

بررسی دیدگاه‌های حاکم بر طرح بزرگراه نواب با تأکید بر چالش‌های مالی و اقتصادی*

محمد سالاری راد**

چکیده

قرار بر آن بود که بزرگراه نواب در تداوم بزرگراه چمران به روان بخشی ترافیکی شمالی - جنوبی تهران و تکمیل شبکه بزرگراهی این شهر پردازد. اما در زمان اجرای طرح، بدنه سازی این بزرگراه نیز به میان کشیده شد که هدف از آن، از دیدگاه کالبدی، طرح الگویی برای بازسازی بافت‌های فرسوده و ایجاد لبه شهری زیبا و سامان یافته، از دیدگاه کلان اقتصادی، کاهش هزینه‌های مرئی و نامرئی حمل و نقل، تولید مسکن ارزان قیمت و تأثیر بر بازار مسکن و سامان دهی مراکز تجاری شهر، از دیدگاه خرد اقتصادی، تأمین هزینه‌های احداث بزرگراه از محل سود ناشی از فروش واحدهای مسکونی، اداری و تجاری و بالاخره از دیدگاه اجتماعی، کاهش آسیب‌زایی ناشی از بازسازی بافت‌های فرسوده، نفوذ زندگی جدید به درون بافت‌های کهنه، ایجاد انگیزه برای ماندگاری اقشار جوان و جلوگیری از جابه‌جایی جمعیت بود.

این گزارش، با نقد این دیدگاه‌ها، شرایط کنونی طرح را منطبق بر اهداف طرح نمی‌داند. در دیدگاه ترافیکی، به دلیل تأکید بر شبکه حمل و نقل خصوصی، دو دیدگاه کالبدی به دلیل در نظر نگرفتن ترکیب حجم‌ها، فضاها و چشم‌اندازها در تعامل با محیط پیرامونی و نادیده گرفتن مسائل زیست محیطی، در دیدگاه اقتصادی به دلیل توجه نکردن به ابعاد تأثیرگذاری بدنه این بزرگراه بر اقتصاد کلان شهر تهران و تأکید بر دیدگاه خردنگر اقتصادی برای تأمین هزینه‌های احداث بزرگراه و در دیدگاه اجتماعی، توجه نکردن به مشکلات اجتماعی ناشی از حضور مجتمع‌های آپارتمانی در محله‌های اقشار کم درآمد و ایجاد فضاهای بدون متولی و فضاهایی دور از کنترل اجتماعی، این طرح ناموفق و پر مسئله شده است.

واژه‌های کلیدی

آستانه رقابت‌پذیر، آستانه صرفه اقتصادی، آسیب‌زایی اجتماعی، استخوان‌بندی شهر، بافت‌های فرسوده، تحولات اکولوژیکی، تراز هزینه - منفعت، تقاضای احتکاری، تقاضای

Studying Ruling Views Over the Navvab Express Way Project.

M. salari Rad.

Abstract

It was anticipated that "NAVVAB" highway, to continue of Chamran highway (Parkway), would be flowed the traffic of north-south axes and - completed the system of highways of Theran. But in the days of starting of project, was propounded the edge building of this highway, that the aims of this proposal were:

The physical approach: propounding a pattern for renovation for wornout urban texture and establishing an ordered edge of highway. The macro economics approach: reduce the direct and indirect cost of urban transport, built the economical housing, influence to dwelling market and ordering the shopping centers of city.

The micro economics approach: covering the built cost of highway from interest of sold houses, offices and stores.

The social approach: reducing effect of social pathologic in the old urdan texture, and creating the motivation for staying young groups in that texture.

This essay is an introduction to discuss, the aim and program of Navvab highway.

This essay believe that the condition of asbuilt isn't conform with its aim and program.

For traffic approach: because of emphasis on private transportation.

For physical approach : because of interaction between dwelling, highway pollution and environment. For economics approach: because of make use of micro economics for solution the cost of Navvab highway as a public space.

And For social approach: because of interaction between apartment units and low income districts.



مصرفی، توجیه فنی و اقتصادی، چرخه معیوب، چرخه نقدینگی، دینامیسم تحولات، روان بخشی ترافیکی، شرایط رکودی - تورمی، شرایط عینی و شرایط ذهنی، صرفه های ناشی از تجمع، عرضه و تقاضا، ماندگاری جمعیت، مجانب قیمت بازار

مقدمه

در سال های پس از انقلاب و در دوران جنگ، شرایط زندگی در شهر تهران، بویژه ترافیک این شهر، آنچنان حاد و بحرانی بود که مسئله جابه جایی پایتخت، به عنوان گریزگاهی از این بحران، به شدت مطرح شد. در مقابل، بخشی از مدیریت سیاسی آن زمان، با وقوف بر هزینه های گزاف و احتمالاً بی حاصل جابه جایی پایتخت، به این نتیجه رسید که با سرمایه گذار جهت حل مشکلات ترافیکی و نیز افزایش سرانه های خدماتی و فضای سبز شهر، می توان بر این بحران غلبه کرد، و شرایطی پیش آمد تا این گروه از مدیران، به آزمون و اجرای برنامه های خود بپردازند.

