و چالش‌های حقوقی و اجتماعی گسترده‌ای ایجاد شد. در دهه ۸۰، سکونتگاه‌های غیررسمی به‌عنوان یک واقعیت اجتماعی پذیرفته شد و در سال ۸۲ اولین سند توانمندسازی این سکونتگاه‌ها تدوین و تا سال ۱۴۰۲ چندین بار بازنگری شد. برخورد قدرت وقت با این محلات، در ابتدا نادیده‌گرفتن این مناطق بود. اما با افزایش بحران زمین و معضلات بافت‌های ناکارآمد، رویکردهایی دیگر جهت مدیریت شهری اتخاذ شد؛ تخریب و با خاک یکسان‌کردن محله و کوچاندن اجباری مردم به شهرک‌های اقماری خارج از شهر و رویکرد دیگر تلاش برای اصلاح زیست بود. ازجمله سیاست‌های اتخاذشده برای این سکونتگاه‌ها، برای نمونه محله خاک‌سفید، تخریب کامل محله و پخش‌کردن مردم در شهر است. نمونه دیگر، ایجاد شهرک‌های اقماری در خارج از شهر است که در واقع زمینی با ارزش درون شهر گرفته و زمینی با ارزش کمتر و دور از زیرساخت‌ها خارج از شهر به این افراد واگذار می‌شود و نمونه دیگر واگذاری وام برای ساخت مسکن در محدوده سکونتگاه غیررسمی است، اما آن‌قدر دارای تعارضات و نامتناسب با تورم ایران است که امکان ادامه ساخت را به مردم نمی‌دهد. همین امر سبب شده است معضلات در سکونتگاه‌های غیررسمی هر روز بیشتر شده و مردم بیشتر احساس طردشدگی کنند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

رایگان بماند یا نه؛ اختلاف نظر شورا و شهرداری بر سر لایحه رایگان سازی حمل‌ونقل عمومی

رایگان سازی؛ رضایت یا تبلیغ؟

نورا حسینی: شهرداری تهران همچنان بر ادامه رایگان‌بودن مترو و اتوبوس‌های تندرو اصرار دارد و از افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی و رضایت شهروندان سخن می‌گوید، اما در شورای شهر این روایت با تردید جدی روبه‌رو شده است. مهدی چمران می‌گوید رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی تأثیری بر کاهش ترافیک و استفاده از خودروی شخصی نداشته و جعفر تشکری‌هاشمی نیز معتقد است با بازبودن گیت‌های مترو، حتی امکان اعلام آمار دقیق مسافران وجود ندارد. حالا قرار است لایحه ادامه حمل‌ونقل رایگان هفته آینده در صحن شورا بررسی شود.

شهرداری تهران طی هفته‌های گذشته از ادامه رایگان‌بودن بخشی از حمل‌ونقل عمومی دفاع کرده و آمارهایی از افزایش استقبال شهروندان و رضایت آنها از این طرح ارائه داده است. با این حال هم رئیس شورای شهر تهران و هم رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا می‌گویند هنوز شواهدی وجود ندارد که نشان دهد رایگان‌شدن مترو و اتوبوس توانسته از حجم ترافیک تهران کم کند یا دارندگان خودروهای شخصی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی بکشاند.

مهدی چمران اعلام کرده لایحه حمل‌ونقل رایگان در جلسه آینده شورا بررسی خواهد شد و تا زمانی که مصوبه جدیدی به تصویب برسد، روند فعلی ادامه پیدا می‌کند. او هم‌زمان نتیجه‌ای را که شهرداری از اجرای این طرح ارائه می‌کند زیر سؤال برده و گفته آنچه آمار و ارقام نشان می‌دهد، رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی تأثیری در کاهش ترافیک تهران و کاهش استفاده از خودروهای شخصی نداشته است.

به گفته چمران مسئله اصلی شهروندان هزینه بلیت نیست. مردم زمانی خودروی شخصی را کنار می‌گذارند که حمل‌ونقل عمومی از نظر زمان سفر، سرعت، آسایش و امکان رسیدن راحت‌تر به مقصد، برای آنها گزینه مناسب‌تری باشد؛ شرایطی که به گفته رئیس شورای شهر هنوز در تهران فراهم نشده است. چمران یکی از دلایل اصلی را کمبود شدید ناوگان می‌داند. بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل تهران، پایتخت باید بین ۱۰ تا ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد اما تعداد اتوبوس‌های فعال شهر اکنون کمی بیش از سه هزار دستگاه است. در ابتدای دوره ششم شورای شهر نیز حدود دو هزار دستگاه اتوبوس فعال در تهران وجود داشت. هرچند طی این سال‌ها تعدادی اتوبوس جدید به ناوگان اضافه شده اما همچنان فقط حدود یک سوم نیاز تهران تأمین شده است.

