

- چالشی برای برون‌رفت از هزارتوی خودرو محوری شهرها
- به سوی شهرهای بدون خودرو
- شهر الکترونیک گامی به سوی ارتقای سلامت اجتماعی
- خودروی شخصی؛ چهره‌ای دوگانه برای شهروند
- ساری، حلقه بنیادین یک شهرگان
- دوچرخه سواری در کینپهاگ
- عناصر موثر در بهبود وضعیت ترافیک شهرها
- شهرداران در مسکو و سن‌پترزبورگ
- عوامل موثر بر گسترش استفاده از خودرو شخصی در جامعه شهری کشور (۱۳۸۰-۱۳۸۷)



محور اصلی:

شهر و خودرو

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی
عکس پشت جلد: ؟؟

۲..... یادداشت

گزارش اصلی

۳..... چالشی برای برون رفت از هزارتوی شهرها/مصطفی رستمخانی

اندیشه و پژوهش

۱۵..... به سوی شهرهای بدون خودرو/ حامد مضطرزاده، وحیده حجتی

۲۲..... ارزیابی نقش حرکت پیاده در موفقیت خیاب / سید عبدالهادی دانشپور، سعید گلیان

۳۱..... روند تغییر استفاده از خودرو در جابجایی‌های شهری / ترجمه حمید فتوحی

۳۳..... شهر الکترونیک گامی به سوی ارتقای سلامت اجتماعی / فاطمه عزلتی مقدم، مریم فرمینی

گفتگو

۴۲..... خودروی شخصی؛ چهره ای دوگانه برای شهروند

شهرداریها به روایت اسناد

۴۷..... نخستین شهر جدید ققنوسی از میان ویرانه ها/ عباس جلالی

قانون شهر

۵۰..... قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و آیین‌نامه اجرایی آن/ آرش سرایی

از نگاه شهردار

۵۴..... ساری، حلقه بنیادین یک شهرگان

تجربیات جهانی

۵۹..... ورود روش همپمایی خودرو به سیاست شهری تجربه ی برکلی/ مهین تاجبخش

۶۳..... دوچرخه‌سواری در کپنهاگ/ ترجمه: شهرزاد فرزین پاک

شهرها و شهرداریهای جهان

۶۵..... روان کردن ترافیک در پکن

۶۵..... شهر گوتنبرگ سوئد مدلی برای جابه‌جایی پایدار

آموزش

۷۰..... عناصر مؤثر در بهبود وضعیت ترافیک شهرها/ امیرجاهد

۷۳..... عوامل مؤثر در کاربری دوچرخه به عنوان وسیله ی نقلیه ی پایدار شهری/ یوسف اشرفی، مریم جعفری مهرآبادی

رهاورد سفر

۷۹..... شهرداران در مسکو و سن پترزبورگ

گزارش خبری

۸۸..... هفته هوای پاک در کلانشهر ها یی با آسمان تیره/ فاطمه شهبازی

اخبار کوتاه

۹۳..... استانداری آذربایجان غربی رتبه نخست را کسب کرد/ شهرداری سنندج پژوهشکده تاسیس می کند/ و...

آمار شهر

۹۵..... عوامل مؤثر بر گسترش استفاده از خودروی شخصی در جامعه شهری کشور (۱۳۸۰ - ۱۳۸۷) / دانن جلالی

واژگان شهری

۹۸..... همپمایی با خودرو (Carpooling) // شهردار فرزین پاک

تازه‌های نشر

۹۹..... درونمایه‌ای تُنک برای دستورنامه‌ای مهم در پایش آمد و شد شهری/ عباس جلالی

۱۰۰..... فهرست لاتین

- ۱ مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری ها و دهیاری ها نیست.
- ۲ ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳ مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
- ۴ استفاده از مطالب و طرح های ماهنامه تنها با ذکر ماخذ مجاز است.
- ۵ مقالات باید دیسکت یا لوح فشرده در محیط (فارسی word XP) همراه باشد.

صاحب امتیاز:

وزارت کشور، سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور

مدیرمسئول:

حمیدرضا ارشادمنش

زیر نظر:

محمدجواد سجادی‌نژاد

مدیر انتشارات:

حسین رجب صلاحی

تحریریه:

عباس جلالی، مصطفی رستم‌خانی، آرش سرایی، فرشید قاسملو، حدیث گرشاسبی

همکاران این شماره:

علی حق پناه، مریم جواهریان، شهرزاد فرزین پاک، معصومه توانا، عمار داوودی

مدیر هنری:

حمید نیک‌خواه

صفحه آرا:

حامد یعقوبی

ویراستار:

ساغر رضانی

نشانی:

تهران، خیابان کارگر شمالی، بالاتر از بلوار کشاورز، نیش کوچه میر، پلاک ۱۱۸۲، انتشارات سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور
کد پستی: ۱۴۱۸۷۳۳۵۱۶
تلفن: ۸۵ - ۳۹۰۱۲۸۲
نمابر: ۶۶۴۲۸۰۸۹

<http://www.imo.org.ir>

ISSN: 1606 7495

E.mail: shahrdariha@yahoo.com



■ حمیدرضا ارشادمش

زمانیکه اولین خودروهای شخصی وارد خیابان‌های شهر شدند چشمان مشتاق شهروندان خودروها را وسیله‌ای برای رفاه و آسایش تجسم می‌کردند و هیچکس تصورش را هم نمی‌کرد که در سالهایی نه چندان دور همین خودروها بلای جان مردم شوند و سلامتی و جان آنان را آرام‌آرام بگیرند. خودروهایی که امروز حسرت یک نفس عمیق و خوشایند و آسمان آبی را بر دلمان گذاشته‌اند. باید اعتراف کرد که به پیشانی بعضی از مشکلات شهری مهر ریشه‌ای بودن خورده است، ترافیک و راهبندان یکی از همین مشکلات ریشه‌دار و عمومی است که گریبان شهرهای ما را می‌فشارد. از نگاه آمار سرانه مالکیت خودروی شخصی در ایران نسبت به کشورهای پیشرفته، بسیار پایین و تقریباً ۶ به یک است. در حالیکه همین آمار درصد استفاده از خودرو را در مقایسه با دیگر کشورها معکوس نشان داده و گویای آن است که ایرانی‌ها چندین برابر بیشتر از شهروندان کشورهای توسعه‌یافته از خودروی شخصی استفاده می‌کنند.

کارآیی هر شهر آرمانی را با معیار امکانات فنی روش‌های ترابری آن می‌توان سنجید. باید الگوهای شهرسازی را بگونه‌ای پیاده کنیم که صرف‌نظر از مسائل شهری، اتومبیل شخصی را با تمام مشکلاتی که به شهر تحمیل می‌کند، در بر بگیرد. باید دانست که استفاده از خودرو در محیط‌های شهری یک ضرورت است، اما می‌توان آنرا کنترل و شرایط را تحدید نمود. حجم زیادی که اتومبیل‌ها در فضاهای شهری اشغال می‌کنند معضلی است که چه در حال حرکت، چه در وضعیت ساکن محیط‌های انسانی را تحت تأثیر می‌گذارد. متأسفانه به خاطر عدم وجود و یا عدم رعایت اصول، مقررات و ضوابط حاکم بر روابط انسان و خودرو، وضع موجود بی‌نظمی و هرج‌مرج را حاصل آورده است. نتیجه نهایی این وضع باختن عابرین پیاده و تقریباً بلااستفاده شدن اغلب فضاهای عمومی، تهدید دائمی جان انسان‌ها و بوجود آمدن فضاهایی ناامن است.

فقدان نگاه جامع به شهر و شهروندان شهرهای خودرو محور ایجاد کرده است، اما مدیریت شهری می‌بایستی انسان محوری بودن شهرها را سرلوحه قرار دهد و حتی حمل و نقل انسان محور مبنای فعالیت قرار گیرد. هرچقدر بزرگ راه بسازیم، خیابان تعریض کنیم، پارکینگ طبقاتی ایجاد کنیم و ... مشکل ترافیک حل نخواهد شد سهم رفتارهای غلط در پیچیده‌تر شدن ترافیک از پارامترهای مهندسی بیشتر است. در بررسی‌های ظاهراً کارشناسی برای کنترل ترافیک تعداد خودروها را عامل اصلی بحساب آورده و براساس آن مشکل را آسیب‌شناسی می‌کنند. در حالیکه باید در این زمینه پس از توسعه زیرساخت‌های فنی (با لحاظ مسائل اجتماعی) شهروندان (رفتارهای ترافیکی) را عامل اصلی قرار دهیم.

با توجه به اینکه بخش عمده نابسامانی‌های موجود در اداره شهرها حاصل عدم توافق یا بی‌توجهی شهرنشینان به شیوه‌های عقلانی زندگی در شهر است، می‌بایستی فرهنگ شهری را آموزش داد. توسعه فرهنگ ترافیک و تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل لازم و ملزوم یکدیگر بوده و با بهبود رفتارهای ترافیکی در جامعه حتی بدون گسترش بسترهای حمل و نقل شاهد بهبود نسبی ترافیک خواهیم بود. رشد شبکه معابر بدون توسعه فرهنگی سبب افزایش بی‌نظمی در تردد خواهد شد.

خلاصه اینکه رویکرد باید بر آن باشد که شهر از سیطره خودروها بیرون آید و به شهری با چشم‌انداز شهری پایدار، امن و دارای فرصت‌های برابر و کافی فرهنگی اجتماعی تبدیل شود. شهری که بتواند با گذشته و آینده‌اش ارتباط منطقی و فرهنگی برقرار کند، می‌تواند زمینه‌ای مناسب برای ارتقا فرهنگ شهروندانش باشد.

چالشی برای برون رفت از هزارتوی خودر و محوری شهرها

پیشدرآمد

حمل و نقل در همه شهرها به سرعت رشد می‌کند و از حیث سرشت خود، در حال دگرگونی است. این رشد به صورت افزایش جمعیت، افزایش خودروهای شخصی در ارتباط با رشد اقتصادی و رشد قدرت خرید، افزایش مسافت سفرها، برحسب درآمد سرانه و وسیله نقلیه و تحولات جهانی، منابع، ساخت و توزیع کالاها است. تحولات جمعیتی، از جمله کوچک شدن خانوارها و پخش شدن سکونتگاه‌ها و محل مشاغل در گستره مادر شهرها و منظومه‌های شهری، همه در افزایش نسبت مسافتی که وسایل نقلیه طی می‌کنند و همه در دشواری‌های که برای خدمات‌رسانی به این مسافرتها با استفاده از وسایل نقلیه غیرشخصی ایجاد می‌شود نقش مهمی بازی می‌کند. دسترسی به حمل و نقل امن - راحت، قابل اعتماد و کم‌هزینه و یا برعکس عدم دسترسی به اینها کیفیت زندگی در مناطق شهری را مشخص می‌کند. دسترسی به وسایل حمل و نقل مستلزم این است که تسهیلات حمل و نقل به مکانهایی که مردم زندگی و کار می‌کنند، یا اوقات فراغت خود را می‌گذرانند نزدیک باشد.

تغییر مدل (الگوهای) حمل و نقل از وسایل نقلیه خصوصی به شبکه حمل و نقل عمومی، امتیازهای زیادی دارد. اما در بسیاری از شهرها همزمان با تلاشهایی که در این زمینه صورت می‌گیرد، همچنان سرمایه‌گذاری برای ساخت جاده‌ها بسیار بیشتر از سرمایه‌گذاری در زیرساختهای حمل و نقل عمومی بوده است.

میزگرد تخصصی این شماره ماهنامه با موضوع شهر و خودرو پیش روی شماست.

مهمانان نشست:

۱ محمد حسن شهیدی: فوق لیسانس برنامه‌ریزی و منطقه‌ای از دانشگاه‌های تهران و اسپتشین لهستان و مشاور معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.

۲ غلامرضا شیران: فوق لیسانس حمل و نقل از دانشگاه جرج واشنگتن، دکترای برنامه‌ریزی و حمل و نقل و ترافیک از دانشگاه نیو ساوت ولز استرالیا، عضو هیأت علمی و رئیس دانشکده حمل و نقل دانشگاه اصفهان و عضو شورای اسلامی شهر اصفهان.

۳ صدرالدین علیپور: دکترای مدیریت و برنامه‌ریزی محیط زیست،

هیأت علمی دانشکده و محیط زیست دانشگاه تهران و مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی شهرداری تهران.

۴ حمید فتوحی: فوق لیسانس برنامه‌ریزی حمل و نقل و پژوهشگر امور شهری و حمل و نقل.

تجربیا اگر پذیرفته باشیم خیابان، کوی، کوچه و گذرگاه عرصه‌ای همگانی و عمومی است. بهره‌برداری از آن باید چگونه باشد؟ آیا مدیریت شهری می‌باید برای بهره‌برداری شهرنشینان از خودش کنترلی داشته باشد یا خیر؟

شیران - کالین بیونکن یک شهرساز انگلیسی است. ایشان تعریف خوبی از شهر و خیابان‌های شهری دارد.

می‌گوید استخوان بندی یک شهر را همین شبکه‌ی معابر تشکیل می‌دهد. معابری که مثل رگهای بدن ما از شاه‌رگ تا مویرگ در واقع وظیفه‌شان اکسیژن‌رسانی به سلول‌های بدن است. پس شبکه‌ی خیابان‌ها این وظیفه را برعهده دارند. او می‌گوید در یک بیمارستان قسمت‌های مشخصی وجود دارد مانند پذیرش، صندوق، اتاق جراحی و... در مثال دوم می‌خواهد بگوید که وظیفه‌ی هر کدام از خیابان‌ها در این شبکه با هم فرق می‌کند. ما در مهندسی آمد و شد (ترافیک) و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل این وظیفه را جوری دیگر تعریف می‌کنیم. می‌گوییم خیابان‌ها در واقع پنج وظیفه دارند. از گذر و عبور شروع می‌شود تا مسائل اجتماعی و زیست‌محیطی، اما دسترسی با توجه به جنس خیابان و شخصیت خیابان متفاوت است. مثلاً جایی اتوبانها و بزرگراه‌های ما را شامل می‌شود. و در جای دیگر دسترسی همراه با مسائل اجتماعی مطرح است. جایی که همسایه در را باز می‌کند و سلام و احوالپرسی می‌کند، در حالیکه در هر دو موردها به خیابان باز می‌شوند.

در پی این تعاریفی که گفتیم از خیابان به عنوان نخستین جایی می‌شود نام برد که بچه‌های ما در خانه‌ها را باز می‌کنند فرهنگ شهرنشینانی را از آنجا می‌آموزند. این خیابان که شاخص شهری است در آن فرهنگ‌ها با هم برخورد می‌کنند و در می‌آمیزند. خیابان و یا شبکه معابر از مقولات مهم برنامه‌ریزی شهری است. اگر شهرسازی ما در این کار بی‌دقتی کند به مشکلات و مسائلی گرفتار می‌شویم که به عقیده من الان اتفاق افتاده است.

من از این پرسش شما خیلی خوشم آمده از آنجایی که مشکل اصلی خیابان‌ها و شهرهای ما در این روزها ترافیک زدگی (راهبندان) و آلودگی هوا و مسائل زیست‌محیطی است که اتفاقاً به خاطر نپرسیدن پرسشهایی از این‌گونه است. من از شما سپاسگزارم که این چنین سوالی را می‌کنید. وسترمن پژوهشگری آلمانی است که کارهای خیلی خوبی در این باره کرده است. ویکه یک مقداری خلاف جهت محققان دیگر عمل کرده، کتابی دارد به نام "جاده‌های که تقسیم می‌شوند". که در آن از قول دیگران می‌گوید: این خیابان فقط برای عبور است یا این خیابان فقط برای دسترسی است یا برای مسائل اجتماعی است. او می‌گوید که اتفاقاً یک خیابان می‌تواند همه این کاربردها را داشته باشد ما بایستی دانا باشیم و بدانیم که چگونه با مقاطعی از این خیابان کار کنیم. وی تفکر را به طراحی هندسی پیوند می‌زند و به مدیریت ترافیک وصل می‌کند که ما چگونه عمل کنیم تا برش / نیم‌رخ این

چنین بدست آید: "در جاهایی از این خیابان که سرعت پایین می‌آید توی همان خیابان فعالیت بالا برود". یعنی مسائل اقتصادی اجتماعی و سایر گونه‌ها بتواند باهم تلفیق بشود.

به عقیده من این آخرین بحثی است که درباره‌ی شبکه معابر در سال ۲۰۰۰ بیرون آمده است و نخستین بار هم در ملبورن و سیدنی پروفیسور وسترمن و جان بلک اینها را به اجرا درآوردند. قسمتهایی از شهر را که مثلاً ما می‌دانیم بزرگراه‌ها می‌توانند به تقاطع‌های همسطح هم برسند و با چراغ راهنمایی مشکلاتشان در محله‌های تلاقی حل شود. تدابیر بسیار جالب و ویژه‌ای را اندیشیدند تا خیابان بتواند بین پیادگان، سواره‌ها، بچه‌ها، معلولان و... به خوبی تقسیم شود.

تجربیا وقتی صحبت از بحث همگانی و عمومی می‌کنیم یعنی این عرصه مالکیتش مال همه است و کسی حق ندارد این عرصه را جلوانگاه خودش بکند. سوال دوم روی همین قضیه است. الان در این وضعیتی که ما هستیم خودرو سواری و موتورسیکلت دستگاه‌های شخصی هستند. این دو با آن تعریفی که از فضاهای عمومی داشتیم آنها را اشغال کرده‌اند. من خواهش می‌کنم از مرز تهران خارج بشویم. وقتی شهر به تصرف این دو تا در می‌آید به راحتی نمی‌توان آنها را از چنگ خودروهای شخصی آزاد کرد. مثل خیابان ولیعصر. حالا هر کدام از دوستان نظری در این باره دارند بیان بفرمایند؟

شهبیدی - آقای دکتر شیران شروع بسیار خوبی را مبتنی بر پرسش بسیار خوبی که مطرح کردید، داشتند. وقتی دسترسی را مبنا قرار می‌دهیم. یعنی نگاه "انسان محور" بر شهر داریم. بر خلاف آن چیزی که امروزه شهرهای ما "خودرو محور" شکل گرفته‌اند. طراحی جامع ما امروزه خودرو محور است. سیاست‌گذاریش خودرو محور است. من جمله‌ای را به مطالب آقای دکتر شیران اضافه می‌کنم. هویت هر شهر مدیون بخش دسترسی است. شما اگر قرار باشد از یک نقطه‌ای به یک نقطه‌ای با سرعت رد شوید. اتفاقی که می‌افتد اینست که گذرنده فقط رابطه‌ی یک سویه و چشمی با محیطش دارد. در حالیکه پیاده در پیاده‌رو حرکت می‌کند یا در مرکز شهر مخصوصاً در هسته‌های مرکزی شهرهای تاریخی ما می‌بینیم که تبادل نگاه انسان با انسان است. در نگاهی که گاهی در آن تشویق، در لبخندی که در آن تمسخر است. یک رشته تبادل انتقال ارتباط و ارزشهایی شکل می‌گیرد که الگوی آن ارزشها تبادل یافته هویت شهری ما را نطفه می‌بندد. و براساس این بنیاد، هویت شهری ما اجزا و کل ساختمان هویت شهریمان شکل می‌گیرد و این در بیشتر شهرهای استخواندار ما اتفاق افتاده است. در یزد، اصفهان و... اما از زمانیکه خودرو وارد می‌شود، ما چارپا را کنار نگذاشته به چار چرخ پناه می‌بریم. متأسفانه

غیر از مباحث مهندسی، تجارب کلانشهرهای موفق را هم باید در واقع به کار بگیریم و به مسائل اجرایی‌اش توجه کنیم، شاید خیلی از مشکلات ما حل بشود



غلامرضا شیران
دکتر در برنامه ریزی
حمل و نقل و ترافیک

استخوان بندی یک شهر را همین شبکه‌ی معابر تشکیل می‌دهد. معابری که مثل رگهای بدن است

این چار چرخ تمام سرنوشت ما را به دست خودش می‌گیرد تا جایی که امروز تردید داریم که ما بایستی از این چار چرخ رهایی باید پیدا بکنیم یا نه؟ بنابراین اگر بپذیریم که هویت شهر در دسترسی اتفاق می‌افتد. در مختصات حرکت - دسترسی، آن جزء دسترسی است که انسان تأمل می‌کند، نگاه می‌کند به هم، تبادل ارزش می‌کند، تبادل فرهنگ می‌کند. در واقع نهادهای اجتماعی و بعد مؤسسات اجتماعی بر اساس همین شکل می‌گیرد و تمام شهر که به آن تاریخ جغرافیا شده‌ی هویت شهری، شهرهای ماست در واقع هسته‌های مرکزی شکل می‌گیرد. و زمانی که این شوک (تکانه‌ی) خودرو به شهرهای ما وارد شد. ما شیفته این پدیده شدیم.

وقتی مردم در هسته‌های مرکزی هستند، رفته رفته کل محدوده‌های اداری، تجاری و نهایتاً پهنه‌ی کامل شهر، هویت شهری را شکل می‌دهند. مفهوم این بحث این است که مردم باید آن را نگهداری کنند. فضای عمومی، فضای است که نهاد اجتماعی در آن شکل گرفته است. قانون فرزند فضای مدنی است. از زمانی که رابطه بین دولت از یک طرف و بخش خصوصی و دولتی با هم برهمکنش (تعامل) پیدا می‌کنند یک واسطی بین اینها هست به نام فضای مدنی. بخش عمومی نه دولتی است و نه خصوصی. دقیقاً بخشی است که در آن قانون و نهادها در آنجا متولد می‌شوند. و هر چقدر این بخش بزرگ باشد دولت سر جای خودش است. و همینطور بخش خصوصی.

کشورهای اروپایی از صدها سال پیش درباره‌ی این سه عرصه‌ی

دولتی، عمومی و خصوصی کش و قوس داشتند و فضای عمومی شکل گرفت. به نحوی که به رسمیت شناخته شد. متأسفانه در الگوی تولید آسیایی ما، بین قدرت از یک سو و مردم از سوی دیگر، این چالش به گونه‌ای بوده که در فضای بین این دو تا خیلی کوچک متولد شده است. و هر دو هم می‌خواستند این را به اختیار خودشان در بیاورند. گاه بخش دولتی حمله می‌کند که بخش عمومی را به دست بگیرد و گاه بخش خصوصی حمله می‌کند. مثلاً شما در یک آپارتمانی که هستید راه‌پله‌ها یک فضای عمومی است. و هر یک از واحدها فضای خصوصی است. و خیابان، کوچه عمومی هستند. مثلاً منی که در بخش خصوصی و فضای خصوصی در آپارتمان هستیم، ما آشغال‌هایمان را جارو می‌کنیم و می‌ریزیم توی راه پله‌ها. ما برای راه‌پله‌ها احساس تعلق نمی‌کنیم. یعنی به حریم راه‌پله‌ها تجاوز می‌کنیم. منی که این تجاوز را می‌کنیم، که اندک‌اندک دولت این احساس را می‌کند که می‌تواند میزی را داخل آن راه‌پله بگذارد. یعنی این فضای مدنی ما مدام زیر فشار است. فضای خصوصی و دولتی دست به دست می‌چرخد و بسیار نحیف و لاغر مانده و به همین علت است که قانون ما اینهمه مظلوم است. یعنی قانون جایگاه تولدش اینجا است و عمدتاً بخش عمومی را ناظر است و همین بخش عمومی است که نکته ظریفی دارد و آن اینست که هر اندازه این فضای عمومی قوی بوده باشد روابط دو بخش را به نحوی تنظیم می‌کند که هر کدام در جایگاه خودشان قرار می‌گیرند. ولی وقتی که بخش عمومی مظلوم شد آن دو تبدیل به چالش می‌شوند و این بخش به خط باریکی تبدیل می‌گردد که این خط گاهی به این سمت به طرف دولت می‌آید و گاهی به آن سمت می‌رود، اما در کشورهای دیگر اینگونه نیست، آنهایی که فعالیت‌های اجتماعیشان جلوتر از ما شکل گرفته، در آنجا این فضا بسیار قوی شده است.

نتیجه‌ی که می‌خواهم بگیریم این است که فضای عمومی





محمد حسن شهیدی
کارشناس ارشد
برنامه ریزی شهری

مسئلاً برای عموم مردم و مدیریت آن با خود مردم است. شما اگر فضای عمومی را در پایگان سکونتگاهی شهری به صاحبان واقعی اش واگذار کنید، می‌توانم ادعا کنم که ۴۰ درصد از هزینه‌ی شهرداری‌ها پایین می‌آید.

وقتی کوچه مال من باشد و من نسبت به آن احساس تعلق بکنم، آن را خوب نگهداری می‌کنم و اجازه هم نمی‌دهم که تجاوز بشود. در حالی که ما الان رها کردیم و شهرداری را مؤظف کرده‌ایم تا دم‌خانه‌هایمان را جارو بکند، به درخت آب بدهد. ولی من به شما فضاهای را نشان می‌دهم در فضاهای شهری در وسط راه محلی گربه با آرامش نشسته و یکی هم دراز کشیده و این تصویر، بسیار زیبا و نمادین است. این نشان دهنده واگذاری فضای عمومی به توده‌ی مردم است. اگر این کار را انجام دهیم بسیاری از هزینه‌های شهرداری پایین می‌آید، دغدغه‌های آنها هم کاهش می‌یابد.

تکمیل یا تضاد گفته‌هایشان دوستان بفرمایید.

علیپور - من به نکته‌ای خواستم اشاره بکنم. جز آنکه خیابان‌ها به عنوان یک فضای عمومی بیشتر باید در نظر گرفته بشود. من فکر می‌کنم دلیل موفقیت خیلی از شهرها در اینست که برای آن فکر شده است. و عملاً غیر از عمومی بودن آن، تکالیفی نهاده‌ها سازمان‌ها دارند که مردم هنگام آمد و شد حس بهتری داشته باشند. بخاطر رنگ‌آمیزی، تمیزی، استفاده مناسب از فضای سبز، شاید همه اینها در واقع شرایط را به نوعی رقم می‌زند که در واقع خیابان‌ها به عنوان محلی که تبادل در آنجا برقرار می‌شود و مردم در با هم در ارتباط هستند، خیلی اهمیت می‌یابند. به نظر من یک مقداری بحث فرهنگی هم دخیل است. خیابان ولیعصر که شما مثال زدید یکی از دلایلی، فرهنگی است. ما مثلی داریم شاید از سیصد سال پیش که سواره از پیاده خبر ندارد. کسی که همواره یک وسیله‌ی شخصی دارد برایش شانی متصور بوده است. همین هم الان ادامه پیدا کرده است. یعنی ما هنوز هم سوار شدن در خودرو برایمان ارزش است. و شاید همین ریشه‌ی فرهنگی هم یک مقداری در طول این زمان مقاومت ایجاد کرده باشد. و هنوز هم نتوانسته‌ایم این فضای عمومی را که می‌خواهیم به خودرو اختصاص دهیم، خیلی مورد پذیرش نیست. حتی کسانی که دست‌اندرکار هستند به گونه‌ای از آن ریشه‌هایی فرهنگی در ایشان دیده می‌شود و یک مقدار از مشکلات ما در استفاده بدون حساب و کتاب از خودرو به این ریشه‌ها برمی‌گردد.

شیران - مهندس شهیدی به دو موضوع اساسی یکی فضای عمومی و نقش طرح‌های جامع اشاره جامعی داشتند. من سه نکته‌ی دیگر را می‌خواهم اضافه کنم که ما چرا به این وضع آمده‌ایم. و بعد بگویم راهکارهای آن هم وجود دارد. اگر ما سیر تکامل فناوری وسایل نقلیه را چه در قالب خودرو، موتورسیکلت و یا هر نوع وسیله دیگر ببینیم. معمولاً یک سیری را طی می‌کند. غربی‌ها از این سیر با واژگان اختراع، ادغام، انتقال و یا تأثیرهای منفی اش صحبت می‌کنند زمانی که اختراع می‌شود، جای خودش را باز می‌کند و شروع می‌کند به انتقال و صدور فناوری به کشورهای دیگر تا جای که به اشباع می‌رسد و کم‌کم موهبت‌های منفی این فناوری‌مانند تصادفات، آلودگی صوتی و آلودگی هوا پدیدار می‌شود. ژاپنی‌ها به این کار صنعتی شدن یا مدرن شدن زوری و عجولانه می‌گویند. ما طی این ۲۰ الی

۳۰ سال گذشته شدیداً در این دام افتاده‌ایم. یعنی مسائل اقتصادی و مدیریت‌های ما به دنبال این بودند که پول در بیاورند و خودکفا بشوند.

مسائل جانبی را که آقای دکتر علیپور به آن اشاره کردند و نادیده گرفته‌اند، مسائل فرهنگی است. یک اتفاق دیگری اینجا می‌افتد که اگر ما محیط زیست را صرفاً گل و گیاه نپنداریم. می‌گوییم محیط زیست شهری، جایی است که خودرو، سواره و پیاده و فضای پذیرفتنی و قابلیت زیست داشته باشد. می‌بینم که این تبدیل به ویرانگری و غارتگری زیست‌محیطی می‌شود و چپاول و غارت و زورگیری. من به جرأت می‌توانم بگویم ما مسائل فرهنگی را به موازات این پیشرفت‌های ظاهری مسائل قانونی و اجرائیات، جدی نگرفته‌ایم. در واقع اگر بد اخلاق‌ترین راننده را چه آنکه خودرو می‌راند و چه آنکه موتورسیکلت را می‌راند، قانون شکنی که می‌کند و حقوق مردم را در شکلهای گوناگون زیر پای می‌گذارد، در پیاده‌رو به حریم مردم تجاوز می‌کند، از یک دستگاهی و سامانه‌ای به سیستم و جای دیگر برید و به او این فرصت را می‌دهند که خودش را دریا بد. همو تبدیل به یک آدم فوق‌العاده با فرهنگ و قانونمدار و اصیل در آن فرهنگ می‌شود. برآستی چه چیزی باعث شده که توی سیستم ما اگر خوب هست، خوبتر بشود و اگر بد بوده بدتر بشود و در یک کشور دیگر همواره رو به خوبی برود؟ این برمی‌گردد به قانون و اجرای قانون و قوانینی که خودش فرهنگ‌سازی می‌کند.

سوء مدیریت‌ها؛ نگاه مدیران ما امروزه نسبت به شهرها به عقیده من خیلی ایراد دارد. اصلاً نگاه‌هاست که این وضعیت را برای ما فراهم می‌کند. این نگاهها غلط است. من خوشبختانه با تجربه‌ی شورای شهری که دارم می‌بینم که واقعاً چگونه قالب نگاه نمایندگان چه توی مجلس و چه توی شوراهای شهر و انجمن‌ها به این سوء مدیریت دامن می‌زند.

نکته بعدی که آقای مهندس مطرح کردند، حس تعلق آلیاراد یک محقق آمریکایی است که روی این مسأله خیلی کار کرده، در همچنین فضای تعلق کاهش پیدا می‌کند. اگر شما منحنی‌های تعلق را با تصادفاتی که در محله‌های مختلف اتفاق افتاده است نگاه کنید. می‌بینید چقدر تعلق برود پایین آنها بالا می‌روند. یعنی دزدی، غارت، تصادف با سرعت بیش از حد مجاز رانندگی کردن و آسیب‌رساندن به مردم اینجاست که این افزایش پیدا می‌کند.

شاه بیت ما نداشتن راهبرد است. اگر راهبرد داشته باشیم ما نمی‌گوییم که نباید خودرو بخیریم

ما باز هم بحثی داریم که آقای دکتر و آقای مهندس اشاره کردند که آقای مهندس اشاره خوبی داشتند بروی مردم و مدیریت مردمی. ما درباره‌ی مشارکت مردمی و محیط زیست شهری و اصلاً درگیر کردن مردم در کارها مشکلات فراوان داریم. ما از بُعد قانونی مشکل داریم. منی که عضو شورای شهر هستم. اگر شورایی‌ها بیاید و دخالت کند و مردم داخل ماجرا شوند، من این را از کم بودن قدرت خودم می‌دانم. لذا این اتفاق می‌افتد. حکومت خوب شهری، فرمانروایی خوب شهر اینها مسائلی است که سازمان ملل خیلی خوب روی آنها

کار کرده است. مدیریت و حکومت بسیار خوب شهری، حکومتی که ما به عنوان مدیریتهای شهری از آنام می‌بریم؛ مدیریت صحیح و خوب مدیریتی است که چالش‌ها را بخوبی بشناسد. متأسفانه در شهر ما آرامش خیلی جاها از دست گرفته شده است.

تجدید شهرهای میانی ما آسیب‌پذیرترین شهرها هستند. از سویی جمعیت در شهرهای میانی زیاد می‌شود. و به دنبال آن خیابانها، گذرگاهها و کوچه‌ها پر از ماشین می‌گردد. بدون آنکه هیچ برنامه‌ی و پیش‌بینی بوده باشد. این سه شهری که اسمش را می‌برم (ساری، بابل و قائمشهر، زنجریه سه شهر پیوسته) شهرهایی هستند که به شدت آسیب می‌بینند. برای بیرون شدن از این معضل به نظر شما چه راهکاری را می‌توان در نظر گرفت؟

فتوحی - برنامه‌ریزی‌ها در محوریت خودروست. معیار خودروست. و برنامه‌ریزی‌ها انسان‌گرا نیستند. مطلب دیگری که دوستان مطرح کردند این بود که در واقع از تمام شبکه‌های معابر ما به یک شکل استفاده می‌شود و همه تحت تاثیر خودرو هستند. اشاره کردند که مشخص نیست چه راهی برای عبور موتور هست یا چه راهی برای عبور پیاده است. یعنی اتومبیل در تمام شبکه تسلط دارد. تمام شهرهای ما بویژه کلانشهرها تحت تاثیر خودرو هستند. در حالیکه اگر در مرحله‌ی برنامه‌ریزی و طراحی مشخص شود که چه راهی برای عبور خودرو هست و برای خودروهای که مسیره‌های دوردست را می‌خواهند طی کنند و در واقع چه راههای بیشتر در آنجا برای پیادگان باید در نظر گرفته شود. می‌بینیم در راههای کوتاه محلی هم خودرو تسلط دارد. ما سعی کردیم در راههای محلی تا آنجایی که می‌شود از عبور وسایل نقلیه موتور جلوبندی کنیم. یا حتی درباره‌ی راههای اصلی و شریانی باید سعی شود از درهمشدگی پیاده با وسایل نقلیه جلوبندی شود.

بنابراین اگر در برنامه‌ریزی‌ها نقش راهها در نظر گرفته و مشخص شود که هر کدام از آنها چه نقشی را می‌خواهند بازی کنند. این‌گونه نخواهد بود که اتومبیل بیاید تمام فضای عمومی را اشغال بکند و حتی در پیاده‌رو هم که برای رفت‌وآمد پیادگان است امنیتی برای پیاده وجود نداشته باشد.

و اینک بیشتر سعی بر این است که برای انسان به عنوان پیاده حتی نقشی هم قائل بشویم بیشتر تلاش می‌کنیم که اگر مشکلی هست این را کاهش بدهیم و روی ایمنی پیادگان کار کنیم. و ببینیم که چه مسائلی باعث شده که ایمنی پیاده به خطر بیفتد. در حالیکه در بسیاری از شهرهایی که این مراحل را پشت سر گذاشته‌اند. بیشتر روی ترویج پیاده‌روی کار می‌کنند. در واقع فضاها را برای اینکه کلاً در اختیار خودرو قرار نگیرد باید در مراحل طراحی و برنامه‌ریزی طرح‌هایی را در نظر بگیریم و باعث ترویج پیاده‌روی شویم. نه اینکه ابتدا خودرو مسلط بشود و بعد از آن ما بیاییم بر روی کاهش خطرات مشهود فکر بکنیم و ایمنی پیادگان را بهبود ببخشیم.

تجدید ولی شما همیشه روی کاربری‌ها خیلی شکایت دارید؟ و می‌گویید کاربری مشخص نشود همین است!

فتوحی - اصولاً کاربری‌ها در حوزه‌ی برنامه‌ریزی شهر مطرح می‌شود و این دور و تسلسل بین کاربری زمینها و ترابری چیزی نیست که کتمان‌پذیر باشد. ولی به این معنی نیست که شهرسازی که دارد این کار را انجام می‌دهد با گروه‌های دیگر به این نتیجه برسد که ما باید با هم همکاری کنیم. که بتوانیم آثار بد اینها را کاهش بدهیم. اصولاً روندی که در شهرسازی رخ می‌دهد، چیزی نیست که بگوییم کارشناسان ترافیک با شهرسازان همکاری می‌کنند، آنهم برای اینکه رابطه‌ی این‌ها را میان کاربری و ترابری وجود دارد.

وقتی ما تسهیلاتی را برای ترابری اعطا می‌کنیم، قیمت‌های زمین افزایش پیدا می‌کند و دوباره آمد و شد چگالی می‌یابد و اگر

وقتی دسترسی را مینا قرار می‌دهیم. یعنی نگاه "انسان محور" بر شهر داریم. بر خلاف آن چیزی که امروزه شهرهای ما "خودرو محور" شکل گرفته‌اند

بخواهیم کنترل رانندگان را پاسخگو باشیم باز باید تسهیلاتی را بدهیم. همین این دور و تسلسل را شکل می‌دهد. این زنجریه و تسلسل در فرهنگ شهرسازی اتفاق می‌افتد. اگر در برنامه‌ریزی شهری دیده بشود شاید این مشکلات ایجاد نگردد.

تجدید ما شهرهای جوان زیادی داریم. این سه شهری که مثال زدم مخصوصاً قائمشهر شهر بسیار جوانی است. یعنی شاید در کمتر از ۲۰ سال شده این شهری که الان می‌بینیم. بیشتر شهرهای شمالی اینگونه‌اند.

فتوحی - درست است شهرهای که جوان هستند اگر در همان مراحل جوانی روی اینها کار بشود در مراحل پیری به عاقبت شهرهای کنونی گرفتار نمی‌شوند. این برمی‌گردد به اینکه برنامه‌ریزی ما انسانگرا بشود، یعنی اینکه از ابتدای کار محور به سود انسان و شهروند تغییر کند.

تجدید ببینید آقای مهندس وقتی می‌گوییم انسانگرا این مسأله باید باز شود. ببینید ما از یک سو می‌گوییم که مردم باید آزاد باشند و خودشان انتخاب کنند یا احساس مالکیت کنند. من می‌خواهم با ماشین بیرون بیایم همچنان که این در کشورهای پیشرفته اتفاق افتاد و نرخ داشتن خودرو اصلاً قابل سنجش با ما نیست. بسیار بالا است، اما آنها مشکلات ما را ندارند. اتفاقاً می‌خواهم بگوییم که این انسانگرایی را اندکی بازش بفرمایید.

فتوحی - حدود ۲۰ سال است که اصولاً در برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل بیشتر توجه به همین موضوع معطوف شده است که چون مشکلاتی که ما داشتیم بر اثر فرایندهای توسعه شهری در واقع مسائل توسعه‌ی پایداری که اخیراً مطرح شده، اینست؛ که معیارهای که در برنامه‌ریزی شهری نظر می‌گیرند سعی شده با معیارهای گذشته تفاوت داشته باشد. در واقع معیار این است که ما تا آنجا که می‌شود سفرهای موتوری را کاهش بدهیم. و بتوانیم فضاها را بیشتری را در اختیار پیادگان بگذاریم. در واقع طراحی محلات می‌تواند به شکلی

باشد که سفرها کوتاه شوند. سفرهای دور دست با ناوگان عمومی انجام شود.

علیپور - در دنیا به موازات، از مولفه‌ی هنر و طبیعت هم خیلی استفاده می‌کنند. برای اینکه ناخودآگاه خود مردم ترجیح می‌دهند که خیلی با ماشین به این طرف و آن طرف نروند. یعنی فضای شهرها به گونه‌ای طراحی می‌شود که پیاده‌روی را ترویج کند. الان در جهان شهرهایی که به عنوان شهرهای سبز هستند، شهرهایی که خوب طراحی شده‌اند. می‌خواهد عناصر طبیعی همچنین آیت‌های هنری را خوب طراحی کند. و با این ترکیب فضایی که ایجاد می‌شود، مردم خودشان راغب می‌شوند که کمتر از وسایل نقلیه استفاده کنند. این افت بزرگی در شمال شده است. یعنی شهری مثل "تور" که شاید زمانی فضای ساحل و دریای آن آرامش‌بخش بود، برای افراد در جامعه دقیقاً تبدیل شده به فضای خصوصی، یعنی هر کس آمده در آنجا ساختمانی ساخته. ما در دنیا چنین چیزی نداریم فضای ساحلی یک فضای همگانی است که همه باید استفاده کنند، اما مردم ساخت و ساز کرده‌اند. مثلاً از محمودآباد تا نور بخواهیم برویم دیگر ساحلی نمی‌بینیم. یعنی با ساختن واحدهای ساختمانی ویلا و برجها کاملاً محصور شده. و از آنجا که به دریا محدود شده به جنگل روی آورده‌اند. از آن سو فضا و دید طبیعی جنگل هم دارد بدون هیچ حساب و کتابی از بین می‌رود. حتی جنگل و زمین‌های کشاورزی ما را تغییر کاربری می‌دهند. و هر کسی با هر سلیقه‌ی در آنجا دارد ساختمان می‌سازد. در چند سال دیگر ما در آنجا فضای طبیعی نداریم. و دیگر هیچ تفاوتی با محیط تهران ندارد. این در واقع آفتی برای شهرهاست. هیچ عنصر هنری که مردم را به پیاده‌روی ترغیب بکند، وجود ندارد. و اینکه از وسیله نقلیه هم استفاده نکنند، دقیقاً معکوس شده و کاملاً ضد آن الگوهایی که در حوزه‌ی شهرسازی در دنیاست عمل می‌شود.

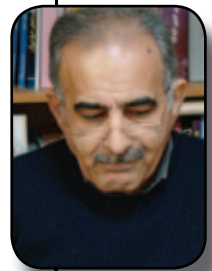
شهبیدی - ما دوگونه می‌توانیم به مسائل بپردازیم یکی به صورت پرداختن به معلول‌ها موجهی. هر چقدر به معلول‌های پایین‌تر بپردازیم مشکل همچنان پایدار خواهد بود. یکی دیگر پرداختن به ریشه‌های اصلی قضیه است. من ترجیح می‌دهم به موضوع دوم بپردازیم. صحبتی شد که اشکال کجاست، گیر کجاست؟ به گمان من مشکل از زمانی شروع شده که ما به تبعیت از بخش دولتی، شهروند را تبعه تعریف می‌کنیم. و این روند سی ساله بیشتر جلو می‌رود. و در این پنج شش سال اخیر وحشتناک پیش رفته. یعنی شهروند زدایی جزو برنامه‌های ماست. حالا این را باز می‌کنیم. شهروند صاحب شهر است و شهروند یک انسان حقیقی و مدنی، دارای هم حق است و هم تکلیف. این شرط اصلی یک شهروند است. شهروندی که حق را از او می‌گیریم و فکر می‌کنیم که تکلیف دارد، می‌شود تبعه. شهروندی که تبعه باشد احساس تعلق خاطر نخواهد کرد. شهروند در تعریف فنی قضیه دو وجه غیر قابل تفکیک دارد. هم حق دارد و هم تکلیف. حق دارد، یعنی می‌تواند بازخواست کند و تکلیف دارد؛ می‌تواند بازخواست بشود. می‌تواند چیزی را بخواهد. و تکلیف دارد که کاری را انجام دهد. این دو روی سکه‌ی واحد شهروند تفکیک‌ناپذیر است. ما این را تفکیک کردیم و در این سی سال گذشته هم مداوم شهروند را تبدیل به تبعه کردیم. شما نمی‌توانید شهری را به شهروندی بسپارید که حق ندارد و تکلیف دارد. مطمئن باشید آب در هاون کوبیدن است. دسترسی از هر نقطه‌ی به هر نقطه‌ی دیگر حق مسلم هر شهروند است اما استفاده از وسیله‌ی رسیدن از این نقطه به

نقطه دیگر یک امتیاز است که جامعه به او می‌دهد. یعنی این تفکر که من می‌خواهم با خودروی شخصی‌ام بروم از ریشه‌ی تفکر شهروند زدایی شده است. یعنی حق مسلم تک تک شهروندان است که از هر نقطه‌ی به نقطه‌ی دیگر دسترسی داشته باشند. ولی استفاده از وسیله، حق نیست. اگر از خودروی شخصی استفاده می‌کنم، می‌شود یک امتیاز، ما به ازای حقوقی و حقیقی این امتیاز را به ذوالحقوق (یعنی مردم) باید بپردازند. معنی این حرف این است که ترابری همگانی حق مسلم همه است نه خودروی شخصی. استفاده از خودروی شخصی

اگر در برنامه‌ریزی‌ها نقش راهها در نظر گرفته و مشخص شود که هر کدام از آنها چه نقشی را می‌خواهند بازی کند. این گونه نخواهد بود که اتومبیل بیاید تمام فضای عمومی را اشغال بکند

یک امتیاز است. اگر کسی می‌خواهد از این امتیاز استفاده کند ما به افزایش را باید بدهد. ولی نهادهای ما بدجوری دارد تعریف می‌شود. از آن سو یک بینهایت "می‌خواهم" را حق حساب می‌کنیم که اصلاً حق نیست. دسترسی حق است و به همین علت است که در محدوده‌های مرکزی کسی اجازه ندارد با خودروی شخصی وارد شود. محدوده‌های مرکزی که با فرکانس بالایی از تهاجم روبه‌روست، برای اینکه مردم برسند، ترابری همگانی باید گسترش پیدا کند. بله، خودروی شخصی ادامه آزادی در دنیای سرمایه‌داری و دنیای اقتصاد آزاد بازار است. ولی در آنجا جوری دیگر تعریف می‌کنند خودروی شخصی برای آخر هفته و خارج از شهر است. و در آنجا که هر خانواده و بلکه هر شخص یک خودروی شخصی دارد این مصیبتی را که ما داریم آنجا ندارند.

برای اینکه او شهروند است و می‌داند از حق‌اش که دسترسی است از طریق ترابری همگانی برآورده شده و خوب منظم شده است. بنابراین اصلاً رغبت ندارد از خودروی شخصی در داخل شهر استفاده کند. یعنی انحراف از زمانی است که ما به تبعیت دعوی بخش دولتی با بخش عمومی، تعریفی از شهروند می‌دهیم که در نگاه بخش دولتی وجود دارد. بیخود نیست که مسؤولان ترابری همگانی بیشتر تیمسار و سرلشکر بوده‌اند. این امر اتفاقی نبوده است. نگاه نظامی انتظامی و دولتی به بخش عمومی و متعلقات و خدمات بخش عمومی ما را به این سو کشانده که مدام دولتی نگاه کنیم. دولتی که نگاه کنیم، شهروند یک تبعه است و فقط باید بپردازد و فقط باید گوش بدهد و فقط یکطرفه تکلیفش را انجام دهد. پرسشی که آقای جلالی کردند کلیدی‌ترین موضوع بحث است، ما رفته رفته شهروند را به مردم تبدیل کردیم. و مردم را خودی و نخودی کردیم و این خودی‌هایمان را هم روز به روز لاغر می‌کنیم. و هر روز یک انگلی به او می‌چسبانیم، کوچک کوچک، کوچک حالا به قول معروف "علی مانده و حوضش" در یک همچین تفکری شما فکر نکنید که می‌توانید نوار خزری را نجات بدهید و حالا تظاهر بیرونی‌اش را بگوییم. تا زمانی که پرنک سباز [= اندازه - مرتبه] شهرهایمان در کشور ما درست نشده است، این مصیبت را داریم. یک اندام بزرگی داریم به نام ایران و کله معیوبی دارد به نام تهران، که بقیه‌اش حساب نیست و تمام تصمیمات در تهران گرفته می‌شود تصمیم سیاسی، فرهنگی و بهداشتی. پول جای



حمید فتوحی
کارشناس ارشد
برنامه ریزی
حمل و نقل

قل می‌خورد و می‌ایستد که بیشترین امنیت و بیشترین بازدهی را احساس کند، هم‌اکنون رنگ سائیز [= اندازه - مرتبه] امان در کشور و در سطح ملی چنان است که تهران خاستگاه همه‌ی تصمیمات شده است. شهرهای دیگر را به حساب نمی‌آوریم. کاری که تهران تصمیم بگیرد اتفاق می‌افتد. آب و هوای نیمه‌مدیترانه‌ی و تپه‌ی ماهوری با کوهستانی فرق دارد؛ یعنی به هر حال بخشی از رنگ‌سائیز [= اندازه

در دنیا از مولفه‌ی هنر و طبیعت هم خیلی استفاده می‌کنند. برای اینکه ناخودآگاه خود مردم ترجیح می‌دهند که خیلی با ماشین به این طرف و آن طرف نروند. یعنی فضای شهرها به گونه‌ای طراحی می‌شود که پیاده‌روی را ترویج کند

- مرتبه] ما نتیجه‌ی اقلیم فلات قاره و خاورمیانه‌ی ماست و بخش دیگرش در تصمیمات ماست. دستکم از زمانی که فناوری پیشرفت کرده، تصمیمات خیلی تعیین کننده شده است. یعنی (اندازه - مرتبه) ما یک تهران است. دو سه شهر بزرگ [= کلانشهر] داریم و یکدفعه همه چیز افت می‌کند. یعنی ما شهروند در مقیاس ملی نداریم. اگر خوب و ریشه‌ی نگاه کنیم ما شهروند نداریم. ترک داریم ولی شهروند نیست، لر داریم ولی شهروند نیست. اصلاح رنگ سائیز (اندازه - مرتبه) یعنی چه؟ یعنی توزیع قدرت و بازگردان قدرت به صاحبان قدرت است که مردم هستند. منظورم از قدرت اختیار - مسؤلیت یعنی حق شهروندی است. شما اگر حق شهروندی را در مقیاس ملی به مردم برگردانید. یک "اندازه - مرتبه" درست می‌شود. یعنی ما شهروندی را روزبه‌روز لاغرتر کردیم و تبدیل به مردم شد. الان دریای خزر در خطر است نه برای اینکه سه کشور هستند و می‌چاپند، ما خودمان در اینجا به نوعی همین کار را می‌کنیم. وقتی اشاره می‌کنیم که کسی حق ندارد از تهران مثلاً برود و از کناره‌ی دریا استفاده کند. این تجلی ستیز و آویزش دولتی با بخش خصوصی است.

تا زمانی که رنگ‌سائیز (اندازه - مرتبه) درست نشود، شهرهای شمالی ما از این بدتر خواهند شد. الان تهاجم به شهرهای شمال بسیار شدید و نیرومند است، چون هیچ کس نسبت به کشور احساس تعلق خاطر نمی‌کند. شما به نظر من در بیست سی سال آینده مثل آنی که الان داریم مطمئن باشید نخواهیم داشت این راههایی که ما درست می‌کنیم برای شمال دو رخساره دارد. توسعه، همیشه دو چهره دارد یکی رخساره‌ی "عمران و آبادانی" و یک رخساره‌ی دیگر در سنجش کلان و دراز مدت، "تخریب". تا زمانی که ما نگاه پایدار نداریم تخریب پشت آن است. شهرهای دیگر ما بزرگ و بزرگتر خواهند شد و بدترین ویژگیهای تهران را خواهند گرفت. مثلاً الان در رامسر، لاهیجان، لنگرود و شهرهای دیگر، شما ساختمان‌های ۱۰ طبقه هم می‌بینید. ریشه اصلی اینست که دو سویه حرکت می‌کنیم. از یک سوی گوییم چرا اینطوری شد؟ از سوی دیگر گیرهای اصلی قضیه را نه تنها از بین نمی‌بریم بلکه روزبه‌روز تقویتش می‌کنیم.

درست است که ما وزارت راه و مسکن درست کرده‌ایم ولی چون اینها به صورت مکانیکی بهم چسبیده‌اند نه ارگانیکی [= اندامواره‌ای] کاری از پیش نمی‌رود. در کشورهای دیگر همه چیز را بسامان کرده

چونکه رویه میز را با پایه‌ی میز تنظیم کرده‌اند. من همیشه کاربری زمین و ترابری را تشبیه می‌کنم به پایه‌ی میز به عنوان ترابری و رویه میز به عنوان کاربری. بالاخره پایه است که باید فشار را تحمل کند. فضا با شبکه‌ی ارتباطی‌اش یک رابطه متقابل دارد. مثل آسایشگاهی ۲۰۰ نفره که با یک پله باریک به زمین می‌رسد و همگی می‌خواهند در یک زمان بیایند پایین که چنین چیزی رخ نخواهد داد. شهر هم همینطور است. یعنی کاربری زمین برای حمل و نقل عرضه و تقاضای خدمات هستند اینها اگر باهم همخوان نباشند کار از پیش نمی‌رود.

از زمانی که آقای توسلی اولین شهردار تهران بودند و من با ایشان به عنوان مدیر کل سازمان برنامه‌ریزی و شهرسازی همکاری می‌کردم همواره این موضوع را دنبال می‌کردم که در نخستین سرشماری در پرسشنامه‌هاش بنویسند که آیا شما خودرو دارید یا نه؟ الا وضعیت آشفته شده شما هم اینک خرید و فروش خیابان، کوچه و میدان و بالا پشت‌بام و همه جا را دارید، در جایی که من زندگی می‌کنم ۷۰۰ پروانه‌ی ساختمانی داده شده است. ساختمانهای سه طبقه‌ی دهساله، پنجساله را خراب می‌کنند تا پنج شش طبقه بسازند. برای آنکه اقتصاد شهری ما معلول است یعنی از یک طرف می‌گوییم مدیریت کاربری حمل و نقل و از یک طرف پروانه می‌دهیم که همینطور می‌سازند و می‌روند بالا، خوب طبیعی است که چه اتفاقی خواهد افتاد.

تربا مدیریت شهری در رویارویی با مشکل آمد و شد در شهرها و متهم درجه‌ی اول آن یعنی خودرو با یک تضاد و دوگانگی رویارویی شده‌اند. از یک سو منتفع است از خودرو به جهت عوارض، جرایم و گسترش محسوس پیشگان وابسته به خودرو، مثل نوفروشی‌ها (منظور لوازم یدکی) تعمیرگاه‌های ریز و درشتی که هستند. همه‌ی اینها برای مدیریت شهری اگر که حالا شهرداری را در نظر بگیریم انتفاعی دارد به نوعی محسوس و نامحسوس از سوی دیگر مشکل راهبندان و آلودگی شهرهاست. این تضاد را مدیریت شهری چگونه می‌تواند حل کند. این پیشگان وابسته به خودرو خیلی هم کم نیستند. اغلب یک راسته‌ی خیابان را گرفته‌اند. مثلاً در شهر مشهد از فلکه برق تا پایانه بزرگ فقط مغازه‌های نوفروشی است و فقط چند مغازه‌ی ساندویچی، پارچه‌فروشی و میوه‌فروشی. بالاخره اینها به شهرداری‌ها عوارض می‌دهند. از کجا ارتزاق می‌کنند؟ از خودروها. گونه‌ای دوگانگی نهان در این میانه به چشم می‌خورد آیا این امر مهم است یا نه؟

علیپور - در بحث خودروهای شخصی در شهرداری تهران می‌توانم بگویم که قطعاً محور فعالیت‌های ما در حوزه تیراگری و ترافیک، گسترش و توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی است. چندین سال است که ما این شعار را در کارهای اجرایی و سیاستگذاریمان با عنوان "انسان محوری" عملاً دنبال می‌کنیم. مسلماً ضررهای آن برای مدیریت شهری خیلی بیشتر از منافع است که شما صحبتش را کردید. بحث عوارض خودرو اصلاً قابل سنجش نیست. با استفاده‌ای که خودرو از سطح شهر می‌کند و فضایی که از شهر در اختیار داردو اثراتی که از دیدگاه بهداشتی و تولید آلودگی می‌کند و اثراتی که به لحاظ بهداشتی و مسائل اقتصادی در شهر دارد، نمی‌توان برابری داد.

غیر از مسائل شهر و آمد و شد در همین بحث مدیریت پسماند یکی از گره‌های اصلی ما که هزینه‌های ما را چندین برابر هم می‌کند، پارک کردن خودروهای شخصی در گذرگاه‌هاست که بدون هیچ معیار و شرایطی انجام می‌شود و گاه زمانی برای پاکسازی معابر و خیابان‌ها گذاشته می‌شود، هزینه‌هایش را چندین برابر می‌کند. همچنین در بحث تخصصی معاینه فنی، این قضیه به عنوان آیتمی است که خسارت‌هایی را برای مدیریت و حداقل شهرداری به عنوان جایی که باید به نوعی حق مردم را طرفدارش باشد، ولی عوارضی که برای خودرو در سال پرداخت می‌کنند کمتر از ۲۰ هزار تومان باشد.

در ازای بهره‌مندی از فضای شهری قابل مقایسه نیست. برای ما به لحاظ مدیریت شهری این کارسازتر است اگر هزینه‌هایی که به شخص تحمیل می‌شود کمتر باشد؛ زیرا می‌توانیم حمل‌ونقل عمومی را گسترش دهیم.

و از طرفی بحث خیلی مهمی در شهر داریم که در همه جای دنیا یک نظریه مدیریتی خیلی قوی پشتش دارد. به این شکل که هر کس باعث تخریب و یا آلودگی محیط‌زیست شود باید هزینه‌های تخریب و آلودگی را در همه حوزه‌های محیط‌زیست بپردازد. چه درباره آلودگی هوا یا آلودگی صوتی، ولی درباره خودروها معضل، خیلی اساسی است نه اون کسی که سازنده خودرو هست، خودروی بی کیفیت تولید می‌کند. و در واقع یکی از آن خودروسازها، سالها یک قطعه را که باعث جذب بخارات سمی بنزین می‌شود و در گروه سرطان‌زاهای درجه یک مطرح هستند، حذف کرده بود و مدتی بعد که متوجه شدند آن قطعه را سرچایش گذاشت، اما هیچ هزینه و جریمه‌ی برای این کوتاهی که از سر زده بود، پرداخت نکرد و بازخواست هم نشده.

یا در مورد ایمنی خودروها، ما در معاینه فنی به این نتیجه رسیدیم که همین الان خودروهایی که دارد تولید می‌شود، دارای معضلات و مشکلات اساسی است که اگر یک کار فرضی که بخواهد روی آن انجام شود، می‌تواند باعث خیلی از تصادفاتی منجر به مرگ را از میان بردارد، اما اینک هیچ تکلیفی برایش مشخص نیست. بابت تولید خودروهای که برای آنها عوارض می‌بندد، عوارض و هزینه‌های پرداخت شده را بتوان در عمومی کردن حمل‌ونقل از آن استفاده کرد. از این سو کسی که استفاده از خودرو می‌کند هیچ مسؤولیتی ندارد و هیچ هزینه‌ای بابت آلودگی محیط‌زیست نمی‌پردازد. قیمت سوخت واقعی نیست و همه‌ی اینها اثراتش برمی‌گردد به محیط‌زیست شهری و شهروندی که در آن زندگی می‌کنند.

بنابراین من در حوزه‌ی کاری خودم و مجموعه‌ی حمل‌ونقل این را می‌گویم که اصلاً این منافع قابل قیاس نیست. ما ترجیح می‌دهیم به سمتی برویم که بتوانیم هزینه‌ها را تحمل کنیم و در واقع بتوانیم ترابری همگانی را گسترش بدهیم. که برای ما به لحاظ اقتصادی و سیاست‌گذاری و در نهایت نتیجه‌ای که در حوزه‌ی مدیریت شهری از کارمان می‌گیریم، به صرفه‌تر باشد.

تربلایا این درست آقای دکتر، من اصلاً نمی‌خواهم سؤال بکنم. آن چیزی که من گفتم اندکی پیشتر از ماجراست. احساس می‌شود که این، گونه‌ای ترمز در این روند است و این تفکرات جدید که البته حق باشماست. ولی همین ترمزها یک جاهایی را دیگر نمی‌گذارند خوب کار کند. شما با یک راسته‌ای از بیشگانی روبرو

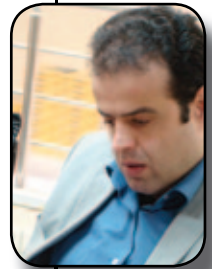
هستید که اصلاً زندگیشان از این راه می‌گذرد و آنها از خدا می‌خواهند که خودرو خراب بشود و یدک بخواهد و مصرف بکند و مصرف بکند.

علیپور - به هر صورت آن فرهنگ و مدیریت و باور که شهروند صرفاً کار تکلیفی بر عهده‌اش نیست و وظایف خودش را به خوبی می‌داند. مثلاً این مثالی که من همیشه در بحث محیط‌زیست می‌زنم

اگر کسی برای تندرستی خودش ۹ هزار تومان پول معاینه فنی بدهد، می‌گویند این حق شهروند را ضایع می‌کند ولی از آن طرف بر اثر نقص معاینه فنی خودرو در ایران ۴ هزار نفر جانشان را از دست می‌دهند. کسی که قانونگذار و مسؤول است خودش در این رخداد خیلی تاثیرگذار است

اینکه شما در شهری که دستگاه مدیریتی خوب کار می‌کند، این اتفاق افتاده است که زباله‌ی را که در جایی می‌ریزیم طرف بلافاصله بر می‌دارد. اینقدر قابل لمس شده که شهروند در عین حال که از رفاه استفاده می‌کند در عین حال شریک است. در واقع وظیفه در آلودگی محیط‌زیست تکلیف دارد. این امر خوب تبیین نشده است. به عنوان مثال صنف‌ها و قسمت‌های که هست به هر صورت عوارض واقعی و هزینه‌ی واقعی استفاده از منافی را پرداخت نمی‌کند.

شیران - چون بحث ضرر و انتفاع شهرها بود که دوگانه هستند. به نظر من نگاه‌هایی که ما در این ده ساله‌ی گذشته شوراها مدیریت شهرها را بر عهده داشتند؛ نگاه‌هایی که برای مدیریت شهری بوده است در شهرها به عقیده من مهمترین نکته‌اش این بوده است که سود و ضرر را چطور بیان می‌کنند. یعنی در شهر چه چیزی سود و یا ضرر است، خود یک مسأله است. خیلی‌ها اون اقدامات دهه‌های ۶۰ و ۷۰ غربی‌ها را پیشه کردند و یک رشته فضاهای که منجر به این می‌شد که وسایل نقلیه به ناچار توسط مردم خریداری می‌گردید. و شهر دچار این گرفتاری‌ها می‌شد. شیوه‌های این ده ساله به عقیده من هم سودها را و هم ضررها را زیاد کرده است، ولی دست آخر روز، اینکه من توی شهر خوب پول در بیاورم و بعداً اون چیزی را که در می‌آورم هزینه‌ی دوا و درمان بکنم و هزینه ناسامانی‌های زندگی بکنم به نظر من شیوه‌ی عاقلانه‌ای نیست. یعنی من ترجیح می‌دهم پول کم در بیاورم اما هزینه‌هایم هم کم باشد. در عوض یک زندگی راحتی داشته باشم. مردم ما صبح تا شب می‌دوند و همه‌ی مطب پزشکان ما مردم توی صف نشسته‌اند. این بخاطر انتفاع و ضررهایی است که ما داریم بر مردم خواسته یا ناخواسته تحمیل می‌کنیم. در بخش حمل‌ونقل اشتغال به عقیده من از آن تعاریف، متعارف خودش جلوتر رفته است. یعنی امروزه هر کسی در بخش اشتغال کم می‌آورد، وارد بخش ترابری می‌شود. شما مسافرکشهای شخصی را در شهرهای دیگر ببینید. بدون اینکه عرضه و تقاضای جابجایی مسافر را بدانند، اینها وارد می‌شوند. درآمد‌های شهرهای ما بیشتر از اقداماتی است که نباید به عقیده من نباید این اتفاقات بیفتد. درآمد‌های که ما داریم شهرهای دیگر دنیا ندارد. به عقیده من کلانشهرهای ما خیلی هزینه می‌کنند که و خیلی هم درآمد دارند. این شیوه بار مضاعفی را روی شانه‌ی شهرهای ما می‌گذارد. ما پل، روگذر،



صدرالدین علی پور
دکتر در مدیریت و
برنامه ریزی
محیط زیست

زیرگذر و... بسازیم ولی شهرهای دیگر دنیا تغییراتشان خیلی جزئی است. در ایران شهری را امسال بروید و سال بعد خواهید دید خیلی عوض شده و اینها رشد نیست. توسعه ناپایدار است و متأسفانه به غلط.

به نظر من مدیریت هزینه‌ها و حتی درآمدها در شهرداری‌ها ، بحث درآمدهای پایدار است. اما هزینه‌های ما، هزینه‌های جالبی نیست. به عقیده من می‌باید یک رویکرد جدیدی را برای خودمان تعریف کنیم و بدانیم که چگونه در شهر هزینه بکنیم. من فکر می‌کنم هر گونه تغییر و اقداماتی که تا کنون انجام گرفته، سبب شده تا مردم اسپرور خودرو بخرند. ببینید مردم ما حق انتخاب ندارد. وقتی نیاز به جابه‌جایی دارند، می‌روند وام می‌گیرند. و خودرو می‌خرند. وقتی خریدند، این دکانها برای آن اشتغالهایی که شما بهشان اشاره کردید باز می‌شود.

اما ضایعات اصلاً قابل مقایسه نیست. به عقیده‌ی من مشکلی که شهرهای ما دچارش شده‌اند یک مرتبه مردم را غافلگیر کرد در بسیاری از موارد اینکه ما می‌گوییم؛ نه به آن شوری، شور و نه به این بی‌نمکی نه به آن وقتی که یکمرتبه حمله‌ای در کارهای زیرساختی و یا آن‌ها سازها آن چنانی حمل و نقل انجام شد، که این زیرساختها که منجر به افزایش خودروها شده است و یک مرتبه روی آوردند به حمل‌ونقل همگانی که دکان و محل ارتزاق درآمدی مردم را ببندند.

مثلاً در اصفهان پلی زده می‌شود یا تقاطعی و یا یک کار حمل‌ونقلی مثل خط ویژه و یا خط سامانه اتوبوس تندرو به غلط طراحی بشود. کسبه را از کار می‌اندازند. این نشان می‌دهد که اینجا هم اشتباه می‌کنند. یعنی ما از یک بحث ترابری خصوصی پریدیم و رفتیم سراغ ترابری همگانی.

**دسترسی از هر نقطه‌ی به هر نقطه‌ی دیگر
دیگر حق مسلم هر شهروند است اما استفاده
از وسیله‌ی رسیدن از این نقطه به نقطه دیگر
یک امتیاز است که جامعه به او می‌دهد**

اما متأسفانه با همان شیوه‌ی که ما عالمانه برخورد نکردیم، با توسعه شهرهایمان از طریق فراهم کردن زیرساخت منجر به افزایش خودروها شدیم. گرایش به حمل‌ونقل همگانی ما هم عجولانه است. و به مسائل اجتماعی ما در تهران و چه جاهای دیگر نگاه نمی‌کند. و منجر می‌شود به این که جلسات متعددی برای خیابان ولیعصر گذاشته شود مقالات زیادی نوشته بشود. می‌باید اقدامات عجولانه را متوقف کنیم و رو بیاوریم به اصول. ما برای حمل‌ونقل پایدار، توسعه‌ی پایدار، ظرفیت زیست‌محیطی، تعریف داریم. اگر درست به آنها بپردازیم خود به خود مسأله کسب و کار، سود، زیان همه در جای خودش قرار می‌گیرد و شهرهای ما قابل زیست می‌شوند. ما باید برگردیم به اصول. ما برای حمل و نقل پایدار تعریف داریم برای توسعه پایدار برای ظرفیت زیست‌محیطی تعریف داریم.

شهییدی - آقای دکتر فرمودند که دوگانگی وجود دارد. در فرهنگ ما علاقه به دیو و پری خیلی زیاد است یعنی صفر و یکی هستیم. یا حمل و نقل خصوصی را در حد خفه شدن پیش می‌بریم و یا حمل و نقل عمومی را در حد خودکشی. در حالیکه در فرهنگهای دیگر اینگونه نیست. این عناصری که فرمودید مثل خیابان، مغازه، فروشگاهها و... ما همه عناصر را که از نظر عرضه و تقاضا برای

یک شهر لازم است، داریم. منتها جایگاهها و روابط اینها خوب تعریف نشده است. به نظر من گیر از شهروندی شروع می‌شود. یعنی؛ چرا ما در مدیریت شهری و کشورمان اقتصاد پیاز یا سیب‌زمینی را دنبال می‌کنیم؟ علت اصلی این کار نداشتن راهبرد است. ما نمی‌دانیم به کدام سمت باید برویم. ولی فکر می‌کنیم که می‌دانیم چی می‌خواهیم. یعنی امروز و فردا، اما کدام سو می‌رویم. یعنی در یک افق ۲۰ تا ۵۰ ساله، این یعنی راهبرد، نه برای کشور راهبرد داریم، نه برای شهر داریم و نه در مقیاس منطقه‌ای و در زیربخشها هم راهبردی نداریم. اگر می‌دانستیم این همه امروز دیو، فردا پری حرکت نمی‌کردیم. یکی از دلایل هدر رفتن منابع ما همین نداشتن راهبرد است. حسنش در این است که کل برنامه‌های دراز مدت، کوتاه مدت، مقطعی، سالانه و... را با یک نخ تسبیح کنار هم می‌دوزد که هر کدام از اینها مکمل دیگری می‌شود. و نهایتاً هم سوی ما را مشخص می‌کند. ما می‌خواهیم توچال برویم که یخشکن و خرما و لباس گرم می‌خواهد یا بی‌بی‌شهربانو که هیچکدام را نمی‌خواهد. داشتن راهبرد، منابع را بهینه می‌کند. این راهبرد است که توسعه‌ی پایدار را قوام می‌بخشد. "توسعه تار و مار" را ما به جای "توسعه پایدار" گرفته‌ایم. دلیلش این است که سمت و سو نمی‌دانیم والله نمی‌دانیم. اینهمه تغییر در کشورهای دیگر اگر نظر بیندازیم. یک مجلس دولت یا یک وزیر که عوض می‌شود بعدی نمی‌آید بگوید روز از نو روزی از نو، ادامه می‌دهد، چرا؟ برای اینکه راهبرد دارد. شاه بیت ما نداشتن راهبرد است. اگر راهبرد داشته باشیم ما نمی‌گوییم که نباید خودرو بخریم. مخاطبان شما خیلی عاشق و شیفته ماشین هستند. نگویید یک عده آدمهای امل آنجا نشستند و این حرفها را گفته‌اند. ما باید هر چیزی را در جای خودش قرار دهیم. خودروی شخصی جز خواسته‌های عمومی هر فردی هست. ولی با چه روابط و مناسباتی. ما شهروند را به درستی تعریف نمی‌کنیم. همه کارهای ما بگرد محور شهروند می‌چرخد. وقتی شهروند درست تعریف بشود. نمی‌گوید که فقط این تکلیف را دارند که این کار را انجام دهند. کسی که می‌رود خودرو بخرد، به اجبار می‌خرد، یعنی چی؟ من شهروند را در کلام نمی‌گوییم، چون ما می‌دانیم که زبان کوچکترین عضو است برای حرف زدن و هر کس، هر دولتی، هر حکومتی، آخرین و درست‌ترین مواضعش را با آخرین عملش بیان می‌کند. عمل بهترین زبان است برای گفتن. یعنی تکلیف دارد اختیار ندارد. چیزی که مهم است اینکه ما همه‌ی مفهوم شهروند را با همه مصداقش دنبال نمی‌کنیم. و می‌گوییم که شهروند همان کاری را که ما می‌گوییم باید انجام دهد و فکر نمی‌کنیم که او هم حق دارد. ما راهبرد نداریم. جوگیر می‌شویم. امروز یک چیزی را انجام می‌دهیم فردا که دوره‌مان عوض شد، معلوم می‌شود که ما پدرومان فلان بود و مادرمان از فلانجا. خودمان اشکال داشته‌ایم. گربه‌مان هم اشکال داشته است، باز همه چیز از نو، همین می‌شود که هیچ تداومی در فرهنگ ما وجود ندارد. من اینها را ریشه‌ای می‌دانم و اگر ما به خیابان و ماشین بچسبیم. اتفاقاً خیلی‌ها هم خوششان می‌آید که ما در عالم روشنفکری، یک حرفی برای خودمان بزنیم و آنها هم در عالم واقعیت خودشان بدانند چه کار می‌کنند. هر کس کار خودش را بکند و من می‌گویم نه! هر کس باید دوکار بکند هم حقش را هم تکالیفش را. (پس از اشاره به ماجرای سلسله‌الذهب) این شهروندی که روز اول بخاطر او همه چیز شروع شد و هر کاری را کردیم. الان قربانی‌ترین موجود همین شهروند است. شما رمز پیروزی اروپا را نگاه کنید. وقتی تخریبی در تظاهراتشان انجام می‌گیرد یک ظرفی پشش هست.

چیزهای دولتی را تخریب می‌کنند نه عمومی را. عمومی مال خودش است. طی صدها سال بخش عمومی در آنجا رشد کرده است. چطور می‌شود که قانون و حقوق بشر در آنجا راه می‌افتد. برای اینکه آن بخش دولتی و خصوصی و این مقدار هم بخش عمومی دارند. اگر این امر تقویت بشود "اندازه - مرتبه" ما دیگر مشکل نخواهد داشت. اندازه مرتبه ما برای این مشکل دارد. یعنی پراکنش شهرهای ما که تناسبی بین وسعت شهر و جمعیت در مقیاس کل کشوری در یک حد معقولی نیست. منحنی معقولی ندارد، یعنی همین مسأله شهروندی است چون اندازه مرتبه نداریم. به عده‌ای رعیت و تابع هستند و به عده هم دستور می‌دهند. ما اگر بپذیریم که همین الان که با شهروند سروکار داریم حرفش را گوش کنیم و فقط نگویم مکلف هستید که عوارض بدهید، یارانه بدهید، مالیات بدهید، بایستی خواسته‌های ائ هم اعمال شود. وحتى سوال چرا سیگار می‌کشید؟ اعمال حق شهروندی است.

تجزیه و تحلیل مشکلی که در اینجا هست عدم تعریف شهروند است. در خیلی از شهرها عامل مشکلات شهروندی هستند که به حقوق شهروندی واقف نیستند بسیاری از مردم شهروند نیستند در شهر حضور دارند بدون اینکه حق شهروندی را بدانند و مسؤولیت شهروندی را بپذیرند. آیا همین عدم بیان حقوق شهروندی مشکل ساز نیست؟

شیران - به دنبال آنراهربر، برنامه‌ی درازمدتی که آقای مهندس اشاره کردند، من فکر می‌کنم که یکی از رموز احترام گذاشتن به شهروندان و یکی از شیوه‌های که ما می‌توانیم حق شهروندان را ادا کنیم، اینست که در بخش عمومی و خدمات داناترین آدم‌ها به کار گرفته شوند. شما برشی بزنید. ببینید، آنهایی که برای مردم تصمیم می‌گیرند آنها خودشان چند مرده حلاج هستند؟ چقدر دانا هستند؟ نیروی انسانی که می‌خواهد به آن کار جامه‌ی عمل بپوشاند خیلی مهم است. ما تابع افکار مدیرانمان هستیم. حالا این مدیر چقدر خودش می‌داند و چه قدر تجربه دارد به نظر من خیلی مهم است. من متأسفم که بگویم واقعا شهرهای ما گرفتار شده‌اند. خیلی وقت‌ها اندیشه و منش و در واقع نگرش اهمیتی ندارد. مهم اینست که متأسفانه در شهرها می‌بینیم. من در این ده سال گذشته بسیار رنج برده‌ام از آنهایی که داعیه‌ی بسیاری از شهرها را دارند، خیلی‌هایشان صلاحیتهای لازم و علمی و تخصصی و فرهنگی و تجربی موضوع را ندارند.

