



عکس: رضا معطریان

## گزارش «ایران» از سطح دسترس پذیری شهروندان به خدمات شهری در محلات تهران

# شهر ۱۵ دقیقه‌ای

### گزارش

**حمیده امینی فرد**  
خبرنگار

اجرای طرحی با نام «محله الگو» را این روزها از زبان مدیران شهری زیاد شنیده‌اید؛ طرحی که قرار است در فاز اول با انتخاب ۸ محله، نیازهای روزانه شهروندان را در همان محله برطرف کند. ایجاد محله‌های الگو در واقع در ادامه همان برنامه‌های تحولی شهر تهران است که علیرضا زاکانی چندی پیش وعده‌اش را به شهروندان تهران نشین داده بود. براساس این طرح، ۷ سرانه اصلی مانند سرانه آموزشی، بهداشتی و فضای سبز در همان محله الگو پیش‌بینی خواهد شد تا شهروندان از بی‌نیاز شوند. مدیران شهری البته قرار است از «محلات الگو» به «شهر الگو» و در نهایت به «شهروند الگو» برسند.

این تحول را هم در راستای برنامه‌هایی تعریف کرده‌اند که می‌خواهد در روح و جسم بیمار تهران تحول درمانی ایجاد کند. به نظر می‌رسد محله الگو، طرحی شبیه همان طرح معروف «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» است که زمانی بدون هیچ الگویی، توانست مفهوم دسترس پذیری را برای شهروندان پاریس نشین معنا کند. مدیران و محلات البته هیچ تشابهی میان این دو طرح پیدا نکرده یا اگر هم الگو گرفته‌اند، فعلاً از الگوی مادر حرفی در میان نیست، اما برآیند این طرح‌ها در نهایت قرار است به شهری کم ترافیک، منظم، دسترس‌پذیر و با آلودگی و تردد کمتر منجر شود.

شهری که نیازهای هر محله را در همان محله تأمین می‌کند و کسی قرار نیست برای یک خرید ساده از محله‌ای به منطقه دیگر سفر کند. شهر ۱۵ دقیقه‌ای البته کارکردی فراتر از دسترسی راحت و صرفه‌جویی در زمان دارد. طراحان آن معتقدند که مردم باید بتوانند با یک پیاده‌روی ساده یا دوچرخه سواری اغلب نیازهای خودشان را در همان محل طی ۱۵ دقیقه برطرف کنند. این مفهوم برای نخستین بار از سوی شهردار پاریس، «آن هیدالگو» و با الهام از دانشمند فرانسوی - کلمبیایی «کارلوس مورنو» مطرح شد، اما بتدریج فراتر از یک مفهوم شهری ساده رفت و به احیای محلاتی منجر شد که در پس این طرح هویت خود را دوباره بازتعریف کرده و به دنبال احیای سبک زندگی محله‌ای رفتند. مانند در محله برای رفع نیازهای ضروری البته کارگرد اجتماعی هم پیدا کرد و با دمیدن روح زندگی در محله‌های سنتی و معاصر، بسیاری ترغیب به «ماندن» شدند و جایه جایی در محلات کاهش یافت. با این

تغییربزرگ، زمان زیادی نگذشت که محله‌ها دوباره زنده شدند و نبض زندگی در شهرها به جای مناطق بزرگ به دست سلول‌های کوچک یا همان محله‌ها افتاد که با روند رو به رشد مهاجرت به کلانشهرها و بار سنگین تردهای درون‌شهری به فراموشی سپرده شده بودند.

با این توصیف، ایده شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای با هر هدف و استدلال و پهنه‌ای که طراحی شده بود، زندگی در محله‌ها را دوباره به جریان انداخت. برخی‌ها البته اسم آن را با عناوین مردن شهری در آمیختند و از سبک زندگی هوشمند و برنامه‌ریزی شهری بر پایه فناوری‌های نوین خبر دادند. واقعیت در پس پرده این ایده، اما همان احیای محلاتی بود که بی‌دلیل سر از جغرافیای شهری ما در نیاورده بود!

