

گزارش خبری

تخریب بافت‌های تاریخی و پیامدهای روان‌شناختی و اجتماعی

گسست هویتی در شهر تهران



ملیحه مقصودی

دکترای شهرسازی

شهرها، به عنوان بستر زندگی جمعی انسان‌ها، همواره حاصل تعامل میان ساختارهای فیزیکی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی هستند. هویت یک شهر نه صرفاً محصول معماری یا فضاهای شهری، بلکه نتیجه پیوند میان گذشته، تجربه روزمره و حافظه جمعی شهروندان است. وقتی این پیوندها قطع می‌شوند، شهر به «شهر بی‌هویت» یا شهری با گسست هویتی تبدیل می‌شود؛ وضعیتی که تأثیرات روان‌شناختی، اجتماعی و فرهنگی عمیقی بر جامعه دارد. سه عامل اصلی در شکل‌گیری این وضعیت نقش اساسی ایفا می‌کنند: تخریب و تغییر ناگهانی بافت‌های تاریخی، سیاست‌های مدیریت ناکارآمد شهری، و فقدان فضاهای عمومی و مشارکتی. نخستین عامل، تخریب و تغییر ناگهانی بافت‌های تاریخی و فرهنگی است. بناهای تاریخی، خانه‌ها، محله‌ها و بناهای ثبت ملی، بیش از آنکه فقط سازه‌های فیزیکی باشند، حامل حافظه و روایت جمعی شهروندان هستند. این بناها، با معماری طراحی و استقرار خود، پیوندی میان گذشته و حال برقرار می‌کنند و امکان تجربه هویتی را برای نسل‌ها فراهم می‌آورند. تخریب بناهایی مانند خانه امین‌لشکر در محله عودلajan نمونه‌ای از این پدیده است. این خانه، با ارزش فرهنگی و تاریخی ثبت‌شده، بخشی از حافظه رسمی و جمعی شهر بود و حذف آن نه‌تنها یک تخلف قانونی محسوب می‌شود، بلکه تجربه روان‌شناختی و اجتماعی شهروندان را نیز مختل می‌کند. از منظر روان‌شناسی محیط، تخریب چنین بناهایی نوعی فقدان نمادین ایجاد می‌کند؛ فقدانی که با سوگ و اضطراب همراه است و حس تعلق و هویت مکانی افراد را کاهش می‌دهد. وقتی این فرایند به صورت سیستماتیک تکرار شود، نتیجه آن ایجاد شهر بی‌هویت است؛ شهری که پیوند آن با گذشته و حافظه جمعی قطع شده است. شهرهای بی‌هویت معمولاً فاقد نشانه‌های تاریخی هستند که تجربه جمعی و فردی شهروندان را پشتیبانی کنند و در نتیجه، نسل‌های جدید نیز با گذشته‌ای بی‌رِق و فضاهایی فاقد معنا مواجه می‌شوند.

دومین عامل کلیدی، سیاست‌ها و مدیریت ناکارآمد شهری است. حفظ و صیانت از حافظه جمعی و بناهای تاریخی مستلزم مدیریت هماهنگ، نظارت قانونی مؤثر و شفافیت در تصمیم‌گیری است. وقتی سیاست‌ها دچار تضاد می‌شوند یا نهاد‌های مسئول به وظایف خود عمل نمی‌کنند، حتی بناهای ثبت ملی نیز در معرض تخریب قرار می‌گیرند. به‌عنوان مثال، در مورد خانه امین‌لشکر، هرچند بنا ثبت ملی بود، اما تخریب آن بدون مجوز قانونی و با تأخیر در مداخله نهادهای مسئول نشان داد که قوانین حفاظت از میراث به صورت عملی اجرائی نمی‌شوند. این شکاف میان قانون و اجرا، پیامدهای روانی گسترده‌ای دارد. شهروندان به مرور احساس می‌کنند که حافظه جمعی آنها نادیده گرفته می‌شود و اعتمادشان به نهادهای مدنی و مدیریت شهری کاهش می‌یابد. از منظر جامعه‌شناسی شهری، فقدان پاسخ‌گویی و شفافیت در مدیریت شهری موجب می‌شود تجربه فردی و جمعی شهروندان از شهر به‌شدت تضعیف شود و این بی‌اعتمادی، خود یکی از عناصر کلیدی گسست هویتی است. سیاست‌ها و مدیریت ناکارآمد، همچنین بر نحوه توزیع منابع، اولویت‌بندی توسعه و انتخاب پروژه‌های شهری تأثیر می‌گذارد و اغلب باعث می‌شوند توسعه بدون توجه به ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی انجام شود. این وضعیت نه‌تنها تهدیدی برای حافظه تاریخی است، بلکه فضاهای شهری را نیز به محیط‌هایی بی‌هویت و فاقد معنا تبدیل می‌کند.

