ماحصل انقلاب اسلامی، رسوخ ارزش‌های اجتماعی در معماری و شهرسازی

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان با بیان اینکه بعد از انقلاب، ارزش‌های اجتماعی مثل عدالت اجتماعی و توجه به قشر مستضعف مطرح شدند، گفت: این ارزش‌ها در معماری و شهرسازی ایران تا پایان جنگ ادامه داشتند.

معماری شهری به‌عنوان یک بخش جدایی‌ناپذیر از فرهنگ و تاریخ هر ملت، همواره تحت تأثیر تغییرات و تحولات سیاسی قرار داشته. در ایران، معماری شهری نه‌تنها به‌عنوان یک هنر و فن ساخت و ساز، بلکه به‌عنوان یک ابزار سیاسی و اجتماعی نیز شناخته می‌شود که می‌تواند بازتاب‌دهنده قدرت‌ها، ایدئولوژی‌ها و روابط اجتماعی باشد.

بر این اساس انقلاب اسلامی با شعارهایی چون عدالت اجتماعی، مبارزه با فساد و دفاع از هویت اسلامی، تحولی عظیم در عرصه‌های مختلف سیاسی، اجتماعی و فرهنگی ایجاد کرد.

این تغییرات در معماری شهری نیز نمایان شد. در دوران پس از انقلاب، ساختارهای شهری و الگوهای معماری و شهرسازی به‌ویژه در شهرهای بزرگ ایران دچار دگرگونی‌های عمده‌ای شدند چراکه از یک‌سو، برچیده شدن نمادهای سلطنتی و اشرافی‌گری، نیاز به ساخت فضاهای عمومی و مردمی را تقویت کرد و از سوی دیگر، معماری اسلامی عنوان عناصر اصلی هویت شهری مطرح شدند.

بر این اساس با توجه به قرار گرفتن در چهل و ششمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی برآن شدیم تا درخصوص تأثیرگذاری انقلاب اسلامی بر حوزه معماری و شهرسازی با معمار و عضو هیئت علمی دانشگاه بوعلی سینا گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

محمدرضا عراقچیان ادامه داد: اگر بخواهیم به این پرسش پاسخ دهیم که آیا انقلاب اسلامی تأثیری بر معماری و شهرسازی ایران داشته یا نه؟ باید بگویم که بله داشته، اما با این وجود ذکر این نکته ضروری است که این تأثیرات بستگی به نوع و طول مدت آن باید مورد توجه قرار گیرد.

وی با تأکید بر اینکه به‌نظر من، این رویداد تاریخی تأثیر کوتاه‌مدتی داشته که بعداً کمتر شده و حالا تقریباً هیچ تأثیری ندارد، تشریح کرد: قبل از انقلاب، معماری ما تحت تأثیر غرب بود.

وی ادامه داد: معماری و شهرسازی ما تحت تأثیر افرادی بود که یا در غرب تحصیل کرده و یا اگر حتی در داخل کشور تحصیل می‌کردند، تحت تأثیر آموزش‌های غربی قرار داشتند، بنابراین معماری را در شهرها با نگرش غربی پیش می‌بردند؛ برای مثال خانه‌ها شامل ساختمان‌های با نماهای اشرافی و بلندمرتبه مسکونی و تجاری بود.

این استاد معماری با تأکید بر اینکه بعد از انقلاب، ارزش‌های اجتماعی مثل عدالت اجتماعی و توجه به قشر مستضعف مطرح شد، تصریح کرد: این ارزش‌ها تا حدودِ پایان جنگ ادامه داشتند.

عراقچیان خاطرنشان کرد: در این دوره، خانه‌ها به‌عنوان محل خدمت و نه محل فخر فروشی در نظر گرفته و در حد یک تا دو طبقه ساخته می‌شدند و از مصالح سنتی مانند آجر و سیمان در ساخت آن‌ها استفاده می‌شد.