علیپور - گفتیم در این معاینه فنی پنج ساله که اجباری شده این همه مونواکسید کربن، هیدروکربن و آلاینده وارد محیط شده است. همه دغدغه و حرفشان این بود؛ این حرفها که می‌گویید درست است، ولی بهتر است زیاد هم به مردم فشار نیاوریم! می‌پرسم آیا این درست است که وقت مردم تلف نشود، اما آمار سرطان خون در ایران به سه برابر برسد؟ اگر کسی برای تندرستی خودش ۹ هزار تومان پول معاینه فنی بدهد، می‌گویند این حق شهروند را ضایع می‌کند ولی از آن طرف بر اثر نقص معاینه فنی خودرو در ایران ۴ هزار نفر جانشان را از دست می‌دهند. کسی که قانونگذار و مسؤول است خودش در این رخداد خیلی تاثیرگذار است. که به موقع از شهروند تکلیفش را بخواهد. به موقع هم بتواند به او امکانات بدهد و در آن کمیسیون ده نفره دیدم که دغدغه‌شان تنها این بود که من رفتم یکساعت، یکساعت و نیم توی صف ایستادم، بگذارید معاینه فنی پنجساله بشود و از طرف دیگر

هم می‌گویند ما که زورمان به خودروساز نمی‌رسد.

تجزیه و تحلیل بعضی‌ها برای برون رفت از تنگنای بحران آلوده‌شد و راهبندان شهری یک راهکار سه‌گانه‌ی را پیش کشیده‌اند که بخشی از آن راهکار ساختاری است (یعنی ساختن بزرگراه، پارکینگ طبقاتی، بیشتر و همچنین تعریض خیابان‌هاست). بخشی نرم‌افزاری و فرهنگی است (مانند آموزش شهروندان از طریق رسانه‌های دیداری و شنیداری و...) در اجرای سیاست‌های بازدارنده و تحقیق‌پذیر. راهکار بعدی اقتصادی است. بالا بردن هزینه سوخت، عوارض و... که اتفاقاً همین امروز صبح اعلام شد آیا اساتید با این دسته‌بندی موافق هستند یا مخالف؟ اگر موافق هستند بگویند بنیادی‌ترینش کدام است.

علیپور - مسئله‌ی که به ذهن من می‌رسد و ما از آن غافل هستیم اینکه تجارب جهانی موجود در این زمینه خیلی راهگشاست. تمام این چیزهای که دوستان بیان کردند تجربه شده است. در حوزه‌ی استفاده از خودرو، حوزه‌ی کاهش راهبندان، شهرهای موقفی بسیاری در دنیا هستند. در شهری مثل لندن یا مکزیکوسیتی که در عرض چند روز با وارونه‌گی هوا و آلودگی آن ناشی از راهبندان و آمد و شد در آنها کشتار کرد به ویژه در لندن که ۴ هزار نفر از بین رفتند و از آن همچنان به عنوان فاجعه‌ی زیست‌محیطی یاد می‌شود، پس از آن شهر توکیو پایتخت ژاپن کارش به جایی رسید که بخاطر راهبندان و افزایش آمد و شد کیوسک‌هایی گذاشته شد تا مردم بتوانند اکسیژن تنفس کنند. تجارب این دسته از شهرها وجود دارد که چه اتفاقاتی افتاده و چه محورهای را دنبال کرده‌اند تا به اینجا رسیده‌اند. سرانه‌ی خودرو در شهر توکیو هم‌اکنون هم از ما بیشتر است. این گیر و گرفتاریهایی را که ما در خیابانهای معابر خودمان می‌بینیم آنها ندارند. من خیلی روی این قضیه تأکید و اسرار دارم که هنوز هم ببایم یک راهیایی را از اول دوباره بخواهیم امتحان کنیم و به فاجعه برسیم و از آنجا به بعد بنشینیم و بخواهیم تصمیم تازه بگیریم. سه محوری که شما اشاره کردید مجموعه اینها را مکزیکوسیتی اجرا کرده و در عرض ده سال از ده شهر آلوده جهان تبدیل شده به ده شهری که دارای سامانه‌ی ترابری مناسب و هوای پاک است. این یکی را بسادگی می‌توان با اندکیبومی سازی کردن پیاده کرد. همه سازوکارهایی را که شما فرمودید داخلش هست، اما در جلسات اجرایی که ما دنبال می‌کنیم دوباره همه دنبال یک راهکار جدید هستند. و همه جا انجام معاینه فنی یک محور اساسی در بحث کنترل آلودگی هوا و بحث‌های ایمنی است.

در مجلس که نمایندگان حامیان مردم هستند بیش از یکساعت در مورد معاینه فنی توضیح می‌دهیم و باز هم به همین شکل اعمال می‌شود. من فکر می‌کنم غیر از مباحث مهندسی، تجارب کلانشهرهای موفق را هم باید در واقع به کار بگیریم و به مسائل اجرایی‌اش توجه کنیم، شاید خیلی از مشکلات ما حل بشود.

شهیدی - این سه راهکاری که شما فرمودید، باز از همان یا همه یا هیچ است. چرا ما تک عاملی نگاه می‌کنیم. اصلاً هیچ جا پدیده تک عاملی وجود ندارد. اگر ما می‌گوییم "علت" از ناچاری است چون به طیف کامل عوامل دسترسی نداریم. می‌گوییم علت،

شهروندان ما چه تکالیفی دارند.

امروزه عوارض جاده برایمان خیلی عجیب می‌آید. یعنی چه که از راه عوارض گرفت. علت اینست که به شهروندی توجه نمی‌کنیم. از آن سو چون حقتش را ندادیم. وقتی بر عهده شهروند تکلیفی را می‌گذاریم و نمی‌پذیرد. این آدم حق دارد که نپذیرد. به اندازه‌ای که حقتش را به رسمیت می‌شناسید تکلیفش روشن نمی‌شود. شهروند قطبی حرکت نمی‌کند. با یک مویز گرمی با یک غوره سردیش نمی‌شود. تک عاملی حرکت نمی‌کند. تنها طلبکار از شهرداری نیست. و تنها بدهکار هم به شهرداری نیست. تنها با همسایه‌اش دعوا ندارد، همراهی و همکاری هم دارد. اگر ما شهروند را مبنای مدیریت شهیرمان قرار دهیم. حول این محور که نرم‌افزار است، هر چیزی را قشنگ سر جای خودش قرار می‌دهد.

بسیاری از الگوهایی که کلانشهرهای ما از این شهر یا آن شهر می‌گیرند نادرست و غلط است. مثلاً اصفهان، به ذبی نگاه می‌کند به جای اینکه اصفهان باید به فلورانس نگاه کند. تهران باید برود به شهر دیگری نگاه کند

فتوحی - آقای مهندس یک اشاره به اندازه - درجه (رنک ساین) کردند که بد نیست توضیح بیشتری داده شود. باید برای رشد جمعیت شهرنشین به طور کلی، تعداد شهر و پایگان شهرها، اگر همه‌ی اینها طبق برنامه مشخص اتفاق بیفتند. جایگاه و ظرفیت هر شهری مشخص می‌شود. از این مراحل که بگذریم به شهرهای ساخته شده می‌رسیم. که این اتفاقات در آنها افتاده است. در اینجا مسأله کنترل جمعیت شهرنشین مطرح می‌شود و این که برای وسایل نقلیه و خودروها هم محدودیتی‌های بیشتری ایجاد بشود. در شهر وین از سال ۱۹۶۵ تا ۱۹۷۵ پراکنش ترافیک سواره را که در طول روز منحنی‌هایش را ترسیم کردند. تسلط آشکار سفرهای سواره طی این ده سال کاملاً مشخص بود. در طی ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۵ از روی تقاضاهای سفرها توانستند به یک شکل مدیریتی دست یابند که ۷۰ درصد سفرها را در واقع پیادگان انجام می‌دهند. یعنی برای شهرهای موجود هم در واقع راه‌حل‌ها و محدودیت‌های ویژه‌ی ایجاد کردند. و برای پارکینگ محدودیت‌های زیادی قائل شدند. و روی به ترویج پیاده‌روی آوردند. به این شکل که تا آنجا که بشود، سفرهای جذاب و امن بیشتری را برای پیاده‌روی ایجاد کنیم و مردم را به پیاده‌روی تشویق نماییم. شاید در بعضی از شهرها مسیرهای پیاده زیاد وجود نداشته باشد. این مسیر در حال حاضر تنها در پیاده‌رو خلاصه می‌شود. در حالیکه در مورد پیاده‌راهها و مسیرهای پیاده‌روی زیاد کار شده. معیاری که الان مطرح است، معیار کیفی برای ارزیابی است. در واقع سفرها در هر شهری که رخ دهد، ببینند سهم پیاده چه قدر است. هر کدام از اینها حد تعادلی دارند. و باید ببینیم که چقدر حق را برای سواره و پیاده قائل هستیم و چقدر برای ترابری همگانی.

شیران - ما برای اینکه از این وضعیت بیرون برویم و اقداماتی که شهرها برای بیرون رفتن انجام می‌دهند، اشاره بکنیم، ما شهرهایی در دنیا داریم که به اندازه‌ی ما جمعیت دارند. مثل تهران ۹ تا ۱۰ میلیون یا مثل اصفهان ۳ میلیون جمعیت دارند و مالکیت خودرو آنها

برای اینکه می‌توانیم یک عاملی را که بیشتر هست و می‌شناسیم، تو جعبه سیاه بکنیم و بقیه را می‌گذاریم کنار و به همین خاطر است که احتمالات وجود دارد و حتی در فیزیک و این از ذهن ساده ماست. مسائل را نمی‌گیریم و یکی از مصیبت‌های فرهنگی ما کلمه "یا" است. یکی از اشکالاتی که فرمودند اینست که ما اکثراً به جای مدیران بزرگ، "کوتوله‌های گنده داریم" که می‌آیند و تصمیم می‌گیرند. و یکی از ویژگی‌های این کوتوله‌ی گنده این است که تقسیم می‌کنند؛ یعنی فکر نمی‌کنند. امروز خودرو، فردا دوره خیابان و جوگیر می‌شوند. و وسایل سواری و نقلیه را گسترش می‌دهند. ما هر چیز را به اندازه‌ی فکر خودمان ساده می‌گیریم. برای هر معلولی یک علت در نظر می‌گیریم و برای هر علتی یک معلولی دنیای به این پیچیده‌گی را متوجه نمی‌شویم و اجازه می‌دهیم به خودمان که برای همه چیز تصمیم بگیریم.

این گونه نیست که ما در هر ۳ مقوله نیاز داریم حرکت کنیم کدام سر جای خودش است. و اگر همین جایگاهها را درست تعریف بکنیم ما یک روز زیرساخت‌ها را داشته باشیم و یک روز دیگر نرم‌افزار و روز دیگر اقتصاد را داشته باشیم. هر کدام از اینها جایگاه خودشان را دارند. ولی نهایتاً از آنجایی که ما عادت داریم، قضیه را ساده می‌گیریم. یک کمی فراگیر نگاه می‌کنیم. شاید بگویم نرم، نرم‌افزار مهمترین موضوع است. یعنی همان انسان محوری و شهروند مداری. وقتی ما آن را داشته باشیم اقتصاد را هم داریم. زیرساخت و نرم‌افزار هم داریم. هر کدام را به اندازه مصرف می‌کنیم. حتی در عالم اخلاق بسیاری از آموزه‌های اخلاقی ما از یک حدی به حد دیگری تغییر پیدا می‌کند معنیش فرق می‌کند. یعنی بزرگواری از یک حدی که بگذرد تبدیل می‌شود به رخوت و خودخواهی. یعنی جایگاه و حدها را نگهداشتن هنر یک مدیر و مهندس است. احترام به دیگران اشکالی ندارد ولی از حد که بگذرد می‌شود کرنش.

یکی می‌آید و می‌گوید که آسمان، خورشید و ستارگان هم بخاطر گرایشهای جنسی به دنبال هم حرکت می‌کنند. این یک زیاده‌روی از آن سو است و یک عده از این ور می‌گویند ما برای اقتصاد انقلاب نکرديم. اقتصاد مال درازگوش است. که این هم افراط است. هر کدام سر جای خودش است و گیر ما همین قطبی حرکت کردن است.

در عالم اخلاق آموزه‌های اخلاق حفظ حد و حدود آنهاست و برای ما از نظر آموزه‌های اعتقادی هم غیر از علمی که بین است. و من اعتقاد دارم اعتقادات دینی تشریحی است بر تکوین. یعنی بیان اعتقاد به تمام هستی تحت شریعت در می‌آید. شریعت بیان ظاهری یا کلامی طریقت است. کسی که از واقعیت تک قطبی حرکت می‌کند. به چیز را گنده می‌کند و بقیه را کوچک می‌کند. و نمی‌بیند این آدم با ندین واقعیت عدالت را هم ندارد، زیرا پایه‌ی عدالت واقع‌بینی است. در علوم فیزیکی هم یک چیزی را عامل می‌گیریم من عمداً عامل را بجای علت به کار می‌برم. برای اینکه صدها عامل دیگر را نمی‌توانیم اندازه‌گیری کنیم و عوامل را که قابل عرضه نیست کنار می‌گذاریم. آب در صد درجه می‌جوشد این ساده‌ترین است می‌گوییم در کنار دریا خوب می‌جوشد این یکی از عوامل است. در مدیریت حمل‌ونقل، ما به زیرساخت نیاز داریم. ولی هم‌هانش زیرساخت باشد اشکال دارد. هم غیر واقعی است و هم هنر دادن منابع. نرم‌افزار یعنی انسان و بالاتر از آن. اگر ما شهروند را درست تعریف کنیم، طیف حقوق آن را در نظر بگیریم و طیف تکلیفش را در نظر بگیریم ما اصلاً نمی‌دانیم

ما یاد نگرفتیم با مردم شور و مشورت کنیم. یعنی رویکرد مدیریت شهرها امروزه متأسفانه منافع مردم را به قهقرا برده است. البته خدمت می‌کنند ولی این خدمت با چه هزینه ای

و یا مدیریت تقاضا، اینها شیوه‌های نرمی است که به عقیده من چون دست‌اندرکاران؛ مدیریت شهری چیزی درون آن نمی‌بینند؛ رغبتی به آن ندارند. من خودم دیده‌ام مسؤولی می‌گوید: این رأی بیار نیست. این پل رأی می‌آورد. این تونل رأی می‌آورد. اما آن اقدامی که خیلی کم پول می‌گیرد، کم هزینه تویش است، اما کارایی بالاتری دارد رای نخواهد آورد. من بعنوان منتخب مردم یک شهر دارم می‌گویم شیوه‌های ما خیلی مشکل دارد. با استفاده از ارزیابی زیست‌محیطی ما اصلاً ممیزی فنی نداریم. ما ممیزی توی کارهایمان نیست. کسی نمی‌آید یقه مدیری را که اشتباه کرده است بگیرد. این اقدام شما اینجا این ضررها را زده است. این جا حقوق مردم پایمال شده است. ما یاد نگرفتیم با مردم شور و مشورت کنیم. من این را در حالی می‌گویم که خودم عضو شورایی هستم که شاید خیلی از مواقع تصمیماتی را وقتی می‌گیرند که من حضور ندارم. یعنی رویکرد مدیریت شهرها امروزه متأسفانه منافع مردم را به قهقرا برده است. البته خدمت می‌کنند ولی این خدمت با چه هزینه‌ای! به عقیده من توجه ندارد. ما، خود مشورت نمی‌کنیم. مدیریت شهرهای ما باید خدمت محور باشند. شما از ساری و شهرهای شمال گفتید من می‌کشانمانش به کلانشهرهای بزرگ، می‌دانیم که شهر همه جور آدمی و فرهنگی دارد. خدمت به این شهر به عقیده من یک خدمت کاملاً ترکیبی و از تخصص‌های گوناگون باید باشد. ما حق نداریم در یک شهر خودی و غیر خودی کنیم، پاک و ناپاک کنیم. بلکه باید معیار درست بگذاریم. باید اندیشه‌ی پاک و مردمی باشد و خدای نکرده منافع گروهی، یا مسائلی که متأسفانه با آن روبرو هستیم. من به ابتدای گفته‌هایم باز می‌گردم و یادآور می‌شوم که کالن بیونکن شهر را چگونه تعریف کرده است. گفته؛ "شهر محل تلاقی است. شهر جایی است که بچه‌ها ما در آن بزرگ می‌شوند. شهر جایی است که فن‌سالاران (تکنوکراتها) و دیگر گروهها در آن می‌زیند و به شهر توسعه‌ی معنادار و زندگی معنادار و با کیفیت می‌دهد. ما برای رسیدن به این اهداف باید به افکار، اندیشه‌ها، تجارب، علم، فن، علوم، و همچنین به مردم و عقایدشان احترام بگذاریم. وقتی می‌گویم سرمایه‌ی مردم، منظور ما به پول تو جیبشان و حساب بانکی‌شان نیست یا سرمایه آنها نیست. هنوز که هنوز است نمی‌آییم برای نیازهای مردم، خطوط تمایل / خواست توجه کنیم. مثلاً ما روی خطوط تمایل داریم کاری کنیم، اما در عمل این کارها را نمی‌کنیم. ما در احادیمان داریم که مومن به کارهای که وارد نیست دخالت نمی‌کند. خدا و کیلی بیاید ببیند این خرابکارها را کی انجام می‌دهند و چقدر به کارشان وارد هستند چقدر صلاحیت دارند این کارها را بکنند. اگر می‌خواهید یک بحث چالشی و جدی را دنبال کنیم عمر ما کوتاه است و ما یک ماموریت داریم و باید از عمرمان این استفاده را بکنیم. اگر من با شما رودرباستی بکنم و شما هم با من می‌شود همان آتش و همان کاسه، ما باید به اصولمان برگردیم و بدانیم که هر کجا که اشتباه می‌کنیم حتماً غیر علمی و غیر عقلایی برخورد کرده‌ایم. با تشکر از سوالهای خیلی جالبتان

خیلی بالاست. اما مشکلی به اسم مشکل راهبندان ندارند. همین‌ها در دهه‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۰ زیرساختهایشان را در حدی که نیاز بوده است، فراهم کردند و بعد با علم و دانش پیش رفتند. وقتی ما داریم وارد سال ۲۰۱۲ می‌شویم، کارهای سال ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ پسندیده نیست. مشکلم اینجاست که از هول حلیم داریم تو دیگ می‌افزیم. یادمان رفته است که امروز دنیا چه جوری دارد تمرین می‌کند. تهران خوشبختانه از این موضوع تا اندازه آگاهتر است. و من جرأت بگویم وقتی که تهران را با کلانشهرهای دیگر مقایسه می‌کنم، می‌بینم تهران متوجه شده است که برای حل مشکل آمد و شد و راهبندان چه کارهای باید بکند. البته این به آن معنی نیست که همه اقدامات صحیح است. اما می‌توانم بگویم که شهرهای ما از تجربه‌های منفی غربیان هنوز عبرت نمی‌گیرند. به عبارتی اگر چه ما به اندازه‌ی آنان ثروتمند نبودیم که شیوه‌ی آنها را ادامه دهیم ولی می‌باید هوشمندانه ببینیم که آنها چه کارهای خوب و بدی انجام داده‌اند. که ما آن راهها را نرویم. متأسفانه کلانشهرهای ما پا جای اقدامات گذشته‌ی کشورهای غربی می‌گذارند. بسیاری از الگوهای کلانشهرهای ما از این شهر یا آن شهر می‌گیرند نادرست و غلط است. مثلاً اصفهان، به دبی نگاه می‌کند به جای اینکه اصفهان باید به فلورانس نگاه کند. تهران باید برود به شهر دیگری نگاه کند. این به علت ناپختگی خیلی از مسؤولانی است که راه می‌افتند و می‌روند سفر و متوجه نمی‌شوند یعنی فرهنگ آن موضوع را بدرستی دریافت نمی‌کنند. همانگونه که مهندس شهیدی و مهندس فتوحی اشاره کردند ما نیاز به مجموعه‌ای از میان‌روها داریم. و اینکه از هر کدام چقدر نیاز داریم یک موضوع فنی است. به عبارت دیگر ما می‌گوییم حمل و نقل همگانی رویکرد از دهه‌ی ۸۰ و ۹۰ به بعدش، خود همین معنا را دارد. حمل و نقل پاک معنا دارد. حمل و نقل ترکیبی که من از خانام وقتی بیرون می‌آیم مطمئن باشم، ابزاری هست که بمن کمک بکند یا پیاده‌روی من جایی انجام می‌شود که توی چاله چوله نمی‌افتم. خیلی از اینها را می‌شود به راحتی حل کرد. در شهرهایمان اینقدر پول‌ها صرف کارهای بزرگی می‌کنیم، ولی نمی‌دانیم مردم برای استفاده از اتوبوس از دم در خانه‌شان چه مصیبتی می‌کشند. ما باید فرصت‌های جابجایی را برای مردم بیشتر کنیم. امروز تدابیر مدیریتی آمد و شد و راهبندان پیشرواست. مهندسی تا اندازه‌های کنار گذاشته شده و مدیریت مطرح شده است. وقتی می‌گویم مدیریت آمد و شد و ترابری ترکیبی، امروز برای برون رفت از این موضوع باید مدیریت‌ها ترکیبی باشند. ببینید مدیریت ترکیبی یعنی اینکه یک مهندس عمران نمی‌تواند روی زندگی مردم در یک شهر اثرگذار باشد. امروزه هیچ کجای دنیا این اجازه را نمی‌دهند که با یک نقشه بدون انجام ارزیابی زیست‌محیطی هر کاری که بخواهند در شهر بکنند. یعنی از ب بسم الله تا پایان. اینکه چه اثرهای سویی ممکن است بگذارد. AIE برآورد تأثیرات تخریب زیست‌محیطی. اثرات زیست‌محیطی که می‌گوییم نه تنها زیست محیطی، بلکه حمل و نقل، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی باید‌های ماست که اجرا نمی‌شود. علاوه بر ترابری ترکیبی و مدیریت ترکیبی از غرب باید چیزهای خوبش را یاد بگیریم. ۳۰ الی ۴۰ سال است که فرهنگ انجام ارزیابی‌ها، فرهنگ سازی و نهادینه شده است. می‌دانند که دارند چکار می‌کنند. طراح و برنامه‌ریز به همراه یک مدیریت آمد و شد ساده، پیوست دیگری را می‌دهد. تا زمانی که راههای آمد و شد برنامه‌ریزی می‌شود، چگونه ساخته شوند. حقوق شهروند، ما از قیمت‌گذاری، تعریف محدوده‌ی ترافیک کردن یا همپیمایی کردن

به سوی شهرهای بدون خودرو



■ حامد مضطرزاده ۱

دانشجوی دکتری شهرسازی

■ وحیده حجتی ۲

دانشجوی دکتری شهرسازی

چکیده

پیشرفت و تمدن ما در گذشته و حال، مدیون حرکت عابر پیاده است. عابر پیاده نه تنها در بیش از هزاران سال، محیط زیست طبیعی را شکل داد و به حد اعلا شکوفایی خود رساند زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن شاهدی بر این مدعاست - بلکه حتی واحدهای اداری را نیز برحسب قابلیت شعاع دسترسی که برای وی مقدور بود، تقسیم بندی کرد. حوزه قانونی سیستم رفت و آمد امروزی، از مرحله اجرا تا مرحله نتیجه گیری، به کلی به سود اتوموبیلرانان و در نتیجه به نفع تردد اتومبیل است. ضروری به نظر میرسد با توجه به اینکه عابر پیاده بیشترین سهم را در تردد دارد و مهمترین شرکت کننده در تردد است، در طراحی فضاهای شهری بیش از پیش به مسیرهای حرکتی آنها توجه گردد. بدون شک با پیروی از اصول عابر مداری میتوان مرکز محلات امن تر و با آرامش بیشتری ایجاد نمود.

با اینکه بیش از سه دهه از توجه کشورهای پیشرفته به بحث محدوده های پیاده و محدود ساختن حرکت سواره به نفع عابران پیاده می گذرد، اما با این حال این موضوع هنوز در ایران آنچنان که باید شناخته شده نیست. بحث عابر مداری در کشور ما مدت زمان کوتاهی است که بر سرزبانها افتاده است و استفاده از این واژه کاربرد بسیاری یافته است اما در عمل وقتی که می خواهیم به نمونه ای موردی و اجرا شده برسیم یا چیزی نمی یابیم و یا نمونه هایی را می یابیم که با شکست مواجه شده اند. اما متفاوت با آنچه که در ایران در مورد بحث عابر مداری وجود دارد در کشورهای پیشرفته به این مقوله پرداخته شده و نتایج بسیار خوبی از آن استحصال شده است که از آن جمله می توان به طرحهای جامع عابرین پیاده (Pedestrian Comprehensive Plan) اشاره کرد. در این مقاله با معرفی محدوده های پیاده به لحاظ مفهوم و عملکردهای گوناگون آنها به بررسی اثرات آرماسازی ترافیک در شهرها و محلات شهری پرداخته شده و در نهایت نمونه هایی از اجرای موفق این طرح در دنیا معرفی می گردند.

۱- دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران، ایران hamed.moztarzadeh@gmail.com

۲- دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران، ایران vahideh_hojati@yahoo.com

ضرورت و اهمیت موضوع

پیاده روی ابتدایی ترین نوع حمل و نقل شهری است و می تواند ایمن ترین و راحت ترین آن نیز باشد. اما در چند دهه گذشته با گسترش شهرها و روند فزاینده اسکان جمعیت در آن ها در تمامی نقاط جهان با در تسخیر در آمدن شهرها توسط وسایل نقلیه موتوری، پیاده روی مورد کم توجهی و پیاده مورد اجحاف واقع شده است. دامنه این بی توجهی در حدی گسترش یافته است که هویت پیاده به عنوان یکی از مهمترین عناصر سامانه حمل و نقل شهری مخدوش و پیاده فاقد جایگاهی شایسته در نظام تردد شهری گشته است.

امروزه برخلاف دهه های اول قرن بیستم، بویژه مسیرها و محدوده های پیاده به عنوان یکی از مهمترین عرصه های عمومی شهری در فضاهای شهری و به یکی از مهمترین معیارهای کیفیت زندگی در شهرها بدل شده و مسوولان شهرهای بزرگ جهان در رقابتی گسترده هر روزه در حال افزایش محدوده ها و شبکه های پیاده و تنظیم برنامه هایی جهت تحدید حرکت سواره به نفع تسهیل هر چه بیشتر حرکت پیاده می باشند که به نوعی در چارچوب اهداف توسعه پایدار شهرها باشد. بدیهی است وضعیت کنونی پیاده روی در کشور را که یک مساله اساسی در شهرسازی ایران محسوب می شود و حاصل سال ها بی برنامهگی و بی توجهی نسبت به مسائل سامانه پیاده از سوی مسئولین، برنامه ریزان و طراحان می باشد نمی توان جز از طریق یک برنامه ریزی جامع و سیاست هماهنگ که کلیه جوانب مرتبط با برنامه ریزی، طراحی و مدیریت سامانه را شامل شود بهبود بخشید.

امروزه تقریباً در هر شهری لطف شرکت در زندگی شهر با قدم زدن و گردش کردن در خیابان های آن در معجون آشفته و نامقبولی که اتوموبیل بوجود آورده مفقود شده است. اگر ازدحام اتوموبیل ها در شهرها و محلات شهری همچنان لجام گسیخته باقی بماند به راستی ممکن است زمانی فرارسد که محیط زیست آدمی بکلی پراکنده شود و زندگی شهری به معنای گذشته نیست و ناپدید گردد.

ضروری به نظر می رسد با توجه به اینکه عابر پیاده بیشترین سهم را در تردد دارد و مهمترین شرکت کننده در تردد است در طراحی فضاهای شهری بیش از پیش به مسیره های حرکتی آن ها توجه گردد.

مفهوم محدوده پیاده

برای محدوده پیاده که آن را «پیاده راه» نیز می نامند تعاریف گوناگونی ذکر گردیده است. در ذیل برخی از این مفاهیم تبیین گردیده اند :

• پیاده راهها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و از وسایل نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده می شود. پیاده راهها، ابزاری برای فعالیت جمعی بخصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی اند. (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۷۴)

• پیاده راهها (محورهای پیاده شهری)، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان است، این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان هستند. پیاده راهها علاوه بر نقش

ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا و... فراهم می آورد. (بزاز، ۱۳۸۴، ۱۶)

• پیاده مدار کردن عبارتست از ایجاد خیابان ها یا فضاهای رها از آمد و شد سواره. جاده لندن در نورویچ اولین خیابانی در انگلستان بود که

بر روی ترافیک سواره بسته شد و در سال ۱۹۵۷ عابر مدار گردید. هنگامی که در سال ۱۹۷۱ اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا به منظور صرف استفاده عابران پیاده اختصاص یافت سیاستمدار محلی مسوول این امر (لئوپورت که خودش را به عنوان وزیر عابران پیاده نامید) همواره بر گفتن این جنبه مثبت تاکید داشت که آن خیابان برای عابران پیاده باز شده بود و نه اینکه بر روی آمد و شد سواره بسته گردد. (Cowan، ۲۰۰۵، ۲۸۵)

• محدوده پیاده عبارت است از یک خیابان یا بیشتر یا بخش هایی از چند خیابان که آمد و شد سواره در آنجا محدود می شود یا باید در تمام یا بخشی از آن محدود گردد و منحصرأ یا در ابتدا برای حرکت عابران پیاده استفاده می گردد یا باید مورد استفاده قرار گیرد. (<http://www.code.co.com/utah/code/utcode.htm>)

• پیاده راه (walkable street): براساس یک تقسیم بندی کلی، هر شهر از دو جزء استخوانبندی و بافت تشکیل می شود. راهها، استخوان شهر را تعریف می کنند. احجام و ساختمان ها فضاهای مثبت هستند و راه ها، فضاهای منفی که دسترسی ها (ارتباطات و تبادل اطلاعات) را برای شهروندان مسیر می سازند. برای ایجاد شهرهای با روح و زنده، بیش از هر چیز باید راههای پیاده سرشار از فعالیت و حس زندگی ایجاد کرد. این راههای انسانی گونه ای از «فضاهای عمومی شهری» به شمار می روند که کاربری های متنوع در امتداد آن ها چیده می شوند. (کاشانی جو، ۱۳۸۸، ۲۳)

• منطقه مخصوص پیاده: منطقه ای است که به منظور برتری دادن به محیط، ورود

اتومبیل های سواری را به آن ممنوع می کنند و ورود سایر وسایل نقلیه موتوری به آن تنظیم می شود. (وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۵، ۱)

بنابراین، آنچه که از تعاریف ذکر گردیده مشخص است، محدوده های پیاده قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلیل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل های خاص و در تمام بخش از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می یابند و براساس آنچه ارائه شد، تقریباً تمامی صاحب نظران و حرفه مندان به طور مشترک بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده راهها بسیار مهم بوده آنچه که می توان اصل فلسفه وجودی این فضاهای شهری را نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست.

عملکردهای گوناگون محدوده های پیاده

محدوده های پیاده دارای عملکردهای گوناگونی هستند که از ابعاد مختلف می توانند در باززنده سازی و بالاتر بردن کیفیت فضاهای شهری نقش ایفا نمایند. بخشی از مهمترین این کارکردها در ذیل معرفی گردیده اند:

۱ ایجاد نشاط فردی و سرزندگی اجتماعی

به طور میانگین، یک شهرنشین ۶۰ دقیقه در روز پیاده روی می کند. عابران پیاده ممکن است در راهشان به سوی کار، مدرسه، تفریح یا رفتن به خرید و غیره باشند. اما رفتن پیاده به جایی صرف قدم زدن برای رسیدن به یک مقصد خاص نیست. پیاده روی همچنین می تواند به عنوان یک فضیلت پیچیده که نه تنها بر روی ذهن نیز اثر دارد، در نظر گرفته شود. محدوده های پیاده چیزی بیش از فقط تعدادی از کارکردهایی که باید انجام رسند، هستند.



آنچه بسیاری احساس می کنند که در حال از دست دادن هستند، گوشه های میدان ها و خیابان ها هستند، جاییکه آنها می توانند گردهم آیند. معاشرت با یکدیگر یک مسأله رفتاری اجتماعی است که در آن تمامی خصوصیات اجتماعی در هم تنیده شده است. امروزه، بر کارکردهای عمومی و نقش پیاده راه به عنوان یک مکان گردهمایی روزانه و عاملی در جهت ایجاد سر زندگی اجتماعی به شدت تأکید می گردد. فضای باز شهری همواره جایی است که یک فرد رفتار اجتماعی خود را تمرین و تجربه می کند. پهنه های پیاده می توانند کمک کنند تا وابستگی های اجتماعی قابل دستیابی کلی و عمومی را دوباره ایجاد کنند.

۲ وسیله ای برای طراحی شهری

تمامی شبکه های مسیرهای پیاده تا اندازه زیادی، کارکرد یک چارچوب طراحی شهری را بر عهده گرفته اند. پهنه ها و مسیرهای پیاده اثر جمع کننده ها یا ترکیب کننده ها را دارند. به وسیله استفاده از وضعیت زمین یکسان، عناصر یکسان یا با وسایل مشابه این امکان به وجود می آید که خیابان های اصلی و فرعی حسن یکپارچه بودن را منتقل کنند. از همین روست که امروزه به ویژه مدیران شهری از پیاده راهها به عنوان ابزاری جهت هدایت توسعه کالبدی و ارتقاء کیفیت محیطی شهر استفاده می کنند:

تعداد زیادی از شهرداری ها، بخش های شهرهای خودشان را بر اساس مسیری که راه های پیاده از آن عبور کرده اند، بیشتر توسعه می دهند. محدوده های پیاده، به ویژه به عنوان یک نقطه شروع برای تغییر شکل مراکز شهری، مناسب هستند که به طور کلی این مسأله بیشتر به اهداف سیاسی و فعالیت های اداری تا مسأله هزینه مربوط است.

۳ حوزه های ایمن با کاربریهای مختلط

محدوده های پیاده کاربری مختلط (Mixed Use) را که به ویژه امروزه به شدت مورد تأکید علم شهرسازی جدید می باشد بجای جداسازی کاربریها ترویج می کنند. این پهنه ها فعالیت را در خیابان ها در تمامی اوقات روز افزایش داده و به عنوان مکان ملاقات اصلی برای مردم در بیرون از خانه می توانند این نوع از رفتار اجتماعی پر معنا را تشویق کنند.

این تکرر فعالیت ها تصور کلی عمومی از فضای پیاده راه را شکل می دهد. مسیرهای پیاده تنها به یک موضوع شخصی یا گروهی همچون گردشگران یا خریداران مربوط نیستند بلکه تمرکز ایجاد و توسعه پیاده راهها، جامعه انسانی و نه کاربر فردی می باشد. پهنه های پیاده همچنین مکانهای اجتماع هم برای سالمندان و هم کودکان هستند. از جهات

بسیار زیادی محدوده های پیاده حوزه های امن هستند. آن ها مادران را با بچه ها و ناتوانان را قادر می سازند تا با امنیت در فضاهای باز شهری حرکت کنند.

۴ ابزاری برای حفاظت شهر

پهنه های پیاده فوق العاده برای بهبود حفاظت شهر مناسبند. میدان ها یا خیابان هایی که از نظر معماری یا از دیدگاه برنامه ریزی شهری مهم هستند، می توانند به یک نتیجه یا مفهوم جدید منجر شوند. نواحی فعالیتی باید به وسیله نقاط آرامش بخش و نواحی با ویژگی مدرن با سنت تاریخی متناوب گردند. عابر مدار نمودن نه تنها تأکیدی بر ارتباطات تاریخی بلکه بعضی اوقات سبب تحول نیز می گردد.

برخی شهرهای آلمان چون فرایبورگ و نورنبرگ، عناصر تاریخی را به خصوص در پهنه های پیاده خوب ادغام کرده اند. در فرانسه به خاطر «لویی مارلرکس» مسأله حفاظت شهر اغلب دلیلی برای ایجاد پهنه های پیاده بود. تا کنون فقط دو سوم تمام پهنه های پیاده اروپا، ساختمان های تاریخی را در مراکز شهرهای قدیمی در بر می گیرند. هرکس با این استدلال که خیابانها به طور مرسوم میلمان شهری یا محوطه گیاهی نداشته اند تلاش کند تا مانعی بر سر راه محدودهای پیاده، ایجاد کند ارتباط ذاتی تسلسل ماهیت تاریخی شهر را به عنوان اساس حفاظت درک نکرده است.

۵ مناطق تفریح یا بازی

محدوده های پیاده مدت مدیدی است که به عنوان پارک های سلامتی شهر مد نظر قرار گرفته اند. همچنین این پهنه ها محلی برای رویدادهای هنری و فرهنگی از قبیل سخنرانی خیابانی، تأثیر خیابانی، موسیقی خیابانی و غیره را نیز شکل می دهند. پهنه های پیاده به عنوان گستره های رایگان چند عملکردی چند منظوره، در مجموع مانند یک دنیای بازی هستند. در محدوده های پیاده بچه ها می توانند مشاهده کنند و مورد مراقبت قرار گیرند. خیابانها و مراکز فضاهای باز جنبی و بلوک ها برای کودکان و نوجوانان و جوانان مکان های بازی و فعالیت های اجتماعی می باشند. به ویژه یک فضای سبز شهری اختصاص یافته به پیاده برای این نوع از فعالیت های تفریحی و بازی مناسب می باشد. مسیرهای پیاده، کارکردی مخصوص مانند محل هایی برای استراحت کوتاه و تعدد اعصاب دارند.

محدوده های پیاده به عنوان حوزه های امن بویژه برای کودکان



محدوده پیاده مکانهایی جهت تفریح و سرگرمی عمومی (http://images.google.com)

۶ عناصر محیطی قابل سکونت

محدوده های پیاده بنا به موقعیت شان در شهر، وظایف ویژه ای دارند. انواع خیابان ها،

خیابان های بازی و سرگرمی، خیابان های خرید، محل های گردش، خیابان های تفریحی، خیابان های مسکونی و غیره وجود دارند. بر خلاف گذرهای پیاده تاکنون به ویژه پیاده روهای طراحی شده مناطق مسکونی فقط در حد حومه های جدید شهرها و مناطق نوسازی شده به وجود آمده اند. در مناطق مسکونی تک خانواری بندرت مسیرهای پیاده وجود دارند. آنچه نیز هست فقط راه های منازل تک خانواری هستند که باید با تفکر پیاده طراحی شوند.

ارتباط بین فضای زندگی، عرصه های آزاد و زندگی شهری به تصور تعداد زیادی از افراد، ارزش توجه بیشتری دارد. پهنه های پیاده، زمین های بازی، حیاط های بلوک مسکونی و فضای سبز نزدیک درب اصلی خانه ها کلاً محوطه سازی شهری را تشکیل می دهند که ۶۰٪ شهروندان اوقات فراغت خود را در آن صرف می کنند. مسیرهای پیاده، باغچه های جلوی آپارتمان ها و خانه های ویلایی مجاور هم را شکل می دهند. به همین دلیل اقداماتی که مورد توجه عابر پیاده هستند نباید فقط به مراکز شهرها و مراکز حومه ای محدود شوند. از همین رو در موقع جا نمایی محدوده های پیاده، به جای بخش های غیر مسکونی باید بر مناطق مسکونی تاکید شود و گذر ما دوباره به عنوان فضای زندگی مطرح گردد. (Uhlir, 1979, 6)

در ادامه به بررسی تاثیرات آرماسازی ترافیک بر شهرها و محلات شهری پرداخته شده و این نکته مشخص می گردد که امروزه یکی از راهکارهای ارتقای فضاهای شهری، حذف خودرو از زندگی روزمره در اینگونه فضاها می باشد.

تاریخچه آرماسازی ترافیک

هلندی ها نخستین کسانی بودند که حرکت در زمینه آرماسازی ترافیک را آغاز نمودند. آنان در اوائل دهه ۷۰ میلادی مفهوم محیط زندگی آرام را مطرح کردند. در طرح هلندی ها نواحی مسکونی به حوزه هایی تقسیم می شد که صرفاً با مسیرهای ویژه دوچرخه و عابر پیاده با یکدیگر مرتبط می شدند. به این ترتیب ترافیک عبوری از نواحی مسکونی بر چیده شد و پارکینگ نیز با محدودیت های بسیار سختی مواجه گردید. همزمان سرمایه گذاری سنگینی نیز در مورد برنامه ریزی محیطی و طراحی پیاده رو برای ایجاد محیطی که برای پیاده روی و ترافیک موتوری یکسان باشد انجام شد. در این طرح انحراف مسیر عمودی (کوهان سرعت) بندرت استفاده شد و یا اصلاً استفاده نشد. این طرح ها برای هلندی ها هزینه گزافی در برداشت به طوری که به ازای هر نفر ۲۰۰ پوند برای مناطق در دست اقدام خرج برداشت. اما با این کار مفهوم آن چیزی که ما امروزه به نام آرامش ترافیک می شناسیم، متولد گردید.

در اواخر دهه ۷۰ و اوائل دهه ۸۰ مفهوم آرماسازی ترافیک در سایر نقاط اروپای غربی نیز گسترش یافت. به ویژه آلمانی ها طرح های زیادی را به مرحله انجام رساندند و در طی آنها کوهان سرعت یا گوژراه را معرفی کردند و علاوه بر این، هزینه اقدامات را به طور سرانه ۱۰۰ پوند کاهش دادند. دانمارکی ها نیز بجز نقاط مسکونی با الهام از یک طرح آلمانی به نام دروازه راه ها به گسترش آرماسازی در معابر اصلی که از دهکده ها عبور می کرد پرداختند و بعدها برای این کار جایزه ایمنی شرکت ولو



سوئد را در سال ۱۹۸۶ میلادی به خود اختصاص دادند.

در انگلستان آرام سازی ترافیک در اواخر دهه ۷۰ با تعدادی طرح تجربی توسط آزمایشگاه پژوهشهای حمل و نقل آغاز شد. نخستین حرکت دولتی در انگلستان با تصویب قانون آرام سازی ترافیک در سال ۱۹۸۳ میلادی انجام شد که عمدتاً بر روی کوهان های سرعت کاه متمرکز بود و هزینه آن به ازای هر نفر ۱۰ پوند برآورد گردید. این قانون تا سال ۱۹۹۳ بی در پی مورد تجدید نظر قرار گرفت تا اینکه امروزه آرماسازی ترافیک دیگر منحصر به کوهان های راه نیست و این گونه انحراف مسیرهای عمودی به عنوان آخرین پناهگاه در طرح های گسترش آرماسازی ترافیک به کار می روند. (فتوحی، ۱۳۷۹، ۴۹)

۳۶ اهداف آرماسازی ترافیک

آرماسازی ترافیک روندی است که در آن سرعت رفت و آمد به گونه ای کاهش می یابد که محیط خیابان برای پیاده روی، دوچرخه سواری، خرید و سکونت امن تر و مساعدتر است. آرماسازی ترافیک از طریق تغییرات کالبدی محیط خیابان با ایجاد کف سازی های متفاوت، تغییر هندسی راه ها از طریق منحرف کننده های S شکل در طول مسیر، موانع، صفحات کاهش سرعت و دیگر وسایل مهندسی ترافیکی طراحی مبلمان جدید خیابانی برای ایجاد محیط انسانی و امن و ایجاد منظر شهری جذاب ممکن است.

در مجموع تمام این تغییرات باعث می شوند که رانندگان سرعت خود را کاهش دهند و خیابان را به عنوان فضایی در مشارکت با عابران پیاده، دوچرخه سواران و وسایل حمل و نقل عمومی درک کنند. از طریق خیابان های درختکاری شده و طرح های مناسب برای آرماسازی ترافیک سکونتگاه های حیات وحش درون شهری و کریدورهای سبز درون شهری ایجاد می شوند و سطوح مطبوع افزایش می یابند، و این امر خود موجب کاهش آلودگی می شود. آرام سازی ترافیک نه تنها قابلیت کاهش مستقیم اثرات منفی ترافیک خیابان را دارد بلکه تقویت کننده محیط های شهری انسانی تر و دارای فعل و انفعال های بیشتر، زیبایی چشمگیرتر و موفقیت اقتصادی بیشتر به علت فراهم آوردن امکان بروز هر چه بیشتر خاصیت حیات اجتماعی در فضاهای عمومی شهر خواهد بود.

اهداف اصلی آرماسازی ترافیک به شرح زیر هستند:

- کاهش شدت و تعداد تصادفات در نواحی شهری
- کاهش آلودگی صوتی و آلودگی هوا و مصرف سوخت وسایل نقلیه
- ارتقاء محیط خیابان برای افراد بدون اتومبیل
- کاهش غلبه اتومبیل بر خیابان ها با اصلاح فضای خیابان به عنوان

فضای زیست

• کاهش اثرات محدود کننده آمد و شد موتورسیکلت بر حرکت عابران پیاده و دوچرخه سواران

• تشویق فعالیت های محیطی محلی با ایجاد محیط زیست بهتر برای مردم

با این اهداف گسترده، آرامسازی ترافیک همچنین می تواند به بازسازی شهری طرح های احیای مسکن و برنامه های زیبا سازی شهری کمک کند. (بیتلی و ویلر، ۱۳۸۴، ۱۵۵، ۱۵۴)

۴۶ اثرات طرح های آرامسازی ترافیک

بسیاری از طرح های اصلی آرام سازی ترافیک در جهان توسط دولت های ملی و محلی به طور رسمی حمایت می شوند و یکی از اهداف اصلی این کار آزمایش اثرات طرح های آرامسازی بر شاخص های اصلی زیست محیطی و عوامل ایمنی است. بسیاری از مدارک موجود در مورد اثرات طرح های آرام سازی ترافیک، از مطالعات قبل و بعد از اجرای این پروژه ها بدست می آید. مجموعه زیر، جمع بندی مختصر اثرات عمومی طرح های آرامسازی ترافیک همراه با چند مثال خاص است:

• کاهش تصادفات: نرخ تصادفات و بویژه شدت آنها معمولاً با آرامسازی ترافیک کاهش می یابند، چرا که سرعت، مهمترین عامل در تصادفات خیابانی بویژه با توجه به وجود صدمات جدی و خطرات متعدد برای عابران پیاده و دوچرخه سواران است. برای مثال در برلین اجرای یک طرح آرام سازی ترافیک منجر به کاهش آمار تصادفات شده است. (جدول شماره ۱)

اغلب طرح های دیگر نیز همین اطلاعات را گزارش می کنند. برای مثال هایدلبرگ، که در آن کاهش میانگین تصادفات در حدود ۳۱ درصد و کاهش مصدومان در حدود ۴۴ درصد پس از اجرای طرح سرعت ۳۰ کیلومتر گزارش شده است. طرح های اجرا شده در هلند تصادفات همراه با مصدومیت را در نواحی مسکونی حدود ۴۴ درصد و در کل حدود ۲۰ درصد کاهش داده و هیچ افزایشی در تصادفات در نواحی اطراف طرح نیز رخ نداده است.

مرکز مجتمع های زیستی در آمریکا در گزارش خود در مارس ۱۹۹۸ بعضی از بهترین تجربیات شهری آمریکایی را در ارتباط آرام سازی ترافیک و کاهش تصادفات به شرح زیر گزارش کرده اند.

در شهر سیاتل اجرای طرح های آرام سازی ترافیک به مدت ۲۰ سال صورت پذیرفته است، و نتایج ۱۱۹ پروژه تکمیل شده مورد بررسی قرار گرفته و مشخص شد که حدود ۹۴ درصد کاهش در تصادفات بوجود آمده است. در پرتلند در اورگون، ۷۰ مدار گردش ترافیک و ۳۰۰ مانع سرعت ایجاد شده و تعداد تصادفات گزارش شده حدود ۵۰ درصد کاهش یافته اند.

• کاهش صدا: آرام سازی ترافیک معمولاً به کاهش سروصدای ناشی از وسایل نقلیه منجر می شود. «فارو و راسل» گزارش کرده اند که این تغییرات صوتی ناشی از پنج عامل هستند: تغییر در حجم و ترکیب ترافیک، تغییر در جانمایی مسیر جابجایی کالا و مسافر، تغییر در سطح مسیر جابجایی کالا و مسافر، تغییر در سرعت وسایل نقلیه و تغییر در نوع رانندگی.

• مزایای حاصل از کاهش آلودگی هوا: تحقیقات در اروپای مرکزی نشان می دهد که در محدوده های شهری، هر چه سرعت وسیله نقلیه بیشتر باشد نسبت افزایش و کاهش شتاب و ترمز بیشتر است و این امر موجب افزایش آلودگی بیشتر هوا می شود. بر خلاف آن، طرح های آرام سازی ترافیک در بعضی محدوده های مسکونی در آلمان نشان داده

اند که زمان تلف شده ۱۵ درصد، تعویض دنده ۱۲ درصد، استفاده از ترمز ۱۴ درصد، و مصرف سوخت ۱۲ درصد کاهش یافته است.

• تشویق فعالیت های پیاده و خیابانی: آرام سازی ترافیک در جستجوی ایجاد محیط عمومی امن تر و جذاب تر است. بنابراین انتظار می رود که این امر موجب افزایش فعالیت های پیاده روی و دوچرخه سواری در محیط های مورد نظر بشود. به طور کلی می توان انتظار داشت که این موضوع در محیط های شلوغ تر با ایجاد ترکیبی از کاربری های مختلف و قابل استفاده برای مردم مثل کافه ها و بازارها و تسهیلات خدما برای بچه ها در محدوده های اصلاح شده بیشتر قابل مشاهده باشد. بعضی معیارها در پروژه نمونه در برلین نیز بدست آمده است و در آن ترافیک غیر موتورسیکلت در محدوده گسترده ای از خیابان های درون طرح بین ۲۷ تا ۱۱۴ درصد افزایش پیدا کرده است، در «ویندروپ» یک شهر کوچک در دانمارک مسیر اصلی شهر تحت پروژه آرامسازی ترافیک قرار گرفت و در نتیجه آن فعالیت های بیرون از منزل تا حدود ۴۷ درصد افزایش پیدا کرد و در کپنهاگ، آرام سازی ترافیک در کوتاه مدت به افزایش فعالیت پیاده میان ۲۰ تا ۴۰ درصد منجر شده و در دراز مدت نیز پیاده روی و دوچرخه سواری در ناحیه مرکزی به ترتیب حدود ۸۰ و ۱۴ درصد افزایش یافت. بنابراین جایی که آرام سازی ترافیک ظرفیت خیابان را کاهش می دهد، کاهش کلی در آمد و شد اتفاق می افتد و شرایط بهتری برای عابران پیاده ایجاد می شود. آرام سازی ترافیک همچنین تمایل افزایش محدوده مورد استفاده توسط عابران پیاده و دوچرخه سواران و افزایش میزان خیابان های طی شده توسط این کاربران را دارد، چرا که اثرات نامطلوب در این محدوده های ترافیکی کاهش یافته اند و بنابراین عابران پیاده و دوچرخه سواران تمایلی به محدود کردن خود به پیاده رو نخواهند داشت، و حتی در بعضی موارد تحت اختیار خود را تا داخل خیابان نیز گسترش می دهند.

• کاهش میزان جنایت: اپلیارد نشان داد که ملاقات میان همسایه ها با افزایش آمد و شد کاهش می یابد و هنگامی که جریان همسایگی متوقف شود و مردم دیگر جویای حال یکدیگر نباشند جنایت به سادگی می تواند اتفاق بیفتد. گزارش ارتقاء محیط قابل زیست در مارس ۱۹۹۸ در مورد آرام سازی ترافیک نشان می دهد که جنایت در جوامعی که ساکنین آن تمایل به همکاری با یکدیگر را دارند حدود ۴۰ درصد کمتر از واحدهای همسایگی است که در آن ارتباطات قوی وجود ندارند. نژاد و درآمد در چنین جامعه ای که مردم در آن خواستار مشارکت در فعالیت های اجتماعی هستند عوامل مهمی به شمار نمی آیند. یکی از مثال های قابل توجه در این رابطه - که در آن نرخ جنایت پس از آرام سازی ترافیک به شدت کاهش یافت - «وینلندپارک» در کمبلوس در ایالت اوهایو است. چنان که در اهداف آرام سازی ترافیک مطرح گردید، اثرات مثبت و احیای اقتصادی محدوده مورد نظر یکی از اهداف اصلی بعضی از طرح ها است. یک تحقیق در ۱۹۸۹ می کوشید این فرضیه را ثابت کند که محیط فیزیکی مناسب، یک محیط اقتصادی مناسب است و حدود ۱۰ شهر اروپایی را در این رابطه مورد آزمایش قرار داد. گزارش در انتها چنین نتیجه گیری می کند که نتیجه ساده است: احتمالی قوی وجود دارد که محدودیت های ترافیکی در تمام اشکال خود، ارتقاء زیست محیطی و یک اقتصاد سالم همگی با یکدیگر مرتبط هستند.

مطالعه «هاس - کلاو» نشان می دهد که گرایش به عبور و مرور پیاده و آرام سازی ترافیک هر دو دارای اثرات مثبت بر فعالیت یک ناحیه هستند. هر چه آرام سازی ترافیک با شدت بیشتری صورت پذیرد اثرات مثبت اقتصادی بیشتری حس می شود.

در آمریکا در «وست پالم بیچ» فلوریدا، واحدهای همسایگی از لحاظ

سبز زیاد است و خرید خودرو و هزینه آن را برای ارتقای سطح زندگی اختصاص می دهند. نکته جالب اینکه نیمی از ساکنان شهرک دارای خودرو هستند که در هنگام ورود به شهر از آن استفاده نمی کنند. البته بهتر است افراد طالب زندگی در این نوع شهرک ها، ابتدا یک منزل اجاره کرده و سپس برای مالکیت آن درخواست بدهند. این کار به این دلیل است که قبل از یک زندگی طولانی، این نوع زندگی را تجربه کنند، چرا که زندگی در این شهرکها شرایط خاص خود را دارد.

۶۶ فرایبورگ، اولین شهر پیشقدم برای ایجاد منطقه عاری از خودرو پس از اینکه در آلمان مدتهای زیادی فقط طرح های کوچک شهرکهای



فرایبورگ، اولین مناطق از این نوع در شهرهای فرایبورگ

بدون خودرو اجرا شد، اولین مناطق از این نوع در شهرهای فرایبورگ، هامبورگ و مونیخ در دستور کار قرار گرفت. همچنین اجرای طرح های مشابه در شهرهای کلن و مونستر نیز در حال برنامه ریزی است. پس از خروج قوای نظامی فرانسه از ۳۸ هکتار خاک آلمان، قرار بود تا سال ۲۰۰۶ مناطق شهری عاری از خودروی شخصی برای زندگی حدود ۵ هزار انسان و ۶۰۰ محل کار ساخته شود. در اولین مرحله ساخت این منطقه تا پایان سال ۹۹، ۲۸۰ منزل مسکونی این مناطق ساخته شد. به این ترتیب شهر فرایبورگ به مدلی مخلوط از یک شهر عاری از خودرو و شهر عادی تبدیل شد. در فرایبورگ یک منطقه بزرگ عاری از خودرو در بخشی از شهر ساخته شده و هر کس که قصد ورود به این منطقه را دارد باید خودروی خود را در مکانهایی که به همین منظور در اطراف منطقه در نظر گرفته شده پارک کند.

وجود سرو صدای زیاد حاصل از ترافیک شهری باعث شده تعداد درخواست کنندگان زندگی در چنین مناطقی ۵۰ درصد افزایش یابد. به دلیل اینکه مردم علاقمند به زندگی در این مناطق، علاقه ای به داشتن خودروی شخصی ندارند، کار احداث پارکینگ ها در حاشیه این مناطق ناتمام مانده چرا که ۵۰ درصد پارکینگ های ساخته شده هنوز به فروش نرسیده است و شرکت ساختمانی فرایبورگ ساخت آن را یک ریسک می داند، زیرا اگر قرار باشد قیمت واقعی و تمام شده برای فروش آنها اعمال گردد، تقاضا برای خرید به شدت کاهش خواهد یافت. یورگ تیمان لیندن عضو هیئت مدیره باشگاه ترافیک آلمان معتقد است پارکینگ ها نه در کنار منازل بلکه باید در محلی در حاشیه شهر ساخته شوند. البته این عضو برنامه ریز شهری تأکید می کند که باید شرایط ارتباط با این محل برقرار باشد.

اقتصادی در وضعیت مناسبی قرار نداشتند، و سرعت آمد و شد نیز در محدوده بسیار زیاد بود. یک طرح آرامسازی ترافیک از طریق کاهش عرض مسیر و ایجاد موانع سرعت، مکان های گردش ترافیکی و جزیره های پیاده سرعت آمد و شد را کاهش داد، آنگاه پیاده روهای همسطح با خیابان دوباره اصلاح شدند و یک فواره، چند نیمکت و یک آمفی تئاتر در محدوده ساخته شد. مطالعات مشابهی در انگلستان نیز صورت گرفته است. (همان، ۱۵۷)

۵۶ هلند، اولین تجربه موفق

اولین بار هلندی ها ایجاد منطقه مسکونی عاری از خود رو را طی یک برنامه مدون در منطقه ای بزرگ و مسکونی آزمایش کردند. ۵ سال پس از ایجاد اولین طرح، در ۱۹۹۸ تقریباً هزار و پانصد نفر در منطقه واسرورک در نزدیکی شهر آمستردام سکونت یافتند. این منطقه در ۲ کیلومتری ایستگاه قطار مرکزی آمستردام است. ۷۰ درصد این شهرک، منازل مسکونی است و شرط ورود به داخل شهرک عدم استفاده از خودرو است. در حاشیه این شهرک حدود ۱۱۰ محل پارک در نظر گرفته شده که در اطراف شهرک ساخته شده اند. ساکنان این شهرک با صرف نظر از خیابان های اضافی، صاحب یک هکتار زمین ویژه محل بازی کودکان، باغ و فضای سبز شده اند. وضعیت حمل و نقل و ترافیک در این شهرک واقعاً عالی است. در هر ساعت ۳ تا ۶ اتوبوس، قطار شهری و اتوبوسهای ویژه شب برای ایجاد ارتباط بین نقاط مهم شهرک تردد می کنند. در سایر راه ها و خیابان های شهرک از دوچرخه استفاده می شود. استفاده از دوچرخه در کشور هلند بسیار مرسوم بوده و تقریباً ۳ برابر کشور آلمان است.

پس از گذشت ۲ سال از تأسیس این شهرک، اینگه کاراماکر به بررسی نتایج تأسیس شهر می پردازد: نتایج حاصله بیانگر این مطلب است که بیشتر اهداف مورد نظر حاصل نشده است. در ضمن ارزش منازل این شهرک در مقایسه با سایر مناطق به شدت افزایش یافته است. کیفیت زندگی در این منطقه به حدی بالاست که هیچ کس حاضر به تغییر منزل و اسباب کشی به جای دیگر نیست.

تجربه کشور هلند در مورد ایجاد مناطق مسکونی عاری از خودرو نشان می دهد افرادی که می خواهند بدون خودرو زندگی کنند، زندگی بسیار راحتی دارند. طبق بررسی های انجام شده بیشتر جمعیت این منطقه بین ۲۵ تا ۴۵ ساله هستند. اغلب آنان دارای فرزند، تحصیلات عالی و درآمد بالا هستند. آنان به دقت مزایا و مضرات زندگی بدون خودرو را سنجیده و زندگی در این مناطق را نسبت به هر جای دیگر ترجیح می دهند. در یک نظر سنجی ساکنان این شهرها اعلام کرده اند که انگیزه اصلی آنان دستیابی به یک زندگی راحت با سروصدای کم و فضای

انواع ترافیک	معیار تصادف	درصد کاهش
تمام انواع ترافیک	تصادفات منجر به مرگ	۵۷
	تصادفات جدی	۴۵
	تصادفات سبک	۴۰
	هزینه های تصادف	۱۶
ترافیک غیر موتوری	عابران پیاده	۴۳
	دوچرخه سواران	۱۶
	بچه ها	۶۶

• جدول شماره ۱ درصد کاهش تصادفات پس از اجرای طرح آرامسازی ترافیک

تغییر شکل شهر از یک مکان اتومبیل مدار به یک محیط شهروند گرا برداشته اند. همین اقدامات سبب گردید که کپنهاگ به عنوان یکی از موفق ترین شهرهای پیاده جهان در ژوئن سال ۲۰۰۴ پذیرای پنجمین کنفرانس بین المللی Walk21 با شعار شهرهایی برای مردم گردد. (کاشانی جو، ۱۳۸۵، ۹۶)

نتیجه گیری

با گسترش شهرها و روند روبه افزایش جمعیت در آنها، توجه به راهکارهای اجرایی و کاربردی توسعه و تجهیز فضاهای عمومی شهری خصوصاً پیاده راهها و عوامل و عناصر تأثیر گذار بر این عرصه ها خصوصاً از نظر توسعه پایدار مورد توجه قرار گرفته است. امروزه برخلاف دهه های اولیه قرن بیستم، مسیرها و محدوده های عابرمدار، تقریباً به موازات مطرح شدن مباحث پایداری به عنوان یکی از مهمترین عرصه های عمومی شهرها مطرح شده و آزادی حرکت و مصونیت عابران پیاده و دوچرخه سواران در فضاهای شهری به یکی از مهمترین معیارهای کیفیت زندگی در شهرها تبدیل شده است و روز به روز بر میزان نیاز شهروندان به این عرصه های عمومی پیاده افزوده می شود. این موضوع نیز افزایش محدوده ها و شبکه های پیاده و ارائه برنامه ها و ضوابطی جهت محدود ساختن حرکت سواره به نفع تسهیل هر چه بیشتر حرکت پیاده را می طلبد. از طرف دیگر پیاده روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت های محیطی است و چهره شهر بیشتر از طریق قدم زدن در فضای شهری احساس می شود، در حالی که حضور غیر ضروری خودروهای شخصی در معابر باعث می شود تا شهر و فضاهای آن تنها از روی سقف خودروها و در میان دود و آلودگی های صوتی و بصری ادراک شوند و شهر به صورت مخدوش و ناقص برای عابر جلوه کند. متأسفانه در کشور ما همراه با ورود خودرو، تلاش های لازم برای استفاده ایمن از خودرو انجام نشده است و خیابانها و میادین ما تبدیل به قتلگاہی برای عابرین پیاده شده است. همین موضوع، فعالیتها و حرکت مردم را در سطح شهر برای خرید، دسترسی به خدمات و تأمین نیازهای ضروری و فراتر از آن حضور مردم را در شهر به عنوان شهروندان جامعه مدنی، شرکت در وقایع سیاسی و اجتماعی و تقویت روابط بین فردی را دچار مشکل کرده است؛ در صورتی که عدم حضور مردم در شهر به معنای افت کیفیت شهر و سلب معنای شهروندی از آن می باشد. لذا امروزه اهمیت ایجاد فضاهای شهری عاری از خودرو بیش از پیش احساس می شود.



فراپیورگ بسیاری از قابلیت های لازم را برای ایجاد این مناطق دارد. فاصله این منطقه تا مرکز شهر و ایستگاه مرکزی قطار فقط ۳ کیلومتر است که می توان با اتوبوس یا دوچرخه ظرف ۱۰ تا ۱۵ دقیقه به راحتی آن را طی کرد. تا سال ۲۰۰۶ یک خط قطار شهری نیز راه اندازی شده است که یک ایستگاه برای آن در این منطقه در نظر گرفته شده است. اتحادیه خودروی فراپیورگ نیز به تقسیم بندی محل های پارک بر حسب نوع وسیله نقلیه پرداخته که مورد استقبال قرار گرفت. در این منطقه به دوچرخه سواران سبدهای ویژه حمل بار ارائه می گردد که از آنها می توان به عنوان اربابه دستی نیز استفاده نمود. (کابلرت، ۱۳۷۹، ۳۶)

کپنهاگ دانمارک، نمونه موفق یک شهر پیاده

کپنهاگ یکی از بزرگترین شهرهای پیاده دنیاست. اگر چه این شهر با شاخصه های میراث تاریخی ویژه اش اعتبار یافته است - همچون یک شبکه خیابانی قرون وسطایی باریک - اما به صورت مداوم در جهت بهبود کیفیت زندگی خیابانی خود در حال فعالیت بوده است. در ۴۰ سالگی که خیابان اصلی کپنهاگ به یک محدوده کاملاً پیاده تبدیل گردیده است، برنامه ریزان شهری گام های کوچک بیشماری در جهت

فراپیورگ، اولین شهر پیشقدم برای ایجاد منطقه عاری از خودرو

منابع

- ۱ بزاز، جعفر، ۱۳۸۴، «پیاده راهها باید چگونه باشند»، روزنامه همشهری، شماره ۳۸۳۷
 - ۲ بیتلی، تی، ویلر، اس ام، ۱۳۸۴، «نوشته‌هایی درباره توسعه شهری پایدار»، ترجمه کیانوش ذاکر حقیقی، انتشارات مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی، چاپ اول، تهران
 - ۳ پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۸۴، «هنرمای طراحی فضای شهری در ایران»، شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران
 - ۴ کابلرت، هنریش، ۱۳۷۹، «تجارب حذف خودرو از محله های مسکونی» (آلمان و هلند)، ماهنامه شهرداریها، شماره ۹۴ تهران
 - ۵ کاشانی جو، خشایار، ۱۳۸۵، «ساماندهی یک محدوده پیاده مدار پایدار»، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، استاد راهنما: دکتر مفیدی، دانشکده علم و صنعت ایران، تهران
 - ۶ فتوحی، حمید، ۱۳۸۱، «ویژگیهای بهره وران از راه»، ماهنامه شهرداریها، شماره ۴۲، تهران
 - ۷ وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۵، «بین نامه طراحی راههای شهری (بخش ۱۰) مسیریهای پیاده»، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ اول، تهران
- 8 Cowan, Robert, *The Dictionary of urbanism*, Streetwise press Ltd, London, 2005.
- 9 Uhlig, kluss, *Pedestrian Areas; From Malls to Complete Networks*, Architecture Book Publishing Co., Inc., NewYork, 1979



ارزیابی نقش حرکت پیاده در موفقیت خیابان

■ سید عبدالهادی دانشپور

استادیار دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران

■ سعید گلی

کارشناس ارشد طراحی شهری از دانشگاه علم و صنعت ایران

چکیده

از میان تمام آن نکاتی که در شهرهای دوره مدرن به فراموشی سپرده شد حرکت پیاده اگر مهمترین نباشد یکی از مهمترین‌هاست، با اختراع خودرو شهرها وارد چرخه معیوب احداث و تعریض خیابان به تبع آن افزایش خودرو و افزایش مشکلات تردد و نیاز به احداث خیابان‌های جدید شدند و محیط هر چه بیشتر برای حضور سخت‌تر و سخت‌تر شد. پیاده روی را می‌توان روغن موتور سامانه حمل و نقل دانست که بدون آن این سامانه چیزی کم دارد. پیاده روی و پیاده‌ها گرچه سودهای میلیاردری کارخانجات خودروسازی را با خود ندارند ولی پژوهش‌های صورت گرفته نشان می‌دهد بدون پیاده‌ها بخش بزرگی از اجتماع و اقتصاد و محیط در خطر نابودی خواهد افتاد. افزایش تعداد خودروی شخصی، آلودگی روز افزون هوا، کمبود جا و گسترش مفاهیم مربوط به شهر پایدار و شهر سالم، نگاه به گذشته بی‌خود و ویژگی‌های شهرهای آن دوره سبب شد تا مفاهیم پیاده دوباره به شهرها بازگردند و تلاش برای باززنده سازی فضاهای شهری به کمک این هنرجار در دستور کار جوامع مختلف قرار گرفت. همیشه در اذهان ما تصاویری از مکانهایی از شهر، که زمانی را در آن سپری کردیم، وجود دارند. آن مکانها چه جور جاهایی هستند؟ مسلماً شرایطی آنها را اینگونه برجسته ساخته، شرایطی که باعث میشود از آنها صحبت شود، تعریف و تمجید شود، در نهایت دوست داشته شوند. در بعدی کلان‌تر با توجه به اینکه طراحی شهری با هدفنر ایجاد ارتباط بین مردم و فضای شهری، غنی ساختن تجربه فضایی شهر، به عنوان پاسخ کالبدی به نیازهای انسان وارد شهر شده است. در این مقاله سعی شده است با نگاهی به مفاهیم حرکت پیاده و شناخت ابعاد آن، به ارزیابی نقش حرکت پیاده در موفقیت یک خیابان پرداخته شود و در پایان نیز روشهایی جهت تقویت حرکت پیاده در محیط معرفی شود.

کلمات کلیدی: طراحی شهری، دسترسی، خیابان، پیاده راه‌واری

توانایی مردم برای حرکت در اطراف یک ناحیه و رسیدن به مکان ها و تسهیلات، دسترسی نامیده می‌شود. دسترسی یکی از امتیازات اصلی سکونت های شهری است و دست یابی و توزیع آن از شاخص های اصلی کیفیت سکونتگاه است. کیفیت دسترسی را از سه منظر می توان مورد بررسی قرار داد که عبارتند از: تنوع چیزهایی که دسترسی به آن ها برقرار می شود، عدالت دسترسی برای گروه های مختلف جمعیت، کنترل شبکه دسترسی. شناخت میزان اهمیت هنجار پیاده به عنوان نوعی از دسترسی بدون توجه به بستری که قرار است این هنجار در آن بررسی اجرا شود، نتیجه‌ی مناسب با خود نخواهد داشت. از این رو شناخت این هنجار در ارتباط با و خیابان ها در دستور کار قرار گرفت.

در این مقاله با نگاهی به هنجار پیاده تلاش خواهد شد پیشینه، اهمیت و نقش این هنجار در ارتباط با فضاهای شهری بیان شود و با بررسی راه حل هایی که در طول زمان به کمک مراکز شهری و خیابان ها آمده است، جایگاه قابلیت حرکت پیاده و حرکت به سوی ایجاد یک محیط پیاده‌راه‌وار در این راه حل ها روشن شود و عوامل بنیادینی که یک محیط برای پیاده مدار شدن - به عنوان عمده ترین جایگزین محیط اتومبیل مدار- به آنها نیاز دارد تا بتواند در مسیری قرار گیرد که فرهنگ خودرو جای خود را به فرهنگ پیاده دهد، نشان داده شود.

۲- هنجار پیاده

۲-۲- تعاریف و مفاهیم پایه

"حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است و پیاده‌رو هنوز مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. پیاده‌روی دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است. زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن و فعال عابر پیاده در شهر مناسب نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می‌شوند گروه‌های ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و زنان می‌باشند. در حالی که این قشر درصد زیادی از استفاده کنندگان از فضای شهری را تشکیل می‌دهند، عدم حضور آنها به معنای محرومیت بخش مهمی از شهروندان در شهر است" (سعیدنیا، ۱۳۸۱).

اپلیارد در مقاله خیابان ها می توانند سبب مرگ شهرها شوند ضمن اشاره به اتفاقاتی که در دهه ۶۰ برای شهرهای خودرو محور ایالات متحده افتاد خاطر نشان کرده است که "خیابان های ما از نقطه نظر اجتماعی مکان های مرده ای هستند که عامل مرگ آنها همان خودروییست که به خاطر آن ساخته شده اند" (اپلیارد، ۱۳۸۲: ۷۶).

کرمونا توسعه الگوی تردد جدید را که سبب تفکیک قلمروهای حرکت و فضای اجتماعی شد، سبب نزول ارزش اجتماعی خیابان و کاهش حرکت پیاده در آن می داند.

"حرکت پیاده با درک خیابانها به عنوان فضای اجتماعی هماهنگ است . در واقع ارتباطی متقابل میان حرکت پیاده و تعاملات میان افراد وجود دارد . هنگامی که الگوهای ابتدایی تردد بر پایه حرکت پیاده و یا احشام استوار بود، قلمرو حرکت و فضای اجتماعی بصورت قابل توجهی بر یکدیگر منطبق بودند" (Carmona et al, ۲۰۰۳).

"در طول سه دهه اخیر، در نتیجه اوج‌گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی محیط، دشواری رفت و آمد، ناامنی راهها، انحطاط مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، مشکلات خرید، دسترسی به خدمات، مشکلات رفت و آمد ناتوانان، افزایش فشارهای روانی، افول ارزش‌های بصری... واکنش گسترده‌ای علیه سلطه حرکات موتوری و کاهش تحرکات پیاده به وجود آورده است" (پاکزاد، ۱۳۸۰: ۲۷۲).

در این سالها همگان به اهمیت پیاده محوری در ایجاد محیط های سرزنده پی برده‌اند و پژوهش های متعددی در این زمینه صورت گرفته است.

"بر اساس پژوهش های صورت گرفته، در میان کلیه سفرهای انجام شده پیاده‌روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان و مهمترین آنها است. طبق آمار ارائه شده در شهرهای بزرگ ایران ۵۰٪

و در شهرهای کوچک و متوسط ۷۵٪ سفرها پیاده انجام می‌شود. لذا عابرین پیاده می‌بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم‌های حمل و نقل درون شهری در طراحی‌ها مدنظر قرار گیرند. به همین دلیل پیاده‌راه‌ها راه‌حل علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد شهری هستند که می‌توانند با تخریب موقعیت‌های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند. (پاکزاد، ۱۳۸۰: ۲۷۲).

به نکات فوق می توان افزایش تعداد خودروی شخصی، آلودگی روز افزون هوا، کمبود جا و گسترش مفاهیم مربوط به شهر پایدار و شهر سالم، نگاه به گذشته بی‌خودرو و ویژگی های شهرهای آن دوره را نیز اضافه کرد که سبب شد امروزه ایجاد محیط مناسب و امن برای پیاده ها بسیار مورد توجه باشد.

۲-۲- محیط‌های پیاده‌راه‌وار

همیشه در اذهان ما تصاویری از مکانهایی از شهر، که زمانی را در آن سپری کردیم، وجود دارند. آن مکانها چه جور جاهایی هستند؟ مسلمان شریایی آنها را اینگونه برجسته ساخته، شریایی که باعث میشود از آنها صحبت شود، تعریف و تمجید شود، در نهایت دوست داشته شوند. تعاریف بی شماری در مورد محیط‌های پیاده‌راه‌وار ارایه شده است. که هر کدام به یک یا چند بعد از ویژگی های چنین محیطی می‌پردازند. دن بوردن در یکی از جامع‌ترین تعاریفی که برای چنین محیطی مطرح شده است آن را اینگونه تعریف می‌کند: "محیط پیاده‌راه‌وار اجتماعیست که دارای ویژگی‌های زیر باشد: طراحی شده برای مردم، دارا بودن مقیاس انسانی، تاکید بر عدم استفاده از خودرو، افزایش ایمنی و امنی ت، متعادل، مختلط، سرزنده، موفق، سالم، لذت بخش، تامین کننده حرکت دوچرخه و سواره" (Dan Burden, 2000).