### انتخاب یا اجبار؟

از «پاریس» به «تهران» که سفر کنیم، حتی اگر یادمان برود که در ۱۵ دقیقه کمتر یا بیشتر، به کدام نیاز ضروری‌مان در محله‌مان رسیده‌ایم، با این واقعیت تلخ مواجه می‌شویم که ما حتی اگر همه سرانه‌هایمان هم تأمین شده باشد، چندان در انتخاب محله و ماندگار شدن در آن نقش نداریم! شهرسازی مدرن اگرچه در ظاهر راحتی و آسایش را برپایمان به ارمغان آورده، اما در باطن آن، اجبار به انتخاب محله‌ای نهفته است که در اصل «دوستش نداریم». حالا اگر از تعداد آشنایان از شهروندانی که در تهران مستأجرتند، بپرسید چرا محل زندگی‌تان از محل کارتان فاصله دارد یا چرا در محله‌ای زندگی می‌کنید که از دسترسی و امکانات مناسب شهری دور است، جوانشان تقریباً قابل دوس است. ما در تهران امروز محله‌ای را انتخاب می‌کنیم که به برایمان «هویت محله‌ای»، «احساس» و «درمانگاه»، «کلینیک»، «بیمارستان»، «مدرسه»، «بوستان» و... بی‌معناست.

سکاتن ناگجایابادا  
علیرضا زاکانی چندین بار با اعلام اینکه در تهران ۵۱ درصد مستأجرتند که بیشتر حقوقشان را پای اجاره می‌دهند، به وعده‌هایی برای حل مشکل اجاره‌داری در تهران اشاره کرد. او قول داده که برنامه‌ریزی‌هایی با مشکل برطرف می‌شود و ایده تأسیس سازمان اجاره‌داری هم مطرح شده که ظاهراً قرار است مسئولیت کار بر عهده شهرداری تهران گذاشته شود! البته شهرداری تهران همین حالا با

تشکیل فرگاره جهادی مسکن و اعلام طرح‌های جدید مثل مسکن ارزان و فروش متری به سراغ این مسئولیت رفته است، اما اینکه در نهایت آمار کاهش پیدا می‌کند و آیا اصلاً این بازار ناپایمان، سامان خواهد گرفت یا نه را باید زمانی پرسید که مردم در انتخاب محله‌شان دستشان باز شده است. در تهران امروز حالا بیش از ۳۷۰ محله وجود دارد که جز تعدادی از معروف‌ترین‌ها مثل «سنکج»، «دولاجان»، «نجریش» و «دریند و درکه» معمولاً کسی از هویت و اصالت پرکندگی متناصب امکانات و خدمات برویم، از قاعده شهرهایی پیروی کنیم که ساکنانش برای انتخاب محل کارشان تا خانه یا یک حساب کتاب سرانگشتی، نزدیک‌ترین محله را انتخاب می‌کنند. چراکه آنها می‌دانند هزینه‌های رفت و آمد بیش از آن هزینه‌ای است که باید برای اجاره‌بها بپردازند. این را شهروندی می‌گوید که ۵ سال است، ساکن دوبی امارات شده است.

او می‌گوید: «مهم‌ترین شاخص انتخاب مسکن برای مستأجرها، محله است. ما به سراغ محله‌ای می‌رویم که به محل کارمان و امکانات رفاهی نزدیک باشد. در غیر این صورت مناطق زیادی وجود دارد که می‌توانیم با هزینه به مراتب کمتر در آن زندگی کنیم. البته دسترسی به خدمات هم در آن مناطق تا حدودی تأمین شده، اما بعد مسافت خانه تا محل کار برای ما مهم است.»

سکاتن ناگجایابادا  
خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.



ما در تهران امروز محله‌ای را انتخاب می‌کنیم که با جیب‌مان همخوانی داشته باشد.

برایمان «هویت محله‌ای»،

«احساس» و «درمانگاه»،

«کلینیک»،

«بیمارستان»،

«مدرسه»،

«بوستان» و...

بی‌معناست.