سومین عامل، فقدان فضاهای عمومی و مشارکتی است. فضاهای عمومی مانند میدان‌ها، پارک‌ها، پیاده‌روها و فضاهای تعاملی، بسترهایی هستند که شهروندان می‌توانند در آنها حضور داشته باشند، با یکدیگر تعامل کنند و تجربه روزمره زندگی شهری را شکل دهند. این فضاها نقش مهمی در تثبیت هویت محله‌ای و هویت شهری دارند و امکان تجربه جمعی و شکل‌گیری خاطره را فراهم می‌آورند. وقتی این فضاها محدود یا حذف می‌شوند، تعاملات اجتماعی کاهش می‌یابد و شهروندان کمتر می‌توانند هویت خود را در چارچوب شهر تجربه کنند. فقدان فضاهای مشارکتی، همچنین منجر به کاهش حس تعلق و مسئولیت‌پذیری افراد نسبت به شهر می‌شود و فضاهای شهری را به محیطی صرفاً عملکردی و عبوری تبدیل می‌کند. در چنین شرایطی، شهروندان دیگر هیچ نقطه ارتباط معنایی با شهر ندارند و گسست هویتی به سطح روان‌شناختی نیز نفوذ می‌کند. مطالعات روان‌شناسی محیط نشان داده است بدن انسان و تجربه بدنی نقش کلیدی در شکل‌گیری حافظه و هویت مکانی دارند؛ وقتی فضاهای عمومی و مکت‌های شهری محدود شوند، امکان تجربه مستقیم و شکل‌گیری خاطره جمعی کاهش می‌یابد و هویت شهری آسیب می‌بیند. این سه عامل، اگرچه به صورت جداگانه مهم‌اند، اما اغلب با یکدیگر تعامل دارند و اثراتشان تقویت می‌شود.

تخریب بافت‌های تاریخی، وقتی با مدیریت ناکارآمد و فقدان فضاهای مشارکتی همراه شود، به ایجاد شهری بی‌هویت می‌انجامد که نه‌تنها تاریخ و حافظه جمعی خود را از دست داده، بلکه تجربه روزمره شهروندان نیز تهی و سطحی می‌شود. در چنین شهری، نسل‌های جدید امکان درک پیوستگی فرهنگی و اجتماعی گذشته را ندارند و شهروندانی با احساس بی‌ریشگی و فقدان تعلق مواجه می‌شوند. این وضعیت، همان چیزی است که روان‌شناسان محیط، جامعه‌شناسان شهری و پژوهشگران حافظه شهری به آن گسست هویتی می‌گویند؛ پدیده‌ای که هم فرد و هم جامعه را درگیر می‌کند و آثار آن می‌تواند نسل‌ها باقی بماند.

نمونه خانه امین‌لشکر، علاوه بر اینکه تخلف قانونی آشکار بود، نمونه‌ای از این گسست را نیز به تصویر می‌کشد. تخریب بدون مجوز و تأخیر در مداخله نهادهای مسئول، نشان می‌دهد چگونه سیاست‌های شهری و عدم هماهنگی میان نهادهای می‌تواند حافظه جمعی را تضعیف کند. شهروندانی که شاهد این تخریب هستند، احساس فقدان، خشم و بی‌اعتمادی پیدا می‌کنند و این احساس به مرور در زندگی شهری و فرهنگ محله‌ها نفوذ می‌کند. این تجربه روان‌شناختی و اجتماعی، بخشی از بحران گسترده گسست هویتی است که تهران و بسیاری از کلان‌شهرهای دیگر با آن مواجه‌اند. حفظ و بازسازی هویت شهری مستلزم اقدامات پیش‌دستانه، مشارکت اجتماعی و برنامه‌ریزی هماهنگ است. مدیریت شهری باید پیش از تخریب، ارزش‌های فرهنگی و تاریخی را شناسایی و حفاظت کند، نه آنکه فقط بعد از وقوع بحران واکنش نشان دهد. ایجاد و حفظ فضاهای عمومی مشارکتی، آموزش و اطلاع‌رسانی درباره میراث شهری و رعایت قوانین ثبت ملی، ازجمله اقداماتی است که می‌تواند جلوی گسست هویتی را بگیرد. توسعه شهری نیز نباید به معنای حذف بافت‌های تاریخی باشد، بلکه باید با رویکردی معنادار و مشارکتی انجام شود تا نسل‌های آینده بتوانند هویت خود را در چارچوب شهر تجربه کنند. در نتیجه، گسست هویتی نه یک پدیده انتزاعی، بلکه یک واقعیت ملموس و روزمره است که ریشه در تخریب بافت‌های تاریخی، ناکارآمدی مدیریت شهری و فقدان فضاهای عمومی دارد. شهرهای بی‌هویت، شهری هستند که حافظه جمعی، تجربه روزمره و حس تعلق شهروندان را از دست داده‌اند و نسل‌های جدید را در مواجهه با محیط‌های تهی و غیرمعنادار قرار می‌دهند. نمونه تهران و خانه امین‌لشکر نشان می‌دهد بدون حفاظت پیش‌دستانه، مشارکت اجتماعی و احترام به حافظه تاریخی، گسست هویتی نه‌تنها ادامه پیدا می‌کند، بلکه به یک وضعیت دائمی و نسل‌ساز تبدیل خواهد شد.