او همچنین گفته برنامه مدیریت شهری رساندن تعداد اتوبوس‌ها به دست‌کم هفت هزار دستگاه بوده اما هنوز این هدف محقق نشده است. در بخش اتوبوس‌های برقی نیز قرار بود دو هزار دستگاه وارد تهران شود و به گفته چمران تاکنون حدود ۵۰۰ دستگاه وارد شده است.

کمبود ناوگان فقط به اتوبوسرانی محدود نمی‌شود. چمران درباره مترو نیز گفته است افزایش قابل توجهی در تعداد واگن‌ها رخ نداده و تهران همچنان با کمبود جدی واگن روبه‌رو است. او گفته حدود هزار واگن در قالب قراردادهای موجود باید تأمین شود و بخشی از واگن‌ها نیز برای انتقال به ایران آماده شده بودند اما جنگ روند انتقال آنها را متوقف کرد.

به گفته رئیس شورای شهر، واگن‌ها حتی روی کشتی قرار گرفته بودند اما به دلیل آغاز جنگ به سمت ایران حرکت نکردند. پس از آن گزینه انتقال زمینی و حمل با قطار بررسی شد اما مشخص شد این شیوه نیز امکان‌پذیر نیست. چمران گفته مدیریت شهری همچنان پیگیر انتقال واگن‌هاست و در عین حال باید ساخت باقی واگن‌ها ادامه پیدا کند.

او معتقد است اگر تعداد واگن‌های مترو به اندازه کافی افزایش پیدا کند، فاصله حرکت قطارها می‌تواند تقریباً نصف شود؛ به‌طور مثال فاصله هشت تا ۱۰ دقیقه‌ای به چهار تا پنج دقیقه و فاصله شش دقیقه‌ای در ساعات صبح به حدود سه دقیقه برسد. در چنین شرایطی ظرفیت جابه‌جایی مسافر افزایش پیدا می‌کند و استفاده از مترو برای دارندگان خودروی شخصی جذاب‌تر می‌شود.

چمران درباره وضعیت اتوبوس‌ها نیز گفته آمار خرید و ورود اتوبوس‌ها این چیزی نیست که انتظار داشته و قرار است معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری در یکی از جلسات آینده شورا گزارشی درباره وضعیت ناوگان ارائه کند.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل

شورای شهر تهران هم در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به آمارهای مطرح‌شده درباره حمل‌ونقل رایگان معتقد است اساساً امکان ارائه آمار دقیق از تعداد مسافران مترو در دوره رایگان‌شدن محل سؤال است.

تشکری‌هاشمی می‌گوید وقتی گیت‌های مترو باز است و مسافران کارت نمی‌زنند، امکان شمارش دقیق آنها وجود ندارد. به گفته او ممکن است تعداد قطارهای در حال حرکت در یک متوسط تعداد مسافر ضرب و از این طریق عددی برآورد شود اما این روش نمی‌تواند نشان دهد در نتیجه رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی چند مسافر جدید جذب شده است.

او معتقد است برای سنجش اثر واقعی این سیاست باید شاخص‌های دیگری بررسی شود؛ از جمله اینکه مصرف سوخت چقدر کاهش پیدا کرده، حجم سفرهای خودرویی در معابر تهران چه تغییری کرده و طول سفرهای شهری در ساعات اوج و غیر اوج نسبت به دوره مشابه چقدر کم شده است.

تشکری‌هاشمی می‌گوید تاکنون در این شاخص‌ها تغییر محسوسی دیده نشده است. به اعتقاد او کسی که خودروی شخصی دارد، به دلیل نپرداختن پنج هزار تومان هزینه بلیت، راحتی خودروی خود را کنار نمی‌گذارد تا با کمبود ناوگان، ازدحام و ضعف دسترسی در شبکه حمل‌ونقل عمومی مواجه شود. او به‌ویژه غرب تهران را مثال می‌زند که بخش‌هایی از آن هنوز به شبکه مترو دسترسی کافی ندارند و می‌گوید شبکه اتوبوسرانی نیز با وجود تلاش کارکنان شرکت واحد، همچنان از نظر تعداد ناوگان فاصله زیادی با نیاز شهر دارد.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا همچنین روایت رضایت عمومی از طرح را نقد کرده و گفته رضایت مردم باید در کیفیت سفر دیده شود؛ کوتاهشدن زمان سفر، کاهش تعداد دفعات تعویض وسیله، بهبود وضعیت تهویه و کولر مترو و دسترسی آسان‌تر به ناوگان.