بزرگراه نواب یکی از طرح هایی بود که خطوط کلی آن در نخستین طرح جامع ارائه شد و همراه بزرگراه چمران و در تداوم آن، وظیفه روان بخشی ترافیکی شمالی این شهر را داشت. تهران در آن زمان، فاقد بزرگراهی مؤثر، بویژه در محورهای شمالی - جنوبی بود و این طرح، که انتظارات بسیاری بر آن می رفت، به مهم ترین آرزوی عمرانی شهر تهران تبدیل شده بود. اجرای چنین طرحی و مداخله در بافت های پر مسئله و فرسوده محله های جنوب غربی تهران البته به اراده سیاسی و توان مالی بسیار زیادی نیاز داشت. بجز آن، نیازمند مشروعیتی بود که شاید مدیریت پیش از انقلاب در خود سراغ نداشت. در مقابل، مدیریت سال های پس از جنگ، از داشتن اراده و مشروعیت سیاسی در خود مطمئن بود، اما توان مالی برای اجرای چنین طرحی را در اختیار نداشت. تمام امید مدیران شهری، کسب نقدینگی اولیه، سپس ایجاد چرخه



تابش نور غرب و سایه بلند ساختمانهای جبهه غربی

نقدینگی برای اجرا و اتمام آن بود.

مطابق با ضوابط طرح‌های اقتصادی، که بویژه در آن زمان بسیار رایج بودند، هر طرح باید توجیه فنی و اقتصادی داشته باشد، که این امر، مدیران آن زمان شهر را بر آن داشت تا با احداث واحدهای مسکونی، تجاری و اداری در مجاورت بزرگراه، هزینه‌های اجرای طرح را از سود ناشی از فروش آن واحدها تأمین کنند. به این ترتیب، طرح نواب نه تنها به پروژه‌های بزرگراهی، بلکه به یکی از بزرگترین طرح‌های انبوه‌سازی مسکن در تهران و کشور تبدیل می‌شد. بزرگراهی به طول ۵۲۰۰ متر که بافت محله‌ای پیرامون نواب را به عرض متوسط ۱۰۰ متر تخریب کند، تا با اجرای بزرگراهی به عرض ۴۵ متر احداث دو نوار ساختمانی، هر کدام به عرض متوسط ۲۷/۵ متر و به ارتفاع ۱۲ - ۷ طبقه در دو سوی آن، بزرگراه چمران را از میدان توحید به بزرگراه آزادگان و از آنجا به جاده‌ها و بزرگراه‌های خروجی شهر تهران متصل کند.

در شرایطی که هزینه‌های حمل و نقل خصوصی در آستانه‌های رقابت‌پذیر با حمل و نقل عمومی قرار دارد، افزایش ظرفیت ترافیکی شهر تهران، تنها به افزایش تعداد خودروهای شخصی منجر می‌شود و در میان مدت، باز هم ترافیک به شرایط پیشین باز می‌گردد.

مطالعات اولیه طرح، همزمان با مطالعات طرح ساماندهی تهران

صورت گرفته بود و در سال‌های اولیه دهه هفتاد جدی‌تر و اجرایی‌تر شد. این طرح به پنج مرحله تقسیم شد و مطالعات طراحی هر مرحله آن به یکی از مهندسان مشاور سپرده شد. نخستین عملیات اجرایی آن، در سال ۱۳۷۳ آغاز شد و مطابق با زمان‌بندی، قرار بر اجرای پنجساله آن بود. که این زمان‌بندی با توجه به اجرای برخی از طرح‌های بزرگ عمرانی شهر تهران، که گاه به کمتر از شش ماه می‌رسید، دور از انتظار نبود.

اکنون در آستانه ده سالگی این طرح هستیم و هنوز تا پایان کار فاصله زیادی وجود دارد و برای داوری نهایی فرصت هست. می‌توان با گروه منتقدان هم آواز شد و بر آن‌ها تاخت، که این تاخت و تاز شجاعت و جسارت چندانی نیاز ندارد. آنچه که اهمیت دارد آن است که نه تنها در این شرایط که دوران افسردگی چنین فعالیت‌هایی است، بلکه در شرایط شیدایی آن نیز زبان نقد، بازنگری و اصلاح باز باشد.



تابش نور غرب و سایه بلند ساختمانهای جبهه غربی

از آنجا که هنوز در میانه راه هستیم، امکان عینی بازنگری و اصلاح راه رفته وجود دارد. اما دربارهٔ امکان ذهنی، یعنی آمادگی مدیران، طراحان، مهندسان مشاور، پیمانکاران سرمایه‌گذاران برای تغییر، چندان اطمینانی نیست. نگارنده که زمانی در جریان تهیه و تدوین بخشی از این طرح بود، وظیفه خود می‌داند دیدگاه‌های نظری حاکم بر طرح را به بحث بکشد تا فضای گفتگو برای بازنگری آماده شود.