وی با بیان اینکه همزمان با تفکر عدالت‌خواهانه سازمان زمین شهری تشکیل و زمین‌ها به مردم فاقد منزل واگذار می‌شد، تشریح کرد: این موضوع باعث شد که تعداد بسیاری از کسانی که صاحبخانه نبودند، فرصت داشته باشند تا خانه را برای خود دست و پا کرده و بسازند.

این عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان با اشاره به اینکه در این دوره، پناهگاه‌سازی بنا به همزمانی با جنگ تحمیلی رونق گرفته بود تشریح کرد: این رویکرد باعث شد که در نقاط مختلف شهری شاهد ساخت پناهگاه باشیم.

عراقچیان از ساخت مساجد، مراکز و ادارات ساده در این دوران خبر داد و افزود: درواقع آنچه در این دوران در شهرها ساخته می‌شد با تأثیر از جنگ اصولاً ساده و ارزان ساخته می‌شد.

وی با ابراز اینکه این مدل معماری و شهرسازی به نام «مکتب انقلاب اسلامی» شناخته می‌شود، ابراز کرد: نکته این است که بعد از جنگ، همزمان با دوره سازندگی، تغییراتی در شهرسازی اتفاق افتاد.

این کارشناس حوزه شهر با تأکید بر اینکه در این دوران شهرداری به‌عنوان نهادی مستقل قلمداد شد که خود باید کسب درآمد کند تشریح کرد: پیش‌تر بودجه شهر و شهرداری از طریق جمع‌آوری عوارض و توزیع آن در کشور توسط دولت تأمین می‌شد اما با روی کار آمدن دولت سازندگی شهرداری‌ها به‌عنوان نهاد مردمی می‌بایست تلاش می‌کردند که از طریق تراکم‌فروشی و ارتفاع‌فروشی درآمد کسب کنند.

عراقچیان ادامه داد: این امر باعث شد که سرمایه‌هایی که در بخش کشاورزی و صنعت کار می‌کردند، به بخش مسکن و ساخت و ساز وارد شوند.

وی با بیان اینکه نتیجه این تغییرات این بود که مسکن از یک نیاز ضروری به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل و وارد اقتصاد شهری شد، عنوان کرد: بر این اساس تا سالیان گذشته یعنی با آغاز به‌کار دولت سازندگی و شهردار شدن غلامحسین کرباسچی، کمبود منابع دولتی و ضعف در نظارت بر عملکرد شهرداری‌ها، شهرداری‌ها را جهت جبران هزینه‌های خود به‌سمت درآمدزایی از مسیر اقدامات نادرستی مثل تغییر کاربری اراضی شهری و فروش تراکم جهت جبران هزینه‌های خود سوق داد.

این استاد معماری با بیان اینکه این اتفاق باعث شد که شکاف بین فقیر و غنی در حوزه مسکن زیاد شود و حاشیه‌نشینی افزایش یافت، ادامه داد: بر این اساس اگر امروز بخواهیم از معماری دوره پس از انقلاب صحبت کنیم، شاخص‌های مثبتی مثل استفاده از مصالح بومی و عدم استفاده از مصالح مدرن وارداتی را می‌توان مورد اشاره قرار داد.

عراقچیان با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین پدیده‌هایی که در عرصه معماری، واجد ارزش برای صیانت بود، ساخت ساختمان‌های دوطبقه با روش‌های سنتی و عقلانی است گفت: امروز می‌بایست این ساختمان‌ها با زمین‌های ۲۰۰ تا ۲۵۰ متری مثلاً برای دو خانواده ساخته و شامل پارکینگ، انباری و محل بازی برای بچه‌ها باشند.