از حاشیه تا قلب شهر؛ چگونه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای می‌تواند آینده تهران را دگرگون کند

ریل نجات تهران

میشم بصیرت

محقق مدیریت شهری

حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای به سیستم‌های ریلی مسافری گفته می‌شود که میان مناطق شهری مرکزی و مناطق حومه‌ای یا شهرستان‌های اطراف به‌طور منظم و با سرعت متوسط در رفت‌وآمد هستند. این نوع حمل‌ونقل یکی از ارکان پایداری، کاهش ترافیک بزرگ‌شهرها و توسعه اقتصادی منطقه‌ای است که در بسیاری از کلان‌شهرهای جهان به کار گرفته شده. حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای به سامانه‌هایی اطلاق می‌شود که اتصال منظم، پرتکرار و قابل‌اعتماد میان شهر مرکزی و شهرها یا سکونت‌گاه‌های پیرامونی را برقرار می‌کنند و معمولاً مسافت‌هایی بیش از مترو و کمتر از راه‌آهن بین‌شهری را پوشش می‌دهند. این سامانه‌ها ستون فقرات جابه‌جایی روزانه نیروی کار در کلان‌شهرهای بزرگ محسوب می‌شوند. در ادبیات برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، ریلی حومه‌ای نه صرفاً یک پروژه زیرساختی، بلکه ابزاری برای مدیریت رشد شهری، تعادل فضایی اشتغال و سکونت و تحقق عدالت دسترسی تلقی می‌شود. از حاشیه تا قلب شهر، حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای می‌تواند معادله زیست و جابه‌جایی در تهران را به‌طور بنیادین دگرگون کند. این شبکه با پیوندادن منظم، سریع و ایمن شهرهای پیرامونی به هسته پایتخت، امکان آن را فراهم می‌کند که میلیون‌ها شهروند بدون وابستگی به خودروی شخصی، به فرصت‌های شغلی، آموزشی و خدماتی دسترسی داشته باشند و در عین حال فشار جمعیتی، ترافیکی و زیست‌محیطی از مرکز شهر کاسته شود.

ریلی حومه‌ای نه‌تنها زمان و هزینه سفرهای روزانه را کاهش می‌دهد، بلکه با ارتقای امنیت، قابلیت پیش‌بینی سفر و عدالت دسترسی، کیفیت زندگی را در مقیاس کلان‌شهری بهبود می‌بخشد و سکونت پایدار در شهرهای پیرامونی را به گزینه‌ای واقعی و جذاب بدل می‌کند. در چنین چارچوبی، تهران از کلان‌شهری خودرومحور و متراکم به سامانه‌ای متوازن، انسانی‌تر و تاب‌آورتر حرکت می‌کند؛ سامانه‌ای که در آن حاشیه دیگر حاشیه نیست، بلکه بخشی زنده و پیوسته از قلب تپنده شهر به شمار می‌آید.

تجارب جهانی حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای

در شهرهایی مانند برلین، مونیخ و وین، سامانه‌های S-Bahn به‌عنوان شبکه‌های ریلی حومه‌ای پرتدد عمل می‌کنند که با فرکانس بالا، زمان‌بندی دقیق و اتصال مستقیم به هسته شهری طراحی شده‌اند. ویژگی کلیدی این سامانه‌ها، یکپارچگی کامل نهادی، تعرفه‌ای و اطلاعاتی با مترو، تراموا و اتوبوس است. مطالعات نشان می‌دهد که این سیستم‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش سهم خودروی شخصی و تثبیت الگوی توسعه فشرده شهری داشته‌اند.