واقعیتی که موجب شده تا

تهران‌نشین‌های این روزها،

چندان اهمیتی برای سرانه‌های

فوق تخصصی کیلومترها دورتر از منطقه خودت سفر کنی؟! البته در چند سال گذشته امکانات خوبی در هر نقطه توزیع شده اما بازم اگر بخواهیم در

سطح محله به آن نگاه کنیم، کافی و عادلانه نیست.» علی اکبری، شهروند ساکن غرب تهران از نبود حمل و نقل عمومی در غرب گلایه کرده و می‌گوید: «برخلاف شرق، دسترسی به مترو در غرب بسیار سخت است و شهرک‌های جدید و فاقد امکانات باعث شده تا ما برای هر نیاز ضروری، کیلومترها از محله‌مان فاصله بگیریم.

البته اصلاً نمی‌دانیم این شهرک‌ها محله محسوب می‌شوند یا نه! چون حتی همسایه بغل‌دستی‌مان را هم نمی‌شناسیم، در حالی که در ذهن من یک محله با اهالی‌اش تعریف می‌شوند و نه فقط با امکاناتش.»

برای اینکه تهران به یک شهر ۱۵ دقیقه‌ای تبدیل شود، باید قبل از هر چیز به سرانه حمل و نقل توجه کرد.

اینکه استانداردها چه می‌گوید البته شهر به شهر و کشور به کشور فرق می‌کند. مثلاً در آلمان حمل و نقل منظم باعث شده تا حتی ثانیه‌ای تأخیر هم به عنوان یک بی‌ظمی ثبت شود.

اما مهم‌ترین نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، پرکندگی متناصب و متوازن حمل و نقل عمومی حتی در روستاها و شهرهای کوچک است.

شما از طریق وب‌سایت‌ها نرخ استخا می‌کنید و در نهایت بدون دردسر و صرف وقت و هزینه زیاد به مقصد مورد نظرتان می‌رسید.

در آلمان (یو بان) یا همان مترو علاوه بر مرکز شهر به طور کامل حومه شهر را هم پوشش می‌دهد. همچنین برای مسیریاب بین شهری «اس بان»‌ها یا خطوط ریلی طراحی شده‌اند که

در شهرهای بزرگ و کوچک ایستگاه دارند و راحتی و دسترسی عمومی در تهران اما وضعیت کمی متفاوت است. شهروندان زیاد که در غرب این کلانشهر ساکنند، معتقدند که

برای استفاده از مترو با مشکلات زیادی مواجهند و اگر بخواهیم از ایستگاه‌های مرکزی صرف‌نظر کنیم، معمولاً دوری مناطق مسکونی به ایستگاه‌ها موجب شده تا حدود عطای متروسواری را به لقایش ببخشند

و از وسیله شخصی استفاده کنند. اما سؤال این است؛ چرا ما هنوز در توزیع ایستگاه‌ها با ضعف مواجهیم؟

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

حتی برای خرید میوه از میدان تره‌بار هم باید از خودروی شخصی استفاده می‌کردیم اما فضای محلی و دسترسی به سوپر مارکت و آرایشگاه و خریدهای ضروری وجود شهروند دیگری که ساکن محله یوسف‌آباد تهران است هم معتقد است: «خیلی از ما هنوز تعریف سرانه‌ها را نمی‌دانیم، چه برسد به اینکه بخواهیم بگوییم خوب است یا بد. مثلاً در یک محله، چندین پارک در کنار هم ساخته شده و با انواع وسایل حمل و نقل عمومی وجود دارد اما چند خیابان بالاتر خبری از هیچ کدام نیست.

برای خود من هم سؤال است که چرا در یک محله امکانات و خدمات اینقدر نامتناسب توزیع شده و یا اصلاً مدارس و امکانات خوب در دسترس مناطق شمالی تهران است. خوب چگونه می‌خواهند این نابرابری را توجیه کنند وقتی شما به اجبار باید برای دسترسی به یک بیمارستان فوق تخصصی کیلومترها دورتر از منطقه خودت سفر کنی؟! البته در چند سال گذشته امکانات خوبی در هر نقطه توزیع شده اما بازم اگر بخواهیم در سطح محله به آن نگاه کنیم، کافی و عادلانه نیست.» علی اکبری، شهروند ساکن غرب تهران از نبود حمل و نقل عمومی در غرب گلایه کرده و می‌گوید: «برخلاف شرق، دسترسی به مترو در غرب بسیار سخت است و شهرک‌های جدید و فاقد امکانات باعث شده تا ما برای هر نیاز ضروری، کیلومترها از محله‌مان فاصله بگیریم.