وی با ابراز اینکه این مهم‌ترین مؤلفه معماری و شهرسازی متعلق به سال‌های ابتدایی انقلاب است که باید به‌دنبال احیای مجدد باشیم تشریح کرد: مسکن این سرزمین باید ساده، ارزان و مطابق با سنت‌های زندگی ایرانی باشد؛ بنابراین مجهز بودن این ساختمان‌ها به حیات یکی از ضرورت‌هایی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد؛ گرچه پیروزی انقلاب در سال‌های ابتدایی در راستای تحقق شعارهای عدالت‌خواهانه تا حدودی توانست حتی در حوزه معماری و شهرسازی شکاف طبقات اجتماعی را برطرف کند اما این مهم دیری نپایید به طوری که پس از جنگ با شعار سازندگی و کم‌رنگ‌تر شدن شعارها و اعتقادات انقلابی همزمان با رشد شهرنشینی این مفاهیم دچار دگرگونی شدند.

به‌طوری که امروز به‌عنوان یک شهروند حتماً متوجه رشد به‌شدت سریع و نامتعارف شهر و افزایش بیش از پیش قیمت زمین و مسکن در همدان و سایر کلان‌شهرها در طول دهه‌های اخیر شده‌اید. این رشد البته به‌معنای مثبت خود نبوده و نیست.

چراکه با رشد شهرسازی غیراصولی و افزایش تراکم و فشردگی ساختمان‌ها، دیگر امکان تردد در خیابان‌ها و کوچه‌های شهر به‌سادگی مهیا نبوده و ترافیک و آلودگی هوا در شهرها هر روز افزایش می‌یابد. از طرفی به‌دنبال آن عملاً کیفیت زیست شهری کاهش یافته و با جای گرفتن جمعیت بسیار در مناطق محدود شهری افزایش بزهکاری و اختلافات نیز دوچندان می‌شود، از کلافگی هنگام یافتن جای پارک تا کاهش سرانه رفاه و خدمات شهری همه‌وهمه محصول صدور بی‌رویه پروانه ساخت‌وساز ساختمان‌های بلندمرتبه در جای‌جای کلان‌شهرهاست. قصه این‌طور آغاز می‌شود که از یک زمانی به بعد دولت‌ها به‌عنوان پشتوانه مالی جهت تأمین درآمد پایدار برای شهرداری، کارکرد خود را از دست می‌دهند و شهرداری‌ها برای جبران هزینه‌های خود از طریق مالیات بر ارزش افزوده و به‌طور عمده از محل عوارض ساختمانی اقدام به درآمدزایی می‌کنند.

یعنی در اواخر دهه۶۰ همزمان با روی کار آمدن دولت اصلاحات با تغییر قوانین صدور تراکم ساختمانی در شهرها ازسوی عالی‌ترین مرجع تصمیم‌گیری حوزه شهرسازی و معماری، شهرها چهره متفاوتی به‌خود می‌گیرند و پایه پدیده مذموم شهرفروشی و تراکم‌فروشی در شهرداری‌ها بنیان گذاشته می‌شود.

به دیگر سخن چنانکه محمدرضا عراقچیان، عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی عنوان کرد، مجوز اصلی برای تأمین درآمد شهرداری‌های کشور از محل فروش تراکم به سال۶۹ و تصمیم شورای عالی شهرسازی وقت که در آن نمایندگان ۱۱وزیر عضویت دارند، بازمی‌گردد.

بر اساس تصمیم شورای عالی شهرسازی کشور، به شهرداری تهران و سایر شهرهای دارای بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، مجوز داده شد تا ۲۵ درصد تراکم ساختمانی در شهرها را افزایش داده و از طریق فروش مجوز تراکم ساختمانی بیش از سقف مجاز پیش‌بینی‌شده در اسناد فرادست، هزینه‌های اداره شهر را پوشش دهند.

بنابراین نقطه آغاز ورود فروش تراکم به حوزه شهرسازی کشور به تصمیم شورای عالی شهرسازی در سال۶۹ بازمی‌گردد. با این تصمیم ازسوی شورای عالی شهرسازی، به‌تدریج درآمد حاصل از فروش تراکم به سهم عمده بودجه سالانه اداره شهرها تبدیل می‌شود، به‌طوری که از اواخر دهه۸۰ تا چندسال اخیر، سهم درآمدهای ناشی از صدور پروانه‌های ساختمانی که تکیه اصلی آن بر فروش تراکم و تغییر کاربری بوده، بنابراین انتظار می‌رود بازگشتی به شاخص‌های قابل اتکا در معماری پس از انقلاب داشت تا بتوان تا حدودی به لحاظ معماری و شهرسازی عدالت را به شهرها بازگرداند.