"مهمترین دلیل شکل‌گیری محیط‌های پیاده بازگرداندن حقوق از دست رفته مردم در محیط‌های شهری به آنها خصوصاً کودکان، سالمندان و افراد دارای ناتوانی جنسی و جلوگیری از تجاوز خودرو به محیط‌های شهری است" (Kushner, ۲۰۰۴).

"تاکید عمده یک جامعه پیاده‌راه‌وار بر بازسازی اقتصادی محیط‌های شهری که از خودرو آسیب دیده‌اند، جلوگیری از گسترش حومه‌ها و ارتقای سطح فعالیت در فضاهای رها شده شهری است" (Oc & Tiesdell, ۱۹۹۷).

با توجه به تمامی تعاریف و موارد ارایه شده می‌توان اشاره کرد پیاده‌راه‌واری به مانند دیگر نظریات جدید طراحی شهری مانند زیست‌پذیری، رشد هوشمند و پایداری در نظر دارد کلیه سطوح اجتماعات بشری از محله و دهکده گرفته تا شهر و مادرشهرها را به مکانی تبدیل کند که مردم در آن راه روند دوچرخه‌سواری کنند و از ترابری عمومی استفاده کنند

و خودروها به گونه‌ای مدیریت شوند که هیچ تجاوزی از جانب آنها به ارزش‌های زندگی انسان وارد نیاید.

۲-۳- پیاده‌راه‌واری در طراحی شهری

در طراحی شهری پیاده‌راه‌واری معیار است برای سنجش کیفیت حرکت پیاده در محیط. کیفیت یکی از مفاهیم پایه حرفه - دانش طراحی شهری بوده است. تا جایی که طراحی شهری را در مجموع دانشی دانسته اند که ارتقاء کیفی محیط شهری را بر پایه رفتار و ادراک شهروندان مد نظر دارد. نظریه پردازان طراحی شهری مجموعه گسترده‌ای از عناصر و مفاهیم وابسته به مفهوم کلیدی کیفیت طراحی شهری را مطرح نموده اند.

متفکرین زیادی در مورد نقش حرکت پیاده و مفاهیم وابسته به آن در طراحی شهری به ارایه چارچوب پرداخته‌اند که در ادامه به معرفی برخی از این نظریات و نقش پیاده و مفاهیم وابسته به آن در مدل‌های طراحی شهری پرداخته خواهد شد.

آلن جیکوبس و دونالد اپلیارد در مقاله بسوی مانیفست طراحی شهری که در سال ۱۹۸۷ منتشر شد هفت هدف بنیادی را برای دست‌یابی به یک محیط شهری مناسب معرفی کرده‌اند. که عبارتند از: "زیست‌پذیری، شاخصه و کنترل، دسترسی به فرصت‌ها و تصور لذت، اصالت و معنا، زندگی عمومی و اجتماعی، خودتکابی شهر، محیطی برای همه" (Carmona et al., 2006: 9)

با توجه به بررسی صورت گرفته از طرف اپلیارد در مورد سه خیابان در شهر سانفرانسیسکو در ۱۹۷۲ از لحاظ تاثیر ترافیک عبوری بر حضور مردم در فضا، و مطالعات دیگر او در مورد حرکت پیاده و اینکه در سال‌های بعد از جنگ جهانی در شهرهای ایالات متحده آمریکا تلاش غالب بر دسترسی آسان خودرو به همه جا متمرکز بوده است می‌توان دریافت که منظور این دو نظریه پرداز از محیطی برای همه، محیطیست برای تمامی اقشار اجتماعی - زنان، کودکان و کهنسالان و - و انواع استفاده‌کنندگان - پیاده‌ها و دوچرخه‌سوارها - که محیط‌های شهری بسیار از آن فاصله داشتند.

آنها این محیط را اینگونه تفسیر کرده‌اند: "محیط خوب شهری بایستی برای همه قابل دسترس باشد و هر شهروندی باید حق استفاده حداقلی از محیطی زیست‌پذیر دارای هویت، قابل کنترل و فرصت‌پذیر را داشته باشد." (Carmona et al., 2006: 9)

از نظریه پردازان دیگری که می‌توان در نظریات او به شکل مستقیم معیار پیاده‌محوری را یافت فرانسیس تیبالدز است که در سال ۱۹۸۹ در کتاب ایجاد شهر دوست‌دار مردم ۱۰ اصل را به عنوان اصول مورد نیاز در طراحی یک مکان شهروندی مدار معرفی می‌کند که عبارتند از: "اهمیت مکان‌ها نسبت به ساختمان‌ها، آموختن از گذشته و احترام به زمینه، ادغام کاربردها و فعالیت‌ها، طراحی در مقیاس انسانی، آزادی عابران پیاده، تامین قابلیت دسترسی تمام اقشار جامعه و مشارکت دادن آنها، خوانایی، ماندگاری با استفاده از انعطاف‌پذیری و انطباق‌پذیری، اجتناب از تغییرات زیاد و یک مرتبه، افزایش پیچیدگی و لذت بصری در محیط مصنوع با تمام ابزاری در دسترس" (Carmona et al., 2006: 10)

او اصل آزادی عابران پیاده را اینگونه توضیح می‌دهد "بسیاری از شهرها و محیط‌های شهری را به آسانی می‌توان انسان‌گراتر از وضعیت کنونی‌شان شکل داد. برای این کار خیابان‌های پیاده رو باید افزایش یابند که این نیز از طریق حذف ترافیک وسایط نقلیه موتوری و یا کنترل ترافیک و کاهش میزان تردد خودروها قابل انجام است (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۷۹-۸۰).

او همچنین همانند اپلیارد و جیکوبس به طراحی محیط برای همگان

اشاره کرده است او در فهرست توصیه‌ها و بازبینی که در مورد این اصل ارایه داده است در بند نخست اشاره می‌کند که "بیشتر شهرها به گونه‌ای ساخته می‌شوند که برای رانندگان وسایل نقلیه موتوری کارایی داشته باشند، این موضوع نباید در اولویت باشد. برعکس، شهرها باید به گونه‌ای ساخته شوند که برای عابران پیاده، دوچرخه‌سوارها، سالمندان و افراد معلول و کودکان کارایی داشته باشد" (تیبالدز، ۱۳۸۳: ۸۹).

در ۱۹۹۳ پژوهشی تحت عنوان کیفیت محیط شهری لندن به سرپرستی تیبالدز صورت گرفت. در این پژوهش هشت عامل: "سهولت حرکت و پیاده‌دوستی، وجود فضاهای عمومی و مکان‌های ویژه، فعالیت و کاربری مختلط، غنای بصری، مدیریت شهری، پاکیزگی و ایمنی، خوانایی و هویت ساختار، فشرده‌گی و مقیاس انسانی تولیدکننده یک فضای با کیفیت معرفی شده‌اند" (Carmona et al., 2006: 37)

در سال ۱۹۹۴ و در کتاب چشم‌اندازهای رویای آمریکایی نوین که توسط نلسن به رشته تحریر در آمد با توجه به جنبش نیو اوربانیسم که خود یک جنبش مبتنی بر پیاده‌است معیارهایی به عنوان طراحی شهری خوب معرفی شد که عبارتند از: "رعایت مقیاس انسانی، مسولیت‌پذیری مبتنی بر بوم‌شناسی، ترویج پیاده‌گرایی، پیش‌بینی فضاهای باز، پیش‌بینی نقاط عطف در طرح، توجه به منظر خیابان، تنوع کاربری مختلط و چندگانه، استفاده از واژگان طراحانه معین و تعمیر و نگهداری دایمی محیط شهری" (گلکار، ۱۳۸۰: ۴۷).

همانگونه که روشن است هنجار پیاده‌محوری، حرکت پیاده و یا رعایت مقیاس انسانی در بسیاری از نظریات طراحی شهری از کیفیات موثر بر ایجاد طراحی شهری خوب معرفی شده‌اند.

۲-۴- ویژگی‌های پیاده

۲-۴-۱- ویژگی‌های عابر پیاده

وجه غالب در نگرش‌های پیاده‌محور توجه به انسان به عنوان استفاده‌کننده اصلی از شهر است. و سوال بنیادینی که در پشت تمامی این نگرش‌ها نهفته است چگونگی انسانی تر کردن محیط شهرهاست. کف لاکر انعطاف‌پذیری و خودتنظیمی نسبتاً سریع رادو ویژگی عمده انسان معرفی می‌کند که باعث تمایز نحوه حرکت او از سایر انواع تردها می‌شود.

انعطاف‌پذیری: قابلیت انعطاف‌پذیری بسیار زیادی عابر پیاده، این امکان را می‌دهد تا به دلخواه، خود را با شرایط مختلف طبیعی وفق دهد. او راه خود را به راحتی در ناهموارترین اراضی پیدا می‌کند و به فضای کمی نیاز دارد و خود را با شرایط جوی مختلف تطبیق می‌دهد. در طی هزاران سال، سازگار بودن عابر پیاده از لحاظ زیست‌محیطی ثابت گشته است. خودتنظیمی: نیازمندی بدن انسان به انرژی به مقدار زیادی مانع از اتلاف بیهوده آن می‌گردد. به همین جهت با نگاهی کلی، می‌توان ساختارهای مناسب را که بشر برای کشاورزی، سکونتگاه‌ها و دفع زباله، در نظام‌های اجتماعی گوناگون و با شرایط فرهنگی متفاوت به وجود آورده دید، ساختارهایی که تا قرن نوزدهم جزء امتیازات او محسوب می‌شد.

حتی امروزه پیدایش روش‌های بسیار متفاوت تهیه خوراک، اشکال گوناگون زندگی، دستاوردهای فرهنگی و ویژگی‌های متفاوت ارزشمند انسانی مدیون عابر پیاده و قابلیت انطباق اوست.

۲-۴-۲- ویژگی‌های جریان حرکت پیاده

در برابر این ویژگی‌ها که به حرکت پیاده پاسخ می‌دهند ما زلوا از سلسله مراتب نیاز اساسی انسان در فضای شهری سخن گفته‌ایم که در یک ارتباط دو سویه این حرکت پیاده است که قادر به پاسخ‌گویی به آنها می‌باشد. این نیازها عبارتند از

نیازهای فیزیولوژیکی: برای تعادل گرما و راحتی؛

نیازهای امنیت و آسایشی جهت احساس ایمنی نسبت به آسیبها.

نیازهای وابستگی (خویشی): برای متعلق بودن به یک جمع (بطور مثال)

نیاز شهرت و اعتبار: جهت احساس ارزشمند بودن توسط دیگران.

نیاز به خودشکوفایی: جهت بیان و ایفای هنرمندانه. (Carmona et al, 2006)

غیر از پاسخگویی به این مسایل حرکت جریان پیاده از دید کالبدی ویژگی های دیگری نیز دارد که کنف لاکر در پژوهش خود به آنها اشاره کرده است که عبارتند از:

سطح کمتر مورد نیاز، سرعت کم، میزان قابلیت صعود، تأمین انرژی از سیستم زیست محیطی، سطح بالای اطلاع رسانی در طراحی فضای خیابان، میزان ایمنی تردد، آلودگی صوتی کمتر، آلودگی زیست محیطی، سازگاری با مناظر

گاردین با نگاه به تقابل مرکز و حومه و با توجه به تلاش برای احیای مراکز شهری سه ویژگی مهم را در مورد محورهای پیاده بر می شمرد که عبارتند از: احیای مراکز شهری، تنظیم تجارت در مرکز شهر، پیاده رو سازی به قصد رقابت با حومه شهر معینی

با این نگاه کنف لاکر نیز به حفظ بافت های قدیمی و تاریخی که برای تردد وسایل نقلیه موتوری طراحی نشده اند نیز اشاره کرده است.

با نگاه تطبیقی به نظریات مختلف که توسط پژوهشگران مختلف ارائه شده است به طور کلی می توان از پایداری محیط زیست، تقسیم بندی منطقی سطوح شهر، کاهش آلودگی هوا، کاهش تصادفات، ارتباط با محیط از نظر بصری و افزایش حس تعلق به مکان و محیط، تحرک در فعالیت و کارایی اقتصادی، بهبود فعالیت و روابط اجتماعی، صرفه جویی در مصرف انرژی، کاهش هزینه ها از جمله ویژگی هایی برشمرده است که محیط های پیاده راه وار از آن برخوردارند

"جریان پیاده و حرکت در میان فضای عمومی در قلب تجربیات شهری قرار دارند و عوامل مهمی در ایجاد زندگی و فعالیت محسوب می شوند." (Carmona et al, 2006)

۲-۵- اهمیت طراحی عابر پیاده

دلایل بسیار متعددی را می توان در باب اهمیت طراحی برای عابر پیاده بر شمرد ولی به طور کلی می توان تمامی این موارد را در پنج دسته کلی خلاصه کرد که عبارتند از:

عابر پیاده مهمترین بخش رفت و آمد شهریست: شهر متعلق به شهروندان است. هنگامیکه دسترسی عابری و شرایط حاضر برایشان بهبود داده شود، افراد بیشتری از فضای شهری استفاده می کنند. حضور و استفاده همراه با رضایت مهمترین فاکتور است که در طراحی پیاده روها و در فضاهای مورد استفاده افراد پیاده، مد نظر گرفته می شود. مسلماً توزیع مناسب فعالیت ها در بعد کلان تر مهم خواهد بود، زیرا باعث می شود که مردم ساکن در این شهرها از امکانات بالقوه محلی در تامین مقاصد سفرهای درون شهری که شامل سفر به منظور خرید، کار و یا تفریح میباشند، بدون نیاز به وسیله نقلیه شخصی بر خوردار شوند و تنها به اتومبیل وابسته نباشند.

فضای بهتر= حضور بیشتر= موفقیت بیشتر: هنگامی می توان گفت در طراحی موفقیت بیشتری به دست آمده است که بتوان از شرایط و عواملی که به نحوی باعث حضور بیشتر افراد در فضا میشود، بهره گرفت. یک فضای امن، جذاب، راحت و آسان برای استفاده بسیار می تواند در جذب شهروندان موثر باشد.

کمکی در جهت بهبود بخشی به سلامت عمومی شهروندان: هنگامی که فضاهای طراحی شده، فاکتور های ذکر شده را دارا بودند، می توان

امیدوار بود که فضا مورد استفاده واقع شده و مورد استقبال قرار گیرد. استفاده عابری می تواند جهت دار و چند منظوره باشد.

در جهت سلامتی شهروندان می توان به مواردی از قبیل: دوری از سرو صدای زیاد شهر

افزایش سطح ارتباطات (غیر فعال، اتفاقی، آشنایی، دوستی، دوستی نزدیک) که باعث ایجاد و افزایش حس شهروندی میشود و انجام فعالیت های ورزشی (پیاده روی، دوچرخه سواری و...) اشاره کرد.

امنیت فضا: حضور افراد در فضا ها خود نوعی نظارت جمعی را با خود به همراه دارد

افزایش کمی فضاهای عمومی با کیفیت مناسب، سبب میشود که ما شهری صمیمی تر و با امنیت فضایی بیشتری داشته باشیم. همین عامل می تواند میزان جرم و جنایت را در شهرهای بزرگ کاهش دهد.

طراحی مناسب، تا حد زیادی از میزان تداخل های عملکردی پیاده و سواره می کاهد و میزان تصادفات را کاهش می دهد.

دوام بیشتر فضاهای شهری و حفظ و نگهداری آسان تر: حضور افراد در فضا موجب سرزندگی و دوام بیشتر آن مکان خواهد بود. مقایسه کنید فضاهایی را که در اکثر ساعات روز مورد استفاده افراد است با فضاهایی که کمتر در دید و دسترس است.

۲-۶- مزایا و معایب و موانع پیاده محوری

۲-۶-۱- مزایا و معایب تقویت حرکت پیاده در شهر

از مزایای عمده تقویت حرکت پیاده در شهر می توان به: ارتقای کیفیت دسترسی، بهبود وضعیت اقتصادی، ارتقای وضعیت امنیت و سلامت، بهبود زیست پذیری، کمک به گذران اوقات فراقت اشاره کرد. که در ادامه به بررسی آنها پرداخته خواهد شد.

ارتقای کیفیت دسترسی: به کنار گذاردن خودرو و بهبود زیرساخت ها گسترش تردد غیر موتوری (پیاده و دوچرخه) و عمومی (مترو، اتوبوس و ...) سبب ایجاد تنوع در انتخاب و نوع تردد می شود و شهروندان را قادر می سازد گزینه دلخواه خود را انتخاب کنند که این امر سبب بالا رفتن میزان رضایت مردم از تردد در شهر به دلیل توزیع مناسب پراکندگی شهروندان بین گزینه های مختلف تردد است.

بهبود وضعیت اقتصادی: "تغییر از استفاده از خودرو به تردد پیاده، سبب کاهش ازدحام خودروها در خیابان ها و پارکینگ ها می شود و هزینه های صرف شده برای نگهداری و استفاده از این تسهیلات را پایین می آورد" (Litman, 1999).

از دیگر سو با کاهش استفاده از خودرو، آلودگی هوا و آلودگی های صوتی هزینه های مربوط به بخش سلامت نیز بسیار کاهش خواهد یافت.

این کاهش هزینه ها خصوصاً در کشورهایی مانند ایران که سوخت ارزان در اختیار مصرف کنندگان قرار می دهند و سرانه بهداشت و درمان نیز بسیار پایین است تاثیر عمده در تغییر ساختار اقتصادی ایفا خواهد کرد.

ارتقای وضعیت امنیت و سلامت: بنا بر پژوهش ها اغلب صدمه دیدگان در حوادث رانندگی را افراد پیاده تشکیل می دهند از این رو تا زمانی که خودرو در محیطی حضور داشته باشد ذهنیت افراد تغییر نخواهد کرد.

به هر حال، یک سری ناسازگاری و تعارض بر سر قلمرو و یک رشته از بی توجهی ها که توسط صاحبان خودرو صورت می گیرد به تجربه مشترک افراد پیاده در محیط های شهری تبدیل شده است و آزدگی، عصبانیت و خشم ناشی از آن، سفرهای روزانه را به عملی شاق تبدیل کرده است. در پس این احساس صحیح خشم و آزدگی، حقیقتی که وجود دارد این است که وقتی تلاش و هزینه زیادی صرف طراحی و ساخت راه های بهتر برای وسایل نقلیه موتوری می شود، حرکت پیاده

که صدمه کمتری به محیط، زیرساخت و سایر استفاده کنندگان از راه وارد می کند، بطور ناشایستی نادیده گرفته و حذف می شود.

پژوهش‌ها نشان می‌دهد که "جایگزینی خودرو با تردد غیرموتوری میزان امنیت راه‌ها را افزایش می‌دهد به عنوان مثال میزان آسیب‌هایی که به پیاده‌ها وارد می‌شود در هلند که یک کشور پیاده‌مدار است کمتر از یک‌دهم ایالات متحده آمریکا است" (Pucher and Dijkstra, 2000).

تأثیر دیگر پیاده‌مداری ارتقای وضعیت سلامت شهروندان است. بر اساس پژوهش‌ها "پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه تنها راه حقیقیست که شهروندان می‌توانند با انجام ۳۰ دقیقه در روز آن به اندامی متناسب و بدنی سالم دست یابند" (Physical Activity Task Force, 1995).

مانع عمده پیاده روی نیز در حال حاضر امنیت است که خودروها به خطر می‌اندازند از این رو سامان دهی وضعیت محیط برای حرکت امن پیاده بسیار مورد نیاز است.

بهبود زیست پذیری: خیابان‌های جذاب، امن و منطبق با معیارهای پیاده عامل کلیدی زیست‌پذیری جامعه هستند. خیابان‌های پیاده دوست این فرصت را برای مردم ایجاد می‌کند که در آن حضور یابند و تعاملات اجتماعی خود را تقویت کنند. که این حضور سبب بالا رفتن کیفیت کلی جامعه نیز خواهد شد.

کمک به گذران اوقات فراقت: بسیاری از مردم از راه رفتن لذت می‌برند که این امر دلایل گوناگونی دارد، که کمک به سلامتی و راحتی در دسترسی (در صورت وجود سایر تسهیلات تردد) و ارزان بودن از آن جمله‌اند که در مجموع سبب شده‌اند پیاده روی یکی از معمول‌ترین و محبوب‌ترین سرگرمی‌ها و ورزش‌های شهروندان باشد از این رو تقویت این نوع تردد و تداوم آن در محیط بسیار مفید خواهد بود. تقویت حرکت پیاده در خیابان‌ها و تبدیل آنها به محیط‌هایی سرزنده و جذاب با کاربری‌هایی که بتواند جمعیت را جذب کند سبب خواهد شد زیرساختی مناسب برای گذران اوقات فراقت بوجود بیاید.

ولی این تمامی ماجرا نیست، نگرش فازی به ما آموخته است که در جهان پدیده‌ای وجود ندارد که بتوان رنگ‌های سیاه یا سفید را به آن نسبت داد و هرچه هست مربوط به رنگ خاکستریست. این قضیه در مواردی از قبیل طراحی محور پیاده که انسان و الگوهای رفتاری او در آن نقش تعیین کننده دارند، به علت غیر قابل پیش بینی بودن رفتارهای آینده بسیار بیشتر نمایان است. علیرغم برتری‌های پیاده‌روی نسبت به سایر انواع دیگر دسترسی، اگر در طراحی و ایجاد امکانات و تأسیسات تردد پیاده به ضعف و ناتوانی‌های پیاده توجه لازم نشود، میزان استفاده از این نوع تردد در شهرها کاهش می‌یابد و یا کیفیت لازم را دارا نخواهد بود.

از معایب مهم محورهای پیاده می‌توان به: محدودیت سرعت به علت قدرت بدنی، محدودیت مسافت در جابجایی محدودیت اندازه شهر، محدودیت جابجایی برای افراد ناتوان و معلول اشاره کرد.

۲-۶-۲- موانع پیاده‌روی

عدم ایمنی: "یکی از مهمترین مشکلات برای پیاده‌روی در شهرها ناامن شدن معابر و فضاهای شهری در نتیجه هجوم اتومبیل و تداخل حرکت سواره و پیاده است. عبور پیاده از مسیر سواره در همه شهرهای ایران دیده می‌شود، حرکتی که بخشی از آن زائیده بی‌نظمی حاکم بر سیستم حمل و نقل شهری است و به نوبه خود به عنوان بخشی از این سامانه بر بی‌نظمی می‌افزاید. افراد پیاده که به علت همواری و روشنایی بیشتر در شب، عبور از سواره رو را بر محل عبور پیاده ترجیح می‌دهند، عابرین پیاده‌ای که برای استفاده از وسایل نقلیه، کنار خیابان‌ها را در تقاطع‌ها

اصلی اشغال کرده‌اند، عابرینی که بعد از عبور از خط کشی خیابان در سوی دیگر، راهی به پیاده رو نمی‌یابند و بخشی از مسیر خود را به ناچار در خیابان طی می‌کنند و یا عابرین پیاده‌ای که نزدیک‌ترین راه را علیرغم خطرهایش برای عبور از خیابان انتخاب می‌کنند و ... عواملی هستند که ضمن کند کردن تردد سواره از ایمنی عابر پیاده می‌کاهد" (زادبوم، ۱۳۷۳)

عدم پیوستگی: "شبکه پیاده‌روی پیوستگی خود را در موارد ذیل از دست می‌دهد. که می‌بایست این موانع از مسیر عبور عابرین برطرف گردیده و یا به نحوه مقتضی در مورد آنها تصمیم گرفته شود.

قطع مسیر پیاده‌ها توسط شریان‌های شهری بدون در نظر گرفتن پیاده گذر مناسب

اشغال سطح پیاده‌رو هنگام اجرای عملیات‌های ساختمانی

اشغال سطح پیاده رو توسط وسایل نقلیه موتوری

کندن پیاده‌روها برای کارهای تأسیسات و تجهیزات شهری

وجود دست فروشان و بساط آنها در پیاده‌روها

اشغال تمام یا قسمتی از سطح عبور پیاده با قراردادن ناصحیح مبلمان و تجهیزات شهری، نظیر باجه‌های تلفن، ایستگاه‌های اتوبوس و ...

قطع مسیر پیاده توسط موانع طبیعی مانند رودخانه، مسیل و ...

خرابی کف پیاده‌روها به نحوی که پیاده‌ها ناچار شوند به داخل سواره رو بروند.

در نظر نگرفتن پیاده‌رو در پل‌ها و تونل‌ها" (سعید نیا، ۱۳۸۱)

عدم امنیت: "امنیت معابر از جمله عوامل بسیار مؤثر در گسترش پیاده روی است و فقدان یا کمبود آن می‌تواند سایر تمهیدات پیاده‌روی را خنثی سازد. در حقیقت امنیت عبارت است از تأمین زمینه‌های لازم برای حفظ حقوق فردی و اجتماعی افراد در بهره‌برداری از تسهیلات و جلوگیری از هرگونه اعمال خلاف قانون که منجر به نقض حقوق سایر افراد جامعه می‌شود. بدین ترتیب حتی لازم است تأمین احساس امنیت برای عابرین به عنوان یک عامل مؤثر طراحی در نظر گرفته شود" (سعید نیا، ۱۳۸۱).

تأمین امنیت برای پیاده به روش‌های مختلفی امکان‌پذیر می‌باشد که برخی از آنها در زمره اقدامات مهندسی و طراحی و برخی دیگر در چارچوب مدیریت اجرایی قرار دارند اقدامات زیر می‌تواند در جهت تأمین امنیت پیاده مفید باشد.

تأمین روشنایی کافی

طراحی به گونه‌ای باشد که مسیر کاملاً مشخص بوده و پنهان نباشد تأمین دید کافی برای عابرین پیاده

تنظیم نسبت عرض به ارتفاع معبر به گونه‌ای که عابر پیاده در فضای معبر نه احساس گرفتگی و نه احساس فراخی بیش از اندازه و ترس داشته باشد.

طراحی معابر به گونه‌ای که در معرض دید سواره‌ها و یا استفاده کنندگان املاک مجاور باشد.

استفاده از علائم و هشدارهای راهنمایی و رانندگی و نیروی انتظامی" (زادبوم، ۱۳۷۳).

ضعف فرهنگی: "بطور کلی مطالعات نشان می‌دهد کیفیت حرکت پیاده و رفتار عابر تا حد زیادی به فرهنگ و روانشناسی اجتماعی خاص هر جامعه وابسته است و متغیرهای فرهنگی برای هر فعالیتی از جمله پیاده‌روی و غیره که در خیابان‌ها انجام می‌گیرند، نقش اصلی دارند، و به عبارتی این فرهنگ است که رفتار را شکل می‌دهد، بطوریکه مجموعه مطالعات و شواهد نشان می‌دهد. پیاده‌روی و فعالیت‌های پیاده در ایران از پیشینه نیرومند تاریخی و فرهنگی برخوردار است، ولی در چند سال اخیر این فرهنگ و عادت سنتی دستخوش تحولات جدید قرار گرفته

است و تا حدود زیادی سبب اختلال و آشفته‌گی در ساختار پیاده راه‌ها، معابر مخصوص پیاده و رفتار و عادات آنها شده است.

بنابراین موانع فرهنگی در کنار سایر مشکلات، مشکل عمده‌ای را برای شهر و شهروندان در جهت استفاده از پیاده روی به عنوان مهمترین ارکان حمل و نقل شهری ایجاد کرده است. از این رو در کنار اقدامات اجرایی در زمینه توسعه فضاها و طرح‌های ترافیکی لازم است، در زمینه اهمیت و ضرورت پیاده روی و بهره‌گیری درست از فضاهای پیاده به عموم مردم و بویژه نوجوانان و جوانان آموزش داده شود تا باعث پرورش ارزش‌ها، هنجارها و رفتارهای فرهنگی مناسب پیاده روی گردد (زادبوم، ۱۳۷۳).

مشکلات کالبدی؛ شاید بتوان گفت مهمترین مشکل عابران پیاده، مشکلات کالبدی می‌باشد که استفاده از معابر را تقریباً ناممکن کرده است. در حال حاضر وضعیت اکثر معابر عبور پیاده، بگونه‌ای است که عابر پیاده امکان عبور راحت و امن از عرض خیابان‌هایی که مسیرش را قطع می‌کنند ندارد، (تصویر شماره ۱۵) براحتی نمی‌تواند مسیر خود را پیدا کند. در حین حرکت از عرض خیابان دود ناشی از حرکت وسایل نقلیه مشکل‌ساز است.

بطور کلی می‌توان این عوامل کالبدی را به صورت زیر دسته‌بندی نمود:
ناهمواری و عدم تداوم مسیر
محدودیت سطح
کمبود و نوع وسایل روشنایی
موانع ناشی از طراحی هندسی (زادبوم، ۱۳۷۳)

۳- ارزیابی نقش پیاده محوری در موفقیت خیابان

به منظور ارزیابی نقش یک هنجار در موفقیت یک بستر به عنوان یک مکان چارچوب‌های گوناگونی وجود دارد.

نخستین پژوهشگری که به ارزیابی چارچوبی برای ارزیابی مکان پرداخت بی شک کوین لینچ است، او ۵ مورد از ابعاد عملکردی طراحی شهری را تعریف می‌کند:

سرزندگی: درجه‌ی حمایت فرم مکان از نیازهای حیاتی و عملکردی معنی: درجه‌ی ادراک و تصور روشن مکان در فضا و مکان توسط کاربر تناسب: درجه‌ی هماهنگی فرم و ظرفیت مکان با الگوهای رفتاری که مردم دارند یا می‌خواهند بکار گیرند.

دسترسی: قابلیت دستیابی به سایر مردم و فعالیتها، منابع، خدمات، اطلاعات یا مکان‌ها

نظارت: مدیریت و خلق دسترسی به فضا و فعالیتها توسط ساکنان دوفوق معیار در زیر مجموعه این ۵ بعد وجود دارد:

کارایی: هزینه خلق و نگهداری در سطح مطلوب

عدالت: تقسیم منافع عمومی. (Carmona et al., 2003: 9)

مونتگومری نیز از جمله پژوهشگرانی است که با اشاره به اینکه کلید ورود به یک ناحیه عمومی موفق در تعامل بین اقتصاد، اجتماع و فرهنگ است که باید تا حد ممکن با یکدیگر اختلاط داشته باشند یک تعداد شاخص‌های کلیدی برای ارزیابی مکان ارائه کرده است:

"تنوع گسترده در کاربری‌های عمده و اصلی شامل مسکونی

متناسب بودن فعالیت‌های شخصی با محیط بخصوص مغازه‌ها.

الگوهای ساعت‌های باز گشایی و وجود فعالیت‌های عصرگاهی و نیمه شب دسترسی به سینماها، تئاترها، بارهای مشروب، میخانه‌ها و رستوران‌ها و دیگر مکان‌های ملاقات فرهنگی، عرضه سرویس‌های متنوع و با کیفیت و در قیمت‌های مختلف دسترسی فضاها شامل باغ‌ها، میدان‌ها، کنج‌ها، توانایی تماشایی مردم و فعالیت‌هایی از قبیل برنامه‌های سرزنده فرهنگی.

الگوهای کاربری مختلط، خودبه‌سازي و امکان سرمایه‌گذاری را فراهم

می‌سازد.

دسترسی به مقیاس‌های متفاوت املاک از لحاظ ابعاد و هزینه‌میزان نوآوری و ابتکار و اعتقاد در معماری سبب تنوع گونه‌های ساختمان، سبک‌ها و طرح‌ها می‌شود ارائه‌ی یک زندگی فعال خیابانی". (Carmona et al., 2003: 100)

در سال ۱۹۹۹ مدلی توسط طرح ریزی فضای عمومی به عنوان مشخصه‌های کلیدی یک مکان موفق منتشر شد. در این مدل مشخصه‌های کلیدی یک مکان موفق در ۴ دسته کلی آسایش و تصور، دسترسی و ارتباط، کاربرد و فعالیت و جامعه‌پذیری طبقه‌بندی شده است و به ارزیابی معیارهای عینی و سنج‌های مشخص این مفاهیم را از مباحث نظری به مباحث قابل اندازه‌گیری تبدیل کرده است

در این مقاله با توجه به اینکه چارچوب لینچ در بعضی بخش‌ها همچنان نگرشی تجویزی دارد و مدل ارائه شده توسط مونتگومری در برخی موارد نگاه به مباحث مدیریتی را نیز با خود دارد و با نظر به ارزیابی معیارهای قابل اندازه‌گیری توسط طرح‌ریزی فضای عمومی و همچنین همه گیرتر بودن آن از این چارچوب برای ارزیابی نقش پیاده شدن محورها در موفقیت خیابان به عنوان یک مکان استفاده شده است. شایان ذکر است در ارزیابی نقش پیاده راه‌واری در ارتقای کیفیت مکانی خیابان‌ها سعی شده تنها در قالب معیارهای قابل اندازه‌گیری به ارزیابی موفقیت اینگونه محورها پرداخته شود. البته شایان ذکر است سایر چارچوب‌های طراحی شهری که توسط گروه‌های گوناگون ارائه شده نیز می‌توان به این ارزیابی پرداخت اما با توجه به تجویزی بودن اکثر آن نظریات، فقدان نگرش جامع‌نگر و همچنین مشخص نشدن معیارهای اندازه‌گیری مشخص توسط ارائه‌کنندگان آنها کمتر در ارزیابی عام محیط به آنها استناد می‌شود البته در موارد مشخص و با اهدافی خاص می‌توان از آنها نیز در ارزیابی محیط استفاده کرد.

۳-۱- راحتی و تصور

جین جکوبس از واژه چشم خیابان استفاده برده است که بیانگر نقش نظارتی خیابان است. روشن است افزایش فعالیت‌های خیابانی ناشی از حضور مردم در فضا قادر خواهد بود به طرز قابل توجهی از میزان جرم و جنایت کم کند تجربه ثابت کرده است احساس امنیت در محیط‌هایی که افراد بیشتری حضور دارند بیشتر است از این رو سپردن خیابانها به پیاده‌ها که به دلیل حضور بی‌واسطه حضورشان طولانی‌تر و موثرتر است قادر به کاهش دادن میزان جرایم در محیط خواهد شد و بر جذابیت محیط خواهد افزود.

خودروها عبوری تأثیرات بی‌شمار منفی بر محیط زیست از جمله مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر، تولید آلاینده‌های محیطی و گازهای گلخانه‌ای و همچنین تولید آلاینده‌های صوتی دارند.

در مجموع یک آلودگی‌های محیطی از راحتی حضور در فضا می‌کاهند این در حالیست که حرکت پیاده نه تنها هیچ یک از این آلودگی‌ها را با خود ندارد بلکه به صرفه جویی‌های محیطی نیز کمک خواهد کرد و بی‌شک خیابان‌های در اختیار محورهای پیاده سالم‌تر خواهند بود. حرکت پیاده همچنین نیاز به تعریض خیابان و تخریب اماکن تاریخی و ساختمان‌های قدیمی موجود در اطراف محور را به منظور انطباق دادن موقعیت محور با خودرو را بر طرف و ارتباط محیط با گذشته را حفظ خواهد کرد. در مجموع می‌توان اشاره کرد که محیط‌های پیاده بر احساس راحتی از یک مکان - در این مورد خیابان - خواهند افزود و در ارتقای تصور ذهنی افراد موثرند.

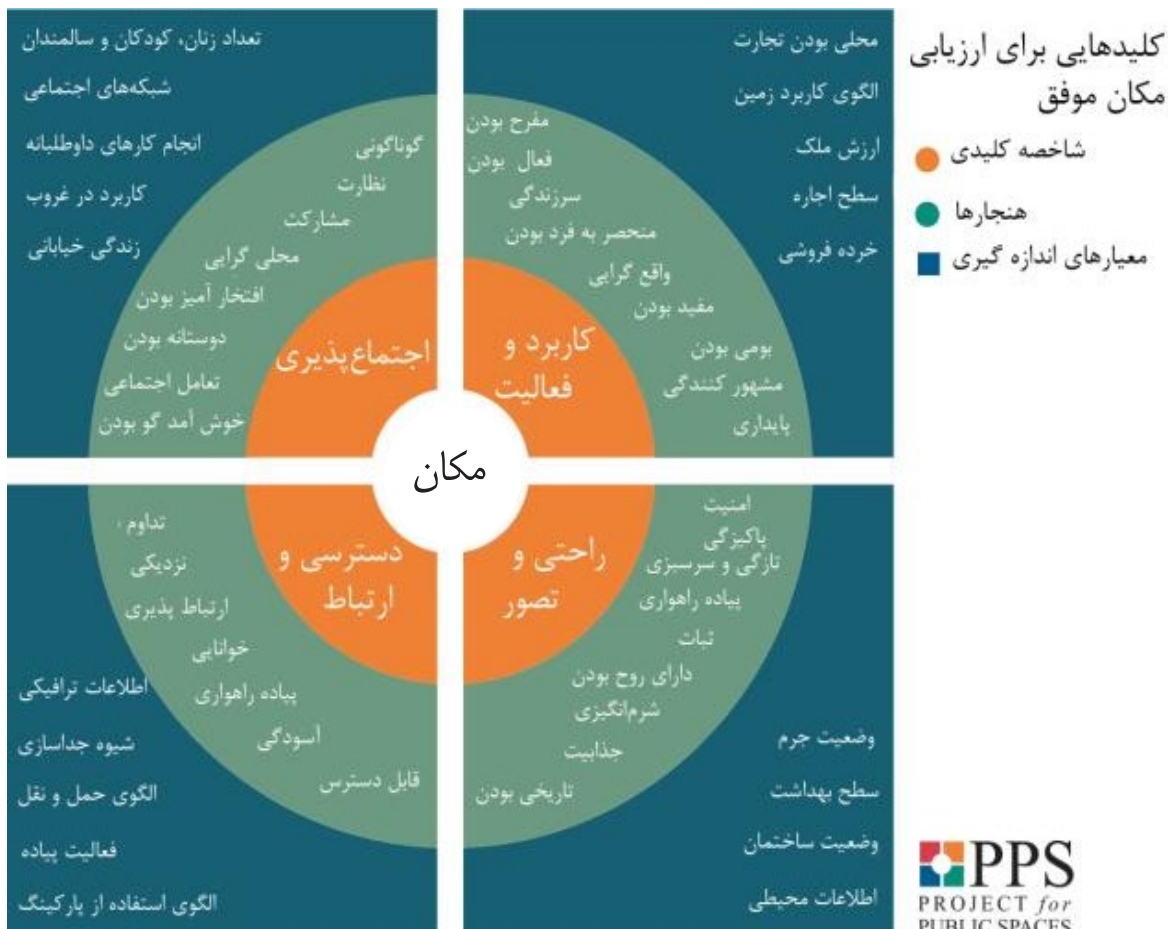
۳-۲- دسترسی و ارتباط

اولین پیش شرط طراحی یک فضای خوب در شهر امکان دسترسی به

آن است. بدون امکان دسترسی مناسب امکان استفاده از فضا کم می شود و احساس تعلق به آن نیز کاهش می یابد. شیوه های گوناگون دسترسی به یک مکان در ارتباط با یکدیگر قادر به موفق ساختن یک مکان خواهند بود این دقیقاً همان موردیست که خودرو محوری آن را نادیده می انگارد، و شیوه مناسب دسترسی را وسیله حمل و نقل موتوری می شناسد. عباس زادگان نیز در مقاله ابعاد روانشناختی فضا اشاره کرده است ترافیک سنگین خودرو دسترسی فیزیکی را با مشکل مواجه می کند. در مقیاس کلان بهترین الگوی تردد الگوییست که بر مبنای حمل و نقل عمومی استوار باشد و کمترین میزان خودروی شخصی مورد استفاده قرار گیرد اما سپردن بعضی از محورها در ارتباط با هم و مرتبط با شبکه حمل و نقل عمومی به محورهایی پیاده قادر خواهد بود ضعف های حمل و نقل عمومی را توسط نیروی انسانی برطرف کند. فعالیت پیاده به علت همان مواردی که بر شمرده شد، قادر است با کمترین هزینه و با کمترین سطح اشغال و هزینه دسترسی مطلوب و مناسب را به یک مکان مهیا کند. پیاده ها در مقایسه با خودرو هزینه کمتری را برای ایجاد تسهیلات تلف می کنند نیاز به پارکینگ های وسیع ندارند، دیگران و خود را کمتر به خطر می اندازند و از لحاظ فیزیکی به جای اینکه محیط را با خود تطبیق دهند خود به راحتی با محیط تطبیق پیدا می کنند. همچنین پیاده ها قادر خواهند بود بقیه انواع دسترسی - بصری، اجتماعی و نمادین - به خوبی تامین کنند. گرچه منظور از دسترسی در این مبحث تنها از بعد فیزیکی است و بعد بصری و نمادین آن به مبحث امنیت و کیفیت کنترل و امنیت مربوط است که در مقوله راحتی و تصور می گنجد و دسترسی اجتماعی نیز که به توانایی حضور تمام اقشار اجتماع در محیط اشاره دارد در مبحث اجتماع پذیری مورد بحث قرار خواهد گرفت.

۳-۳- کاربرد و فعالیت

الگوی کاربرد و فعالیت در یک مکان ارتباط مستقیمی با میزان حضور، مدت حضور و سرعت حرکت استفاده کنندگان از مکان دارد. هرچه میزان حضور افراد بیشتر باشد مکان از نظر اقتصادی فعال تر خواهد شد و شدت استفاده از زمین افزایش خواهد یافت و همین امر در میان مدت و دراز مدت بر ارزش زمین خواهد افزود. "برامبیللا و لونگو (۱۹۷۷) اشاره کرده اند که ترکیب خرید و تفرج در نواحی پیاده، موجب ارتقاء توریسم می شود. در مونیخ سالانه ۳/۷ میلیون بازدید کننده به مرکز شهر آمدند. در فصول توریستی روزانه ۳۰۰,۰۰۰ نفر از نواحی پیاده مرکز شهر بازدید کردند" (پاکزاد: ۱۳۸۴: ۲۷۳). مدت حضور ارتباط مستقیم با شکل گیری نوع فعالیت در محیط دارد. حضورهای گهگاه و نیمه وقت و موردی الگوی کاربری را به سمت کاربری کلان، بورس مانند و کل فروشی هدایت خواهد کرد این در حالیست که حضورهای طولانی مدت و در تمام ساعات شبانه روز تلفیقی از فعالیت های مختلف خرده فروشی را ایجاد خواهد کرد. زیرا کاربری های کلان مشتری های مربوط به خود را دارند که با هدف خرید کالا و خدمات خاص به آنها مراجعه می کنند در حالیکه در کاربری های خرد مشتری های گذری و خرید خیابانی مهمترین خریداران محسوب می شوند و روشن است که حرکت پیاده بیشترین نوع از این دست افراد را جلب خواهد کرد و فعالیت خیابانی را افزایش خواهد داد. "حس تداوم، شدت استفاده از زمین و نوع آرایش کاربری ها به روشنی تحت تاثیر سرعت حرکت قرار دارند. هرچه سرعت حرکت بیشتر باشد تعداد زمین های خالی افزایش خواهد یافت زیرا در سرعت بالا فواصل طولانی در زمان کوتاه طی می شود و حس تداوم به راحتی قابل تامین



ایمنی را در شهر با خطر مواجه می کند حضور خودروست که با محدود کردن آن می توان زمینه حضور تمام اقشار را در جامعه مهیا کرد جریان زندگی شهری خود موجبات ایمن شدن شهر را فراهم می آورد. وجود فعالیت در زمان های مختلف، سبب حضور لایه های گوناگون اجتماعی در محیط خواهد شد اما موفقیت و ماندگاری فعالیت ها در یک مکان در ارتباط مستقیم با تصویر است که استفاده کنندگان از مکان دارند. "یکی از راه های تقویت تصور سپردن محیط به پیاده هاست. زیرا تصویر ذهنی افراد از شهر تحت تأثیر فعالیت های خیابان ها و حضور یا عدم حضور پیاده است. از این رو وجود پیاده راه در شهر به ارتقاء تصویر ذهنی افراد کمک می کند".

"از سوی دیگر تبدیل خیابان به پیاده راه، آن را تبدیل به یک اطاق نشیمن بیرونی برای کل افراد جامعه به عنوان یک خانواده می کند و موجب تقویت ارتباطات و حس نزدیکی میان افراد می شود. آنها با شراکت در یک فضا، خاطرات مشترکی از آن پیدا کرده و همین موضوع احساس تعلق آنها را به شهر و محیط و به کل جامعه افزایش می دهد" (پاکزاد، ۱۳۸۴).

همچنین پیاده راهها و نواحی پیاده سبب افزایش وقایع اجتماعی نمایشگاهها و فستیوال ها و ارائه آثار هنری شده اند و اغلب به سمبل های شهری و مایه غرور شهروندان تبدیل شده اند. به طور کلی می توان گفت در پیاده راه ها فضای اجتماعی و فضای حرکتی در تلفیق با یکدیگر خیابان را به عنوان یک مکان می سازند.

۴- روشهایی برای تقویت ایجاد محیط پیاده

هدف اصلی برنامه ریزی شبکه پیاده رفع نیاز عابران پیاده به دسترسی مناسب و مطلوب به فعالیت های مختلف می باشد. روش های گوناگون برای ایجاد محیط های پیاده پیشنهاد شده است که هر کدام به یک یا چند بعد ایجاد محیط های پیاده پرداخته اند. در ادامه با توجه به موضوع این مقاله عواملی که در طراحی محیط های پیاده مؤثرند به اجمال معرفی خواهند شد.

خواهد بود، این درحالیست که حرکت پیاده به دلیل اینکه قادر به دیدن و درک کردن کوچکترین جزئیات است سبب استفاده از تمامی نقاط خواهد شد به عنوان مثال در پومونای کالیفرنیا در سال اول پیاده راه سازی، فضاها و مغازه های خالی از ۲۵ به صفر درصد کاهش یافت و میزان فروش مغازه ها نیز ۴۰ درصد افزایش یافت" (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۲۷۳).

همچنین هرچه سرعت عبور از یک مکان بیشتر باشد کاربری ها بیشتر تمایل به حضور بورسی و در کنار کاربری های ممنوع خواهند یافت تا آسان تر دیده شوند کاربری بورسی سبب کاهش شدید فعالیت خیابانی خواهد شد. به عنوان مثال قرارگیری تعداد زیادی کفش فروشی در کنار هم سبب خواهد شد استفاده کننده ای که قصد خرید کفش ندارد در آن حوالی توقف نکنند این در حالیست که یک مکان موفق باید قادر باشد لایه های مختلف فعالیت را در یک محدوده ایجاد کند تا هم به جذابیت همگن تمام محیط بیانجامد و هم فعالیت را به تمامی سطوح انتقال دهد. این در حالیست که در سرعت های پایین تر به علت فرصت بیشتر استفاده کننده برای درک مکان واحد تجاری تلاش برای منحصر به فرد بودن در تلفیق با سایر کاربری های جاذب صورت خواهد گرفت و از بورسی شدن کاربری ها جلوگیری خواهد کرد.

۳-۴- اجتماع پذیری

عباس زادگان در تعریف دسترسی اجتماعی آورده است "همه طبقات ولایه های اجتماعی بایستی قادر به استفاده از فضا باشند. ممنوعیت استفاده از فضا برای لایه ها و یا طبقاتی از اجتماع نوعی اعمال محرومیت اجتماعی محسوب می گردد و از مطلوبیت فضا می کاهد". زنان، کودکان و کهنسالان در هر اجتماعی بخش اعظمی از استفاده کنندگان از مکان هستند. زنان برای حضور در یک مکان نیازمند احساس امنیت هستند و بیشترین سطح احساس امنیت از طریق حضور مردم ناشی خواهد شد که این امر در پیاده راهها بیش از سایر انواع راهها قابلیت تحقق دارد. در مورد کودکان و کهنسالان به دلیل ناتوانی ناشی از سن نیاز به ایمنی نیز بر مورد قبلی افزوده می شود. بیشترین موردی که



ایجاد شبکه به هم پیوسته از راه‌های پیاده: بهبود بخشی به مسیرهای پیاده اعم از پیاده‌راه‌ها، پیاده‌روها و مسیرهای عرضی گذر پیاده و ایجاد ارتباط بین آنها سبب خواهد شد عابر پیاده قادر باشد به راحتی در تمام مکان‌ها حضور یابد و با کاهش تداخل بین حرکت سواره و پیاده خطرات ناشی از آن نیز کاهش خواهد یافت و محیطی امن در شهر ایجاد خواهد کرد.

ایجاد مراکز جالب و پر تراکم؛ ساختمانهایی که خیابانها را قاب میکنند، با ارتفاع کم، تنوع مغازه های مختلف با محصولات مختلف و سرویسهای گوناگون، تلفیق آنها با قسمتهای مسکونی شخصیت خاصی را به فضا میدهد و باعث سرزندگی مجموعه میشود و میتواند عاملی در جهت حضور و استفاده بیشتر از فضا باشد.

ایجاد قابلیت حضور تمامی اقشار خصوصاً کودکان زنان و سالمخوردگان: این گونه حمایت ها باعث مقبولیت جمعی و حضور همه قشرها و گروههای سنی به پیاده روها و دیگر فضاهای عمومی میشود. فضاهایی مثل: استراحتگاه ها، مبلمان های شهری مناسب، آب خوریها و... قادرند به این جذابیت یاری برسانند، رعایت مقیاس انسانی: مقیاس انسانی بیانگر کیفیت است که فرد را قادر می‌سازد کلیت محیط را به شکل یکپارچه درک کند. از این رو رعایت این کیفیت در محیط به منظور ایجاد فضایی موفق موثر است. تلفیق حرکت پیاده و حمل و نقل عمومی: بهترین الگوی تردد الگوییست که بر مبنای حمل و نقل عمومی استوار باشد و کمترین میزان خودروی شخصی مورد استفاده قرار گیرد اما سپردن بعضی از محورها در ارتباط با هم و مرتبط با شبکه حمل و نقل عمومی به محورهای پیاده قادر خواهد بود ضعف های حمل و نقل عمومی را توسط نیروی انسانی برطرف کند. مدیریت زمان: استفاده از فضاهای شهری به شدت تابع زمان می‌باشد تا آنجا که گاهی ماهیت یک فضا به خاطر فعالیت‌های کاملاً متفاوتی که در هر زمان متفاوت از یک روز یا یک هفته و غیره در آن صورت می‌گیرد و به هیچ وجه قابل مقایسه نمی‌باشد. فضاها اغلب در طی ساعات مختلف روز، روزهای هفته و حتی فصول گوناگون شخصیت‌های متفاوتی پیدا می‌کنند از این رو استفاده از مدیریت زمان به منظور تقویت حضور پیادگان در فضا بسیار موثر است عوامل اقلیمی: با گرم و سرد شدن هوا، چه در طول یک روز و چه در

فصول مختلف سال عامل آفتاب و سایه اهمیت تعیین کننده‌ای در چگونگی رفتارها پیدا می‌کند. از این رو توجه به اقلیم در سامان‌دهی کالبدی محیط به منظور ایجاد مطلوبیت فضایی باید مد نظر قرار گیرد استفاده مناسب از مبلمان: مبلمان شهری بسیار در جلوگیری از عدم تداخل سواره‌ها و پیاده‌ها و کمک به ایجاد حس امنیت بسیار موثرند. خیابانهای جذاب، متوازن و رنگارنگ همراه با مبلمان مناسب در جهت تشویق حرکت پیاده و کم کردن استفاده از اتومبیل در حرکت‌های درون شهری موثر است. نورپردازی: استفاده از نورپردازی به منظور ایجاد محیط‌هایی شفاف و امن بسیار موثرند، استفاده از نور خصوصاً در مکان‌های بحرانی و محیط‌هایی که از دید افراد دورند بسیار در ایجاد زندگی در فضا بسیار موثر خواهد بود...

۵- جمع بندی

حرکت پیاده بی شک قدیمی‌ترین و طبیعی‌ترین نوع حرکت بشر است. پیاده‌راه‌اری هنجاریست که منعکس کننده تمامی ابعاد حرکت پیاده در محیط است. به منظور طراحی فضاهای عمومی موفق، درک حرکت و دسترسی به ویژه حرکت پیاده‌ها امری ضروری است، جریان پیاده و حرکت در میان فضای عمومی در قلب تجربیات شهری قرار دارند و از عوامل مهم در ایجاد زندگی و فعالیت محسوب می‌شوند. از مزایای عمده تقویت حرکت پیاده در شهر می‌توان به: ارتقای کیفیت دسترسی، بهبود وضعیت اقتصادی، ارتقای وضعیت امنیت و سلامت، بهبود زیست پذیری، کمک به گذران اوقات فراقت اشاره کرد. معایب مهم محورهای پیاده شامل: محدودیت سرعت به علت قدرت بدنی، محدودیت مسافت در جابجایی محدودیت اندازه شهر، محدودیت جابجایی برای افراد ناتوان و معلول می‌شود.

در این مقاله با نظر به ارایه معیارهای قابل اندازه گیری توسط طرح‌ریزی فضای عمومی و همچنین همه گیرتر بودن آن، از این چارچوب برای ارزیابی نقش پیاده شدن محورها در موفقیت خیابان به عنوان یک مکان استفاده شده است. شایان ذکر است در ارزیابی نقش پیاده راه‌واری در ارتقای کیفیت مکانی خیابان ها سعی شده تنها در قالب معیارهای قابل اندازه گیری به ارایه دلایل موفقیت

منابع

- ۱ بنتلی و همکارانش. محیط‌های پایستنده، ترجمه مصطفی بهزادفر، تهران، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۲.
 - ۲ پورمحمدی، محمدرضا. برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، تهران، سمت، ۱۳۸۲.
 - ۳ حبیبی، محسن. از شمار تا شهر، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۳.
 - ۴ حکمت‌نیا، حسن و ابوالفضل قنبری هفت‌چشمه. اصول و روش‌های برنامه‌ریزی شهری، تهران، مفاخر، ۱۳۸۵.
 - ۵ خاکساری، علی و دیگران. محله‌های شهری در ایران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۵.
 - ۶ خیرآبادی، مسعود. شهرهای ایران، ترجمه حسین حاتمی‌نژاد و عزت‌الله مافی، تهران، نیکا، ۱۳۷۶.
 - ۷ شیعه، اسماعیل. مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی شهری، تهران، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۶.
 - ۸ لینچ، کوین. تئوری شکل شهر، ترجمه سیدحسین بحرینی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
- 9 *Principle For Inner City Neighborhood Design*, Congress For The New Urbanism, www.cnu.org
- 10 Burkholder, Susan H., Mark Chupp & Philip Star. *Principles of Neighborhood Planning Community Development*, Cleveland State University, 2003.



روند تغییر استفاده از خودرو در جابجایی‌های شهری

نویسنده: وکان. آر. وچیک
برگردان: حمید فتوحی

دارد:

- ویژگی‌های شهر و ناحیه‌ی شهری اعم از شکل فیزیکی، تراکم، نوع فعالیت‌ها و خصوصیات جمعیتی.
- سطح و کیفیت سرویس‌های ترابری عمومی. در جایی که کیفیت حمل و نقل عمومی و مسیرهای آن محدود بوده و افراد نیز خودروی شخصی نداشته و یا رانندگی نمی‌کنند، انحراف از وسیله نقلیه عمومی به سمت خودروی شخصی گسترده‌تر می‌شود. به خاطر همین است که در شهرهایی با ترابری عمومی نیمه سریع و تندرو، کمبود و یا نبود مسافران حمل و نقل بسیار کمتر به چشم می‌خورد تا در شهرهایی که حمل و نقل عمومی آن منحصر به شبکه‌ی خیابانی است.
- میزان سفرهایی که با خودروی شخصی انجام می‌شود. این میزان از یک شبکه خیابانی و پارکینگ‌های محدود در دسترس تا زیرساخت گسترده‌ای از بزرگراهها و تسهیلات وسیع پارکینگ متغیر است.
- تغییر در الگوهای توسعه‌ی شهری که برآمده از سیاست‌ها و عوامل مختلف بوده ولی با بهره‌مندی از خودروی شخصی ممکن شده است. اگر برنامه‌ریزی و کنترل کاربری زمین ضعیف باشد، این اثر ثانویه خودروی شخصی بسیار قوی بروز می‌نماید. توسعه‌های کنترل نشده‌ای که برای سرویس‌دهی با خودروی شخصی طراحی می‌شوند، فقط موجب آن خواهند شد که نواحی شهری از سرویس‌دهی ضعیفی از ترابری عمومی برخوردار شوند. (حاشیه‌نشین)
- برنامه‌ریزی برای توسعه‌ی سامانه‌های ترابری عمومی و سرویس‌های آن. از اولویت گذر اتوبوس در شبکه‌ی خیابانی گرفته تا ایجاد سامانه‌های

جابجایی‌های جمعیت شهری که برحسب نفر - کیلومتر یا سفرهای سرانه افراد در سال بیان می‌شود، در دهه‌های اخیر دارای افزایش‌های عمده‌ای بوده است. روند تغییرات نحوه‌ی انجام جابجایی‌ها با انواع مختلف خودرو اعم از شخصی و عمومی متأثر از دو دسته عوامل بوده است. دسته یکم: شامل فعالیت‌های اجتماعی - اقتصادی، تمایل شهرها به تمرکز و هزینه‌ی نهایی پایین برای انجام سفرهاست. دسته دوم: شامل تمایل به کاهش نیازهای سفری از طریق افزایش استفاده از تلفن، تلویزیون و کارهایی مانند خرید مواد غذایی بطور هفتگی با خودروی شخصی است. تاکنون مشخص شده است که دسته یکم بیشتر از دسته دوم بر روی تغییر روندها تأثیر داشته‌اند. تعداد سفرهای سرانه‌ی سالانه توسط حمل و نقل عمومی تا زمان استفاده گسترده از خودروی شخصی در حال افزایش بود، اما خودروی شخصی بسیاری از سفرها را از آن خود کرد. بطوری که در بیشتر کشورها کاهش معناداری در استفاده از ترابری عمومی در طی دوره موتوریزاسیون (افزایش مالکیت اتوموبیل شخصی) - که بر حسب تعداد اتوموبیل در ۱۰۰۰ نفر بیان می‌شود، روی داد. در شکل شماره ۱ نموداری مفهومی از این تغییر در تفکیک وسیله نقلیه (توزیع سفرها با وسایل نقلیه شخصی و عمومی) نشان داده شده است. مشاهده می‌شود، زمانی که به سطح اشباع مالکیت خودروی شخصی می‌رسیم، سطوح تفکیک وسیله نقلیه (شخصی، عمومی) ثابت می‌شوند. میزان انحراف از ترابری عمومی به خودروی شخصی و همچنین سطح تعادل میان حمل و نقل خصوصی و عمومی بستگی به عوامل عمده زیر

قوی مانند ترابری ریلی، همگانی.

متعاقباً، نقش سامانه‌ی ترابری عمومی در یک ناحیه شهرسازی شده بطور کلی به اندازه، شرایط فیزیکی و ویژگی‌های شهر از جمله برنامه‌ریزی و سیاست‌های حمل و نقل آن شهر بستگی دارد. سیاست‌های متکی بر تعبیه بیشترین سفر با خودروی شخصی در شهرهای وابسته به خودروی شخصی موجب مشکل شدن پیاده‌روی شده و آرایه سرویس‌دهی ترابری عمومی در آنها دشوار می‌گردد. اختلاف بین شیوه‌ی زندگی کسانی که صاحب خودرو شخصی بوده و آنهایی که بدون خودرو هستند یا رانندگی نمی‌کنند، گاه ممکن است بسیار چشمگیر و فاحش باشد. فرصت‌هایی که برای بهره‌برداری این دو گروه وجود دارد، بسیار متفاوت است. در این خصوص، سیاست ارتقای موازی سفر با خودروی شخصی و ارتقای معنی‌دار سامانه‌های ترابری عمومی می‌تواند به یک سامانه‌ی خیابانی / حمل و نقل عمومی زیر عنوان سامانه‌ی چند وسیله‌ای تعادل یافته، بینجامد. در درازمدت، این سامانه‌ی جابجایی بهتری را برای جمعیت آن شهر و کیفیت بهتری را برای زندگی به آن می‌بخشد تا در شهرهایی که جمعیت آن منحصرأ با اتکا بر استفاده از خودرو شخصی زندگی می‌نمایند. نظریه دانشمندان حمل و نقل در آخرین دهه‌ی سده‌ی بیستم بر این

واقعیت استوار است که هیچ شهری، خصوصاً در اندازه متوسط یا بزرگ، بدون یک سامانه‌ی ترابری کارآمد واقعاً نمی‌تواند قابل زیست باشد. امروزه، اهمیت سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های حمل و نقلی در بسیاری از شهرها و کشورها نمایان شده است. سیاست‌هایی که شدیداً متمایل به خیابان‌سازی بوده و ترابری عمومی را نادیده انگاشته‌اند، موجب پدیدار شدن شهرهایی شده‌اند که وابسته به خودرو شخصی هستند. این پدیده در کشورهایی مانند ایالات متحده و استرالیا که مالکیت خودروی شخصی در آنها بسیار بالا بوده کاملاً آشکار است. با این وجود برخی از شهرها در این کشورها، مانند سان فرانسسکو، واشنگتن‌دی‌سی، و ملبورن همانند سنگاپور در آسیا و بیشتر شهرها در کشورهای آلمان، اتریش، سوئد و دیگر کشورهای اروپای باختری به تلاش عظیمی برای ساختمان سامانه‌های ریلی مدرن روی آورده‌اند. این شهرها در عین حال سرویس‌های اتوبوسرانی را نیز بهبود بخشیده و به ترویج استفاده از پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری پرداخته‌اند. همچنین کوشش‌های زیادی شده که نواحی شهری بر پایه و محوریت پیادگان توسعه پیدا نمایند. نتیجه اینگونه کارها به یک تفکیک پایدار وسیله نقلیه در چندین کشور اروپایی انجامیده و موجب افزایش عمده‌ای در سهم سفرهای ترابری عمومی در مقابل سفر با خودروی شخصی شده است.

سنجش روندهای یاد شده در این نوشتار به نتایج زیر می‌انجامد:

- مهمترین عامل در تعیین نقش ترابری عمومی و شخصی، سیاست‌هایی است که در قبال آنها رابطه بین ترابری و نحوه‌ی استفاده از زمین تعیین شده و اجرای آنها بر مبنای این سیاست‌ها انجام می‌شود.
- نبود یک سیاست منطقی ترابری شهری در برنامه‌ریزی دراز مدت و نبود کنترل‌های لازم بر کاربری زمین منجر به حاشیه‌نشینی و نادیده انگاشتن حمل و نقل عمومی می‌شود. گاهی ترابری عمومی به اندازه‌ای تنزل پیدا می‌کند که استفاده‌کنندگان از آن زیر فشار و ناراحتی زیادی قرار می‌گیرند و حتی ممکن است حمل و نقل عمومی از ادامه سرویس‌دهی باز بماند. همانگونه که در بسیاری از شهرهای کوچک ایالات متحده این اتفاق افتاده است.
- افزایش مالکیت خودرو شخصی موجب تغییر معناداری در تفکیک وسیله نقلیه می‌شود، اما این امکان وجود دارد که این امر منجر به کاهش چشمگیری در حمل و نقل عمومی نگردد. با کارگیری برنامه‌ریزی حمل و نقل هماهنگ با کاربری زمین و در پیش گرفتن سیاست چند وسیله‌ای این کار قابل دستیابی خواهد بود.
- سیاست‌های ارتقای موازی و هماهنگ شده، ترابری عمومی و خصوصی امکان یک سامانه‌ی چند وسیله‌ای متناسب با نقش بهینه‌ی این دو نوع وسیله نقلیه عمده را ممکن است، فراهم آورد. در یک چنین سامانه‌ای، ترابری عمومی سهم عمده‌ی بسیاری از انواع طبقه‌بندی‌های سفرهای شهری را به عهده خواهد داشت.



شهر الکترونیک گامی به سوی ارتقای سلامت اجتماعی



■ فاطمه عزتی مقدم^۱
کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه الزهراء
■ مریم فرمهبینی^۲
کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه الزهراء

چکیده:

شهرها همواره با برخی از مسائل پاتولوژی شهری که به عنوان عوامل مستعدکننده یا موجد بیماری‌ها شناخته می‌شوند، مواجه هستند که همگام با رشد شتابان شهرنشینی، همواره سلامت شهروندان، به ویژه سلامت اجتماعی آنان را بیش از پیش تهدید می‌کنند. بر این اساس یکی از توجهات عمده سیاستگذاران اجتماعی، مبتنی بر کاهش خطرات بهداشتی/سلامتی زندگی در شهرهای بزرگ و یافتن راهکارهایی برای کاستن از آنها است. یکی از راهکارهای مؤثر در کاهش مخاطرات بهداشتی/سلامتی زیستن در شهرها، به ویژه شهرهای بزرگ، ایجاد و توسعه شهرهای مجازی یا شهرهای الکترونیک است. هدف از نگارش این مقاله بررسی ایجاد و گسترش شهر الکترونیک به عنوان امکانی ممتاز جهت ارتقای سلامت شهروندان است. نتایج نشان می‌دهند که فراگیری کاربرد و توسعه کمی و کیفی شهرهای مجازی در کنار حوزه‌های دولت الکترونیک و آموزش الکترونیک، در حوزه سلامت نیز به صورت بالقوه بسیاری از مسائل پیش روی شهرهای بزرگ را حل نموده، از آلودگی‌های زیست‌محیطی و تنش‌های روح/روانی کاسته و از این طریق نقش به‌سزایی در بهبود مؤلفه‌ها و شاخص‌های بهداشتی/سلامتی، به ویژه سلامت اجتماعی داشته باشد این امر می‌تواند از سه طریق آموزش سلامت، تسهیل خدمات سلامت و حمایت از سلامت صورت پذیرد.

کلیدواژه: سلامت، شهرنشینی، سلامت اجتماعی، شهر مجازی.

1 f.o.moghaddam@gmail.com 2 maryamff20@yahoo.com

مقدمه و بیان مسئله

در جوامع امروزی، شهرنشینی به معنای تمدن و زندگی در جوامع شهری، با گسترشی شتابان و روزافزون مواجه است. همچنین شواهد نشان می‌دهند که این رشد در کشورهای در حال توسعه به مراتب از کشورهای پیشرفته صنعتی بیشتر بوده و باعث ایجاد تغییرات سریعی در محیط انسانی و محیط فیزیکی جامعه شهری شده است (محسنی ۱۳۵۷: ۶۵).

در واقع جوامع شهری امروزه، درگیر مسائلی حادث از گذشته شده‌اند: افزایش معضلاتی همچون فقر، از خودبیگانگی، جرم و جنایت و بی‌سازمانی اجتماعی و... به علاوه محیط فیزیکی جامعه شهری نیز، بدنبال این رشد شتابان، به طور چشمگیر و افزایشی در معرض آلودگی بیشتر است، زاغه‌نشینی در حال گسترش بوده، فضای زیستی محدودتر شده، مسائل و مشکلاتی مانند آلودگی‌های هوا، آلودگی صدا، مشکلات حمل و نقل و ترافیک، تصادفات و نیز دفع مواد زاید به طور جدی مطرح شده‌اند.

همچنین بر اساس گزارش یکی از کمیته‌های تخصصی سازمان جهانی بهداشت میزان مرگ و میر در شهرهای بزرگ بیش از شهرهای کوچک کشورهای پیشرفته صنعتی است. بررسی‌های متعددی که از نظر اپیدمیولوژی انجام گرفته، نشان می‌دهند که وفور بیماری‌های روانی - جسمی و نیز افزایش انحرافات اجتماعی بازتاب مستقیم آلودگی‌های اکولوژیکی شهرهای بزرگ است (پیشین).

بنابراین شهرها همواره با برخی از مسائل پاتولوژی شهری که به عنوان عوامل مستعدکننده یا موجد بیماری‌های روانی جسمی شناخته می‌شوند، مواجه می‌باشند. از این رو جامعه‌شناسان از زندگی شهری و روحیه شهرنشینی به عنوان یک نحوه خاص زندگی نام می‌برند که نیازمند نگاه و برنامه‌ریزی‌های متفاوتی است. وجود مسائل و مشکلاتی از این قبیل، همگام با رشد شتابان شهرنشینی، همواره سلامت شهروندان، به ویژه سلامت اجتماعی آنان را تهدید می‌کند. بر این اساس یکی از توجهات عمده غالب سیاستگذاران اجتماعی، مبتنی بر کاهش خطرات بهداشتی/سلامتی زندگی در شهرهای بزرگ و یافتن راهکارهایی برای حصول بدین منظور است.

مطالعات نشان می‌دهد که امروزه با پیشرفت‌های صورت گرفته در فناوری‌های اطلاعاتی ارتباطی و فضای سایبر، یکی از راهکارهای مؤثر در کاهش مخاطرات بهداشتی/سلامتی زیستن در شهرها، به ویژه شهرهای بزرگ، ایجاد و توسعه شهرهای مجازی یا شهرهای الکترونیک است.

به عقیده بسیاری از جامعه‌شناسان در حال حاضر، دوران صنعتی به سرعت پشت سر گذاشته شده و عصر جدیدی رخ نموده است، که مهمترین شاخصه آن دیجیتالی بودن و الکترونیک بودن است. در این عصر نو همه امور به سمت تشکیل و حضور در فضای سایبر و جریان الکترونیک حرکت می‌کنند. استفاده از فناوری ارتباطات و اطلاعات (ICT)، و شبکه‌های ارتباطی که مهمترین آنها اینترنت است، شیوه‌های زندگی را با تغییرات بنیادینی روبرو کرده و خواهد کرد. تافلر که از اندیشمندان بنام این حوزه است، معتقد است در آینده و با گسترش کلبه الکترونیک، نظام شهری، محیط زیست، ساختار خانواده، نظام ارزشها و حتی نظام سیاسی جامعه آنچنان دگرگون خواهد شد که دیگر قابل تشخیص نخواهد بود (تافلر ۱۳۶۸: ۲۸۷).

از این رو چنانچه در طول تاریخ، حیات شهری دچار تحولات مستمری که هر یک معلول شرایط اجتماعی تاریخی هر دوره بوده، شده است، اکنون نیز، پیامد «عصر اطلاعات»، جوامع شهری می‌توانند شاهد تغییر دیگری باشند که پتانسیل کاستن از بسیاری مشکلات و معضلات امروزی، بخصوص مسائل زیست محیطی و بهداشتی/سلامتی شهری را دارد.

به واقع در فضای دیجیتال عصر جدید، شهرها نیز رنگ و بویی جدید به خود گرفته، به سمت الکترونیک شدن پیش می‌روند؛ و در کنار شهرهای واقعی، شهرهایی ایجاد می‌شود که از آنها به عنوان «شهر مجازی»، «شهر الکترونیک»، «شهر داده‌ای» و یا «شهر اطلاعاتی» یاد می‌شود.

به تعبیر مانوئل کاستلز، اگر مکان یک مشخصه ممتاز شهرها باشد، در جامعه اطلاعاتی اگرچه مکان از بین نمی‌رود، اما منطقی و معنای آن در شبکه‌ها جذب می‌شود. از این رو زیر ساخت تکنولوژیکی که شبکه را ایجاد می‌کند، فضای

جدید را تعریف می‌نماید (کاستلز ۱۳۸۳ الف: ۴۷۸ ۴۷۷). بر این اساس شهر الکترونیک، شهری که اجرای اکثر فعالیت‌های آن از طریق امکانات مبتنی بر اینترنت و سیستم‌های الکترونیک امکانپذیر است، شکل می‌گیرد (جلالی ۱۳۸۲: ۴۷).

توسعه شهرهای الکترونیک، دستاوردهای بسیاری را برای شهروندان و ساختارها و سازمان‌های شهری به همراه داشته که مهمترین آنها عبارتند از: فراهم آوردن خدمات اینترنت با کیفیت و سرعت بالا برای شهروندان، فراهم آوردن کانال‌های آموزشی متفاوت و محیط آموزشی مادام‌العمر، بهبود کیفیت زندگی مردم با افزایش آگاهی آنان و تسهیل انجام فعالیت‌های شهری، بهبود اوضاع اقتصادی شهر، ارائه خدمات الکترونیک به شهروندان و حذف مراجعات مکرر به ادارات و سازمانها، دسترسی ۲۴ ساعته به خدمات شهری، کاهش ترافیک، کاهش آلودگی هوا با کاهش ترافیک شهری.

با گسترش اینترنت و ایجاد شهرهای الکترونیک، بسیاری از تعاریف و خدمات اجتماعی از جمله بهداشت و سلامت نیز دستخوش تغییر شده و به سمت یک تحول بنیادی سو گرفته است. هم‌اکنون در زندگی عده زیادی از افراد، اینترنت و محتوای آن جزئی از زندگی اجتماعی و صنفی آنها محسوب می‌گردد. از این رو قابلیت‌هایی که به صورت بالقوه در فضای مجازی اینترنت لحاظ شده است به این رسانه امکان می‌دهد تا اطلاعات حوزه سلامت را نیز بدون هیچ تفاوت و تبعیضی در اختیار ساکنان شهر الکترونیک به عنوان یک زیر گروه از دهکده جهانی قرار دهد (نیک خلق ۱۳۸۸).

بنابراین اگرچه ما هنوز در آغاز شکل‌گیری شهرهای مجازی، بویژه در کشورمان هستیم، اما فراگیری و توسعه کمی و کیفی پرشتاب آنها، می‌تواند در کنار حوزه‌های دولت الکترونیک و آموزش الکترونیک، در حوزه سلامت نیز به صورت بالقوه بسیاری از مسائل پیش روی شهرهای بزرگ را حل نموده، از آلودگی‌های زیست‌محیطی و تنش‌های روح/روانی کاسته و از این طریق نقش به‌سزایی در بهبود مؤلفه‌ها و شاخص‌های بهداشتی/سلامتی، به ویژه سلامت اجتماعی داشته باشد.

۲ بررسی نظری

از آنجا که موضوع این تحقیق مطالعه رابطه بین توسعه شهر مجازی و مؤلفه‌های سلامت اجتماعی است، در ذیل ابتدا تعریف سلامت و روشن کردن حیطه مفهومی آن و سپس تعریف و تشریح شهر مجازی، چپستی و پارامترهای تشکیل دهنده آن ارائه شده و در ادامه به ارتباط این دو حوزه با هم پرداخته خواهد شد.

۱۲ - سلامت

۱۱۲ تعریف سلامت:

سلامت چه به صورت فردی و چه جمعی بی‌تردید از مهم‌ترین ابعاد مسائل حیات است. سلامت، شرطی ضروری برای ایفای نقش‌های اجتماعی است و همه انسانها در صورتی می‌توانند فعالیت کامل داشته باشند که هم خود را سالم احساس کنند و هم جامعه آنها را سالم بدانند.