او در کنار این موضوع درباره وضعیت تعمیر و نگهداری ناوگان نیز هشدار داده و گفته شرکت مترو و شرکت واحد با محدودیت منابع روبه‌رو هستند و منابعی که باید صرف تعمیر واگن‌ها، پله‌برقی‌ها و رفع مشکلات روزمره مسافران شود، به اندازه کافی در اختیار آنها قرار نمی‌گیرد.

تشکری‌هاشمی اضافه‌شدن چندده دستگاه اتوبوس را برای حل مشکل تهران کافی نمی‌داند و گفته است با ۳۰،۲۰ یا ۵۰ دستگاه مشکل شهر حل نمی‌شود. او با اشاره به طرح جامع حمل‌ونقل می‌گوید تهران باید حدود ۹ هزار اتوبوس عملیاتی و در مجموع حدود ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس در اختیار داشته باشد. او همچنین وعده افزایش هزار ۲۰۰ واگن به ناوگان مترو در دوره فعلی مدیریت شهری را یادآوری کرده و گفته نتیجه عملی این وعده تا امروز به دو رام قطار داخلی محدود شده است؛ قطارهایی که روند ساخت آنها از قبل آغاز شده بود و در این دوره به بهره‌برداری رسیدند.

از نگاه تشکری‌هاشمی رایگان‌کردن بلیت نباید جای مسئله اصلی را بگیرد. او می‌گوید کاهش ترافیک و مصرف سوخت فقط با افزایش تعداد اتوبوس و واگن و بالابردن کیفیت سفر



ایستگاه مترو تهران

ممکن است و هزینه چند هزار تومانی بلیت مسئله اصلی دارندگان خودروهای شخصی نیست.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا در عین حال تأکید می‌کند حمایت از گروه‌های نیازمند سال‌هاست در نظام بلیت تهران وجود دارد. افراد بالای ۶۵ سال، افراد دارای معلولیت، جانبازان، افراد تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی، خانواده شهدا، سربازان، دانش‌آموزان و دانشجویان از بلیت رایگان یا تخفیف‌های مختلف برخوردارند.

به گفته او حتی مسافران عادی نیز فقط بخش کوچکی از هزینه واقعی سفر را پرداخت می‌کنند؛ حدود ۱۰ درصد هزینه واقعی در مترو و حدود ۱۵ درصد در اتوبوسرانی. از همین رو تشکری‌هاشمی می‌گوید ضرورتی ندارد افرادی که مشکل مالی ندارند و در گروه‌های حمایتی قرار نمی‌گیرند نیز از حمل‌ونقل کاملاً رایگان استفاده کنند.

او یک نکته دیگر را هم درباره هزینه این سیاست مطرح می‌کند: رایگان‌شدن مترو و اتوبوس به معنای مفرشدن هزینه سفر نیست. درآمد شهرداری نیز از منابع شهر و شهروندان تأمین می‌شود و اگر گرایه از مسافر دریافت نشود، باید همین هزینه از بخش دیگری از بودجه شهر پرداخت شود. در نهایت هزینه سفر همچنان از منابع عمومی تأمین خواهد شد. تشکری‌هاشمی همچنین برخی اعداد اعلام‌شده درباره افزایش مسافران با کاهش مصرف سوخت را فاقد پشتوانه می‌داند و معتقد است شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی می‌تواند با مقایسه آمار مصرف دوره‌های مختلف مشخص کند آیا کاهش قابل توجهی در مصرف سوخت اتفاق افتاده است یا نه.

در کنار اختلاف بر سر رایگان‌بودن حمل‌ونقل عمومی، وضعیت قرارداد واگن‌های مترو نیز به موضوع تازه‌ای میان شورا و شهرداری تبدیل شده است. درباره خبری مبنی بر درخواست شهرداری برای در اختیار گرفتن مسئولیت قرارداد ۶۳۰ واگن، تشکری‌هاشمی می‌گوید موضوع انتقال قرارداد مطرح نیست. به گفته او وزارت کشور به دلیل حجم و تنوع وظایف خود ممکن است برای پیگیری جزئیات فنی قرارداد به همکاری شرکت مترو و کارخانه واگن‌سازی تهران نیاز داشته باشد و شهرداری در پی آن است که به نمایندگی از وزارت کشور مسائل تخصصی قرارداد را در جین پیگیری کند.