مدل ترکیبی ترام-ریل: تجربه کارلسروه

مدل کارلسروه در آلمان نمونه‌ای نوآورانه از تلفیق خطوط ریلی حومه‌ای با شبکه تراموای شهری است. در این مدل، قطارها بدون نیاز به تعویض وسیله، از خطوط راه‌آهن منطقه‌ای وارد بافت مرکزی شهر می‌شوند. این راهبرد باعث کاهش زمان سفر، افزایش جذابیت حمل‌ونقل عمومی و صرفه‌جویی قابل‌توجه در سرمایه‌گذاری زیرساختی شده است.

تجربه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در لندن

لندن یکی از نمونه‌های موفق جهان در توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای به شمار می‌آید. سیستم London Overground و شبکه حومه‌ای Thameslink با هدف ارتقای دسترسی مناطق پیرامونی به مرکز شهر و کاهش فشار بر شبکه حمل‌ونقل شهری طراحی شده است. این شبکه ریلی شامل خطوط متعددی است که با اتصال به مترو، اتوبوس و شبکه ریلی ملی، امکان سفر یکپارچه و بدون مشکل برای مسافران حومه‌ای را فراهم می‌کند. یکی از ویژگی‌های کلیدی تجربه لندن، یکپارچگی مدیریت، برنامه‌ریزی و بلیت‌گذاری است. مسافران می‌توانند با استفاده از کارت Oyster یا بلیت‌های یکپارچه، بین مترو، قطارهای حومه‌ای و اتوبوس جابه‌جا شوند که باعث کاهش زمان سفر و افزایش جذابیت استفاده از حمل‌ونقل عمومی می‌شود. توسعه خطوط حومه‌ای در لندن همچنین باعث کاهش تراکم در مرکز شهر، ارتقای کیفیت زندگی و دسترسی بهتر به فرصت‌های شغلی و آموزشی شده است. علاوه بر این، شبکه ریلی حومه‌ای توانسته اثرات مثبت اقتصادی و اجتماعی را در مناطق پیرامونی تقویت کرده و مهاجرت به مرکز شهر را تعدیل کند. به‌طور خلاصه، تجربه لندن نشان می‌دهد که یکپارچگی شبکه، دسترسی سریع و مطمئن، و هماهنگی میان خطوط شهری و حومه‌ای، کلید موفقیت حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در کلان‌شهرهاست و می‌تواند به‌عنوان الگو برای کلان‌شهرهایی مانند تهران مورد استفاده قرار گیرد.

ایالات متحده: احیای نقش ریلی در مناطق کلان شهری

در بسیاری از کلان‌شهرهای ایالات متحده، مانند منطقه خلیج سان‌فرانسیسکو، توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در سال‌های اخیر به‌عنوان یک پاسخ راهبردی به افزایش شدید ترافیک بزرگراه‌ها، کمبود ظرفیت جاده‌ای و چالش‌های زیست‌محیطی مورد توجه قرار گرفته است. این سیستم‌ها تلاش دارند ضمن کاهش وابستگی به خودروهای شخصی، ترافیک را مدیریت کنند و انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهند. تجربه‌ها نشان می‌دهند که سرمایه‌گذاری در برقی‌سازی خطوط ریلی، نوسازی ناوگان و بهبود زیرساخت‌های ایستگاهی باعث افزایش جذابیت سفرهای ریلی برای مسافران حومه‌ای شده است. برای مثال، پروژه‌های برقی‌سازی خطوط در منطقه خلیج سان‌فرانسیسکو و همچنین سیستم‌های مشابه در شهرهایی مانند شیکاگو و نیویورک، موجب افزایش سرعت، کاهش زمان سفر و بهبود قابلیت اطمینان خدمات شده‌اند.