دیدگاه‌های حاکم بر طرح

در میان مطالعات مهندسان مشاور و منابع در اختیار، گفتگوی صریحی دربارهٔ دیدگاه‌های حاکم بر طرح وجود ندارد. به تقریب، همگان بر بدیهی بودن طرح و ضرورت اجرای آن تأکید داشتند. در این میان می‌توان به برخی دیدگاه‌ها، که چه در گزارش‌ها و چه در گفتگو در جلسات بر آن‌ها تأکید می‌شد، اشاره کرد:

● دیدگاه ترافیکی

طرح نواب، در اساس، طرح ترافیکی است و مهم‌ترین وظیفه آن،

روان‌بخشی ترافیک شمال - جنوب شهر تهران خواهد بود. اگر به نقشه‌های تهران در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ بنگریم، تهران را فاقد شبکه بزرگراهی مؤثر و کارا می‌یابیم، هرگاه به امکانات ایجاد بزرگراه بیندیشیم، خطوط شرقی - غربی، بویژه در شمال شهر امکان‌پذیرتر و آسان‌تر به دست می‌آید. در حالی که استخوان‌بندی شهر تهران، هم بر محورهای شرقی - غربی و هم شمالی - جنوبی متکی است. بخش بزرگی از سفرهای این شهر در محورهای شمالی - جنوبی صورت می‌گیرد. بسیاری از مراکز شغلی و فعالیت‌های تولیدی و خدماتی و حتی فضاهای سبز اصلی شهر، در این محورها شکل گرفته و جانمایی شده‌اند. همچنین، موقعیت شهر تهران به عنوان مرکز کشور، به گونه‌ای است که علاوه بر ارتباط‌های شرقی - غربی، ناچار از تقویت ارتباط‌های جنوبی برای دسترسی سریع و آسان به شهرهای جنوبی است. در آن شرایط تمامی بار ترافیکی مرکز شهر تهران، بر خیابان‌های کارگر، حافظ و ولیعصر و از آنجا به خیابان شهید رجایی و بویژه بر چهارراه



فضاها خالی مانده برای اجرای مرحله چهارم طرح

چیت‌سازی وارد می‌شد. راه‌بندان‌های طولانی در این خیابان، بخش‌هایی از ترافیک را به سه راه آذری و جاده ساوه و خیابان‌های کشتارگاه و ری می‌کشاند. با احداث بزرگراه کمربندی آزادگان، ترافیک شمالی - جنوبی به محورهای شرقی - غربی منتقل شد که از دیدگاه اقتصاد حمل و نقل و ملاحظات زیست محیطی، نادرست بود و هزینه‌های زیادی را در بر داشت. بنابراین، احداث بزرگراه نواب راه حل قطعی و نهایی این مشکلات ترافیکی شمرده می‌شد و می‌توانست در تداوم بزرگراه چمران، نقائص شبکه بزرگراهی تهران را برطرف سازد.

● دیدگاه کالبدی

بزرگراه نواب باید جانشین خیابان نوابی می‌شد که عرض آن ۱۲ متر بود و تنها، دسترسی محله‌های پیرامونی را تأمین می‌کرد. در دو سوی خیابان واحدهای تجاری ضعیف، با عملکرد محله‌ای و گاه ناحیه‌ای مستقر بودند و بافت مسکونی کاملاً فرسوده‌ای داشت که سکونت در آن‌ها بسیار پرخطر بود. بجز احتمال وقوع زلزله و تخریب وسیع و شدید احتمال تخریب خودبخودی و یا فروریختن و فرورفتن در چاه‌های فاضلاب همواره وجود داشت.

طرح نواب نمی‌توانست با گذر از این بافت، تمامی عناصر کالبدی، بافت‌های فرسوده، لبه‌های شهری و نماهای بریده شده این مناطق را به حال خود واگذارد. بویژه آن که این بزرگراه، یکی از ورودی‌های شهر تهران محسوب می‌شد و تأثیر بصری آن در گذرندگان اهمیت زیادی داشت. طرح نواب فرصتی بود برای بازسازی بافت‌های فرسوده تا ساختمان‌هایی مستحکم با نماهای زیبا ایجاد کند. این امیدواری وجود داشت که با احداث بزرگراه و ایجاد دسترسی مناسب‌تر به محله‌های جنوب غربی تهران، الگوی ساخت و ساز مجاور بزرگراه به درون بافت‌های فرسوده نفوذ کند و انگیزه و ساز و کار خودبخودی برای بهسازی آن‌ها ایجاد شود.

● دیدگاه اقتصادی

از این دیدگاه، نگرش مدیران و طراحان این بزرگراه به دو بخش اقتصاد کلان شهری و اقتصاد

ساختمان‌های لبه بزرگراه نواب، نه تنها شرایط را برای کاهش آسیب‌های اجتماعی برطرف نکرده‌اند، بلکه به دلیل ایجاد فضاها بستر، پریپیچ و خم و دور از کنترل و دید جامعه، به افزایش آسیب‌های اجتماعی کمک کرده است.



فضاهای بلاتکلیف، قهوه‌خانه سنتی و مغازه‌های خالی مانده در مرحله اول طرح

خرد طرح نواب تقسیم می‌شود.

از دیدگاه اقتصاد کلان شهری، طرح نواب، علاوه بر کاهش هزینه‌های حمل و نقل و زمان سفر، که هزینه‌های مرئی و نامرئی زیادی را به کشور و شهر تهران تحمیل می‌کند، می‌توانست با احداث حدود ۱۰ هزار واحد مسکونی (رقمی که هنوز قطعیت نیافته)، بر بازار مسکن تهران

تأثیر بگذارد و ضمن شکستن انحصار بخش خصوصی، چه انبوه‌سازان و یا سازندگان جزء به کاهش قیمت مسکن منجر شود. همچنین، طرح نواب فرصتی برای جابه‌جایی بخشی از فعالیت‌های تجاری مرکز شهر تهران، به صورت عمده‌فروشی‌ها یا راسته‌های تخصصی به مجاورت بزرگراه بود. این امر، ضمن کاهش بار ترافیکی مرکز شهر تهران و ایجاد دسترسی مناسب برای این فعالیت‌ها، امکانی برای بازسازی بازار تهران فراهم می‌کرد.