البته اصلاً نمی‌دانیم این شهرک‌ها محله محسوب می‌شوند یا نه! چون حتی همسایه بغل‌دستی‌مان را هم نمی‌شناسیم، در حالی که در ذهن من یک محله با اهالی‌اش تعریف می‌شوند و نه فقط با امکاناتش.» برای اینکه تهران به یک شهر ۱۵ دقیقه‌ای تبدیل شود، باید قبل از هر چیز به سرانه حمل و نقل توجه کرد. اینکه استانداردها چه می‌گوید البته شهر به شهر و کشور به کشور فرق می‌کند. مثلاً در آلمان حمل و نقل منظم باعث شده تا حتی ثانیه‌ای تأخیر هم به عنوان یک بی‌ظمی ثبت شود. اما مهم‌ترین نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، پرکندگی متناصب و متوازن حمل و نقل عمومی حتی در روستاها و شهرهای کوچک است.

شما از طریق وب‌سایت‌ها نرخ استخا می‌کنید و در نهایت بدون دردسر و صرف وقت و هزینه زیاد به مقصد مورد نظرتان می‌رسید. در آلمان (یو بان) یا همان مترو علاوه بر مرکز شهر به طور کامل حومه شهر را هم پوشش می‌دهد. همچنین برای مسیریاب بین شهری «اس بان»‌ها یا خطوط ریلی طراحی شده‌اند که در شهرهای بزرگ و کوچک ایستگاه دارند و راحتی و دسترسی عمومی در تهران اما وضعیت کمی متفاوت است. شهروندان زیاد که در غرب این کلانشهر ساکنند، معتقدند که برای استفاده از مترو با مشکلات زیادی مواجهند و اگر بخواهیم از ایستگاه‌های مرکزی صرف‌نظر کنیم، معمولاً دوری مناطق مسکونی به ایستگاه‌ها موجب شده تا حدود عطای متروسواری را به لقایش ببخشند

و از وسیله شخصی استفاده کنند. اما سؤال این است؛ چرا ما هنوز در توزیع ایستگاه‌ها با ضعف مواجهیم؟

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

خاتم معدنی، ۱۰ سال در محله شمس‌آباد ساکن بوده، اما حالا به علت گرانی اجاره‌خانه به محله دیگری کوچ کرده است. او می‌گوید: «به محله‌مان عادت کرده بودم و همین برام کافی بود.

اگرچه مدرسه دخترم در منطقه‌ای دیگر قرار داشت و اگر هم کار درمانی جدی داشتیم، باید به نزدیک‌ترین بیمارستان در خیابان رسالت می‌رفتم.

پراکندگی نامتوازن امکانات در محله‌ها

مثل جنت آباد، جانمایی امروزی صورت نگرفته باشد. در حالی که پوشش ۷ خط فعلی مترو در شرق و مرکز تهران تقریباً مناسب است.» درستی تأکید می‌کند که ضرب نفوذ مترو در غرب کمتر از شرق و مرکز است و مناطقی از تهران مثل ۲۱ و ۲۲ در این زمینه دچار ضعف‌اند و این نکته‌ای است که نمی‌توان کتمان کرد. با وجود این باید پرسید که چرا برای گسترش متروی تهران به سمت غرب تاکنون فکری نشده و آیا ساخت خطوط جدید هم قرار نیست این خلأ مطالعاتی را پوشش دهد؟ درستی معتقد است که با ساخت ۴ خط جدید مترو (یعنی ۸،۹،۱۰،۱۱) در آینده تا حد زیادی این نیاز برطرف می‌شود اما اگر بخواهیم بگوییم که تهران به یک شهر ۱۵ دقیقه‌ای از نظر سرانه حمل و نقل عمومی تبدیل خواهد شد یا نه؟ جواب آن به بررسی دقیق‌تر و یک مطالعه علمی همه‌جانبه نیاز دارد! و البته باید صبر کرد تا این ۴ خط هم اضافه شوند.