علاوه بر این، توسعه کاربری‌های مبتنی بر حمل‌ونقل (TOD)، شامل ساخت مجتمع‌های مسکونی، تجاری و خدماتی در اطراف ایستگاه‌های ریلی، به صورت قابل توجهی تقاضای سفر ریلی را افزایش داده و پایداری اقتصادی خطوط را تقویت کرده است. این رویکرد نه‌تنها مسافران بیشتری را جذب کرده، بلکه به کاهش سفرهای کوتاه با خودرو و کاهش ترافیک جاده‌ای کمک کرده است. تحقیقات نشان می‌دهند که در این مناطق، یکپارچگی برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل ریلی، هماهنگی با خدمات اتوبوس و مترو شهری و ارائه بلیت‌های یکپارچه نقش کلیدی در ارتقای استفاده از سیستم‌های ریلی حومه‌ای داشته است. این تجربیات بیانگر این است که ترکیب سرمایه‌گذاری زیرساختی، فناوری‌های نوین و برنامه‌ریزی فضایی هوشمند می‌تواند کارایی حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای را به‌طور درخرو توجهی افزایش دهد و تجربه‌ای موفق برای دیگر کلان‌شهرها ازجمله تهران ارائه کند.

تجربه منطقه کلان‌شهری ایل دو فرانس

در منطقه کلان‌شهری پیرامون پاریس، شبکه حمل‌ونقل عمومی شامل چند لایه مواضاتی است که ریلی حومه‌ای یکی از اصلی‌ترین آنهاست. این شبکه بیش از ۷۵۰ هزار سفر روزانه را از طریق خطوط RER (شبکه سریع منطقه‌ای) و خطوط Transilien (قطارهای حومه‌ای) انجام می‌دهد و عملاً نقش ستون فقرات جابه‌جایی مسافتی را در کلان‌شهر پاریس ایفا می‌کند. RER شبکه‌ای ترکیبی بین مترو شهری و قطار حومه‌ای است که خطوط اصلی آن به‌صورت محوره‌ای طولی از مراکز پاریس به حومه‌ها گسترده شده‌اند و خدمات با فرکانس بالا و سرعت قابل اعتماد ارائه می‌دهند. برای نمونه، خط RER E بیش از ۶۰ کیلومتر مسیر دارد و به شبکه‌های مرکزی و متروی شهری متصل است. همچنین Transilien اساساً قطارهای حومه‌ای سنتی هستند که از ایستگاه‌های اصلی پاریس (مانند Gare Saint Lazare، Gare du Nord و...) به سمت حومه‌ها حرکت می‌کند و RER با دیگر مدهای حمل‌ونقل عمومی در سطوح مختلف متصل هستند.

یکی از محورهای موفقیت تجربه ایل دو فرانس، یکپارچگی



عملکردی شبکه‌هاست:

یکپارچگی بلیت و تعرفه: از سال ۲۰۲۵، منطقه وارد یک سیستم قیمت‌گذاری ثابت شده است که سفرهای با ترکیب مترو، RER و قطار (Transilien) را با بلیت واحد و ساده ارائه می‌دهد، به‌گونه‌ای که مسافر برای سفرهای حومه‌ای و شهری نیاز به یادگیری سیستمی پیچیده ندارد.
تطبیق زمانی و اطلاعاتی: ارائه اطلاعات هم‌زمان مسیرها، جدول حرکت، اتصالات و کارکرد مؤثر اپلیکیشن‌های رسمی باعث می‌شود مسافر بتواند برنامه‌ریزی دقیقی برای سفر داشته باشد و در صورت نیاز گزینه‌های جایگزین سریع را ببیند.
منطقه ایل دو فرانس در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های قابل‌توجهی در به‌روزرسانی ناوگان داشته است. به‌عنوان مثال، استقرار قطارهای RER NG (نسل جدید) در خطوط RER D و RER E، بیانگر حرکتی به سوی افزایش ظرفیت، راحتی و پایداری زیست‌محیطی است. همچنین همکاری میان نهادهای حمل‌ونقل منطقه‌ای و شرکت‌های فناوری برای توسعه قطارهای برقی و بهینه‌سازی مصرف انرژی، از جهت‌گیری‌های بلندمدت سیستم ریلی ایل دو فرانس است.
نایب فراموش کرد نهاد مدیریت حمل‌ونقل منطقه‌ای و دولت فرانسه رویکردی یکپارچه و راهبردی در توسعه حمل‌ونقل ریلی اتخاذ کرده‌اند که ارتباط تنگاتنگی با سیاست‌های شهرسازی، استفاده از زمین و توسعه پایدار دارد. این امر شامل پیوستگی میان توسعه مسکن در حومه‌ها با دسترسی ریلی مناسب، تقویت خطوط حومه‌ای برای کاهش فشار بر شبکه بزرگراه‌ها، ایجاد ارتباطات مؤثر بین حومه‌ها بدون عبور از مرکز پاریس (طرح جدید) می‌شود. این موضوع در تلاش منطقه برای ایجاد شبکه‌ای فراتر از مدل سنتی «حومه-مرکز» مشاهده می‌شود، به‌طوری‌که ارتباطات «حومه-حومه» نیز به‌عنوان بخشی از توسعه جدید شناخته شده است.
براساس تجربه ایل دو فرانس، چند استراتژی مهم وجود دارد که برای توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای تهران قابل‌انتقال است:
یکپارچگی بلیت و سامانه‌های اطلاعاتی، تمرکز بر به‌روزرسانی ناوگان با فناوری‌های نوین، اتصال میان حومه‌ها بدون لزوما عبور از مرکز شهر و نهاد مدیریتی یکپارچه و راهبردی.