تشکری‌هاشمی تأکید کرده است انتقال اصل قرارداد به شهرداری از نظر حقوقی امکان‌پذیر نیست؛ به‌ویژه اینکه قرارداد اصلی فقط مربوط به ۶۳۰ واگن نیست و در چارچوب قرارداد دو هزار واگن تعریف شده است. با این حال او اعطای نمایندگی از سوی وزارت کشور به مترو و کارخانه واگن‌سازی تهران برای پیگیری مسائل فنی را اقدامی می‌داند که می‌تواند روند کار را تسریع‌تر کند. حالا قرار است هفته آینده اعضای شورای شهر درباره ادامه رایگان‌بودن حمل‌ونقل عمومی رأی بدهند؛ در حالی که کمیسیون تخصصی عمران و حمل‌ونقل با ادامه این سیاست مخالف است و آن را راه‌حل مسئله ترافیک و کمبود ناوگان تهران نمی‌داند.

برقی‌ها بیشتر می‌شوند، شارژرها نه

نقاطی که برق پایدار ندارند یا با محدودیت‌های ترافیکی، حقوقی و محیطی روبه‌رو هستند، در این مدل گزینه مناسبی برای احداث ایستگاه محسوب نمی‌شوند. الگوی ایستگاه‌های شهری و جاده‌ای نیز متفاوت دیده شده است. در شهرها دسترسی، محدودیت زمین و مدیریت صف اهمیت بیشتری دارد و در جاده‌ها سرعت شارژ، امنیت شبانه و خدمات مورد نیاز مسافران در اولویت قرار می‌گیرد. برای ایستگاه‌های بزرگ‌تر نیز فضای انتظار، سایه‌بان، سرویس بهداشتی و در برخی موارد کافه و فروشگاه پیش‌بینی شده است. بخشی از مدل اقتصادی طرح نیز بر درآمدهای جانبی مانند فروشگاه، تبلیغات و قرارداد با ناوگان‌های حمل‌ونقل استوار است و فروش برق تنها منبع درآمد ایستگاه در نظر گرفته نشده است. ثبت اطلاعات مربوط به میزان مصرف، ساعات اوج مراجعه، مدت توقف خودروها و وضعیت تجهیزات نیز در طرح دیده شده تا توسعه بعدی شبکه بر اساس میزان استفاده از هر ایستگاه انجام شود. استفاده از پنل خورشیدی در برخی ایستگاه‌ها و توسعه مرحله‌ای زیرساخت از دیگر بخش‌های این پیشنهاد است، هرچند تأمین برق شارژرها همچنان به ظرفیت شبکه برق هر منطقه وابسته خواهد بود. آنچه هنوز تکمیل‌کننده است، مقیاس اجرای این طرح است.

مشخص نیست با افزایش احتمالی تعداد خودروهای برقی، کشور به چه تعداد ایستگاه و چه میزان ظرفیت شارژ نیاز خواهد داشت، چه میزان سرمایه برای توسعه این شبکه لازم است و سهم دولت، شهرداری‌ها، شرکت‌های برق و بخش خصوصی در تأمین این زیرساخت چه خواهد بود. رشد تعداد خودروهای برقی بدون توسعه متناسب شبکه شارژ می‌تواند مسئله دسترسی به سوخت را از جایگاه بنزین به ایستگاه شارژ منتقل کند. به همین دلیل توسعه ناوگان برقی فقط به واردات یا تولید خودرو وابسته نیست و شبکه شارژ یکی از بخش‌های اصلی این تغییر خواهد بود.