نیاز روزافزون شهرها به توسعه عمودی

سپهرغرب، گروه شهر: رشد سریع جمعیت در سراسر جهان، شهرها را با چالش‌های فزاینده‌ای در مدیریت رشد روبه‌رو کرده است. بسیاری از شهرها دیگر قادر به گسترش افقی نیستند و مجبورند به سمت شهرسازی عمودی حرکت کنند که تأثیرات مثبتی بر محیط زیست، منابع طبیعی و کیفیت زندگی به همراه خواهد داشت.

جمعیت کره زمین با سرعت نگران‌کننده‌ای در حال افزایش است. جمعیت جهانی هر سال حدود ۸۹ میلیون نفر افزایش پیدا می‌کند که به معنای نیاز روزافزون به ساخت خانه‌ها و تأسیسات بیشتر در سراسر جهان است، اما زمین برای ساخت آن‌ها محدود است. شهرنشینی به‌طور سنتی همراه با شهرسازی افقی بوده است و شهرها به‌صورت گسترده در سطح زمین توسعه پیدا می‌کردند تا مساحت کلی شهر افزایش پیدا کند، اما فشار فزاینده بر مسکن، انرژی و زیرساخت‌ها، دولت‌های سراسر جهان را به راه‌هایی برای بهبود شهرسازی و استفاده بهینه از زمین واداشته است.

شهرسازی عمودی راهکاری مؤثر در مدیریت رشد شهری است که به‌جای گسترش افقی شهر، به‌دنبال ساخت ساختمان‌های بلندمرتبه است. این رویکرد امکان ساخت بیشتر در مساحت زمین کمتری را فراهم می‌کند. برای دانستن مساحت کل در دسترس برای ساخت‌وساز، پیمانکاران از شاخص تراکم ساختمانی استفاده می‌کنند. تراکم ساختمانی نسبت زیربنای سرپوشیده کل طبقات یک ساختمان به مساحت قطعه زمین است که با تقسیم مساحت کل طبقات بر مساحت قابل ساخت زمین محاسبه می‌شود. بنابراین ساختمان‌هایی که از شهرسازی عمودی استفاده می‌کنند، تراکم ساخت بسیار بالاتری نسبت به ساختمان‌های افقی خواهند داشت.

شهرهایی که به‌طور فیزیکی با محدودیت بیشتری درباره زمین برای توسعه روبه‌رو هستند، همچون شهرهای ساحلی یا مرزی، نخستین مناطقی خواهند بود که شهرسازی عمودی در آن‌ها به‌صورت کامل اجرایی خواهد شد. این شهرها به‌دلیل محدودیت در گسترش افقی، به سمت ساخت بناهای بلندتر و چندمنظوره حرکت خواهند کرد تا کارایی استفاده از زمین را بهبود دهند.

مزایای شهرسازی عمودی

استفاده مؤثر از ساختمان‌های بلندمرتبه امکان شهرسازی را در مساحت کوچک‌تری فراهم می‌کند. شهرنشینی اغلب به‌عنوان عاملی مخرب برای محیط زیست شناخته می‌شود که به از بین رفتن مناطق طبیعی می‌انجامد، اما شهرسازی عمودی این خسارت را به میزان چشمگیری کاهش می‌دهد.

نیویورک نمونه‌ای برجسته از شهری است که از شهرسازی عمودی برای کاهش تأثیر بر محیط زیست بهره می‌برد. با وجود اینکه این شهر پرجمعیت از محبوب‌ترین شهرهای جهان است، پارک مرکزی شهر به لطف استفاده هوشمندانه از شهرسازی عمودی، به طول ۲/۵ مایل در مرکز شهر امتداد یافته است.

افزایش گرمایش جهانی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات زیست‌محیطی است که کره زمین در حال حاضر با آن روبه‌رو است و ادامه شهرسازی افقی به این مشکل دامن می‌زند. عایق‌بندی خانه‌های تک‌خانواری دشوارتر از ساختمان‌های چند واحدی همچون آپارتمان‌ها است و به همین دلیل، اتلاف انرژی در آن‌ها بسیار بیشتر است. شهرسازی عمودی امکان استفاده کارآمدتر و حفظ انرژی را فراهم می‌کند. از سوی دیگر، نزدیکی مراکز کاری و خدماتی به واحدهای مسکونی در ساختمان‌های بلند، نیاز به سفرهای طولانی را کاهش می‌دهد و تأثیر قابل‌توجهی در کاهش ترافیک و آلودگی هوا دارد.

شهرسازی عمودی مزایای اقتصادی نیز دارد؛ ساخت و توسعه روی بنای موجود، به‌مراتب ارزان‌تر از شهرسازی در مناطق جدید است، همچنین ساختمان‌های بلند نمادهای توسعه و شکوفایی اقتصادی هستند و می‌توانند سرمایه‌گذاری‌های بیشتری را جذب کنند، با ایجاد فضاهای اداری و تجاری در آسمان‌خراش‌ها، فرصت‌های شغلی بیشتری ایجاد می‌شود.

شهرسازی عمودی مردم را به زندگی در نزدیکی یکدیگر تشویق می‌کند و می‌تواند انسجام اجتماعی را بهبود ببخشد، در حالی که شهرسازی افقی می‌تواند به ایجاد جدایی و تفرقه اجتماعی در مناطق منجر شود. زندگی در ساختمان‌های بلند امکانات مشترکی همچون استخر، سالن ورزشی و فضاهای تفریحی را فراهم می‌کند که کیفیت زندگی ساکنین را افزایش می‌دهد. ساکنان ساختمان‌های مرتفع از چشم‌اندازهای طبیعی و شهری زیبا بهره‌مند می‌شوند که تأثیر مثبتی بر روحیه آن‌ها دارد.

معایب شهرسازی عمودی

با وجود مزایایی که برای شهرسازی عمودی گفته شد، این شیوه توسعه با مشکلاتی نیز همراه است. هنگامی که همه امور و خدمات به‌طور فشرده کنار هم قرار می‌گیرند، فرصت‌های حفظ یک سبک زندگی سالم تا حدی محدود می‌شود، زیرا رفت‌وآمد و تردد بیشتر در راستای عمودی انجام می‌شود و میزان پیاده‌روی و تحرک افراد کاهش پیدا می‌کند.

ارتفاع بلند ساختمان‌ها مشکلاتی را در تأمین خدمات و امکانات به طبقات بالایی ایجاد می‌کند. طبقات بالاتر به توان بیشتری برای پمپاژ آب نیاز دارند، بهداشت نیز ممکن است با مشکل روبه‌رو شود. طراحی یک ساختمان برای زندگی صدها نفر، فشاری بر معماران و شرکت‌های آب و فاضلاب وارد می‌کند تا اطمینان حاصل کنند ساختمان قادر به مدیریت این حجم بیشتر کاربران است.

توسعه عمودی به‌طور معمول نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان برای ساخت زیرساخت‌ها و نگهداری ساختمان‌ها است که می‌تواند بار مالی زیادی برای دولت‌ها و ساکنان ایجاد کند. هزینه‌های بالای لازم برای طراحی، ساخت و نگهداری این ساختمان‌ها می‌تواند یک چالش مهم برای اقتصاد شهری باشد و دسترسی به مسکن ارزان‌قیمت را محدود کند.

ساختمان‌های بلند نیاز به نگهداری و مدیریت پیچیده‌تری از جمله نگهداری سیستم‌های آسانسور و تهویه مطبوع، مدیریت تردد و امنیت ساکنان دارند که ممکن است هزینه‌های اضافی را به همراه داشته باشد و چالش‌هایی را برای مدیران ساختمان ایجاد کند.

چین با جمعیتی ۱/۴۸۵ میلیارد نفری، رویکردی تهاجمی در مدیریت شهرهای در حال رشد خود اتخاذ کرده است. این کشور در حال حاضر بیش از ۱۶۰ شهر با جمعیت بیش از یک میلیون نفر دارد و برای مقابله با این رشد سریع، به شهرسازی عمودی روی آورده است. تأثیر شهرسازی عمودی در چین به وضوح قابل مشاهده است، چراکه بیش از ۱۵۰۰ ساختمان در شهرهای آن ارتفاعی بالاتر از ۱۵۰ متر دارند.

معماران به‌دلیل ترکیب پیچ‌درپیچی از خانه‌ها، مغازه‌ها، گالری‌ها و واحدهای چندمنظوره که در برج شانگهای قرار گرفته است، لقب «شهر عمودی» را به این برج داده‌اند. «باغ‌های آسمانی» فضاهای سبزی است که برای استراحت و جلوگیری از احساس انحصاری و تجاری شدن این مناطق، آن‌ها را به هم متصل می‌کند.

سنگاپور کشوری با مساحت محدود ۷۳۰ کیلومتر مربع که به‌شدت با محدودیت گسترش افقی روبه‌رو است، بر ساخت‌وساز رو به بالا تمرکز دارد. ساختمان‌های بلندمرتبه در شهرهای آن بسیار عادی است و نوآوری‌های بسیاری در این زمینه دارد. برای مثال، ساختمان سکونتگاه آسمان یک نمونه برجسته توسعه عمودی در سنگاپور است که علاوه بر یک واحدهای مسکونی، شامل یک مرکز خرید، سینما، رستوران و یک مدرسه می‌شود. این ایده نمونه برجسته‌ای از تلاش سنگاپور برای ایجاد ساختمان‌های چندمنظوره است که فضای باز را نیز برای ساکنان در نظر می‌گیرد.

معماری هند در سطح کشور بسیار متنوع است؛ دهلی نو بر شهرسازی افقی تمرکز دارد، اما در غرب بمبئی شهرسازی عمودی به اوج خود رسیده است. توسعه مسکن در سراسر هند نتوانسته همگام با رشد جمعیت باشد و به ظهور زاغه‌نشینی در مناطقی همچون کلکته و چنای منجر شده است؛ این مناطق مسکونی ارزان و کوچک نمونه‌ای از شهرسازی افقی در بدترین حالت آن هستند.

بعضی مناطق هند به‌دنبال راه‌های مناسبی برای ایجاد و گسترش شهرسازی عمودی هستند، برای مثال لواسا در غرب این کشور، در حال تبدیل شدن به یک میکروشهر با تمرکز بر ساخت‌وساز رو به بالا است و قرار است آپارتمان‌های کنار دریاچه و ویلاهای با طرح مدیترانه‌ای آن، محل زندگی بیش از ۲۰۰ هزار نفر باشد. تسهیلات کسب‌وکار همچون پارک‌های فناوری اطلاعات و زیست‌فناوری نیز در این شهر ایجاد می‌شود تا زندگی شخصی و کاری را برای ساکنان نزدیک‌تر و در دسترس‌تر کند. رشد عمودی شهرها نیاز به تمرکز بر آسانسورها و پله‌برقی‌ها برای تردد دارد و هند در این زمینه موفق بوده است و دومین بازار بزرگ آسانسور و پله برقی را در جهان پس از چین دارد.

اجرای حمل‌ونقل رایگان در کشور ناشناخته آفریقایی

سپهرغرب، گروه شهر: اسواتینی نخستین کشور آفریقایی است که حمل‌ونقل رایگان را برای شهروندان خود ارائه می‌دهد. دولت این کشور در ابتدای اجرای طرح، برای دو روز تعداد اتوبوس‌های بدون هزینه را در شهر گسترش داد تا مردم بتوانند رایگان سفر کنند و سپس این جنبش را به نفع شهروندان ادامه داد.