آموزه‌های تجارب جهانی برای تهران

برآیند تجارب جهانی چند آموزه کلیدی برای تهران به همراه دارد:
نخست حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای باید بخشی از شبکه یکپارچه حمل‌ونقل عمومی باشد، نه سامانه‌ای مستقل؛
فرکانس بالا و قابلیت اتکای زمانی مهم‌تر از توسعه طولی خطوط است؛
موفقیت ریلی حومه‌ای بدون اصلاح ساختار نهادی و مالی ممکن نیست؛
اتصال ریلی باید با سیاست‌های توسعه زمین و TOD همراه شود و نگاه منطقه کلان‌شهری باید جایگزین نگاه اداری شهری شود.

ابعاد سفرهای حومه‌ای تهران

منطقه کلان‌شهری تهران شامل شهر تهران و مجموعه‌ای از شهرهای پیرامونی مانند کرج، اسلامشهر، ورامین، پردیس، پرند و هشتگرد است. بخش قابل‌توجهی از جمعیت شاغل این مناطق، روزانه به تهران سفر می‌کنند. مدهد که این تقاضای حمل‌ونقل شهری نشان می‌دهد که سهم بالایی از سفرهای حومه‌ای را خودروی شخصی با وسایل جاده‌ای انجام می‌شود؛ زمان سفرهای حومه‌ای به‌طور متوسط طولانی‌تر و پرهزینه‌تر از سفرهای درون‌شهری است؛ ظرفیت شبکه جاده‌ای پاسخ‌گوی رشد تقاضا نیست و آثار منفی محیط‌زیستی تشدید شده است. این شرایط، تهران را به نمونه‌ای بارز از عدم تطابق میان الگوی سکونت و نظام حمل‌ونقل بدل کرده است. البته از دهه ۱۳۸۰، موضوع راه‌آهن حومه‌ای تهران در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه مطرح بوده است. راه‌اندازی محدود برخی خدمات ریلی حومه‌ای توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، اگرچه گام مثبتی محسوب می‌شود، اما به دالایی اثربخشی محدودی داشته است؛ نبود نهاد متولی یکپارچه برای حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای، فرکانس پایین و عدم انطباق با ساعات اوج سفر، ضعف اتصال ایستگاه‌ها به شبکه حمل‌ونقل شهری و عدم پایداری مالی و بارانه‌ای خدمات.

البته مبتنی بر اطلاعات موجود، در حال حاضر چهار مسیر اصلی راه‌آهن در استان تهران شامل محور تهران-گرمسار، تهران-قم، تهران-پرند و تهران-هشتگرد فعال است گرچه در قالب یک نظام و مجاری مدیریتی و برنامه‌ریزی یکپارچه قرار ندارند.

اخیراً دولت چهاردهم با تأکید بر نقش حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در حل مسائل کلان‌شهری، مجموعه‌ای از تصمیمات اجرائی و سیاستی را اتخاذ کرده که مهم‌ترین محورهای آن عبارت‌اند از: اولویت‌دهی رسمی به توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای تهران در سیاست‌های ملی حمل‌ونقل، تکلیف دستگاه‌های اجرائی برای تأمین منابع مالی پایدار ناوگان و زیرساخت، حرکت به سوی ایجاد ساختار نهادی مشخص برای مدیریت یکپارچه ریلی حومه‌ای و تأکید بر نقش این شبکه در کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا و ارتقای عدالت اجتماعی. این مصوبه را می‌توان نقطه عطفی در گذار از نگاه پروژه‌محور به نگاه سیستم‌محور و منطقه‌ای دانست.

