



فرصت‌ها و تهدیدهای سکونتگاه‌های غیررسمی در حوزه محیط زیست

گفت‌وگو با محمد درویش*

تردد روزانه به همه مقاصد خود اعم از فروشگاه، محل کار، محل تحصیل، بیمارستان و نظایر آن برسد. در صورتی که ما در حال حاضر سفرهای بالای ۲۰-۳۰ کیلومتر را به طور خیلی معمول داریم و در برخی موارد به بیش از ۱۰۰ کیلومتر نیز می‌رسد. مردم از برخی مناطق غربی کرج و مهرشهر، شهر جدید پرند، پردیس و جاهای دیگر هر روز به سمت تهران می‌آیند و این خود بحران ترافیک، آلودگی هوا، انتشار گازهای گلخانه‌ای، جزیره گرمایی شهر و غیره را تشدید می‌کند و باعث افزایش آلودگی صوتی می‌شود. افزایش آلودگی صوتی موجب افزایش کندذهنی در کودکان، کاهش ضریب تحمل مردم، افزایش پرخاشگری و بروز ناراحتی‌های گوارشی در افراد می‌شود. تهران شهری است که در هر ۱۰۰ هزار نفر، ۷ هزار نزع اتفاق می‌افتد و سومین شهر نزع‌خیز دنیا است که یکی از دلایل اصلی آن آلودگی صوتی شدیدی است که در این شهر وجود دارد. انسان حداکثر بین ۶۰ تا ۶۵ دسی‌بل آلودگی صوتی را می‌تواند تحمل کند، در حالی که اندازه‌گیری ما در زیر پل سیدخندان ۸۲ دسی‌بل و در زیر پل فردیس کرج ۹۱ دسی‌بل آلودگی صوتی را نشان داد. این‌ها همه معضلاتی است که از ازدحام بیش از حد مردم در سکونت‌گاه‌ها به وجود می‌آید. تهران بالاترین میزان طلاق و افسردگی

گسترش سکونت‌گاه‌های غیررسمی و حاشیه‌نشینی کدام آسیب‌های زیست‌محیطی را به دنبال داشته است؟

حاشیه‌نشینی و ایجاد سکونت‌گاه‌های غیررسمی در اطراف شهرها سبب شده فشاری که بر محدوده سرزمینی سکونت‌گاه‌های شهری ما وارد می‌شود بیشتر از تحمل یا برد اکولوژیکی منطقه باشد. برای مثال، شهر تهران به میزان ۳۶ سانتی‌متر در سال با فرایند نشست زمین روبه‌رو است، یعنی ۹۰ برابر شرایط بحرانی. یکی از مهم‌ترین دلایل این بحران به جمعیتی بازمی‌گردد که به میزان چندین برابر ظرفیت برد منطقه‌ای در این پهنه ۷۰۰ کیلومتر مربعی اسکان داده شده است. ما می‌توانیم در حدود ۲،۳ میلیون نفر را در مخروط افکنه جنوب البرز در این قلمرو ۷۰۰ کیلومتر مربعی سکونت دهیم به نحوی که از کیفیت درخور زندگی برخوردار باشند. اما اکنون در شهر تهران روزانه بیش از ۲۰ میلیون تردد اتفاق می‌افتد و ۱۰ میلیون نفر هم ساکن شب دارد. حاشیه‌نشینی باعث می‌شود مسیریایی که شهروندان کلان‌شهرها باید طی کنند به مراتب طولانی‌تر از حد معمول باشد. شهرها باید به نحوی طراحی شوند که هر شهروند بتواند با حداکثر ۵ کیلومتر

و خودکشی را دارد. سطح آبهای زیرزمینی در منطقه ۲۲ تهران که به آن شهر سالم می‌گوییم، در طول یک دهه اخیر، بین ۷ تا ۱۷ متر کاهش پیدا کرده است. در تهران ۲۰ میلیون ساعت از عمر شهروندان در روز تلف می‌شود که ارزش آن معادل ۱۰ هزار میلیارد تومان در سال است، یعنی ۶ برابر بودجه وزارت ورزش و جوانان که قرار است به افزایش نشاط و سلامت مردم کمک کند. همه این‌ها به این دلیل است که هنجار اول یعنی تناسب جمعیت با توان اکولوژیکی سرزمین رعایت نشده است.

توجه به محیط زیست در بافت‌های تاریخی باید با در نظر گرفتن چه موضوعاتی پیگیری شود؟

اصولاً حفظ بافت‌های تاریخی در هر سکونت‌گاه شهری باعث کاهش جزیره حرارتی شدن شهر می‌شود چرا که این بافت‌ها اغلب از خشت و گل هستند که از عایق‌های حرارتی بسیار خوب به شمار می‌روند. علاوه بر این، ما در بافت‌های تاریخی بلندمرتبه سازی نداریم و سرانه فضای سبز بسیار خوبی در این مناطق وجود دارد. یکی از مشخصه‌های پروژه موفق این است که ببینیم آیا توانسته‌اند بافت‌های تاریخی را با همان گونه‌های بومی منطقه احیا کنند یا آن را دستکاری کرده‌اند. وجود بافت‌های تاریخی در مجموع باعث کاهش تردهای موتور می‌شود. در نتیجه آلودگی صوتی و آلودگی هوا کاهش پیدا می‌کند و آرامش بیشتری حاکم می‌شود. ما می‌توانیم در بافت‌های تاریخی، بدون فشار بیش از اندازه به طبیعت، از محل گردشگری تاریخی و فرهنگی تولید سرمایه کنیم. بنده فکر می‌کنم که به طور کلی باید بتوانیم در بافت‌های تاریخی از هر المان ایجادکننده فاصله با هویت تاریخی و اصیل بومی منطقه پرهیز کنیم و مثلاً اجازه نصب آنتن و عبور تیرهای چراغ برق را ندهیم. این المان‌ها به شدت به چشم‌اندازهای موجود در محیط زیست بافت‌های تاریخی آسیب می‌زند. در سفری به شهر یزد مشاهده کردم این موارد همچنان در بافت‌های تاریخی شهر آزردهنده هستند. هر چقدر چشم‌انداز دیداری منطقه شبیه صد، دویست یا پانصد سال گذشته باشد، از نظر محیط زیستی هم یک برگ برنده به شمار می‌رود چرا

که مجبورند برای تولید روشنایی از سلول خورشیدی و برای تولید گرما از آبگرمکن خورشیدی استفاده کنند و این موارد سبک جدید زندگی را که توصیه ما است ترویج می‌کند.

روستاهای ادغام‌شده در شهرها از دیگر محلات هدف بازآفرینی شهری هستند. چه فرصت‌های زیست‌محیطی در این مناطق وجود دارد که می‌توان از آن‌ها در جهت ارتقای کیفیت زندگی شهروندان ساکن بهره‌مند شد؟

تجربیش و کن نمونه این مناطق هستند، روستاهایی که اطراف تهران بوده‌اند و امروز بخشی از شهر تهران شده‌اند و همچنان ریه‌های این شهر به شمار می‌آیند. ما باید بتوانیم فضاهای سبز این روستاها را حفظ کنیم و به بهانه حفظ ۷۰ درصد پوشش گیاهی و ساخت ۳۰ درصدی ساختمان که عملاً اتفاق نمی‌افتد، طرح‌هایی مانند برج باغ راه نیندازیم. متأسفانه ما در دو دهه اخیر ۴ هزار هکتار از باغ‌هایمان را برای همین طرح برج باغ از دست داده‌ایم. همچنین اگر این بافت‌های روستایی بتوانند صنایع دستی خودشان را رونق دهند و هویت بومی خود را حفظ کنند، منجر به تقویت بوم‌گردی روستایی و عشایری می‌شود که درآمد بسیار خوبی نیز برای مردم ایجاد می‌کند. وقتی رفاه مردم افزایش پیدا کند، دیگر شاهد رواج بزهکاری و خرید و فروش مواد مخدر که اغلب در حاشیه‌نشینی با آن مواجه هستیم نخواهیم بود.