از دیدگاه اقتصاد خرد، بزرگراه نواب به دلیل ایجاد دسترسی مناسب و مرغوبیت فضاهای پیرامونی، می‌توانست هزینه‌های تملک و احداث را از سود ناشی از فروش واحدهای مسکونی، تجاری و

اداری، که در دو سوی بزرگراه ایجاد می‌شد، تأمین کند. این سود که از تفاوت درآمد فروش و هزینه‌های احداث واحدها به دست می‌آید، سود سرمایه‌گذاری خالص در ساختمان‌سازی نبود، بلکه در واقع، بهای مازاد تراکم ساختمانی است. از آنجا که شهرداری خود متولی ساخت و ساز بود، بهای تراکم را در ارقام هزینه‌ای محاسبه نمی‌کرد و با صرف نظر از سود سرمایه‌گذاری، تنها در پایان کار، با دریافت قیمت تعیین شده و کسر هزینه‌ها، بهای تراکم را به دست می‌آورد. بدیهی است که درآمد ناشی از فروش تراکم باید برای ایجاد و گسترش فضاهای عمومی شهری از جمله معابر صرف شود.

● دیدگاه اجتماعی

گرچه برای دیدگاه‌های بالا می‌توان اسنادی را شاهد آورد، اما برای دیدگاه اجتماعی، هیچگونه گزارشی مکتوبی مشاهده نشده است. در این باره، به استناد گفتگو با برخی از مدیران

شهری و طراحان این بزرگراه، یکی از تأثیرات اجرای این طرح، کاهش آسیب‌زایی اجتماعی در بافت‌های فرسوده و ایجاد شرایط مناسب برای کنترل‌های اجتماعی قلمداد شده است. همچنین می‌توان به طور ضمنی، از نفوذ جریان پر قدرت تجددگرایی در اقصای سستی، ماندگاری جوانان در بافت‌های فرسوده و جلوگیری از جابه‌جایی جمعیت ناشی از فرسودگی بافت‌ها، به عنوان دیگر زمینه‌های اجتماعی چنین طرحی یاد کرد. اکنون، با طرح بی‌طرفانه و حتی جانبدارانه دیدگاه‌های حاکم بر طرح نواب می‌توان به نقد آن‌ها پرداخت.

نقد دیدگاه‌های حاکم بر طرح

● دیدگاه ترافیکی

بی‌شک، دفاع پذیرترین دیدگاه این طرح، دیدگاه ترافیکی است که شهر تهران نیازمند شبکه کامل بزرگراهی است، بویژه آن که بزرگراه چمران - نواب تنها بزرگراه ممتد شمالی - جنوبی تهران خواهد بود. اما به هر حال، دیدگاه ترافیکی حاکم بر این طرح، دیدگاهی مبتنی بر حمل و نقل خصوصی است، در این دیدگاه، ایجاد معابر وسیع و بزرگراه‌ها سیری ناپذیرند. هر چقدر خیابان احداث شود، بزودی با انبوهی از وسایل حمل و نقل خصوصی انباشته می‌شود. چرخه معیوبی که تنها با توسعه حمل و نقل عمومی و افزایش هزینه‌های حمل و نقل خصوصی برطرف خواهد شد. علاوه بر آن، در طرح نواب گرچه به تقاطع‌های غیر هم سطح با خیابان‌های



شریانی توجه شده است، اما تأکید اصلی و عمده بر آن است که مرکز تولید سفر در شمال و مرکز جذب سفر در جنوب شهر تهران است. شریان‌های متقاطع با بزرگراه، چونان مزاحمی، از سر راه برداشته شده‌اند تا اقصای پردرآمد و میان‌درآمد ساکن در مناطق شمالی شهر، با وسایل نقلیه شخصی خود، بدون توقف از میان بافت جنوبی شهر عبور کنند. در طرح‌های توسعه معابر تهران به خطوط شرقی - غربی و شمالی - جنوبی خاص این مناطق که در محدوده پیرامونی طرح نواب، در مناطق ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲ و ۱۷، خیابان‌های جمهوری، امام‌خیمینی، هلال‌احمر، قزوین، مولوی و شوش، از غرب و شرق دچار اختلال و بن‌بست ترافیکی هستند توجه چندانی نمی‌شود. خیابان‌های شمالی - جنوبی استاد معین، جیحون، خوش، رودکی و اسکندری امتداد ندارند و گاه حتی دسترسی ناحیه‌ای را هم تأمین نمی‌کنند.