در این صورت شاید در کنار مدل‌های دیگر حمل و نقل مثل «بی‌آرتی» و «تراموا» بتوان تهران را برای شهروندانش دسترس پذیرتر کرد! در حال حاضر روزانه در تهران حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار تا دو میلیون نفر از طریق مترو جابه‌جا می‌شوند. درستی تأکید می‌کند که اگر همین ۷ خط موجود هم تکمیل شوند (یعنی توسعه شمالی و جنوبی خط ۶ در کنار تکمیل خط ۷ اتفاق بیفتد)، سرانه حمل و نقل عمومی بهبود پیدا خواهد کرد. با وجود این نمی‌توان از دو نقضی چشم‌پوشی کرد که هم‌اکنون متروی تهران با آن مواجه است: «کمبود ناوگان به اندازه کافی» و «عدم پوشش ۱۰۰ درصدی» دو دلیل اصلی وضعیت است که ما امروز در تهران با آن موا جهیم.

درستی معتقد است که اگر این دو ضعف جبران شود، میزان جابه‌جایی مسافر چندین برابر خواهد شد. او تأکید می‌کند: «در مطالعات مربوط به ۱۱ خط مترو که زمانبندی آن برای سال ۱۴۲۰ تعیین شده، عدد جابه‌جایی روزانه ۷ تا ۱۰ میلیون نفر تخمین زده شده است.» اما پای این ۷ خط بالاخره کی به تهران باز می‌شود؟ تا پیش از دوره جدید مدیریت شهری قرار بود این خطوط طی ۲۰ سال ساخته شوند اما علیرضا زاکانی شهردار تهران قول داده که با کمک دولت و تقویت ناوگان طی ۸ تا ۸ سال آینده این شبکه تکمیل شود. البته شرطی هم اعلام شده و آن، همان تزریق ناوگان به خطوط مترو است.

درستی هم معتقد است که امروزه سبک زندگی مردم متفاوت شده و مدل زندگی و نیازهای روزانه مردم تهران می‌طلبد که جانمایی ایستگاه‌ها به‌روزتر شود. او با این حال تأکید می‌کند که ایستگاه مترو شبیه ایستگاه آرتی نیست که بتوان مکان آن را تغییر داد و تغییر، تنها مستلزم برنامه‌های مطالعاتی برای خطوط جدید است! البته کلیات خطوط هشت تا یازده در سال ۱۳۹۸ در تصویب شورای عالی ترافیک رسیده و در زمان ساخت و اجرا احتمالاً با جزئیات بیشتر بررسی شده و اقدامات لازم انجام خواهد شد و تا حدود زیادی گسترش شهر و رشد جمعیت در مطالعات مذکور لحاظ شده است.

امکانات هست اما نه برای همه

در تهران هم اکنون ۱۵۰ ایستگاه وجود دارد که اگر بخواهیم متناسب با ۳۲۲ محله تهران تناسب‌سازی کنیم دقیقاً معلوم نیست کدام محله بدون ایستگاه می‌ماند. اگرچه درستی می‌توان تغییرات جزئی لحاظ کرد اما اساسی نه! با وجود این باید پرسید در طرح‌های جامع و تقصیلی و طرح‌های توسعه‌ای تا چه اندازه به دسترس‌پذیری و توزیع عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

فضای سبز است که آمارها نشان می‌دهد. سرانه فضای سبز شهر تهران هم‌اکنون به طور میانگین بیش از ۱۶ مترمربع است که در مقایسه با رقم مصوبی که در قانون هوای پاک در سال ۹۶، ۱۵ مترمربع تعیین شده تقریباً بالاتر از حد استاندارد است، و با وجود این مناطقی مثل ۷، ۸، ۱۰، ۱۱، ۱۲ و ۱۷ از نظر فضای سبز در مقایسه با سایر مناطق با کمبود مواجهند.