از نظر تالکوت پارسونز کسی که دچار بیماری می‌شود، ضمن اینکه از برعهده گرفتن مسئولیت ناتوانی خود، به دلیل خارج از کنترل بودن آن، معاف می‌شود، از انجام تعهدات و الزامات اجتماعی نیز معذور است. تعریف ناتوانی به عنوان یک بیماری، مشروعیتی پدید می‌آورد که در پناه آن افراد می‌توانند از انجام نقش عادی و تعهدات هر روزه خود معاف گردند. درست است که تعاریف مختلفی از مفهوم سلامت مطرح شده است، اما پذیرفته شده‌ترین آنها، تعریف «سازمان جهانی بهداشت» است: «سلامت حالت رفاه و آسایش کامل روانی، جسمی و اجتماعی است و فقط فقدان بیماری و یا نقص عضو نیست» (ودادهیر و دیگران ۱۳۸۷).

۲۱۲ عوامل تعیین‌کننده سلامت:

سلامت در برگیرنده عناصر و عواملی مؤثر بر آن است که هم در درون شخص و هم بیرون از فرد و هم در جامعه‌ای که در آن زندگی می‌کند، قرار دارند. این عناصر و عوامل، بر هم اثر گذاشته و تحت تأثیر این برهم کنش ممکن است سلامت ارتقا یا کاهش یابد. از این رو سلامت کل جامعه و افراد را می‌توان

نتیجه برهمکنش‌های بسیار دانست.

بر همین اساس گزارش Lalond منتشر شده در سال ۱۹۷۴ در کانادا چهار حیطه و عامل تعیین‌کننده سلامت را چنین برمی‌شمرند: ۱ فاکتورهای ژنتیک و بیولوژیک که می‌تواند تعیین‌کننده آمادگی فرد برای پذیرش یک بیماری باشد. ۲ فاکتورهای مربوط به شیوه زندگی و رفتارها، مانند سیگار نکشیدن که می‌تواند در ایجاد بیماری‌ها نقش داشته باشد. ۳ فاکتورهای زیست محیطی مانند مسکن، آلودگی هوا. ۴ دامنه گستردگی خدمات بهداشتی (صدرالسادات و سجادی ۱۳۸۳).

همچنین Dablgren و Whitehead (۱۹۹۱) نیز لایه‌های موثر بر سلامت را عبارت از ۱ رفتارهای شخصی و شیوه زندگی؛ ۲ حمایتها و تاثیرات جامعه که می‌تواند تداوم بخش یا مخرب سلامت باشد؛ ۳ وضع زندگی و کار و دسترسی به خدمات و تسهیلات؛ و ۴ وضع اقتصادی، فرهنگی و زیست محیطی مانند استانداردهای زندگی، بازار کار و ... می‌دانند (پیشین).

از این رو مشخص می‌گردد که سلامت، توامان دارای مؤلفه‌های فردی و اجتماعی بوده و ابعاد چندی را شامل می‌شود:

۳۱۲ ابعاد سلامت:

صاحب نظران سلامت را موضوعی چند بعدی می‌دانند. تعریف WHO برای سلامت سه بعد سلامت جسمی، روانی و اجتماعی را عنوان می‌نماید. اما ابعاد دیگری هم می‌توان برای آن تعیین نمود. به طور کلی ابعاد سلامت عبارتند از:

- سلامت جسمی: گویای درست عمل کردن بدن است؛ به معنای عملکرد بهینه هر یاخته یا اندام با هماهنگی کامل با دیگر اعضا.
- سلامت روانی: مثبت‌اندیشی، هدفدار بودن، باور به داشتن زمینه‌ای متناسب با ارزشهای خود مانند احساس خوب بودن، توانایی هماهنگ شدن و ...
- سلامت عاطفی: توانایی بیان احساسات و برقراری ارتباط پایدار و پیوسته مانند دوست داشتن.

• سلامت اجتماعی: وجود ارتباط میان افراد یا همان جامعه‌پذیری، لذت بردن از بودن در میان دوستان، پشتیبانی شدن از سوی خانواده و بستگان و دوستان که ارتباط و تداخل افراد در یک طبقه اقتصادی - اجتماعی همانند را در بر می‌گیرد. بعد اجتماعی سلامت در برگیرنده سطوح مهارت‌های اجتماعی، عملکرد اجتماعی و توانایی شناخت هر شخص از خود به عنوان عضوی از جامعه بزرگتر است. به طور کلی از این دید هر فرد، عضوی از افراد خانواده و عضو یک جامعه بزرگتر به حساب می‌آید و بر شرایط اقتصادی و اجتماعی و رفاه «تمامیت شخص» در رابطه با شبکه اجتماعی، توجه می‌شود.

• سلامت معنوی: شناخت و توانایی عمل کردن به باورها و اعتقادات و اصول مذهبی و اخلاقی (صدرالسادات و سجادی ۱۳۸۳).

با توجه به موارد فوق و ابعاد مختلف سلامت، به نظر می‌رسد با توجه به آنکه شهرنشینی پدیده‌ای اجتماعی و رو به تزاید در جوامع مدرن بوده و شرایط و پدیده‌هایی مؤثر بر سلامت را با خود به همراه دارد، در بررسی مقوله سلامت مرتبط با مبحث شهر و شهرنشینی، بیش از هر چیز سلامت اجتماعی می‌بایست مد نظر قرار گیرد. لذا در این مقاله مفهوم سلامت اجتماعی، مفهومی کلیدی محسوب شده و در ادامه به اهم نظریه‌های مرتبط با سلامت اجتماعی اشاره می‌شود.

۴۱۲ نظریه های سلامت اجتماعی:

سلامت اجتماعی مفهومی است که از ارتباط میان دو واژه سلامت و اجتماع پدید می‌آید. با توجه به اینکه اجتماع خود مفهومی اعتباری است و حقیقت خارجی آن منوط به تک تک افرادی است که آن را تشکیل داده‌اند، در بررسی اجتماع باید بیش از هر چیز افراد جامعه را مورد بررسی و مطالعه قرار داد. بر این اساس سلامت اجتماعی هنگامی محقق می‌شود که خانواده‌ها و افراد جامعه، از سلامت نسبی برخوردار باشند. از همین رو، شهرنشینی به گسترش رسانه‌ها و گسترش رسانه‌ها، به تعریف مجدد مفهوم سلامت اجتماعی منجر می‌شود (فدایی مهربانی ۱۳۸۶).

نخستین اشاره پژوهشی به مفهوم سلامت اجتماعی را در بررسی «بلوک و برسلو» در ایالت کالیفرنیا آمریکا مشاهده می‌کنیم. آنها اول بار در سال ۱۹۷۲ به تعریف و ساخت شاخص سلامت اجتماعی پرداختند و آن را مترادف با «درجه

عملکرد اعضا جامعه» برشمرند. آنان تلاش کردند تا با طرح پرسش‌های گوناگون در ابعاد جسمی، روانی و اجتماعی سلامت فردی، به میزان فعالیت و عملکرد فرد در جامعه برسند. به این ترتیب اولین گام‌های عملی در این زمینه بر اساس نگرش‌های پژوهش‌مدارانه و مبتنی بر مطالعات میدانی آغاز شد.

این مفهوم را چند سال بعد «دونالد» و همکارانش در سال ۱۹۷۸ مجدداً مطرح نمودند. استدلال آنان این بود که سلامت امری فراتر از گزارش علائم بیماری، میزان بیماری‌ها و قابلیت‌های کارکردی فرد است. آنها معتقد بودند که رفاه و آسایش فردی امری متمایز از سلامت جسمی و روانی است. بر اساس برداشت آنان سلامت اجتماعی در حقیقت هم بخشی از ارکان وضع سلامت محسوب می‌شود و هم می‌تواند تابعی از آن باشد. واقعیت آن است که سنجش محتوای سلامت اجتماعی از ابتدا از طریق تمرکز بر «فرد» و در رابطه با تعاملات میان فردی (مثلاً ملاقات با دوستان) و مشارکت اجتماعی (مانند عضویت در گروه‌ها) مورد سنجش قرار گرفت، و در اندازه‌گیری آن هم ارکان عینی (مثلاً تعداد دوستان) و نیز ارکان ذهنی (مانند کیفیت روابط دوستانه) در تعریف منظور شده بود (محسنی، روزنامه همشهری شماره ۴۲/۱/۹۷).

شایان ذکر است که از سالهای ۱۹۹۵ به بعد، حوزه سلامت اجتماعی علاوه بر نگرش کلی و عامی که بر کیفیت سلامت در میان تمام افراد دارد، در کشورهای صنعتی گرایش خاصی را در دو بعد سلامت روانی و نیز سلامت اجتماعی در رابطه با سالمندان (با توجه به مسائل خاص آنان) آغاز کرده است. گروهی از کارشناسان، از طریق کمیته‌های تخصصی سازمان جهانی بهداشت در این تلاش بودند که از طریق عملیاتی کردن مفهوم «ارتقا سلامت» اهداف کلی شعار «بهداشت برای همه» را با زمینه‌های اجتماعی سلامت در مفهوم عام آن پیوند زنند. آنان معتقدند که «ارتقا سلامت» در حقیقت دربرگیرنده زمینه‌های اقدام اجتماعی برای توسعه سطح سلامت است. این مفهوم می‌تواند به حیات بخشیدن و با محتوا کردن الگوی بهداشت برای همه، هم در سطح کشورهای در حال توسعه و هم در کشورهای پیشرفته کمک نماید.

ارتقا سلامت بر این اساس از دو طریق امکان‌پذیر است که یکی از آنها توسعه شیوه‌های زندگی و اقدام اجتماعی برای سلامت است و دیگری ایجاد شرایطی است که زیستن در یک حیات سالم را امکان‌پذیر سازد. موضوع اول در برگیرنده توانمندسازی انسانها از طریق آگاهی‌ها، و کسب مهارت‌های ضروری برای یک زندگی سالم است و موضوع دوم تاثیرگذاری بر سیاست‌گذاران به گونه‌ای است که سیاست‌های عمومی و برنامه‌های حامی سلامت عمومی را در سطح جامعه پیگیری نمایند.

به طور کلی اغلب پژوهشگران سلامت اجتماعی را بخشی مستقل از وضع سلامت به معنی اختصاصی کلمه در نظر می‌گیرند و آن را به عنوان درجه و قدرت توانایی و عملکرد اشخاص در فعالیت‌های اجتماعی تعریف می‌کنند.

«ترنر» خاطر نشان ساخته که وضع سلامت می‌تواند تابعی از عوامل غیربهداشتی درمانی و خارجی در رابطه با فرد باشد، عواملی مانند محیط، جامعه مدنی و یا گروه‌های اجتماعی مهم و مرتبط. بر این اساس او توصیه می‌کند که شاخص‌های رفاهی بر مسائلی مانند همسازی با نقش‌های اجتماعی، سلامت خانواده و مشارکت اجتماعی تمرکز پیدا کند. فرض او این است که اشخاصی که از سلامت اجتماعی برخوردارند، با موفقیت بیشتری می‌توانند با چالش‌های ناشی از ایفای نقش‌های اصلی اجتماعی کنار آیند.

به طور کلی بر این اساس اندازه‌گیری سلامت اجتماعی عملاً مشابه با تعیین سطح نظام حمایت اجتماعی خواهد بود که می‌تواند از طریق تقلیل آثار استرس بر سلامت موثر واقع شود (محسنی، روزنامه همشهری شماره ۴۲/۱/۹۷).

واقعیت آن است که فقدان پیوستگی اجتماعی ممکن است سبب ایجاد استرس‌های روانی گردد و منابع فردی را برای مقابله با آن تقلیل دهد و احتمالاً به اختلالات روانی منجر شود. فقدان حمایت اجتماعی نیز می‌تواند با افسردگی در رابطه باشد. به این اعتبار حمایت اجتماعی در تئوری و پژوهش در سلامت اجتماعی یک مفهوم کلیدی است و «کاپلان» (۱۹۷۵) شاید نخستین فردی باشد که از لحاظ نظری و پژوهشی به این مفهوم اهمیت خاص داده است. سلامت اجتماعی به طور خلاصه عبارت از حالت برخورداری فرد از توانایی بروز و ظهور حداکثری فعالیت‌ها و نقش‌های اجتماعی و احساس پیوند با جامعه

است، که نمی‌تواند فارغ از احساس آرامش فردی و رابطه متوازن با هنجارهای اجتماعی باشد (پیشین).

اگرچه مطالعات در زمینه سلامت اجتماعی هنوز گسترش چندانی نیافته و نظریات متفق در خصوص آن محدود است، اما به طور کلی محققین بر این باورند که سلامت اجتماعی با کیفیت زندگی در ارتباط است و علاوه بر سلامت شخصی، آسودگی اجتماعی را نیز شامل می‌شود.

۱۲. ابعاد و قلمرو موضوعی سلامت اجتماعی:

بنا بر آنچه آمد، در ارزیابی سلامت اجتماعی مواردی که علاوه بر ابعاد جسمی و روانی باید به عنوان محتوای موضوعی و در مقیاس فردی مورد توجه قرار گیرند عبارتند از: مجموعه وقایع و امور موثر بر فرد، عواطف، احساسات و اندیشه‌ها، اقدامات و فعالیت‌ها و بالاخره مجموعه موفقیت‌های فردی، که طیف گسترده‌ای از ابعاد اجتماعی و اجتماعی روانی را شامل می‌شود.

بنابراین در نگاهی کلی حوزه‌های اصلی موضوعی مرتبط با سلامت اجتماعی متنوع بوده و آنها را می‌توان اینگونه برشمرد:

- علائم و مظاهر بیماری (مانند درد و ناراحتی)
- موقعیت و شرایط بدن از نظر توانایی عملکردها و کارکردها (مانند معلولیت‌ها - تحرک)
- فعالیت‌های مرتبط با نقش‌های اجتماعی (مانند خانواده - محیط)
- عملکرد کلی در جامعه (روابط اجتماعی - تفریحات و فراغت)
- قدرت‌های شناختی (ادراک شناخت‌های عمومی و اختصاصی)
- خواب و استراحت به مقدار ضروری (خواب راحت، خستگی)
- انرژی و سرزندگی (سطح استقلال، توانایی کار)
- وضع و موقعیت عاطفی (عزت نفس، احساسات مثبت، قوای روحی، اعتقادات شخصی)
- احساس فردی از سلامت (انرژی، روابط جنسی)
- رضایت کلی از زندگی و ابعاد مختلف آن (منابع مالی، امنیت و ...).

گروهی از پژوهشگران نیز با اتکا به نظریات «مزلو»، معتقدند که هر موقعیت آسیب‌شناختی به گونه‌ای خاص با ظرفیت افراد در پاسخ دادن به نیازها مرتبط است. بر این اساس همواره می‌توان فهرستی از این نیازها را ارائه کرد که ارضا آنها از نظر سلامت اجتماعی مهم است. مهمترین انواع نیازها که در شاخص‌سازی مورد استفاده قرار گرفته‌اند عبارتند از: تغذیه، خواب، فعالیت، حیات جنسی، فقدان درد، مسکن، امنیت، عاطفه، عشق، ارتباط، احساس تعلق به اجتماع، احساس اصل و نسب خانوادگی، کنجکاو، بازی و تفریح، خلاقیت، احساس معنی دار بودن زندگی برای فرد، احساس هویت، شناسایی فرد از سوی جامعه، احترام، عزت نفس و توانایی ابراز وجود. هر گاه این نیازها برآورده شود می‌توان نتیجه گرفت که سطح سلامت اجتماعی نیز ارتقا یافته است (پیشین).

بنابراین مشاهده می‌شود که مفهوم سلامت اجتماعی مفهومی وسیع و با ابعاد فردی و اجتماعی است که قلمروهای موضوعی‌ای چون فعالیت مؤثر در اجتماع و دارا بودن ارتباطات اجتماعی را نیز در زندگی اجتماعی و نیز در اجتماع زندگی که در جوامع امروزی بیشتر به صورت شهری و شهرنشینی است، در بر می‌گیرد. از این رو برای تأمین آن نیازمند اقداماتی در ساختار زندگی شهری هستیم، که به نظر می‌رسد توسعه شهرهای مجازی می‌تواند به این مهم یاری رساند. لذا باید دید شهر مجازی چیست و چگونه می‌توان از امکانات بالقوه آن برای ارتقاء سلامت اجتماعی بهره گرفت.

۲۲. شهر مجازی در بستر جامعه اطلاعاتی

۱۲۲. جامعه اطلاعاتی؛ چیستی، نظریات

همانگونه که آمد، بستر ایجاد شهر مجازی، اینترنت است. شبکه اینترنت یا شبکه شبکه‌ها، بزرگترین شبکه کامپیوتری جهان است که ویژگیهایی چون سهولت دسترسی برای عموم، هزینه نسبتاً پایین کاربری، عدم تملک شخصی، شکستن مرزها و از بین بردن فاصله‌ها، تمرکز زدایی، وجود حجم بالای اطلاعات و داده‌ها در مورد همه چیز و سرعت بالایی دستیابی به آنها، استفاده از آن را بسیار فراگیر نموده است. این خصوصیات به تمامی شبکه‌ها و فرایندهای وابسته به اینترنت، مانند شهرهای مجازی، نیز منتقل می‌شود.

شکل‌گیری و توسعه فضای مجازی، باعث انقلابی در جوامع و روابط انسانی

شده و تحولات فراوانی را در ساختار جوامع ایجاد نموده است. این تحولات منجر به ایجاد جامعه‌ای شده که اطلاعات در تمامی ابعاد آن نقش عمده‌ای دارد. آنچه‌آنکه جامعه‌شناسان از پارادایم جدید جوامع، تعبیر «جامعه اطلاعاتی» می‌کنند و جهان مجازی پدید آمده را «جهان دوم» می‌خوانند.

عقایدی که درباره تاثیر کاربرد اینترنت وجود دارد نیز در دو دسته قرار می‌گیرند. برخی با خوش‌بینی به آن نگاه کرده و تاثیرات مثبت آن را برمی‌شمردند؛ این گروه دنیای مجازی و ارتباطات آن را باعث توسعه شبکه اجتماعی افراد و غنی کردن آن دانسته و آن را سبب توسعه علم بشر می‌دانند. عده‌ای نیز با بدبینی به کارکردهای منفی آن اشاره کرده و آن را نابود کننده و مخرب اجتماعات و تعاملات انسانی قلمداد کرده و صرف وقت بیشتر برای ارتباطات مجازی را باعث تعامل کمتر افراد در دنیای واقعی و در نتیجه انزوای بیشتر آنان قلمداد می‌کنند. این عده اینترنت را باعث از هم گسیختگی جامعه و بر هم زنده اجتماعات می‌دانند. لقاء رفتارهای مخرب و محو زندگی خصوصی افراد نیز از کارکردهای منفی اینترنت برشمرده می‌شود.

در این حوزه، نظریه‌پردازان جامعه اطلاعاتی نحوه حیات انسانی را به دورانیهای مختلف دسته‌بندی می‌کنند: دانیل بل جوامع را به سه دوره تقسیم می‌کند: ۱. جامعه ما قبل صنعتی، با اقتصاد حاکم کشاورزی و دامپروری ۲. جامعه صنعتی با اقتصاد تولیدی، ۳. جامعه فراصنعتی که در آن اقتصاد جامعه از مرحله تولید به صنعت خدمات انتقال یافته و تکنولوژی منبعی استراتژیک برای متحول کردن جامعه به حساب می‌آید. دانیل بل بعدها مفهوم جامعه اطلاعاتی را جایگزین فراصنعت‌گرایی نمود (وبستر ۱۳۸۰: ۱۰۸).

یکی از مهمترین نظریه‌پردازان جامعه اطلاعاتی الوین تافلر است. وی نیز حیات جوامع بشری را به سه موج تقسیم می‌کند: «موج اول»، دهها هزار سال طول حیات اولیه بشر را در بر گرفته، در این موج گروه «بدوی» از راه گردآوری و شکار زندگی کرده و گروه «متمدن» انقلاب کشاورزی را درک کرده و بر روی زمین کار می‌کرده‌اند. «موج دوم» با ظهور انقلاب صنعتی به راه افتاده و جهانی با خصایص و ویژگیهای جدید پدیدار شد. اما به عقیده تافلر، «موج سوم» با انقلاب الکترونیک همراه است. این موج و انتقال به تمدن جدید با تشبها و تعارضاتی بیش از گذشته همراه است که همه جوامع را در بر خواهد گرفت. اما تافلر معتقد است که به دنبال این بی‌نظمی‌ها و آشوب‌ها جامعه‌ای انسانی تر و دموکراتیک‌تر پدید خواهد آمد. از نظر وی انسان آینده اگرچه در معرض شوک تغییر شتابان قرار می‌گیرد اما رسالت وی برخورد خردمندانه برای شناسایی تغییرات و هدایت آنها در جهت نظم و اعتدال است.

امانوئل کاستلز نیز از بزرگترین اندیشمندان این حوزه محسوب می‌شود. کاستلز نیز برای تاریخ بشر سه دوره ذکر می‌کند: دوره اول، دوره تفوق طبیعت بر فرهنگ و بشریت بوده است؛ دوره دوم با شروع انقلاب صنعتی آغاز شده و در آن بشر مترصد سلطه بر طبیعت و چیرگی بر آن بوده است. اما دوره سوم به نظر کاستلز دوره ظهور جامعه شبکه‌ای است.

جامعه شبکه‌ای که به اعتقاد وی به مدد فناوری ارتباطات و اطلاعات ایجاد شده است افراد و جوامع را هویت‌ها و قالبهای تازه‌ای می‌بخشد و تعریف جدیدی از آنها عرضه می‌کند. از نظر وی جهان نوین با اقتصاد، جامعه و فرهنگش به صورت شبکه‌ای درآمده که تار و پود آن را اطلاعات و نظام الکترونیک تشکیل می‌دهد. در این جهان می‌توان جهانی انسانی‌تر و عادلانه‌تر خلق نمود (وبستر ۱۳۸۰).

بنابراین بر اساس آراء صاحب‌نظران این حوزه، در دوره سوم زندگی در جوامع، یکی از عرصه‌هایی که تمامی نظریه‌پردازان جامعه اطلاعاتی به نحوی بر روی تغییرات آن تکیه می‌کنند، نحوه تعاملات انسانی اجتماعی و سازماندهی مناسبات آن است. عرصه‌ای که در یک دید ساختاری می‌توان از آن به مکانی به نام «شهر» تعبیر کرد.

با این دید تئوریک در ادامه به شهر و تحولات آن در عصر اطلاعات و ایجاد و گسترش شهر مجازی، به عنوان عنصری شاخص در فضای جامعه اطلاعاتی پرداخته خواهد شد.

۲۲۲. شهر مجازی؛ چیستی، فرصت‌ها

بنا بر آنچه آمد، به اعتقاد اندیشمندان در حال حاضر دوران صنعتی پشت سر



فضای مجازی است. این نگاه موجب ساختن ظرفیت‌های واقعی جهان مجازی در یک سیر تکاملی شده است. به مرور همه کارکردهای فردی و اجتماعی، کنش‌های فعال و غیرفعال و حضور در تنهایی و جمع، و همچنین ساخت و پردازش‌های کنش‌گرانه در این فضا امکان‌پذیر شده است؛ و دور نیست زمانی که «احساس مجازی» به سطحی از واقعیت و عینیت برسد که منتقل‌کننده بو، طعم، انرژی و «حس منهای بدن»

باشد (عاملی ۱۳۸۳).

البته شهرهای موجود در فضای سایبر نیز مانند شهرهای واقعی، به دلیل کثرت و تفاوت‌های فرهنگی و فیزیکی جوامع گوناگون، یک شکل نیستند. اما تعاملاتی که بین مکان‌های مختلف شهر مجازی، از طریق شبکه صورت می‌گیرد و از جریان اطلاعات تشکیل شده است، آنها را دارای بنیانهای مشترکی نموده است. به بیان کاستلز، به دلیل ماهیت جامعه نوین که بر مبنای دانش استوار است و پیرامون شبکه‌ها سازمان یافته و تا حدی از جریانها تشکیل شده است، شهر مجازی نه یک شکل، بلکه یک فرایند است؛ فرایندی که سلطه ساختاری «فضای جریانها» و ویژگی آن است (کاستلز ۱۳۸۳ الف: ۴۶۲).

در چنین فضایی برخی از آینده‌شناسان، از بین رفتن شهرهای واقعی را پیش‌بینی می‌کنند. این گروه معتقدند ایجاد گسست روزافزون بین مکان و موقعیت خاص برای انجام امور روزانه زندگی مانند کار، خرید، تفریح، آموزش، تجارت، بهداشت، سیاست و ... باعث می‌شود تا دیگر نیازی به وجود شهرهای حقیقی نبوده و شهرها به صورت کاملاً مجازی و هوشمند درآیند.

البته این دیدگاه به نظر افراطی می‌رسد. دیدگاه واقع‌بینانه‌تر دیدگاهی است که از آن به «دو فضایی شدن شهر» تعبیر می‌شود (عاملی ۱۳۸۳). شهری که در آن شهر مجازی به موازات شهر واقعی شکل گرفته و رشد می‌کند. در واقع دو فضایی شدن شهر در فضای واقعی و فضای مجازی، نوعی «مدیریت کنترل حرکت جمعیت شهری» محسوب می‌شود که تلاش می‌کند با عقلانی کردن روند حرکت جمعیت شهر به سمت آرامتر و کم‌هزینه‌تر شدن، برخورداری از امنیت شهری و امنیت روانی را نیز برای شهروندان فراهم کند.

از لحاظ نظری، دوفضایی شدن شهر در ارتباط عمیق با پارادایم «دو فضایی شدن» است. پارادایم دوفضایی شدن‌ها بر این نظریه تأکید می‌کند که صنعت ارتباطات به طور عام شرایط سرعت‌یافته‌ای را برای حرکت جمعیت، ارتباطات بین‌فردی و نزدیک شدن فضاها فراهم آورده است. این روند در دو فضای واقعی فیزیکی و واقعی مجازی صورت می‌گیرد (پروژه مطالعات شهر مجازی تهران).

دو فضایی شدن شهر باعث کنترل حرکت جمعیت شده و می‌تواند در بسیاری از موارد، حرکت همراه با بدن را به حرکت در فضای مجازی با صرف هزینه و وقت کمتر و در مقابل، رسیدن به نتیجه سریعتر و دقیقتر تبدیل نماید. از این رو در شهر مجازی همانگونه که کاستلز تعبیر می‌کند، «فضای مکانها» به «فضای جریانها» تبدیل می‌شود. به عبارت دیگر، در شهر مجازی، «حرکت جمعیت» به سمت «حرکت اطلاعات» پیش می‌رود؛ و در این صورت شهر مجازی و واقعی یکدیگر را کنترل و تعدیل می‌کنند. بدین سان فضای شهر واقعی نیز قابل تحمل‌تر و انسانی‌تر می‌شود.

تافلر نیز اگرچه «موج سوم» را موج تغییرات بی‌شماری در حیات انسانی و حوزه شهری می‌داند، اما به نظر می‌رسد دیدگاه وی نیز به دو فضایی شدن شهر نزدیکتر است. وی شکی نداشت که انسان در عصر موج سوم، انواع گوناگون روابط و راه‌حل‌های بینابین متعددی را تجربه خواهد کرد و اغلب مردم هم در خانه و هم بطور نیمه وقت خارج از خانه کار خواهند کرد. شیوه‌های رهبری و مدیریت تغییر خواهد کرد و همچنین شرکتهایی برای برنامه‌ریزی و هدایت و راهبری کارگران خانگی تأسیس شده و حتی شرکتهایی نیز برای برنامه‌ریزی جهت برپایی گردهم‌آیی‌های اجتماعی واقعی و دور از وسایل الکترونیکی ایجاد

نهاده شده و ما وارد عصر اطلاعات شده‌ایم. دورانی که جوامع در آن تبدیل به «جوامع اطلاعاتی» شده و بیش از هر چیز بر پایه اطلاعات و بهره‌مندی از فن‌آوری‌های IT ساختارهای خود را بازسازی می‌کنند. از این رو در میان این ساختارها، شهر و ساماندهی فعالیت‌ها و ویژگی‌های آن نیز از اولویتی ویژه برخوردار است. بنا به تعریف، شهر مکانی از جمعیت فعال بوده، و اجتماعی است محدود و

مترکم. اجتماع شهری، اجتماعی است بی‌آرام که گروه کثیری به صورتی انبوه در آن گرد آمده‌اند و به وساطت سازمانهای اجتماعی پیچیده گوناگون، مخصوصاً سازمانهای رسمی با یکدیگر همکاری می‌کنند (اگرن ۱۳۸۰: ۲۶۸-۲۶۷). تاریخ نشان می‌دهد که رشد و توسعه شهرها و بهبود کیفیت زیستن در آنها همواره یکی از دغدغه‌های بشری بوده است. اما توسعه کمی شهرها در دهه‌های اخیر سرعت بسیار بیشتری گرفته است. در سال ۱۸۵۰ تنها چهار شهر در کره زمین جمعیتی معادل یا بیش از یک میلیون نفر داشتند. اما در سال ۱۹۶۰ تعداد این شهرها به ۱۴۱ رسید و این رشد ادامه داشت تا آنکه در دهه ۱۹۷۰، جمعیت شهرنشین سالانه با اهنگ ۶/۵ درصد افزایش یافت (تافلر ۱۳۷۴: ۲۱). امروزه اهنگ این رشد بسیار سریع‌تر شده است. این رشد تصاعدی شهرها و شهرنشینی، مشکلات بسیاری را برای ساکنان آن پدید آورده است. در شهرهای امروزی، به ویژه کلان‌شهرهایی چون نیویورک لندن، توکیو، لس‌آنجلس و ... و نیز تهران، مسائل و مشکلات عدیده‌ای گریبانگیر شهروندان است. از جمله این مشکلات می‌توان به آلودگی‌های صوتی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و هوا، مشکلات تنفسی قلبی و مسائلی چون حمل و نقل و ترافیک‌های سنگین و آزاردهنده و سوانح ناشی از آنها، اتلاف وقت در ادارات و سازمانها برای انجام کارهای روزمره، که همگی باعث استرس و فشارهای روانی اجتماعی و به خطر افتادن بهداشت و سلامت جسمی روانی و نیز سلامت اجتماعی می‌شوند، اشاره نمود.

این موارد و بسیاری مشکلات دیگر، به علاوه نیاز روزافزون شهروندان و دولتمردان به داشتن اطلاعات مکفی و روزآمد در خصوص خدمات و امکانات و نیازها در شهر، باعث شد تا در فضایی که همه امور به سمت دیجیتالی شدن و حضور در فضای سایبر پیش می‌رفت، ایده «شهر مجازی» شکل بگیرد.

ایجاد پایگاههایی که در آن اطلاعات مربوط به شهر قابل دستیابی باشد، ایده اولیه شهر مجازی بود که به «شهر اطلاعات» مشهور بود. اولین این شهرها در آمستردام هلند در سال ۱۹۹۴ شکل گرفت. پس از آن شهرهای آمریکایی، اروپایی و برخی از شهرهای آسیایی مانند توکیو و سنگاپور وارد این فضای مجازی شدند (عاملی ۱۳۸۳).

بر اساس ایده‌های شکل گرفته و توسعه یافته، شهر مجازی یا الکترونیکی، شهری است که در آن از ابزار ICT نظیر برنامه‌های کاربردی و کامپیوتر برای افزایش کارایی و اثربخشی خدمات به افراد جامعه و بنگاههای اقتصادی و سازمانها استفاده می‌شود. این کار در بستری از شبکه‌های کامپیوتری به ویژه اینترنت صورت گرفته و کلیه اطلاعات و خدمات به صورت الکترونیک عرضه می‌شود.

به عبارت دیگر، شهر مجازی شهری است که تمام ظرفیت‌های آن امکان تبدیل به فرایند اطلاعاتی را دارا بوده، بتواند به فضای مجازی منتقل کند و امکان انجام آن با یک کلیک وجود داشته باشد (عاملی ۱۳۸۴). بر این مبنای، شهروند الکترونیک نیز فردی است که توانایی استفاده از فناوری اطلاعاتی را برای پیشبرد امور روزمره خود داشته و بتواند خدمات مورد نیاز خود را با استفاده از سیستم‌های الکترونیک از ادارات و مؤسسات ذربط دریافت نماید (جلالی ۱۳۸۲: ۴۸).

از این رو در شهرهای مجازی، واقعیت‌ها نیز به صورت مجازی وجود دارند. واقعیت مجازی عبارت از ساختن واقعیت با همه ظرفیت‌های ممکن آن در

خواهد شد (تافلر ۱۳۶۸: ۲۸۵).

کاستلز نیز به چنین دیدگاهی معتقد است و بیان می‌دارد که اگرچه در این حالت، نوعی «مرکزیت‌خانه» افزایش می‌یابد، اما این به معنای پایان شهر نیست. چراکه محله‌های کار، مدارس، نمایندگی‌های فروش، خیابانهای تجاری و مراکز خرید، مجمعه‌های پزشکی، مکانهای تفریحی، استادیومهای ورزشی و پارکها هنوز وجود داشته و در آینده نیز وجود خواهند داشت. به عقیده وی مردم با انعطاف پذیری روزافزونی بین این مراکز رفت و آمد کرده و این دقیقا به دلیل ترتیبات کاری انعطاف‌پذیرتر و کار شبکه‌ای اجتماعی است (کاستلز ۱۳۸۳: ۲۶۱-۲۶۲).

بر این اساس به نظر می‌رسد، رویکرد دو فضایی شدن شهر، نگاهی واقع‌بینانه‌تر باشد. با چنین دیدگاهی شهر مجازی منهای شهر واقعی، و نیز شهر واقعی بدون شهر مجازی، شهری ناکارآمد و بی‌معناست. در این منظر دوسویه، شهر واقعی از فضای عمل محدود به جغرافیا و نقشه مشخص شهری، جمعیت‌های بزرگ، ترافیک، بافت شهرسازی برجسته و مدیریتهای شهری متنوع و ارتباطات انسانی با بدن برخوردار است و در مقابل شهر مجازی از هویتی مجازی و رها شده از مکان، کاربران بومی و فرا بومی بدون بدن، بافت شهرسازی کاملا صنعتی و کدگذاری شده و مدیریت شهری مجازی بهره‌مند می‌باشد (عاملی ۱۳۸۳).

ظهور این «جهان جدید» قدرت و ظرفیت «شهرهای جدید» را به صورت گسترده و خیره‌کننده‌ای افزایش داده است. خصایص اصلی این فضا از جمله «غیرمرکزی بودن»، «به‌هم‌پیوستگی»، «دیجیتالی بودن»، «قابلیت دسترسی» و «حافظه مجازی» می‌تواند باعث برقراری ارتباط ترکیبی «تکاملی - تعاملی» بین دو فضای فیزیکی (شهر واقعی) شده که به توسعه فیزیکی مجازی تمام ابعاد زندگی بشری خواهد انجامید (آشنایی با پروژه شهر مجازی تهران).

همانگونه که در شهر واقعی، شهروندان با شرکت در تجمعات مدنی، گروه‌های، پاتوق‌ها، انجمن‌ها، NGOها و ... در عرصه عمومی حضور می‌یابند، در شهر مجازی نیز این امر از طریق تالارهای گفتگو، chat room ها، clubها، وبلاگ‌ها و سایر امکانات نرم‌افزاری دیگری از این دست که فضای دوسویه، تعامل، نظردهی و کامنت‌گذاری را فراهم کند، تحقق یافته و این امکانات را می‌توان به عنوان عرصه‌ای عمومی در فضای شهرهای مجازی تلقی نمود.

بنابراین ایجاد و گسترش شهر مجازی به خصوص برای کلان‌شهرهایی که با مشکلات عدیده‌ای روبرو هستند، زندگی شهروندان را انعطاف‌پذیرتر و روان‌تر می‌کند. این امر مسلما نقشه شهری را از نظر مکانی به شدت دگرگون خواهد ساخت (کاستلز ۱۳۸۳: ۴۶۲). چنین اتفاقی می‌تواند یکی از بزرگترین معضلات پیش روی شهرهای بزرگ، یعنی ترافیک سنگین را مرتفع نموده و یا حداقل از روند رو به رشد آن، که مشکلات روانی جسمی زیادی بوجود آورده و سلامت شهروندان را به شدت تهدید می‌کند، بکاهد.

انواع فعالیت‌های روزانه‌ای که در شهر مجازی می‌توان به آنها پرداخت را می‌توان به این صورت برشمرد: فعالیت‌های بانکی، انجام امور اداری و خدمات شهری از طریق ادارات مجازی و دولت الکترونیک، فعالیت‌های تجاری و داد و ستد برخط، فعالیت‌های تفریحی و بازیهای برخط چند نفره، کسب اطلاعات در مورد تمامی مسائل شهری و مورد نیاز شهروندان، مشارکت در امور سیاسی و تصمیم‌گیریها، فعالیت‌های صنفی و حزبی، فعالیت‌های آموزشی از طریق جستجوی مقالات و کتب علمی و یا از طریق شرکت در آموزشگاهها یا دانشگاه‌های مجازی و همایش‌های مجازی، اطلاع از امور بهداشتی / سلامتی و گرفتن اطلاعات و رهنمودهای مورد نیاز به صورت برخط و بسیاری موارد دیگر.

با این وصف شهرهای مجازی دارای پتانسیل‌هایی بالقوه هستند که می‌توان از آنها جهت کاهش معضلات بهداشتی / سلامتی افراد جامعه و نیز ارتقاء سلامت اجتماعی سود جست. از این رو در ادامه بحث به بررسی ارتباط شهر مجازی با مقوله سلامت به ویژه سلامت اجتماعی پرداخته خواهد شد.

۳ سلامت اجتماعی و شهر مجازی:

دغدغه داشتن شهرهای سالم باعث شد تا اولین سمپوزیوم شهر سالم، در سال ۱۹۸۶ در لیسیون پرتغال برگزار شود. ضرورت این امر چنان فراگیر بود که در هفتمین سمپوزیوم که در سال ۱۹۹۲، در کپنهاگ دانمارک برگزار شد، بیش از ۴۰۰ شهر و در سال بعد در آمریکا، بیش از ۳۰۰۰ شهر برای پیوستن به سمپوزیوم اعلام آمادگی نمودند که البته تهران نیز به عضویت پروژه شهر سالم در آمده است (صراف ۱۳۷۸: ۴۵).

از مهمترین شاخص‌های شهر سالم می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: توجه به پایداری زیست‌محیطی؛ جلوگیری از آلودگی هوای شهرها که باعث پیدایش امراض ریوی، آلودگی‌های صوتی و نیز آفسردگی شهروندان می‌شود؛ طراحی برنامه گذران اوقات فراغت و توسعه برنامه‌های سیاحتی؛ مشارکت شهروندان در حفظ و توسعه شهر (فلاح زاده ۱۳۷۸: ۵۰).

نگاهی به موارد فوق و قابلیت‌های شهرهای مجازی نشان می‌دهد که این موارد تماما از شاخص‌هایی است که توسعه شهر مجازی می‌تواند موجب ارتقاء کیفیت آنها باشد.

بررسی‌های انجام شده در مورد فراوانی خدمات ارائه شده در ۱۵ شهر الکترونیک جهان، در سال ۲۰۰۲، شامل شهرهایی از آمریکا، کانادا، تایوان، آلمان، کره و ژاپن، درصدی زیر را نشان می‌دهد: اطلاعات شهری ۲۷٪، اطلاعات علمی ۱۹٪، خدمات ارتباطی ۱۵٪، اطلاعات تفریحی و توریستی ۱۱٪، خدمات شهری ۱۱٪، جستجو ۱۰٪، خدمات امنیتی ۴٪ و خدمات تفریحی صرف ۲٪ (جاللی ۱۳۸۲: ۹۶-۹۵).

همانگونه که مشاهده می‌شود یکی از بخشهای شهر مجازی که کمتر توسعه یافته است، ارائه خدمات بهداشتی است. در این خصوص اگرچه کار تا انجام اعمال جراحی از طریق کنفرانسهای ویدئویی پیش رفته است، اما هنوز مجتمع‌های پزشکی و بیمارستانهای شهرها از تمرکز و مرکزیت مهمتری برخوردارند (کاستلز ۱۳۸۳).

در حالیکه شهرهای مجازی یا همان شهرهای الکترونیک می‌توانند امکانی برای ارتقای سلامت و بهداشت، به عنوان یکی از دغدغه‌های دائم و مهم همه جوامع، به شمار روند. چنین شهرهایی از سه طریق می‌توانند به عنوان عوامل ارتقا دهنده سلامت محسوب شوند. این طرق عبارتند از: «آموزش سلامت، تسهیل خدمات سلامت و حمایت از سلامت (لبیبی ۱۳۸۶)».

۱۳ آموزش سلامت

رسانه‌های جمعی به عنوان منبع اصلی اطلاعات مربوط به سلامت، به دلیل حضور گسترده خود در تار و پود زندگی امروزی، اثرات مهم و انکارناپذیری بر سلامت فردی و اجتماعی شهروندان داشته، و البته منبع مهمی برای ارتقای سلامت نیز به شمار می‌روند؛ چرا که آنها در حقیقت میانجی پیام‌های سلامت برای تمامی اقشار جامعه‌اند.

در این خصوص اینترنت به عنوان مهمترین وسیله و ابزار اطلاع رسانی در شهر مجازی می‌تواند کمک شایانی به بالابردن سواد سلامتی شهروندان از طریق ارائه اطلاعات و آموزش‌های بهداشتی انجام دهد.

متخصصان معتقدند که سواد سلامتی محدوده وسیعی از مهارت‌ها و قابلیت‌هایی را که افراد برای جستجو، درک، ارزشیابی و استفاده از مفاهیم سلامت کسب می‌کنند تا دست به انتخاب‌های آگاهانه زده، خطرات بیماریها را کاهش داده، و به علاوه کیفیت زندگی خود را ارتقا بخشند، را در بر می‌گیرد. از این رو آموزش به معنی به کاربردن نظامی برای درک و به خاطر سپردن اطلاعات است تا مخاطبان از این طریق دست به انتخابی آگاهانه بزنند. آموزش باید بتواند باورها، رفتارها و عادت‌های ناسالم را به رفتارها، عادت‌ها و باورهای سالم تبدیل کند. بر این اساس رسانه‌های گروهی بهترین ابزار برای انتشار سریع اطلاعات و حقایق علمی در میان جمعیتی گسترده بوده و کارایی اصلی آنها هوشیارسازی، افزایش دانش و آگاهی، موج آفرینی و ایجاد انگیزه برای اقدام است (لبیبی ۱۳۸۶).

همچنین اینترنت به عنوان «رسانه الکترونیکی» مؤثری می‌تواند علاوه بر بالابردن سطح سواد سلامتی شهروندان و فراهم آوردن اطلاعات سلامت مورد نیاز آنها برای همه اقشار و در همه ساعت‌های شبانه روز، سبک‌های زندگی سالم را برای شهروندان به تصویر کشیده و از این طریق شیوه‌ها و سبک‌های زندگی

سالم را در شهرها رواج دهد.

در واقع رسانه‌ها برای فرهنگ‌سازی و تبدیل افراد به شهروندان آگاه تلاش می‌کنند. آنها همچنین تصاویری از سبک زندگی سالم را نیز به شهروندان عرضه می‌کنند تا با سرلوحه قرار دادن آن ارتقای سلامت شهروندان تسهیل و هدایت شود.

از نظر گیندن، رسانه‌های چاپی و الکترونیکی موجب افزایش فوق‌العاده انتقال تجربه، از طریق جدا کردن فضا از مکان می‌شوند و وقایع دور دست خود را به آگاهی‌های روزمره تحمیل می‌کنند. به این مفهوم، رسانه یک ساز و کار قدرتمند ریشه‌کن‌کننده است که افراد و وقایع را از شرایط محلی خود برداشته و آنها را بر روی یک صحنه نمایش جهانی قرار می‌دهد.

در واقع جلوه‌های رسانه‌ای هم بر روی رفتار تاثیر می‌گذارند: «همه افراد به صورت فعال و گزینشی بسیاری از عناصر تجربه غیرمستقیم (بی‌واسطه) را در رفتارهای روزمره خود می‌گنجانند، گرچه این کار همواره به صورت آگاهانه انجام نمی‌گیرد». به طور خاص این تاثیر موجب افزایش آگاهی از خطرات زندگی می‌شود. زیرا رسانه‌ها دائما اطلاعاتی در مورد خطرات و اخباری در مورد این یا آن فاجعه یا تهدید ارائه می‌نمایند. فردی که در یک جامعه سنتی زندگی می‌کرد خطرات طبیعی تهدیدکننده حیات و معاش خود را می‌شناخت، یک سیل ناگهانی می‌توانست محصول را از میان ببرد؛ رعد و برق ممکن بود به کسی اصابت کند؛ آفات و قحطی‌ها برای آن جوامع تهدیدهای شناخته شده‌ای بودند. اما امروزه علاوه بر این خطرات «بیرونی»، ما عمدتاً از طریق رسانه‌ها، از وجود خطرات «مصنوعی» ناشی از فعالیت‌های فنی خودمان که غالباً تنها با کمک دانش فنی می‌توان به وجود آنها پی برد، نیز آگاه شده‌ایم. خطرات جدیدی مانند آنچه بر سر طبیعت آورده‌ایم: گرم شدن کره زمین و پیامدهای تغییر آب و هوا نمونه‌های کلاسیک آنند (سیل ۱۳۸۷: ۲۴۲۵).

از سوی دیگر ارائه پیام‌های مربوط به سلامت در رسانه‌های جمعی نیازمند توجه به نکات مهمی است که بدون آنها، هرگز نتیجه مطلوب بدست نخواهد آمد. برای دستیابی به نتایج موثر در زمینه آموزش سلامت باید مخاطب را از حالت انفعال خارج ساخته و با مشارکت او روندی طی شود که در نهایت به توانمندی وی بینجامد.

از جمله این اصول، رعایت نیاز مخاطب، رعایت مراتب آموزشی، رعایت اصل آزادی، همدلی، ارتباط دو سویه، جلوگیری از هجوم اطلاعات و استفاده از علوم نوین، تکرار توأم با تنوع، رعایت بی‌طرفی، ایجاد ترس متوسط و توجه به اثر تقدم و تاخر است. استفاده از این اصول می‌تواند آگاه‌سازی موثر در حوزه سلامت را به نتیجه مطلوب نزدیک نماید.

با توجه به اهمیت اطلاع‌رسانی در حوزه سلامت و نقش غیر قابل انکار اینترنت به عنوان رسانه الکترونیکی فراگیر و کارآمدی که در شهر مجازی نقشی بی‌بدیل دارد، شهر الکترونیک سلامت‌محور نیازی غیرقابل انکار در جوامع است.

البته شهر الکترونیکی که سلامت شهروندان در آن محوریت اصلی را داراست با مسائلی نیز مواجه است:

الف) مشکلات اطلاع‌رسانی در حوزه سلامت و سودجویی شرکت‌های ضد سلامت و استفاده نادرست آنها از فضای مجازی:

فضای مجازی محیطی مناسب نیز برای تبلیغات گسترده شرکت‌های ضد سلامت، مانند شرکت‌های تولیدکننده سیگار، دخانیات و سایر مواد مضر سلامتی ایجاد می‌کند. این شرکت‌ها با بهره‌گیری گسترده از این فضا به فروش کالاهای خود می‌پردازند. این شرکت‌ها «با استناد به ناآگاهی گروه‌های هدف خود نیازهای آنان را به گونه‌ای تغییر می‌دهند که مصرف مواد زیانباری مانند الکل و دخانیات را به عنوان ضروری برای زندگی خود بدانند. آنها حلاء اطلاع‌رسانی سلامت‌محور را که یکی از وظایف دولت‌ها در شهر الکترونیک است را با اطلاعات ضد سلامت جایگزین کرده و از آن بهره‌نا سالم تجاری و تبلیغی خود را با هدف سودجویی می‌برند. چرا که فناوری اطلاعات این امکان را به آنان داده و کمک می‌کند تا سریعتر به اهداف خود برسند» (نیک خلق ۱۳۸۸).

بر این مینا در این مقوله، تعامل بین مردم و دولت از ساماندهی فناوری اطلاعات نقش مهمتری داشته و برای دست‌اندرکاران شهری اقدام منسجم در جهت ارتباط شهروندان با ابزارهای آموزشی و تبلیغاتی و به دور از موازی‌کاری مهم

و حیاتی بوده و پردازش مطابق فرهنگ، نگرش جامعه و همچنین نظارت هوشیارانه و دقیق بر فضای مجازی برای جلوگیری از نفوذ ضد سلامت‌ها، تنها راهکار موجود است. این امر مسجل نمی‌شود مگر با ساماندهی و ارتقای سطح کیفی و کمی فضای مجازی در مقوله بهداشت و درمان و راه‌اندازی وبسایت‌های مستند و قوی دولت محور و نظارت مسئولانه بر وبلاگ‌های مرتبط با امر سلامت. چرا که شهروندان دولت الکترونیک، نیاز به مراجع قابل اعتماد و استناد دارند تا با خیال راحت و به دور از هر شک و شبهه‌ای قادر باشند اطلاعات بهداشتی و درمانی خود را به روز کنند. این امر نیازمند دقت‌ها و ظرایف ویژه‌ای نیز می‌باشد، چراکه فرد آموزش‌گیرنده باید بداند از چه فرد یا منبعی اطلاعات را فرا می‌گیرد و میزان اعتماد به این منبع چقدر است. بنابراین شناخت هویت مجازی در این خصوص مسئله بسیار مهمی است، که باید مورد تأمل و نظارت مسئولانه قرار گیرد.

نتیجه نهایی این اقدامات که با ارتقای کیفیت خدمات بهداشتی و به وسیله اطلاع‌رسانی دولتی شروع شده به تعامل آشکار و کاربردی شهروندان و دولت الکترونیک در امر سلامت می‌انجامد. بدین سان نتیجه‌ای جز ارتقای سلامت در جامعه را انتظار نداریم (پیشین).

ب) کمبود متخصصین آشنا به هر دو مقوله سلامت و رایانه، برای تولید نرم‌افزارهای کارآمد جهت افزایش سواد سلامت شهروندان؛

این متخصصین باید کار تولید نرم‌افزارها و سایت‌های مورد نیاز شهروندان را بر عهده گیرند. چنین همکاری و تعاملی باعث می‌شود تا متخصصین رایانه بتوانند نرم‌افزارهایی منطبق با محتوای مورد نیاز و در راستای اهداف آموزشی سلامتی/بهداشتی تولید نموده و به جذابیت و کارایی الکترونیکی سایت‌های سلامت‌محور نیز افزوده گردد. از این رو ضروری است تا دولت‌ها برای ارتقای سلامت جوامع، سرمایه‌گذاری‌های لازم را در جهت تربیت نیروی کارآمد به عمل آورند.

در این زمینه، شهروند سلامت محور شهر مجازی نیز شهروندی است که از طریق فن‌آوری اطلاعاتی ارتباطی نیازهای مرتبط با مقوله بهداشتی/سلامتی خود و افراد خانواده‌اش را دریافت نموده و با بخش بهداشتی/سلامتی شهر مجازی ارتباط مؤثر برقرار می‌نماید.

چنین فردی شهروندی آگاه و مسئولیت‌پذیر و دارای حداقل دانش مورد نیاز با فن‌آوری‌های نوین است. منفعل و ساکن نبوده و از اطلاعات کسب شده برای تحول و بهبود شرایط بهداشتی/سلامتی زندگی خود و خانواده‌اش استفاده می‌نماید. البته بایستی تلاش کرد تا این توان و امکان به صورتی عادلانه در دسترس تمامی شهروندان قرار گیرد (نیک خلق ۱۳۸۸: ۴۵).

۲۳ تسهیل خدمات سلامت

ارائه خدمات سلامت در شهرهای الکترونیک، می‌تواند از دو طریق ایجاد کارت‌های الکترونیکی سلامت و تله‌مدیسن (پزشکی الکترونیکی) صورت پذیرد.

امروزه در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته پرونده پزشکی شهروندان و به ویژه بیماران، الکترونیکی است و یا خدمات سلامتی از طریق کارت هوشمند سلامتی ارائه می‌شود (دومین کنفرانس شهر الکترونیکی ۱۳۸۸).

تله‌مدیسن یا پزشکی از راه دور نیز به انتقال داده‌ها از طریق فناوری الکترونیک اطلاق می‌گردد. این روش در واقع ایجاد ارتباطی مناسب و کاربردی بین مهندسی و علوم پزشکی است، که در آن مسئولین سلامت شهر قادرند با استفاده از فناوری‌های نوین، سطح سلامت جامعه را بالا برده و در حد مطلوب حفظ نمایند (نیک خلق ۱۳۸۸).

۳۳ حمایت از سلامت

حمایت از سلامت در راه حذف موانع ساختاری ارتقای سلامت، ابعاد مختلفی از جمله تحول در سیاست‌ها، قوانین و رفتارهای سازمانی را در بر می‌گیرد (لیبی ۱۳۸۶).

همچنین حمایت از سلامت از طریق کاهش سوانح ناشی از حمل و نقل و رفت و آمدهای بی‌شمار در شهرهای بزرگ، کاهش آلودگی‌های صوتی و هوا و ... قابل انجام بوده و با استفاده فناوری‌های نوین ارتباطی، عوامل تهدیدکننده

سلامت شهروندان در شهر الکترونیکی کاهش می‌یابد. چرا که راه نجات مردم در نوع زندگی و جلوگیری از مرگ و میر ناشی از رفت و آمدها، استفاده از خدمات IT محور است (جلالی دبیر دومین کنفرانس شهر الکترونیکی ۱۳۸۸).

۴ شهر مجازی تهران و محوریت سلامت

تهران که امروزه کلان‌شهری با معضلات متعدد و پیچیده است، بخش عمده‌ای از بار فرهنگی اجتماعی سیاسی ایران را به دوش می‌کشد. تهران با داشتن هجده درصد جمعیت کشور، سی درصد خانه‌های کشور، بیست و چهار درصد مصرف آب، برق و گاز و اختصاص بیست و نه درصد عمده‌فروشی و خرده‌فروشی‌ها و رستوران‌ها و هتل‌های کشور و چهل و چهار درصد خدمات مالی و چهل و هشت درصد امور اداری کشور و همچنین سی و چهار درصد کارمندی‌های اداری کشور، پنجاه و شش درصد ماشین‌های نمره شده کشور، چهل و شش درصد پروازهای کشور به مقصد تهران و سی و پنج درصد خطوط ارتباط تلفنی، به عنوان بزرگترین بازار تولید و مصرف اقتصادی ایران، جایگاه مهم شهری را به لحاظ اقتصادی، سیاسی و فرهنگی به خود اختصاص داده است (آشنایی با پروژه مطالعات شهر مجازی تهران).

حجم عظیم تعاملات حاصل از این امور سبب شده است تا تهران با مشکلات عدیده‌ای روبرو باشد. از این رو استفاده از شهر مجازی تهران و ظرفیت‌های آن، می‌تواند کاهش‌دهنده و حتی مرتفع‌کننده بخشی از این مشکلات و معضلات و تسهیل‌کننده بعضی از امور و فعالیتها باشد. مواردی که ضرورت ایجاد و توسعه شهر مجازی برای تهران را ایجاد می‌کنند بسیارند؛ اما از بین آنها بخش مهمی به مسائل بهداشتی و زیست‌محیطی شهر تهران مربوط است که سلامت شهروندان را با مخاطرات جدی روبرو ساخته است و استفاده از ظرفیت‌های شهر مجازی می‌تواند در بهبود شاخص‌های بهداشتی / سلامتی مؤثر باشد. این موارد عبارتند از:

کاهش سفرهای درون شهری از طریق انجام امور اداری و خدماتی از طریق امکانات شهر مجازی و در نتیجه کاستن از آلودگی‌های زیست‌محیطی همچون آلودگی هوا، آلودگی صوتی، بار ترافیک و کاهش استرس‌های روانی و بیماری‌های ناشی از آلودگی شدید هوای تهران. این امر بخصوص با توجه به شکل‌گیری و وجود روزانه ۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار سفر روزانه در تهران، بیشتر نمود پیدا می‌کند. گزارش بررسی‌های انجام شده در پروژه مطالعات شهر مجازی تهران نشان می‌دهد که می‌توان برآورد کرد که با ایجاد شهر مجازی تهران و همچنین توسعه و گسترش آن تا سال ۱۴۰۴، با توجه به اینکه ۸۳ درصد از خدمات شهر مجازی تهران قابلیت جایگزینی با خدمات اداری، شهری و ترافیک شهر فیزیکی تهران را دارند، ۶ میلیون ۵۰۹ هزار ۳۵۸ مورد از سفرهای روزانه شهروندان تهرانی به مناطق مرکزی تهران که بیشترین حجم ترافیک و آلودگی هوا را دارند، می‌تواند کاسته شود. این کاهش سفرهای روزانه معادل ۳۶/۱۶ درصد از کل ۱۸ میلیون سفر روزانه در تهران در افق سال ۱۴۰۴ است. این میزان کاهش منجر به کاهش آلودگی هوا در شهر تهران به خصوص در مناطق مرکزی تهران و همچنین کاهش مصرف سوخت خواهد شد (آشنایی با پروژه مطالعات شهر مجازی تهران).

بالا رفتن سطح آرامش و آسایش جسمی و فکری به جهت اجتناب از رفت و آمدهای غیرضروری در شهر شلوغ و پرترافیک.

کاستن از زمان پیشبرد امور شهری و اداری و در نتیجه داشتن زمان بیشتر برای امور شخصی، تفریحی و نیازهای فردی خانوادگی و ارتقاء شاخص سلامت ذهنی / فکری شهروندان.

بالا رفتن توان استفاده از ظرفیت‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی شهر تهران در ادوار گذشته و استفاده بهتر از فضاهای فرهنگی آن جهت توسعه و ارتقاء آرامش روانی شهروندان.

کاستن از تخریب بیشتر محیط زیست تهران به ویژه برای ساختمان‌سازی‌های اداری غیر ضروری که می‌توان در فضای مجازی شهر، آنها را ایجاد نمود.

عدالت بیشتر در زمینه دستیابی به عدالت اجتماعی در بحث سلامت با امکان‌پذیر شدن دسترسی سریع‌تر و توزیع شده‌تر شهروندان به خدمات

بخش سلامت در شهر مجازی. دکتر عباس استاد تقی‌زاده، مدیر کل سلامت شهرداری تهران در تیرماه سال ۸۷، اعلام می‌دارد که به دلیل تراکم شدید جمعیت در تهران، پوشش شبکه بهداشتی برای شهروندان تهرانی کم‌تر از ۲۰ درصد است (سایت فرمانداری تهران) که این امر نشان می‌دهد که تهران از این نظر یکی از فقیرترین شهرهاست.

۵ پیشنهادات

از آنجائی که شهرهای مجازی در آغاز راه خود هستند، هیچ نوع شهرسازی قطعی در این خصوص شکل نگرفته است. به عبارتی هنوز اجزاء و عناصر شهرهای مجازی، نوع معماری این شهرها و حتی نظام اجرائی و پاسخگویی آن از یک استاندارد تعریف شده و کاملاً معین و مشخصی برخوردار نیست. از این رو، هر شهر مجازی طراحی شده، متناسب با ضرورت‌ها، نیازهای اساسی و قابلیت‌های محیطی، قالب‌ریزی متفاوتی از شهرسازی را ارائه کرده و می‌کند (عاملی ۱۳۸۳).

نوپایی شهرهای مجازی و ناکافی بودن برآوردها از قابلیت‌های بالفعل و بالقوه آنها، به ویژه در حوزه سلامت و خدماتی که شهرهای مجازی جهت ارتقاء شاخص‌های بهداشتی و سلامت اجتماعی می‌توانند و می‌باید ارائه نمایند، کارکرد این حوزه را با تامل و مشکلاتی همراه کرده و اطلاعات مستدل و مبسوطی در این زمینه وجود ندارد.

با این وجود، اگرچه به زعم نگاه کلی موجود، کاربرد شهر مجازی بیشتر برای تسهیل امور اداری و بانکی است، اما به دلیل نیازهای رو به تزاید شهروندان در زمینه خدمات بهداشتی / سلامتی و قابلیت‌های بی‌بدیل شهرهای مجازی در ارتقاء و بهبود سلامت اجتماعی، می‌بایست تا هر چه سریع‌تر در این زمینه نیز سیاست‌گذاریها و برنامه‌های اجرایی تدوین و اجرا گردد.

سیاست‌ها و برنامه‌ها در این راستا می‌باید در دو محور سامان پذیرد. از یک سو بستر سازی، ایجاد امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در شهرهای مجازی و اختصاص سایت‌های ویژه برای ارائه خدمات بهداشتی / سلامتی به شهروندان و از سوی دیگر فرهنگ‌سازی و آشنا نمودن شهروندان با خدمات ارائه شده و ترغیب آنان برای بهره‌مندی از خدمات و امکانات تعبیه شده و مشارکت هر چه



بیشتر و بهتر در پیشبرد امور سلامتمدار شهرهای مجازی، دو محور اساسی این بخش است.

در این زمینه برخی از راهبردها و پیشنهادات زیر می‌تواند مورد توجه و متمرثر واقع شود:

۱ ایجاد کمیته‌هایی متشکل از افراد متخصص در زمینه‌های پزشکی، پزشکی اجتماعی، جامعه‌شناسی و الکترونیک جهت تدوین سیاستهای راهبردی سلامت‌محور در شهرهای مجازی و شناخت اولویتهای و اجرایی نمودن آنها؛

۲ ایجاد سایت‌هایی به منظور دادن اطلاعات پزشکی متقن و مستند به شهروندان در زمینه مسائل عمومی سلامتی و بهداشت فردی و اجتماعی و نیز موارد روز بهداشتی/ سلامتی جامعه (مانند دادن اطلاعات مورد نیاز در موارد خاصی چون آنفولانزای H1N1 که در سال ۸۸ موضوع روز بحث‌های پزشکی جامعه شده است). در این سایت‌ها بایستی شهروندان علاوه بر دسترسی به آمار و اطلاعات روزآمد و صحیح بتوانند با پزشکان معتمد به صورت آن‌لاین ارتباط برقرار نمایند.

۳ ایجاد تدابیر لازم به منظور اطمینان شهروندان از صحت اطلاعات و

رهنمودهای ارائه شده و تأمین امنیت اطلاعاتی در محیط مجازی؛

۴ ارتقاء ظرفیتهای مخابراتی و ایجاد بسترهای لازم سخت‌افزاری جهت کاربری آسان برای همه شهروندان و دسترسی ساده آنان به امکانات شبکه و شهر مجازی، از طریق تلفن‌های ثابت و همراه و امکاناتی نظیر پیامک جهت ارتباط با شبکه‌های بهداشتی/ سلامتی شهرهای مجازی؛

۵ تسریع در به ثمر رسیدن پروژه پرونده الکترونیکی سلامت برای تمامی شهروندان و ایجاد هماهنگی لازم بین کلیه واحدهای پزشکی جهت استفاده از این سامانه به منظور جلوگیری از اتلاف منابع و انجام موازی‌کاری‌های غیر ضروری و مخل؛

۶ توجه به آموزش‌های عمومی و همگانی در خصوص استفاده بهینه از امکانات و خدمات بهداشتی/ سلامتی ارائه شده در شهرهای مجازی و تشویق شهروندان به استفاده از آنها از طریق رسانه‌های جمعی، به ویژه رادیو و تلویزیون؛

۷ اجتناب از تبلیغ کالاها یا برنامه‌های تهدیدکننده سلامت فردی و اجتماعی شهروندان در سایت‌ها و وب‌های مرتبط با شهرهای مجازی و از سوی دیگر ارائه پیام‌های بهداشتی در صفحات مختلف شهرهای مجازی؛

منابع

- اگیرن، ویلیام فیلدینگ (۱۳۸۰) *زمینه جامعه‌شناسی*، ا.ح. آریان پور، تهران. انتشارات گستره. چاپ سیزدهم.
- آشنایی با پروژه مطالعات شهر مجازی تهران. ۱۳۸۸. در *همشهری/آن‌لاین*.
- تافار، الوین (۱۳۶۸) *موج سوم*، شهیندخت خوارزمی، تهران. نشر نو، چاپ چهارم.
- جلال، صدراسادات و حمیرا سجادی (۱۳۸۳) «شاخص‌های سلامت اجتماعی»، *اطلاعات اقتصادی و سیاسی*، شماره ۲۰۸ و ۲۰۷، آذر و دی ۱۳۸۳.
- جلالی، علی اکبر (۱۳۸۲) *شهر الکترونیک*، تهران. انتشارات دانشگاه علم و صنعت.
- زاهدی اصل، محمد (۱۳۸۲) «امنیت انسانی زیر ساخت سلامت اجتماعی»، *نشریه نیک*، شماره ۲۱.
- سیل، کلایو (۱۳۷۸) *رسانه و سلامتی*، ناصر بلیغ، تهران. طرح آینده، ۱۳۸۷.
- شکیبا زاده، الهام (۱۳۸۶) «تولید و تأثیر پیام در رسانه‌های جمعی با رویکردی بر مقوله سلامت»، *فصلنامه پژوهش و سنجش*، سال چهاردهم، شماره ۴۹، بهار ۱۳۸۶.
- صراف، احمد (۱۳۷۸) *مقدمه‌ای بر شهرشناسی در ایران*، سازمان برنامه و بودجه.
- عاملی، سعید رضا (۱۳۸۳) «دوفضایی شدن شهر: شهر مجازی ضرورت بنیادین برای کلان‌شهرهای ایران»، از سایت ایران و جامعه اطلاعاتی.
- عاملی، سعید رضا (۱۳۸۳) «فضای شهر مجازی عادلانه‌تر از فضای شهر واقعی است»، سایت روزنامه/سپ.
- فلاح زاده، علیرضا (۱۳۷۸) *نظری بر مسائل شهری ایران*، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.
- فدایی مهربانی، مهدی (۱۳۸۶) «شهرشناسی، رسانه و سلامت اجتماعی»، پژوهش‌های ارتباط پژوهش و سنجش، شماره ۴۹، بهار ۱۳۸۶.
- کاستلز، امانوئل (۱۳۸۳) *عصر اطلاعات. جامعه شبکه‌ای*، جلد اول. احد علیقلیان و افشین خاکباز، تهران. انتشارات طرح نو.
- لیبی، محمد مهدی (۱۳۸۶) «رسانه‌ها و آموزش سلامت در خانواده»، *فصلنامه پژوهش و سنجش*، سال چهاردهم، شماره ۴۹، بهار ۱۳۸۶.
- محمدی اصل، عباس (۱۳۸۲) «سلامت اجتماعی در ایران»، *گزارش* شماره ۱۴۵، فروردین ۱۳۸۲.
- محسنی، منوچهر، مقاله «سلامت اجتماعی چیست؟ نگاهی به یک مفهوم نو»، *روزنامه همشهری* شماره ۴۲/۱۹۷.
- محسنی، منوچهر (۱۳۵۷) *شهرشناسی و بهداشت جامعه شناسی پزشکی و بهداشت*، تهران: طهوری.
- نوری قاسم آبادی، ربایه «ارتباطات و پیوندهای اجتماعی ضامن سلامت فرد و جامعه» - *کار و کارگر* ۷۷/۸/۲۵.
- نیک خلق، آرش «گذر سلامتی در شهر الکترونیک آرمانی»، *ماهنامه اطلاعات علمی*، سال ۲۳، شهریور ۱۳۸۸.
- ویستر، فرانک (۱۳۸۰) *نظریه‌های جامعه اطلاعاتی*، اسماعیل قدیمی، تهران. نشر قصیده سرا.
- ودادحیر، ابوعلی و سید محمد هانی ساداتی و بتول احمدی «سلامت زنان از منظر مجلات بهداشت و سلامت ایران»، *پژوهش زنان*، دوره ۶ شماره ۲، تابستان ۱۳۸۷.



خودروی شخصی چهره ای دو گانه برای شهروند

علیرضا اسماعیلی، متولد ۱۳۴۳ شهر خوی، دارای دانشپایه‌ی دکتری در مدیریت منابع، وی بیش از ۵ سال مدیریت کل فرهنگی راهنمایی و رانندگی کشور را بر عهده داشت. پس از آن ۳ سال با درجه‌ی سرهنگی مسؤلیت پلیس راه کشور با او بود. وی پیشینه‌ی بیش از دو دهه تدریس را در کارنامه‌ی علمی خود دارد. هم اکنون نیز استادیار دانشگاه علوم انتظامی است و مدیریت گروه حمل و نقل و ترافیک دانشگاه هم با اوست.

رایزنی کمیسیون اجتماعی مجلس و عضویت در مرکز تحقیقات دانشگاه شهید بهشتی از دیگر سمت‌های دکتر اسماعیلی است.

تجارت و کار و روستا جایی است برای استراحت و تفریح، ولی اینجا برعکس است. در تهران حدود ۶ میلیون نفر به صورت سیال کار دارند. و جالب اینکه بعضی‌ها تهران را برای استراحت برمی‌گزینند.

شهرنشینی در کشور ما افتخار است. (بطور مثال بچه تهرانم، بچه شهرم برای گروهی از مردم واژه‌های افتخار آفرین است و اگر بگویند بچه روستا هستم نگاه‌ها تغییر می‌کند) شهرهای ما مردم را به شکل نامناسبی به سمت خود می‌کشند. بدون اینکه زیرساختی تعریف شده باشد. و در نتیجه، شهر با تراکم بدی از ماشین روبرو می‌شود. آنگاه می‌گوییم ماشین بد است. کشور ایران کشور بزرگی است. تمام این سرزمین قابل استفاده است. ما با سیاست‌های غلطمان هر چیز خوب مثل بوستان و جاذبه‌های تفریحی، بیمارستان‌های خیلی خوب را در شهرهای بزرگ بی می‌گذاریم. همین بیمارستان قلب در هفته چند نفر را به خود جذب می‌کند؟ این شیوه‌ی نادرست ماست که مشکل ساز است.

از اینرو تا هنگامی که هر چیز خوب را به شهرها می‌آوریم، آدمها از روستا به شهرها خواهند آمد. اینها مشکلات شهری ما است. یک خانواده ۴ نفره باید چهار خودرو داشته باشد. چه کسی می‌گوید نباید داشته باشد؟ در حالیکه ممکن است در روستاها برای رساندن یک زن باردار به بیمارستان، خودرو پیدا نمی‌شود شهرها با تراکم بدی از ماشین روبرو شده‌اند. اگر مشکل را از یک طرف حل نکنیم هر روز بدتر می‌شود. در سال ۷۴ بحث آلودگی هوا را شروع کردیم. امسال، سال ۹۰ است، ۱۶ سال گذشته و تبدیل به تراژدی شده است. و در سالهای بعد بدتر هم خواهد شد. باز هم تکرار می‌کنم ماشین چیز بدی نیست، ما شیوه‌ی بهره‌مندی از خودرو و توزیع جمعیت در شهرها را درست تعریف نکرده‌ایم. خودرو هم مثل بقیه وسایل نقلیه باید تعریف شود.

تجزیایا از دید ما سرعت افزایش گسترش خیابان‌ها، راهگذرها در برابر افزایش خودرو در تاریخ شهرهای ما همواره عقب‌تر بوده است. یعنی خودرو زیاد وارد شده و به یکباره درست است که خیابان بر طولش افزوده شده ولی ساختار راهگذرها و خیابان‌ها همچنان درجا زده است. شما چه راهکاری برای توازن میان شمار فزاینده خودروها و تنگنای

مقوله مدیریت شهری تمام ارکان و اصول شهر و شهرنشینی را شامل می‌شود که یکی از اصول بحث ترافیک و حمل و نقل در معابر شهری است و یکی از مهمترین بحث‌های مدیریت شهری محسوب می‌شود. زیرا هدف از اداره و مدیریت شهری، ایجاد فضا و محیطی امن، آرام و بدور از هیاهو و استرس برای شهروندان است و بی‌توجهی به موضوع حمل و نقل شهری عملاً بی‌توجهی به آسایش و ایمنی شهروندان است. همچنین شهروندان خواهان برخورداری از فضاهایی امن، راحت و در دسترس برای تردد و رفت‌وآمد هستند که این میسر نمی‌شود مگر با برخورداری شهروندان از معابری راحت، قابل استفاده و ایمن. گفتگوی این شماره پیرامون شهر و خودرو با یکی از دانشگاہیان و کارشناسان خبره این حوزه می‌باشد.

تجزیایا نظر به تخصص علمی و مسؤلیت‌های اجرایی که تا به حال داشتید می‌خواهیم نظر شما را در مورد مشکلی به نام خودرو در شهرهای کشورمان بدانیم؟

- خودرو به خودی خود مشکل نمی‌سازد. وسیله‌ای برای ایاب‌وذهاب، و سفرهای تفریحی مردم است. به طور اساسی داشتن خودرو و مالکیت آن خوب است و عیبی هم ندارد.

ما در بحث مدیریت مشکل داریم و وسیله رفاهی را به مشکل تبدیل کرده‌ایم. در کشور ما نسبت به بسیاری از کشورها سرانه‌ی مالکیت خودرو بسیار پایین است. در کشورهای اروپایی برای ۱/۵ نفر ۲ خودرو وجود دارد. در ایران از هر ۵ نفر یک نفر خودرو دارد که به نظر من کم است. این نحوه‌ی آمایش سرزمین است که مسائل شهری، مدیریت شهری، وضعیت جاده‌ها، فرهنگ استفاده از خودرو سایر نکات مرتبط را متعادل ساخته است، ولیما این آهنپاره خودرو را محکوم می‌کنیم. در حالیکه خودرو وسیله بسیار خوبی است. مشکل ما خودرو نیست، بلکه مشکل در حوزه‌ی ترافیک شهری و به خصوص این است که ما یک نظام و روش مناسبی را برای مسائل شهرتعیین نکرده‌ایم. امروزه شهرهای ما بزرگ می‌شوند و روستاها خالی می‌گردند. آبادی‌ها خراب می‌شوند و شهرها بی‌جهت بزرگ می‌شوند. در دنیا این روند وارونه است؛ یعنی این که شهرها محیطی است برای

گسترش خیابان‌های شهری سراغ دارید؟

باید کاری کنیم جذابیت ترابری همگانی

بالا برود و قابل دسترسی باشد. همچنین سهولت و آرامش و راحتی به همراه داشته باشد. در این صورت مطمئن باشید استفاده از خودرو شخصی به شدت کاهش می‌یابد

بنابراین هیچکدام از این دو بهم نمی‌رسند. آقای قالیباف شهردار تهران خطوط مترو را افزایش داده‌اند، پس چرا باز هم محدوده‌های طرح ترافیک را افزایش می‌دهیم، چرا زوج و فرد می‌کنیم، هر اندازه تلاش کنیم، این فاصله از لحاظ فنی و مهندسی بقدری زیاد است که نمی‌توان با اینگونه اقدامات یا احداث خیابان، معضل ترافیک را حل کنیم. باید در نقطه‌ی ورود جمعیت را متوقف کنیم، بعد آرام آرام جمعیت را از تهران به سایر شهرها گرایش دهیم. چه دلیلی دارد شرکت سایپا، ایران خودرو، یا ده‌ها شرکت کامیون‌ساز در تهران باشند. بسیاری بیمارستان‌های فوق تخصصی در تهران است. دانشگاه‌های بزرگ و شاخه‌های بسیاری از دانشگاه آزاد اکنون در تهران هستند. با دسترسی اعلام کنند اینها طبق یک برنامه زمان‌بندی شده، مثلاً ۵ ساله، از تهران خارج می‌شوند.