● دیدگاه کالبدی

ساز و کار برنامه‌ریزی شده برای مداخله و بازسازی بافت‌های فرسوده، تملک اراضی، ساخت و ساز توسط بخش عمومی (شهرداری) و واگذاری با اولویت مالکان قبلی است. اکنون آشکار است که تعاونی‌های مسکن مؤسسات اداری و صنعتی، مشتریان سازمان یافته و اصلی این واحدها به شمار می‌آیند و به دلیل ضوابط تدوین شده، امکان نقل و انتقال وسیع در آن‌ها وجود ندارد. اینکه چه تعداد از مالکان قبلی در این واحدها ساکن شده‌اند و آیا ساکنان قبلی قدرت خرید این واحدها را دارند، امری است بررسی شدنی، اما با نگاهی اولیه به جمعیت

اسکان یافته می‌توان به غریبگی ساختمان‌ها و ساکنان آن‌ها در محله‌های مجاور پی برد. نمی‌توان مداخله در بافت‌های فرسوده و بازسازی آن‌ها را به گونه‌ای مکانیکی سازمان داد. هنگامی که هیچگونه امکانی برای مشارکت ساکنان پیشین وجود نداشته باشد، هرگونه فعالیت عمرانی بازسازی، تنها به بازسازی ساختمان‌ها و نه بازسازی محتوای انسانی آن‌ها منجر می‌شود. در این صورت نمی‌توان بر پایداری بازسازی والگوبرداری بافت‌های مجاور امیدوار بود.

روش بازسازی در نواب، دستوری، از بالا و جدا بافته است. در این روش به مسائلی همچون کنش و ارتباطات محله‌ای، تأمین کمبودهای خدماتی و داده - ستانده با واحدهای همسایگی و محله‌ای، تداوم خاطرات و یادمان‌ها توجهی نشده است. در بازسازی مشارکتی، نه تنها مشکلات مالی، که بسیاری از مشکلات اجتماعی، خود به خود برطرف می‌شود. بزرگراه نواب می‌توانست در فضایی منتقدانه از گزینه‌های دیگری نیز سود جوید. گزینه‌هایی همچون عبور غیرهم سطح در تراز ۱ - که در این صورت ارتباط دو سوی نواب، حفظ و تداوم می‌یافت.

زمینه دیگر دیدگاه کالبدی طرح، ایجاد لبه شهری سازمان یافته است. هنوز به پایان راه نرسیده‌ایم، اما تا همین حد نیز می‌توان بر سیمای نه چندان مطلوب آن صحه گذاشت. تنها کافی است که لبه‌های شهری محدوده بزرگراه چمران با بزرگراه نواب مقایسه شوند تا به تفاوت جدی فضاها، حجم‌ها، منظر و چشم‌انداز در طول این دو معبر پی برد. حجم‌های عظیمی که بدون



واسطه، درست از لبه بزرگراه سر به آسمان کشیده‌اند، جلوه‌ای تاریک و پراسایه را به بزرگراه می‌دهند که گذرنده تنها به برانگیزه گذر هرچه سریع‌تر از آن، به آن سوی راه چشم بدوزد، تا عبور از مناطق جنوبی، همواره رعب‌آور و عبور از مناطق شمالی همچنان دل‌انگیز باقی بماند. زمینه مغفول مانده در طراحی کالبدی این طرح، دیدگاه زیست محیطی و اقلیمی است. نخست، ساختمان‌های نواب همچون دیواری بلند در امتداد شمال - جنوب، جریان عبور باد غالب تهران، در جهت جنوب غربی - شمال شرقی، را سد کرده‌اند. به این ترتیب آلودگی‌های ناشی از سوخت خودروها، به سادگی تهویه نخواهند شد.

دوم، سکونت در مجاورت یک بزرگراه با وجود آلودگی‌های صوتی، نور و هوا به شدت بر سلامتی انسان تأثیر می‌گذارد.

سوم، نورگیری اصلی ساختمان‌های جبهه شرقی از غرب و ساختمان‌های غربی از شرق تأمین می‌شود و هر دوی این جهت‌گیری‌ها، بویژه از غرب بدترین نوع استقرار و جهت‌گیری است.

در انطباق با این دیدگاه، بزرگراه نواب می‌توانست در گزینه دیگری، بدون ساختمان‌های پیرامونی، همچون بزرگراه چمران، طراحی شود. در این صورت ضمن توجه به مسائل زیست محیطی، اقلیمی و بصری بخشی از کمبودهای فضای سبز محله‌های مجاور نیز تأمین می‌شد.



بافت فرسوده مجاور ساختمانهای طرح

● دیدگاه اقتصادی

در بررسی دیدگاه‌های اقتصادی طرح نواب، موارد زیر طرح شدنی هستند:

نخست؛ کاهش هزینه‌های حمل و نقل، ناشی از اجرای بزرگراه، در کوتاه‌مدت توجیه‌پذیر است، اما در شرایطی که هزینه‌های حمل و نقل خصوصی در آستانه‌های رقابت‌پذیر با حمل و نقل عمومی قرار دارد، افزایش ظرفیت ترافیکی شهر تهران، تنها به افزایش تعداد خودروهای شخصی منجر می‌شود و در میان مدت، باز هم ترافیک به شرایط پیشین باز می‌گردد. شبکه‌های بزرگراهی گرچه ضرورتی برای شهر تهران محسوب می‌شوند، اما راهبرد اساسی ترافیکی این شهر باید بر اولویت توسعه حمل و نقل عمومی در اشکال گوناگون آن استوار باشد.