حمل‌ونقل شهری در آفریقا با چالش‌های متعددی از جمله شهرنشینی سریع، افزایش موتورسیکلت‌ها و ترافیک سنگین روبه‌رو است. این مسائل کیفیت زندگی در شهرها را تهدید و توسعه پایدار را مختل کرده است. وابستگی به سیستم‌های حمل‌ونقل غیررسمی همچون مینی‌بوس‌ها و موتورسیکلت‌ها، بیشتر اوقات منجر به کیفیت خدمات ناکافی و نگرانی‌های ایمنی برای مسافران می‌شود. بسیاری از شهرهای آفریقایی در حفظ خدمات موجود حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل نداشتن بودجه کافی و زیرساخت‌های ضعیف با مشکل روبه‌رو هستند.

در آفریقا، مفهوم حمل‌ونقل عمومی رایگان به‌تازگی مورد توجه قرار گرفته است و اسواتینی، کشوری با تنوع زیستی غنی، به‌عنوان یک مثال قابل‌توجه در این زمینه شناخته می‌شود. دولت این کشور در دسامبر ۲۰۲۱ در جریان اعتصاب کارگران، خدمات اتوبوس‌رانی رایگان را برای تسهیل حرکت عمومی معرفی کرد که این اقدام گامی مهم در راستای حل چالش‌های حمل‌ونقل در منطقه بود.

این ابتکار نه‌تنها پاسخی به نیازهای فوری بود، بلکه پتانسیل راه‌حل‌های حمل‌ونقل رایگان برای کاهش مشکلات تحرک شهری در سراسر قاره را نیز نشان داد. اسواتینی به نخستین کشور آفریقایی تبدیل شد که حمل‌ونقل رایگان را برای شهروندان خود ارائه می‌دهد. دولت در ابتدای این طرح، برای دو روز اتوبوس‌هایی را به‌کار گرفت تا مردم بتوانند بدون هزینه سفر کنند؛ این اقدام یک گام مهم بود زیرا بسیاری از کشورهای دیگر آفریقا در زمان اختلالات کارگری قادر به ارائه حمل‌ونقل عمومی رایگان نبودند اما این کشور توانست با هوشمندی، تردد مؤثری را در شهرها رقم بزند.

با وجود چالش‌ها، چندین شهر آفریقایی در حال بررسی راه‌حل‌های نوآورانه برای بهبود جابه‌جایی شهری هستند، به‌عنوان مثال کیگالی در رواندا و آدیس آبابا در اتیوپی روزهای بدون خودرو را به‌طور منظم اجرا کرده است که حمل‌ونقل غیرموتوری را ترویج می‌کند و مشارکت جامعه را در فضاهای شهری تشویق می‌کند. این ابتکار شاهد افزایش مشارکت بوده و به کاهش ترافیک و آلودگی کمک کرده است.

در حالی که ابتکار اسواتینی در حال حاضر منحصربه‌فرد است، اما سوالات مهمی درباره قابلیت اجرای برنامه‌های مشابه در سایر شهرهای آفریقایی ایجاد می‌کند. مزایای بالقوه شامل بهبود دسترسی به مشاغل و خدمات برای جمعیت‌های کم‌درآمد، کاهش ترافیک و افزایش گزینه‌های تحرک است.

با این حال، برای اینکه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی رایگان پایدار باشند، باید توسط سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی قوی و ساختارهای حکومتی مؤثر که نیازهای همه ساکنان را اولویت‌بندی می‌کنند، حمایت شوند. این اقدام شامل ادغام تأمین‌کنندگان حمل‌ونقل غیررسمی در سیستم‌های رسمی و تضمین دسترسی برابر به خدمات در میان گروه‌های مختلف اجتماعی-اقتصادی است.