شهرداری‌ها پرسش اینجاست که این دوره‌ی افزایش خودرو بعد از دهه‌ی ۷۰ را ما یکبار از سر گذارنده بودیم. چطور مدیریت شهری نتوانست از آن تجربه‌ی تلخ استفاده کند و ما به موج دوم گرفتار شدیم؟ اگر به نشریات آن موقع نگاه کنیم، نشریه فکاهی



توفیق همیشه تصویر شلوغی تهران و بی‌نظمی و شهرهای دیگر را منعکس کرده است. مدیریت ما دچار بحران است. به جای اینکه مدیریت کنند خودشان بحران می‌سازند. به تقریب همه مدیریت‌ها به جای اینکه ادامه دهنده‌ی بخشی از مدیریت قبلی باشند یا اقدامات قبلی را ویران می‌کنند یا با نگاهی انتقادی آنها را زیر و زبر می‌کنند. این از مشکلات ماست، از تجربیات گذشته کم بهره می‌گیریم. از همه مهمتر ما یک راهبردی کلان نداریم. به طور مثال در کانادا از ۱۵ سال قبل برای سال ۲۰۱۱ یک طرح نوشته‌اند. که در سال ۲۰۱۲ این را عمل کنند. در تهران اگر بحث و جدل بر سر قطار هوایی (مونوریل) یا مترو است، این خیلی کودکانه است. باید به منافع ملی و منافع شهروان فکر کنیم. اگر من با شما اختلاف سلیقه دارم مردم مقصر نیستند. این چالش‌ها در کشورهای توسعه یافته وجود ندارد. اگر شما مدیر قبلی بودید من باید سیاست‌های شما را دنبال کنم و بهبود بخشم، نه اینکه تمام کارهایی را که شما انجام نداده‌اید، خراب کنم.

اگر به چند سال قبل برگردیم در تهران یک اتوبان همت بود. بعد اتوبان نیایش و حکیم را درست کردند که باز هم می‌بینم راهبندان و همچنان تراکم ترافیک هست. ما نباید سرعت تولید خودرو را مهار کنیم و نه اینکه خیابان بسازیم. نه، بلکه سرعت استفاده از خودرو و سرعت افزایش تراکم جمعیت در شهرها را مهار کنیم. ما باید به سرعت مترو، قطار هوایی (مونوریل)، قطار شهری را گسترش دهیم. ما هر قدر خیابان بسازیم اتفاق خاصی پیش نمی‌آید. در بحث مالکیت خودرو ما اکنون در نقطه انفجاری هستیم. در این مورد سه دوره را تعریف می‌کنند. یکی دوره‌ی بطئی (کندآهنگ) است که دهه‌ی ۷۰ مدنظر است یعنی اندکی از افراد ماشین می‌خریدند. اکنون خرید خودرو بسیار آسان است. زمانی اگر کسی یک پیکان مدل پایین هم می‌خرید، قربانی هم می‌کرد که صاحب خودرو شده است. ولی امروزه خرید ماشین خیلی آسان شده است. می‌بینیم که نرخ مالکیت خودرو در تهران سرعت دارد بالا می‌رود. ما به نقطه‌ی خواهیم رسید که هر نفر ایرانی صاحب یک خودرو خواهند شد. در این دوران انفجار مالکیت خودرو را سپری می‌کنیم و به یک حالت بطئی می‌رسیم. پس هر چی شما خودرو بسازید، مردم بیشتر خودرو سوار می‌شوند. راهش اینست که گسترش تراکم جمعیت را باید مهار کنیم. شما باید این سیاست را در کلانشهرها ایجاد کنید. تا جمعیت کلانشهری مانند تهران هم کم بشود.

در این مورد در یکی از کمیته‌های مصلحت نظام، که سابقه ده ساله همکاری با آن را دارم، بیان کردم، قرار نیست کسی به من بگوید که از این کلانشهر بروم. بلکه باید روشی تعریف شود، که خود بخود بروم. یعنی اینکه اگر سازمانی که من در آن کار می‌کنم، به شهر دیگری منتقل شود، من هم مجبور هستم با خانواده‌ام به آن شهر بروم. در هیچ جای دنیا پایتختن کارخانه روغن نباتی، ماشین‌سازی و ... ندارد همه‌ی دانشگاه‌های بزرگ و بیمارستان‌های تخصصی در آن متمرکز نشده‌اند. در شهر کامبریا این قدر جمعیت آن اندازه محدود است که ساعت عبور از ظهر دل آدم می‌گیرد، چون هیچ آدمی در خیابان نیست. ولی شهرهایی چون سیدنی، ملبورن، و ... انفجار جمعیت دارد. یا مثلاً در آنکارای ترکیه که یک شهر دیپلماتیک است جمعیت محدود است، ولی شهرهای دیگر مثل آنتالیه، استانبول، قونیه و ... انفجار جمعیت دارند.

تعریف ما از شهر تهران غلط است. همه چیز، اعم از تجارت، سیاست و ... در تهران است. این کار نادرست است. در بسیاری از مواد حتی برای امور ساده باید از گوشه و کنار کشور به تهران مراجعه شود. چه بسا، حتی برای تهیه دارو هم به تهران می‌آیند. به این ترتیب، و به عنوان یک کارشناس می‌گویم، هر چه قدر خیابان بسازیم مملو خودرو می‌شود. از اینرو اعمال سیاست کنترل جمعیت و مهاجرت تهران و سایر کلانشهرها ضروری است. البته به شکل دستوری غلط است. به عنوان مثال، اگر گفته شود هر کارمندی از تهران برود ما پاداش، امکانات و ... می‌دهیم. هیچکس اینکار را نمی‌کند. ولی اگر بدانیم، به عنوان نمونه در شهر گرگان درآمد تغییر می‌کند و به آنچه می‌خواهم می‌رسم، حتماً به گرگان می‌روم. ولی اگر به من بگویند برو گرگان، نمی‌روم. با این روند، کلانشهرها می‌شوند و اصفهان نیز به مشکلات تهران دچار خواهند شد باید به فکر آن شهرها باشیم و تهران را نیز فراموش نکنیم. از اینرو باید سیاست ورود جمعیت به شهرها را مهار کنیم. این مسئله را ده سال پیش نیز مطرح کردم گفتم، هر پدیده خوب را تنها در شهرهای بزرگ می‌توان یافت. چه می‌شد اگر بیمارستان قلب را به طور مثال به میبد یزد می‌بردیم. دلیلی ندارد که هر چه دانشگاه درجه یک وجود دارد در تهران باشد. به طور مثال دانشگاه شریف به همدان برود، چه اتفاقی در آنجا رخ می‌داد؟ ما بیمارستان فوق تخصصی قلب را در شهر تهران با این همه دود ساخته‌ایم، هر کسی به تهران می‌آید یک سگته‌ی هم می‌کند. در آلمان شهری بیمارستانی دارند تمام بیمارستان‌ها در کوهستان است. هر کسی به این طبیعت نگاه می‌کند آرامش می‌یابد.

امروزه در بسیاری از روستاها چراغ‌ها دیگر روشن نیستند. طبیعت خوب و زیبا و فقط چند کشاورز مانده‌اند، دیگر هیچ کس نیست. در مجلس و دانشگاه‌های مختلف نیز بیان کرده‌ام راز و رمز معضل ترافیک اینها نیست. مترو هم درست کنید مشکل حل شدنی نیست. برای اینکه سرعت رشد جمعیت خرگوشی و توسعه‌ی زیرساخت‌ها لاک‌پستی حرکت می‌کند.



جلوگیری از بروز بحران راهبندان در شهرها بگویید؟

– موضوع خیلی مهم، بحث مدیریت واحد است. مدیریت واحد در دنیا به یک نقطه‌ی مشخص رسیده است. ما در ترافیک به مدیریت واحد نیاز داریم. در حال حاضر عدم انسجامی که میان واحدها وجود دارد کارها را دچار اختلال کرده است. به طور مثال در یک شهر معمولی مثل اندیشمک مرجع مسئول ترافیک چه سازمانی است. ما این مدیریت واحد، مرجع و مسئول را نداریم. در آلودگی تهران نمی‌توان کسی را مجازات کرد. در این باره یک مدیریت واحد مورد نیاز است که همه به فرمان او باشند.

به طور اصولی زمانی مردم از خودروی شخصی استفاده می‌کنند که امکان بهره‌مندی از خودرو دیگری امکان‌پذیر نباشد. یکی از موضوعات مهم مدنظر در دنیا، آنست که برای ترغیب مردم به استفاده کمتر از خودروی سواری، وسایل حمل‌ونقل عمومی را به گونه‌ای طراحی می‌کنند که آمد و شد، سریع، ارزان، راحت باشد. (به طور مثال در ترکیه در داخل اتوبوس‌ها اینترنت پر سرعت نصب شده است) وقتی به ترابری عمومی روی آوریم پیامد آن کاهش بهره‌مندی از خودروهای شخصی است. در نتیجه آمد و شد روان شده، راهبندان پدید نمی‌آید یا دستکم کمتر می‌شود.

نکته دیگر، سامانه‌ی معابر ما خیلی قدیمی است. به طور مثال در رامسر خیابانی که در بیش از هفتاد سال پیش روزانه شاید یک خودرو و از آن عبور می‌کرده، به همان شکل مانده است. امروزه در این خیابان هر روز دستکم ۱۰۰ خودرو در رفت و آمد است. طبیعی است که این معبر گنجایش این تعداد خودرو را ندارد. بنابراین راهبندان می‌شود. بنابراین، هم باید یکسری جذابیت‌هایی ایجاد کرد تا مردم کمتر از خودرو شخصی استفاده کنند. و نیز به سرعت معبرهای دیگری هم باز کنیم. در بسیاری از شهرها این امکان وجود دارد. مشکل این است که ما می‌خواهیم دستگاه‌های دولتی این کار را انجام دهند.

در بسیاری از موارد، قیمت‌ها به شکلی است که اگر بخواهیم از وسیله نقلیه همگانی استفاده کنیم گران است. حتی هزینه استفاده از آژانس تاکسی سرویس هم زیاد است. پس در اینجا با صرفه‌تر است که از خودروی شخصی استفاده شود. در ایران هزینه‌ی استفاده از خودرو شخصی بسیار پایین است. بدین ترتیب، بسیاری از افراد با مقایسه هزینه‌های بین آژانس، تاکسی و اتوبوس، خودروی شخصی را با صرفه‌تر می‌یابند. این عوامل باعث می‌شود که استفاده از خودروی شخصی بسیار رایج باشد. باید کاری کنیم جذابیت ترابری همگانی بالا برود و قابل دسترسی باشد. همچنین سهولت و آرامش و راحتی به همراه داشته باشد. در این صورت مطمئن باشید استفاده از خودرو شخصی به شدت کاهش می‌یابد.

بحث دیگر، مسأله‌ی فرهنگی است. به طور مثال به کسانی که اتوبوس سوار می‌شوند به صورت کسانی نگاه می‌کنند که گویا مشکل اقتصادی دارند. این باید فرهنگ‌سازی شود. در همه جای دنیا وزیر و وکیل هم سوار اتوبوس می‌شوند. ما باید از بسترهایی که

به آزادراه تهران – شمال دقت کنید؛ اکنون ۱۴ سال است که ساخت آن آغاز شده و هنوز هم ادامه دارد. اما در آن دور دستها زیر دریای مانش از فرانسه تا انگلیس را طی ۲ سال تونل زدند. مهندسان آنها این کار را دو ساله انجام دادند ولی ۱۴ سال است که کار مهندسان ما تمام نشده است.

این یعنی اراده نیست. برای بسیاری از مسئولان موضوع ترابری و آمد و شد موضوع قابل اهمیتی نیست. در اکثر راهبردهای ایمنی راههای دنیا همیشه آمد و شد، راهبندان و حوادث رانندگی موضوع پر اهمیت و دارای ارجحیت ملی است. مثلاً کشور هلند که ایران وسعت دارد و از استان مازندرانهم کوچکتر است، ترافیک خیلی منظمی دارد. بودجه‌اش به اندازه بودجه کشور ایران است. این نشاندهنده آن است که در نظام اداری آنها تصادف، آمد و شد و راهبندان مهم است. امروزه محاسبه کرده‌اند که یک کشته، یک میلیون و ۷۰۰ هزار یورو قیمت دارد. ما حساب کردیم در ایران دو میلیارد و دویست میلیون تومان هزینه دارد. اگر در سال گذشته در اثر حوادث مربوطه ۵۰ نفر جان باخته باشند فقط از جنبه زیان اقتصادی ۱۱۰ میلیارد تومان پول از بین رفته است.

تا روزی که از این موضوع به صورت عادی عبور می‌کنیم. گره راهبندان و آمدوشد حل نمی‌شود. از اینرو در مدیریت شهری می‌باید موضوع تصادف، راهبندان و حمل‌ونقل دغدغه‌ی ذهن مسئولان رده بالا شود.

دستور جلسات سه رئیس قوه را در طول یکسال ملاحظه کنید، چند دستور جلسه درباره‌ی آمد و شد، راهبندان و ترابری است؟ وقتی که رئیس جمهور سابق فرانسه ۸۵۰۰ نفر کشته تصادفات جاده‌ای را اعلام کرد، به دفتر خود ابلاغ نمود این موضوع جز اولویت‌های مهم دفتر ریاست جمهوری محسوب شود. این خبر را صدلوسیما ایران پخش کرد، زمانی که ریاست جمهوری‌اش پایان یافت، کشته‌های فرانسه ۵۵۰۰ نفر رسیده بود. یعنی حدود ۳۰ درصد کم شد. اگر در کشور ما در حال حاضر تعداد تصادفات کاهش یافته همت عالی پلیس و رسانه‌ها است، ولی سیاستی در کار نیست.

اگر جریمه‌ها را بالا می‌بریم، که خوب است، در کنار آن باید سایر هزینه‌های تخلفات را نیز افزایش دهیم. هزینه تخلف فقط پرداخت پول نیست بسیاری موارد دیگر هم می‌باشد

تا هنگامی که این مسائل حل نشود. موضوع آدمی می‌ماند که بدنش عفونت گرفته و به طور دائم تب می‌کند و دائم پاشویه می‌شود، در صورتیکه باید عفونت‌ها را از بین برد.

شیرازیاً لطفاً دیدگاه خود را درباره‌ی نقش مدیریت شهری در

در شهرها داریم به سرعت و با تمام ظرفیت استفاده کنیم. مسأله‌ی فرهنگی زمانی اثر می‌کند که به مردم گفته شود، که ترابری باید همگانی باشد.

شهرداریه‌ها- شما که در جایگاه آموزشی و کارشناس مسائل ترابری کار کرده‌اید. می‌دانید که یک تقسیم‌بندی سه‌گانه‌ای وجود دارد به عنوان راهکار برای حل بحران. این راهکارها می‌تواند زیرساختی (فیزیکی) مثل بزرگراه، پارکینگ طبقاتی و... راهکار فرهنگی (آموزش شهروندی در راستای سیاست‌های بازدارنده) و یا اقتصادی باشد. مانند بالا بردن بهای سوخت برای خودروهای شخصی. اگر با این تقسیم‌بندی موافق هستید، بگوییم که کدام یک از این سه راهکار در این برهه بنیادی‌تر است؟

اگر امکانات مشابه کشورهای توسعه یافته باشد، ما شهروندان نیز از وسایل نقلیه‌ی همگانی استفاده می‌کنیم. هر سه این راهکارها باید به موازات یکدیگر انجام شود. در بحث ترافیک کم هزینه می‌کنیم

- به باور سازمان بهداشت جهانی کشورهای در حال توسعه باید یک رشته راهبردهایی اتخاذ کنند. آنها پیش‌بینی کرده‌اند. کشورهای در حال توسعه مثل ما، تا سال ۲۰۲۰م حدود ۶۸ درصد آمار کشته و تصادفات افزایش می‌یابد. ولی کشورهای توسعه یافته تا سال ۲۰۲۰م، ۲۸ درصد کاهش تلفات خواهند داشت. از اینرو توصیه کرده‌اند که کشورهای در حال توسعه که بنیه اقتصادی خوبی ندارند، نمی‌توانند به سرعت آزاد راه، قطار هوایی (مونوریل) و... درست کنند. از اینرو برای مهار تصادفات باید از پلیس بیشتر استفاده کنند. یعنی جز جریمه کردن، اعمال شدید قوانین و مقررات چاره‌ای نداریم. بنابراین از سه راهکار، اولویت اول اجرای هر چه بیشتر مقررات و نظارت است در کنار این، احداث و به سامان آوردن ساختارها است. در هیچ کشوری اینطوری نیست که در ترابری کشور، ۳۰ درصد سهم صنعت هوایی باشد. این یک فاجعه است. ۹۰ درصد از جاده استفاده می‌شود. مردم مجبور هستند برای آمد و شد ۹۰ درصد از جاده استفاده کنند.

در کشور سوئد، که رئیس راه‌آهن یک ایرانی بود، می‌گفت ۴۰ درصد حمل و نقل با قطار هوایی است. با این کار ترافیک سطح جاده‌ها به نحوه چشمگیری سبک می‌شود. اکنون در بیشتر نقاط دنیا مسافرت شهر به شهر با هواپیما به بهای ارزان امکان‌پذیر است. به طور مثال اگر من بخواهم به قم بروم، ترجیح می‌دهم مسافرت با هواپیما انجام شود. این کار کاهش سفر جاده‌ای، ترافیک و هزینه را به دنبال دارد. و ما امروزه در این شهر چند پارکینگ عمومی داریم؟ چند سال است که در این باره بحث کرده‌اند؟ لذا توصیه می‌کنم فعلا از اهرم پلیس بیشتر استفاده شود. با این کار می‌توان تصادفات را مهار کرد. در هر شهر باید یک ساختار مدیریتی واحد تشکیل شود. به شکلی که از صفر تا ۱۰۰ جوانب مختلف ترابری ترافیک و آلودگی را جابگو باشد. به علت فقدان یک چنین مدیریت واحد به عنوان مثال، مسأله راهبندان‌های تهران را دستگاه‌های مختلف هر یک به دیگری احاله می‌دهند. در حال حاضر نمی‌توانید مسئول آلودگی هوا را پیدا کنید. به نظر شما در راهبندان‌های تهران مسئول کیست؟ باید مرجعی باشد که از صفر تا ۱۰۰ را جواب بدهد. از راهبندان گرفته تا ترابری را. باید یک مدیریت واحد را برقرار کنیم و نکته سوم از فرهنگ‌سازی غافل نشویم. رسانه ملی ما به چه میزان، درباره‌ی مسأله راهبندان و آمد و شد به صورت رایگان کار کرده است. آیا می‌شود در این مورد سیاهه‌ای از آنها گرفت؟

مثلا در مورد همین برنامه سفر بخیر، هزینه‌های مربوطه از پلیس دریافت می‌شود. پس رسالت رسانه ملی چیست؟ آیا مسأله‌ی سلامت، ایمنی، جان مردم جز رسالت آنها نیست؟ یا در مطبوعات بخشی را به مسائل مختلف ترافیک اختصاص داده‌اند؟ این مسئله‌ها فناوری نمی‌خواهد، بلکه اراده می‌خواهد.

مگر وزارت فرهنگ و ارشاد کشور مسئول فرهنگ ما نیست، چقدر در حوزه‌ی ترافیک کار فرهنگی کرده است. چرا در کشورهای توسعه یافته یک خانم سالخورده هم خود

را ملزم می‌داند به فردی که قانونمند نیست تذکر بدهد، ولی در ایران به خاطر هشدار می‌دهیم که مواظب پلیس باشد. زیرا برای شهروندان، ما این فرهنگ‌سازی انجام نشده است.

در این موضوعها همت عالی و ارجحیت ملی نقش دارداگر این مشکلات را حل نکنیم بقیه مشکلات حل نمی‌شود. از اینرو اول باید فضا را ایجاد کنیم بعد از مردم بخواهیم. برای مثال در شهری که سطل زباله نصب نشده است، از مردم می‌خواهیم در خیابان زباله نریزند. وقتی سطل نیست زباله را باید کجا ریخت؟!

سه سال پیش در کنفرانسیدر مکزیک سخنرانی داشتم. کارشناسی از یک دانشگاه آمریکایی سخنرانی کرد. ایشان گفت تا سال ۱۹۸۰۴۰ سال طول کشید تا توانستیم در آمریکا موضوع استفاده از کمربند ایمنی خودرو را به ۱۰۰ درصد برسانیم. سپس مدتی اهرم قانون را سست کردیم مردم نسبت به بستن کمربند ایمنی کاستی نشان دادند. دوباره قانون را سفت و محکم گرفتیم و این قانون اعمال شد.

ایشان را در فرودگاه دیدم، به او گفتم در ایران از سال ۲۰۰۰ تا به امروز که سال ۲۰۰۸م است، ۸۰ درصد مردم از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند. به او گفتم تفاوت مردم ما با مردم شما در این است که ریشه‌ی فرهنگی ما بسیار عمیق است. ما با کارهای فرهنگی، از جمله تهیه انیمیشن سیاه ساکنی، که از تلویزیون پخش می‌شد، و با بیان این که بستن کمربند ایمنی نشان دهنده‌ی تشخیص است، موفق شدیم طی ۸ سال ۸۰ درصد مردم از کمربند ایمنی استفاده کنند. این نشانه آن است که ایرانی‌ها فرهنگ پذیرند. ولی با مردم باید مثل مردم حرف زد، اما، در مورد موتورسوارها، چرا به جای استفاده کلاه ایمنی آن را روی دسته موتور می‌گذارند. ما نتوانستیم اهمیت موضوع را برایشان باز کنیم، که استفاده از کلاه ایمنی چه مزیتی دارد. در آلمان شخصیت‌های سینمایی، ورزشی و... برای مردمشان صحبت می‌کنند. تمام روزنامه‌ها هم برای مردم مطالب مختلفی دارند، تا اینگونه موارد نهادینه شود. امروزه هیچکدام از روزنامه‌ها و شبکه‌های تلویزیونی ما درباره این موضوعات برای مردم هیچ برنامه مدونی ندارند. اگر امروز به صورت اتفاقی از میان تمام روزنامه‌های منتشر شده، به صورت رندوم چند روزنامه را انتخاب کرده و مورد بررسی قرار دهیم مشاهده خواهیم کرد به جز مسأله‌ی آلودگی هوا در مورد مسائل دیگری که نیاز به فرهنگ‌سازی دارد مطلبی ندارند. مردم ایران بسیار احساسی هستند. باید آنها را متوجه کنیم که امروزه با استفاده از خودرو شخصی باعث شده‌ایم که آلودگی هوا بیشتر شود. باید متوجه باشیم مسئله آلودگی هوا چقدر خطرناک است. از دیدگاه اقتصادی گران کردن هزینه‌های و استفاده از خودرو شخصی، مثل افزایش جریمه‌ها و افزایش قیمت پارکینگ‌ها کار خوبی است.

ولی باید در حقوق شهروندی هم دقت کنیم. به طور مثال در این هوای سرد چنانچه

مدیریت واحد میزان سرعت در تصمیم‌گیری، تصمیم‌گیر منطقی، سرعت در اجرا، فرمانبرداری و پاسخگویی را بالا می‌برد

دسترس‌ی به وسایل نقلیه همگانی کم باشد، من شهروند مجبورم علیرغم بهای گران بنزین، از خودروی شخصی استفاده کنم، بنابراین اگر امکانات مشابه کشورهای توسعه یافته باشد، ما شهروندان نیز از وسایل نقلیه‌ی همگانی استفاده می‌کنیم. هر سه این راهکارها باید به موازات یکدیگر انجام شود. در بحث ترافیک کم هزینه می‌کنیم. به طور مثال، اگر محاسبه کنیم چنانچه در ایران ۱۶ میلیون سفر موجود باشد و در هر سفر ۵ دقیقه تأخیر شود، ضربدر هزینه‌های مربوط به آلودگی هوا و هزینه سوخت و... عدد وحشتناکی بدست خواهد آمد. من بر این باورم که باید فرهنگ‌سازی و ساخت تسهیلات را در اولویت قرار دهیم.

در صحبت‌های شما به مدیریت واحد اشاره شد. شاید مدیریت‌های جداگانه و بخش‌های که هستند در مقابل این ایستادگی

کنند. یعنی همه باید زیر نظر یک مدیر باشند؟ شاید بیان شود، بخشی از این مدیران که با هم تعامل دارند را در کنار هم قرار دهید. در این مورد به طور واضح توضیح دهید.

– در بحث آمد و شد و راهبندان باید حرف اول و آخر را یک نفر بزند. کار گروهی زمانی می‌تواند موثر باشد که ما این فرهنگ مکمل بودن را داشته باشیم. لذا مدیریت یکپارچه در خیلی از کشورهای دنیا انجام شده است. در خیلی از کشورها یک وزارت ترابری و ترافیک تشکیل دادند و همه زیر چتر آن کار می‌کنند. بحث آمد و شد و راهبندان مثل ثبت‌احوال و آب و فاضلاب نیست. مشکل راهبندانها یک مورد اضطراری است. بنابراین یک نفر باید بگوید و سریع انجام شود. بطور مثال اگر امشب در تهران یخبندان بشود یک نفر باید تصمیم‌گیری کند که بتواند آمد و رفت را سازماندهی کند.

با تجربیاتی که در دو دهه‌ی اخیر کسب کرده‌ام و کارهای علمی و تحقیقی که انجام شده‌مقدم نیاز به مدیریت واحد داریم. مدیریت واحد معنایش اینست که همه در پایگان(سلسله مراتبی) قرار بگیرند. مدیریت واحد یعنی اینکه سیاستگذاری واحد باشد. هر کس از مدیران می‌تواند یک واحد مستقل داشته باشد. هیچکس امر بر آنها نیست. کنترل عملیاتی نیستند. اگر خواهیم طرح زوج و فرد داشته باشیم. این مدیریت واحد است که می‌گوید و سازمان هم ملزم به انجام آن دستورات است. بعضی اوقات از ریاست بالا پیروی نمی‌کنند. این عدم هماهنگی هاست که کارها را به تاخیر می‌اندازد.

از اینرو مدیریت واحد میزان سرعت در تصمیم‌گیری، تصمیم‌گیریمنتقی، سرعت در اجرا، فرمانبرداری و پاسخگویی را بالا می‌برد. در تهران که ترافیک قفل می‌شود، شما از چه کسی انتقاد می‌کنید؟ اگر به پلیس بگویید پاسخ این خواهد بود که عرض خیابان‌ها کم است. به شهرداری هم بگوییم می‌گوید اختیار من دست پلیس نیست و تازه بودجه من کم است. یک نفر نیست که در این باره پاسخگو باشد و دستکم پوزش خواهد.

۵ ماه قبل در سیدنی مرکزی را دیدم با عنوان «مرکز مدیریت ترافیک سیدنی» پرسیدم وظیفه‌ی شما چیست؟ گفتند ما وظایف ترافیکی داریم. از این گذشته، حتی اگر جای آتش بگیرد با ما تماس می‌گیرند... برای همه‌ی مسائل ایمنی و بحران‌ها به این مرکز زنگ زده می‌شود. این مرکز تمام ارکان‌ها را تکمیل کردند. حالا چرا اینها این کار را کردند. چون باعث صرفه جویی در هزینه‌ها می‌شود و سرعت بالا می‌رود و یکجا باید پاسخگو باشد. که مثلا اگر دیربه محل حادثه رسیدند رئیس باید پاسخگو باشد. ولی در ایران هر بخشی مربوط به یک سازمان است. (چند شماره تلفن مثل آتش نشانی، پلیس، اورژانس و... را باید حفظ کرد) آنها حتی درباره‌ی شماره‌ی تلفن مرکزشان هم تدبیر کرده‌اند که سه تا صفر است. آنها می‌گفتند که مردم در هر شرایطی عدد صفر یادشان می‌ماند. اگر ما این یکپارچگی را داشته باشیم در پاسخگویی و سرعت‌بخشی بسیار کمک می‌کند.

ترابریا پرسش بعدی اینست که راهنمایی و رانندگی به جز نقش اجرایی که از قدیم داشت. آیا می‌تواند نقش موثرتری داشته باشد؟ از قدیم تا به حال. این نقش‌ها کاملا جدایی بین شهر و مدیران شهرداری قرار گرفته است. می‌توانست نقشی به غیر از این داشته باشد؟

– باید بگویم که پلیس هم به یک رشته امکانات نیاز دارد و هم یک توانایی‌های دارد. باید به این محدودیت‌های انسانی و فیزیکی پلیس هم بیندیشیم.

طبیعی است که سازمان‌های شهری ما با هم یک رشته تعارف دارند. به یاد دارم چند سال قبل کرباسچی شهرداری تهران بود، دوربین‌های شهری را کار می‌گذاشتند تا بتوان وضعیت ترافیک خیابان‌ها را نظارت و کنترل نمود. این دوربین‌ها باید در اختیار پلیس باشد تا هر کجا تراکم و راهبندان است دستورهای لازم را بدهد. سازمان‌ها هم به صورت مستقل کار می‌کردند.

ترابریا پرسش دیگر اینست که شما با فرمانروایی خودرو بر شهر موافق هستید؟ این موجود بی‌زبانی که ما آن را می‌رانیم در چشم‌انداز نه خیلی دور آرام آرام فضاهای همگانی را می‌بلعد و ما با مرگ این فضاهای همگانی که روح شهر در آنها است، روبرو خواهیم بود. در حال حاضر

چاره‌ی نداریم که راه باز کنیم تا خیابانها و بزرگراهها دو طبقه نشود. اگر با این موضوع موافق هستید درباره‌ی مرگ فضاهای همگانی و خودروهای که ما می‌رانیم توضیح دهید؟

– طبیعی است وقتی ما زیرساخت‌های سامانه‌ی ترابری را برقرار نکنیم و فقط همه‌اش به خیابان‌های شهر اضافه شود، اگر این مهاجرت سریع، رشد جمعیت را و نرخ مالکیت خودرو را مهار نکنیم، فضاهای همگانی از بین می‌رود. اگر این جمعیت را مهار نکنیم سه سال بعد با وجود سامانه اتوبوس تندرو باز هم مشکل خواهیم داشت. و مجبور می‌شویم قطار هوایی بکشیم. و چهره‌ی شهر بسیار دگرگون می‌شود. بهم می‌خورد. شهر مکزیکوسیتی نزدیک ۲۲ میلیون جمعیت دارد. شهر روز زیاد شلوغ نیست. زیرا نصف جمعیت در زیر شهر جابه‌جا می‌شوند. امروزه مردم برای انجام بعضی از خدمات به سفر شهری نیازی ندارند. توزیع امکانات و خدمات باید به گونه‌ای است که مجبور نباشیم برای تهیه چیزها یک طرف شهر به آنطرف شهر برویم. بطور مثال برای نام‌نویسی کنکور داوطلبان همه مراحل ثبت‌نام را در داخل منزل انجام می‌دهند. ولی هنوز در بعضی موارد ناگزیریم در عوارضی بایستم و پول بدهیم و رسید بگیریم. همه این موارد را جمع کنیم و نیازهای مردم به دستگاه‌های اداری را وارد بخش الکترونیک کنیم. تقاضای سفر کم می‌شود. بخشی از آلودگی هوا مربوط به خودروهاست. در استرالیا با پژوهش‌هایی دریافته‌اند که اشتغالات ذهنی در ایجاد تصادفات اثر دارد. تا ما سرعت خرگوشی و لاک‌پشتی را حل نکنیم نمی‌توانیم کاری انجام دهیم.

ترابریا با تشکر. اگر به عنوان صحبت پایانی گفته‌ای دارید بیان کنید؟

از نشریه شهرداریها شما تشکر می‌کنم. این نشریه برای من خیلی جالب بود. تداوم یازده ساله یک نشریه در حوزه‌ی فرهنگ، برای ما افتخار است.

اولین درخواست من این که موضوع ترابری و آلودشد و راهبندان به عنوان یک موضوع ملی در اولویت‌های بالا قرار بگیرد. دوم، به حوزه‌ی ترافیک بودجه بیشتری اختصاص یابد. این هزینه‌ها سرمایه‌گذاری هستند. سوم اینکه: آدم‌ها بزرگترین ثروت هر جامعه هستند اجازه ندهیم سالانه ۱۲۰ هزار نفر ۱۲۰۰۰ نفر جان خود را از دست بدهند. برای همه اینها فرمول و راهکار وجود دارد. معلوم نیست که ما هم قربانی این حوادث یا

در دنیا اگر کسی می‌خواهد نماینده مجلس شود به پیشینه‌اش نگاه می‌کنند که تخلف رانندگی نداشته باشد. در حوزه حمل‌ونقل و ترابریاگر رده‌های بالا توجه به این موضوع داشته باشند و قاعدتاً وقتی ما به مردم احترام بگذاریم مردم هم حرف می‌پذیرند

آلودگی هوا نشویم. بنابراین دستکم برای حفظ خانواده خودمان هم شده تصمیمات اساسی اتخاذ کنیم. اگر دست به دست هم بدهیم و از تجربیات هم استفاده کنیم، مطمئن باشید ظرف ۵ سال خیلی از مشکلات را حل خواهیم کرد.

مجلسیان هم باید همت بیشتری داشته باشند. تمام مجلس‌های دنیا در این حوزه تلاش می‌کنند. اگر جریمه‌ها را بالا می‌بریم، که خوب است، در کنار آن باید سایر هزینه‌های تخلفات را نیز افزایش دهیم. هزینه تخلف فقط پرداخت پول نیست بسیاری موارد دیگر هم می‌باشد. در دنیا اگر کسی می‌خواهد نماینده مجلس شود به پیشینه‌اش نگاه می‌کنند که تخلف رانندگی نداشته باشد. در حوزه‌ی حمل‌ونقل و ترابریاگر رده‌های بالا توجه به این موضوع داشته باشند و قاعدتاً وقتی ما به مردم احترام بگذاریم مردم هم حرف می‌پذیرند.

مردم ایران اصیل و با فرهنگ هستند. ایرانیان ریشه‌ی تمدنشان چند هزار ساله است. از گذشته‌مان با غرور حرف می‌زنیم. از اینرو ما باید دانقه مردم را خوب درک کنیم. اگر مردم بگویم که این توقف دوبله خودرو شما باعث آزار مردم است، اگر خوب بیان کنیم، آنها هم می‌پذیرند. توقع مردم این است که جاده‌های مناسب داشته باشند. که حششان است، اگر رعایت بشود مطمئن باشید که بهترین مردم دنیا هستیم. و در نتیجه بسیار از مسائل مربوط به خودرو و ترافیک حل می‌شود.

نخستین شهر جدید قنوسی از میان ویرانه ها

عباس جلالی



جای نمانده است.

برخی از این روستاها شهرهای کوچکی بودند چون: کهنه شهر با ۲۲۹۰ خانوار که ۳۷۰ کشته داشت، مغانجوق با ۱۸۰۰ خانوار با ۷۵ کشته، صدقیان با ۱۰۵۰ خانوار با ۶۰ تن کشته و سرای ملک با ۹۶۰ خانوار و ۸۲ کشته.

هیچ یک از این روستاهای بزرگ بر جای نماندند، اما در کمال شگفتی شمار کشتگان با برآورد جمعیت آنان اگر تنها کهنه شهر را در نظر بگیریم که شمار افراد هر خانوار آن ۴ نفر بوده باشد که یقیناً بیش از اینها بوده، (نفر ۱۱۹۶۰ = ۲۹۹۰ × ۴) چنین جمعیتی در یک چنان زمینلرزه ای می باید کشتگانی بسیار پرشماتر از ۳۷۰ نفر می داشت.

پهنه ی زلزله زده، دشت بار آوری در جنوب باختری خوی بود که رود زولا آن را آبیاری می کند. در نوشتگان جغرافیایی سده های آغازین اسلامی شهری به سلماس وجود داشته که احتمالاً بعدها از میان رفته. در روزگار قاجاری این نام بر ولایتی مانده بود که مرکز شهر دیلمقان *Dilmagān* نام داشت. شهری که اکنون دیگر وجود ندارد. تنها کسانی با نام خانوادگی دیلمقانی هستند که در میان ترک زبانان مهاجر در پهنه های شمالی و گسترده ی آذربایجان می زیند و بازماندگان این شهر مدفون تاریخی اند. در روز سه شنبه ۱۶ اردیبهشت ماه ۱۳۰۹ خورشیدی، ساعت ۱۰ بامداد، زمینلرزه ای با بزرگای ۵/۵ ریشتر، پهنه ی ولایت سلماس را لرزاند که پیامد آن پانزده کشته و خرابی چند دکان و خانه بود و روستاهای پیرامونی ویرانه های بسیار و کشته هایی نیز داشتند. مردم ترسیده از زمینلرزه خانه های شکسته را رها کردند. فرماندهی پادگان سلماس هشیارانه، سربازخانه ها را خالی کرد و به مردم هشدار داد تا از ماندن در خانه ها بپرهیزند و پادگان در فضایی باز اردو زد و به حال آماده باش ماند. پاسی از نیمه های شب گذشته، پانزده ساعت پس از پیشلرزه ی روز سه شنبه، زمینلرزه ای مهیب و ویرانگر به بزرگای ۷/۲ ریشتر همه چیز را فرو کوبید و شهر دیلمقان را از روی زمین برداشت. آنچه از روستاها به جا مانده بود با خاک یکسان شد. نزدیک به ۶۰ روستا ویران گردید. شمار کشتگان پهنه ی زلزله زده ی سلماس را میان ۲۵۰۰ تا ۴۰۰۰ نفر نگاهشته اند. در این میان هشدارهای سربازان و پیشلرزه ی روز سه شنبه و آمادگی پادگان برای کمک فوری به زیر آوار ماندگان جان چند هزار نفری را نجات داد. سربازان در همان روزهای نخست توانستند ۳۰۰ نفر را از زیر آوار زنده و نیمه

در جستجو برای یافتن نخستین شهر جدید در ایران که بر شالوده ای از پیش اندیشیده ساخته شده باشد، نمیتوان از بر روی کار آمدن «دودمان پهلوی» واپستر رفت، اما اگر بخواهیم در این جستجو به فراسوهای تاریخ نوین ایران باز گردیم، نیاز به پژوهشی دراز دامن داریم که از توان یک تن بیرون خواهد بود و شاید که این رخداد را در سپیده دمان تاریخ بیشتر به توان یافت تا در میانه های آن.

آنچه که ساختن شهری تازه را در روزگاران تاریخی محتوم می ساخته، رخدادهایی بوده چون زمینلرزه، سیل و آتشفشانی که این آخری در تاریخ ما از برای اینکه سازه های سنگی و گلین داشته ایم و خاک بیشترین حجم ساخت و ساز را داشته، چندان صدق نمی کند، اما آن دوی دیگر پیشینه ای دراز در تاریخ ما دارند.

به آغاز روزگار پهلویان باز می گردیم. رضا شاه پهلوی (۱۳۰۰ - ۱۳۲۰ خ) شیوه ی حکومت مرکزگرا را با قدرت تمام به اجرا گذاشته و شهرگرایی رواج یافته، آنهم با مرکزی اداری در میانه ی شهر و خیابان های گشاده ای که از این مرکز به سوی لبه های آن کشیده می شوند. تهران پایتخت پهلویان از آغاز سده ی چهاردهم خورشیدی پای در این راه می نهد.

در ۱۳۰۹ خورشیدی رخدادی طبیعی، ساختن شهری نو به شیوه ای نوین و دلخواه حکومت مرکزی را محتوم می کند و میدان را برای آزمونی نو در برابر دولتمردان پهلوی می گشاید. برای این آغاز مهم، مهندس اسدالله خاور زمینی بر کار گمارده می شود تا نقشه ی شهری شطرنجی را گرته ریزد و این نقشه بناست حتی برای روستاها نیز بکار رود. این رخداد بزرگ شهرسازی در ایران از نخستین گام هایی است که تاریخ آن را در دل، نیمه نهان نگاهشته و همه ی ریزه کاری های آن به دست نیست، امید آنکه بتوان همه را از دفترهای فراموش شده گرد آورد و فراروی آیندگان نهاد تا بدانند «نخستین شهر جدید» چگونه پای گرفته است.

رخداد

آنچه در تاریخ لرزه نگاری جهان و در نخستین سال دهه ی ۱۹۳۰ میلادی به نام «زمینلرزه ی سلماس» نگاهشته شده، رخداد بی ماندنی بود که گذشته از رویدادهای زمین شناختی شگفت، پیامدهای شهری و شهروندی نیز داشت. زمین در گستره ی بزرگی در پهنه ی شمال باختری دریایچه ارومیه، به نام سلماس، پیش از یکصد روز (سه ماه ونیم) چون بیماری که به تب نوبه دچار شده باشد لرزید. این لرزش ها ۲۳ روستا را از صفحه ی گیتی زدود؛ روستاهایی که دیگر به جز نامی از آنان در جهان به

• امیر اعلم (قققاز ۱۲۵۵ - تهران ۱۳۴۰ خ)

پزشک و دولتمرد ایرانی. در ایران، ترکیه و بیروت درس خواند. به دانشکده پزشکی بیروت رفت و در ۱۲۸۲ از فرانسه دانیایه‌ی دکتری در پزشکی گرفت. به ایران بازگشت و استاد تشریح مدرسه طب شد در سالهای ۱۲۹۸ و ۱۳۲۷ خورشیدی وزیر بهداشت بود. ۴۰ سال در دانشکده پزشکی درس گفت. از پایه‌گذاران جمعیت شیر و خورشید سرخ بود. بیمارستانی در تهران به نام اوست از کارهایش: کالبدشناسی توصیفی (۹جلد)، نامه‌ی احمدی (حفظ الصحه)

و در خبری دیگر آمده که، «... زمینلرزه هم مداومت دارد. پریشب قریب سحر زلزله‌ی شدیدی رخ داد که از قرار اظهارات اهالی شدیدتر از لرزشی بود که باعث این همه ویرانی شده است». در گزارش فرماندهی لشکر شمال غرب نیز آمده که، «شهر دیلمقان به اضافه‌ی یکصد پارچه آبدای یکسره ویران شده است و محتاج آن هستند که دوبار ساخته شوند». رفته رفته مردم گریخته که به لرزش‌های همه روزه خو گرفته بودند، باز می‌گردند تا با آنچه مانده، زندگی را از سر گیرند چندانکه در روزهای پایانی اردیبهشت باشندگان در میان ویرانه‌های شهر آسیاب به راه می‌اندازند تا آرد بسازند و نان بپزند. چندانکه در روز ۲۸ اردیبهشت ۸ خروار نان پخت می‌شود. مردم در وسط خیابان شهر قهوه‌خانه برپا می‌کنند و بازاری راه می‌افتد که جنس‌های بیرون کشیده از میان آوار را خرید و فروش می‌کنند.

در همین روز گزارشی در روزنامه چاپ شده است که «... ساعت ۸/۵ بعدازظهر زلزله‌ی نسبتاً شدیدی احساس و باد سختی هم وزیدن گرفت... مهندسين برای مطالعات طبقات ارضی و تعیین میزان خسارات و مخارجات

لازمه وارد دیلمقان شده و شروع به کار کرده اند...» و در تلگرافی به پایتخت به تاریخ ۷ خرداد می‌خوانیم که «... مهندسی که احضار شده بود، مشغول نقشه‌کشی و تعیین برآورد مخارج است... که اقدامات ثانوی یعنی مسئله تعمیرات حسب الامر جهانمطاع ملوکانه اروحنا فدا، به محض آرامش زمین شروع خواهد شد. نقشه‌ی شهر تنظیم و نقشه‌ی قراء در دست اقدام است. مهندس نامبرده در این تلگراف می‌باید همان مهندس اسدالله خاور زمینی باشد.

سه روز بعد در شماره ۱۰۷۶ روزنامه‌ی اطلاعات - ۱۰ تیرماه ۱۳۰۹ برابر با یکم ژوئیه ۱۹۳۰ به نخستین خبر درباره‌ی ساختن شهری جدید در ایران برمی‌خوریم که نقطه‌ی عطفی در تاریخ شهری ایران شمرده می‌شود. «ساختمان شهر جدید سلماس» «لایحه ذیل را آقای بهرامی معاون وزارت مالیه

در جلسه امروز تقدیم مجلس شورای ملی نمودند.

ساحت محترم مجلس شورای ملی

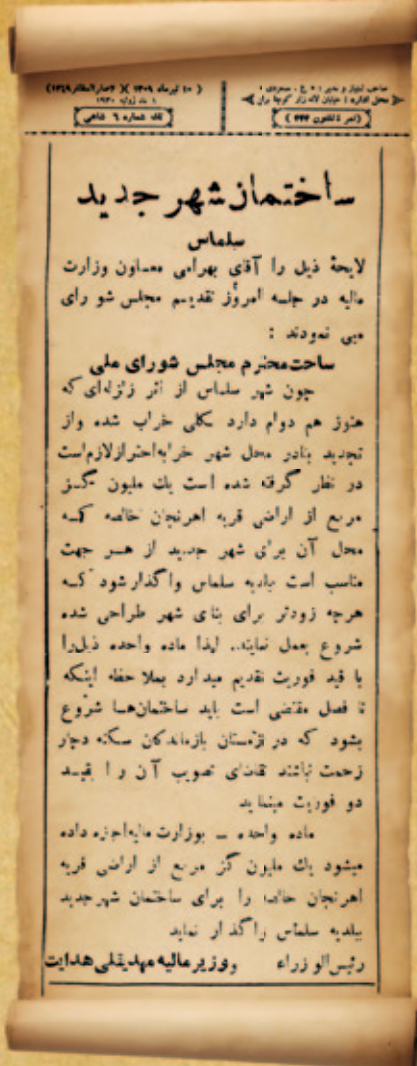
چون شهر سلماس از اثر زلزله‌ای که هنوز هم دوام دارد به کلی خراب شده و از تجدید بنا در محل شهر خرابه احتراز لازم است، در نظر گرفته شده است. یک میلیون گز مربع [= یک متر مربع] از اراضی قریه‌ی اهرنجان خالصه که محل آن برای شهر جدید از هر جهت مناسب است، به بلدیة سلماس [!] واگذار شود که هر چه زودتر برای بنای شهر طراحی شده، شروع به عمل نمایند، لهذا ماده واحده ذیل را با قید فوریت تقدیم می‌دارد. به ملاحظه‌ی اینکه تا فصل مقتضی است باید ساختمان‌ها شروع بشود که

جان بیرون بکشند. دامهای تلف شده بسیار زیاد بود که در روزهای بعد، عفونت شدید آبادی‌های زلزله زده را در پی داشت. زمینلرزه چهارشنبه ۱۷ اردیبهشت چندان شدید بود که شعاع ویرانگری آن به ۲۳ کیلومتر می‌رسید و تا ۳۵۰ کیلومتری این لرزش حس شد؛ یعنی باشندگان بغداد در عراق و تفلیس در گرجستان قققاز آن را حس کردند (عکس زمینلرزه) این زمینلرزه گسلسی نیز به همراه داشت که درازی آن به ۱۶ کیلومتر، از شور گول [= برکه‌ی شور] تا کهنه شهر می‌رسید.

خبر زمینلرزه را روزنامه‌ی اطلاعات در روز ۲۰ اردیبهشت چاپ کرد که در آن گفته شده بود دکتر امیراعلم • ریاست شیر و خورشید سرخ ایران در گزارشی کشتگان ۲ هزار نفر و زخمی‌ها و آسیب دیدگان را ۶۰۰ نفر گفته و ناپودی ۴۵ روستا را اعلام کرده است؛ «آب پیدا نیست. رودخانه‌ها زیر و رو شده اند و در فاصله نیمروز ۲۰ به این سو، در کمتر از ۲۴ ساعت، ده زمینلرزه سخت رخ داده است». پس از زمینلرزه، سطح ایستایی بالا آمده، در بیشتر روستاها، چشمه‌ها سرباز کرده و به راه افتاده اند. مانند؛ زلزله بولاغی [= چشمه‌ی زلزله] که آب‌گذاری است با دمای ۱۸° در ۱۰ کیلومتری شمال گسلس سلماس. آب دریاچه ارومیه بنا به گزارش روزنامه اطلاعات بالا آمده بود، اما منابع امروزی نوشته اند که به طور موقت پایین رفته، سپس بالا آمده است. «سرتیب حسن خان فرمانده قشون، رئیس شیر و خورشید سرخ آذربایجان همراه پزشک و دارو و جراح وارد منطقه‌ی زلزله زده شده اند. در میان کشتگان ۱۰۰ نفر ارمنی و ۶۰ نفر آشوری دیده می‌شوند». شمار گمشدگان در روز ۲۳ اردیبهشت با اعلام روزنامه اطلاعات ۲۵۰ نفر بوده است. دامنه‌ی زمینلرزه؛ تبریز، عجب شیر، خوی، قراغینی، شرفخانه، ساوجبلاغ، مرند، جلفا، اهر، گوان، ماکو، مراغه را در برمی‌گرفته است



روز ۲۴ اردیبهشت در گزارشی آمده که، «مقام منبع وزارت جلیله دربار دامت عظمه، کبیه شیر و خورشید سرخ. تلگراف مبارک دیروز غروب زیارت... حسب الامر برای برآورد مخارج تعمیرات شروع به اقدام... به معاون ایالت تذکر داده بود که یکنفر مهندس روانه دارد تا در تخمین میزان خسارت وارده تحقیقات و مطالعات لازمه از روی بصیرت به عمل آید. در ضمن برای ساختمان شهر، محلی تهیه شود. محل فعلی قابل تعمیر نیست و محتاج مخارج فوق العاده خواهد بود. در نزدیکی شهر مخروبه محل مناسبی است».



۱۳۴۳۵۰۴۱۰۰۰ تومان به دست می آید که مبلغ دریافتی تبریز از این پول و در همین تاریخ ۱۰۶۸۴۱۷۰ هزار تومان بوده است. این به روز کردن بر پایه‌ی اصل پایایی نسبی ارزش سکه‌ی طلای رسمی کشور در هر دوره‌ی تاریخی، شالوده‌ریزی شده است. در این گزارش گفته شده که مانده‌ی پول در بانک ملی موجود است. همچنان که ساختمان شهر جدید شاهپور آغاز می‌شود، پسرلرزه‌های کوچک و بزرگ پهنه‌ی ولایت سلماس را می‌لرزاند که همگی در روزنامه‌های آن روزگار ثبت شده است. بیشتر این پسرلرزه‌ها میانه یا ضعیف بوده‌اند و برخی نیز بسیار شدید بوده است مانند پسرلرزه‌های ۶ مرداد و ۲۹ شهریور که این یکی یک دقیقه به درازا کشیده است. روزنامه‌ی ۱۷ تیرماه گزارش لایحه پیشنهادی در مجلس را آورده است که با اکثریت آرا تصویب می‌گردد و در خبر روز ۲۴ تیرماه پس از خبر پسرلرزه، گفته شده که اعانات گرد آمده را نخست از روستاها شروع به تقسیم کرده‌اند سپس به شهر خواهد رسید. [۱۲] چندانکه از گزارش‌های هر روزه برمی‌آید در پهنه‌ی زلزله دیده شگفتی‌های زمین‌شناختی و آب و هوایی رخ می‌داده است؛ مانند گرم بودن شدید هوای این پهنه، چیزی که در آنجا سابقه نداشته، آذرخش و توفان‌های مهیب در این دوره‌ی بحرانی، و زلزله‌های گرم که برای نمونه در گزارش روز ۲۴ تیرماه آمده است. در روز ۲۶ تیرماه ۱۳۰۹ برای نخستین بار از یک شهر با دو نام یاد رفته است؛ شهر جدید شاهپور (سلماس)؛ «به طوری که از شهر جدید شاهپور (سلماس) اطلاع می‌دهند، ساختمان شهر شاهپور شروع گردیده و علاوه از سی هزار تومانی که قبلاً ارسال گردیده در این چند روزه بر حسب دستور والی آذربایجان [علی] منصور، ۲ هزار تومان دیگر از طرف کمیسیون اعانه ارسال گردیده و با کمال جدیت مشغول ساختمان شهر می‌باشند. از قرار معلوم تا یکماه دیگر ساکن و منازل اهالی تهیه شده و در شهر جدید سکنی خواهند نمود.» و در همین روزها خبر از ساخت بیمارستان در شهر شاهپور داده می‌شود. شهر جدید شاهپور رفته رفته جمعیت بیشتری یافته و شمار آن در ۱۳۴۵ به ۲۱۰۷۰۳ نفر می‌رسد. در سال ۱۳۵۷ نام این شهر بار دیگر به نام کهن سلماس تبدیل می‌شود.



در زمستان بازماندگان سکنه دچار زحمت نباشند تقاضای تصویب آن را به قید دو فوریت می‌نمایماده‌ی واحد - به وزارت مالیه اجازه داده می‌شود یک میلیون گز مربع از اراضی قریه اهرنجان خالصه را برای ساختمان شهر جدید به بلدیة سلماس واگذار نمایند.

رییس الوزرا و وزیر مالیه مهدیقلی هدایت با بخش خبر زمینلرزه در روزنامه‌ها و با تلگراف به صلیب سرخ فرانسه و دیگر کشورها سیلی از کمک‌های پولی سرازیر شیر و خورشید سرخ ایران شد که روزنامه اطلاعات چند بار سیاهه‌ی این کمک‌ها را با نام کسان و نهادهای به زیر چاپ برد و هر بار جمع مبلغ سیاهه به مبلغ پیشین افزوده شده چاپ می‌شد بر پایه‌ی واپسین گزارش روزنامه‌ی اطلاعات در روز ۱۰ شهریور ماه (سند شماره ۲). رویهم اعانه‌های گرد آمده از سراسر جهان و ایران ۵۱۱۱۴ تومان و ۸۸۵ دینار بوده که مبلغ ۴۴۰۹۴ تومان آن به تبریز فرستاده شده است تا به دست شورایی مرکب از والی [استاندار] و کمیسیون اسعار [ارز] میان زلزله‌زدگان و نهادهای همگانی دولتی چون بیمارستان و بلدیة تقسیم گردد و بر طبق نقشه‌ای از پیش اندیشیده و آماده برای ساخت و ساز شهر جدید شاهپور - با ساختار شطرنجی - هزینه شود. اگر این مبلغ را در برابری با سکه طلای پهلوی که در آن هنگام ۱۳ ریال قیمت رسمی داشته و یک سکه بهار آزادی که اینک ۳۱۵۰۰۰ تومان می‌ارزد، تبدیل کنیم، مبلغ قابل توجه و تا اندازه‌ای شگفت‌آور

منابع

- ۱ / اطلاعات، روزنامه، سال ۱۳۰۹
- ۲ امبرسن، ن. چ. ملویل، تاریخ زمین‌لرزه‌های ایران، ابوالحسن زده، آگاه، ۱۳۷۰
- ۳ دایره‌المعارف فارسی، به سرپرستی غلامحسین مصاحب، جلد یک و دو، امیرکبیر، چاپ سوم، ۱۳۸۱
- ۴ عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران، جلد یکم، نشر نامک، چاپ هفتم، ۱۳۸۴
- ۵ جعفری، عباس، گیتاشناسی ایران، جلد سوم، دایره‌المعارف جغرافیایی ایران، چاپ یکم، ۱۳۷۹
- ۶ معین، محمد، فرهنگ معین، جلد پنجم اعلام، چاپ ۱۳۷۱

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و آیین نامه جرایم آن



■ آرش سرایی
کارشناس ارشد شهرسازی

مقدمه

ساماندهی حمل و نقل درون و برون شهری از جمله دغدغه‌های همیشگی مدیران دولتی و شهرداری‌های کشور بوده است. در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵، برای اولین بار به موضوع حمل و نقل درون و برون شهری توجهی ویژه شد و راهکارهایی برای ساماندهی این موضوع ارائه و منابع مالی لازم پیش‌بینی شدند که بحث از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله این موضوعات بودند. پس از اجرای این تبصره و موفقیت‌های نسبی آن و تشکیل ستادی ویژه بدین منظور، دولت لایحه‌ای را در سال ۱۳۸۶ به مجلس ارائه داد تا این موضوع شکلی دائمی به خود بگیرد. در ماده ۱ این قانون دولت مکلف شده است برای توسعه حمل و نقل درون شهری و برون شهری کشور و مدیریت مصرف سوخت اقداماتی مانند اصلاح و توسعه شبکه حمل و نقل ریلی، برقی خطوط و اجرای علایم و تأسیسات و ارتباطات، یکپارچه کردن و ساماندهی مدیریت حمل و نقل، تبدیل خودروهای بنزین سوز و گازوییل سوز به دوگانه‌سوز، اصلاح کاربری زمین و آمایش سرزمین برای بهینه کردن تقاضای حمل و نقل و حمایت از تولید خودروهای برقی، دنیروبی (هیبریدی) و کم‌مصرف و ... را انجام دهد. آیین نامه اجرایی این قانون نیز در شهریور ماه سال ۱۳۸۷ به تصویب هیئت وزیران رسید که در ماده ۲۳ آن برای مدیریت یک‌پارچه اجرای قانون حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و استقرار دبیرخانه نمایندگان ویژه رییس جمهور، تشکیل ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت با ریاست یکی از نمایندگان ویژه رییس جمهور، به عنوان رییس ستاد، با حکم رییس جمهور در نهاد ریاست جمهوری پیش‌بینی شده است. در ادامه، متن کامل قانون و آیین نامه اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت برای استفاده خوانندگان گرامی درج می‌شود:

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ مجلس شورای اسلامی

ماده ۱- دولت مکلف است در جهت توسعه حمل و نقل درون شهری و برون شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه سازی عرضه خدمات حمل و نقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل و نقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجرای علایم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه سازی و ساماندهی مدیریت حمل و نقل، اصلاح قیمت ها، ایمن سازی و بهبود تردد، به سازی و از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون شهری، تبدیل خودروهای بنزین سوز و گازوئیل سوز به دوگانه سوز، الزام معاینه فنی، توسعه ناوگان حمل و نقل همگانی ون و مینی بوس و مدی بوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل و نقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراهها و بزرگراههای بین شهری، حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده ای، الزام به داشتن توقف گاه در انواع کاربری ها، احداث توقف گاه های عمومی، ساماندهی و ایجاد توقف گاه ها و پایانه های بار و مسافر شهری و برون شهری اعم از ریلی و جاده ای در نقاط مناسب از شهرها و حومه آن، افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی، بهینه سازی تقاضای حمل و نقل (از طریق اصلاح فرآیندهای اداری، کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات، اصلاح کاربری زمین و آمایش سرزمین، اعمال محدودیت های ترافیکی، آموزش و فرهنگ سازی)، بهینه سازی مصرف انرژی (از طریق عرضه بنزین و گازوئیل در بخش های حمل و نقل و صنعت و کشاورزی با اولویت کارت هوشمند سوخت، احداث جایگاه های عرضه گاز، حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت)، بهینه سازی تولید خودرو (از طریق تولید خودروهای گازسوز، تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها، حمایت از تولید خودروهای برقی، دونیروبی (هیبریدی) و کم مصرف، استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلایندگی) و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی، اقدام نماید.

ماده ۲- به دولت اجازه داده می شود برای اجرای احکام ماده (۱) این قانون اقدامات زیر را به عمل آورد:

- ۱- اعطای کمک های بلاعوض بارانه ای به بخش های غیردولتی مرتبط با اهداف این قانون؛
- ۲- تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل و نقل همگانی، خودروهای کم مصرف، خودروهای گازسوز، نفت گاز، برقی و دونیروبی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه؛
- ۳- تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین آلات و قطعات مورد نیاز شبکه و ناوگان ریلی (شهری و برون شهری) و توسعه آزادراهها و بزرگراهها؛
- ۴- اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش های مرتبط با اهداف این قانون؛
- ۵- تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین های مورد نیاز احداث جایگاه های عرضه گاز طبیعی تا پایان سال ۱۳۹۰ هجری شمسی به قیمت منطقه ای پس از تملک و پرداخت بهای عادلانه آنها به صاحبان اراضی؛
- ۶- تعیین و اخذ جریمه، متناسب با مزاد مصرف سوخت و آلایندگی از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی؛
- ۷- تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت، از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولید کنندگان داخلی و وارد کنندگان.

ماده ۳- دولت مکلف است نظارت بر اجرای زمان بندی شده طرح ها و پروژه های مرتبط با اهداف این قانون را با راهکارهایی که در آیین نامه های اجرایی مشخص خواهد کرد، اعمال نماید و هر شش ماه یکبار گزارش پیشرفت کار را به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه کند.

ماده ۴- توزیع کمک ها، بارانه ها، تسهیلات و اعتبارات موضوع این قانون و تعیین دستگاه مجری و توجه به شرح وظایف قانونی به عهده دولت است. دولت موظف است به نحوی اقدام کند که ضمن صرفه جویی، سرعت و کیفیت نیز لحاظ گردد.

ماده ۵- شرکت های بیمه گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل درون شهری و برون شهری، معادل پنجاه درصد (۵۰٪) صرفه جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ سازی ایمنی تردد، تأمین تجهیزات، اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه خیز و کمک به پرداخت هزینه های جاری (با تصویب طرح ها و اعتبارات پیشنهادی از سوی شهرداری ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه های وزارت راه و ترابری) به دستگاه های مذکور اختصاص دهند.

ماده ۶- دولت موظف است با اولویت حمل و نقل ریلی به گونه ای اقدام نماید که سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار و مسافر و مصرف سوخت در حمل و نقل برون شهری بر مقادیر جدول شماره (۱) این قانون منطبق شود.

ماده ۷- دولت موظف است سیاست های بخش حمل و نقل همگانی شهری را به گونه ای تنظیم نماید که از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی در مجموع هفتاد و پنج درصد (۷۵٪) سفرهای درون شهری پوشش داده شده و سهم هر یک از بخش های حمل و نقل همگانی و مصرف سرانه بنزین در روز براساس جدول شماره (۲) باشد.

تبصره - در شهر تهران نسبت تسهیم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری برای اتوبوس رانی، تاکسی رانی و حمل و نقل ریلی به ترتیب تا حداکثر بیست و پنج درصد (۲۵٪)، بیست درصد (۲۰٪) و سی درصد (۳۰٪) می باشد.

ماده ۸- در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت های شهرک های جدید، شرکت ها و کارخانه ها، هزینه تأمین زیرساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه را تأمین نمایند، دولت هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان





جاده‌ها الزامی می‌باشد.

ماده ۶- به طرح‌های تحقیق و توسعه، ابداعات و اختراعاتی که منجر به بهبود ایمنی و مصرف وسایل نقلیه شود، از طریق دستگاه‌های ذی ربط کمک بلاعوض اعطا خواهد شد. ماده ۷- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف است با هماهنگی ستاد، اعتبار لازم را برای تأمین تسهیلات بانکی جهت اجرای طرح‌های قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (توسعه و نوسازی ناوگان، تأمین، تجهیزات و احداث جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده، احداث توقف‌گاه و غیره) به بانک‌های عامل ابلاغ نماید.

ماده ۸- وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری موظفند دستورالعمل و برنامه عملیاتی اصلاح نحوه پرداخت یارانه به حمل‌ونقل عمومی مسافر درون و برون‌شهری را رویکردهای پرداخت یارانه بر مبنای جابه‌جایی و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و تعاونی را تا ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نمایند.

ماده ۹- وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری موظفند طرح توانمندسازی بنگاه‌های خصوصی و تعاونی حمل و نقل بار و مسافر درون‌شهری و برون‌شهری را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نمایند.

ماده ۱۰- وزارت راه و ترابری موظف است دستورالعمل حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ برای تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۱- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است دستورالعمل اجرایی مدیریت فوریت‌های پزشکی در حوادث رانندگی (درون‌شهری و برون‌شهری) را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۲- وزارت کشور موظف است برنامه بهره‌برداری از خطوط قطار شهری تا پایان سال ۱۳۹۰ را با اولویت‌بندی برآورد هزینه و زمان و نحوه تأمین مالی تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۳- وزارت کشور موظف است دستورالعمل الزام به داشتن توقف‌گاه برای انواع کاربری‌ها را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۴- وزارت راه و ترابری موظف است برنامه احداث راه‌های شریانی جاده‌ای و خطوط اصلی ریلی تا پایان سال ۱۳۹۰، افزایش سرعت در شبکه ریلی کشور، برقی کردن خطوط و اجرای علایم و تأسیسات و ارتباطات را به همراه اولویت‌بندی و برآورد هزینه و زمان اجرا و نحوه تأمین مالی حداکثر تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۵- وزارت راه و ترابری موظف است برنامه احداث و ارتقای مجتمع‌های خدماتی - رفاهی - جاده‌ای با امکانات کافی (شامل امکانات مناسب برای استراحت رانندگان) با رویکرد استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و تعاونی را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ برای تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۶- وزارتخانه‌های راه و ترابری و کشور موظفند، برنامه بهبود تردد و ارتقا به‌حداقل سطح خدمت «ه» (وضعیت تردد در سطح ظرفیت یا کمتر) تا پایان سال ۱۳۹۰ در کلیه مسیرهای شریانی برون و درون‌شهری (با اولویت کلان‌شهرها) را تا پایان مهرماه ۱۳۸۷ به ستاد ارایه نمایند.

ماده ۱۷- وزارت صنایع و معادن موظف است طرح تولید وسایل نقلیه تا پایان سال ۱۳۹۰ را با محورهای ذیل حداکثر تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

الف - استانداردهای تولید وسایل نقلیه در مصرف سوخت، آلایندگی و ایمنی؛
ب - تولید وسایل نقلیه سواری دوگانه‌سوز و پایه گازسوز (بنزین - گاز طبیعی)، سواری نفت گازسوز، سنگین دوسوخته (نفت گاز - گاز طبیعی)، بنزین سوز کم‌مصرف و برقی و دورگه (هیبریدی برقی)؛

ج - تولید ناوگان و تجهیزات حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس، میدی‌بوس، مینی‌بوس، ون، لوکوموتیو، ریل، واگن معمولی و خودکشش، اتوبوس ریلی و ...).

ماده ۱۸- وزارت نفت موظف است برنامه بهینه‌سازی پالایشگاه‌ها در راستای

اجرای پروژه‌های مربوطه را تأمین خواهد کرد.

تبصره - اعتبارات موردنیاز این بند از محل اعتبارات پیش‌بینی شده در ماده (۱۰) این قانون تأمین خواهد شد.

ماده ۹- مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.

ماده ۱۰- اعتبارات موردنیاز موضوع این قانون به میزان چهل هزار میلیارد (۴۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال در بخش درون‌شهری و شصت هزار میلیارد (۶۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال در بخش برون‌شهری در هر سال تعیین می‌گردد. دولت مجاز است این اعتبارات را در دو ردیف متمرکز درون‌شهری و برون‌شهری از محل درآمد عمومی، صرفه‌جویی حاصل از اجرای این قانون و حساب ذخیره ارزی تأمین و در بودجه سنواتی منظور نماید. این اعتبارات در حساب مخصوص نزد خزانه‌داری کل کشور به صورت صددرصد (۱۰۰٪) تخصیص یافته تلقی می‌گردد.

ماده ۱۱- وصولی‌های موضوع بندهای (۶) و (۷) ماده (۲) و ماده (۵) بین شهرداری‌ها و وزارت راه و ترابری جهت انجام تکالیف این قانون به نسبت شصت درصد (۶۰٪) و چهل درصد (۴۰٪) در قالب بودجه‌های سنواتی توزیع می‌گردد. کمک به شهرهای فاقد سامانه ریلی شهری مصوب برای ساماندهی حمل‌ونقل همگانی و بهبود عبور و مرور دارای اولویت است.

ماده ۱۲- آیین‌نامه اجرایی این قانون حداکثر دو ماه پس از ابلاغ این قانون با پیشنهاد مشترک نماینده ویژه ریاست جمهوری، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۳- اجرای کلیه قوانین مغایر با این قانون به جز قانون توسعه ملغی‌الثر می‌گردد. قانون فوق مشتمل بر سیزده ماده و دو تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ هجدهم آذرماه یک‌هزار و سیصد و هشتاد و شش مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۲۸ به تأیید شورای نگهبان رسید.

آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب شهریورماه ۱۳۸۷ هیئت وزیران

ماده ۱- اصطلاحات ذکرشده در این آیین‌نامه در معانی مشروح زیر به کار می‌روند:

الف - هیئت: نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور، موضوع تصویب‌نامه شماره ۱۳۹۴۳/ت/۳۹۶۱۴ مورخ ۱۳۸۷/۲/۴.

ب - ستاد: ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت موضوع ماده (۲۳) این آیین‌نامه.

ج - دستگاه اجرایی: کلیه دستگاه‌های اجرایی مشمول ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری - مصوب ۱۳۸۶ - از جمله وزارتخانه‌ها، مؤسسات دولتی، موسسات یا نهادهای عمومی غیردولتی، شرکت‌های دولتی و کلیه دستگاه‌هایی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر و یا تصریح نام است.

ماده ۲- مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه به عهده شهرداری می‌باشد. وزارت کشور موظف است دستورالعمل اجرایی این ماده را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۳- عملکرد شهرداری‌ها و شرکت‌های ارایه‌کننده خدمات حمل‌ونقل (درون‌شهری و برون‌شهری بار و مسافر) در مدیریت حمل‌ونقل، به طور سالانه ارزیابی و رتبه‌بندی شده و در هر سال به شهرداری‌ها و شرکت‌های برتر جایزه ویژه مدیریت حمل‌ونقل اعطا خواهد شد.

تبصره - نتایج ارزیابی مربوط به دوره یک‌ساله منتهی به پانزدهم مهر، در بیست و ششم آذر هر سال اعلام و جوایز اهدا خواهد شد.

ماده ۴- وزارت کشور موظف است دستورالعمل بهبود تردد در معابر شهری و حومه را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید و تا زمان تصویب و ابلاغ آن دستورالعمل اجرایی اصلاح ساختار سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی و ساماندهی حمل‌ونقل درون‌شهری، موضوع جزء (۱) بند (ب) تبصره (۱۳) قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، موضوع تصمیم‌نامه شماره ۶۳۴۳۲/ت/۳۵۵۴۰ مورخ ۱۳۸۵/۶/۱ برای اجرا تنفیذ می‌شود.

ماده ۵ - وزارت راه و ترابری موظف است بازدید ایمنی (شناسایی و حذف مشکلات و نواقص ایمنی شبکه راه در دوره بهره‌برداری) راه‌های شریانی و راه‌های اصلی غیرشریانی موجود را تا پایان سال ۱۳۸۹ انجام داده و اقدامات ایمن‌سازی را به طور هم‌زمان آغاز و تا پایان سال ۱۳۹۰ به اتمام برساند.

تبصره ۱- تا زمان رفع مقاطع پرتصادف، اطلاع‌رسانی موقعیت نقاط یادشده در راه‌ها الزامی می‌باشد.

تبصره ۲- بازرسی ایمنی راه در مطالعات طراحی اولیه و قطعی و پیش از گشایش

جدول ۱- برون شهری

انتتهای سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
شرح					
سهم حمل و نقل ریلی در حمل کالا (درصد)	۷/۱	۱۲	۱۷	۲۳	۳۰
سهم حمل و نقل ریلی در حمل مسافر (درصد)	۴	۶	۹	۱۳	۱۸
سهم جابه جایی مسافر با حمل و نقل همگانی (درصد)	۵۳	۵۴	۵۵	۵۶	۵۷
نسبت کشته به ۱۰۰/۰۰۰ نفر جمعیت در تصادفات	۴۰	۳۴	۲۷	۲۰	۱۵
کشته به ۱۰/۰۰۰ وسیله نقلیه در تصادفات	۲۲	۲۰	۱۷	۱۳	۱۰
سهم سوخت گازوئیل در حمل کالا (لیتر بر تن)	۰/۱۶	۰/۱۵	۰/۱۴	۰/۱۳	۰/۱۲

جدول ۲- درون شهری

انتتهای سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
شرح					
سهم حمل و نقل همگانی از سفرهای شهری (درصد)	۴۱	۴۷	۵۵	۶۴	۷۵
سهم اتوبوس، مدی بوس، مینی بوس (درصد)	۲۴	۲۷	۳۱	۳۵	۴۰
سهم تاکسی و ون (درصد)	۱۶	۱۸	۲۰	۲۲	۲۵
سهم قطار شهری و حومه‌ای (درصد)	۱	۲	۴	۷	۱۰
مصرف سرانه روزانه بنزین حاصل از نفت (لیتر در روز بر نفر)	۱/۱	۱	۰/۹	۰/۸	۰/۷

متوسط سهم در کشور

افزایش تولید بنزین و نفت گاز را تا تاریخ ۱۳۸۷/۸/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۱۹- وزارت نفت موظف است با هم‌کاری وزارت صنایع و معادن، برنامه حمایت از تولید تجهیزات عرضه گاز طبیعی به ویژه جایگاه‌های متوسط (با سوخت‌گیری سریع) و فشارسازهای خانگی را تا تاریخ ۱۳۸۷/۸/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۲۰- وزارت نفت موظف است برنامه حمایت از تولید سوخت با منشاء غیرفسیلی برای وسایل نقلیه را تا تاریخ ۱۳۸۷/۸/۱ جهت تصویب به ستاد ارایه نماید.

ماده ۲۱- تمامی دستگاه‌های اجرایی، به ویژه وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت آموزش و پرورش، سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و نیروی انتظامی موظفند برنامه‌ها و گزارش اقدامات خود را از طرح‌های آموزشی فرهنگ‌سازی و تبلیغاتی در راستای مفاد قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت

مصرف سوخت به ستاد ارایه نمایند.

ماده ۲۲- نمایندگان ویژه رییس‌جمهور موظفند هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد دستگاه‌های اجرایی را در راستای مفاد قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به رییس‌جمهور تقدیم نمایند.

ماده ۲۳- به منظور مدیریت یک‌پارچه اجرای قانون حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و استقرار دبیرخانه نمایندگان ویژه رییس‌جمهور، ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت با ریاست یکی از نمایندگان ویژه رییس‌جمهور، به عنوان رییس ستاد، با حکم رییس‌جمهور در نهاد ریاست جمهوری تشکیل می‌گردد. ماده ۲۴- دستگاه‌های اجرایی موظفند برای انجام وظایف خود در اجرای این آیین‌نامه و مصوبات هیئت، مجری مشخص با حکم بالاترین مقام دستگاه منصوب نمایند.

این تصویب‌نامه در تاریخ ۱۳۸۷/۶/۵ به تأیید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است.



؟

هست و هر موجود زنده‌ای رشد می‌کند و قابلیت توسعه دارد، شهر هم به طبع وقتی که یک موجود زنده است، توسعه پیدا می‌کند، اگر هم در حریمش و حاشیه‌اش اتفاقی بیفتد، روی شهر اثر می‌گذارد چون روی شهر اثر می‌گذارد حتی اگر در محدوده اداری و محدوده فرماندهی‌اش نباشد چون روی وضعیت شهر اهم از اجتماعی - اقتصادی و سیاسی اثر می‌گذارد، باید این اثرگذاری افراد موثر هم در آن دخیل باشد که متاسفانه لحاظ نمی‌دهیم و ما خودمان هم اذعان داریم که شهرستان ما یک رشد بی‌رویه دارد و این رشد بی‌رویه با این که شهر و شهرداری و مدیریت شهری در آن دخیل و اثرگذار نیستند ولی از آن طرف سرباری و پیامدهای ناگوار آن باید هم تحمل کنند و هم مدیریت کنند.