یادداشت

راه گفت‌وگو، پیش از ساختن



علی اعطا*

یک. وقتی از پروژه‌های عمرانی سخن می‌گویم، معمولاً نخستین تصویر، نقشه‌ها، اعداد، زمان اجرا و میزان سرمایه‌گذاری است. یک خط راه‌آهن، یک مجموعه مسکونی یا تغییری در ضوابط شهرسازی، در زبان رسمی غالباً به‌مثابه مسئله‌ای فنی و اقتصادی صورت‌بندی می‌شود. این صورت‌بندی، بخشی از واقعیت را روشن می‌کند. از دیگر سو با ساخته‌شدن هر پروژه، مناسباتی نیز در زندگی مردم تغییر می‌کند؛ دسترسی گروهی آسان و مسیر گروهی دیگر دشوار می‌شود؛ ارزش برخی زمین‌ها افزایش می‌یابد و چه‌بسا سکونت با معیشت کسانی بی‌ثبات شود؛ امنیت و شبکه‌های همسایگی دگرگون می‌شود. گویی در روی دیگر سکه هر نقشه عمرانی و زیرساختی، نقشه‌ای اجتماعی نیز در حال شکل‌گیری است. سال‌های حضور در دوره پنجم شورای شهر تهران، برای من تجربه مواجهه مستقیم با چنین واقعیتی بود؛ تجربه قرارگرفتن در میدان کشاکش ذی‌نفعان بر سر شهر. در موضوعاتی از باغ‌های تهران تا عرصه‌های عمومی و ضوابط ساخت‌وساز، بارها می‌شد دید تصمیمی که در ظاهر فنی، حقوقی یا مالی است، بزرگان و بازندگان پرتعداد دارد. بخشی از نوشته‌هایم در کتاب «نزاع بر سر شهر» که توسط انتشارات کتاب شرق منتشر شده نیز از همین مواجهه پرخاسته است؛ شهر صحنه‌ای خنثی نیست؛ عرصه تلاقی حقوق، منافع، قدرت‌ها و روایت‌های متفاوت زندگی مطلوب است. آنچه اهمیت دارد آشکارگی پرسش‌هایی است که در شتاب تصمیم‌گیری‌های عمرانی کمتر فرصت طرح پیدا می‌کنند و در مرکز قتل آن، چگونگی حضور جنبه‌های اجتماعی در منطق سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری قرار دارد.

دو. سایه‌روشن ابعاد اجتماعی یک پروژه عمرانی و کالبدی از لحظه‌ای پدیدار می‌شود که مسئله را تعریف می‌کنیم، مکانی را برمی‌گزینیم، گروهی را مخاطب قرار می‌دهیم و گزینه‌ای را بر گزینه‌های دیگر ترجیح می‌دهیم. زیرساخت، مجموعه‌ای از مصالح، محاسبات و عملیات اجرایی است و در همان حال، تصمیمی بلندمدت درباره توزیع فرصت‌ها و هزینه‌ها در پهنه سرزمین. محل عبور یک راه، مکان احداث یک ایستگاه، الگوی استقرار مسکن، نحوه مداخله در بافت شهری و حتی تصمیم به ساختن یا نساختن، هریک پیامدهایی قصه‌ننده برای زندگی مردم دارند. برای خانواده‌ای که در شهر جدید پرنده صاحب مسکن می‌شود، مترآز واحد و قیمت تمام‌شده بخشی از مسئله سکونت است، اما فاصله خانه تا محل کار، زمان رفت‌وآمد، دسترسی به مدرسه و درمان و سهم حمل‌ونقل از درآمد خانواده نیز عناصری هستند کیفیت واقعی سکونت او را شکل می‌دهد. ممکن است در آمار رسمی، واحدی به موجودی مسکن کشور افزوده شده باشد؛ اما تجربه ساکنان را مجموعه‌ای از روابط میان خانه، شهر، خدمات و فرصت‌های زندگی می‌سازد. راه‌آهن نیز برای ساکن جوادیه معنایی متفاوت از تصویری دارد که در نقشه شبکه حمل‌ونقل کشور دیده می‌شود. در مقیاس ملی، ریل شهرها و مراکز تولید را به یکدیگر پیوند می‌دهد. در مقیاس محله، صدا، دیوار، گذرگاه، امکان عبور ایمن و ارتباط دو سوی محله اهمیت پیدا می‌کند. زیرساختی که پیوندی در مقیاس سرزمین پدید می‌آورد، ممکن است در زندگی روزمره یک محله فاصله‌ای تازه ایجاد کند. تصمیم‌گیری سنجیده، هر دو مقیاس را در کنار یکدیگر می‌فهمد و می‌بیند. در میدان هفت‌تیر نیز پایان عملیات کالبدی، آغاز پرسش‌های اجتماعی درباره فضاست. پس از افتتاح و خاموش‌شدن نورافکن‌ها، چه کسانی از میدان استفاده می‌کنند؟ چه فعالیت‌هایی در آن شکل می‌گیرد؟ مدیریت روزمره فضا تا چه اندازه پدزهای حضور گروه‌های مختلف شهروندان است؟ موفقیت چنین مداخله‌ای را نمی‌توان از روی سنگفرش، نیمکت و روشنایی به‌تنهایی فهمید.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید