



در گفتگو با رضا ناصری، معمار، مطرح شد

موافقت مشروط با هوشمندسازی!

اگر پروژه ۱۰ بار هم شکست بخورد نباید به پل سازی برگردیم

اسما پوربزرگی ایادی

شهر کرمان که دو سالی می‌شد آرام گرفته بود، اکنون می‌خواهد به‌سخت هوشمندسازی حرکت کند. در شورای توسعه مدیریت استان از سوی مشاور استاندار طرحی با عنوان هوشمندسازی مطرح و پس از دو جلسه مفصل علنی و با اما و اگرهایی ضمیمه آن، پنجشنبه ۲۴ مردادماه مصوب شد که دو اقدام شامل راه‌اندازی خط ویژه در مسیر مشتاق تا چهارراه کاظمی و هوشمند کردن چهارراه طوب و بد این اقدام، نظر دو کارشناس ترافیک را پرسیدم و اکنون، رضا ناصری، دانشجوی دکتری رشته معماری در دانشگاه شهید بهشتی به‌عنوان کسی که موافق این رویکرد در شهر است درباره آن نظر می‌دهد:

آقای ناصری، لطفاً بگویید نظراتان درباره نصب چراغ هوشمند در طهباسب‌آباد و راه‌اندازی خط ویژه اتوبوس در مسیر مشتاق تا چهارراه کاظمی که به‌تازگی تحت عنوان هوشمندسازی شهر کرمان در استانداری به تصویب رسیده، چیست؟ موافقید هوشمندسازی به این شکل در شهر شروع بشود؟

به نظر من شهر کرمان به‌سختی هوشمند است چرا که هوشمند بودن یک عنوان صفر و صدی نیست که بگوییم سیستم، یا هوشمند هست یا نیست. در مورد کرمان باید کمک کنیم شهر روز به روز هوشمندتر شود و حالا که می‌بینیم مدیریت شهری به‌جای ساختن نقاط غیرمسطح با بودجه‌های چند صد میلیاردی در چهارراه طهباسب‌آباد، می‌خواهد با نصب تجهیزات الکترونیکی و استفاده از الگوریتم‌های کامپیوتری مسئله را حل کند می‌توان گفت که این شهر چند مرتبه هوشمندتر شده و مدیریت شهری که این‌طور نگاهی پیدا کرده چند مرتبه هوشمندتر شده است. اگر نتوانیم درباره کلیات صحبت کنیم و به همین اقدام جزئی که به آن اشاره کردید بپردازیم باید بگوییم که حرف‌های کلی که زده می‌شود را می‌فهمیم و مباحث و انتقاداتی که در این باره مطرح می‌شود را از دیدگاهی، درست می‌دانم اما از دیدگاهی، مطرح کردن آن نوعی «مغفله‌ی عطف به کلیات در امور جزئی» می‌دانم و بر همین اساس می‌گویم که هوشمندسازی در این چهارراه در حد بودجه و کاری که می‌خواهند انجام دهند به نظر من مفید فایده است؛ حتی اگر کاملاً نقطه‌ای و در همین حد باشد.

دلایل‌تان را می‌گویید؟

احتمالاً با این پروژه، می‌خواهند اولویت‌های تردد را با تجهیزات الکترونیکی مدیریت کنند و به حرکت اتوبوس‌ها پیوستگی دهند تا تاخیرهای که در دوره زمانی طولانی چند ماهه و چند ساله دست‌کاری نمی‌شود را در طول روز و براساس میزان ترافیک تغییر دهند. کسانی که دست‌شان در کار است بهتر می‌دانند گاهی سه ثانیه تغییر در تایمینگ و فرصت دادن به چراغ سف در یک مسیر، ممکن است تا کلیتاً بهترها طول بکشد چراغ قرمز را تغییر دهد. این پروژه اگر در ایجاد خودش مورد توجه قرار گیرد و در آن وارد مغفله‌ی عطف به کلیات نشویم و چنانچه به شکل درست و توسط متخصص کاربند انجام شود به اندازه‌ی کافی مفید است.

درباره خط ویژه اتوبوس در مسیر مشتاق تا کاظمی به‌عنوان فاز اول مسیر نظراتان چیست؟

این بخش پروژه که از آزادی تا مشتاق خط ویژه اتوبوس ایجاد شود را هم جزو پروژه‌های مفید می‌دانم چرا که اساساً این، جزو اقداماتی است که باید در شهر انجام می‌دادیم بر خلاف اتوبان‌هایی یا کمربندسازی یا تقاطع غیرمسطح‌سازی که نباید انجام می‌دادیم و یا با طمانینه‌ی بیش‌تری درباره‌ی رفتار می‌کردیم. برخی کارها ۴۰۰۵۰ سال است که معلوم شده اشتباه هستند و ما اساساً نباید سراغ آن می‌رفتیم ولی هوشمندسازی از جمله اقدامات درستی است که آینده‌ی همدی شهرها است اما این‌که در حین انجام آن دچار اشتباه شویم، بحث دیگری است. این‌که تصمیم بگیریم در شهر کرمان راه درستی برویم برای من خیلی ارزش دارد و امیدوارم به‌درستی انجام شود. پس، با ایجاد خط ویژه اتوبوسانی هم موافقم فقط در این بخش، مسئله مقداری پیچیده است.

از چه نظر پیچیده است؟

این‌که خط حمل‌ونقل مناسبی در محور آزادی تا مشتاق به‌عنوان آغاز مسیر ارتقای کیفیت حمل‌ونقل عمومی شهر کرمان ایجاد شود یک ضرورت است. هم‌هنگام حسابات و پیش‌بینی‌ها در شهر کرمان نشان می‌دهد اول باید از همین‌جا شروع کنیم. در این مسیر، طی سال‌های اخیر، اتوبوسرانی تضعیف هم شده پس باید برای تقویت آن کاری انجام شود و چه بهتر که با سیستم‌ها و تجهیزات که در هوشمندسازی از آن اسم می‌برند این اتفاق بیفتد. ولی در این راه، موانع جدی وجود دارد.

در آنچه که در شهرسازی به‌عنوان هوشمند شدن شهرها معروف است تجهیزات الکترونیکی و نرم‌افزارهای کامپیوتری بخش کوچکی از کار را شامل می‌شود. شهر هوشمند شهری آزاد است و شهروندانی آگاه و مدیریتی چند لایه دارد که هم‌هنگام ابعاد شهر را در تصمیم‌گیری با هم می‌بینند نه مثل

روال ما در کرمان که شهر را به یک ساخت تقلیل می‌دهیم و در آن ساحت هم، کار کارشناسی کافی انجام نمی‌دهیم و با تصمیماتی که می‌گیریم شهر را دچار مشکل می‌کنیم. شهر هوشمند شهری است که همه‌ی ذی‌نفعان در مدیریت آن دیده می‌شوند. در هوشمندسازی زمینه‌ی کاری زیادی وجود دارد. شهری که میراث تاریخی خود را حفظ می‌کند شهری هوشمندتر است. این‌ها، چیزی نیستند که من جعل کرده باشم بلکه در علم شهرسازی هوشمندسازی با این معانی به‌کار می‌رود. شهری که به این هوشمندی می‌رسد که با روی خاطرات خود نگذارد و خاطرات حتی نسل‌های نزدیک را حفظ می‌کند هوشمندتر است. حالا ما این عنوان را تقلیل داده‌ایم و درباره‌ی تجهیزات الکترونیکی صحبت می‌کنیم که عرض کردم خیلی هم مفید ولی یک مسئله وجود دارد و آن این تجهیزات هوشمندسازی الکترونیکی

روی سیستم‌هایی قابل سوار شدن هستند که یک حدی از منطق و عقلانیت در رفتارشان وجود دارد و با این سیستم، می‌ایم عقلانیت موجود را بهینه می‌ایم یا اینهمه که کرمان، مناسفانه پایه‌های عقلانیت در مدیریت شهر و در چیزی که به‌عنوان شهر کرمان روی دستمان مانده، وجود ندارد. این شرایط حتی در مسائل ابتدایی مثل این‌که مدیریت، ترافیک‌گیری خود همه‌ی مسائل و شیون شهر را با هم ببینند، در حد یک مورد هم وجود ندارد و حتی مکانیزمی که بتواند شرایط را در این راستا مدیریت کند نیست. تمام کمیسون‌های تخصصی متنوع که هم عمل می‌کنند، ترافیک، تقریباً حکمران مطلق شهر شده و تمام تصمیمات، ترافیکی است و ترافیک است که سرنوشت شهر را معلوم می‌کند و در حالی که یک شهر اگر عقلانی و هوشمند شود، تردد و عبور و مرور تنها بخشی از مختصات آن را در برمی‌گیرد. مدیریت وقتی می‌خواهد یک مسیر اتوبوسرانی در شریعتی را هوشمند کند باید مجموعه‌ای از عقلانیت‌ها و ریزسیستم‌های عقلانی وجود داشته باشد که سیستم هوشمندسازی نباید این‌ها را نادیده بگیرد. درست می‌دانم اما از دیدگاهی، مطرح کردن آن نوعی «مغفله‌ی عطف به کلیات در امور جزئی» می‌دانم و بر همین اساس می‌گویم که هوشمندسازی در این چهارراه در حد بودجه و کاری که می‌خواهند انجام دهند به نظر من مفید فایده است؛ حتی اگر کاملاً نقطه‌ای و در همین حد باشد.

اما این پروژه مصوب شده و قرار شده کارهای اجرایی آن انجام شود. حالا چه می‌شود؟

به نظر من سیستم تصمیم‌گیری که می‌خواهد این محور را هوشمند کند باید ابتدا برای ریزسیستم‌ها هسته‌های مدیریتی تشکیل دهد و کمک کند عقلانیت تر شوند. تمام موفقه‌هایی که نقش دارند را با هم ببینند و همزمان با آن، تجهیزات خریداری و نصب شود و کلیه‌ی بخش‌های این فرآیند در هماهنگی کامل با هم پیش بروند و گزینه سیستم الکترونیکی که با مفاهیم شهرشناختی و درک ما از خیابان شریعتی منطبق نباشد نمی‌تواند عنوان هوشمند بگیرد. همچنین، اگر محور ویژه ایجاد شود و اتوبوس بتواند مثلاً با سرعت ۶۰ کیلومتر حرکت کند ولی عابر پیاده در این مسیر دیده نشود، نته‌ها شهر هوشمند نمی‌شود بلکه تخریب شده و عدم استفاده از حمل‌ونقل عمومی در آن شدید می‌شود.

حالا با این توضیحاتی که دادید، همچنان موافقید که این پروژه در خیابان شریعتی اجرا شود؟ من موافقم این اتفاق بیفتد.

به همین شیوه که می‌گویید؟ هوشمندسازی شهر را از همین‌جا شروع کنند؟

من جزئیات روشی که دارند را نمی‌دانم این‌که می‌خواهند مسیر را هوشمند کنند خیلی خوب است ولی باید همه‌ی مقتضیات را همراه آن ببینند. عرض کردم، چند ریزسیستم باید عقلانیت تر بشوند که با هوشمندسازی بتوانیم آن وضعیت را بهینه کنیم. ما یک شهرسازی و شهرشناسی عقلانی‌تری می‌خواهیم که از این نظر اوضاع کرمان خراب است. برای هوشمندسازی مسیر شریعتی، ما یک سازمان اتوبوسرانی عقلانی می‌خواهیم، اتوبوس‌هایی نیاز داریم که تا حدی قابل مدیریت و کنترل باشند، وقتی می‌گویند روزی چهار اتوبوس در مسیرهای تردد در شهر کرمان خراب می‌شود و مسافران را پیاده می‌کنند این را که نمی‌شود تایمینگ کنیم، ابتدا باید سازمان اتوبوسرانی‌ای باشد که آمار خرابی و توقف اتوبوس‌های آن در این حد نباشد. باید خیابانی باشد که بتوان آن را کنترل کرد و در آن برنامه‌ی زمان‌بندی اجرا کنیم. حالا اگر هوشمندسازی بتواند این وضعیت را عقلانی‌تر کند، آن زمان است که این پروژه می‌تواند مختصات درستی داشته باشد. ضمن این‌که درباره‌ی خیابان شریعتی یک مشکل ما این است که اصلاً نمی‌دانیم این خیابان چقدر هست و درباره‌ی جیستی آن بحث‌های جدی داریم. جالب است بدانید که در طرح‌های مختلف شهر کرمان، هر کدام نقشی برای آن تعریف کرده‌اند و در هر دوره از مدیریت شهری نیز، این خیابان به سستی کشیده شده است. بحران اصلی هوشمندسازی خط اتوبوسرانی آزادی - مشتاق اینجاست که نمی‌دانیم این خیابان قرار است چه باشد؟ یا پداده‌محور باشد؟ شریعتی از درجه یک باشد؟ ما این مسائل را نمی‌دانیم. خیابان شریعتی که همیشه به حال خود رها بوده و هر بخشی از شهرداری برای خودش کاری در آن انجام داده هوشمند نمی‌شود، چون در یک عقلانیت بسیار سطح پایین‌تری قرار دارد. باید ابتدا شناختی برای آن تعریف شده و روی آن اجماع صورت گیرد و بعد مختصات شهرسازی و معماری آن اصلاح شود و خطوط حمل‌ونقل عمومی آن تقویت شود. الان در این خط، اتوبوس‌های فرسوده‌ای وجود دارد که اصلاً به‌کار نکرده‌ایم. در ترافیک لافق کل سازمان و نیز باید آمادگی داشته باشد که این نوع مدیریت را کردن بگذارد. شهری که می‌خواهد هوشمند شود این سطح از مقاومت در برابر نقش در آن باید شکسته شود و مدیریت ارشد به نظر من، ابتدا باید این کارها را انجام دهد بدون این‌که دچار مغفله‌ی عطف به کلیات شوند. من نمی‌گویم این پروژه را با قدرت پیش ببرند ولی باید همه‌ی ملزومات و مقتضیات آن در حین اجرا دیده شوند. ما در کرمان نسبت به دانش مقاومت داریم و باید این مقاومت شکسته شود. در

آقای ناصری، شهر هوشمند شش مولفه دارد از جمله محیط زیست و اقتصاد و حمل‌ونقل هوشمند و ... حالا مشاور استاندار وقتی این طرح را ارائه می‌کند، می‌گوید شهرداری گفته اولویت ما حمل‌ونقل است و ترافیک مشکل دارد پس هوشمندسازی را از اینجا شروع کنیم. واقعا در مقایسه با دیگر مولفه‌های بخش هوشمند، ما در حمل‌ونقل وضعیت بدتری داریم؟ شما هم قبول دارید که باید از حمل‌ونقل شروع کنند؟

ما چالش‌های مختلفی در شهر داریم ولی با همه‌ی مشکلاتی که در مدیریت حمل‌ونقل وجود دارد به نظر من یکی از بخش‌هایی که هوشمندسازی در آن شدنی‌تر است همین‌جاست. در قبیله‌ی آیت‌ها که اصلاً مبنای تعریف شده‌ای برای آن وجود ندارد و در هر مقطعی، آمار و اطلاعاتی هم نداریم که بتوانیم در دشتوارتر و پیچیده‌تر هم می‌شود.

پس سرآغ آن نوبت.

منظورم این نیست. می‌گویم وقتی می‌خواهیم هوشمندسازی را شروع کنیم، از جایی که حداقل‌هایی قابل دسترسی است و امکان تحقق آن پیش‌تر است شروع کنیم تا در حوزه‌ی اقتصادی که اصلاً کار نکرده‌ایم. در ترافیک لافق کل سازمان و دو، سه کارگروه و چندین کارشناس در دستگاه‌های مختلف مستقر هستند و مدام به آن فکر می‌کنند و دارند بالاخره مدیریتی انجام می‌دهند و مقدماتی در این حوزه وجود دارد که بتوانیم به سمت عقلانی کردن آن برویم. شاید کسی حرفم را نقض کند و مثلاً بگوید محیط زیست اولویت دارد. من اما براساس اطلاعاتی که هست می‌گویم در حمل‌ونقل، هوشمندسازی شدنی‌تر است.

درباره‌ی این پروژه، دو کارشناس ترافیک نظر

دادند و گفتند این شکل هوشمندسازی دستاوردی ندارد. نظر شما چیست؟

به نظر من این شکل پرداختن به موضوع، همان مغفله‌ی عطف به کلیات است. شما الان هر چیزی که به من بگویید می‌توانم از این طریق آن را به مسئله‌ی کلی‌تری ارجاع بدهم. مثلاً همین دوستان گفته‌اند سیستم حمل‌ونقل عمومی یکپارچه نیاز است. من می‌توانم بگویم که نه، این‌طور نیست. تا فرهنگ عمومی ارتقا پیدا نکند این سیستم یکپارچه هم جوابگو نیست. به همین راحتی این شیوه‌ی ما باعث ایست کامل می‌شود. این درست نیست که هروقت درباره‌ی چیزی از ما پرسند و ما در مورد آن مسئولیتی نداشته باشیم، درباره‌ی کلیات آن حرف بزنیم ولی وقتی پشت میز نشسته و مسئول باشیم، بسیار جزئی‌نگر باشیم. ایرادی به این پروژه گرفته شده این است که به‌صورت نقطه‌ای است و جواب نمی‌دهد. آیا این ایراد درباره‌ی زیرگذر آزادی مطرح نیست؟ آیا در آزادی که چند صد میلیارد تومان هزینه می‌برد نباید با وسواس بیش‌تری این حرف را می‌زدیم؟ حالا مدیریت کلان آن تصمیم را گرفته بود، جهت و چگونگی اجرای زیرگذر را که این دوستان نباید کرده‌اند. من این انتقاد را وارد می‌دانم که هر وقت تغییری در شهر می‌خواهد ایجاد شود آن را به کلیات پاس بدهیم. در طرح و حرف، به‌صورت کلی به مسائل نگاه کردیم ولی در اقدام غیر از ندامت‌رالی‌های موجود کاری نکردیم و حالا کسانی می‌خواهند روال را تغییر بدهند نباید با کلیات جلوی آن را بگیریم. به نظر من در کرمان برای انجام پروژه‌ها، تا حالا نمایش همدلی وجود داشته و مثلاً اگر معاون یکی اداره با انجام آن مخالفت می‌کرده برکنارش می‌کردند و به این شکل، همه همدل می‌شدند. الان ما وارد وضعیتی شدیم که مخالفان و موافقان، پیش‌تر اظهارنظر می‌کنند. پیشنهاد من این است که مدیران برای تصمیم‌گیری، باید آن وضعیت گذشته را فراموش کنند. بهترین کار دنیا را بخواهند انجام دهند، عددهای نقد می‌کنند که اتفاقاً درست هم هست. ولی وقتی مخالف و موافق داریم، مدیران ما باید حرف همه را بشنوند و بین نظرات ارزیابی کنند و تا مخالفتی شد، پروژه را رها نکنند. یک روزی در کرمان، از نقد و مخالفت کلیه‌ی بخش‌های این پروژه، موافقان هستند که سکوت می‌کنند. کارشناسان باید آبرویشان را وسط بگذارند و با پروژهای همدلی کنند، اگر پروژه شکست خورد، بخشی از آبروی آن‌ها هم برود. اشکال ندارد. فضای فعلی اما باید تغییر کند. کسی نمی‌تواند صرف جایگاه خود درباره‌ی پروژه‌های حرف بزند. همین الان، عددهای کاملاً با هوشمندسازی موافقت آن‌ها هم باید بیابند و منطق خود را اعلام کنند و مدیریت ارشد براساس اظهارات متعدد تصمیم بگیرد.

همین‌جا بگویید که ما تا کی باید در این شهر سعی و خطا کنیم؟ این صحبت شما به‌نوعی تأیید سعی و خطا کردن در شهر است. و همچنان دارید این پروژه را با وضعیت گذشته مقایسه می‌کنید. این‌که یک روزی اشتباهاتی در این شهر انجام شده و در مقایسه با این اشتباهات، می‌گویید این شکل هوشمندسازی هم خوب است. از شما انتظار داریم این را بگویید که در مقایسه با شرایط ایده‌آلی در این شهر باید حاکم باشد، آیا این تصمیم اخیر می‌تواند ما را به سمت آن شرایط سوق بدهد و کیفیت زندگی در شهر کرمان را قدری بهبود بخشد؟

عرض کردم برخی از افرادی که درباره‌ی این شهر پروژه یا به‌طور کلی مسائل شهر صحبت می‌کنند دچار مغفله‌ی عطف به کلیات هستند و برای اظهارنظرشان از جزوه‌ی کلاسی استفاده می‌کنند. وقتی از آن سوال می‌کنی، با مغفله‌ی عطف به کلیات، انتقاد می‌کنند و همان چیزهایی را می‌گویند که در کتاب‌ها و جزوه‌های کلاسی هست که درباره‌ی درست بودن خیلی از آن‌ها هم اتفاقاً نظر داریم. ولی وقتی در جلسه از آن‌ها پرسیم، کلیت را کنار می‌گذارند و می‌گویند در کرمان شرایط انزوی دیگری است و فرهنگ ما متفاوت است و با دلایلی از این دست، کمک می‌کنند همین سیستم و همین روند ادامه یابد. پس من برای این‌که دچار مغفله‌ی عطف به کلیات نشوم مثل شما به شهر نگاه نمی‌کنم و از این تعبیر که شهر جای سعی و خطا و آزمایش است استفاده نمی‌کنم و می‌گویم که شهرها همین‌گونه تکون پیدا می‌کنند. مسئله‌ی شهر مثل تعمیر سینک ظرفشویی خانه نیست و حتی تشابهی با پزشکی هم ندارد، چون پزشکی نیز یک تخصص است و با دانشی که پزشکی دارد، می‌توان شرایط فیزیولوژی بیمار را کنترل کرد ولی بحران‌ها و مشکلات شهر از نوع بدخیم هستند و مثل سرطان‌های بدخیمی هستند که درمان نمی‌شوند و باید با آن مدارا کنیم و کنترل‌شان کنیم. تخصص و نظر کارشناسی در شهر به این معنا، جوابگو نیست، که اگر بود، پروژه‌ها را در دنیا به رای‌گیری عمومی نمی‌گذاشتند. اگر یک کارشناس می‌توانست نسخه‌ای برای شهر بیچند این‌قدر در شهرهای دنیا، سازوکارهای مشارکتی نمی‌دیدند که مردم را در تصمیم‌گیری‌ها دخیل‌اند. مدیریت حتی یکی از علمی‌ترین حوزه‌های شهر مثل ترافیک هم نه‌اینجا مثل پیش‌بینی آب‌وهواست. در کل باید بگویم که شهر به مرور تکون پیدا می‌کند.

برخی هم معتقدند این پروژه از دل یک پروژه بزرگ یا دورنمایی مشخص درنمی‌آید و در واقع می‌گویید هوشمندسازی نیاز به طرح جامع دارد که گام اول تا آخر را آن طرح معلوم کند. نظر شما چیست؟

این نوع تحلیل کردن، با احترام به صاحبان آن، از نظر من زمانی اتفاق می‌افتد که در یک علم فقط با کلیات آن آشنا باشیم. همه برنامه‌ی جامع عالی است. شما برای زندگی شخصی‌تان هم بهتر است برنامه‌ی جامع داشته باشید ولی در حوزه‌ی برنامه‌ریزی و مدیریت براساس طرح جامع، وقتی مقداری عمیق‌تر بشویم، با مسائل دیگری مثل مدارا تحقیق برنامه روبرو می‌شویم. ما اصطلاحی داریم به‌نام سال صفر. مقتضیاتی باید باشد که براساس آن برنامه‌ریزی، برنامه‌ریزی نیاز به آمار و اطلاعات دارد که ما نداریم. بودجه‌ای می‌خواهد که روی آن طی یک دوره‌ی مشخص حساب کنیم که این کار نداریم. یک حد از ثبات مدیریتی نیاز دارد و سازمانی که برنامه را اجرا کند. هروقت این شرایط را داشته‌ایم، می‌توانیم برنامه‌ریزی کنیم و کرمان را شهرداری کرمان اصلاً در شرایطی نیست که با برنامه جامع بخواد حرکت کند. حالا بیابند برنامه‌ی جامع تهیه کنند. من همین الان می‌گویم چنین برنامه‌ی براساس توهمات نوشته می‌شود چون اصلاً آمار و اطلاعات درست‌وحسابی نداریم! ما گاهی اوقات حتی نمی‌دانیم مثلاً لوله‌ی گاز از کجا رد شده. یک نقشه‌ی جی‌آی‌اس از این شهر نداریم، بودجه‌ای که بتوانیم روی آن حساب کنیم نداریم. در کل شهرداری کرمان چند نفر لیسانس فوق‌لیسانس شهرسازی داریم؟ می‌گویند یک نفر! یک نفر در چهار هزار و ۷۰۰ نفر نیرو. با این وضعیت می‌خواهید برنامه‌ی جامع بنویسید و اجرا کنید؟ ضمن این‌که بیابند بگویند طرح‌های جامع که پیش از این برای شهر نوشته شده چرا محقق نشده است؟ در این چنین شرایطی، من فکر می‌کنم اقدامات نقطه‌ای موثرتر باشد تا طرح جامع نوشتن. به‌طرح جامع داشتن و طبق آن عمل کردن خیلی ایده‌آل است ولی باید واقعیت‌ها را ببینیم. در این وضعیتی که شهر کرمان دارد، مدیریت عقلانی، مدیریت بحران است. باید طرح‌های ضربتی کنترل بحران برای این شهر بنویسیم.

یک نقد دیگر هم درباره‌ی روند تصمیم‌گیری برای هوشمندسازی شهر وجود دارد و آن این‌که پروژه در شورایی مصوب شده که شهردار این شهر همان‌قدر در آن حق رای و اظهارنظر دارد که مثلا مدیر جهاد کشاورزی و رئیس علوم پزشکی و صمت

و دیگر مدیران استان دارند. البته می‌گویند کمیته‌ای تخصصی ابتدا طرح را بررسی کرده است. حالا به نظر شما استاندار این طرح را از جای درستی دارد دنبال می‌کند؟ احتمالاً شهرداری و شورای شهر را دور زده‌اند؟ من حتی به این هم فکر کرده‌ام که شاید شهرداری خیلی دانش برای اجرای این پروژه قرض نیست و با این وضعیت، از آن رفع مسئولیت هم کرده است.

یکی از نقدهایی که من می‌توانم مطرح کنم این است که کمیته تخصصی که کار را بررسی می‌کند احتمالاً ضعف‌هایی دارد و آن این‌که ریزسیستم‌های هوشمندسازی را ندیده باشد. مثلاً بحث‌های جامعه‌شناسی، ترافیکی، معماری و شهرسازی و شهرشناختی و رسانه‌ای این پروژه را انجام نداده که اگر این‌طور باشد همین پروژه‌ی هوشمندسازی، نیاز به هوشمندسازی دارد. درباره‌ی روابط شهرداری و استانداری اطلاعی ندارم و نمی‌دانم هدفشان چیست و چرا دارند این کار را می‌کنند. شاید می‌خواهند همه‌ی نهادها را همدل کنند اما معلوم است جای بحث‌های تخصصی جای دیگری است. از خودشان باید پرسید. شهرداری هم به نظر من باید این بحث را جدی‌تر ببیند.

آقای ناصری، با همه‌ی این احوالات، اگر هوشمندسازی ناقص را در شهر انجام بدهیم، ممکن است با شکست مواجه شود. شما می‌گویید با این حال، انجام بشود. برداشت من درست است؟

من معتقدم حتی اگر این پروژه شکست بخورد، همین که ما در کرمان دنبال چنین پروژه‌هایی رفتیم و پول‌مان را اینجا خرج می‌کنیم و این جلسات‌مان را در این موضوع برگزار می‌کنیم نه این‌که میلیارد‌ها تومان را خرج زیرگذر‌سازی کنیم، یعنی شهر هوشمندتری داریم.

همین‌جا بگویید که ما تا کی باید در این شهر سعی و خطا کنیم؟ این صحبت شما به‌نوعی تأیید سعی و خطا کردن در شهر است. و همچنان دارید این پروژه را با وضعیت گذشته مقایسه می‌کنید. این‌که یک روزی اشتباهاتی در این شهر انجام شده و در مقایسه با این اشتباهات، می‌گویید این شکل هوشمندسازی هم خوب است. از شما انتظار داریم این را بگویید که در مقایسه با شرایط ایده‌آلی در این شهر باید حاکم باشد، آیا این تصمیم اخیر می‌تواند ما را به سمت آن شرایط سوق بدهد و کیفیت زندگی در شهر کرمان را قدری بهبود بخشد؟

عرض کردم برخی از افرادی که درباره‌ی این شهر پروژه یا به‌طور کلی مسائل شهر صحبت می‌کنند دچار مغفله‌ی عطف به کلیات هستند و برای اظهارنظرشان از جزوه‌ی کلاسی استفاده می‌کنند. وقتی از آن سوال می‌کنی، با مغفله‌ی عطف به کلیات، انتقاد می‌کنند و همان چیزهایی را می‌گویند که در کتاب‌ها و جزوه‌های کلاسی هست که درباره‌ی درست بودن خیلی از آن‌ها هم اتفاقاً نظر داریم. ولی وقتی در جلسه از آن‌ها پرسیم، کلیت را کنار می‌گذارند و می‌گویند در کرمان شرایط انزوی دیگری است و فرهنگ ما متفاوت است و با دلایلی از این دست، کمک می‌کنند همین سیستم و همین روند ادامه یابد. پس من برای این‌که دچار مغفله‌ی عطف به کلیات نشوم مثل شما به شهر نگاه نمی‌کنم و از این تعبیر که شهر جای سعی و خطا و آزمایش است استفاده نمی‌کنم و می‌گویم که شهرها همین‌گونه تکون پیدا می‌کنند. مسئله‌ی شهر مثل تعمیر سینک ظرفشویی خانه نیست و حتی تشابهی با پزشکی هم ندارد، چون پزشکی نیز یک تخصص است و با دانشی که پزشکی دارد، می‌توان شرایط فیزیولوژی بیمار را کنترل کرد ولی بحران‌ها و مشکلات شهر از نوع بدخیم هستند و مثل سرطان‌های بدخیمی هستند که درمان نمی‌شوند و باید با آن مدارا کنیم و کنترل‌شان کنیم. تخصص و نظر کارشناسی در شهر به این معنا، جوابگو نیست، که اگر بود، پروژه‌ها را در دنیا به رای‌گیری عمومی نمی‌گذاشتند. اگر یک کارشناس می‌توانست نسخه‌ای برای شهر بیچند این‌قدر در شهرهای دنیا، سازوکارهای مشارکتی نمی‌دیدند که مردم را در تصمیم‌گیری‌ها دخیل‌اند. مدیریت حتی یکی از علمی‌ترین حوزه‌های شهر مثل ترافیک هم نه‌اینجا مثل پیش‌بینی آب‌وهواست. در کل باید بگویم که شهر به مرور تکون پیدا می‌کند.

و با این تصمیم درباره‌ی هوشمندسازی، ما به سمت آن شرایط خوب می‌رویم؟

این نگاه به سمت آن است. ببینید شهر ایده‌آل حاشیه‌نشین هم ندارد، کودک کار هم ندارد. همان‌طور که حاشیه‌نشینی در شهر راحل مشخص ندارد، ترافیک هم راحل ندارد ولی ما می‌توانیم این مشکلات را بهبود ببخشیم و هوشمندسازی یک راه آن است.

حالا اگر در همین شروع کار، همه‌ی جوانب را نبینند و دچار خطا بشوند و پروژه نتیجه‌ی مورد انتظار را نداشته باشد، فکر نمی‌کنید در ادامه‌ی کار، نظام تصمیم‌سازی، از این رویکردی که معتقدید درست است، روی‌گردان شود؟ این نوع رفتار، سابقه‌هم دارد.

همچنان می‌گویم همین که مدیریت شهری در کرمان، می‌خواهد این کار را بکند یعنی شهرداری هوشمندتر و عقلانی‌تر می‌شود. اکنون دارند به مسائل اصلی‌تر شهر فکر می‌کنند و به‌جای حمل‌ونقل عمومی جهان را در این مسیر شریعتی مستقر می‌کنند اما ما را با یک سوراخ زیر زمین جابه‌جا کرده‌اند. این مهم است که یادمان نرود کجا بودیم. یک شبه نمی‌توان شهر را متقلب کرد.

در کرمان وقتی می‌خواهی کاری بکنی در موضع ایجاب، سر و کله‌ی بحران‌ها پیدا می‌شود و تا کار را شروع نکنی، بحران‌ها رفع نمی‌شود. اگر ما کیفیت ایده‌آل را در رده‌ی ۲۰ تعریف کنیم، وقتی حتی یک کار با کیفیت یک در این شهر انجام داده‌ایم چه‌طور توقع کنیم همین ابتدای هوشمندسازی، کار در حد کیفیت ۱۸ انجام بشود؟ تازه در همین طرح که پایلوت و بسیار جزئی است ببینید چند نهاد درگیر است و چه تعداد قانون و مقررات باید لحاظ شود. این نهادها تاکنون هیچ‌کدام آن‌طور که باید، کار نکرده‌اند و حالا همه در نقطه‌ی به هم رسیده‌اند و ما باید از مسائل خیلی ریشه‌ای‌تر شروع کنیم و یا با همین اقدامات پایلوتی، کمک کنیم شهر تغییر کند. شما با باید تمام ارگان‌ها و نهادهای متخصصان و رسانه‌ها را بیرون بریزی و نهاد افراد دیگری جایگزین کنی تا شهر تغییر کند یا باید همین وضع را اصلاح کنی. همه‌ی کسانی که دچار مغفله‌ی عطف به کلیات می‌شوند مستلشان این است که باید در شهر کار ریشه‌ای انجام شود. حالا وقتی می‌خواهند کار ریشه‌ای انجام دهند، از رسانه‌ها تا سیاستون و مردم و همه‌ی گروه‌ها صدایشان در می‌آید که چرا شهر تغییر نمی‌کند؟

من می‌گویم این کار هوشمندسازی، شواف کم‌تری دارد. این‌که هزینه‌ی ۱۰۰ میلیارد تومانی را صرف پایش تصویری بکنند، به‌مراتب شواف کم‌تری دارد تا با این هزینه، ۵۰ تا پارک دو میلیاردی بسازند و روبرای آن را بچسبند. من نوعی همیشه تق می‌زنم که چرا در این شهر جای زیربنایی انجام نمی‌شود؟ حالا وقتی کسی شرف مشغول این می‌شود که ببیند مشکلات بنیادین کجاست؟ حاشیانه‌ی راز او برمی‌دارم و می‌گویم کاری نکرده. او هم برمی‌گردد به همان نمایش دادن و این روند همچنان تکرار می‌شود.

آقای ناصری، بعدی می‌دانم که در این شهر ما باید با بالاترین سطح کیفیت اجرا شود. نمی‌توانیم به‌عنوان یک کار شیک و قشنگ به آن نگاه کنیم و با انرژی پایین از کنار آن رد شویم و صرفاً عنوانی روی جلساتمان بگذاریم. هوشمندسازی کار پیچیده‌ای است و باید حداکثر تلاش را برای موفقیت آن به‌کار کنیم. با این حال، من تا تأکید دارم اگر این پروژه به بار هم شکست خورد، ما نباید برگردیم دوباره بل بسازیم و هوشمندی یعنی این ضمن این‌که، حتی اگر همه‌ی تمهیدات اندیشیده شود احتمال شکست در پروژه خیلی زیاد است. در دنیا پروژه‌هایی با بالاترین سطح از تخصص و دانش جهانی را هم اجرا کرده‌اند ولی پروژه شکست خورده است.

در انتالبیا بعد از زلزله شکست ساختند که کاملاً خالی از سکنه شد. اما مسیری که طی کرده‌اند را در دانشگاه می‌توانیم درس بدهیم. در حالی‌که پروژه‌شان شکست خورده است. به نظر من، کاری ما باید انجام دهیم این است در چنین شرایطی نباید به همدیگر حمله کنیم.

کاری که درست است، باید انجام شود. کل این پروژه ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه داشته باشد را باید به هزار میلیاردی که برای آزادی نیاز بوده هزینه‌ی ما بخشی از آن شده مقایسه کنیم. اگر برای این پروژه یک داد می‌زنیم، برای آزادی باید هوارها بکشیم. با هزار میلیارد ما می‌توانستیم پیشرفته‌ترین ناوگان حمل‌ونقل عمومی جهان را در این مسیر شریعتی مستقر کنیم اما ما را با یک سوراخ زیر زمین جابه‌جا کرده‌اند. این مهم است که یادمان نرود کجا بودیم. یک شبه نمی‌توان شهر را متقلب کرد.

پس حتی اگر پیش‌بینی برخی این باشد که این پروژه ممکن است شکست بخورد و نتیجه‌ای نداشته باشد، اگر با هم یاد اجرا شود.

شکست بخورد من هم ممکن است بیایم و روند آن را نقد کنم ولی این‌که یک گروه اشتباه کردند نباید مجوزی باشد بر این، که ما از راه درست خارج شویم و به گذشته برگردیم. رسانه‌ها، سیاستون و احزاب باید عاقل باشند و از این مسائل برای اهداف خودشان استفاده نکنند. وقتی طرف کار درست می‌کند زیر میزش نزنند. ایجاد تغییر در شهر کرمان با موانع بسیار جدی روبروست و این موانع باید به پروژه‌های جامعه‌شناسی و مردم‌نگاری تبدیل شود. در شهری که متخصصان، آن را نرخ یا مهاجرت کنند نمی‌توان انتظار کار در سطح تخصصی بالا داشت. اما باید با یکسری کارها که خیلی را من هم بلد نیستم چه هستند، شهر تقویت شود.