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۹ آذر ۱۴۰۴، به پیشنهاد مشترک وزارت راه و شهرسازی و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و به استناد اصل ۱۳۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصمیم گرفت شرکت رجا مطابق با اساسنامه جدید، ماوریت توسعه حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای، منطقه‌ای و بین‌شهری را بر عهده گیرد. به این منظور، واگذاری شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری رجا که در سال ۱۳۸۸ به دلیل در دین دولت به سازمان تأمین اجتماعی منتقل شده بود، لغو شود. به این ترتیب مالکیت و مدیریت شرکت رجا عملاً به وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بازگشت. همچنین وزارت امور اقتصادی و دارایی (سازمان خصوصی‌سازی) موظف شد تا معادل ارزش شرکت رجا به‌عنوان مطالبه سازمان تأمین اجتماعی از دولت منظور و با معرفی سهام یا اموال جایگزین یا اعمال آن در بدهی دولت اقدام کند. این مصوبه به سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و شهرسازی، وزارت تعاون و کار و دیگر نهادهای اجرائی ارسال و به‌صورت رسمی لازم‌الاجرا اعلام شد. این تصمیم احتمالاً منجر به هم‌راستایی بیشتر سیاست‌های ریلی کشور می‌شود؛ زیرا دولت می‌تواند سیاست‌های یکپارچه‌تری برای ناوگان، زیرساخت‌ها و توسعه خدمات داشته باشد. چراکه ابهاماتی در فرایند اجرائی این تصمیم هیئت وزیران ممکن است وجود داشته باشد، اما به نظر می‌رسد این تصمیم از منظر توجه بالاترین سطح اجرائی نظام به موضوع حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای حائز اهمیت ویژه است. از سویی این مصوبه ممکن است رقابت بخش خصوصی در حوزه مسافری را کاهش دهد؛ چون شرکت دولتی بزرگی مجدداً در موقعیت مرکزی قرار می‌گیرد؛ این مسئله می‌تواند موجب رقابت نامتوازن در بازار خدمات ریلی شود، مگر آنکه چارچوب‌های حمایتی و رقابتی واضحی تعریف شود. این الایافته هیئت دولت نقطه عطفی در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل ریلی ایران است؛ چراکه دولت را مجدداً به‌عنوان مالک و ناظر اصلی شرکت رجا معرفی می‌کند. تأکید دارد شرکت رجا باید نقش محوری در توسعه خدمات ریلی حومه‌ای، منطقه‌ای و بین‌شهری ایفا کند، سازوکارهای مالی و اجرائی برای بازگرداندن شرکت به دولت فراهم می‌کند، گرچه برای اجرای مؤثر لازم است اساسنامه، سازوکارهای خصوصی‌سازی بخش‌هایی از شرکت و یک چارچوب نظارتی دقیق تدوین شود. در ایران، توسعه حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای از سال‌های گذشته در دستور کار چندین دولت قرار داشته و تجربه‌های هر دوره می‌تواند درس‌های مهمی برای کاهش ریسک تصمیمات دولت فعلی فراهم کند. پس از انقلاب، توسعه ریلی عمدتاً بر شبکه ملی متمرکز بود، اما در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ شمسی نیز توجهی پایه‌ای به حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه‌ای شکل گرفت. طرح متروی تهران در سال‌های پایانی دهه ۵۰ آغاز شد و در دهه‌های پس از انقلاب با اهداف کاهش ترافیک و افزایش دسترسی حمل‌ونقلی دنبال شد، هرچند در سال‌های نخست با محدودیت منابع و کندی اجرائی مواجه بود. در اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰، دولت‌های وقت با حمایت‌های بودجه‌ای و قانونی، توسعه خطوط مترو و نخستین خط‌های حومه‌ای مانند خط ۵ تهران-کرج را اجرائی کردند که به‌عنوان نخستین نمونه واقعی حمل‌ونقل ریلی منطقه‌ای در اطراف تهران مطرح شد و نقش مهمی در اتصال جمعیت حومه به مرکز ایفا کرد.

در سال‌های بعد، دولت‌های مختلف سعی کردند شبکه ریلی را گسترش دهند و پروژه‌های بزرگ‌تری ازجمله خطوط حومه‌ای متعدد (تهران-قم، تهران-فیروزکوه، تهران-پردیس، تهران-ورامین و...) را دنبال کنند. با این حال چالش‌های تأمین منابع مالی پایدار، هماهنگی میان وزارت راه و بود ساختارهای مدیریتی منسجم باعث شد بسیاری از پروژه‌ها یا کند پیش بروند یا نتوانند به بهره‌برداری کامل برسند.