شهریبا این وضعیت گاهی در داخل محدوده‌ی محصور در شهر یعنی باغاتی که یک زمان واقعاً توی شهر باغ بودند هم اتفاق افتاده یعنی این که، حالا فشار روی شما زیاد است، برای مناطق مسکونی و خانه‌سازی ولی بعضی باغ‌هایی که می‌توانستند به راحتی برای شما نقش یک بوستان را بازی کنند، این‌ها دارند از کف می‌روند، یکی از نمونه که خودم شخصا دیدم باغ مکانیک است، باغ مکانیک الان دیگه شده مناطق مسکونی یعنی از دست رفته، باز هم چنین مناطقی را داریم با توجه به این که ساری اطرافش خیلی خوبه به لحاظ زیست‌محیطی، امکانات خوبی دارد، برای چیزی تفریحی، ولی داخل شهر بیش از حد دارد ساخت‌وساز فضا را می‌گیرد با توجه به علایقی که برای فضای سبز هست، بوستان و پارک‌ها شما چه تمهیداتی کردند، برای این کار که مانع از این ساخت‌وساز شدید بشه؟

ببینید، ما متاسفانه این‌جا خلاء و مشکل قانونی داریم، این فرمایشی که شما کردید، شهرداری و شورا، شدیداً روی این مسئله دغدغه دارند. دلواپسی دارند و پیگیری‌های قانونی دارند ولی متاسفانه ما دو اشکل داریم، یک اشکال این است که قانونی وضع کردند به نام قانون ماده ۱۴۷ و ۱۴۸ قانون اصلاح قانون ثبت که متاسفانه هیچ‌گونه با این که در داخل شهر براساس این قانون باغ‌های غیر مجاز تفکیک می‌شد و به هر

شهریبا اولین سوالی که می‌پرسیم، شما چندمین شهردار ساری هستید؟

من بعد از انقلاب نوزدهمین شهردار هستم.

شهریبا قبلش رو می‌دونید چند نفر بودند؟

نه

شهریبا دستور بفرمایید یک سیاهه کامل از شهرداری ساری از آغاز چون ۱۳۰۸ بودجه داشتید.

بله، شهرداری ما از سال ۱۳۰۴ تاسیس شده.

شهریبا این عالی‌تر چون در واقع این هویت شهر شما می‌شد اگر بشه همچنین بگین آماده کنید.

سوال بعدی، ساری یک شهر نیلی نیلی قدیمی است قبل از اسلام و از همون قدیم هم مرکز بازرگانی و کشاورزی و باغداری تا حدودی بوده و مرکز اداری هم، یعنی تا چند سال پیش اطلاق شهر می‌شد به ساری، حتی بابل شهرهای نزدیک می‌گفتند، می‌رویم به شهر و این اطلاق خیلی مهم است و این مرکزیت اداری شهر را نشان می‌دهد، حالا این اواخر به مقدار صنایع کوچک کارگاهی در اطراف شروع به رشد کردند و این تاثیر روی کاربری زمین‌ها بالاخره مشهود شده و مشهود هم می‌شد، درسته که به شهرداری شاید زیاد ارتباطی نداشته باشد ولی از جهت تاثیری که روی کل شهر می‌گذارد، آیا شهرداری برنامه‌ای در این مورد دارد یا مربوط به وزارت صنایع و معدن است یعنی شهرداری هیچ دخالتی نمی‌کند و می‌بیند که زمین‌های اطراف شهر به طور مثال کاربری‌هایش را تغییر می‌دهند، چون شهرداری کم کم قیافه‌اش عوض می‌شد.

ممنون از سواالتون، متاسفانه قانون اینجا جایگاهی برای شهرداری لحاظ نکرده تغییر کاربری اراضی حاشیه شهر اهم از حریم و خارج از حریم مربوط به کمیسیون ماده یک (تصرفه یک می‌شد) که این دبیرش سازمان مسکن و شهرسازی و سازمان کشاورزی هست و اعضای آن استانداری، سازمان کشاورزی و مسکن و شهرسازی هست، متاسفانه شهرداری در اینجا هیچ‌گونه دخالت و نقشی ندارد و این واقعاً جای گلایه‌مندی از قانون و دافعین قانون هست، چون شهر به عنوان یک موجود زنده

قطعه‌ای بدون رعایت ضوابط طرح تفصیلی اهم از ضوابط تفکیک، ضوابط معبر و سرانه خدمات عمومی، هیچ چیزی لحاظ نمی‌کنند و اداره‌ی ثبت سند صادر می‌کند و این یک فاجعه‌ای شده در شهرها و کلانشهرها با تصویب و تدوین و اجرای این قانون شهرها کون فیکون شدند و شهر از حالت شهریت خارج شدند و یک بی‌نظمی در مسائل شهرسازی اجرا شده و باز هم طبق قانون، شهرداریها کوچک‌ترین طرحی که می‌خواهند اجرا کنند به قیمت روز اراضی را از مالکین بخرند و واقعا برای شهرداریها مقدور نیست، چون با توجه به وضعیت اقتصادی که فعلاً حاکم هستند، شهرداریها هزینه روزمره خودشان رو به سختی تسهیل می‌کنند و باغات ما یکی پس از دیگری با اجرای قانون ۱۴۷ و ۱۴۸ تمام از بین رفته و به قطعات خیلی کوچک و وقتی سند صادر شد، شهرداری به استناد قانون مکلف هستند که در قبال سند پروانه‌ی ساختمانی بدهد حتی اگر کاربری عمومی هم که دارد باز به استناد مصوبه مجلس محترم باید اعمال ماده واحده کند و پروانه بدهد یعنی در هر شرایطی اگر شهرداری بخواهد در این زمینه پروانه ندهد متخلف هستند چون مالکین به استناد قانون در محاکم قضایی که دیوان عدالت اداری هست طرح دعوی می‌کنند و از آنجا حکم می‌گیرند و شهرداری را مکلف می‌کنند به دادن پروانه ساختمانی حالا به هر میزانی که مساحت باشد چون ما سابقه داریم که مساحت قطعه اصلا در طرح تفصیلی نبوده کاربری‌اش، کاربری عمومی بود یعنی قطعه‌ای به مساحت ۳۲ متر بوده و کاربری آن هم فضای سبز بود، حتی مالکین سند رسمی هم نداشتند ولی به استناد رای دیوان عدالت ما مکلف شدیم و پروانه داریم و پروانه هم می‌دهیم این هست که مبانی و مراجعه قانونی زیر صلاح مملکتی می‌خواهند حفظ حقوق مالکیت کنند، بحثی نیست چون حکومت و دین ما اسلامی است ولی حفظ حقوق مالکیت همراه با توسعه شهری باشد.

چون همین مالکین در داخل شهر هستند و هر کاری هم که در ارتباط با توسعه شهری و توسعه شهرسازی بشود، همین مردم منفع می‌شوند، همین مردمی که تقاضای رفاه دارند، تقاضای آسایش دارند، شهری آرام و آباد و بدون هر گونه مشکلات شهری دارند، این دادن اینها متقاضی هستند، اگر متقاضی هستند باید در اجرای خواسته‌های خودشان با حفظ قانون شهرداریها را کمک کنند، اگر قرار این باشد که قانون‌های بسیار سخت و سختی برای حفظ حقوق مالکیت تهیه و تدوین و تصویب می‌شود و مراجع قضایی هم به استناد قانون حمایت می‌کنند باید از شهرسازی و نهاد شهرداری که یک نهاد عمومی مردمی است که در تعریف شهرداری آمده یک نهاد عمومی غیر دولتی است، خوب دستگاه نظارتی بر ما نظارت دارند به خاطر عمومی بودن ما هست ولی ما به وسیله‌ی مردم اداره می‌شود، پس مایی که به وسیله مردم اداره می‌شویم باید به مقداری قوانینی تهیه بشود، تصویب شود و در اختیار شهرداری گذاشته شود البته نظارت بشود ما اصل بر نظارت داریم می‌گوییم دستگاه‌های نظارتی قانون برایشون تکلیف مشخص کرده. دستگاه‌های نظارتی تو مملکت ما خیلی قرص و محکم کارهاشون را پیگیری می‌شود. دستگاه نظارتی هستند و حالا که خوب نظارت می‌کنند از نهادهای عمومی از جمله شهرداری کار درست هم بخواهند و خواه و ناخواه شهرداری کار درست انجام می‌دهد.

تجزیه سوال دیگر، شما شهردار شهری هستید که از لحاظ فرهنگی جز شهرهای طراز اول مملکت محسوب می‌شود چقدر روی مشارکت توانستید حساب باز کنید، چه از نظر مالی، سرمایه‌گذاری و کمک‌های اجتماعی.

شهر ما یک سابقه‌ی بالای ۲۰۰۰ ساله دارد و قبل از اسلام وجود داشته و مطابق تاریخ، مردمان طبرستان و (مازندران) یک فهم بالایی دارند در

واقع یک درک اجتماعی و فرهنگ بالایی داشتند و مردم با ما همکاری خوبی دارند و آنچه که در حد شأن مردم طبرستان هستند ما در این اندازه از مردم همکاری در ارتباط با شهرسازی و نگهداری و مدیریت شهری نداریم و علت آن مقداری طرفین هستند، یعنی ما کار فرهنگی کمی کردیم و از آن طرف هم مهاجرت‌های زیادی می‌شود یعنی مازندران به علت اقلیم و مواهب طبیعی و الهی بسیار خوبی که دارند و به علت اینکه در اینجا اگر خوب کار و عمل کنند فعالیت‌های اقتصادی در انواع و اقسام و انواع گرایش‌ها و تخصص‌ها در آنجا خوب جواب می‌دهد. هر غریبه‌ای چه اداری و چه غیر اداری که آمد در مازندران بعد از مدتی سعی کرد که بماند و این فرهنگ اصیل طبرستان یک مقداری با فرهنگ‌های دیگر ادغام شده و این شد که تضارب افکار به وجود آمد و این تضارب افکار این هست که اون همکاری و همراهی که مردم استان باید برای مدیریت شهری، تشکیل شود اما، یعنی این که ما دموکراسی را تجربه کنیم، اینکه مدیریت شهری را بدهیم دست مردم از دیوان‌سالاری بیرون بیاوریم و بدهیم به مردم، خودتان که ساکنان شهر هستید، خودتان هم بیرون مدیریت کنید و این متأسفانه به مقداری باعث شد که اون همکاری و همراهی که در شأن این مردم، نه این که همکاری ندارند ولی شأنیت مردم هست ۱۰۰ ولی همکاری آنها ۶۰ است. این با همدیگر تطابق ندارد وقتی نتیجه این است که ما باید فرهنگ‌سازی کنیم و مردم هم این آمادگی و تعامل را داشته باشند، فقط فرهنگ سازی تنها هم از طرف دستگاه اجرایی جواب نمی‌دهد باید مردم باز خورد آن را داشته باشند.

تجزیه یکی از دغدغه‌هایی که بسیاری از شهرهای شمالی دارد محیط‌زیست مازندران به لحاظ اینکه تنها باریکه پر برکت و آباد به لحاظ طبیعی موجود در ایران است ولی چیزی که تهدیدش می‌کند جمعیتی هست که یا به شکل مهاجر وارد شوند و یا زاد و ولد به این شکل در آمده. جمعیت ساری ظرف ۵۰ سال ۱۰ برابر شده اگر رشد همجوری بروند و تصاعدی نباشد شما به زودی با یک شهر ۴ میلیونی روبه‌رو می‌شوید، این رقم برای خطه با اون شکنندگی محیط‌زیست بالاست. آیا کاری خواهد شد سند سلیمان تنگه هم نمی‌تواند پاسخ آب مورد نیاز ساری بشود. در این زمینه فشار بر روی محیط‌زیست علاوه بر اینکه کار شهرداری با دشوار می‌کند، فشار بر روی محیط‌زیست شهری و خارج از شهر بسیار زیاد است، شما برای مسئله مهاجرت یا احتمالاً به نوعی توجه جمعیت و نه کنترل. چه چیزی فکر می‌کنید معاون مثلاً اجتماعی شما و چشم‌اندازی جلو می‌بیند چه برنامه‌ای تدوین کرده یا خواهد کرد و به فکر بودید یا نبودید؟

ببینید یکی از مشکلاتی که مملکت ما دارد این است که در اکثر دستگاه‌ها و سیستم اجرایی ما برنامه‌ریزی کمتر توجه می‌شود، برای تدوین برنامه خیلی سازگاری‌های خوبی لحاظ می‌کنند ولی زمان اجرا متأسفانه با خلاها و مشکلاتی مواجه می‌شوند که این مشکلات را سعی نمی‌کنند حل‌جی کنند و راه را ادامه دهند، یا کفار می‌گذارند یا متوقف می‌کنند یا گام جلوتر می‌گیرند. بله فرمایش شما درست است ما با یک جمعیت روافزون غیر متعارف مواجه هستیم، در مازندران ما در اجرا برنامه‌های خوبی داریم چون برنامه‌نویس‌های خوبی داریم و مجری همین برنامه‌ها متأسفانه درست عمی نمی‌کنند و باز هم متأسفانه نمی‌آیند کنترل بکنند که چرا این برنامه خوب اجرا نمی‌شود شما حساب کنید نزدیک ۴ سال است که من شهردار هستم باید کلاً دستگاه اجرایی ما بدون هیچ گونه گرایش سیاسی، دستگاهی را تنظیم کند سبانه مدیران و



زمان مدیریت مدیران را بررسی کند، یعنی ما ۴ سال به تو اختیار، جایگاه و قدرت دادیم امکانات در اختیاران گذاشتیم. حالا بگو تو این ۴ سال چیکار کردی؟ اعتباری که در اختیارات بود چکار کردی؟ چرا این اعتبارها به موقع جذب نشد؟ اصلاً چه نیازی است که ما به زمان اعتبار دهیم که سال مالی است. بیاییم بزریم ۴ ماه بعد از سالی که گذشت تازه الان ببینید ما خود شهرداریها الان ۲، ۳ سال است که درست دستگاههای اجرایی از جمله وزارت کشور بیاید با توجه به اینکه می‌دانید ۴/۳۱ آخر سال مالی است. حال ۵/۲ اعتبار می‌دهیم برای استان به حساب شهرداریها می‌دانند که شهرداریها نمی‌توانند هزینه کنند و این برگشت به خزانه دارد.

اگر هم هزینه کنند متخلف هستند. بنده در سال ۸۶ بود که آنها (وزارت کشور) درست آمدند به جای اینکه ۴/۳۱ پول را به حساب شهرداریها بریزند ۵/۲ ریختند. ما این رو گرفتیم چون ما یک پروژه‌ی فرهنگی - ورزشی در حال اجرا داشتیم، وزارت کشور ۱۲۰ تا داد چون ما دیدیم نیاز است کار را انجام بدهیم، ۱۲۰ تای وزارت کشور را کردیم ۸۵۰ یعنی ۷۳۰ تا از درآمدهای داخلی شهرداری

استفاده کردیم ولی همین الان بنده در دیوان محاسبات پرونده دارم در سیستم قضایی دیوان محاسبات پرونده دادم چرا باید اینجور باشد؟ (خواهش می‌کنم که این قسمت را حذف نکنید) وزارت کشور که می‌داند ۵/۲ نباید این را به حساب بریزد چرا این کار را می‌کند، چرا پول را نگه می‌دارند که ۵/۲ بریزن، چرا دستگاهها نظارتی نمی‌آیند بررسی کنند وزارت کشور یا هر متاعی هست چرا از آنها باز پولی و بازجویی نمی‌کنند که چرا این پولی که می‌توانستید در اختیار شهرداریها بگذارید تا کارهای عمرانی انجام بدهند با توجه به اینکه درآمد شهرداریها ضعیف است چرا شما این کار را نکردید، اگر یک با اتفاق بیفتد باشد. اشتباه برای یکبار قابل قبول است ولی هر سال این کار تکرار می‌شد پس غرض و مرضی دارند، مشکلات ما این است باید یک دستگاهی باشد که رصد کند، تمام کارها و موضوعاتی که در دستگاه اجرایی باید اجرا بشود. خوب ببینید شما حساب کنید، اگر مسائل سیاسی را کنار بگذاریم در مسائل صنعتی منکر این نمی‌توانیم بشویم که اروپا در ایفا حاکمیت دارد، آیا این صنعتی که در اروپا هست شاید ۱۰۰ برابر ما باشد با توجه به اینکه عرصه‌ی اینها به مراتب کمتر از ما است، شما حساب کنید بعضی از کشورهای اروپایی مساحت آن به اندازه‌ی استان مازندران قدیم ماست، یعنی زمانی که گیلستان و مازندران یکی بود برابری می‌کند با چند کشور اروپایی از نظر مساحت، پس استان ما که مساحتش با یک کشور اروپایی برابری می‌کند چطور شد آنها هم صنعت دارند و هم محیط‌زیست ولی ما صنعتمان که صنعت ناقصی است و محیط‌زیست هم نداریم به علت بی‌توجهی و هم دستگاه اجرایی به خاطر اینکه نظارت ما نظارت خوبی نیست. مردم هم به خاطر اینکه منافع طب هستند و زیاده خواه هستند، مردم عامی توجه ندارند که نفت یا دریا امروزه برای خودمان نیست، همین جور که مال گذشتگان بود که به ما رسید و الان هم باید به آینده برسد. همه می‌دانیم که ما داریم داغون می‌کنیم ولی هیچکس در فکر راه چاره نیست، ما باید تشکیلاتی داشته باشیم که زیر نظر مقام معظم رهبری وابسته به هیچ دولتی هم نباشد که این دولت نه چپ باشد و نه راحت چون زیر نظر دولت باشد این مشکلات هست باید زیر نظر مقام معظم رهبری باشد یا مجلس باشد که بدون هیچ گونه گرایش سیاسی داشته باشد، نظارت رصد کند و هر کجا دیدند که طبیعت را ضایع می‌کنند برخورد داشته باشند.

تهرانیا خواهر خوانده‌های ساری بگویید؟

در منطقه روسیه، با استان‌ها یا کشورهای کومی.

تهرانیا می‌دانید که خواهر خواندگی یک بده بستان فرهنگی دارند و یک منطقه‌ای در انگلستان است به نام ساری که ۱۶ میلیون جمعیت دارد. شما در شهر ساری لزوماً با مسائلی روبه‌رو هستید که چندگانگی مدیریتی است مثلاً کانال مشترکی نه در تهران و نه در ساری وجود ندارد. شما به نوعی شرمند مردم می‌شوید که هر روز با این راه را بکنید و دوباره کابل بکشید. نظر تون در مورد یک پارچه در ساری چگونه است؟ شما توانستید نقشی را بدست بگیرید که آنها سازمان‌ها یا تابع هستند یا کنار شما یا بالا و پایین، بتوانند با شما برای مدیریت شهری همکاری کنند آیا این مدیریت یک پارچه است؟ آیا شما در فکرش بودید؟

شما روی یک زخم بزرگ شهری دست گذاشتید و تمام ۱۰۵۱ شهرداران تمام به دنبال این موضوع هستند و امروز شهرداران در شهرشان دچار بی‌آبرویی، تذکر و تکذیب و شماتت می‌شوند به خاطر این است که این مشکل را دارند البته من با توجه به اینکه یک سابقه‌ی ۳۰ ساله در شهرداری دارم از خیلی سال پیش به وسیله وزارت کشور پیگیر بودم چون می‌دانید که مرجع ما وزارت کشور است ولی هزار افسوس که کسی نیست این را اعمال کند یعنی بدونید که اگر کسی باشد که مدیریت واحد شهری حداقل در احداث و اجرای کانال مشترک اقدام کند این یک تحول و رنسانس در شهرها به وجود می‌آورد. چون با توجه به مناطق شمال استحصال مصالح از رودخانه را ممنوع کردند و فرستادند به سمت کره - یعنی ما برای تهیه مصالح ساختمانی و راه‌سازی واقعاً دچار مشکل هستیم و از آن طرف هم غیر اینکه محصول داخلی است متأسفانه قیمتش کیلویی ۴۲۰ تومان رسیده، اگر ما بتوانیم مدیریت شهری را اعمال کنیم حداقل در مدیریت شهری یک تونل مشترک داشته باشیم. بدانید که یک کمک بزرگی به منابع مالی و درآمدی کشور کردیم نه شهرداریها چون تمام منابع آب، گاز و برق، مخابرات زیر نظر دولت است، اگر این دولت بتواند همانطوری که یارانه‌ها را هدفمند کرد اگر بتواند این کار را (ایجاد و احداث تونل مشترک) و حتی از هدفمند کردن مهم‌تر است، اگر همین الان هم انجام دهد منفعت است، تمام شهردارها مثل سرباز آماده‌اند، مدیریت هم نمی‌خواهند، یک نفر مدیر باشد، شهردارها نفر دوم پشت سرش هستند با تمام امکانات و وجودشان در اختیارش هستند، اگر این کار بشود، شهرهای ما نجات پیدا می‌کنند، همین تهران که به عنوان

پایتخت کشور هستند ما همین مشکل چاله‌های خیابان را دادیم، با حتی در شورای سوم شهردار کارهای زیر بنایی و بزرگی را که باید دولت انجام می‌داد، شهرداری انجام دارد با مصوبات شورا ولی باز هم مردم ناراضی هستند به خاطر همین چاله‌ها.

شهریار ساری - قائم شهر - نکا و تاحدی هم بندر فرح‌آباد این شهرها دارن به هم نزدیک می‌شوند یعنی در زمان کوتاه (۳۰ سال) فکر کنم ۵ کیلومتری ساری به قائم شهر نزدیک شده خوب علاوه بر اینکه این یک برنامه دراز مدتی که می‌خواهد یک چشم‌اندازی اتصال خطی این شهر ما به هم چه وضعی خواهند داشت، آیا مدیران این شهرهای نزدیک به هم مثل شما نه به شخص مجموع مدیران هیجگاه شده که یک میز مشترکی باشد مثلاً همین چیزی که شما دغدغه‌ش را دارید، اینها رو دادن حداقل تو این مناطقی که به سمت هم گسترش پیدا می‌کند این تونل مورد نظر تان است می‌شد اعمال کرد؟ همچنین چیزی اتفاق افتاده؟

نه.

شهریار امکانش است؟

ببینید به جز مدرن همه چیز امکانش است با توجه به اینکه پتانسیل‌های خوبی که در کشور داریم، با توجه به مدیران خوب، مدیر و خوش فکر امکانش ۱۰۰ درصد هست ولی چیزی که هست باید یک نفر پرچمدار باشد چون یک کار پر زحمت هست. اکثریت مدیران مملکت ما یک مقداری از ریسک کردن می‌ترسند به نظر من مدیری که ریسک نکند و جسارت نداشته باشد این برود خودش بنشیند بهتر است.

شهریار من می‌خوام توجه شما را جذب کنم به اینکه همین پیشرفتی که شما نوعی از سمت ساری دارید در جهت قائم شهر جلو می‌روید و با طرح و برنامه‌های حال و هوای شهر خودتان، آنها هم با وضعیت و اقلیم خودتون جلو می‌آیند اینها خواه ناخواه در زمان نه چندان دور به هم خواهند رسید این جاست که من فکر کنم فاجعه‌ی رخ می‌دهد.

بله. یک نقطه‌ی عطف ناهمخوان و نامتعارف و منفی است.

شهریار بله، این است که برخلاف مناطق دیگر فکر می‌کنم که در مازندران مخصوصاً یک مدیریت یک پارچه‌ی بین شهری هم نیاز است.

یکی از اشکالاتی که در کار است این است که ما متأسفانه به صورت آمایشی فکر نمی‌کنیم، اعتقاد به آمایش نداریم، این اشکال مدیران و سیستم ما هست، ما اگر به بیانات مقام معظم رهبری توجه کنیم، همیشه یکی از چیزهایی که به ما مدیران تذکر داده‌اند این است که آمایشی و کلی فکر کنیم و به قول یک مثال معروف: جهانی فکر کنیم. منطقه‌ای عمل کنیم ما باید کشوری فکر کنیم، استانی عمل کنیم، ما متأسفانه آمایشی فکر نمی‌کنیم. فکرمان محدود است، خیابان من، کوچه‌ی من، شهر ما... این باعث عدم رشد متعارف و علمی و عالمانه هست.

شهریار بسیاری از شهرها در تصرف خودروهاست یعنی به جرات می‌شود گفت هر چیزی به نفع خودروها است و دارد جا عوض می‌کند، پیاده‌روها کوچکتری شده، فضای سبز داخلی دارند کوچک می‌شوند، حتی فضای میانی به خاطر خودروها از بین می‌روند و من احساس می‌کنم که این فشار خودرو دارد روی کلانشهرها سنگینی می‌کند از جمله ساری در ۲ منطقه که به چشم می‌زند یکی مدیران ورودی است و یکی روی کمربندی، کمربندی دارد از حیث

ارتفاع خارج می‌شد یعنی کمربندی قدرت جذب این همه خودرو رو ندارد واقعاً خودرو دشمن نیست آهن‌پاره است، خودرو دارد شهرها را تهدید می‌کند به جای اینکه آسایش بده، آرامش را از مردم می‌گیرد. شهرداری چه کاری روی ناوگان عمومی کرده برای مبارزه با این هجوم خودرو با توجه به اینکه شما بافت‌های قدیمی خیلی شکننده‌ای دارید مثل خیابان نادر قدیم.

ماشین دشمن بشر هست، چون ماشین باعث شد، فعالیت‌های جسمی حاکم بشود ما هر چقدر که داریم پیش می‌رویم انواع مرض‌ها در حال زیاد شدن است، چون خودرو باعث شده که ما از حداقل فعالیت‌های بدنمان بزنیم، ماشین دشمن بشر و محیط‌زیست است، از این باب که تولیدت که از کارکرد ماشین که به صورت دود خارج می‌شود، انواع و اقسام گازهای مضر را وارد هوا می‌کند، این یک مورد است و یک موردی دیگری که هست خیابان‌های ما پر شده از انواع و اقسام خودروها و متأسفانه با این که دارد فرهنگ‌سازی می‌شد و من فکر می‌کنم که ما برای مردم فرهنگ‌سازی کمی کردیم، هر چقدر ما می‌خواهیم برای این مردم جا بندازیم که با وسیله نقلیه عمومی تردد کنند برای جابجایی در داخل شهر به چند دلیل به نفع شماست هم از نظر ریالی، محیط‌زیست و سلامتی. البته شهرداری با حمایت وزارت کشور در رابطه با حمل‌ونقل عمومی داخل شهری کارهای خوبی انجام دادیم ولی خوب ناقص هستند. اولاً شهر ما شهری قدیمی است بافت‌های فرسوده که این بافت‌های فرسوده شکننده هستند. معابر منظم و استانداردهای نداریم که وسیله نقلیه از آن بتوانند تردد کند یعنی ما معابری داریم در شهرمان که حتی پراید که از نظر فیزیکی کوچک است رد نمی‌شود.

ولی در حد مقدرات و معقولات سعی کردیم در حمل‌ونقل وسیله‌ی نقلیه عمومی و جابه‌جایی مسافران داخل شهری نظارت کنیم و کارهای با حمایت وزارت کشور درست انجام شود.

شهریار اگر آن مدیریتی که شما حرفشو می‌زنید روزی، بین شهرهای آمل، بابلسر، ساری، بابل، قائم شهر و نکا برگزار بشود که شما برید به سمت حمل‌ونقل ریالی برقی که این شهرها مثل خوشه‌ای به هم نزدیک می‌شوند من فکر می‌کنم به مقداری زیادی از هجوم خودرو کاسته می‌شود این شهر ما ویژگی دارند که هیچ جای ایران نیست. این قدر بهم نزدیک هستند.

ما اتفاقاً یکی و دو ماه است که با یک سرمایه‌گذار ایرانی همشهری که البته خارج از مملکت است وارد صحبت شده‌ایم که در شهرمون احداث و اجرای مونوریل کنیم تا به مقداری از هجوم ماشین‌ها کم کنیم و به امید خدا در سال ۹۰ می‌خواهیم شروع کنیم.

شهریار بسیار خبر خوبی بود، آخرین سوال آن مشکلی که



در آخر من از شما و انتشارات سازمان شهرداریهای وزارت کشور که واقعاً با امکانات کمی که دارند تشکر می‌کنم چون متأسفانه در مملکت ما به سیستم فرهنگی کم توجهی می‌کنند، در ضمن قرار شد نشریه شهرداریها از یک تا آخر اسفند ۸۹ را که ما درخواست کردیم به ما بدهند.

به شدت مازندان را تهدید و همه نگرانش هستند، تولید پسماند است. (تولید پسماند شما روزانه چقدر است؟) بین ۲۷۰ تا ۳۰۰ تن شهر ساری. شیوه‌ی امحا که ندارد یعنی کارخانه‌ای زده شده؟ چگونه است، خاک چال است؟

در یک فاصله‌ی ۱۳۰ کیلومتری به سمت جنوب شهرستان ساری می‌بریم و دفع بهداشتی می‌کنیم.

تجربیا یعنی خاک‌چال درست کردید؟

بله.

تجربیا جنوب که می‌گویید به سمت کوهستان منظور تون

است؟

بله.

تجربیا خوب، این دفع بهداشتی به هر حال مستلزم ساختار خیلی خیلی دقیق مهندسی است که شما بتوانید از نفوذ شیرابه به سمت آب‌های زیرزمینی جلوگیری کنید، شما به بالا دست خودتون دارید می‌رسید یه کمی این مسئله نگران کننده نیست؟

چرا نگران کننده است ولی می‌دانید که برای مدیریت این باید دولت مداخله کند هیچ شهرداری به تنهایی نمی‌تواند.

تجربیا خیلی توان مالی ندارید؟

نه. توان مالی و نه توان اجرایی هیچ گونه را نمی‌تواند.

تجربیا برای اینکه از منطقه خارج می‌شوید؟

اصلاً در مدیریت پسماند باید دولت مداخله داشته باشد زیرا همه جنبه‌ی سیاسی، امنیتی دارد و هم کاری است که شهرداریها توان مالی‌شون اجازه نمی‌دهد. در منطقه شمال در دستور کار دولت است و در اولویت اصلی قرار دارد البته آمدند در مصوبات سفر سوم اعتبار خیلی خوبی دیدند و الان هم در شرف این هستیم که وزارت کشور، محیط‌زیست و استان برای مدیریت پسماند دادن وارد می‌شوند که کارخانه‌های زباله‌سوزی که حاصل آن تولید انرژی برق است.

کارهایی انجام می‌دهند که امروز بعدازظهر هم جلسه‌ای با استاندار محترم داریم که در آنجا در مورد این موضوع داریم هم دولت اعتبار خوبی دیده و هم مدیریت ارشد استان که به تبع باید مدیریت کند. مدیریت کند که این سرانجامی پیدا کند.



ورود روش همپیمایی خودرو^۱ به سیاست شهری تجربه ی برکلی

ترجمه و تلخیص: مهین تاجبخش



طرح به اشتراک گذاری خودرو به افراد عضو امکان می‌دهد در طول ۲۴ ساعت در نقاط جغرافیایی پراکنده و مناسب به خودرو دسترسی داشته باشند. این اعضا می‌توانند در آخرین لحظه و یا از پیش به شیوه اینترنتی یا تلفنی خودرو رزرو کنند و بلافاصله و بدون هیچ تأخیر و کاغذبازی به وسیله نقلیه دسترسی یابند. هزینه‌ها، شامل هزینه سوخت، بیمه، پارکینگ و تعمیرات، به صورت ماهانه از اعضا دریافت می‌شود.

ابتکار مشارکتی شهر برکلی با شرکت به اشتراک گذاری خودروی شهر (CCS)، سازمان به اشتراک گذاری خودرو در سان‌فرانسیسکو) شامل سه مولفه است: الف) پشتیبانی حکومت محلی از این سیستم برای شهروندان و کسب‌وکارها؛ ب) وارد کردن سیستم به اشتراک گذاری خودرو به فرآیند برنامه‌ریزی و توسعه و پ) استفاده از این سیستم به جای سیستم حمل‌ونقل ناوگان شهری.

مولفه پ یکی از مبتکرانه‌ترین بخش‌های این طرح است؛ برکلی تنها شهر در ایالات متحده است که از خدمات به اشتراک گذاری خودرو به این روش استفاده می‌کند. دیگر شهرها، ضمن هماهنگی با موسسات محلی به اشتراک گذاری خودرو، کارکنان خود را به استفاده از خودروهای

این مجموعه تشویق می‌کنند اما برکلی قراردادی برای ایجاد نرم‌افزار رزرو خودرو منعقد کرده است که به وسایل نقلیه‌ای که کارکنان شهری در طول روزهای کاری هفته استفاده می‌کنند اختصاص می‌یابد و به اعضای عمومی امکان می‌دهد از این وسایل در پایان روز و آخر هفته‌ها استفاده کنند.

تأسیس به اشتراک گذاری خودرو در برکلی موجب کاهش اثرات مالکیت خودرو در این شهر، به ویژه در نواحی مواجه با کمبود توقف‌گاه‌های خودرو در مرکز شهر و نیز در مناطق هنری شهر و نواحی مسکونی دارای رویکردی ترانزیتی و موقتی، شده است. فراهم آوردن جایگزینی انعطاف‌پذیر و مطلوب برای مالکیت خودرو روش به اشتراک گذاری

(به اشتراک گذاری خودرو/ همپیمایی خودرو) = 1-Car Sharing



خودرو، به عنوان شیوه‌ای جایگزین و به‌صرفه برای ناوگان وسایل نقلیه و کاهش استفاده از خودروهای شخصی در هر جای ممکن، در جولای سال ۲۰۰۴ تصویب شد.

در جولای سال ۲۰۰۴، شورای شهر طرحی را تصویب کرد که مطابق آن مدیریت شهری مجاز بود قراردادی ۴۱۳ هزار دلاری را با سازمان به‌اشتراک‌گذاری خودروی شهری برای ایجاد دسترسی کارکنان شهری به خودروهای اشتراکی، به منظور انجام سفرهای کاری در طول ساعات استاندارد کاری، منعقد کند. این خودروها برای عموم و دیگر کارکنان در پایان روز و آخر هفته‌ها استفاده می‌شوند. به این ترتیب استفاده از ۴ و ۵ وسیله نقلیه اشتراکی به جای ۱۰ و ۱۵ وسیله نقلیه شهری در نخستین سال برنامه ممکن می‌شود. این برنامه حداقل هزینه‌ای سربه‌سر داشته و سالانه می‌تواند به حدود ۷۰ هزار دلار صرفه‌جویی در هزینه‌های مستقیم منجر شود.

به گفته تام بیتز، شهردار وقت برکلی، این یک برنامه برد برد برای حکومت شهری و مردم برکلی است. وی معتقد است با همکاری با سازمان به‌اشتراک‌گذاری خودروی شهری، این شهر سالانه هزاران دلار ذخیره خواهد کرد و اثرات زیست‌محیطی ناشی از سفر کارکنان ضمن هدایت کسب‌وکارهای شهری کاهش خواهند یافت. در زمانی که کارکنان از خودروها استفاده نمی‌کنند نیز ساکنان برکلی می‌توانند،



خودرو را به عنصری حیاتی در مدیریت تقاضا برای پارکینگ در برکلی تبدیل کرده است.

در سال ۱۹۹۹ مسئولان شهر برکلی از ساختمان پایونیر در مرکز شهر، که آپارتمانی ۶۰ واحدی همراه با مرکز خرده‌فروشی در طبقه همکف است، به علت ایجاد ۱۰ واحد پارکینگ کم‌تر از آنچه پیش‌بینی شده بود، پرداخت ۱۵۰ هزار دلار را درخواست کردند. این مبالغ تنها برای برنامه‌ها یا تسهیلاتی هزینه می‌شوند که به شکلی قابل قبول به جبران فقدان پارکینگ‌های لازم منجر شوند و مسئولان تصمیم گرفتند این کار را با گسترش خدمات به‌اشتراک‌گذاری خودرو در نواحی مرکز شهر انجام دهند.

در سال ۲۰۰۳، از یک ساختمان ۱۷۶ واحدی با خرده‌فروشی در همکف با عنوان لایبرری گاردنز در مرکز شهر خواسته شد که چهار فضای پارکینگ برای وسایل نقلیه اشتراکی اختصاص دهد. اکنون این شهر در تلاش است ملاحظات فنی خود را برای پارکینگ، به‌اشتراک‌گذاری خودرو و مدیریت تقاضای حمل‌ونقل طی یک فرآیند برنامه‌ریزی اصلاح و تنظیم کند.

برنامه ناوگان

مسئولان برکلی در حال کار برای کاهش هزینه‌های ناوگان و اثرات پارکینگ‌های وسایل نقلیه ناوگان هستند؛ ضمن آن که برای برطرف کردن نیازهای حمل‌ونقل شاغلان گزینه‌هایی کافی را برای تردد در اختیار آنان قرار می‌دهند.

وسایل نقلیه شهر اغلب کم‌تر از ظرفیت خود استفاده می‌شوند و مدیریتی ناکارآمد دارند زیرا این وسایل ابتدا در سطح دپارتمانی مدیریت می‌شوند و برخی شاغلان نمی‌توانند در زمان نیاز به یکی از آنها دسترسی داشته باشند در حالی که دیگر وسایل نقلیه دپارتمان ممکن است در همان نزدیکی پارک شده باشند. دیگر کارکنان از خودروهای شخصی خود استفاده می‌کنند و هزینه‌های مرتبط به آنها پرداخت می‌شود.

در سپتامبر سال ۲۰۰۲، کتابخانه عمومی شهر به خدمات سازمان به‌اشتراک‌گذاری خودروی شهر پیوست. تجربه مثبت کارکنان کتابخانه به ایجاد برنامه جدید کمک کرد و گسترش استفاده از به‌اشتراک‌گذاری



بالقوه تحت تأثیر قرار گرفته بودند بسیار تلاش شد تا نیازهای سفر آنها مشخص و سودمندی‌های احتمالی و موانع استفاده از خدمات خودروی اشتراکی به دقت شناسایی شوند.

سودمندی‌های شناسایی شده در این زمینه عبارت‌اند از:

- صرفه‌جویی‌های مالی: هزینه‌های پایین‌تر تغییر خودرو، نگهداری خودرو، سوخت، بیمه و کارکنان؛
- خودروهای جدیدتر: وسایل نقلیه مورد استفاده از مدل‌های جدید سال خواهند بود؛
- خودروهای پاکیزه‌تر: سازمان به اشتراک‌گذاری خودرو به شکلی منظم به نگهداری و پاکیزه کردن خودرو می‌پردازد؛

- خودروهایی سبزتر: وسایل نقلیه استفاده شده تویوتا‌های هیبریدی با پخش پایین آلاینده خواهند بود؛
- کارآمدی: سازمان به اشتراک‌گذاری خودرو، سامانه رزرو را خودکار و تخصیص کارآمدتر خودروها را ممکن کرده است؛
- انعطاف‌پذیری: تعداد خودروهای فراهم‌آمده می‌تواند به راحتی کم و زیاد شود؛

- دسترسی: دسترسی کارکنان شهری به وسایل نقلیه می‌تواند در بسیاری از موقعیت‌ها افزایش یابد؛
- پارکینگ بیش‌تر: وسایل نقلیه شهری کم‌تری از تسهیلات پارکینگ در مرکز شهر استفاده خواهند کرد؛
- اطلاعات بهتر: قبض‌دهی بر مبنای استفاده واقعی داده‌هایی مفید را درباره استفاده از وسایل نقلیه به دست می‌دهد؛
- مدل‌برداری از حکومت ابتکاری: پیوستن به فیلادلفیا به عنوان دارنده نخستین ناوگان حکومت محلی در آمریکا که از سیستم به اشتراک‌گذاری خودرو استفاده کرد.

تاریخچه طرح

- سازمان به اشتراک‌گذاری خودروی شهری فعالیت‌های در سال ۲۰۰۱ با تأسیس آن در سانفرانسیسکو فعالیت‌هایش را آغاز کرد؛
 - این سازمان نقدینگی اولیه خود را در ژانویه ۲۰۰۱ از شورای شهر برکلی دریافت کرد؛
 - سازمان کار خود را در دو نقطه در برکلی در فوریه سال ۲۰۰۲ شروع کرد؛
 - کتابخانه عمومی شهر برکلی، به عنوان یک عضو تجاری، در سپتامبر سال ۲۰۰۲ به سازمان به اشتراک‌گذاری خودرو پیوست؛
 - سازمان محل‌های تحت پوشش خود را در سال ۲۰۰۳ گسترش داد؛
 - در جولای ۲۰۰۴، شورای شهر برکلی قراردادی سه‌ساله با مبلغ ۴۱۳ میلیون دلار برای برنامه ناوگان نیمه‌اختصاصی با سازمان به اشتراک‌گذاری خودرو منعقد کرد؛
 - در آگوست همان سال شهر برکلی مبلغی در حدود ۱۲۶ هزار دلار کمک بلاعوض از مدیریت کیفیت هوای ناحیه خلیج برای گسترش خودروهای اشتراکی و استفاده از وسایل نقلیه غیرآلاینده دریافت کرد؛
 - برنامه ناوگان خودروی اشتراکی شهری با افزودن چهار وسیله نقلیه الکتریکی هیبریدی در مارچ ۲۰۰۵ به کار خود ادامه داد.
- فعالیت دیگر حکومت‌های محلی آمریکا در به اشتراک‌گذاری خودرو عناصر ناوگان برکلی هم‌زمان با برنامه‌های جدید شهر فیلادلفیا برای خودروی اشتراکی ایجاد شدند. در فیلادلفیا، علی‌رغم اندکی تفاوت، روش‌ها تقریباً یکسان‌اند. در مقیاس کوچک‌تر در شهرهای دیگر مانند گرینلند مریلند نیز سازمان به اشتراک‌گذاری خودرو تشکیل شده است.

به جای خودروی شخصی، از این وسایل به عنوان جایگزینی ارزان و مناسب برای محیط زیست استفاده کنند. دستاوردها و تأثیرات

مهم‌ترین دستاورد این برنامه عملکردهای در حال تغییر شهروندان در قبال مالکیت خودروی خصوصی و عملکردهای حکومت محلی در خصوص مدیریت ناوگان‌اند.

در مطالعه‌ای که رابرت سرورو، استاد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای دانشگاه برکلی، با عنوان «به اشتراک‌گذاری خودروی شهری در سانفرانسیسکو: دومین سال تأثیرات تقاضای سفر و مالکیت خودرو» انجام داده، صدها عضو این سازمان در دوره‌ای بیش از ۱۸ ماه بررسی شده‌اند و یافته‌های آن نشان می‌دهند که برنامه به اشتراک‌گذاری خودرو به کاهش مصرف سرانه گازوییل و سرانه پخش گازهای گلخانه‌ای منجر شده است؛ ضمن آن که وضعیت جابه‌جایی اعضا ارتقا یافته و به آنها امکان داده است به شکلی ساده‌تر و سریع‌تر به مقاصد بیشتر در داخل و اطراف سانفرانسیسکو سفر کنند. این مطالعه نشان می‌دهد:

- ۳۰ درصد از خانوارهای عضو سازمان به اشتراک‌گذاری خودروی شهری از زمان عضویت حداقل یکی از خودروهای خود را فروخته‌اند؛
- ۶۷ درصد تصمیم گرفته‌اند خودروی اضافی نخرند؛

- سفر با خودروی شخصی در میان اعضای این مجموعه ۴۷ درصد کاهش یافته است؛
- استفاده از وسایل نقلیه عمومی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در میان اعضا افزایش یافته است.

به ازای هر ۲۵ خانواری که به خدمات به اشتراک‌گذاری خودروی شهری پیوسته‌اند، ۶ خانوار خودروی شخصی خود را رها کرده‌اند. در میان گروهی تحت کنترل از افراد غیرعضو، یک خانوار از ۲۵ خانوار خودروی جدید خریده است. این نتایج نشان می‌دهند که هر وسیله نقلیه با این نوع از خدمات به حذف ۷ وسیله نقلیه شخصی از جاده‌ها منجر می‌شود. تغییر عملکرد مدیریت ناوگان در شهر برکلی پیچیده‌ترین دستاورد این طرح و چالشی مداوم است. ابتدا مدیریت شهری مطالعه امکان‌سنجی داخلی را برای استفاده از خدمات به اشتراک‌گذاری خودرو درخواست کرد تا بتواند نیازهای ناوگان را در می سال ۲۰۰۲ مدیریت کند. فرآیند تحقیق شامل تحلیل هزینه‌های ناوگان فعلی و مقایسه هزینه مالی با خدمات خودروی اشتراکی واقعی بود. تلاش‌های متعاقب در سال ۲۰۰۳، برای شناسایی وسایل نقلیه‌ای که به شکلی ناکارآمد استفاده می‌شدند، کاری دشوار و پیچیده بود. برای جمع‌آوری اطلاعات از کارکنانی که

برای شناسایی ۱۵ وسیله نقلیه‌ای که در سال اول برنامه کنار گذاشته می‌شوند با دپارتمان‌های مرتبط مکاتبه شده است. کارکنانی که از این کنارگذاری متأثر می‌شوند از وسایل نقلیه هیبریدی با پخش کم آلاینده‌ها استفاده خواهند کرد. با فرض این که سفر کارکنان نیازمند پنج وسیله نقلیه اشتراکی است، در سال اول هزینه سالانه کل ۸۵۵۶۸ دلار برای کلیه وسایل نقلیه، تعمیر و نگهداری، بیمه، سوخت و پاکیزگی آنها و نیز برای خدمات رزرو و مشتریان برآورد شده است. همچنین در حدود ۳۳ هزار دلار برای هزینه وسایل نقلیه، تجهیزات ارتباطی، علامت‌گذاری، فناوری لازم و توسعه عمومی در نظر گرفته شد که یک بار انجام می‌شود. به این ترتیب هزینه کل سالانه ۱۱۸۵۶۸ دلار است. بودجه مصرفی سالانه برای کنارگذاری ۱۵ وسیله نقلیه ۶۶۷۸۴ دلار است.

چون ۱۵ وسیله نقلیه اول قدیمی‌تر هستند یا کمک‌های مالی جایگزین ندارند، بودجه مصرفی سال اول به شکلی غیرمعمول پایین است و مقایسه واقعی هزینه‌های معرف ممکن نیست. در مقایسه هزینه خودروی اشتراکی با میانگین هزینه وسیله نقلیه شهری، ذخیره‌های مالی سالانه در حدود ۸ هزار دلار است (بدون در نظر گرفتن درآمدهای حاصل از پارکینگ شهری، کیفیت هوا یا دیگر منافع مستقیم). قرارداد منعقدشده با سازمان به‌اشتراک‌گذاری خودرو انعطاف‌پذیر خواهد بود و مسئولان شهر می‌توانند تعداد وسایل نقلیه اشتراکی را کاهش یا افزایش دهند. بودجه سه‌ساله طرح به گونه‌ای تعریف شده است که ۱۰ خودروی اشتراکی را جایگزین ۳۰ خودرو کند. در این سناریو قرارداد سه‌ساله از مبلغ ۴۱۳ هزار دلار تجاوز نخواهد کرد. اگر تقاضای سفر کارکنان نیاز به گسترش برنامه را نشان ندهد، هزینه‌های قرارداد کاهش جدی خواهند یافت. به عکس در صورت موفقیت طرح، قرارداد با افزایش مبلغ همراه خواهد بود.

منابع نقدینگی طرح عبارت‌اند از ۱۵۰ هزار دلار هزینه کاهش توسعه پارکینگ و نقدینگی عمومی که از بودجه ناوگان موجود به این پروژه منتقل خواهد شد. همچنین برای اجرا و گسترش طرح، منطقه مدیریت کنترل هوا کمک بلاعوض ۱۲۶ هزار دلاری را به این شهر اختصاص

داده است.

منبع دیگر درآمد حاصل از پارکینگ‌هایی است که در اثر کنارگذاری بخشی از وسایل نقلیه ناوگان شهری خالی شده‌اند. دفتر حمل‌ونقل شهر برکلی این درآمدها را بررسی می‌کند و تخمین می‌زند و نتایج را در تحلیل‌های خود درباره عملکرد برنامه به‌اشتراک‌گذاری خودرو وارد خواهد کرد.

جوایز گرفته‌شده

برنامه به‌اشتراک‌گذاری خودروی شهر برکلی یکی از ابتکارات مهم برشمرده شده و جوایزی به شرح زیر دریافت کرده است:

- جایزه ۵۰ ابتکار برتر در حکومت آمریکا از دانشگاه هاروارد در سال ۲۰۰۵؛
- جایزه کنفرانس زیست شهری شهرداران آمریکا، در سال ۲۰۰۵؛
- چندین جایزه از مسئولان ناحیه شهری سانفرانسیسکو.

۱ مطالب این نوشتار برگرفته از مقاله

Incorporating Carsharing into Municipal Policy: Fleets, Development Planning, Parking
(Berkeley, CA)

است که از سایت اینترنتی

www.mayorsinnovation.org/pdf/park_june05.pdf گرفته شده است.

۲ City Car Share

۳ Pioneer Building

۴ TDM

۵ Tom Bates

۶ Robert Cervero

۷ San Francisco City Car Share: Second Year

Travel Demand and Car Ownership Impacts

۸ Greenbelt

۹ Ash



دوچرخه‌سواری در کپنهاگ

ترجمه و تنظیم: شهرزادفرزین پاک



محبوبیت آن به اوج رسید. در طول جنگ جهانی دوم، سوخت به شدت سهمیه‌بندی شد و به این ترتیب دوچرخه به عنوان وسیله‌ای برای حمل و نقل بیش از گذشته اهمیت یافت. در دهه ۱۹۴۰ نخستین مسیرهای دوچرخه‌سواری تفریحی در میان فضاهای سبز در حاشیه شهر ایجاد شدند. در اوایل دهه ۶۰ با افزایش ثروت و در نتیجه بالا رفتن توان مالی افراد برای استفاده از وسایل نقلیه موتوری، استفاده از دوچرخه کاهش یافت؛ اما با شکل‌گیری بحران انرژی و رشد جنبش محیط زیست در دهه ۱۹۷۰، دوچرخه‌سواری تجدید حیات یافت. گرچه نخستین مسیرهای دوچرخه‌سواری مجزا بسیار پیش از این ساخته شده بودند، تا اوایل دهه ۱۹۸۰ استفاده از آنها هنوز معمول نبود. در ژوئن ۱۹۸۳ اتحادیه دوچرخه‌سواران دانمارک، با حضور تعدادی فراوان از دوچرخه‌سواران، جایزه دوچرخه‌سواری را به جنس کریمر میکلسن، رئیس وقت دپارتمان حمل و نقل و شهردار آینده شهر، اعطا کرد. پس از این اقدام، در اواسط دهه ۱۹۸۰ کپنهاگ هم شروع به تعریف راهبردهایی برای افزایش دوچرخه‌سواری در محدوده شهر کرد. از سال ۱۹۵۵ که شهر سیستم نظارت بر دوچرخه‌سواری را آغاز کرد، استفاده از دوچرخه همواره افزایش داشته و در سال ۲۰۰۴ به ۴۱ درصد رسیده است.

زیرساخت‌ها

مسیرهای دوچرخه: کپنهاگ شبکه‌ای گسترده از مسیرهای دوچرخه دارد که گاه سیستم‌های نشانه‌گذاری خاص خود را دارند. در حدود ۳۵۰ کیلومتر

در شهر کپنهاگ دانمارک، دوچرخه یکی از وسایل حمل و نقل مهم و یکی از ویژگی‌های غالب منظر شهر است که توجه بازدیدکنندگان را جلب می‌کند. در این شهر به دلایلی مختلف شرایطی مناسب برای دوچرخه‌سواری مهیا شده که از آن جمله می‌توان به تراکم شهر، فاصله‌های کوتاه و زمین مسطح آن اشاره کرد؛ ضمن آن که یک سیستم گسترده و با طراحی مناسب از مسیرهای دوچرخه‌سواری دارد. به این ترتیب، کپنهاگ یکی از شهرهای دوست‌دار دوچرخه شناخته می‌شود. دوچرخه‌سواران روزانه در این شهر ۱/۳ میلیون کیلومتر مسیر را طی می‌کنند که ۳۶ درصد از آن برای رسیدن به محل کار، مدرسه یا دانشگاه است. به طور کلی دوچرخه‌سواری از حمل و نقل عمومی یا خودرو شخصی شیوه‌ای سلامت‌تر، سازگارتر با محیط زیست، ارزان‌تر و سریع‌تر برای حرکت در شهر است، بنابراین سیاست شهری بر افزایش تعداد دوچرخه‌سواران تا ۴۰ درصد در سال ۲۰۱۲ و تا ۵۰ درصد تا سال ۲۰۱۵ استوار است.

تاریخچه

استفاده از دوچرخه از اوایل قرن بیستم در کپنهاگ رواج یافته است. نخستین مسیرهای دوچرخه جدا از هم در اطراف لیکز در سال ۱۹۱۰ ایجاد شدند؛ زمانی که مسیر اسب‌سواری به مسیرهای دوچرخه‌سواری مجزا برای دوچرخه‌سواری رو به رشد سریع در آن زمان تغییر یافت. در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ محبوبیت این وسیله افزایش یافت. در قالب ورزشی پریننده، مسابقات شش‌روزه دوچرخه‌سواری در دهه ۱۹۳۰ بسیار محبوب شدند. نخستین مسابقه از این دست در سال ۱۹۳۴ برگزار شد و در دهه ۱۹۶۰

۲۰۰۲ تا ۲۰۱۳ تنظیم کرده‌اند که دسترسی به اهداف مشخص زیر در زمره اصول آن قرار دارد:

- افزایش درصد افرادی که برای رسیدن به محل کار خود از دوچرخه استفاده می‌کنند از ۳۴ درصد به ۴۰ درصد؛
- کاهش ۵۰ درصدی خطرات، آسیب‌های جسمانی و مرگ دوچرخه‌سواران؛
- افزایش تعداد نفراتی که برای دوچرخه‌سواری در کپنهاگ احساس امنیت می‌کنند از ۵۷ درصد به ۸۰ درصد؛
- افزایش تا ۱۰ درصدی سرعت سفر دوچرخه‌سوارانی که در مسافتی بیش از ۵ کیلومتر سفر می‌کنند؛
- بهبود راحتی دوچرخه‌سواران به نحوی که سطح ناراضیاتی از سطوح مسیره‌های دوچرخه از ۵ درصد تجاوز نکند.

از دیگر فعالیت‌های شهرداری در این زمینه می‌توان به گسترش شبکه مسیره‌های دوچرخه در سطح شهر اشاره کرد. از سال ۲۰۰۶ طرحی با فهرستی از مسیره‌های جدید اولویت‌دار برای ساخت تا سال ۲۰۱۶ آغاز به کار کرده است. همچنین شبکه سبزهاها برای داشتن سفرهای طولانی‌تر و دلپذیرتر در حال افزایش هستند.



تعدادی پل جدید مخصوص افراد پیاده و دوچرخه‌سواران در بندر اصلی و کانال‌ها طراحی شده‌اند تا مسیره‌هایی مستقیم‌تر برای آنان ایجاد کنند و ضمن افزایش ایمنی سرعت سفر این افراد را افزایش دهند.

پروژه‌هایی نیز برای جبران کمبود فضاهای توقف دوچرخه آغاز به کار کرده‌اند که از آن جمله می‌توان به طرح‌هایی برای ۲۵۰۰ فضای جدید دوچرخه و مسابقه معماری برای تسهیلات پارکینگ ۷۰۰۰ دوچرخه‌ای در نزدیکی ایستگاه مرکزی اشاره کرد که در سال ۲۰۱۳ افتتاح می‌شود.

همچنین برای مبارزه با دزدی دوچرخه، شهرداری کپنهاگ در همکاری با دانشگاه فنی دانمارک برنامه‌ای را برای ردیابی دوچرخه‌های دزدیده‌شده با استفاده از GPS تنظیم کرده است. در طرح آزمایشی اولیه ۵۰۰۰ چیب به صورت رایگان برای نصب در اختیار دوچرخه‌سواران قرار گرفتند.

این مطلب با استفاده از مجموعه‌ای با همین عنوان (Cycling in Copenhagen) که در دایره‌المعارف تحت وب Wikipedia منتشر شده تهیه و تنظیم شده است.

مسیر دوچرخه‌سواری جدا از مسیره‌های ماشین‌رو و مسیره‌های پیاده‌رو و نیز ۲۰ کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری داخل جاده، که با خطوط رنگی مجزا شده‌اند، در این شهر وجود دارند. در تقاطع‌ها، ادامه مسیر دوچرخه اغلب با نوار آبی پهنی مشخص شده تا دید آن را بیش‌تر شود.

سبزهاها: شهر کپنهاگ همچنین سیستمی را برای به هم پیوستن مسیره‌های دوچرخه‌سواری سبز با نام سبزهاها، با هدف تسهیل سرعت، ایمنی و افزایش لذت‌بخشی حمل و نقل با دوچرخه از یک سمت به سمت دیگر شهر، ایجاد کرده است. در زمان حاضر ۴۱ کیلومتر سبزها در این شهر وجود دارد.

توقفگاه دوچرخه: گرچه ممکن است بازدیدکنندگان از دیدن تسهیلات توقفگاهی بزرگ دوچرخه در کپنهاگ متعجب شوند، در واقع هنوز این شهر با کمبود جدی این ایستگاه‌ها مواجه است و توقفگاه‌های موجود نیز اکثراً وضعیتی مطلوب ندارند. با هدف بهبود این شرایط، در سال ۲۰۰۸ فدراسیون دوچرخه‌سواری دانمارک «راهنمای توقف دوچرخه» و چند خط مشی دیگر را منتشر کرد. این نشریات گرچه اکنون مبنای عمل دوچرخه‌سواران هستند، توصیه‌هایی را نیز برای برنامه‌ریزان شهری برای بهبود تسهیلات آتی در بر دارند.

دوچرخه‌های عمومی

در کپنهاگ سیستمی از دوچرخه‌های عمومی با عنوان باسیکلر یا دوچرخه‌های شهری وجود دارد که در سال ۱۹۹۵ کار خود را با ۱۰۰۰ دوچرخه به عنوان نخستین برنامه به اشتراک‌گذاری دوچرخه شهری در دنیا آغاز کرد. برای استفاده از این دوچرخه‌ها، متقاضیان مبلغی قابل‌بازپرداخت را در یکی از ۱۰۰ ایستگاه دوچرخه پرداخت می‌کنند و امکان استفاده از دوچرخه در زمانی محدود و در ناحیه‌ای مشخص به آنها داده می‌شود. تأمین مالی این برنامه بر عهده پشتیبانان تجاری است. روی چارچوب و صفحه نصب‌شده روی چرخ‌های این دوچرخه‌ها تبلیغات نصب می‌شوند.

ایده اولیه تنظیم برنامه‌ای برای کاهش دزدی دوچرخه در شهر پیشنهاد واحدهایی طراحی‌شده برای استفاده از دوچرخه‌های رایگان عمومی بود. گرچه ابتدا این برنامه موفق نبود، شهرداری کپنهاگ با همکاری با برخی وزارتخانه‌های دولتی زمینه را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد کرد. اکنون ۱۵ سال از اجرای این برنامه می‌گذرد و نمونه‌هایی از آن در دیگر شهرهای جهان الگوبرداری شده‌اند.

برنامه‌هایی برای نوسازی سیستم به اشتراک‌گذاری دوچرخه در دست تهیه هستند و در قالب مسابقه‌ای پیشنهادی بین‌المللی برای حصول نتیجه مطلوب گرفته شده‌اند. در این میان در دسامبر ۲۰۰۹ دو طرح انتخاب شدند که انتظار می‌رود بر مبنای آنها تا سال ۲۰۱۳ سیستم جدید تکمیل شود.

خدمات دوچرخه‌ای

چندین شرکت در کپنهاگ خدماتی در قالب تاکسی برای حمل و نقل هم‌زمان چند نفر (شبیه سه‌چرخه‌های هندی) ارائه می‌دهند. این خدمات به ویژه برای گردشگرانی که قصد دیدن شهر را دارند جالب‌اند. دیگر پدیده رایج در شهر پیک دوچرخه‌ای است.

شرکت‌هایی فراوان نیز با استفاده از دکه‌های سه‌چرخه‌ای سیار قهوه و سوپ در شهر می‌فروشند. دیگر مشاغلی که از مارچ ۲۰۰۹ برای تردد در شهر از دوچرخه استفاده می‌کنند عبارت‌اند از افراد نیروی پلیس و عده‌ای از پست‌چی‌ها.

سیاست‌های شهری مرتبط با دوچرخه

مسئولان شهر کپنهاگ سیاستی را برای دوچرخه‌سواری در شهر در بازه

روان کردن ترافیک در پکن

مترجم: تائیس گالستان

در سال ۲۰۱۰ بیش از ۷۰۰ هزار خودرو جدید در پکن فروخته شده که مطابق آمار کمیسیون حمل و نقل شهرداری پکن تعداد کل خودرو در این شهر را به ۴/۷ میلیون رسانده است.

مطابق مقررات این شهر، یک راننده در پکن تنها می‌تواند یک خودرو به نام خود و در مالکیت خود داشته باشد. مطابق این قانون به مالکانی که خودروهای قدیمی خود را تعویض می‌کنند به طور خودکار پلاک جدید داده می‌شود و نیازی به سهم‌دهی به آنها نیست.

همچنین برای روان کردن ترافیک، قانونی برای تنظیم هزینه‌های استاندارد پارکینگ وضع شده است که این استانداردها از آوریل سال ۲۰۱۱ اجرا خواهند شد. مطابق این قانون، هزینه‌های پارکینگ از ۲ تا ۱۰ یوان در ساعت متغیر خواهد بود.

در روزهای کاری و در ساعات اوج ترافیک (۷ تا ۹ صبح و ۵ تا ۸ عصر)، استفاده از خودروهایی که در خارج از شهر پکن ثبت شده‌اند در داخل جاده حلقه‌ای پنجم شهر ممنوع خواهد شد.

مسئولان پکن در کنفرانسی که در دسامبر سال ۲۰۱۰ برگزار شد اعلام کردند که طرح کنترل ترافیک برای روان کردن رفت‌وآمد در شریان‌های شهری در سال ۲۰۱۱ اجرا خواهد شد.

با رشد سریع شهرنشینی و مدرن شدن در پکن، تعداد خودروها نیز به شدت در این شهر افزایش یافته و سبب ازدحام شدید، به ویژه در نواحی مرکز شهر، در ساعات اوج ترافیک شده است. برای حل این معضل، شهرداری پکن اعلام کرد که در سال ۲۰۱۱ صدور پلاک خودرو را به ۲۴۰ هزار پلاک کاهش خواهد داد و سنج‌های کنترل ترافیک جدی را برای رفع وضعیت ازدحام ترافیک در پیش خواهد گرفت. به گفته مقامات مسئول خریداران خودروهای شخصی به طور متوسط در هر ماه ۸۸ درصد (حدود ۱۷۶۰۰ فقره) از پلاک‌های جدید خودرو را در این شهر دریافت خواهند کرد. دو درصد از این پلاک‌ها برای استفاده‌های تجاری اختصاص خواهد یافت و ده درصد باقی‌مانده به شرکت‌ها و نهادهای دولتی واگذار می‌شود.



منابع:

news.xinhuanet.com

english.cri.cn/۲۷۴/۲۳/۱۲/۲۰۱۰/۶۹۰۹۵۶۱۱۶۷۸.htm



اصلی تغییر الگوی سفر است. برای اجرای این سیاست، در سال ۲۰۰۳ به اشتراک‌گذاری خودرو برای دوره‌های شش ساله در محدوده شهرداری مطرح شد. امروزه این سیستم برای عموم مردم در گوتنبرگ در دسترس است. به طور موازی، فضاهای پارکینگ تدریجاً کاهش یافتند ضمن آن که ثبت نام رایگان برای استفاده از سامانه حمل و نقل عمومی به مردم معرفی شد. تنها از این راه در فاصله سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۷ مصرف ۹ تن دی‌اکسید کربن ناشی از سفر با خودرو کاهش یافت. این شهر در حال ایجاد تعادل میان استفاده بیش‌تر از دوچرخه و حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از خودرو و در نهایت آزاد کردن فضای خیابان‌هاست. خودروهایی که در مرکز شهر تردد دارند باید آهسته حرکت کنند و سرعت خود را با سرعت دوچرخه و افراد پیاده تطابق دهند. همچنین سیاست‌های جدید پارکینگ در شهر هزینه‌های استفاده از این فضا را افزایش داده‌اند.

شهرداری همچنین اقداماتی جدی را مانند به اشتراک‌گذاری دوچرخه برای کارمندان برای تشویق دوچرخه‌سواری انجام داده که اکنون در کل سطح شهر قابل انجام‌اند.

یکی از دستاوردهای این برنامه آن است که نشان داد صحبت با کارکنان و کارمندان بسیار اثربخش‌تر از صحبت با عامه مردم است.

شهر گوتنبرگ سوئد

مترجم: افسانه فرخ

مدلی برای جابه‌جایی پایدار

شهر گوتنبرگ خواستار آزاد کردن فضای تحت اشغال خودرو در شهر و بازگرداندن آن به شهروندان است. به این منظور شهرداری این شهر مشغول بررسی اقدامات فنی و جنبه‌های رفتاری است.

حدود ۲۰ سال پیش شهرداری گوتنبرگ اداره ترافیک و حمل و نقل عمومی شهر را برای حل مشکل پخش آلاینده‌ها در شهر راه‌اندازی کرد. از همان زمان، در شهر سیاست‌های جدی جابه‌جایی برای کاهش رفت‌وآمد خودرو با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و افزایش شدید سهم حمل و نقل عمومی اجرا شده‌اند. در این زمینه ۴۵۰۰۰ کارکنان شهری این شهر از پیشروان اجرای این طرح بوده‌اند. خود شهرداری بستری برای حمایت از سیاست جابه‌جایی پایدار فراهم و برنامه‌ای زیست‌محیطی را در زمینه ترافیک و حمل و نقل عمومی اجرا کرده است. این برنامه، که از سال ۱۹۹۵ آغاز به کار کرده، پیش از هر چیز بر تدارک و وسایل نقلیه سبز برای کارکنان شهرداری تمرکز داشته است. هم‌زمان، فروش وسایل نقلیه پاکیزه نیز در این شهر به کمک مشوق‌های مالیاتی و اختصاص فضای پارکینگ ارتقا یافته است. با این حال سهم ۲۸ درصدی حمل و نقل عمومی بسیار پایین‌تر از حد انتظار است و اقداماتی دیگر برای کاهش سلطه خودرو و افزایش کارآمدتر از انرژی انجام شده‌اند. شعار مسئولان در این زمینه این است: «این جا شهر مردم است، نه شهر خودرو». یکی از راه‌کارهای



هدف غایی طرح افزایش سهم دوچرخه، حمل و نقل عمومی و تردد پیاده تا دو سوم کل و نیز کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی ترافیک در مرکز شهر و ۴ درصدی در کل منطقه در ۱۵ سال آینده است. این اقدامات به کاهش ۳۰ درصدی پخش دی‌اکسید کربن در هوا منجر خواهند شد.

منبع:

http://www.sustenergy.org/index.php?option=com_content&view=article&id=۲۱

هفت شهر برتر بدون خودرو

مترجم: شهروز فرزین پاک

در پایان سال ۲۰۱۰، هفت شهر به عنوان محبوب‌ترین شهرهای بدون حضور خودرو معرفی شدند. این انتخاب که شبکه مادر طبیعت انجام داده یادآور آن است که در حدود ۱۰۰ سال پیش تقریباً همه شهرها عاری از خودرو بوده‌اند. این شهرها به ترتیب از بزرگ به کوچک عبارت‌اند از:

مدینه فص ال بالی در مراکش: این شهر با جمعیتی معادل ۱۵۶ هزار نفر یکی از بزرگ‌ترین نواحی شهری پیوسته عاری از خودرو دنیاست که مقیاس اکثر خیابان‌های آن به گونه‌ای است که خودروها و گاه حتی دوچرخه امکان تردد در آن را ندارند.

یونسکو کل این مدینه را از سال ۱۹۸۱ به عنوان میراث فرهنگی جهانی ثبت کرده است و در حدود ۱۳۳۸۰ ساختمان تاریخی در این مکان شناسایی شده‌اند. اطراف شهر با دیوارهایی بلند احاطه شده‌اند که تنها در چند محل با دروازه‌های تاریخی شهر گشایش یافته‌اند. تنها یک میدان عمومی بزرگ در نزدیکی مرکز جغرافیایی این مدینه قرار گرفته است.

برخی از خیابان‌ها عرضی در حدود ۶۰ سانتی‌متر دارند و تعداد کمی از آنها با عرض‌های ۵ متری دیده می‌شوند. همان‌طور که گفته شد اکثر خیابان‌ها برای تردد دوچرخه نیز باریک هستند و تنها در چند خیابان در نزدیکی دروازه‌های تاریخی تردد موتور سیکلت‌های کوچک ممکن است. گاه در این نواحی خودروهایی کوچک برای دفع پسماندها عبور و مرور می‌کنند، اما بقیه نواحی این شهر کاملاً عاری از خودرو هستند.

ساختمان‌های شهر اکثراً دو و سه طبقه هستند و تعداد کمی ساختمان یک و چهار طبقه نیز در میان آنها دیده می‌شود. تنها سازه‌هایی که ارتفاع آنها بیش از چهار طبقه است، مناره مساجد هستند.

ونیز در ایتالیا: با جمعیتی معادل ۷۰ هزار نفر، این شهر زادگاه یکی از بهترین مجموعه پیازاها (میدانچه) دنیاست به طوری که در فاصله هر چند بلوک پیازایی مملو از مردم دیده می‌شود.

هایدرا، جزایر سرونیک در یونان: این شهر با جمعیت سه هزار نفری خود مقصدی معروف برای آتنی‌هاست. هایدرا با تصویری از اسب‌ها و دیگر چارپایان به عنوان وسایل حمل و نقل اصلی شناخته می‌شود، گرچه اکثر افراد پیاده در آن تردد می‌کنند.

جزیره لامو در کنیا: این جزیره با جمعیت ۲۰۰۰ نفری خود قدیمی‌ترین و حفاظت‌شده‌ترین سکونت‌گاه سواحیلی در آفریقای شرقی است؛ مقصدی توریستی که حمل و نقل آن وابسته به چهارپایان است.

شهر قدیم لامو بر مبنای ۳ معیار زیر در سال ۲۰۰۱ به عنوان یکی از میراث‌های جهانی یونسکو به ثبت رسید:

۱ ساختار معماری و شهری آن که نشان‌دهنده اثر فرهنگ و نیز مجموعه‌ای از چند صد سال فرهنگ اروپایی، عربی و هندی است که با استفاده از تکنیک‌های سواحیلی سنتی برای تولید فرهنگی متمایز معرفی شده است؛
۲ رشد و افست بندرگاه‌ها در ساحل آفریقای شرقی و تعامل میان بانتهو، عرب‌ها، فارس‌ها، هندوها و اروپایی‌ها معرف فاز مهم فرهنگی و اقتصادی در تاریخ منطقه است که مهم‌ترین بیان آن را می‌توان در شهر قدیم لامو یافت؛
۳ نقش مهم تجاری و جذابیت‌های آن برای دانشجویان و استادان، به لامو یک کارکرد مذهبی خاص در منطقه بخشیده که تا به امروز حفظ شده است. این شهر از قرن نوزدهم برگزارکننده یکی از فستیوال‌های عمده مسلمانان بوده است که آن را به مرکزی مهم برای مطالعه اسلام و فرهنگ‌های سواحیلی بدل کرده است.

در این جزیره هیچ جاده‌ای وجود ندارد و تنها کوهچه‌ها و راه‌های باریک در سراسر آن گسترده شده‌اند. ساکنان پیاده و یا با قایق و چهارپایان کالاها و مواد را جابه‌جا می‌کنند.

جزیره مکینک در میشیگان: این شهر ۶۰۰ نفری محل برگزاری دو نمونه از بزرگ‌ترین رویدادهای دریانوردی در آب شیرین دنیاست که از سال ۱۸۹۸ تردد وسایل نقلیه موتوری در آن ممنوع شده است.

جزیره سارک در انگلستان: این شهر با ۵۶۰ نفر جمعیت هتل‌ها و رستوران‌هایی دارد که جوایزی متعدد برده‌اند و نیز اردو زدن را در کانال انگلیس برای بازدیدکنندگان ممکن می‌کند. تنها وسایل نقلیه‌ای که با اسب کشیده می‌شوند و نیز دوچرخه در این شهر اجازه تردد دارند.

کومبرسیتا در آرژانتین: این شهر، که یادآور روستاهای کوه‌های سوییس است، با جمعیتی در حدود ۳۴۵ نفر خود را به عنوان "شهری پیاده" معرفی کرده است و بر اکوتوریسم (طبیعت‌گردی) تمرکز دارد.

منابع:

<http://www.cooltownstudios.com>
<http://www.carfree.com/fes/index.html>

پروژه برج‌های سبز در پارک، که شهرداری سئول ساخت مدل مفهومی آن را از سال ۲۰۰۷ به شرکت کره‌ای معماری مس استادیو واگذار کرده است، پروژه ساخت ساختمان‌هایی پایدار است که تا سال ۲۰۲۶ در نواحی بسیار پرآزدحام این کلان‌شهر ساخته خواهند شد. این طرح، در کنار زیبایی سبز آینده‌نگر خود، تلاشی برای تحقق زیست در سازه‌های جمعی پایدار در آینده در نواحی پر آزدحام است. شکل ارگانیک این سازه‌ها از ایده معماری کلاسیک برج در پارک گرفته شده است که طبق تعریف آن، اطراف برج‌ها با پارک احاطه می‌شد. این تعریف در ۴۰ سال گذشته در چشم‌انداز شهری کره اثری بسیار داشته و در بسیاری شهرهای آسیایی نیز دیده می‌شود. در طرح جدید، به معنای واقعی کلمه، پارک‌ها به برج تبدیل می‌شوند.

عملکرد داخلی برج‌های جدید به مجموعه‌های عمومی، خصوصی و تجاری تقسیم‌بندی می‌شود که در قالب اتاق‌های کاملاً اختصاصی با عنوان "سلول" و فضاهای جمعی باز برای فعالیت‌های عمومی شکل خواهد گرفت. اعضای استفاده‌کننده از این ساختمان‌ها نیز مجموعه‌ای از ساکنان دائمی و موقت‌اند. نواحی "حبابی" به فضاهای تجاری شامل دفاتر، خدمات عمومی و تسهیلات رفاهی اختصاص خواهند یافت.

اسکلت برج‌ها با استفاده از شیشه‌های مخصوص شکل خواهد گرفت که به بالکن‌هایی سرپوشیده نیز شکل خواهند داد و روی آنها بافت‌های زمینی قرار می‌گیرند که رشد گیاهان را ممکن می‌کنند. این ساختارهای سبز با استفاده از سیستمی داخلی آبیاری می‌شوند. این مجموعه گیاهی می‌تواند تا ۳۰ درصد از بار گرما را در تابستان کاهش دهد.

شکل ارگانیک برج‌ها مجموعه‌ای سیستمی از ترکیب ساختمان‌ها خواهد بود که از شکل‌های گنبدی تا مخروطی و استوانه‌ای متغیراند و هر یک از این شکل‌ها عملکردی خاص خواهد داشت. در مجموع ۱۵ برج با ارتفاع‌هایی متفاوت از ۱۶ تا ۵۳ طبقه در پروژه ۲۰۲۶ سئول جانمایی

شده‌اند.