دوم؛ دیدگاه مداخله بخش عمومی در بازار مسکن، توجیه‌ناپذیر است. بازار مسکن چه از سوی تقاضا و یا طرف عرضه، دارای پیچیدگی‌های زیادی است. بخشی از بازار، به تقاضای مصرفی مسکن و بخشی دیگر به تقاضای احتکاري آن وابسته است. از این

رو، تأثیر گذاری در این بازار به میزان کشش‌پذیری متفاوت در هر گروه بستگی خواهد داشت. بجز آن، میزان عرضه مسکن نیز باید بتواند به بازار تأثیر بگذارد. به فرض که از ۱۰ هزار واحد مسکونی، در هر سال دو هزار واحد آن به بهره‌برداری برسند. این رقم در مقابل ۳۰ - ۱۵ هزار واحد مسکونی تولیدی سالانه تهران ناچیز است و تأثیر نامحسوسی بر بازار مسکن خواهد داشت.

سوم؛ در میان دیدگاه‌های کلان اقتصادی طرح نواب، تفکر جابه‌جایی مرکز شهر تهران، به طور ضمنی حضور دارد. این تفکر، برگرفته از تحولات اکولوژیکی شهر تهران در سال‌های گذشته است و بسیاری از طراحان شهری هنوز بر این باورند که مرکز شهر تهران باز هم امکان جابه‌جایی را خواهد داشت و باز هم می‌توان راسته‌های تخصصی را در سطح این شهر جابه‌جا کرد و در این جابه‌جایی، انرژی بسیاری را برای طراحی مجدد مراکز شهری جستجو می‌کنند و معتقدند که «دینامیسم تحولات تهران» همین جابه‌جایی است.

اگر احداث این بزرگراه یکی از اساسی‌ترین مشکلات ترافیکی شهروندان را برطرف می‌کند و به همه آنان سود می‌رساند، هزینه آن نیز باید بر دوش همگان باشد. تأمین هزینه‌های طرح، با استفاده از سود ناشی از فروش واحدهای ساختمانی مجاور، به مفهوم آن است که هزینه‌های این طرح تنها به عهده گروه محدودی از شهروندان خواهد بود.



مجاورت بافت‌های فرسوده و ساختمان‌های نواب

اینکه در گذشته مراکز شهری تهران جابه‌جا شده‌اند، قاعده دائمی این شهر نیست. تهران در مقاطعی در جهت شمالی - جنوبی، ابتدا به جنوب و سپس به شمال گسترش یافته است و در هر مرحله از گسترش، مرکز خود را در نقطه ثقل جغرافیایی خود جستجو و انتخاب می‌کرده است. سپس در دوره‌های اخیر، با اشباع ظرفیت‌های گسترش شمالی - جنوبی، جهت‌گیری شرقی -

هنگامی که هیچگونه امکانی برای مشارکت ساکنان پیشین وجود نداشته باشد، هر گونه فعالیت عمرانی بازسازی، تنها به بازسازی ساختمان‌ها و نه بازسازی محتوای انسانی آنها منجر می‌شود. در این صورت نمی‌توان بر پایداری بازسازی و الگوبرداری بافت‌های مجاور امیدوار بود.

غربی را برگزیده است. و اکنون با ثبات جمعیتی و کند شدن روند تحولات کالبدی، ناچار از تقویت استخوان‌بندی اصلی خویش است. هرگونه جابه‌جایی غیرعقلایی، به اتلاف سرمایه‌های شهر، افزایش هزینه‌های زندگی، ایجاد شرایط رکودی - تورمی، جابه‌جایی منافع شهروندان، ایجاد گروه‌های رانت‌خوار و ناامنی اقتصادی منجر خواهد شد. در یکی دو دهه اخیر - بسیاری از مدیران شهری، با توهم جابه‌جایی مرکز شهر تهران به سمت شمال، به سرمایه‌گذاری عظیمی برای انتقال مراکز اداری، خدماتی و تجاری از مرکز به شمال تهران، تپه‌های عباس‌آباد و خیابان میرداماد پرداخته‌اند. این سرمایه‌گذاری بجز آن که هزینه‌های زیادی را به دوش اقتصاد این شهر و از آنجا به

اقتصاد کشور تحمیل کرده، ثمر دیگری نداشته است. حاصل کار آن که: فضاهای اصلی شهر فرسوده شدند و پتانسیل سرمایه‌گذاری برای نوسازی و تمرکز سرمایه به خیابان میرداماد کشانده شد. اکنون آشکار است که خیابان میرداماد، که در دو سوی خود امکانی برای تداوم ندارد، دست بالا تنها قادر به سامان‌دهی و پذیرش مرکز یکی از مناطق شهری است. چنین نظریه‌پردازی‌هایی، که ناشی از درک نادرست زندگی و تحولات تهران است، همواره می‌تواند مشکل‌آفرین و دردسرساز باشد. همین تفکر در احداث واحدهای تجاری به بزرگراه نواب نیز حاکم بود. البته، انتقال راسته‌های تخصصی از مرکز شهر به لبه بزرگراه، گذشته از آن که مفهوم بزرگراه را برهم می‌زد، بسیار غیرعملی است. این راسته‌ها با حرکت خود به خودی شکل می‌گیرند و از صرفه‌های ناشی از تجمع استفاده می‌کنند. اما ایجاد گروه بزرگی از واحدهای تجاری، در شرایطی که در مجاورت این بزرگراه، در مرکز منطقه‌ای ۱۰ و ۱۷ در خیابان‌های رودکی و



فضاهای بلاتکلیف در طرح نواب

امامزاده حسن، به صورت کاملاً فعال و پر قدرت وجود دارند می تواند تأثیر مخربی بر طرح یا بر این مراکز بگذارد. چرا که با رونق یافتن هر واحد تجاری اضافی در لبه بزرگراه، یک واحد تجاری در این مراکز منطقه‌ای از رونق خواهد افتاد و یا اگر واحدهای تجاری احداثی به فروش نروند و رونق نیابند، بازگشت سرمایه و تراز هزینه - منفعت طرح برهم می خورد.