خبر

کشف ۵ هزار متر تونل غیرمجاز زیر بازار بزرگ

زیر پای بازار خالی شد

شرق: وقتی وارد سراهای آزادی، نادری و زیبا می‌شوید، ممکن است تصور کنید در حال قدم‌زدن در یکی از قدیمی‌ترین مراکز تجاری پایتخت هستید؛ اما واقعیت زیر پای شما با آنچه می‌بینید بسیار متفاوت است. حدود پنج هزار متر حفاری و تونل غیرمجاز، سازه‌های زیرین این بازار تاریخی را به‌شدت تهدید می‌کند و کارشناسان هشدار می‌دهند هر لحظه امکان فروریزش وجود دارد.

شهرداری منطقه ۱۲ پس از بررسی‌های میدانی متوجه شد حفاری‌ها و زاغه‌کشی‌های غیرمجاز طی سال‌های گذشته و بدون مجوز انجام شده است. این تونل‌ها زیر سراهای آزادی، نادری و زیبا ایجاد شده و باعث خالی‌شدن پی و شالوده ساختمان‌ها شده‌اند. روزانه حدود پنج تا شش هزار نفر در این سراها رفت و آمد دارند و در صورت بروز حادثه، با یک فاجعه انسانی روبه‌رو خواهیم شد.

بازدیدی به‌طور دادرسی دادستانی تهران، مدیریت بحران، آتش‌نشانی، مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی و هیئت امنای سراها انجام شد تا ابعاد خطر مشخص شود.

تخلف از اواسط دهه ۹۰ شروع شد. آیینی، شهردار منطقه ۱۲ گفت: این سراها پیش از انقلاب ساخته شده‌اند و تخلف شناسایی‌شده مربوط به حفاری بدون مجوز و خالی‌کردن زیر پاساژ است. این اقدامات از اواسط دهه ۹۰ آغاز شده و تا سال گذشته ادامه داشته است.

او افزود: بررسی‌های مرکز تحقیقات وزارت راه، مسکن و شهرسازی نشان داده سازه‌ها استحکام کافی ندارند و نوسازی و ایمن‌سازی فوری لازم است. کامران عبدولی، معاون پیشگیری سازمان آتش‌نشانی، شرایط سراها را بحرانی توصیف کرد: حفاری‌ها سازه‌ها را به‌شدت تضعیف کرده‌اند. هزار مغازه و تردد روزانه هزاران نفر، یک فاجعه انسانی بالقوه ایجاد کرده است.



احمدی، استاد مرکز تحقیقات وزارت راه گفت: «زاغه‌کشی و تونل‌کشی باعث تغییر شکل شدید سازه‌هاست و احتمال فروریزش موضعی یا کلی بسیار بالاست».

علی نصیری، رئیس مدیریت بحران تهران، اضافه کرد: سقف‌ها در آستانه ریزش قرار دارند و آثار خشن و تضعیف ستون‌ها کاملاً مشهود است. ولی‌الله مهدوی، معاون دادستان تهران اعلام کرد: ساخت و سازهای غیرمجاز شناسایی شده و بخش‌های نایلین بازار پلمب شده‌اند. ساماندهی بازار به صورت فازبندی انجام می‌شود تا کمترین آسیب به کسبه وارد شود.

یکی از کسبه با تأکید بر ابعاد تخلف گفت: حفاری‌ها عمدتاً شبانه انجام می‌شد و خاک حاصل از آن مرتباً خارج می‌شد. فضاهای تجاری غیرقانونی ایجاد و برخی حتی فروخته شده‌اند.

حبیب کاسانی، عضو شورای شهر تهران، خواستار رسیدگی فوری به ایمنی و شفاف‌سازی درباره تونل‌ها شد. او همچنین به وضعیت نگهبانان شهرداری اشاره کرد که سالانه تا ۱۸۲ شب از خانه‌های خود دور هستند و نیازمند حمایت ویژه‌اند.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر نیز به رسانه‌ها گفته است طرح انتقال کالا از تونل‌های زیرزمینی عملیاتی نیست. بازار تهران باید محل فروش باشد، نه مرکز توزیع کالا. توزیع باید خارج از شهر و با طریق انبارهای پیش‌بینی‌شده انجام شود تا ایمنی و ترافیک تحت تأثیر قرار نگیرد.

چمران افزود تونل‌های موجود عمدتاً قات‌های قدیمی‌اند و اکنون تحت پایش قرار دارند.

کارشناسان تأکید دارند هرگونه تعلل در برخورد با حفاری‌های غیرمجاز و سودجویان، می‌تواند به قیمت جان هزاران نفر تمام شود.