این پروژه در واقع پاسخی است به توسعه فنی و معماری سریع کشور کره که طراحان آن را آنارشیکال خطاب می‌کنند. این طرح پیشنهادی است برای توسعه اجتماع محلی به طریقی کارآمد، همراه با تکنولوژی بالا و کاملاً پایدار. پروژه در بخش جنوبی سئول و در یک منطقه توسعه مجدد بزرگ قرار دارد که ممکن است پرتراکم‌ترین ناحیه زمین از نظر جمعیت باشد. مساحت این پروژه در حدود ۴۰۰۰ مترمربع و در حاشیه رودخانه هان است.

منابع:

<http://www.professionearchitetto.it/news/en/news2541.aspx>

<http://inhabitat.com/green-towers-in-the-park-seoul-commune-2026>

<http://www.archicentral.com/green-towers-in-the-park-seoul-commune-2026-5680>



چهره‌ی شهر استانبول در صد کتاب

دربدارنده تصاویر و طراحی نیز هستند. همچنین به گفته مدیر نشریات شهرداری، مجموعه مطالعات نظارت جهانی بر کلان‌شهر، در همکاری با دانشگاه اقتصاد لندن و موسسه تحقیقات آلمان، استانبول را به عنوان «شهری با بهترین عملکرد» در میان ۱۵۰ کلان‌شهر دنیا انتخاب کرده است. در نهایت این کتاب‌ها، نه تنها راهنمایی برای گردشگران، مرجعی برای ساکنان استانبول خواهند بود تا بتوانند با آثار فرهنگی از یادرفته و مهجور شهر خود بیش‌تر ارتباط برقرار کنند.

غناي استانبول موضوع پروژه‌ای جدید است که مسئولان محلی شهر با حمایت موسسه پایتخت فرهنگی اروپا به آن پرداخته‌اند. «چهره‌های استانبول» مجموعه‌ای مشتمل بر ۱۰۰ کتاب خواهد بود که هر یک به صد موضوع درباره شهر استانبول خواهند پرداخت. ۲۵ کتاب از این مجموعه در هفته نخست ماه فوریه سال جاری (۲۰۱۱) منتشر شده است.

شهرداری کلان‌شهر استانبول با معرفی جنبه‌های آشنا و ناآشنای این شهر این ۲۵ کتاب را به عنوان بخش نخست پروژه «چهره‌های استانبول» منتشر کرده و امیدوار است در کتاب‌های بعدی موضوعاتی بهتر را به شیوه‌ای مناسب‌تر در این مجموعه منتشر کند.



در مجموعه این صد کتاب، ده هزار نکته درباره استانبول در اختیار خوانندگان قرار خواهد گرفت و فرهنگ غنی شهر و زیبایی‌های آن معرفی خواهد شد. برای تحقق این هدف، مطالعاتی چندبعدی در این شهر در حال انجام‌اند.

مجموعه کتاب‌ها را متخصصانی در رشته‌های مختلف تهیه می‌کنند و عناوینی مانند مجموعه نقاشان، عکاسان، کلیساها، هنرمندان، خانواده‌های سرشناس و بسیاری موضوعات دیگر را در بر دارد. علاوه بر متونی که به دقت بررسی و روایت شده‌اند، این کتاب‌ها

منبع:

<http://www.hurriyetdailynews.com>

شهرداری دبی و روز بدون خودرو

مترجم: شهروز فرزین پاک

در این روز پارکینگ شهرداری بسته بود و پارکینگ خالی برای برگزاری جشنی به این منظور با حضور مسئولان سازمان‌های مذکور استفاده شد. این جشن با نمایش خودروهای دوست‌دار محیط زیست، پروژه‌های دیزل زیستی، تصاویری از نمایشگاه سال گذشته و کاشت درختی به یادبود همراه بود. همچنین به عنوان بخشی از مراسم ابتکار روز بدون خودرو، سخنرانی مذهبی با عنوان «اسلام و محیط زیست» در سالن شهرداری برگزار شد.



در پی موفقیت ابتکار زیست‌محیطی سال گذشته، مدیرعامل شهرداری دبی در اوایل سال ۲۰۱۱ ششم فوریه را دومین روز بدون خودرو برای کارکنان شهرداری اعلام کرد. با اعلام این روز، ۱۵۰۰ شاغل در دفتر مرکزی شهرداری دبی و دفاتر وابسته به آن باید خودروهای خود را در منزل بگذارند و با استفاده از وسایل نقلیه عمومی به محل کار خود بروند. این ابتکار زیست‌محیطی، که شهرداری دبی با انجام آن در سال ۲۰۱۰ موفق به گرفتن جایزه «ایده عربی» شد، برای تشویق جوامع محلی به توجه به محیط شهری خود، با کاهش تعداد و تردد وسایل نقلیه به ویژه در جاده‌های شهری و نیز افزایش آگاهی به گزینه‌های



حمل و نقل جایگزین، شکل گرفت.

در این روز، با توجه به عدم استفاده ۲۵۰۰ نفر از کارکنان شهرداری و دیگر ادارات دولتی از خودروی شخصی، این ابتکار بسیار موفقیت‌آمیز ارزیابی شد. کارکنان اداره زمین دبی، اتاق بازرگانی و صنعت دبی و سازمان اتصالات در این ابتکار شرکت و برای رسیدن به محل کار خود از وسایل نقلیه عمومی مانند مترو و اتوبوس استفاده کردند. این اقدام نه تنها به کاهش قابل توجه پخش دی‌اکسید کربن در هوا منجر شد، به کاهش ازدحام و ترافیک خودروها نیز کمک کرد.

منابع:

http://www.khaleejtimes.com/DisplayArticle09.asp?xfile=data/theuae/2011/February/theuae_February150.xml§ion=theuae
<http://dubai taxi.com/featured/461/dubai municipality car free day a success>



امیر جاهد
کارشناس ارشد شهرسازی

عناصر موثر در بهبود وضعیت ترافیک شهرها

چکیده

شبکه معابر شهری بر محیطی که از آن عبور می کند اثر گذشته و باعث جذب فعالیت می گردد. هر اقدامی که باعث ساده شدن وضعیت ترافیک شود به افزایش ایمنی ترافیک نیز خواهد انجامید. برای اینکه بتوان به صورت موثر توسط امور مهندسی با مشکلات ایمنی ترافیک برخورد نمود، لازم است که در مراحل مختلف طراحی و اجرای شبکه های معابر از معیارهای خاص استفاده شود. با به کارگیری اصول درست طراحی، از همان نقطه شروع می توان به سادگی با طراحی خیابان های جدید بصورتی که موارد ایمنی را در نظر بگیرند، از بسیاری مشکلات ترافیکی پرهیز نمود. منظور نمودن ویژگی های انسانی در طراحی معابر شهری توسط مهندسين ترافیکی و متخصصین برنامه ریز موجب بهبود وضعیت ترافیک و افزایش ایمنی شبکه معابر شهری خواهد بود.

کلید واژگان:

ساختار شهری، شبکه معابر، تقاضاهای رقابتی، ویژگی های انسانی

مقدمه:

آمدن گروه های شهرنشینانی می شود که با چنین سطوح پر تراکم ترافیکی مانوس نیستند، در نتیجه در بسیاری موارد وضعیت رانندگی، رو به وخامت گذاشته و خطرات برای گروه های استفاده کننده از معابر شهری نیز افزایش داشته است. علاوه بر این احتمال خطر بواسطه ضعف در تعمیر و نگهداری صحیح از راه های درون شهری، وجود تقاطع هایی که به صورت غلط طراحی شده اند رو به افزایش گذارده اند. در کشورهای پیشرفته در مراحل مختلف بهبود شبکه معابر از استراتژی ها و اقدامات اصلاحی متفاوتی برای ایمنی معابر و خیابان ها استفاده می گردد. برنامه ریزی بر میزان ایمنی معابر شهری

رشد شهرنشینی و ازدیاد تعداد خودروها در بسیاری از کشورهای در حال توسعه باعث افزایش تراکم در مراکز شهری و بالطبع افزایش میزان تصادفات ترافیکی در شبکه های معابر شده است که به هیچ عنوان برای عبور حجم و نوع ترافیکی که در حال حاضر می بایست از خود عبور دهند، طراحی نشده اند. همچنین رشد بی رویه شهری باعث همجواری ناسازگار کاربری های زمین گردیده که منجر به تداخل های زیاد عابر پیاده و خودرو شده است. مهاجرت از نواحی روستایی به نواحی شهری اغلب باعث بوجود



اثر داشته و مخصوصاً می‌تواند در مورد کاهش تصادفات عابرین پیاده نقش موثری را ایفا نماید. برنامه ریزی اصولی نواحی مسکونی و شبکه بزرگ راه‌ها می‌تواند ضامن این امر باشد که ترافیک عبوری به مسیرهای مناسب تر تغییر مسیر دهد و اینکه محیط مناسبی را برای استفاده کننده کنندگان احتمالی از این معابر بوجود آید. اغلب این امکان وجود دارد که ویژگی‌های ایمنی خیابان را با هزینه بسیار کم و یا بدون هزینه اضافی به میزان زیادی افزایش داد به شرطی که موارد ایمنی معابر در مرحله طراحی مورد نظر واقع شده باشند.

منظور از ساختار شهری چیست؟

ساختار شهری عبارت است از الگو یا آرایه توسعه بلوک ها، خیابان ها، ساختمان ها، فضاهای باز و چشم اندازهایی که بر روی هم ناحیه شهری را می‌سازند. روابط میان این عناصر است که مکان را می‌سازند. ساختار شهری شالوده طراحی تفصیلی عناصر و اجزاء است. رفت و آمد درون شهری بر کاربری‌ها و فعالیت ها، تراکم، امنیت و اثر توسعه بر مکان های مجاور تاثیر می‌گذارد. چارچوب رفت و آمد به جنبه های ساختاری رفت و آمد مربوط می‌شود و توجه اصلی آن شبکه های خیابان و پیاده روهاست. چارچوب رفت و آمد باید حتی الامکان طوری باشد که عبور پیاده، استفاده از دو چرخه و ناوگان حمل و نقل عمومی نیز به اندازه رفت و آمد با خودروی شخصی آسان بوده و از جذابیت خاصی برخوردار باشد. به عبارت دیگر، باید گونه های صحیحی از مسیرها را برای انواع سفرهای درون شهری مردم تامین کرد که بسیاری از آن ها کاملاً نامرئی اند. لذا ارزیابی مسیر هیچ گاه نمی‌تواند یک علم دقیق باشد و به پارامترهای متنوع و

متفاوت از جمله زمان سفر، چشم انداز مسیر و علائق شخصی افراد بستگی دارد. پیش بینی جا به جایی وسایل نقلیه فقط بخشی از کار است. این که مردم در سفرهای خود (به خصوص پیاده روی‌ها) چه احساسی دارند حائز اهمیت و متاثر از ساختار هر شهر می‌باشد.

روابط متقابل بین کاربری زمین و ترافیک شهری

نوع کاربری زمین و نحوه ی برنامه ریزی حمل و نقل می‌تواند هم در کوتاه مدت و هم در دراز مدت دارای اثرات بنیادی بر ایمنی معابر باشند. این عوامل نه تنها، شرایط و محیط ترافیک امروزی را خلق می‌کنند، بلکه اغلب چارچوبی را بوجود می‌آورند که در آن میان ترافیک آینده (که می‌تواند بسیار بیشتر باشد) عمل نماید. بنابراین لازم است اطمینان حاصل شود که افراد مسئول در مدیریت شهری کاملاً از پیامدها و کاربردهای پیشنهادات خود آگاه بوده و همچنین تلاش بر تضمین این نکته باشد که برنامه‌ریزی نادرست باعث ایجاد مشکلات قرآینده ایمنی معابر یا خطرات در سال‌های آتی نگردد. بدیهی است استوار مناسب کاربری ها، ضرورتی انکار ناپذیر بوده و بهبود وضعیت ایمنی سیستم حمل و نقل و برخورداری از ترافیکی روان و ایمن مستلزم برنامه‌ریزی اصولی برای کاربری زمین بوده و این امر نیز نیاز به هماهنگی کامل عناصر دخیل در خود را دارد. در چنین مواردی بسیار مهم است که مسئولیت سازمان‌های مختلف به درستی تعیین شده و محدوده مسئولیت‌های بین سازمان‌های عامل به دقت تعیین کردند. لازم است که طراحان کاربری زمین، کاربردهای ترافیکی و ایمنی پیشنهادات خود

را قبل از نهایی شدن این پیشنهادات درک نمایند تا اطمینان حاصل کنند که هیچ کدام از جنبه های صلی موثر بر بهبود وضعیت ترافیک در طی مراحل مختلف از قلم نیفتاده است.

نقش متخصصین و برنامه ریزان شهری در روان سازی ترافیک

هر چند بسیاری از سازمان ها می‌توانند بر ایمنی معابر اثر گذار باشند اما مهندسين و برنامه ریزان متخصص در بحث حمل و نقل و ترافیک شهری، یک نقش خاص و مهم را ایفا نمایند. آنها شبکه محیط معابر را ایجاد می‌کنند که استفاده کنندگان جاری و آتی می‌بایست از آن استفاده کنند. بنابراین آنها می‌توانند تاثیر بنیادی بر رفتار رانندگان داشته باشند و نیز می‌توانند با طراحی دقیق و تنظیم شبکه‌های معابر به صورت هماهنگ با ویژگی‌های انسانی، بهبودهای زیادی را در ایمنی معابر ایجاد نمایند. ویژگی‌های زیادی در طراحی یک معبر وجود دارند که بر رانندگان اثر می‌گذارد و یکی از وظایف اولیه مهندسی مهندسين ترافیک القاء اطلاعات به صورت مناسب به راننده است تا بتواند در زمان کافی واکنش لازم را برای برخورداری از ایمنی انجام دهد. طرح هندسی خیابان و متغیرهای زیاد طراحی (همانند عرض یا امتداد یا شیب‌های طولی و عرض معبر) همگی بر آنچه که استفاده کنندگان از سطوح خیابان‌ها می‌بینند اثر می‌گذارد. بنابراین مهندس ترافیک در موقعیتی است که می‌تواند با طراحی مناسب بر استفاده کنندگان از شبکه معابر تاثیر گذارد. هنگامی که مهندس یا برنامه ریز با یک سیستم ترافیک رو به رو می‌شود، سه مشکل عمده در پیش رو دارد. این مشکلات عبارتند از: الف) تقاضاهای رقابتی برای اشغال فضای خیابان، بین ترافیک ((در حال

حرکت)) و ((دسترسی)):

اولین مشکلات تقاضاهای رقابتی برای استفاده از فضای موجود خیابان به علت نیاز به اجازه دادن

به حرکت سریع تر ترافیک عبوری پدید می آید. (عامل حرکت)، در حالی که می بایست در همین زمان ترافیک کندتر محلی را نیز در شبکه معابر جا به جا نمود (عامل دسترسی). روش های مورد استفاده می تواند از تفکیک این دو عامل و کنترل پارکینگ ها (برای مسیرهای عبوری) تا انسداد مقطعی و استفاده از سطوح تقسیم شده (پرای دسترسی ها) متغیر باشند. مهندسی می توانند این تداخل ها، مخصوصاً تداخل بین خودروها و عابرین پیاده را با طراحی مناسب شبکه معابر به طوری کاهش دهند که سطوحی که بدواً برای حرکت در نظر گرفته شده اند (بزرگ راهها) به صورت لازم مورد طرحی واقع شوند، در حالی که خیابان هایی که به منظور ورودی در نظر گرفته می شوند (خیابان های نواحی مسکونی) دارای محیطی مناسب برای این کاربرد باشند.

ب) منظور نمودن ویژگی های انسانی در طراحی سیستم:

برای اینکه بتوان به صورت موثر توسط امور مهندسی با مشکلات ایمنی ترافیک برخورد نمود لازم است که در مراحل مختلف در بهبود شبکه های معابر از معیارهای خاص استفاده شود. با به کارگیری اصول درست طراحی، از همان نقطه شروع می توان به سادگی با طراحی خیابان های جدید بصورتی که موارد ایمنی را در نظر بگیرند، از بروز بسیاری مشکلات پرهیز نمود. معمولاً رانندگان قابلیت های خود و خودروی خویش را برای پرهیز از مشکلات و انجام واکنشی در زمان کافی بیش از حد در نظر می گیرند. بر همین اساس عمدتاً بسیار نزدیک به خودروی مقابل خود حرکت می کنند. با درک این نکته که اکثر رانندگان بر مبنای ((انتظارات)) حرکت می کنند بایستی از اجرای طرح های هندسی نامنظم مثلاً ایجاد یک پیچ ناگهانی پس از یک مسیر طولانی مستقیم اجتناب ورزید. همچنین می بایست نقاط تصمیم گیری را ساده تر نمود و با تفکیک اطلاعات بین دو یا

چند تابلو در طول مسیر از استوار تابلوهای مملو از اطلاعات پرهیز نمود تا رانندگی آسان شود.

ج) تنظیم ترکیب ترافیک:

هر اقدامی که باعث ساده شدن وضعیت ترافیکی شود به افزایش ایمنی ترافیک خواهند انجامید. در نتیجه، تفکیک استفاده کنندگان کندرو از خودروهای تند رو سودمند بوده و مواردی از جمله احداث و ایجاد خیابان های مختص عابرین پیاده (پیاده راه) یا طراحی و احداث مسیر ویژه دوچرخه و نیز تفکیک عابرین پیاده از مسیرهای سواره رو همگی باعث افزایش ایمنی ترافیک می گردند.

جولوگیری از پیدایش بازارهای غیر رسمی که معمولاً در برخی از مناطق شهری ایجاد می شوند و با افزایش حجم ترافیک باعث بروز مشکلات ایمنی خیابان ها می باشند، ممنوعیت و جمع آوری دست فروشان خیابانی و جولوگیری از استقرار آنها که باعث انحراف عابرین پیاده از پیاده رو می شوند و تنظیم نقاط سوار و پیاده کردن مسافر توسط تاکسی ها، همگی به برقراری ترافیک روان کمک کرده و باعث افزایش ایمنی ترافیک می شوند. اصلاح هندسی شبکه معابر نیز در تنظیم ترکیب ترافیک بسیار حائز اهمیت است. برای مثال با تعریض مسیرهای عبوری در تقاطع های (T) شکل جهت مجاز نمودن گردش های حمایت شده و نیز به کارگیری طرح های ایمنی از قبیل کانالیزه کردن یا استفاده از گاردریل های مناسب می توانند محیط ((کم خطر تری)) را در مواقعی که رانندگان دچار خطا می شوند ایجاد نمایند. بدیهی است بدون برخورداری از قدرت و ضمانت اجرایی و نیز عدم تلاش کافی برای توسعه و ارتقاء فرهنگ ترافیکی با انجام آموزش های لازم برای شهروندان، بسیاری از برنامه های تدوین شده برای بهبود وضعیت ترافیک، ممکن است غیر قابل اجرا گردند ولی اگر همین برنامه ها حتی الامکان به صورت ((خود اجرا)) طراحی نشوند (مانند جزیره های میانی خیابان ها برای هدایت اجباری رانندگان به انتخاب مسیرهای خاص) ممکن است هزینه های کنترل برای پلیس را افزایش داده یا عملاً اجرای آن ها را غیر ممکن سازد.



عوامل مؤثر در کاربری دوچرخه به عنوان وسیله ی نقلیه ی پایدار شهری

■ یوسف اشرفی

■ مریم جعفری مهرآبادی

دانشجویان کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری،
دانشگاه تهران



چکیده

امروزه آلودگیهای ناشی از حمل و نقل شهری یکی از عوامل اصلی و مهم آلودگی صوتی و هوایی در بسیاری از شهرهای جهان می باشد. روی همین اصل در چند دهه اخیر مدیران و برنامه ریزان شهری با دیدگاهی انسان گرا دارای عزمی راسخ در جایگزین کردن وسایل حمل و نقل غیر موتوری و بدون آلودگی مانند دوچرخه و پیاده روی به جای وسایل نقلیه شخصی و حتی حمل و نقل عمومی در سفرهای درون شهری هستند. در این میان استفاده از دوچرخه به عنوان یک سیستم حمل و نقل درون شهری کاملاً پایدار، داری اهمیتی به سزاست که روز به روز مورد توجه بیشتری قرار می گیرد. لیکن برای استفاده از دوچرخه و جا انداختن آن به عنوان یک وسیله نقلیه درون شهری شرایط و عوامل مختلفی می تواند تأثیر داشته باشد. هدف مقاله حاضر بررسی این عوامل مؤثر در استفاده از دوچرخه به عنوان یک سیستم حمل و نقل درون شهری پایدار در شهرهای کشورمان است. روش مطالعه توصیفی تحلیلی می باشد. بدینصورت که ابتدا با استفاده از مطالعات کتابخانه ای و اسنادی به بررسی و مطالعه شرایط و ویژگیهای شهرهای موردی در جهان و ایران پرداخته و در ادامه با جمع بندی مطالب و نمونه های مطالعه شده، مهمترین عواملی که می تواند در استفاده از دوچرخه در شرایط شهرهای کشورمان مؤثر باشد مورد تحلیل قرار گرفته است. بر اساس نتایج تحقیق، عوامل فرهنگی، اندازه شهر، تراکم و بافت آن، چیدمان فعالیت های شهری، آب و هوا، امنیت، زیرساخت های دوچرخه سواری، و توپوگرافی (شیب)، از مهمترین عوامل تأثیر گذار در استفاده از دوچرخه در حمل و نقل درون شهری می باشند.

کلمات کلیدی: حمل و نقل، حمل و نقل درون شهری، دوچرخه، دوچرخه سواری

مقدمه

که گاهی بیش از ۷۰ درصد آلودگی ها در شهرهای متراکم ناشی از وسایل نقلیه موتوری است که آثار زیان آوری را برای محیط زیست انسانها، جانوران و گیاهان به دنبال دارد. بویژه بر سلامتی نوع انسان عوارض مخربی را به جا می گذارد. با گسترش بی رویه شهرها و ازدیاد اتومبیل در آنها، روزانه میلیونها ساعت از وقت انسانها در اثر ترافیک به خصوص در کشورهای جهان سوم تلف می شود. در واقع انسان امروزی درگیر مصیبتی خودساخته است. مصیبتی که با اختراع اتومبیل و ازدیاد آن به عنوان وسیله نقلیه سریع که سرعت حرکت را به چندین برابر رسانده بود، شروع شده است. اما همین وسیله نقلیه سریع و جذاب با ایجاد آلودگیهای زیست محیطی و اثرات سوئی که بر سلامتی انسان گذاشته تبدیل به بزرگترین دغدغه فکری متخصصان

توجه به نظام حمل و نقل شهری از اهمیت ویژه ای برخوردار است. برای نمونه، عملکرد محیطی حمل و نقل، موضوع بسیاری از مطالعات عمومی اخیر بوده است. کانون توجه این مطالعات، تأثیر حمل و نقل بر جنبه های مختلف محیطی بوده است (Jepma et al, ۱۹۹۵). مطالعات تطبیقی روشهای حمل و نقل، اساساً بر مصرف انرژی مربوط به استفاده از وسایل نقلیه تأکید دارند چرا که انرژی استفاده شده در سیستمهای حمل و نقل می تواند به عنوان یک معیار در تأثیرشان بر روی محیط بکار گرفته شود (Bouwman, ۲۰۰۲: ۳۳۲). در این مطالعات، ترافیک اتومبیل یکی از منابع اصلی و عمده آلودگی هوا و آلودگیهای صوتی شناخته شده است. به طوری

و مدیران شهری در سطح جهان شده است. روی همین اصل است که کارشناسان و مسؤولین شهری برای کاستن از این اثرات سوء اتومبیل، روی به سیستم‌های حمل و نقل غیر موتوری مانند پیاده‌روی و دوچرخه آورده‌اند. سیستم‌هایی که هم اثرات زیست‌محیطی ندارند و هم با وجود بحران انرژی در جهان بسیار به صرفه‌تر و البته انسانی‌تر هستند. در این میان دوچرخه به دلیل مزایایی مانند سرعت و غیره که بر پیاده‌روی دارد دارای اهمیت شایانی است. دوچرخه ماشین ساده‌ای است که تقریباً هر کس می‌تواند مکانیزم، طرز کار و سوار شدن آن را به راحتی فرا گیرد. به علت ارزان بودن نسبی آن، غالب افراد جامعه قادرند آن را تهیه کنند. دوچرخه از نظر مصرف انرژی با صرفه‌ترین وسیله نقلیه است و انرژی که انسان برای راندن آن طی مسافتی تقریباً معادل ۴۰۰ کیلومتر صرف می‌کند، فقط برابر با انرژی یک لیتر بنزین است (آل ابراهیم، ۱۳۸۱: ۲۰). در این مقاله ضمن پرداختن به اهمیت دوچرخه در حمل و نقل درون شهری سعی خواهیم کرد مهمترین عوامل مؤثر در استفاده از دوچرخه در شرایط شهرهای کشورمان را مورد بررسی قرار دهیم.

سیستم حمل و نقل دوچرخه

پس از اختراع دوچرخه در سال ۱۸۶۷، نخست این وسیله نقلیه به عنوان وسیله‌ای تفریحی مورد توجه همگان قرار گرفت. ولی با تکامل تدریجی آن، کم کم از وسیله‌ای تفریحی - ورزشی به وسیله نقلیه‌ای که سرعت جابه‌جایی فردی را به چندین برابر سرعت حرکت پیاده رسانده بود، برای رفت و آمد در سطح شهرها مبدل شد (قریب، ۱۳۸۳: ۲). با آغاز قرن بیستم و مطرح شدن مفاهیم نوین در معماری و شهرسازی و عمدتاً جنبش مدرنیسم، که حاکمیت ارزشهای جدید در شهر و شهرسازی را ارائه می‌کند، و به تبع آن رواج استفاده از اتومبیل، زمینه‌های فراوانی دوچرخه در حمل و نقل شهری بوجود می‌آید. این روند در طول نیمه اول قرن بیستم همچنان ادامه یافته و با توسعه اقتصادی سالهای ۱۹۶۰-۱۹۵۰ و گسترش استفاده از اتومبیل و سرعت و شتابی که در نتیجه چنین گسترشی ایجاد می‌شود، به اوج خود می‌رسد. بحرانهای ناشی از این تأثیر گسترده جوامع را به تفکر و چاره اندیشی‌های لازم ناگزیر نمود. لطامت وارده به محیطهای طبیعی، اجتماعی و اقتصادی بواسطه بکارگیری بیش از حد اتومبیل موجب بروز افکار نوین در مخالفت و پیشگیری این آسیب‌ها گردید و جنبشها و نهضتهایی که از دگرگونیهای حاصله و صدمات پیرو آن به ستوه آمده بودند در صدد یافتن راه‌های برآمدند. تفکراتی که شیوه‌های زیست در شهرها و بکارگیری منابع طبیعی را به نحوی که حداقل لطامت را به طبیعت وارد سازد را پیشنهاد می‌نمودند (آل ابراهیم، ۱۳۸۱: ۳۶). از این رو در بسیاری از کشورهای غربی، دوچرخه سواری بعد از یک دوره تحت شعاع قرار گرفتن، بوسیله‌ای اتومبیل‌های موتوری، تا حدی در دو دهه گذشته تجدید حیات داشته است (نگاه کنید Ministry of Transport, Denmark, ۱۹۹۳).

دوچرخه یک دهه پیش از جنگ جهانی دوم (رضاخانی، ۱۳۶۹: ۲۹) به عنوان وسیله‌ای لوکس و گران و البته تفریحی وارد کشور شد. بنابراین تنها افراد متمول قادر به خرید و استفاده از دوچرخه بودند. بعد از جنگ جهانی دوم که واردات دوچرخه افزایش یافت و از قیمت آن کاسته شد، ادارات دولتی برای مأمورین خود اقدام به خرید دوچرخه نمودند. حتی در بعضی شهرها مانند اصفهان بواسطه استفاده قابل توجه از این وسیله نقلیه در آن زمان خیابانهای اصلی شهر مانند چهار باغ بالا «چهار باغ عباسی»، میانی و چهار باغ صدر دارای حدود ۶ کیلومتر خط ویژه دوچرخه بودند (همان). بنابراین دوچرخه در ایران همواره به عنوان وسیله‌ای برای حمل و نقل و انجام کار و فعالیت در سطح شهرهای کشور بویژه شهرهای مرکزی مانند اصفهان، کاشان و یزد محسوب می‌شد.

از اواخر دهه ۱۳۳۰ کم کم دوچرخه از متن زندگی جامعه بیرون رانده شد و تصور یک اتومبیل برای هر نفر یا به عبارت بهتر آرمان هویدایی: به امید روزی که هر ایرانی یک پیکان داشته باشد (شهبازی، ۱۳۶۸). توسعه یافت. در نتیجه آن سیل اتومبیلها با رانندگانی که هرگز نیاموختند توجه به خطهای سفید موازی وسط خیابان لازم و جدی است، راه‌ها را فرا گرفت (مجله صنعت و حمل و نقل، شماره ۸). بدین ترتیب با رشد سریع اتومبیل و ناامنی که همین اتومبیل‌ها برای دوچرخه‌سواران بوجود آوردند و البته کم توجهی به آن در برنامه‌ریزیهای شهری موجب کاهش اهمیت آن به عنوان یک وسیله نقلیه گردید.

امروزه عموماً دوچرخه وسیله نقلیه‌ای به شمار می‌رود که از روی ناچاری و به علت دسترسی نداشتن به سایر وسایل نقلیه بویژه اتومبیل و موتورسیکلت مورد استفاده قرار می‌گیرد و لذا مغایر تشخیص اجتماعی به شمار می‌رود. با وجود چنین ذهنیتی استفاده از دوچرخه به گروههای معینی از جامعه محدود می‌ماند (وزارت مسکن و

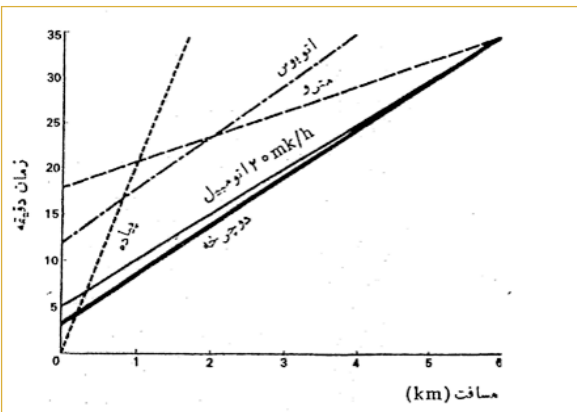
شهرسازی، ۱۳۷۵). با این وجود هنوز هم هستند شهرهایی در کشورمان که دوچرخه در آنها به عنوان اصلی‌ترین وسیله نقلیه درون شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای نمونه در شهر بناب بیشتر از ۷۰ درصد مردم از دوچرخه برای اهداف مختلف استفاده می‌کنند (حاتمی نژاد و اشرفی، ۱۳۸۷).

اهمیت دوچرخه در نظام حمل و نقل شهری

استفاده از دوچرخه در تردد دارای دامنه‌ای از سلامتی، و مزایای زیست محیطی، و اجتماعی است (Carlos & Phillips, ۲۰۰۰: ۲۰۰۰؛ Hendriksen, Wagner, ۲۰۰۱; Kjellstorm, ۲۰۰۳). دوچرخه ماشین ساده‌ای است که تقریباً هر کس می‌تواند مکانیزم، طرز کار و سوار شدن آن را به راحتی فرا گیرد. به علت ارزان بودن نسبی آن، غالب افراد جامعه قادرند آن را تهیه کنند. دوچرخه از نظر مصرف انرژی با صرفه‌ترین وسیله نقلیه است و انرژی که انسان برای راندن آن طی مسافتی تقریباً معادل ۴۰۰ کیلومتر صرف می‌کند، فقط برابر با انرژی یک لیتر بنزین است (آل ابراهیم، ۱۳۸۱: ۲۰). انرژی لازم برای ساخت یکصد دوچرخه با انرژی تولید یک اتومبیل، برابر است. ضمن اینکه برای پیمودن مسافتهای کوتاه در شهرها (تا ۶ کیلومتر) غالباً سرعت متوسط دوچرخه از متوسط سرعت دیگر وسایل نقلیه بیشتر است (شکل شماره ۱) (همان منبع: ۲۱). از نظر اشغال فضای شهر نیز دوچرخه نسبت به سایر وسایل نقلیه فضای کمی اشغال می‌کند. می‌توان در فضایی که برای توقف یک اتومبیل در نظر گرفته شده نزدیک به ۱۵ دوچرخه را به راحتی جا داد. همچنین به کمک دوچرخه در جاده‌هایی به عرض ۳/۶ متر می‌توان ۵ برابر جاده‌های به عرض ۷/۲۰ متر مسافر عبور داد (جاده‌های کم عرض تر برای دوچرخه و جاده‌های عریض تر برای وسایل نقلیه موتوری). یک ماشین در حال سفر ۸ برابر دوچرخه در حال سفر فضا اشغال می‌کند. در حالیکه ماشین پارک شده ۲۰ برابر فضا نسبت به دوچرخه پارک شده نیاز دارد. (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۷۴: ۵۴).

• شکل شماره ۱: متوسط زمان سفر با چند نوع وسیله نقلیه
مأخذ: شیخ‌الاسلامی، ۱۳۷۴: ۶۰

دوچرخه تقریباً هیچگونه اثر نامطلوبی بر محیط‌زیست ندارد و استفاده از آن به سلامت افراد نیز کمک می‌کند. ایجاد یک سیستم بهینه حمل و نقل شهری که حرکت پیاده و دوچرخه به خوبی و برای سفرهای کوتاه در آن ساماندهی شده باشد خود به خود سبب کاهش آلودگی صوتی خواهد گردید.



علاوه بر مسائل صرفه‌جویی در استفاده از منابع طبیعی و انرژی که خود تبعات مثبت کلان اقتصادی به دنبال دارد محاسن اقتصادی دوچرخه از جنبه‌های دیگری نیز قابل بررسی است. به لحاظ هزینه ثابت سرمایه‌گذاری، یعنی هزینه‌های اولیه مورد نیاز برای استفاده از سیستم حمل و نقل، دوچرخه نسبت به اتومبیل بسیار مناسب‌تر است چرا که هم قیمت یک اتومبیل بسیار بالاتر از دوچرخه است و هم هزینه اجرای مسیریهای اتومبیل بیشتر از دوچرخه است.

نکته بسیار مهم درباره استفاده از دوچرخه، مزیت‌های بالقوه آن در ایجاد سلامتی در افراد و جنبه‌های ورزشی و تفریحی آن است. مردمی که مرتباً دوچرخه‌سواری می‌کنند آمادگی جسمانی و قابلیت انجام وظایف روزانه را با خستگی کمتر و شوق بیشتری دارند. تأخیر و توقفهای اجباری برای دوچرخه نسبت به دیگر وسایل نقلیه کمتر اتفاق می‌افتد. به علاوه این وسیله آسانتر و سریعتر در دسترس است به طوری‌که

با آرام‌سازی فضای آنها، به کمک آرام نمودن تردد و شیوه‌های حمل و نقل برهاند.

عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه

میزان استفاده از دوچرخه در شهرها و کشورهای مختلف، به شدت متفاوت است. در کشورهای مختلف، برای مردان و زنان، جوانان و سالخورده‌گان، عوامل زیادی وجود دارد که میزان استفاده از دوچرخه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در شکل شماره ۲ عوامل تأثیرگذار بر استفاده از دوچرخه نشان داده شده است. در اینجا بطور خلاصه به مهمترین این عوامل اشاره می‌کنیم:

• شکل شماره ۲: عوامل تأثیرگذار بر استفاده از دوچرخه

مأخذ: شیخ الاسلامی، ۱۳۷۴، ۱۱۲

۱ نگرش عمومی و تفاوت‌های فرهنگی

جواب این سؤال که: آیا استفاده از دوچرخه به عنوان یک عمل معمولی و پذیرفته شده در جامعه شهری مورد توجه قرار می‌گیرد یا نه؟ می‌تواند بیانگر نگرش جامعه نسبت به استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه شهری باشد. نگرش عمومی نسبت به دوچرخه در شهرهای مختلف کشورمان متفاوت است. برای نمونه در شهری ماندی تهران دید چندان خوبی نسبت به استفاده کنندگان از دوچرخه



وجود ندارد. روی همین اصل در سطح شهری به این بزرگی، کمتر کسی را می‌توان پیدا کرد که از دوچرخه حتی برای مقاصد تفریحی استفاده کند. این در شرایطی است که در شهری مانند اصفهان افراد زیادی از دوچرخه برای اهداف مختلف استفاده می‌کنند. یا اینکه در شهر بناب دوچرخه جزئی از زندگی مردم است طوری که در هر خانوار بطور متوسط ۲/۷ دوچرخه وجود دارد. البته این آمار بدون احتساب خانمها است که تقریباً نصف جمعیت شهر را تشکیل می‌دهند (خانمی نژاد، اشرفی، ۱۳۷۸: ۶). در هلند و دانمارک، دوچرخه توسط جوانان و سالخورده‌گان، ثروتمندان و فقراء، دانش‌آموزان و حتی مدیران اجرایی برای اهداف مختلف استفاده می‌شود. در کشور دانمارک دوچرخه‌سواری حتی در بخشهای کوهستانی این کشور هم متداول است (شیخ الاسلامی، ۱۳۷۴: ۱۱۶). در حالیکه در آمریکا، دوچرخه سواری بیشتر با اهداف تفریحی و آن هم توسط مردان بکار برده می‌شود (Pucher، ۱۹۹۹: ۶۴۶). در حالت کلی در ایران دوچرخه به

جدول شماره ۱: مشکلات وابستگی به خودرو

زیست‌محیطی	اقتصادی	اجتماعی
۱- آسپدپذیری از نفت	۱- هزینه‌های اضافی ناشی از تصادفات و آلودگی	۱- از میان رفتن زندگی خبیاتی
۲- خروجی های مسموم کننده مانند سرب و بنزین	۲- هزینه‌های ازدحام با وجود ساخت بی‌رویه جاده‌ها	۲- از میان رفتن چمنه
۳- تولید گازهای گلخانه‌ای در حجم بالا	۳- هزینه‌های بالای زیرساختها در حومه‌های تازه توسعه یافته	۳- از میان رفتن ایمنی اجتماعی
۴- توسعه بی‌رویه شهری	۴- هزینه‌های بالای زیرساختها در حومه‌های تازه توسعه یافته	۴- جدالی گزینی در حومه‌های دور افتاده
۵- مشکلات آبهای طوفانی ناشی از سطح خشک بیش از حد	۴- از میان رفتن اراضی کزای روستایی	۵- مشکلات دسترسی آنهاپی
۶- مسائل ترافیکی از جمله آلودگی صوتی	۵- از میان رفتن اراضی شهری	۶- که فاقد خودرو هستند و یا افرادی که به لحاظ فیزیکی ناتوان هستند
۷- دوده فتوشیمیایی		

مأخذ: ویلیامز و همکاران، ۲۸۳: ۲۰۳

برای دسترسی به آن لزومی به پییودن مسافتی از منزل به محل توقف یا از محل توقف به محل کار و بر عکس وجود ندارد.

بطور خلاصه استفاده از دوچرخه به عنوان یک سیستم کاملاً پایدار حمل و نقل شهری، بسیاری از مشکلات وابستگی به وسایل نقلیه موتوری به خصوص اتومبیل را حذف و یا کاهش می‌دهد. جدول شماره یک مشکلات وابستگی به اتومبیل را نشان می‌دهد. با استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری می‌توان بر بسیاری از این مشکلات فائق آمده و یا در حد امکان آنها را کاهش داد.

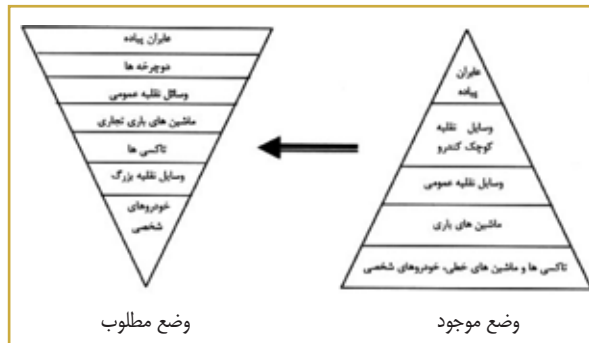
در طول دو دهه گذشته، استفاده از دوچرخه به طور معنی‌داری در چند کشور اروپایی مانند دانمارک، آلمان، سوئد و هلند افزایش یافته است. برای نمونه در آلمان، سهم متوسط دوچرخه برای سفرهای شهری بین سالهای ۱۹۹۵ تا ۱۹۷۲ از ۵ درصد به ۱۲ درصد رسیده است. در حال حاضر سهم دوچرخه از سفرهای محلی در هلند ۳۰ درصد، دانمارک ۲۰ درصد، آلمان ۱۲ درصد و سوئد ۱۰ درصد است (Pucher & others, ۱۹۹۹: ۶۲۶). در این شهرها، افراد نه از روی ناچاری بلکه به انتخاب، این وسیله نقلیه سالم، مفید و باصرفه را در سفرهای کوتاه و حتی متوسط، جانشین اتومبیل و دیگر وسایل نقلیه کرده‌اند. بنابراین دوچرخه‌سواری بخشی از کل سیستم حمل و نقل شهری است و مانند پیاده‌روی، سالم و متناسب با محیط‌زیست است. افزایش موقعیت‌هایی برای دوچرخه‌سواری ایمن، می‌تواند بهترین دستاورد در برنامه‌ریزی شهری و محلی باشد (Garrard, ۲۰۰۷: ۱). پرداختن به دوچرخه و دوچرخه‌سواری در حمل و نقل شهری اصولاً جزئی از یک تفکر کلی به شمار می‌رود که هدف منطبق نمودن شهر با معیارهای انسانی فراموش شده را دنبال می‌کند تا بدین وسیله انسانها را از التهاب و اضطراب ناشی از توسعه بی‌رویه شهرها،

جدول شماره ۲: جدول مقایسه‌ای سیستم حمل و نقل اتومبیل و دوچرخه بر اساس معیارهای مختلف

معیار	زیرمعیار	اتومبیل	دوچرخه
معیارهای توسعه پایدار	آلودگی هوا	زیاد	ندارد
	آلودگی صوتی	زیاد	ندارد
	منصرف منابع انرژی غیر قابل بازگشت	زیاد	ندارد
	هزینه‌های مربوط به ایجاد آلودگی	زیاد	ندارد
معیارهای اقتصادی کلان	هزینه‌های مربوط به مصرف انرژی	زیاد	کم
	هزینه‌های مربوط به ساخت و نگهداری راه	زیاد	کم
	میزان خروج ارز	زیاد	کم
	هزینه سرمایه‌گذاری اولیه	زیاد	کم
معیارهای اقتصادی فردی	هزینه نگهداری و بهره‌برداری	زیاد	کم
	ایمنی	متوسط	خیلی کم
	امکان بهره‌برداری همگانی	کم	متوسط
	ورزش و سلامتی	ندارد	زیاد
	امکان استفاده در شرایط مختلف	متوسط	کم
	توان چابک‌جایی مکانی وسیله نقلیه	زیاد	کم
معیارهای بهره‌بردار	سرعت چابک‌جایی وسیله نقلیه	زیاد	کم
	عمر مفید وسیله نقلیه	زیاد	متوسط

مأخذ: آل ابراهیم، ۱۳۸۱: ۱۳۲

عنوان یک وسیله حمل و نقل شهری از وجهه اجتماعی نسبتاً پائینی برخوردار است. این به دلیل اهمیت زیادی است که به اتومبیل داده می‌شود (شکل شماره ۳). شکل شماره ۳: جایگاه و سهم دوچرخه در نظام حمل و نقل



مأخذ: معینی، ۱۳۸۵: ۱۲

در ایران، به دلیل موانع اجتماعی و فرهنگی، زنان که بیش از نیمی از جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند، نمی‌توانند از دوچرخه استفاده کنند. این موانع را می‌توان تا حد زیادی با طراحی وسیله نقلیه مناسب خانمها و تأمین ایمنی و امنیت دوچرخه سواری رفع نمود. رفع پیشداوریها و نگرش‌های منفی اشخاص و مسؤولین نسبت به دوچرخه سواری خانمها نیاز به یک کار فرهنگی عمیق و طولانی دارد. گسترش دوچرخه‌سواری بانوان باید به عنوان حرکتی در جهت حضور فعالتر زنان در صحنه‌های اجتماعی تلقی گردد (مهندسین مشاور گذر راه، ۱۳۸۴: ۴۲). اگرچه در سالهای اخیر، شاهد دوچرخه سواری زنان در پارکهای شهرهای بزرگ بوده‌ایم، اما تعداد این افراد، انگشت شمار و بیشتر آنها را دختران نوجوان تشکیل می‌دهد. به نظر می‌رسد جهت استفاده‌ی زنان ایران از دوچرخه، بهبود الزامات فرهنگی اجتماعی، مهمترین نقش را ایفا می‌کند و این امر مستلزم مطالعات فرهنگی عمیق از سوی کارشناسان و اعمال همیاری از سوی دولت است، تا زنان بتوانند بدون احساس زشتی اجتماعی فرهنگی دوچرخه سواری کنند، البته این امر دوره‌ای گذار را می‌طلبد.

در زمینه فرهنگ‌سازی استفاده از دوچرخه و تغییر دادن نگرش شهروندان نسبت این وسیله نقلیه ارزشمند و کاملاً پایدار باید توجه کرد که فرهنگ‌سازی تنها با حرف و دعوت و تبلیغات بوجود نمی‌آید. درست است که این اقدامات بی‌تأثیر نخواهد بود ولی نوشدارو هم نخواهد بود. برای فرهنگ‌سازی استفاده از دوچرخه باید به دوچرخه‌سوار ارزش داد، با اولویت دادن به تردد دوچرخه در برابر اتومبیل و موتورسیکلت است که میتوان دوچرخه‌سواری را به عنوان یک عمل فرهنگی در شهر درونی کرد، جایی که حتی مسؤولین شهری نیز برای رفت و آمد از دوچرخه استفاده کنند. در این زمینه ایجاد امکانات برای دوچرخه‌سواری مانند مسیرهای ویژه، پارکینگ، مغازه‌های تعمیر و اجاره دوچرخه و همچنین دسترسی آسان شهروندان به دوچرخه با قیمت مناسب، عوامل خیلی مهمی هستند که می‌تواند در بالا بردن فرهنگ دوچرخه‌سواری و استفاده از آن به عنوان یک وسیله پایدار حمل و نقل شهری نقش زیادی داشته باشد. مردم وقتی از دوچرخه استفاده می‌کنند که بدانند با استفاده از آن نه تنها مورد تمسخر واقع نمی‌شوند بلکه بر عکس مورد احترام بیشتر نیز قرار می‌گیرند.

۲ اندازه شهر، تراکم و چیدمان فعالیتهای شهری

شهرهای کوچک و فشرده، دارای شرایط مساعدی برای دوچرخه‌سواری هستند، به دلیل اینکه در این شهرها بیشتر مکانها از طریق یک دوچرخه‌سواری کوتاه در دسترس هستند، حجم ترافیک موتوری پایین است و موانع کمی مانند تند راهها و پل، وجود دارد. در بافتهای پراکنده و کم تراکم، حذف عادت استفاده از اتومبیل، بسیار مشکل است. بر مبنای همین اصل، در شهرهای متوسط و با جمعیت کمتر از سیصد هزار نفر، دوچرخه‌سواری رایجتر از شهرهای بزرگ است. نمونه این شهرها، شهرهای کوچک و متراکم کشورهای اروپایی است.

در شهرهایی که دارای تراکم بالایی هستند، معمولاً در زمانی در حدود ۲۰ الی ۳۰ دقیقه، دسترسی به بیشتر نقاط شهر امکان‌پذیر می‌باشد (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۷۴، ۱۱۴). مستندات نشان می‌دهد که شهر فشرده می‌تواند استفاده از اتومبیل شخصی را تا ۷۰ درصد کاهش دهد، در حالیکه بطور همزمان، طول فاصله‌های طی شده به منظور سفرهای غیرکاری تا ۷۵ درصد در مقایسه با شهر گسترده و کم تراکم را کاهش می‌دهد (مثنوی، ۱۳۸۴: ۱۰۱). بورن و نیومن ادعا می‌کنند که شهر متراکم فرصتهای بیشتری برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری فراهم

می‌آورد (Bourne, ۱۹۹۲; Newman, P, ۱۹۹۲).

یافتن بهترین مکان برای استقرار انواع کاربری زمین در شبکه‌های شهری از عواملی است که به کاهش طول سفرها و در نتیجه آن استفاده از وسایل نقلیه غیر موتوری مانند دوچرخه و پیاده‌روی کمک زیادی می‌کند. چرا که بر اساس مطالعات انجام گرفته (حاتمی نژاد و اشرفی، ۱۳۸۷)، کوتاهی مسیر یکی از مهمترین عوامل استفاده از دوچرخه در سفرهای درون شهری است. بر اساس یک بررسی میدانی نزدیک ۵۵ درصد شهروندان بنایی دوچرخه را به حمل و نقل عمومی ترجیح داده‌اند. دلیل ترجیح آنها، نه شلوغی و یا وقت‌گیر بودن حمل و نقل عمومی، بلکه کوتاهی مسیر عنوان شده است. در مقابل آنهایی هم که حمل و نقل عمومی را ترجیح داده‌اند طولانی بودن مسیر را به عنوان عامل اصلی این ترجیح عنوان کرده‌اند.

با کاهش طول سفرها، تقاضا برای سفرهای درون شهری کاهش یافته و در نهایت می‌تواند به کاهش هزینه حمل و نقل کمک کند. تعیین موقعیت مدارس (با توجه به نیروی جوانی دانش‌آموزان)، مراکز خرید و تجارت، مراکز پست و البته بازار می‌تواند دسترسی به آنها را با کمترین طول سفر ممکن نماید، کاهش طول سفر نیز می‌تواند باعث تشویق برای استفاده از دوچرخه شود. بنابراین تراکم و کاربری مختلط زمین، هر دو به انتخاب شیوه حمل و نقل ارتباط دارند و با افزایش این دو عامل، سطوح استفاده از سیستم حمل و نقل دوچرخه افزایش و در مقابل استفاده از وسایل نقلیه خصوصی و شخصی کاهش می‌یابد.

۳ هزینه استفاده از اتومبیل و حمل و نقل عمومی

هزینه، سرعت و راحتی شیوه‌های جایگزین حمل و نقل شهری، نقش تعیین کننده‌ای در نوع انتخاب دارد. بنابراین هزینه پایین اتومبیل نقش بسیار مهمی در عدم تشویق مردم به استفاده از شیوه‌های جایگزین، حتی پیاده‌روی دارد (Pucher, ۱۹۹۹: ۶۴۶). مالیات پایین گازوئیل و بنزین، عوارض کم جاده‌ای، موجود بودن پارکینگ در همه جای شهر و... نقش زیادی در گرایش مردم به سوی اتومبیل دارند.



البته با سهمیه‌بندی بنزین که اخیراً در کشور صورت گرفته، این امیدواری وجود دارد که باز هم استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله سالم حمل و نقل شهری مورد توجه قرار گیرد. اما باید توجه کنیم که سهمیه‌بندی به تنهایی کافی نیست و باید اقدام به ایجاد تسهیلات بیشتری برای دوچرخه‌سواری نمود.

۴ درآمد

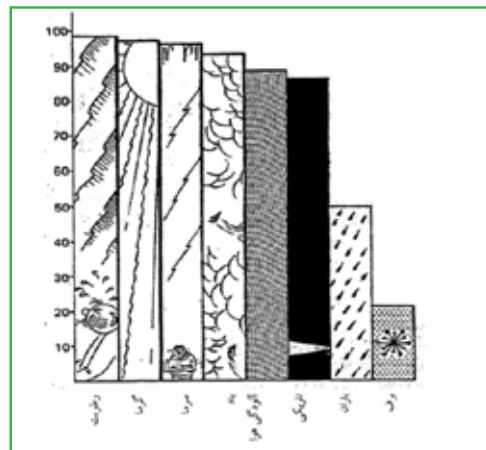
درآمد نیز می‌تواند یکی از عوامل مؤثر در استفاده از دوچرخه باشد. بالا بودن درآمد، مالکیت اتومبیل و توان خرید آن را آسان می‌سازد. همه آنالیزهای اقتصادی، ارتباط میان درآمد و مالکیت ماشین را بطور معنی‌داری تأیید می‌کنند (همان: ۶۴۷). البته رابطه‌ای روشن و سیستماتیک بین ثروت و استفاده از خودرو وجود ندارد. برای مثال خودروی شخصی، بیشتر در شهرهای آمریکایی و استرالیایی استفاده می‌شود لیکن شهرهای اروپایی که ۲/۴ برابر کمتر از شهرهای آمریکایی از خودرو استفاده می‌کنند، ثروتمندترند. شهرهای آسیایی ثروتمند و متراکم مثل سنگاپور، هنگ‌کنگ و توکیو وابستگی اندکی به خودرو دارند، در حالی که شهرهای آسیایی متراکم در حال توسعه مثل بانکوک، جاکارتا و غیره نشان از وابستگی بیشتر به خودرو دارند. زیرا

شهرهای در حال توسعه آسیایی به دلیل آن که دارای گزینه‌های مختلف حمل و نقل عمومی نبوده و سیستم حمل و نقل عمومی آنها غالباً اتوبوسهایی هستند که مجبور به حرکت در ترافیک‌های سنگین هستند، لذا کسی که دارای درآمدی است هر چه سریعتر یک خودرو خریده و سعی می‌کند سرعت سفر خود را بهبود بخشد (ویلیامز و همکاران، ۱۳۸۳: ۲۰۶-۲۰۷). در رابطه با میزان درآمد و استفاده از اتومبیل در کشورمان دو بحث جداگانه وجود دارد: نخست نگرش فرهنگی متفاوت نسبت به ماشین و دوچرخه است. ماشین در کشور ما به عنوان کالایی لوکس و مترادف با تشخیص اجتماعی است. طوری که اگر کسی ماشین مدل بالا سوار شود آدم متشخصی است و در مقابل کسی که دوچرخه سوار می‌شود آدم بی‌فرهنگ و احتمالاً فقیری است. به همین دلیل نمی‌توان رابطه‌ای دقیق بین میزان درآمد و استفاده از اتومبیل برقرار کرد. چه بسیار آدمهایی که وضع چندان خوبی ندارند ولی از ماشینهای مدل بالا استفاده می‌کنند. بعد دیگر قضیه استفاده از اتومبیل، به مشکلات حمل و نقل عمومی و عدم تنوع و کارایی آن بر می‌گردد. حمل و نقل عمومی در کشور ما به خصوص در شهرهای بزرگ اصلاً از تنوع لازم برخوردار نیست علاوه بر آن مترو و اتوبوسهایی هم که به عنوان تنها وسایل حمل و نقل عمومی استفاده می‌شوند بسیار شلوغ بوده و از ازدحام شدیدی برخوردارند. استفاده از اتوبوس‌های شهری به عنوان گسترده ترین وسیله نقلیه عمومی در کشور دارای مشکلات زیادی از جمله گیر افتادن در ترافیک‌های سنگین و اتلاف وقت، شلوغی زیاد که گاهی وقتها باعث بروز خطراتی هم می‌شود و تعداد کم آنها نسبت به جمعیت شهری به خصوص در بعضی مسیرهای خاص است. گاهی وقتها در بعضی مسیرها حرکت یک اتوبوس بیشتر از ۴۵ دقیقه طول می‌کشد که اگر ترافیک و تعداد زیاد ایستگاهها را هم اضافه کنیم باعث اتلاف وقت زیادی از شهروندان خواهد شد. مجموعه این عوامل باعث شده‌اند که در کشور ما اتومبیل شخصی به یک جزء اجتناب‌ناپذیر زندگی تبدیل شود و هر کسی اندکی پول جمع کرد سراغ اتومبیل شخصی می‌رود تا خود را از مشکلات بی‌شمار حمل و نقل عمومی رها کند. لذا برای کاهش وابستگی به خودرو بهبود وضعیت سیستم حمل و نقل عمومی از ضروریات است.

میزان درآمد می‌تواند در فهم اینکه چرا دانش‌آموزان و دانشجویان تمایل زیادی به استفاده از دوچرخه دارند، کمک کند. البته باید اشاره کنیم که تأثیر درآمد در استفاده از دوچرخه، همیشه صادق نیست. زیرا اگر چه کشورهای دانمارک، هلند و آلمان در میان ثروتمندترین کشورهای جهان قرار دارند، دارای سهم نسبتاً بالایی در استفاده از دوچرخه هستند.

۵ آب و هوا

میزان دوچرخه سواری بطور کاملاً آشکاری از شرایط آب و هوایی تأثیر می‌پذیرد.



این موضوع در بسیاری از مطالعات تأیید شده است (Nankervis, ۱۹۹۹; Pucher & others, ۱۹۹۹; Replogle, ۱۹۹۲; Hapkinson & Forester, ۱۹۸۳). برای نمونه در شهر ملبورن به دلیل اینکه آب و هوای روزانه‌ی این شهر دارای شرایط ذاتی غیرقابل پیش بینی است، این امر باعث تأخیر دوچرخه‌سواران می‌گردد (Bureau of Meteorology, ۱۹۷۵:۲). افرادی که به طور روزانه برای سفرهای کاری از دوچرخه استفاده می‌کنند، در زمینه‌ی مواجهه با شرایط آب و هوایی مسائل ویژه‌ای دارند: بارش، باد، درجه گرما علاوه تغییرات ناگهانی و شدید آب و هوایی که از عناصر منفی تأثیرگذار بر فرایند سفرهای منظم

روزانه است، موجب می‌شود استفاده کنندگان از دوچرخه در زمینه‌ی حمل کالاهای حجیم، لزوم آراسته به مقصد رسیدن، سن، تندرستی و جنسیت (الزامات فرهنگی) با مشکل روبرو باشند (Nankervis Max, ۱۹۹۹). البته گاهی، در مورد تأثیر آب و هوا بر روی دوچرخه‌سواری، ممکن است اغراق شود. علی‌رغم روزهای ابری فراوان و بارانهای سبک و مکرر در اروپای شمالی، میزان دوچرخه‌سواری در این منطقه، بسیار بیشتر از اروپای جنوبی است، جایی که خشکتر، گرمتر و آفتاب‌تری است. معمولاً در ماههای سرد زمستان و به ویژه در برف و یخبندان، استفاده از دوچرخه به حداقل می‌رسد، هر چند که میان سایر سیستمهای حمل و نقل نیز، وضع کمابیش به همین صورت است. (شکل شماره ۴).

• شکل شماره ۴: درصد استفاده کنندگان از دوچرخه در شرایط مختلف آب و هوایی

مأخذ: آل براهم، ۱۳۸۱: ۱۲۱

۶ خطر

دوچرخه سواری جزء روشهای پرخطر حمل و نقل است (Noland, ۱۹۹۵). احتمال تصادف و مرگ یک مانع اساسی برای دوچرخه‌سواری به شمار می‌رود. کاهش دادن سرعت وسایل نقلیه شخصی، بیشترین خدمت را به ایمنی دوچرخه‌سوار خواهد کرد. به عبارت دیگر سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت، در کلیه خیابانهایی که دوچرخه‌سوار نیز هست، باید وجود داشته باشد و این برای هر منطقه‌ای از شهر و برای هر خیابانی معتبر است (کنفلاخر، ۱۳۸۱: ۲۸۱). برای افزایش ایمنی دوچرخه‌سواری یا رانندگی، نیاز به تغییرات رفتاری از سوی هر دوی دوچرخه‌سواران و رانندگان است. علاوه، توسعه زیرساختهای مناسب بیشتر برای دوچرخه، ضروری است. بهبود ایمنی دوچرخه‌سواری، نه تنها از آمار تصادفات دوچرخه‌سواران فعلی خواهد کاست، بلکه باعث تشویق کاربرد دوچرخه بویژه از سوی بانوان و نوجوانان خواهد شد. در این زمینه برنامه‌هایی از قبیل جداسازی دوچرخه‌سواران بوسیله طراحی و احداث مسیرها و خطوط مجزا، کنترل تقاطع‌های اصلی با استفاده از چراغهای راهنمایی و اختصاص فاز ویژه تردد دوچرخه‌سواران در مسیرهایی که دارای حجم بالای ترافیک هستند، هدایت دوچرخه‌سواران از کوتاهترین مسیرهایی که دارا حداقل مسافت سفر است، استفاده کامل از تجهیزات و علائم کنترل ترافیک اعم از تابلو و خط‌کشی برای مسیرهای انحرافی یا موقت عبور دوچرخه و غیره از موفق‌ترین تمهیدات در ایجاد ایمنی برای دوچرخه‌سواران و به حداقل رسانیدن تصادفات آنها هستند. بهترین روش برای ایمن سازی سقوط از دوچرخه که در اکثر تصادفات وجود دارد کاربرد کلاه ایمنی است (مهندسین مشاور گذر راه، ۱۳۸۴: ۲۴۱). چندین مطالعه نشان می‌دهد که استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه یک روش موثر برای جلوگیری از آسیبهای سر است. در یک پژوهش، تامپسون و همکاران (۱۹۸۹)، ۲۳۵ بیمار دارای آسیبهای سر را مطالعه کردند و دریافتند که خطر آسیب به سر دوچرخه سواران در نتیجه‌ی پوشیدن کلاه ایمنی تا ۸۵ درصد کاهش یافته است. در یک مطالعه در بریتانیا (Maimaris & others, ۱۹۹۴) تأثیر عوامل محافظ به میزان ۳/۲۵ برای پوشیدن یک کلاه ایمنی گزارش شد، همچنین در مطالعات استرالیایی، کاهش آسیبهای سر مربوط به تصادفات دوچرخه سواری از ۴۵ درصد تا ۶۳ درصد تغییر کرد (McDermott & others, ۱۹۹۳).

Povey, Frith, and Graham (۱۹۹۹)، گزارش کردند که افزایش استفاده از کلاه ایمنی همزمان با قانون اجباری پوشیدن کلاه ایمنی، آسیبهای سر را بین ۲۴ تا ۳۲ درصد در تصادفات وسایل نقلیه غیرموتوری، و تا ۲۰ درصد در تصادفات وسایل نقلیه موتوری کاهش داده است. همچنین یافته‌های مشابهی در تحقیقات فنلاندی گزارش شده است. Karkola و Karttunen (۱۹۹۲) تمام تصادفات مهلک مربوط به دوچرخه سواری را بین سالهای ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۰ مطالعه کردند و دریافتند که با پوشیدن یک کلاه ایمنی تقریباً از نیمی از تلفات دوچرخه‌سواران بزرگسال می‌توان جلوگیری کرد.

۷ زیرساختهای دوچرخه‌سواری

هرچند بعضی ادعا کرده‌اند که در نتیجه‌ی ایجاد تسهیلات ویژه‌ی دوچرخه‌سواری و امکانات مجزا از ترافیک اتومبیل، هیچ مدرکی مبنی بر کاهش خطرات دوچرخه سواری وجود ندارد (Forester, ۲۰۰۱). این که تعیین مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه در خیابان‌های اصلی، حداقل یک حس ایمنی و آسایش را برای دوچرخه سوار فراهم می‌کند، مورد توافق عموم می‌باشد (Antonakos, ۱۹۹۴; Lott, ۱۹۷۸). Harkey and Stewart (۱۹۹۷; Moritz, ۱۹۹۷) مسافت طی شده از یک نقطه به نقطه‌ی دیگر در نظامهای حمل و نقل مختلف به دلیل تفاوت در زیرساخت این نظامها، متغیر است (Mirjan & others, ۲۰۰۲). بهبود زیرساختهای

اصلی و عمده گرایش مردم این شهر به دوچرخه شرایط جگه‌های و هموار آن برای دوچرخه‌سواری می‌باشد (نگاه کنید به حاتمی نژاد و اشرفی، ۱۳۷۸). در آلمان غربی محدوده انجام دوچرخه‌سواری ۵۰ درصد بالای حد متوسط در مسیرهای مسطح و ۲۰ درصد زیر میانگین در مناطق کوهستانی است. مسیر نسبتاً مسطح در هلند و دانمارک یک دلیل عمده مقادیر بالای دوچرخه سواری در این کشورهاست (آل ابراهیم، ۱۳۸۱: ۱۲۴). البته با پیشرفت تکنولوژی ساخت دوچرخه و تولید دوچرخه‌های سبکتر و با دنده‌های بهتر از اهمیت شیب به عنوان یک عامل بازدارنده برای دوچرخه‌سواری کاسته شده است. چه بسیار شهرهایی که علیرغم ناهمواری دارای درصد بالایی از دوچرخه سواری هستند.

نتیجه گیری

امروزه آلودگی‌های ناشی از حمل و نقل شهری به یکی از مهمترین دغدغه‌های فکری مدیران و برنامه‌ریزان شهری تبدیل شده است. روی همین اصل در بسیاری از کشورهای جهان مسؤلان شهری برای کاهش این آلودگی و در کوتاه مدت برای جلوگیری از افزایش آن با زعمی راسخ سعی در جایگزین کردن وسایل نقلیه غیر موتوری مانند دوچرخه به جای وسایل نقلیه موتوری در سفرهای درون شهری هستند. برای همین در سالهای اخیر استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه کاملاً سازگار با طبیعت افزایش چشمگیری یافته است. برای نمونه در آلمان، سهم متوسط دوچرخه برای سفرهای شهری بین سالهای ۱۹۹۵ تا ۱۹۷۲ از ۵ درصد به ۱۲ درصد رسیده است. در حال حاضر سهم دوچرخه از سفرهای محلی در هلند ۳۰ درصد، دانمارک ۲۰ درصد، آلمان ۱۲ درصد و سوئد ۱۰ درصد است. اما متأسفانه در کشور ما با وجود شرایط مناسب دوچرخه‌سواری در بسیاری از شهرهای کشور، استفاده از این وسیله نقلیه چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. کم بودن وجهه اجتماعی دوچرخه‌سواران، کمبود یا نبود ایمنی دوچرخه‌سواری به دلیل نابسامانی ترافیک و نبود امکانات دوچرخه‌سواری و عدم توجه به دوچرخه‌سواری در سیاستهای شهری، برنامه ریزی و مدیریت شهرها، از جمله عوامل مهم عدم استفاده از دوچرخه در حمل و نقل شهری کشورمان می‌باشد. در زمینه نبود وجهه اجتماعی برای دوچرخه، باید اقدام به فرهنگ‌سازی کرد. گفتیم که فرهنگ‌سازی با تبلیغات، دعوت و سخنرانی‌های پر آب و تاب ایجاد نخواهد شد. فرهنگ‌سازی دوچرخه‌سواری یعنی احترام به دوچرخه‌سوار و احترام به دوچرخه‌سوار یعنی اولویت دادن به دوچرخه در برابر اتومبیل، چیزی که در حمل و نقل شهری کشورمان کاملاً فراموش شده است. احترام به دوچرخه‌سوار نباید تنها در ظاهر باشد بلکه در عمل هم باید با تأمین ایمنی دوچرخه‌سوار، ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری، ایجاد پارکینگ برای دوچرخه، ایجاد شرایط راحت و آسان برای تهیه و مالکیت دوچرخه، به دوچرخه‌سوار احترام گذاشت.

استفاده از دوچرخه به شرایط و عواملی بستگی دارد که ایجاد زیرساختهای دوچرخه‌سواری، تأمین امنیت دوچرخه‌سواران، ایجاد فرهنگ دوچرخه‌سواری، شرایط مناسب آب و هوایی و شیب مناسب و البته بافت و چیدمان فعالیت‌های شهری از مهمترین این عوامل هستند. بسیاری از شهرهای کشورمان دارای شرایط لازم مذکور برای دوچرخه‌سواری هستند. بنابراین دوچرخه می‌تواند جایگزین اتومبیل و موتورسیکلت در سفرهای درون شهری بشود به شرطی که مورد توجه بیشتری قرار بگیرد.

دوچرخه‌سواری در شکل مسیرهای ویژه دوچرخه و مسیرهای خط‌کشی که درجه بالایی از جدایی از ترافیک موتوری را نشان می‌دهد، برای افزایش دوچرخه‌سواری میان گروه‌های مختلف جمعیتی اهمیت زیادی دارد (Garrard ۲۰۰۷: ۱). تدارک امکانات دوچرخه سواری در خیابان اصلی اغلب به عنوان یک استراتژی مهم برای تقویت ایمنی دوچرخه و مسافرت با دوچرخه ذکر می‌شود و در این بین، تسهیلات مربوط به تعیین مسیرهای ویژه دوچرخه از مهمترین استراتژی‌ها است (Krizek and Roland ۲۰۰۵: ۵۵). بوضوح می‌توان تشخیص داد که با عرضه مسیرهای ویژه دوچرخه سهم تردد با آن به صورت خطی افزایش می‌یابد از این رو با احداث مسیرهای دوچرخه می‌توان تردد با دوچرخه را «تولید» کرد (کنفلاخر، ۱۳۸۱: ۲۲۴). مسیرهای باریک دوچرخه معمولاً شامل استخوانبندی مهمی از تمام طرح‌های دوچرخه‌ی شهری می‌باشد و هم برای کاربردهای تفریحی و هم سفرهای کاری روزانه مناسبند (Federal Highway Administration, ۱۹۹۹). این امر دوچرخه سواران غیرماهر و نوجوانان را که کمتر قادرند در ترافیک‌های فاقد مقررات دوچرخه سواری عکس العمل نشان دهند، یاری می‌کند (Minnesota Department of Transportation, ۱۹۹۶). بعضی دوچرخه سواران قبل از اینکه برای سفر کردن با دوچرخه تصمیم‌گیری کنند، به چنین مقرراتی نیاز دارند و تقریباً تمام دوچرخه سواران حداقل از چنین امکاناتی قدردانی می‌کنند (Antonakos, ۱۹۹۴). در واقع، تدارک مسیرهای باریک و ویژه دوچرخه در خیابان اصلی یک عنصر مهم در ادبیات (مربوط به حمل و نقل شهری) است.

ایجاد پارکینگ‌های ویژه دوچرخه نیز از اهمیت ویژه‌ای در توسعه دوچرخه‌سواری برخوردار است. ایجاد پارکینگ‌های ایمن دوچرخه یک پیش‌نیاز اساسی برای انجام هر سفر با دوچرخه است. پارکینگ‌های دوچرخه علاوه بر تأمین امنیت دوچرخه و حفاظت آن در برابر زردی و دیگر صدمات احتمالی از رها شدن آن در سطح شهر بصورت نامرتب نیز جلوگیری می‌کنند. رها شدن دوچرخه در سطح شهر علاوه بر چهره زشتی که در سیمای کالبدی شهر به وجود می‌آورد، باعث ایجاد مانع فیزیکی یا خطر بالقوه برای عابرین پیاده و به خصوص نابینایان و معلولین می‌شود. ایجاد تسهیلات رفاهی در پارکینگ‌های دوچرخه نقش مهمی در افزایش کارایی آنها و گسترش دوچرخه‌سواری دارد. بسیاری از افراد ملزم به پوشیدن البسه خاصی در محل کار خود هستند که ممکن است متناسب با دوچرخه سواری نباشد. به علاوه استفاده مستمر از دوچرخه موجب از بین رفتن زود هنگام کفشها و لباسها می‌گردد. این گروه از دوچرخه‌سواران نیازمند کمد شخصی و تسهیلات تعویض لباس در کنار تجهیزات پارکینگ دوچرخه هستند. همچنین دوچرخه‌سواری در مسافتهای طولانی یا در شیب‌های تند موجب گرم شدن و عرق کردن دوچرخه‌سواران می‌شود که بدهی است مراجعه به محل کار با این وضعیت چندان خوشایند نیست. بنابراین چنانچه بتوان در نزدیکی پارکینگ‌های دوچرخه تسهیلاتی برای استحمام ایجاد نمود گام مؤثری در رواج دوچرخه‌سواری برداشته خواهد شد (مهندسین مشاور گذر راه، ۱۳۸۴: ۲۲۴).

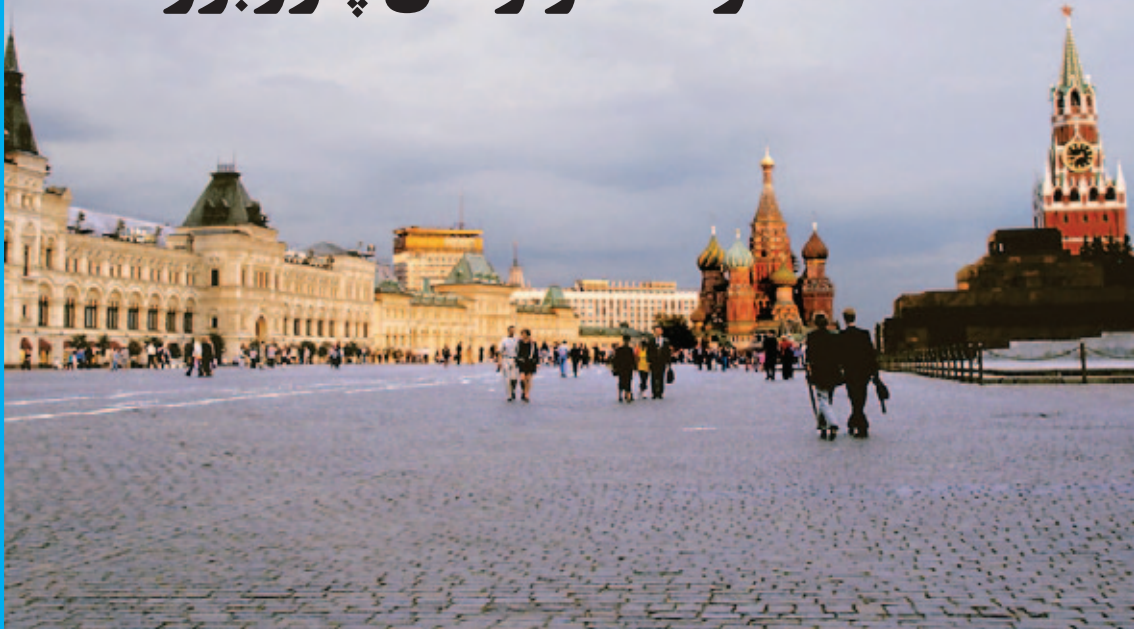
به طور خلاصه، جدایی مسیرهای خط‌کشی دوچرخه و مسیرهای ویژه برای دوچرخه به همراه امکانات پارک بهتر، دوچرخه‌سواری را برای غیر دوچرخه‌سواران، جذابتر خواهد کرد. همچنین عواملی مانند مستقیم بودن مسیر، مناسب بودن سطح روسازی مسیر و زیبایی محیط اطراف، دوچرخه‌سوار را به استفاده بیشتر از دوچرخه ترغیب می‌نماید.