چهارم؛ تبدیل طرح بزرگراهی نواب به طرح انبوه‌سازی مسکن و لبه شهری، با هدف تأمین هزینه‌های طرح، آن هم با مدیریت و سرمایه‌گذاری شهرداری، نقطه ضعف اساسی و آغاز چرخه معیوب این طرح محسوب می‌شود. اگر احداث این بزرگراه یکی از اساسی‌ترین مشکلات ترافیکی شهروندان را برطرف می‌کند و به همه آنان سود می‌رساند، هزینه آن نیز باید بر دوش همگان باشد. تأمین هزینه‌های طرح، با استفاده از سود ناشی از فروش واحدهای ساختمانی مجاور، به مفهوم آن است که هزینه‌های این طرح تنها به عهده گروه محدودی از شهروندان خواهد بود.

ناگفته پیداست که خریداران واحدهای ساختمانی لبه نواب، تنها ملزم به پرداخت قیمت اعلام شده آن خواهند بود. قیمتی که، مجانب آن قیمت بازار است. بنابراین، خریداران واحدها، حداکثر، هزینه‌های تملک و ساخت این واحدها را به قیمت بازار پرداخت خواهند کرد و نه بیشتر.

پنجم؛ و از سوی دیگر، مداخله بخش عمومی در چنین عرصه‌ای، که به تولید کالاهای خصوصی و نه کالاهای عمومی می‌پردازد، چندان موفقیت‌آمیز نخواهد بود، چرا که در هزینه‌گذاری ناچار از تبعیت از قیمت‌های بازار و در کسب درآمد ناچار از پذیرش و به کارگیری قیمت‌های تثبیت شده دولتی است. چنین تناقضی، سرمایه‌گذاری بخش عمومی را دچار زیان‌دهی شدید خواهد کرد.

در طرح نواب، نه تنها باید برای خرید اراضی و تملک آن از قیمت‌های روز تبعیت می‌شد و مصالح و نیروی انسانی را به قیمت بازار تهیه می‌کردند، بلکه اوراق مشارکت این طرح نیز با بهره

دیدگاه ترافیکی حا کم بر این طرح، دیدگاهی مبتنی بر حمل و نقل خصوصی است، در این دیدگاه، ایجاد معابر وسیع و بزرگراه‌ها سیری ناپذیرند. هر چقدر خیابان احداث شود، بزودی با انبوهی از وسایل حمل و نقل خصوصی انباشته می‌شود. چرخه معیوبی که تنها با توسعه حمل و نقل عمومی و افزایش هزینه‌های حمل و نقل خصوصی برطرف خواهد شد.



علی الحساب ۲۰ درصد، در انتها ۲۵ درصد، باید واگذار می‌شد. اما هنگام فروش واحدها، قیمت‌های تثبیت شده دولتی ملاک عمل بودند که در غیر این صورت، شهرداری به سودجویی و رانت‌خواری متهم می‌شد. ناگفته پیداست که این «بنگاه» حتی قادر به تراز هزینه - منفعت برای تولید همین ساختمان‌ها هم نیست.

● دیدگاه اجتماعی:



ساختمان‌های لبه بزرگراه نواب، نه تنها شرایط را برای کاهش آسیب‌های اجتماعی برطرف نکرده‌اند، بلکه به دلیل ایجاد فضاهای بسته، پریپیچ و خم و دور از کنترل و دید جامعه، به افزایش آسیب‌های اجتماعی کمک کرده است. محله‌های جنوبی شهر تهران، محل اسکان اقبال میان درآمد پائین، کم درآمد و تهیدست شهری است. در این شرایط با درهم‌ریزی بنیادهای اجتماعی سنتی و جایگزینی شدن بنیادهای جدید، بویژه با وجود فضاهای شهری ناروشن و خارج از دید، زمینه‌های اقتصادی - اجتماعی هرگونه آسیب‌زایی فراهم می‌شود. یکی از بنیادهایی که می‌تواند به کنترل اجتماعی در فضاهای آپارتمانی بپردازد، مدیریت مردمی مجتمع‌های ساختمانی است. اما