نمونه موفق از اقدامات زیست‌محیطی در محلات هدف بازآفرینی شهری می‌شناسید؟ چگونه می‌توان از توان مردم در این حوزه استفاده کرد؟

بزرگ‌ترین اتفاق سالیان اخیر در خصوص مشارکت مردم در حفظ محیط زیست، شکل‌گیری پویش‌های زیست‌محیطی خصوصاً در شبکه‌های اجتماعی بوده است که در بسیاری از موارد موفق بوده‌اند. پویش نه به مصرف کاغذ، پویش نه به استفاده از حیوانات در سیرک، و ده‌ها پویش دیگر نشان می‌دهند که مسائل زیست‌محیطی رفته رفته در شمار مطالبات جدی جامعه قرار گرفته است و مردم بیش

از گذشته در این باره احساس مسئولیت می‌کنند. در نتیجه پوشی که برای حفاظت از جزیره آشوراده به راه افتاد، قراردادی که گفته می‌شد ممکن است به جزیره آسیب بزند اجرایی نشد. پوشش نه به استفاده از مینی‌بوس‌های فرسوده هم موفق بوده و تاکنون ۸۰۰ دستگاه از ۴۰۰۰ دستگاه مینی‌بوس فرسوده از رده خارج شده و این روند ادامه دارد. در کنار این‌ها می‌بینیم که پوشش سه‌شنبه‌های بدون خودرو با استقبال کم‌نظیری در سراسر کشور مواجه شده است. از زمان شکل‌گیری این پوشش ۸۰۰ کیلومتر مسیر تردد بدون خودرو در ۱۴ شهر ایران پیش‌بینی شده است. در شهرهایی مثل اصفهان، قزوین، تهران، مشهد، سیرجان، نیشابور و جاهای دیگر طرح‌های خوبی برای ترویج دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی به جای استفاده از خودرو مطرح شده است و شهرداران بسیاری از این شهرها به پوشش پیوسته‌اند. در همین زمینه، سازمان حفاظت محیط زیست هم در تیرماه جشنواره سکونت‌گاه‌های سبز را برگزار می‌کند. ما با برگزاری این جشنواره در پی آن هستیم که بگوییم الگوی شهرهای خودرهم‌محور دیگر جواب نمی‌دهد و شهرهای ما باید انسان‌محور باشند. ساخت خیابان و پل و تونل نتوانسته مشکلات ترافیکی و زیست‌محیطی را کاهش دهد. در نتیجه ما باید حمل و نقل عمومی را ترویج کنیم. همچنین در منطقه خور و بیابانک در استان اصفهان تجربه‌های خوبی از مهاجرت معکوس داریم و مردم به روستاهای خود بازگشته‌اند. در روستاهای گرمه، فرح‌آباد، جندق و بیازه، همین‌طور در مناطق برزوک، قمصر و ایبانه در کاشان و متین‌آباد در نطنز اتفاقات خوبی افتاده است و نه تنها جمعیت روستایی کاهش پیدا نکرده، بلکه با استقبال گردشگران بر درآمد منطقه نیز افزوده شده است. ساکنان این مناطق توانسته‌اند با حفاظت صحیح از زیبایی‌های طبیعی منطقه تولید سرمایه کنند و خودشان اقامتگاه‌های گردشگری و بوم‌گردی درست کرده‌اند. گردشگر از غذا و فضای سنتی و سکوت محیط استفاده می‌کند، چیزی که در شهرها کیمیا است. فروش صنایع دستی باعث رونق اقتصادی منطقه می‌شود و دیگر نیازی به مهاجرت نیست و مردم با درآمد خود می‌آموزند که چگونه از طبیعت بهتر حراست کنند. پس قبل از هر چیز باید توانمندسازی

اقتصادی ساکنین در نظر گرفته شود و بعد از آن خود مردم از محیط زیستشان حفاظت خواهند کرد.

به نظر شما چه آسیب‌های کلانی در بحث زیست‌محیطی محلات هدف بازآفرینی شهری وجود دارد که نیازمند توجه بیشتر است؟

به نظر بنده یکی از آسیب‌های اصلی این مناطق تردد بیش از حد وسایل نقلیه موتوری است که در نتیجه آن هویت خود را از دست می‌دهند. باید تمهیداتی اندیشیده شود که مردم در سفر گردشگری همه چیز را متفاوت تجربه کنند، مانند کاری که شهرداری اصفهان با رونق دادن مجدد به کالسکه‌سواری انجام داده است. این اصل باید در نظر گرفته شود که در سکونت‌گاه‌ها و بافت‌های تاریخی، مردم تا حد ممکن از دوچرخه و کالسکه و اسب استفاده کنند و پیاده‌مداری ترویج داده شود تا وسایل نقلیه موتوری در دورترین فاصله از آن‌ها قرار گیرد.