علت البته بافت فشرده و متراکم مسکونی و کمبود پهنه سبز و هزینه بالای تملک اعلام شده است، اما این واقعیت که منظم فقط ۲۰۶ مترمربع سرانه فضای سبز دارد، درحالی که منطقه ۲۲ بیش از ۶۲ متر، نابرابری توسعه‌ای شهر تهران را توجیه نمی‌کند. عادلانه نبودن خدمات و تولید ترافیک برخی‌ها البته مخالف اجرای طرح‌های مشابهی هستند که امروزه در دنیا پیش‌تاز سبک زندگی شهروندان شده‌اند. مخالفان معتقدند که ما به مدل‌های بومی و ایرانیزده شده نیاز داریم و قرار نیست هر طرحی که در دنیا جواب داده لزوماً قابلیت اجرا در بافت بومی و محلی ما را داشته باشد. اگرچه طراحان «محله الگو» حرفی از گوبورداری اطرحدی‌های نوین جهانی به میان نیاورده‌اند، با این همه مخالفان، اجرای طرح‌های درستی تأکید می‌کند که اگر همین ۷ خط موجود هم تکمیل شوند (یعنی توسعه شمالی و جنوبی خط ۶ در کنار تکمیل خط ۷ اتفاق بیفتد)، سرانه حمل و نقل عمومی بهبود پیدا خواهد کرد. با وجود این نمی‌توان از دو نقضی چشم‌پوشی کرد که هم‌اکنون متروی تهران با آن مواجه است: «کمبود ناوگان به اندازه کافی» و «عدم پوشش ۱۰۰ درصدی» دو دلیل اصلی وضعیت است که ما امروز در تهران با آن موا جهیم.

درستی معتقد است که اگر این دو ضعف جبران شود، میزان جابه‌جایی مسافر چندین برابر خواهد شد. او تأکید می‌کند: «در مطالعات مربوط به ۱۱ خط مترو که زمانبندی آن برای سال ۱۴۲۰ تعیین شده، عدد جابه‌جایی روزانه ۷ تا ۱۰ میلیون نفر تخمین زده شده است.» اما پای این ۷ خط بالاخره کی به تهران باز می‌شود؟ تا پیش از دوره جدید مدیریت شهری قرار بود این خطوط طی ۲۰ سال ساخته شوند اما علیرضا زاکانی شهردار تهران قول داده که با کمک دولت و تقویت ناوگان طی ۸ تا ۸ سال آینده این شبکه تکمیل شود. البته شرطی هم اعلام شده و آن، همان تزریق ناوگان به خطوط مترو است.

درستی هم معتقد است که امروزه سبک زندگی مردم متفاوت شده و مدل زندگی و نیازهای روزانه مردم تهران می‌طلبد که جانمایی ایستگاه‌ها به‌روزتر شود. او با این حال تأکید می‌کند که ایستگاه مترو شبیه ایستگاه آرتی نیست که بتوان مکان آن را تغییر داد و تغییر، تنها مستلزم برنامه‌های مطالعاتی برای خطوط جدید است! البته کلیات خطوط هشت تا یازده در سال ۱۳۹۸ در تصویب شورای عالی ترافیک رسیده و در زمان ساخت و اجرا احتمالاً با جزئیات بیشتر بررسی شده و اقدامات لازم انجام خواهد شد و تا حدود زیادی گسترش شهر و رشد جمعیت در مطالعات مذکور لحاظ شده است.

امکانات هست اما نه برای همه

در تهران هم اکنون ۱۵۰ ایستگاه وجود دارد که اگر بخواهیم متناسب با ۳۲۲ محله تهران تناسب‌سازی کنیم دقیقاً معلوم نیست کدام محله بدون ایستگاه می‌ماند. اگرچه درستی می‌توان تغییرات جزئی لحاظ کرد اما اساسی نه! با وجود این باید پرسید در طرح‌های جامع و تقصیلی و طرح‌های توسعه‌ای تا چه اندازه به دسترس‌پذیری و توزیع عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

مسعود درستی مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای این سؤال البته جواب مناسبی داد. او به «ایران» می‌گوید: «مشکل اصلی متروی تهران به پیش از انقلاب و زمانی که شهر از نظر ارفقی تا این اندازه گسترده نشده بود، برمی‌گردد؛ عادلانه سرانه‌ها توجه نشان داده شده است؟ نمونه آن هم سرانه

مجموعه‌های غربی‌ها نیست به شری‌ها

بی‌توجهی به طرح جامع و تقصیلی موجب ایجاد بار اضافی روی دوش شهر تهران شد و به رشد نامتوازن سرانه و زیرساخت‌های موجود دامن زد و ما حالا با یک تهران بی‌فوقه و بی‌تناسب با جمعیت و امکانات و سرانه‌ها مواجهیم.»