برای تشکیل این مدیریت باید لوازم آن، همچون فضاهای خصوصی، مشاع و عمومی تعریف شده، توان مالی لازم و کافی برای اداره آن و فرهنگ و نهادهای فرهنگی آپارتمان‌نشینی، فراهم باشد. هم‌اکنون، بسیاری از فضاهای محدوده طرح نواب تعریف نشده باقی مانده‌اند و مالک، متولی و استفاده‌کنندگان از آن‌ها نامشخص‌اند. که در صورت ادامه این شرایط، به فضاهایی رها شده تبدیل خواهند شد. در برخی از این فضاها انبوهی از مصالح ساختمانی، زباله و گرد و غبار جمع شده است. در برخی از آن‌ها فضاهایی برای چمن‌کاری و درختکاری در نظر گرفته شده که معلوم نیست شهرداری مسئول احداث آن‌ها است یا مدیریت ساختمان‌ها. علاوه بر آن، آیا می‌توان توقع داشت که ساکنان کم‌درآمد این آپارتمان‌ها بتوانند هزینه خدمات مشاع ساختمان‌های خود را بپردازند؟ هزینه‌هایی که رقم بزرگی از بودجه این خانوارها را تشکیل می‌دهد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

طرح بزرگراه و بدنه‌سازی نواب، طرح پرمسئله و ناموفقی است. اما به دلیل احداث مراحل اول، دوم و سوم آن، باید این طرح را به عنوان بخشی از وضع موجود شهر تلقی کرد و برای مشکلات و مسائل آن برنامه‌ریزی و راه‌حل‌های مناسب تدارک دید:

نخست، باید دیدگاه‌های حاکم بر طرح، از جانب محافل گوناگون، بویژه از جانب اقتصاددانان، جامعه‌شناسان، فعالان محیط زیست، شهرسازان و معماران به نقد کشیده شود، تا شرایط ذهنی تصحیح کامل این دیدگاه‌ها در مدیران شهرداری، طراحان، مهندسان مشاور، پیمانکاران و سرمایه‌گذاران تغییر کند.

دوم، برای حل مشکلات ترافیکی شهر تهران، باید حمل و نقل عمومی را گسترش داد. که این امر نه تنها با توسعه و تجهیز وسایل حمل و نقل عمومی، بلکه با خارج کردن حمل و نقل خصوصی از آستانه‌های صرفه اقتصادی امکان‌پذیر است.

سوم، مشکلات کالبدی این طرح با تمهیدات گوناگونی برطرف خواهد شد. برای مثال، می‌توان فضاهای سبز، باز، تفریحی و ورزشی این ساختمان‌ها و محله‌های مجاور آن‌ها را با استفاده از زمین‌های با کاربری نظامی، مسکونی فرسوده و کارگاهی تأمین کرد. ضمن آن که باید فضاهای مشاع ساختمان‌ها از فضاهای عمومی شهری، تفکیک شده و مدیریت آن‌ها به مدیریت موجود ساختمان‌ها واگذار شوند.

چهارم، مدیران و مراکز تصمیم‌گیرنده این طرح باید کاملاً متقاعد شوند که این طرح توجیه اقتصادی ندارد. زیرا هزینه‌های احداث این واحدها، بیشتر و درآمد حاصل از آن‌ها کمتر از موارد مشابه در محله‌های همجوار است. بدین ترتیب در شرایط موجود، برقراری تراز هزینه - منفعت امکان‌پذیر نیست. همچنین، این مدیران باید متقاعد شوند که هزینه احداث بزرگراه نمی‌تواند و نباید از محل فروش واحدهای تجاری و اداری (با چشم‌پوشی از منفعت واحدهای مسکونی) تأمین شود. بدین ترتیب باید از احداث بیش از اندازه واحدهای تجاری و پاقشاری بر این دیدگاه خودداری کنند.

پنجم: حل مسائل اجتماعی، نیازمند برنامه‌ریزی و آموزش اجتماعی، تخصیص فضا و ایجاد مدیریت مردمی کنترل‌های اجتماعی است. بدین منظور پیشنهاد می‌شود که کلیه فضاهای در نظر گرفته شده به کاربری‌های تجاری در طبقات همکف و اول به کاربری‌های دیگری، از جمله فضاهای فرهنگی، کتابخانه، سالن مطالعه و مشق، و فضاهای ورزشی و تفریحی با مدیریت انتفاعی یا غیرانتفاعی همین مجتمع‌ها اختصاص یابد.

همچنین برای اداره و کنترل فضاهای مشاع، ضروری است که مدیریت موجود ساختمان‌ها به ایجاد مدیریت رده بالاتر و ایجاد شورایی برای تبادل نظر و اتخاذ تصمیم، بپردازند.

ششم، و بالاخره برای جلوگیری از تداوم این شرایط، به محله‌های جنوبی‌تر، که از نظر شرایط اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی در موقعیت به مراتب نامطلوب‌تری قرار دارند، ساخت و سازهای باقیمانده و بویژه در مرحله چهارم نواب به طور کامل متوقف شوند و فضاهای آزاد شده در دو سوی بزرگراه، به کاربری‌های عمومی، همچون فضاهای سبز، تفریحی و ورزشی اختصاص یابند.

منابع

- مهندسین مشاور آتک - طرح بزرگراه نواب و طرح بدنه‌سازی بزرگراه نواب، سال ۱۳۷۲
- مهندسین مشاور نقش جهان - پارس - طرح بدنه‌سازی بزرگراه نواب - مرحله چهارم - سال

۱۳۷۳

- مهندسین مشاور گنو - طرح بدنه‌سازی بزرگراه نواب - مرحله اول - سال ۱۳۷۳