۸ توپوگرافی

مسطح بودن یا نبودن مسیرهای رفت و برگشت اثر مهمی بر اشتیاق مردم برای دوچرخه سواری خواهد داشت. با توجه به اینکه حرکت دوچرخه وابستگی کاملی به انرژی و قدرت فیزیکی دوچرخه‌سوار دارد، در مناطق با شیب زیاد راندن دوچرخه به انرژی و تلاش بیشتری نیاز دارد. در مواقعی که استفاده از دوچرخه به قصد رفتن به محل کار باشد مسیرهای ناهموار و شیب‌دار مانع اساسی برای استفاده از دوچرخه می‌باشند. چرا که افرادی که از دوچرخه به قصد تفریح یا ورزش استفاده می‌کنند شاید مناطق کوهستانی را حتی به مناطق هموار ترجیح بدهند. در کل، معمولاً در شهرهای هموار، زمینه بیشتری برای گسترش دوچرخه‌سواری وجود دارد. نمونه عینی این مدعا در کشورمان گسترش دوچرخه‌سواری در شهرهای کویری و همواری مانند اصفهان، یزد و کاشان است. در این مناطق استفاده از دوچرخه نسبت به دیگر مناطق کشورمان عمومیت بیشتری دارد. نمونه دیگری از شهرهای کشورمان با شرایط صاف و هموار، شهر بناب می‌باشد. استفاده از دوچرخه در این شهر چنان عمومیت دارد که از آن به عنوان «شهر دوچرخه» یاد می‌شود. طبق یک بررسی میدانی، بیشتر از ۷۰ درصد مردم این شهر از دوچرخه برای اهداف مختلف استفاده می‌کنند. یکی از دلایل



شهرداران در مسکو و سن پترزبورگ



رهاورد سفر این شماره شامل یادداشتهای گزارشی ۴ نفر از شهرداران می‌باشد که حدود دو سال قبل در قالب سفر گروهی از سوی سازمان عازم روسیه شدند. با توجه به تخصص و فعالیت ایشان و نگاه شهرداران به مسائل شهری انتخاب مطالب در خصوص اداره شهر صورت گرفته است. در گزینش مطالب تنها ویرایش کلی صورت پذیرفت و سعی بر آن بود تا قلم و نحوه نگارش افراد دچار تغییر نگردد.

گزارش یکم جواد جمالی، شهردار مبارکه

در شهرهایی که مورد بازدید قرار گرفته، این موضوع به وضوح مشخص است که در زمانی که توسعه، گسترش و ایجاد ساختارهای شهری شروع شده است، تمام برنامه‌ریزی‌ها و تصمیمات اتخاذ شده به صورت اصولی، جامع و با دیدی وسیع و اتخاذ چشم‌اندازی دور دست شکل گرفته و به قول معروف با یک تیر چندین هدف را با در نظر گرفتن اهداف متعالی و بلند مدت نشانه رفته‌اند.

یکی از مصادیق بارز و مشخصه‌های این محور اصلی، اتخاذ برنامه ریزی جامع و آینده نگر در طرح توسعه و گسترش حمل و نقل عمومی است که بیشتر از بقیه موارد نمود عینی به خود یافته است.

در این راستا، ضمن تعریف مشخص، قابل قبول و حساب شده در تعیین و پیش‌بینی عرض شبکه معابر و اتخاذ اهداف چند منظوره و مختلط برای نوع کاربری‌های تلفیقی مانند، تردد خودروهای شخصی، تردد خودروها و

در کشور پهناور و توسعه یافته روسیه، از دیدگاه مدیریت شهری به چند اصل مهم، توجه خاص و اساسی صورت گرفته است:

۱ مدیریت واحد شهری

تحقق این موضوع محاسن زیادی را برای آن کشور و کشورهای مشابه به همراه داشته است. از مهمترین آنها می‌توان به برنامه‌ریزی واحد و متمرکز برای اداره امور شهر، بدون بخشی‌نگری به شکلی جامع و کانالیزه شده اشاره نمود. در این سیستم اختیارات در حد کافی بوده و مسئولیتها و شرح انجام امور بسیار شفاف و با پشتوانه می‌باشد. از این رو مدیریت واحد شهری با توجه به مسئولیت خطیری که دارد و قطعاً پاسخگو در تمام امور شهر و شهروندی می‌باشد، بودن شانه خالی کردن از بار مسئولیت و نتایج اقدامات، تمامی عملکرد انجام شده را خواهد پذیرفت.

۲ برنامه‌ریزی جامع و استراتژیک



پذیرد. در این راستا با ایجاد این ذهنیت و دانستن این واقعیت نزد شهروندان و مسئولین، که آثار تاریخی و فرهنگی گذشته، از افتخارات فرهنگی و هویتی آن کشور محسوب می‌شوند، شهروندان و مجریان مدیریت شهری در حفظ و نگهداری این آثار در جهت توسعه و رونق کشور روسیه، اهتمام دیرینه ورزیده‌اند.

ارزش نهادن به موارد اسطوره‌ای و قهرمانان میهنی، مانند تهیه و ساخت اثر ارزشمند و فاخر تندیس سرباز گمنام و مراسم هر روزه نمادین و دیدنی پاسداشت آن، یکی از مواردی است که می‌توان در این راستا برشمرد.

● در طی بازدیدهای بعمل آمده از بخش‌های دیگر، این مهم نیز به وضوح قابل مشاهده است، مواردی شامل:

احداث پل‌های متحرک بر روی رودخانه بزرگ شهر سن پترزبورگ
حفر کانال‌های فرعی عبور آب رودخانه در اکثر نقاط شهر (که بعد از جنگ جهانی، توسط نیروهایی که پس از جنگ بیکار شده‌اند، انجام شده است)

احداث پارک‌ها و فضاهای سبز بسیار زیبا، با طراحی و جذابیت‌های بدیع و چشم‌نواز و اختصاص کاخ‌های ویژه (مثل کاخ ملکه کاترین) به صنعت گردشگری.

اتوبوس‌های عمومی، حرکت ترامواها، تعیین پیاده‌روهای ایمن و وسیع با فضاهای سبز مناسب، موارد بنیادین و اساسی دیگری را مد نظر قرار داده‌اند.

در سال ۱۹۳۰ مدیران شهری روسیه ساخت مترو را آغاز کردند، احداث مترو (که از حدود ۸۵ سال پیش در کشور روسیه بنیان نهاده شده است)، توانسته است تحولی عظیم و کارآمد را در توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی آن کشور ایجاد نماید، به گونه‌ای که اجرای صحیح و آتیه نگر این طرح توانسته است:

الف) مشکل حمل و نقل عمومی مردم و شهروندان را به صورت اصولی و برای مدت زمان طولانی حل نماید.

ب) پدافند غیر عامل را برای تأمین امنیت مردم شهر در زمان وقوع بحران و ناامنی محقق نماید که از این منظر هم خدمت شایان و قابل توجهی به شهروندان خود نموده است، لازم به ذکر است در سال‌های جنگ این ایستگاه‌های مترو به عنوان پناهگاه هم مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

ج) یکی از تفاوت‌های اساسی متروهای روسیه و بویژه متروی مسکو با متروهای موجود در دیگر کشورها، زیبایی، ظرافت و هنرمندی است که در ساخت و طراحی آن به کار رفته است. هریک از سالن‌های متروی مسکو به سالن‌های درباری و کاخ‌های سلطنتی شبیه است. معماری آنها و منحصر به فرد است و هر کدام از ایستگاه‌های مترو به ویژه در مرکز شهر، یک موزه جذاب جهت بازدیدکنندگان محسوب می‌شود.

طراحی و معماری بسیار زیبا و هنرمندانه، با اجرای بسیار عالی، با کیفیت و جذاب، توانسته است پس از گذشت نزدیک به یک قرن، همواره یکی از جاذبه‌های توریستی و گردشگری کشور روسیه محسوب شده و در افزایش کسب درآمد ملی در رونق اقتصاد کشور، بصورت مستمر تأثیرگذار باشد.

۳ استفاده بجا و بهینه از تمام ظرفیتهای موجود

در جهت توسعه و پیشرفت همه جانبه در کشور روسیه، سعی و کوشش شده است از تمام قابلیت‌ها و میراث گذشتگان استفاده بهینه صورت

گزارش دوم سید علی حجازی، شهردار ساری

آشنایی با مترو مسکو

مترو مسکو با این که از نظر تاریخ ساخت، جزو آخرین شهرهای مدرن است، با یازده خط فعال، آنقدر سالن‌های زیبا و حیرت‌آوری دارد که همواره در لیست اماکن دیدنی برای توریست‌های مسکو، نام ایستگاه‌های گوناگون مترو آن به چشم می‌خورد.

استفاده از بهترین و مقاوم‌ترین سنگ‌ها موجب پایداری این صنعت و از هزینه‌های بعدی جلوگیری می‌کند. بکارگیری سنگ‌های زیبا، گران‌قیمت و قدیمی مجموعه‌ای ارزشمند را فراهم ساخته است. در دیدار از مسکو با سفر از طریق مترو با یک تیر دو نشان بزیند و فرصت را از دست ندهید.

مسکو امروزه دارای ۱۲ خط و ۱۷۷ ایستگاه است که اکثراً در زیرزمین قرار دارند. این مترو دارای یکی از عمیق‌ترین سیستم‌های زیرزمینی در جهان است به عنوان نمونه ایستگاه پارک پوبدی که در سال ۲۰۰۳ تکمیل شد، ۸۴ متر زیرزمین و دارای طولانی‌ترین پله برقی در اروپاست. شبکه ۲۰۰ کیلومتری مترو مسکو یکی از شلوغ‌ترین متروهای جهان است و به بیش

از ۹ میلیون مسافر در روز خدمات می‌دهد. مسکو برای مقابله با مشکلات جدی حمل و نقل برنامه‌های وسیع‌تری در این زمینه دارد.

معماری روسیه همچون هنر در این کشور کلیسا محور بود و در طول سالیان متمادی تابع محدودیت‌هایی بود که کلیسا بر آن تحمیل می‌کرد. کلیساها به شکل صلیب یونانی ساخته می‌شدند که تعداد کمی پنجره و سقف‌های شیب‌دار داشتند. دیوارهای (یا تیغه‌ای که محراب را از بقیه کلیسا جدا می‌کند و روی آن شمایل مقدسان نقش شده است) که در قسمت جلوی محراب واقع شده و شمایل قدیسیں روی آن نقش گرفته بود در واقع معرف تصویر درونی کلیسا بود.

مترو مسکو هم که توسط برجسته‌ترین معماران کشور طراحی شده است نمونه عالی از در کنار هم قرار گرفتن آداب و رسوم‌هاست (پایتخت‌های پرگل با مجسمه‌های کارگران) بعدها سبک گوتیک استالین در ساخت بناها متداول شد. دو نمونه بارز از این سبک معماری هتل اوکراین و دانشگاه دولتی مسکو هستند. بعد از دوران استالین معماری روسیه به



مجموعه کاخها و پارکها بنام کاخ تابستانی، کاخ فواره‌ها، و یا کاخ پترگوف معروف می‌باشد. در داخل این مجموعه کاخها و پارکها بیش از ۳۰ کاخ و ساختمان موزه‌ای وجود دارد و در این مجموعه بیش از ۱۵۰ فواره وجود دارد. این فواره‌ها بدون پمپ کار می‌کنند و به شیوه سیستم لوله‌ای مرتبط کار می‌کنند. همه ساله در روز ۹ ماه مه که روز پیروزی در جنگ دوم جهانی می‌باشد طی مراسم رسمی این فواره‌ها بازگشایی می‌شوند و همه روزه از ساعت ۱۱ تا ۱۷ فواره‌ها باز می‌باشند و در پایان فصل تابستان طی مراسم به خصوصی که جشن بسته شدن فواره‌ها نام دارد بسته می‌شوند. این مجموعه در زمان جنگ جهانی دوم مقر نیروهای نازی‌ها بوده و آلمانها هنگام خروج خود کل کاخ را منهدم کردند. از کل آثار تاریخی این مجموعه حدود ۳۰ درصد قبل از اشغال تخلیه شد و الباقی آثار به دست آلمانها افتاد.

شبهای پترزبورگ و باز شده پلها

نمای این زیباترین شهر اروپا در شب بی نظیر است. از ساعت ۱۰/۱ بامداد ۹ پل که بر روی روی نیوا واقع شده است برای عبور کشتی‌های باری باز می‌شود و تا ۵ صبح ارتباط بین دو طرف شهر قطع می‌شود. صحنه باز شدن پلها بسیار زیبا بوده یکی دیگر از متعدد منظره‌های دیدنی شهر سنت پترزبورگ است.

سمت ساخت برج‌های جعبه‌مانند که چهره شهر را زشت می‌کردند، پیش رفت. امروزه معماران در روسیه سبک خاصی را دنبال نمی‌کنند. ساخت خانه‌های پر تجمل با هزینه بالا در روسیه و سن پترزبورگ متداول شده است و در واقع به نوعی سبک معماری امروز روسیه تابع مسائل مالی، سلاطین شخصی و شرایط روز است.

تاریخچه مختصر شهر سنت پترزبورگ

جمعیت این شهر بر طبق حدود ۵ میلیون نفر، مساحت ۶۰۶ کیلومتر مربع و با حومه ۱۴۳۹ کیلومتر مربع می‌باشد. این شهر شمالی‌ترین شهر دنیا با جمعیت بیش از یک میلیون نفر می‌باشد. شبهای سفید وجه



مشخصه این شهر می‌باشد که در این فصل فستیوالهای مختلف برگزار می‌شود. معمولاً از ۲۶ تا ۲۵ ماه مه شروع و تا ۱۷ تا ۱۶ ماه جولای ادامه دارد. در حدود ۵۰ روز می‌باشد و بلندترین روز ۲۱ ماه ژوئن می‌باشد (۱۸ ساعت و ۵۳ دقیقه). این شهر از نظر تعداد پلها مقام اول و از نظر تعداد کانالها مقام دوم را بعد از ونیز در اروپا به خود می‌گیرد اگر با حومه حساب شود ۶۴ رودخانه و ۴۸ کانال، ۱۰۰ جزیره و ۸۰۰ پل دارد.

پترکوف





خیابانهای پهن مسکو یک سرعت گیر هم ندارد ماشینها با سرعتی بیشتر از صد کیلومتر در خیابانها در حال حرکتند و چراغ خیلی از آنها در این وقت روز روشن است. از ترانس برق و تیرهای انتقال شبکه برق خبری نیست. چقدر شهردار مسکو راحت است و مثل ما با اداره برق کل کل نمی کند تا برای جابجایی یک تیر برق مبلغی را به اداره برق نپردازد. امیر می گوید شبکه آب و برق و گاز همه زیر زمین است. در بخشی از شهر لوله های بسیار بلند و قطوری که با رنگ سفید و قرمز و به صورت حلقوی رنگ آمیزی شده اند ما را به یاد کوره های آجرپزی می اندازد و توجه مان را جلب می کند. امیر می گوید این لوله ها متعلق است به تأسیساتی که آب را با نیروی اتمی داغ می کند و در شبکه آبگرم شهر پمپاژ می کند. خانه ها وسیله های به نام آبگرمکن ندارند و آبگرمشان به این روش تأمین است و دیگری می گوید:

سرانه مصرف آبگرم معلوم است و اگر بیشتر از آن میزان مصرف شود آبگرم آن خانه بطور اتوماتیک قطع می شود. فضای سبز مسکو آنقدر چشمگیر است که بهبه و چهچه همه را درآورده و امیر از این حیرت دوستان حسن استفاده را کرده و می گوید دو سوم مسکو جنگل و فضای سبز است. نه تنها مقابل ادارات و منازل چمن و گل وجود دارد بلکه گلدانهای زیبایی نیز روی دیوار برخی ساختمانها، چراغهای برق مقابل هتلها و پارکها و نرده های جدا کننده خیابان تعبیه شده که گلهای رنگارنگ زیبایی از داخل آنها جلوه نمایی می کنند.

میدان سرخ در جوار کاخ کرملین قرار گرفته و مساحت آن ۷۲۵۰۰ متر مربع است که همراه کرملین در سال ۱۱۴۷ توسط یوری دست دراز ساخته شده است.

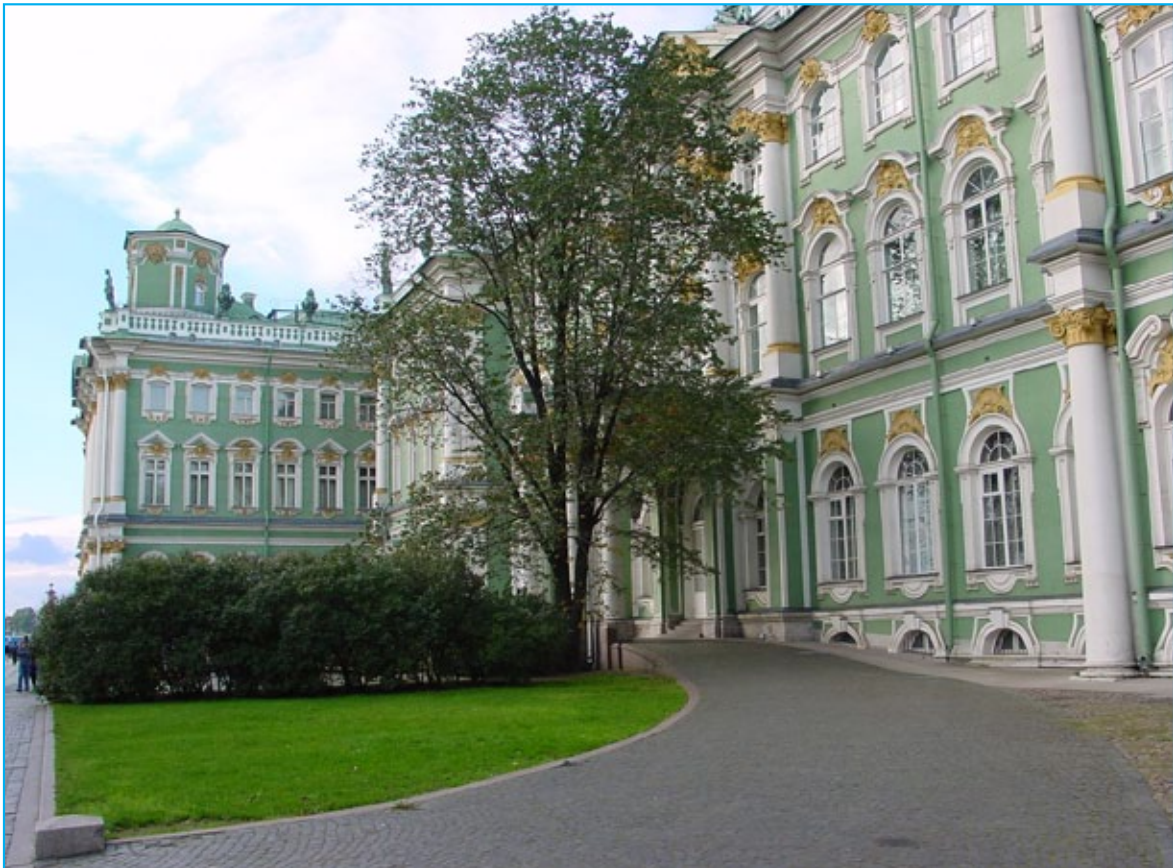
محوطه بسیار بزرگی که خشکه چینی شده و خانواده های زیادی در جای جای میدان دیده می شوند. سال های سال است که مراسم سیاسی، نظامی و تجمعات در این محل انجام می شود بنایی که بی شباهت به قبر کوروش نیست به چشم می خورد امیر می گوید اینجا مقبره لنین است و در سال ۱۹۲۴ بنا شده که اول از جنس چوب و بعدها از گرانیت سرخ و سیاه ساخته می شود و پشت مقبره لنین دیوار آرامش است محلی که افراد مهم دیگری را در آنجا دفن کرده اند و در گوشه ای میدانی به شعاع ده متر قرار دارد که باید از تعدادی پله بالا بروی تا داخلش را ببینی امیر می گوید دهها سال اعداها در ملاء عام و در همین دایره انجام می شده

کوچه های باریکی که بیشتر یا ادارات را در خود جای داده یا پاساژهای شیک و متعدد را، به میدان سرخ منتهی می شود. دیوار کرملین ۲۲۳۵ متر است و مثلث ناقصی را تشکیل می دهد اینجا یک میدان واقعی است میدان محوطه ای است بسته و وسیع که بیانگر نماد یا آثاری از هویت یک شهر است. مانند نقش جهان اصفهان که چهار عنصر حاکمیت، مذهب، بازار و آموزش را به رخ می کشد. عالی قاپو نماد حاکمیت، مسجد شاه نماد مذهب، سر در قیصریه نماد بازار و مدرسه شیخ فضل اله نماد آموزش. میدان سرخ اول، نام کالا داشته و پس از آتش سوزی به نام میدان آتش تغییر نام می دهد و بعد می شود میدان زیبا و نهایتاً شده است میدان سرخ و این میدان سرخ و این میدان در صد سال اخیر کانون نگهداری سنت و فرهنگ ملی بوده و کلیسای قدیمی جامع اسپنسکی در این میدان بعنوان کلیسای اصلی و محل تاجگذاری تمام تزارهای روسیه بوده است. پتر کبیر و کاترین کبیر برای برگزاری جشن های باشکوه پیروزی در جنگها به مسکو عزیمت می کرده اند.

پارک وسیع و سرزنده ای است. صدای موسیقی همه جا شنیده می شود در همه محوطه های سبز کارگران جنب و جوش دیدنی دارند. واتر جت با فشارهای زیادی درختان را می شوید و تعدادی دختر و پسر جوان با جدیت تمام رولهای آماده چمن را در قسمت های خورده شده باز می کنند و می چسبانند و چند زن و مرد میانسال هم در محوطه های دیگر با لباسهای کارگران فضای سبز نشسته اند و نفسی می گیرند. و چند شخصیت کارتونی را می بینیم که روی صندلی هایی نشسته اند و تعدادی هم از آنها در محوطه پارک این طرف و آن طرف می روند و بچه های با آنها عکس می گیرند.

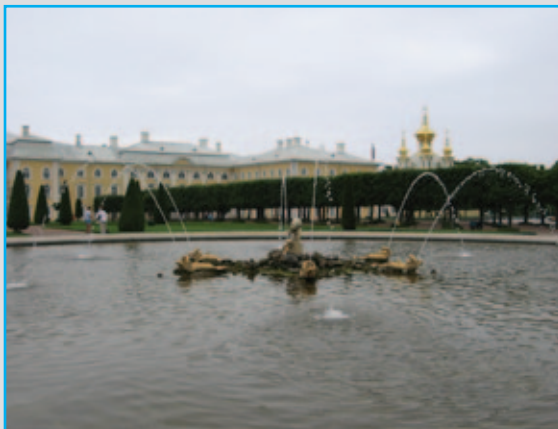
این پارک نمونه کاملی از گلها، حوضچه ها و المانهای زیباست المانهایی که هر کدام نامی دارند و معرف حقیقی از تاریخ یا ارزشهای روسیه اند. سر در ورودی با ۱۶ ستون که روی آن زن و مردی دسته ای خوشه های گندم را در دست دارند آبنمایی که دور تا دور آن زنهایی از جنس احتمالا مس و با رنگ زرد بسیار براق که هر کدام چیزی در دست دارند خوشه گندم، خوشه انگور، برگ زیتون و ... نام این فواره را دوستی ملل می گویند که سال ۱۹۵۳ توسط معمار (تاپوریزه) بنا شده و مجسمه ساز آن (کنت نیتوفسکی) بوده است و فواره زیبایی بنام گل سنگی نیز در آن دیده می شود. تک و توک دختران و پسرانی را می بینم که کتاب و مجله ای را در دست دارند و در آرامش و آسودگی آن را می خوانند و ورق می زنند کودکان قشنگ و دوست داشتنی هم دنبال کبوتران و گنجشکان می کنند جالب است که این پرنده ها هم زحمت هیچ حرکتی را به خود نمی دهند. پسرکی روی نیمکت نشسته است و دور تا دورش را کبوتران گرفته اند تکه های ریز نان را در دست گرفته و آنها هم بی مهابا به دستان پسرک تک می زنند و نان می خورند. این آب و هوا و فضای پارک بسیار دل انگیز و شادی بخش است.

ساعت ۳ بعد از ظهر است کشتی اجاره شده در انتظار ماست. از زیر پلی می گذریم که در دو طبقه است از پایین مترو می گذرد و از پل بالایی که در واقع اتوبان است خودروها با سرعت عبور می کنند. رودخانه مسکو بسیار زیباست و آب آن تقریباً شفاف است با این کشتی از مرکز شهر عبور می کنیم کاخ کرملین در سمت چپ ما قرار دارد و



که فوارهها با اوج و فرود موزیک بالا می‌روند و پایین می‌آیند ۷۰٪ پارک خشکه چینی است و بقیه آنجا چمن و گل و گیاه است. سن پترزبورگ شهر پیکره‌هاست این مجسمه‌ها بخشی از هویت سن پترزبورگ به شمار می‌رود. امید می‌خواهد امشب ما را به گشت شهری و کنار رودخانه زیبای نیوا ببرد تا ضمن مشاهده نورپردازیهای پل و ساختمانهای کنار رودخانه شاهد باز شدن پلهای عظیم روی رودخانه باشیم. ساعت ده شب است و به کوچه آرشیتکتور روسی می‌رویم. کوچه‌ای که طول آن ۲۲۰ متر عرضش ۲۲ متر ارتفاع ساختمانهای دو طرف کوچه نیز ۲۲ متر و این نمونه‌ای از نظم معماری سن پترزبورگ است. چراغهای تعبیه شده روی قرنیزها کنار ستونها و روی دیوارهای ساختمانها اغلب با رنگهای سبز، آبی و قرمز تزیین شده است و این هارمونی نورانی را در اغلب نقاط شهر می‌توان دید. به کنار رودخانه می‌رویم. هشت پل قرار گرفته روی رودخانه دو طرف شهر را به هم متصل کرده است. پلهای مختلف این شهر مانند موزه‌ای شهر را احاطه می‌کنند و هم اکنون تعداد پلهای شهر بیش از ۵۰۰ عدد است که ارتباط بیش از صد جزیره مختلف را برقرار می‌کند و در زیبایی شهر نقش اساسی بازی می‌کند. اگر رودخانه نیوا را به عنوان خیابان اصلی شهر فرض کنیم، کانالها و رودخانه‌های دیگر بعنوان کوچه‌های اصلی و فرعی به حساب می‌آیند. هر پل زده‌های مخصوص خود را دارد و به همین دلیل به این شهر، شهر پلها و نرده‌ها هم می‌گویند. توریستها از داخل و خارج کشور در کنار رودخانه صف طولی را تشکیل داده‌اند و چشمان همه به پلها دوخته شده است. ساعت ۲۵/۱ بامداد قسمتی از پل نرم و بی‌صدا به حرکت در می‌آید و ظرف ۶۰ ثانیه به حالت نود درجه و قائم‌الزاویه رو به آسمان متوقف می‌شود.

ساختمانهای بلند را در هر طرف می‌توان دید. دیگر کشتیهای توریستی هم هر از گاهی از کنارمان رد می‌شوند. ما هیچ نهر روبازی را در خیابانها ندیده‌ایم. چون نهرها سر پوشیده‌اند و شیب ملایم خیابانها آبهای سطحی را به سوراخهای کنار جدولها هدایت می‌کند و آب وارد نهر سر پوشیده می‌شود و سر از رودخانه در می‌آورد و روی نهرها یا پیاده‌رو است و یا محل پارک خودروها و یا فضای سبز و فکر می‌کنم که شهرداری این شهر چقدر راحت است و مشکل ریختن زباله توسط کسبه و خصوصاً میوه‌فروشی‌های بی‌مبالات را که جعبه میوه‌های گندیده را داخل جوی تخلیه می‌کنند را ندارد. بیشتر از یک ساعت بر روی رودخانه گشت می‌زنیم. در آسمان سن پترزبورگ هستیم. اینجا هم زمین را سرسبز می‌بینیم شاید سبزتر از مسکو. فاصله هوایی ما از مسکو حدود یک ساعت و سی دقیقه است. امید می‌گویم شهر مسکو شهری تجاری ولی سن پترزبورگ شهری توریستی است و دویست سال شهر امپراطوری‌های روسیه بوده سال ۱۹۱۴ تا ۱۹۲۴ به اسم پتروگراد بوده یعنی شهر پتر کبیر بعد از مرگ لنین تا ۱۹۹۱ اسم شهر لنینگراد بود یعنی شهر لنین که بعد از فروپاشی نام آن سن پترزبورگ می‌شود یعنی شهر پتر مقدس. پل‌های زیرگذر عابر در این شهر هم عریضتر است و هم زیباتر برعکس تجاری‌های مسکو. اینجا پل‌های زیرگذر مغازه‌های صنایع دستی، عتیقه و چیزهایی تریینی دارند. پیاده‌روهای این شهر هم خیلی پهن است بین ۱۰۱۲ متر که نیمی از آن فضای سبز است و این بخش از فضای سبز را باید اضافه کرد بر فضای سبز بلوارها و گلخانه‌های تعبیه شده روی جدا کننده‌های وسط خیابان و یا روی دیوارها. پانصد متر آنطرفتر پارک وسیعی کنار خیابان است با آبنا‌های موزیکال



و زیبای «ودنخواه» و پارک «پیروزی» هر گردشگری را به خود جلب می‌نماید.

بناهای متعدد قدیمی و بسیار زیبا و بناهای موسوم به هفت خواهران که هفت بنای با معماری بسیار زیبا در نقاط مختلف مسکو برای هر بیننده داخلی و خارجی جالب توجه می‌باشد.

ترافیک و حمل و نقل:

بخش اعظم خیابان‌های شهرهای مسکو و سن پترزبورگ متناسب نقش آن در ترافیک شهری دارای عرض مناسب و خوب می‌باشند که حاکی از حضور طراحی و مهندسی در احداث آنهاست. همچنین پیاده‌روها معمولاً دارای عرض نسبتاً خوب بوده که به هر حال یادآور طراحی مالکانه دوره سلطه کمونیست‌ها در دوره حدود ۷۰ ساله آنهاست.

حمل و نقل عمومی بخش اعظم و اساسی حمل و نقل در این دو شهر را بر عهده داشته که شامل خطوط متنوع و گسترده مترو و کامل کننده و کمکی تراموا (قطار شهری) و اتوبوسهای برقی و بخش مهمی هم اتوبوسهای دیزلی و خودروهای عمومی کوچکتر در حد مینی‌بوس است. حمل و نقل با تاکسی بدلیل قیمت بسیار بالای کرایه تاکسی در این شهرها بعنوان حمل و نقل لوکس و گران، بخش کمی از حمل و نقل را بر عهده دارد. قیمت هر لیتر بنزین در این شهر بین ۶۵۰۰ تا ۷۵۰۰ ریال بوده و کرایه حمل و نقل عمومی بین ۵۰۰۰ تا ۷۰۰۰ ریال بوده و کرایه مسیرهای متوسط در این شهر با تاکسی حدود ۶۰۰/۰۰۰ ریال می‌باشد. که اختلاف فاحش حدود یکصد برابر خود به خود بخش اعظم و اکثر جامعه را به سمت حمل و نقل عمومی مثل مترو و تراموا و اتوبوسرانی سوق می‌دهد.

انتظار در ایستگاههای مترو و حدود یک تا یک و نیم دقیقه است که زمان بسیار خوب و مناسبی است و سایر وسائل حمل و نقل عمومی هم کمتر از ۳ دقیقه است. مجموعه این عوامل موجب افزایش فوق‌العاده سهم حمل و نقل عمومی در جابجایی مسافر در این دو شهر است. نکته در خور توجه دیگر کارهای فوق‌العاده زیباسازی در تعدادی از ایستگاههای زیرزمینی مترو است نقاشی‌ها، گچبری‌ها و تندیس‌های فلزی و سنگی و کارهای ترکیبی بسیار زیبا این ایستگاهها را بگونه‌ای جلوه داده که آنها را به نام قصرهای زیرزمینی معروف نموده و معروفیت جهانی دارد. خطوط متروی مسکو که تعداد آن حدود ۱۴ خط می‌باشد

شهر مسکو با جمعیت حدود ۹ میلیون نفر پایتخت کشور روسیه و از قدیمی‌ترین شهرهای این کشور در دل یک منطقه کاملاً پوشیده از جنگل و درخت و تعدادی رودخانه که از داخل آن عبور می‌کند و مهمترین آن رودخانه مسکو منشعب از رودخانه ولگا است یکی از سرسبزترین شهرهای جهان می‌باشد.

وجود سه فرودگاه در داخل این شهر حاکی از حجم بالای سفر هوایی در این کشور بوده که شرکت دولتی ایرفلوت یکی از بزرگترین شرکت‌های هواپیمایی دنیا و مجهز به هواپیماهای ساخت کشور روسیه است. شهر سن پترزبورگ دومین شهر بزرگ روسیه با جمعیت حدود ۵/۴ میلیون نفر در شمال غربی کشور روسیه و نزدیکی خلیج نروژ قرار گرفته که حدود ۳۵۰ سال قبل به دست پتر کبیر از تزارهای قدرتمند روسیه شروع به احداث گردیده است. رودخانه‌های پر آب فراوانی از داخل این شهر عبور می‌کند که معروفترین آن رودخانه «نوا» می‌باشد که ضمن ایجاد فضای بسیار مفرح به حمل و نقل کالا و مسافر و بازدید گردشگران با قایق و تماشای ساختمان‌های بسیار زیبای دو طرف آن می‌پردازد.

پلهای عبور سواره‌رو در این رودخانه در نیمه شبها برای عبور کشتی‌های بزرگ و با ارتفاع دکل بالا بوسیله جکهای بسیار قوی جمع شده بطوری که عملیات جمع‌آوری راس ساعت مشخص در شب جمعیت قابل توجهی را به پای این رودخانه کشانده که شامل شهروندان این شهر و سایر شهرهای کشور روسیه و توریست‌ها می‌باشد و این برنامه حدود ۵/۲ ساعت به طول می‌انجامد.

از ویژگی‌ها و جلوه‌های دیگر این شهر که آن را در دنیا معروف نموده شبهای سفید سن پترزبورگ است. به طوری که در ساعت ۱۲ شب به وقت آن کشور هوا کاملاً روشن و سفید بوده و تا حدود یک ساعت پس از آن هوا کم‌کم گرگ و میش و کمتر از ۵/۲ ساعت بعد هوا کاملاً روشن می‌گردد و زمان اصلی چنین وضعیتی تابستان و مشخصاً اواخر تیرماه و مردادماه می‌باشد و عکس همین حالت در زمستان به وقوع می‌پیوندد.

وجود دهها موزه و گالری و نمایشگاه و در راس همه آنها موزه عظیم آرمیتاژ که یکی از بزرگترین موزه‌های عظیم جهان است و در کنار آن صدها بنا با معماری با قدمت بین ۲۵۰ تا ۳۵۰ سال که به طور کامل در محورهای متعدد شهر سن پترزبورگ حفظ و حراست و مرمت و بهسازی و بازسازی شده‌اند با ارتفاع یکسان و همباد جلوه‌ای بسیار زیبا به این شهر بخشیده، نماهای بسیار زیبا، نشاط آور گچبری‌ها و تندیس‌های متعدد و فقدان هرگونه آلودگی بصری برای بیننده احساسی خوب و نشاط آور ایجاد می‌نماید.

کنترل و نظارت بسیار دقیق شهرداری بر حفظ نماهای قدیمی و کنترل ساخت و ساز در محورهای قدیمی کاملاً مشهود و جلوه‌گر است. اگرچه شهر مسکو نیز دارای موزه‌ها و گالری‌های متعدد هنری است اما به دلیل نام آرمیتاژ هیچگاه اینگونه اماکن در مسکو نمی‌توانند جلوه نمایند هرچند مورد استقبال بیننده‌ها و حتی گردشگران خارجی قرار می‌گیرد. رودخانه‌های فراوان در شهر مسکو و در راس آنها رودخانه مسکو ضمن استفاده حمل و نقل و تجارت مورد علاقه وافر گردشگران خصوصاً خارجی‌ها می‌باشد. وجود پارکهای بسیار بزرگ و زیبا دارای جلوه‌های فوق‌العاده جاذب اعم از المانهای بسیار مرتفع و زیبا از جمله پارک بزرگ

از ویژگی‌های دیگر زیرگذرها پلهای با ارتفاع بسیار کم، نور کافی و در تعداد زیادی از زیرگذرها واحدهای تجاری کوچک فعال هستند. از دیگر ویژگی‌های بخش معابر خطکشی‌های بسیار خوب و کامل معابر است و این خطکشی که تقریباً تماماً از رنگ گرم استفاده شده است شامل خطوط ممتد و مقطع طولی و خطوط هشدار حاشیه خیابان‌ها و نزدیک رفیوژها و خطوط ایستگاههای اتوبوس و خطوط عابر پیاده بوده و به دلیل نظافت بسیار خوب خیابان‌ها و استفاده از رنگ گرم بسیار مرغوب احساس می‌گردد خطکشی کل شهر مربوط به شب قبل بوده است. ترافیک در بافت مرکز دو شهر تا حدی سنگین اما روان بود. اما به دلیل وجود شبکه‌های بسیار فراوان و مناسب در اطراف شهر و استفاده از حمل و نقل عمومی در این بخش‌ها ترافیک فوق‌العاده‌ای مشاهده نشد. کلیه خودروها و موتورسیکلت‌ها در طول روز با چراغ روشن در حرکت و تردد بودند. در پاسخ علت این موضوع گفته شد که این اقدام فعلاً اجباری نیست و صرفاً توصیه مقامات راهنمایی و رانندگی اتحادیه اروپاست که اعلام نمودند بر اساس تحقیق و بررسی علمی ثابت شده روشن نمودن چراغ خودروها در طول روز موجب کاهش تصادفات می‌گردد. با اعلام مقامات راهنمایی به رانندگان روسی آنان بطور داوطلبانه در حد ۹۰٪ این موارد را رعایت می‌کنند. و این نکته بسیار مهم و جالبی است و معنای دقیق آن اعتماد مردم به حرف‌های مقامات کشوری است.

از نکات دیگر عدم پارک خطی طولی در دو طرف معابر سواره است که بسیار نادر و اندک است و در معابر با عرض بالاتر این نوع پارک نمودن خودروها با زاویه حدود ۴۵ درجه می‌باشد. بالغ بر ۹۵٪ خودروهای موجود در این دو شهر نو و جدید می‌باشند.

شهرسازی و محیط شهری:

شهرسازی: محلات مسکونی شهری در حدی که موفق به بازدید

در اطراف و حومه شهر از زیر زمین خارج و در سطح زمین ادامه می‌یابد. این شبکه‌ها توسط یک رینگ نزدی و دور از مرکز شهر امکان دسترسی از هر خطی را به سایر خطوط ممکن می‌سازد و آخرین نکته در مورد متروی مسکو و سن‌پترزبورگ این است که تعدادی از ایستگاههای مترو در این دو شهر به دلیل ضرورت عبور از زیر رودخانه‌های بزرگ و عمیق این دو شهر دارای عمق بسیار و گفته می‌شود و نزدیک به حدود نود متر می‌باشد که جزو عمیق‌ترین ایستگاههای متروی دنیا می‌باشد. عبور از عرض خیابان در این دو شهر دارای نظم و انضباط بسیار خوبی است. در مواردی که عبور از سطح خیابان می‌باشد در بخش قابل توجهی از محل‌های عبور عابر پیاده چراغ راهنمایی وجود دارد که تقریباً بطور کامل توسط مردم و رانندگان رعایت می‌گردند و در محل‌های با تردد کمتر خودرو و یا معابر فرعی که خودروها دارای سرعت کمتری هستند مردم صرفاً از روی خطکشی‌های عابر پیاده عرض خیابان را طی می‌کنند و در تمامی این موارد خودروها رعایت حق تقدم و توقف کامل برای عابر پیاده را می‌نمایند که کاملاً بارز و به چشم دیده می‌شود. اما دسته دیگر عبورها از عرض خیابان در محدوده‌های مرکزی شهر با شعاع مشخص و نزدیک زیرگذرها هستند که به تعداد بسیار زیاد و قابل توجه در دو شهر مسکو و سن‌پترزبورگ وجود دارند. علت استفاده از زیرگذرها در این بخش از شهر به دلیل محدودیت ارتفاع پلهای هوایی عابر پیاده به علت وجود خطوط طولی تأمین برق تراموا و اتوبوسهای برقی است و همچنین بدلیل عرض‌های بسیار زیاد پیاده‌روها که امکان احداث پله‌های دسترسی به زیرگذر را ممکن می‌سازد.

اما در اطراف و حومه شهرها و کمربندی‌های دور شهرها که از خطوط تراموا و اتوبوس برقی نیازمند به برق خبری نیست پلهای عابر پیاده به وفور به چشم می‌خورد که اکثر قریب به اتفاق آنها دارای پله‌های عادی بوده و بطور اندک دارای پله برقی و آسانسور هستند.



موضوع بسیار مهمی است که در شهرهای ما کمتر رعایت می‌شود به نحوی که در معابر یا عرض حتی کمتر از ۱/۵ تا ۲ متر و بعضاً در مناطق پرتردد پیاده و حتی در شهرهای بزرگ و کلانشهرها و تهران شهرداری‌ها مبادرت به کاشت درختچه و حتی درخت می‌نمایند که با توجه به ایجاد محدودیت رفت و آمد برای مردم و حتی خودروها هرس‌های شدید درختان مذکور را دچار مشکل می‌کنند و نهایتاً این درختکاری در مجموع کار غیراصولی بوده که ضررهای آن از فوایدش بسیار بیشتر است. در این دو شهر اساساً درختکاری بیشتر در پارکها و پیاده‌روهای با عرض بالا و همچنین میدانی انجام می‌شود. نکته مهم دیگر عدم مشاهده آفت در درختان کاشته شده سطح دو شهر یاد شده می‌باشد. فرش گل‌های بسیار زیبا و بزرگ به گونه‌ای که حتی مشابه آنها در بسیاری از کشورهای اروپایی دیده نشده است استفاده از گله‌ها و یا فلاورباکسها در سطح معابر مثل نرده‌های جدا کننده بین سواره‌روها (رفیوژها) و جداکننده بین پیاده‌رو و سواره‌روها و دور میدانی و محوطه‌های باز و تیرهای برق به شکل بسیار زیبا و متنوع کاملاً مشهود است. گلدان‌های مورد استفاده از جنس سفال و پلاستیک و سرامیک که پایه‌های آنها فلزی می‌باشد.

میدان بسیار بزرگ نه در محل تقاطع‌های چند راه بلکه به عنوان محوطه‌های باز در مسیر خیابان‌های بزرگ با فضای سبز بسیار زیبا و آبنا‌های متنوع و تندیس‌های بزرگ و زیبا مورد توجه مدیریت شهری بوده که بسیار مورد استقبال مردم در غروب‌ها و روزهای تعطیل قرار می‌گیرد.

خدمات شهری:

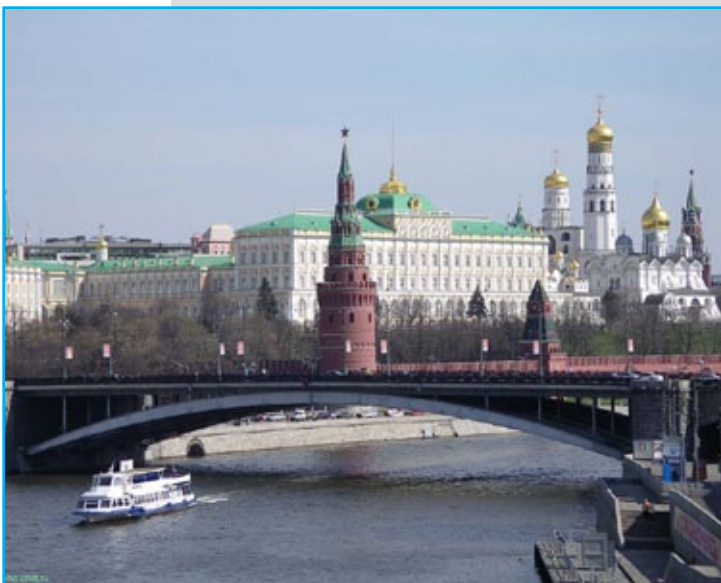
نظافت قابل قبول و بلکه نسبتاً خوب شهرهای مسکو و سن‌پترزبورگ که ناشی از تأمین امکانات مناسب و لازم توسط شهرداری و رعایت مسائل نظافتی توسط مردم که به نحو مطلوبی صورت می‌پذیرد. فعالیت رفت و روب مکانیزه و در مواردی محدود مثل پیاده‌روها دستی انجام می‌پذیرد که تعداد قابل توجه کارگران این بخش را زنان تشکیل می‌دهند. نظافت معابر شهری اعم از سواره و پیاده‌روها به دلیل فقدان معابر خاکی در داخل و اطراف شهر و فعالیت مستمر امکانات مکانیزه و دستی و عدم تأثیر ساخت و ساز که در محیطی کاملاً بسته و ایزوله



آنها شدیم عمدتاً از مجموعه آپارتمان‌هایی تشکیل می‌گردد که دارای نمایی بسیار ساده و معمولی از مصالح سیمانی و در سال‌های اخیر با رنگ‌آمیزی شکل قابل قبول‌تری پیدا نموده به شکل مستطیل طراحی و جانمایی شده به طوری که در وسط این حلقه مستطیل شکل محوطه نسبتاً بزرگی ایجاد گردیده که در این محوطه‌ها عمدتاً فضای سبز و یک محوطه ویژه نصب وسایل بازی کودکان از قبیل تاب و سرسره همچنین یک محوطه محصور به مساحت بین ۵۰ تا ۱۰۰ مترمربع برای قرار دادن مخازن بزرگتر از نوع باز و غلطان و مخازن کوچکتر قابل تخلیه به شکل مکانیزه و تعدادی نیمکت و صندلی و در مواردی یک قطعه زمین کوچک ورزشی و نهایتاً یک یا چند واحد تجاری که عمدتاً به شکل سوپرمارکت مایحتاج روزانه آپارتمان‌های اطراف را تأمین می‌کند تشکیل می‌گردد به شکلی که هر یک از این مجموعه‌ها را می‌توان یک محله کوچک نامید که ساکنین ساعتی در روز با تفکیک سنی دقیق و یا ساعتی را در کنار هم هستند که به لحاظ همبستگی و رفتار و عواطف انسانی و اجتماعی قابل توجه است به نظر می‌آید به دلیل اینکه بخش عمده این ساخت و سازها در زمان حاکمیت کمونیست‌ها بوده اشراف دولت در طراحی جانمایی و سطح اشغال و تراکم باعث گردیده به شکل توزیع تراکم تا حد زیادی متعادل و متناسب باشد به گونه‌ای که به معنای مصطلح در کشور ما بالا و یا پایین شهر و یا شمال و جنوب شهر خیلی مشهود نیست هرچند بعد از فروپاشی ساختمان‌های ویلایی بسیار بزرگ در مناطق بالای شهر احداث گردیده که شکل‌گیری طبقه جدید سرمایه‌دار را نشان می‌دهد.

فضای سبز و المانهای شهری

اگرچه شهرهای مسکو و سن‌پترزبورگ و خصوصاً شهر مسکو در داخل جنگل بسیار بزرگی قرار گرفته‌اند اما احداث پارکها و فضاهای سبز بسیار بزرگ و بعضاً تا حدود ۲۰۰ هکتار محیط شهری بسیار با نشاط و فرح‌بخشی ایجاد نموده است. پارک‌های پیروزی «ودنخواه» از نمونه‌های مشخص این پارکهاست. نکته مهم دیگری که به نوعی بین مسائل شهرسازی و فضای سبز مشترک است این است که اگر چه معابر پیاده با عرض کمتر از ۴ الی ۵ متر بسیار کم مشاهده می‌شوند ولی در این نوع معابر اساساً کاشت درخت مشاهده نمی‌شود و این





قابل قبول، بلکه نسبتاً خوب و مناسب بوده به گونه‌ای که یا اساساً فرورفتگی و چاله بدون مرمت اصولی اصلاً مشاهده نشده و یا بسیار نادر و کمیاب بود. جدول‌های جداکننده در خیابان‌های اصلی عمدتاً سنگ و سنگ‌های گرانیتی با ضخامت ۲۰ سانتی‌متر به بالا بوده که عمر آن صدها سال می‌باشد. ارتفاع جداکننده اکثراً کمتر از ۲۰ سانتی‌متر و در مواردی کمتر از ۱۰ سانتی‌متر می‌باشد اما خودرویی به داخل پیاده‌رو وارد نشده و پارک نمی‌کند. برخلاف خیابان‌های اصلی در خیابان‌های فرعی و محلات وضعیت آسفالت خیلی خوب نبوده و بلکه بعضاً بسیار نامطلوب است که حالی از بی‌توجهی به این نقاط می‌باشد. پوشش پیاده‌روها عمدتاً با پازل‌های با رویه بسیار زیبا و تنوع رنگی به شکل خشکه چینی می‌باشد و آسفالت در پیاده‌رو فقط در یک نقطه به چشم خورد که آن هم آسفالت بسیار نرم با اجرای خوب بود. جداول جداکننده در خیابان‌های فرعی و کوچه‌ها و محلات بتنی بوده اما بتن اجرا شده دارای کیفیت بسیار خوب و بلکه عالی است که به نظر می‌آید عمر این جداول چند ده سال باشد. در محل تقاطع‌ها جداول با کف خیابان همسطح اجرا شده که افراد سالمند معلول و ویلچرها و کالسکه‌ها بدون مشکل بتوانند از خیابان به داخل پیاده‌رو حرکت نمایند. تقریباً کنده‌کاری در خیابان‌ها مشاهده نمی‌شود شاید علت عمده آن وجود تونل‌های مشترک در سطح کل شهر باشد که حتی آب گرم منازل هم از همین طریق به طور متمرکز تأمین می‌گردد. اساساً در سطح خیابان‌های شهر هیچ کانال و نهر روبازی مشاهده نمی‌شود. کلیه کانال‌ها دارای پوشش بوده که باید در کشور، خصوصاً در کلانشهرها و مراکز استانها به طور جدی مورد توجه قرار گیرد.

انجام می‌شود و همچنین رعایت نسبتاً خوب مردم در عدم دفع زباله به غیر از سطل‌های زباله بسیار قابل توجه است. عملیات تفکیک از مبدأ به طرق مختلف توسط مردم صورت می‌پذیرد. از مخازن الکترونیکی دریافت پت و قوطی‌های آلومینیومی نوشابه که در قبال آن به طور خودکار وجه آن را می‌پردازد تا جمع‌آوری و تفکیک دستی پسماند که ظاهراً درآمد خوبی هم دارد و مخازن تفکیک در سطح شهر مجموعه اقدامات قابل رویت در تفکیک پسماند از مبدأ در این دو شهر می‌باشد. به دلیل گرانی قیمت نان و طبعاً کیفیت نسبتاً خوب تولید نان در مخازن پسماند اساساً نان رویت نمی‌شود. وجود سرویس‌های بهداشتی عمومی در گوشه و کنار این شهر خصوصاً در نقاط پرجمعیت و پرتردد مثل معابر با کاربری تجاری و مکان‌های تفریحی پارکها و موزه‌ها کاملاً مشهود است. سرویس‌های بهداشتی عمدتاً پیش‌ساخته و تنوع تعداد چشمه‌ها از یک چشمه تا ده چشمه و همچنین سرویس‌های بهداشتی بسیار که در داخل اتوبوسها ایجاد شده و از نیازهای مهم شهری است بسیار ملموس است. وجود منهول‌های فاضلاب در جای جای شهرهای یاد شده امکان نصب این سرویس‌ها را در کنار پیاده‌روهای عریض فراهم می‌نماید. همچنین وجود متولی سرویس‌ها حتی در مواردی که فقط یک چشمه وجود دارد و نظافت نسبتاً خوب این سرویس‌ها نیز قابل توجه است. فروشگاههای بسیار بزرگ با مساحت‌های چند ده هزار مترمربع که تقریباً همه نیازهای زندگی را تأمین می‌نمایند و دارای پارکینگ خودرو در حد بسیار بالا از دیگر ویژگی‌های این شهرها می‌باشد.

عمران شهری:

وضعیت آسفالت خیابان‌های اصلی شهرهای مورد بازدید کاملاً

هفته هوای پاک در کلانشهر های با آسمان تیره

تهیه و تنظیم: فاطمه شهبازی



بحران آلودگی هوای کلانشهرها مسؤولان ستاد اجرایی کاهش آلودگی هوا را بر آن داشته تا به منظور ایجاد حساسیت در بین اقشار مختلف جامعه، از سال ۴۷۳۱، ۵۲ تا ۰۳ دیماه را به عنوان هفته هوای پاک اعلام کنند. امسال نیز هفته هوای پاک در حالی در کشور برگزار شد که شرکت کنترل کیفیت هوای شهر تهران روز های انگشت شماری را برای تهرانی قابل تنفس دانست با این وجود سازمان حفاظت محیط زیست با رد این موضوع، از هوای پاک برای تهرانی ها خبر داد. البته تنها تهران نیست که به شهری با هوای آلوده شهره دارد بلکه کلانشهر ها بی چون تبریز، اهواز، اصفهان نیز از این قاعده مستثنی نیستند. خیلی از کارشناسان عقیده داشتند که امسال به جای جشنواره هوای پاک باید سوگواره هوای پاک برگزار می کردیم.

به هر حال هفته هوای پاک در سال ۰۹ با شعار سوخت پاک خودروی پاک هوای پاک آغاز شد و با موضوعاتی چون صنعت و هوای پاک، فضای سبز و هوای پاک، سوخت و هوای پاک، دولت الکترونیک - هوای پاک، خودرو و هوای پاک و حمل و نقل عمومی و هوای پاک به کار خود پایان داد.

با همه این تفاسیر شهرداری ها بر اساس وظیفه قانونی خود دست به اقدامات نمادین و نیز اجرای در راستای تحقق هوای پاک زدند. در ادامه نگاهی داریم به برخی از این اقدامات.

هفته هوای پاک در تبریز

– شهرداری تبریز پیشگام ایجاد زیرساخت های تأمین هوای پاک در شهر



شهردار تبریز به مناسبت هفته هوای پاک اعلام کرد: شهرداری تبریز به عنوان مهم ترین و اصلی ترین نهاد اجرایی و خدماتی استان تلاش جدی در جهت ایجاد بسترهای موثر در دستیابی به شهر سالم و کاهش

آلودگی هوا داشته و توانسته با اجرای طرح ها و پروژه های مهم به بخشی از اهداف خود در این حوزه دست پیدا کند.

علیرضا نوین با اشاره به مهمترین اقدامات و برنامه های سال های اخیر شهرداری در حوزه زیست محیطی و نیز تأمین هوای پاک گفت: ساخت ۰۵ پارک و بوستان محلی در نقاط مختلف شهر، توسعه جنگل کاری ارتفاعات عون بن علی، ایجاد پارک بزرگ جنگلی عباس میرزا، توسعه چهار برابری پارک ایل گلی، توسعه پارک بزرگ و ایجاد مدیریت واحد در این پارک و در نهایت افزایش سرانه فضای سبز تبریز از هشت به ۱۲ متر، اجرای طرح کاشت یک میلیون اصله درخت در فضاهای خالی شهر، نصب تجهیزات و ست های ورزش همگانی در پارک ها و بوستان ها از مهم ترین طرح ها و برنامه های اجرا شده از سوی شهرداری تبریز در سال های اخیر در این حوزه بوده است.

وی افزود: انتقال کشتارگاه سابق تبریز از داخل شهر، ساماندهی ناوگان حمل و نقل درون شهری و نوسازی و جوان سازی ناوگان تاکسیرانی و اتوبوسرانی در راستای کاهش آلودگی هوا، توسعه مراکز معاینه فنی خودرو، افزایش تعداد جایگاه های سوخت GNC، ساخت زباله گاه و مرکز دفن بهداشتی و مدرن تبریز، احداث تصفیه خانه شیرابه های زباله

های شهری، اجرای طرح های متعدد مدیریت پسماند، اجرای طرح تفکیک از مبدا زباله و اجرای طرح مکانیزاسیون خدمات شهری و خرید و تزریق ماشین آلات مکانیزه در حوزه جمع آوری و حمل زباله از دیگر طرح های مهم اجرا شده از سوی شهرداری تبریز است.

به گفته شهردار تبریز، کسب عناوینی چون شهرداری برتر کشور در مدیریت پسماندهای شهری، شهر برتر در حوزه حمل و نقل درون شهری و سالم ترین شهر ایران به انتخاب سازمان بهداشت جهانی از جمله موفقیت های سال های اخیر این شهرداری در این حوزه به شمار می رود.

نوبت در ادامه همچنین به بخش دیگری از اقدامات و طرح های در دست اجرای شهرداری در این بخش اشاره و خاطر نشان کرد: علاوه بر این جلوگیری از صدور مجوز برای صنایع و واحدهای صنعتی آلاینده، نهادینه سازی استفاده از انرژی های نو به ویژه انرژی خورشیدی در ساختمان های متعلق به شهرداری، برنامه ریزی برای ایجاد مزرعه توربین های بادی برای تأمین برق در ارتفاعات عون بن علی، برنامه ریزی برای انتقال مشاغل مزاحم و آلاینده به خارج از شهر و احداث تفرجگاه های جدید در داخل و خارج شهر از جمله دهکده توریستی تبریز در کنار سد شهید مدنی از دیگر اقدامات شهرداری در این مدت بوده است.

وی ابراز امیدواری کرد صنایع فعال در تبریز به منظور کاهش آلاینده های زیست محیطی و دستیابی به هوای پاک دایمی به سمت کسب استانداردهای صنعت سبز حرکت کنند.

هفته هوای پاک در اصفهان

«فضای سبز و هوای پاک» فضای سبز نباشد؛ شهر از دست می رود



سرپرست سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری اصفهان به مناسب هفته هوای پاک به توسعه فضای سبز شهری پرداخت و گفت: به منظور دستیابی به فضای سبز پایدار و منطبق با اصول توسعه پایدار در نیمه اول سال ۹۰، فضای سبز این کلان شهر ۲۳۶ هزار و ۹۷ مترمربع توسعه داشته که ۱۴۰ هزار و ۹۶۵ اصله درخت و درختچه در سطح شهر کاشته شده است.

داریوش فتاحی در باره حفظ و توسعه فضای سبز گفت: شهرها با ابعاد کلان و پیچیده خود زمانی می توانند محیط زیست مطلوبی برای انسان باشند که از فضای سبز مطلوبی به خصوص درختان برخوردار باشند چرا که در صورتی که فضای سبز به حد نیاز نباشد شهر کارایی خود را به عنوان محیط زیست از دست خواهد داد.

وی با اشاره به اهمیت فضای سبز شهری افزود: درختان نسبت به سایر اشکال فضای سبز در شهر در بهبود شرایط زیست محیطی ارجحیت دارند تا جایی که امروزه اصطلاح جنگلداری شهری (urban forestry) با هدف پیشبرد شهر ها به سوی فضای سبزی که در آن درختان نقش بیشتری داشته باشند، ایجاد شده است.

سرپرست سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری اصفهان با بیان این که به عقیده کارشناسان محیط زیست مهم ترین و ساده ترین راه برای رسیدن به محیطی سالم و قابل زندگی در شهرهای امروز، ایجاد پوشش گیاهی به اندازه استانداردهای بین المللی است، تصریح کرد: با افزایش تنوع درختان می توان اکوسیستم پایدارتری را در فضای سبز ایجاد نمود چرا که جنس ها و گونه های مختلف درختان کاربردهای گوناگون در فضای سبز دارند.

فتاحی تاکید کرد: با توجه به رشد فزاینده ی آلاینده ها در شهرها ، امروز جذب مواد آلاینده شیمیایی در هوا را می توان از مهمترین کارکردهای فضای سبز و به ویژه درختان دانست .

وی مساحت فضای سبز شهر اصفهان را ۴۲۰۰ هکتار عنوان کرد و افزود: این مقدار فضای سبز حدود ۳ میلیون و هشتصد هزار اصله درخت و درختچه را در خود جای داده است .

سرپرست سازمان پارکها و فضای سبز شهرداری اصفهان اظهار داشت: به منظور دستیابی به فضای سبز پایدار و منطبق با اصول توسعه پایدار در نیمه اول سال ۹۰ ، فضای سبز ۲۳۶ هزار و ۹۷ مترمربع توسعه داشته که ۱۴۰ هزار و ۹۶۵ اصله درخت و درختچه در سطح شهر کاشته شده است.

فتاحی اضافه کرد: اغلب گونه های گیاهی کاشت شده علاوه بر اینکه از بین گونه های مقاوم به خشکی و شرایط اقلیمی شهر اصفهان انتخاب شده است ، از مقاومت نسبی در برابر آلاینده ها نیز برخوردار می باشند.

وی ادامه داد: یاس زرد، یاس هلندی ، پیچ امین الدوله، سرو نقره ای، سرو شیراز، کاج کاشفی، کاج مشهد و زیتون تلخ از جمله گونه های درختی و درختچه ای کاشته شده است.

هفته هوای پاک در شیراز

هفته هوای پاک ، فرصتی برای تبیین ارزش های زیست محیطی در استان فارس

به گزارش روابط عمومی شهرداری شیراز ، کلان شهر ۵/۱ میلیون نفری شیراز و استان فارس که حدود ۵/۴ میلیون نفر جمعیت دارد قطعا توانمندی ها و نیازهایی در حوزه زیست محیطی دارد که به هوای پاک مربوط می شود ،

آنچه مسلم است و گاه از آن به عنوان یکی از عوامل توسعه نیافتگی استان فارس یاد می شود این است که استان فارس روند رو به توسعه صنعتی شدن را طی نکرده و از صنایع مادر و بزرگ برخوردار نیست ، این موضوع اگر چه در بعد اقتصادی و اشتغال عاملی برای توسعه نیافتگی فارس قلمداد می شود اما موهبتی نصیب فارس کرده که از عواقب صنعتی بودن و هوای ناپاک و اثرات مخرب زیست محیطی هم در امان باشد.

استاندار فارس بهره مندی از هوای پاک و سالم را حق طبیعی تمام شهروندان دانست و گفت: پلیس از تردد خودروهای آلاینده و فاقد معاینه فنی جلوگیری کند.

مهندس حسین صادق عابدین استاندار فارس به موضوع آلودگی هوای شیراز واکنش نشان داد و در نشست ستاد هوای پاک در شیراز گفت: برای هفته هوای پاک برنامه ریزی شود و اعلام کنند که پلیس از تردد خودروهای دودزا و آلاینده جلوگیری می نماید تا مردم احساس کنند که اگر این خودروها در خیابان ها تردد نکنند تا چه حد هوا سالم تر و پاکیزه تر خواهد بود.

وی اظهار داشت: بحث محیط زیست و هوای پاک یکی از شاخص های توسعه یافته در کشورهای در حال توسعه است و در کنار تمام پیشرفت های صنعتی به مقوله محیط زیست توجه ویژه می شود.

او ادامه داد: عملکرد مسوولان در هفته هوای پاک باید به گونه ای باشد که مردم احساس کنند که مدیران در بحث تامین هوای پاک و سالم برای آنها احساس وظیفه و تلاش می کنند.

صادق عابدین گفت: شهر شیراز از لحاظ شرایط آب و هوا وضعیت مناسبی در کشور ندارد و از این رو شهرداری شیراز می بایست، فعالیت مراکز معاینه فنی خودرو در این شهر را بیشتر کند تا پس از هفته هوای پاک، خودروهای فاقد معاینه فنی در خیابان ها تردد نکنند.

وی از مسوولان سازمان صنعت، معدن و تجارت فارس نیز خواست تا حداقل سه روز در هفته هوای پاک از فعالیت کارخانه های آلاینده شهر شیراز از جمله کارخانه روغن نباتی جلوگیری نمایند و به آنها مهلت داده شود تا ظرف مدت زمان مشخصی اصلاحات لازم را در کارخانه های خود داشته باشند.

او اضافه کرد: بهره مندی از هوای پاک حق مردم شهر شیراز است و مسوولان سازمان صنعت، معدن و تجارت استان فارس، فشار بیاورند تا کارخانه روغن نباتی که مشکلات بسیاری برای شهروندان به ویژه کسانی که در نزدیک این کارخانه زندگی می کنند فراهم کرده است به نقطه دیگری منتقل شود.

استاندار فارس بیان کرد: حق مردم تنفس هوای پاک است و از این رو مسوولان و دست اندرکاران می بایست برای تحقق این امر فعالیت و برنامه ریزی بلند مدت داشته باشند

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان فارس هم در باره روز هوای پاک و وضعیت زیست محیطی هوای شیراز گفت: جلب مشارکت مردمی و اطلاع رسانی و تنویر افکار عمومی، موثرترین راهکار در کاهش آلودگی های زیست محیطی خصوصا آلودگی هواست.

حسینعلی ابراهیمی کارنامی با توجه به خشکسالی های اخیر و مشکلات ناشی از خشکی و کم آبی تالاب های استان فارس و اثرات سوء آن بر پدیده گرد و غبار، خواستار رهاسازی حق آبه مستمر زیست محیطی تالاب های این استان و نیز تخصیص اعتبارات لازم به منظور نصب دو ایستگاه دیگر ثابت سنجش آلودگی هوا در سطح شهر شیراز شد.

وی افزود: امید است با بهره گیری از مشارکت های همه جانبه دستگاه های متولی بتوانیم در رفع معضلات زیست محیطی استان به گونه ای عمل کنیم که شهروندان از آلودگی هوا با مشکل مواجه نشوند.



ولی همین صنایع اندک و کوچک که در استان فارس و حواشی شیراز مستقر هستند نیز اگر معیارهای زیست محیطی را رعایت نکنند می توانند عاملی برای آسیب رساندن به معیارهای زیست محیطی و تخریب هوا و طبیعت باشند.

کارخانه روغن نباتی شیراز که در همسایگی دانشگاه شیراز قرار دارد و به گفته مسوولان و کارشناسان محیط زیست و مسوولان سیاسی و اجرایی شیراز و استان فارس یکی از منابع آلودگی هوای شیراز بشمار می آید سالها طرح انتقال آن به خارج از شهر مصوب شده اما همچنان در گیر و دار جانمایی زمین و انتقال تاسیسات گیر کرده و مردم حاشیه چهار راه ادبیات شیراز باید همچنان عواقب سوء همسایگی با این واحد صنعتی را تحمل کنند.

آلودگی ناشی از آتش زدن کاه و کلش و بقایای کشاورزی که معمولا در فصل تابستان اتفاق می افتد، آلودگی هایی که گاه از فعالیت پالایشگاه شیراز نصیب شهرکهای حاشیه شمال این شهر میگردد، و آلودگی های ناشی از فعالیت مجتمع پتروشیمی شیراز که مردم شهرستان مرودشت و اطراف را آزار میدهد هر چند گاه و بیگاه است و شاید از نگاه بسیاری از کارشناسان و مسوولان ناچیز باشد اما در عین حال وجود دارد و نمی توان آن را نادیده گرفت.

از دیگر مواردی که هوای پاک در شیراز را تحت تاثیر قرار می دهد آمد و شد خودروهای دودزرا و مستهلک است که هر روز شیراز را زیر چتری از آلودگی قرار می دهد و چهره زیبای این شهر را خاکستری میکند.

همچنین ریزگردها که آخرین بقایای آن معمولا به شهرهای شمالی استان فارس و گاه به شیراز می رسد از جمله عوامل آلوده کننده هوای استان فارس و شیراز است که بایستی فکر اساسی برای مقابله با آن کرد.

شیراز در ردیف شهرهایی است که نیاز به پایش دائم وضعیت هوا دارد، دو ایستگاه ثابت سنجش آلودگی هوا در این شهر در سالهای گذشته راه اندازی شده که متأسفانه این دو ایستگاه نیز در اغلب روزهای سال از کار افتاده و داده های قابل اعتنایی نشان نمی دهد.

این در حالی است که به گفته مسوولان اداره کل حفاظت محیط زیست استان فارس شیراز نیاز به دست کم بیست ایستگاه ثابت سنجش هوای دارد تا بتوان داده های آلودگی هوا را به صورت روز امد کنترل کرد.



شهرها هستند که با استفاده از سوخت استاندارد و استفاده از وسایل نقلیه عمومی به جای وسایل نقلیه شخصی این معضل زیست محیطی تا حدودی مرتفع می شود.

وی در ادامه افزود: توسعه خدمات الکترونیکی در جامعه سبب کاهش تردد غیرضروری شهروندان و در نتیجه کاهش آلودگی های شهرها می شود که این امر نیز در مدیریت شهری کرج با اجرای طرح اتوماسیون و کاهش غیرضروری مراجعات شهروندان لحاظ شده است.

آقازاده بر رعایت مسایل زیست محیطی در واحد های صنعتی نیز تاکید کرد و گفت: بخش دیگری از آلودگی هوای شهرها مربوط به فعالیت کارخانجات است که با استفاده از راهکارهای مناسب می توان این معضل را کنترل کرد.

شهردار کرج در ادامه با اشاره به اقدامات مدیریت شهری کرج در این زمینه گفت: مدیریت شهری به ویژه سازمان پارک ها و فضای سبز شهرداری کرج با اذعان بر ضرورت توجه به این مهم برنامه های ویژه ای از جمله حفظ و احیای فضای سبز شهری، بازسازی پارک ها و بوستانها و حفظ ریه های تنفسی شهر را در دستور کار قرار داده است.

وی افزود: ایجاد کمربند سبز در این کلانشهر، دو هزار و ۰۰۵ هکتار از اراضی پیرامون کرج را در بر می گیرد و این مهم می تواند ضمن افزایش سرانه فضای سبز به ایجاد هوای پاک در این کلانشهر کمک کند.

آقازاده اظهار امیدواری کرد تا با تدوین راهکارهای لازم و تعامل تمامی دستگاههای مرتبط با این حوزه به ویژه اداره کل حفاظت از محیط زیست شاهد شهری عاری از هر گونه آلودگی زیست محیطی باشیم.

هفته هوای پاک در اهواز

همزمان با روز هوای پاک، ۶۰۰۰ جام قلیان در اهواز معدوم شد

همزمان با ۲۹ دی ماه روز هوای پاک، ۶۰۰۰ قلیان در پارک ساحل دولت در اهواز معدوم شد. معاون خدمات شهری شهردار اهواز در این مراسم گفت: این قلیانها در چند ماه گذشته از پارکها، جادههای ساحلی و بلوارها اهواز جمع آوری شده اند.

علیرضا عالی پور افزود: تیرماه امسال نیز ۴۰۰۰ قلیان جمع آوری و معدوم شد که با این حساب از ابتدای امسال تعداد قلیانهای معدوم شده به ۱۰۰۰۰ می رسد.

ابراهیمی کارنامی اعلام کرد: مردم نه تنها باید به وظایف و تکالیف زیست محیطی خود در حل این معضل آگاه باشند و عمل کنند بلکه باید برای انتقال این ارزش ها در سطح کلان جامعه و همچنین نهادهای مختلف آن تلاشی جدی و دلسوزانه و خردمندانه داشته باشند.

وی سهم مشارکت آگاهانه مردم در کاهش آلودگی هوای شهر شیراز به عنوان یکی از هشت شهر آلوده کشور، را بسیار با اهمیت برشمرد.

ابراهیمی کارنامی مهمترین هدف از نامگذاری روز هوای پاک را آگاه سازی و جلب افکار عمومی در جهت بهسازی محیط زیست و جلوگیری از آلوده سازی بیشتر هوا بعنوان اصلی ترین عنصر حیات و یک وظیفه شرعی و تکلیف انسانی اعلام نمود.

وی از شهروندان درخواست کرد در هفته هوای پاک عزم و همت بلند خود را برای کاهش آلودگی هوا به نمایش گذاشته و با استفاده کمتر از وسایل نقلیه شخصی و یاحذف تردهای غیر ضروری و بویژه رفع نقایص فنی و عیوب وسایل نقلیه موتوری خود و یا از هر طریق ممکن و عملی دیگر در هفته نمادین هوای پاک محیط زیست را یاری رسانند تا در آن هفته بطور نمادین از هوای پاک تر برخوردار باشیم و به این موضوع در سایر روزها نیز توجه کافی کنیم.

وی اظهار داشت: در حال حاضر مشکلات عدیده ای در بحث آلودگی هوا شامل روند رو به افزایش تعداد خودروها، افزایش مصرف سوخت، تمایل به استفاده از خودروهای شخصی و ایجاد ترافیک های سنگین شهری و بین شهری همچنین استفاده از خودروهای فرسوده و نیمه فرسوده و ماشینهایی که نقایص فنی دارند وجود دارد.

به گفته مدیر کل حفاظت محیط زیست فارس محیط زیست برنامه های متعددی در خصوص کاهش آلودگی هوا منجمله خروج تدریجی خودروهای فرسوده، انزکتوری کردن خودروهای کاربراتوری، حذف سرب از بنزین، راه اندازی مراکز معاینه فنی خودروها و تست اجباری خروجی خودروها، جلوگیری از تولید موتورسیکلت های دو زمانه و اجرای طرح جامع کاهش آلودگی هوا را پی گیری می کند.

هفته هوای پاک در کرج

حفظ ریه های تنفسی شهروندان کرج در دستور کار شهرداری

شهردار کرج با بیان اینکه بهره مندی از هوای پاک یکی از سرفصل های مهم حقوق شهروندی است، گفت: تحقق این مهم از دغدغه های اصلی مدیریت شهری است و در این راستا احیاء، توسعه و حفظ ریه های تنفسی کلانشهر کرج در دستور قرار دارد.

سید علی آقازاده افزود: کلانشهر کرج به واسطه رشد جمعیت و تمرکز خودرو در سالیان اخیر با معضل آلودگی هوا مواجه شده و این امر نیازمند تدوین راهکارهای اساسی در راستای پیشگیری و مقابله با این معضل است.

شهردار کرج با اشاره به لزوم فرهنگ سازی در این زمینه عنوان کرد: نخستین محور فرهنگ سازی و انجام اقدامات در جهت بالا بردن ارتقاء فرهنگ عمومی در مدیریت هوای پاک آموزش های چهره به چهره، حضور در مدارس، اطلاع رسانی در رسانهها و صدا و سیما است. آقازاده ادامه داد: امروزه وسایل نقلیه یکی از عوامل آلودگی هوا در

همزمان با فرا رسیدن هفته ی هوای پاک ، شهرداری شهرکرد گواهی جهانی شهر سالم را از سازمان بهداشت جهانی دریافت کرد.

شهردار شهرکرد در نشست هوای پاک اظهار داشت: شهرکرد بام ایران زمین، مرکز استان زیبای چهارمحال و بختیاری به شبکه جهانی ۱۰۰۰ شهر سالم منطقه مدیترانه شرقی سازمان جهانی بهداشت پیوست.

نورالله غلامیان دهکردی افزود: استفاده از سوخت فسیلی کم، وضعیت پاک هوا، سلامت جسمی و روحی و روانی شهروندان، وضعیت کوچه ها ، فضای سبز ، فضای ورزشی ، درمانگاه ها مدارس ، بررسی مسائل زیست محیطی و تحصیلات شهروندان از جمله موارد این انتخاب بوده است.

وی بیان اینکه جهان به سرعت در حال شهرنشینی است و یکی از راهکارهای زندگی سالم در شهرها به کارگیری پروژه های شهر سالم است، گفت: شهر سالم به شهری اطلاق می شود که در آن با ایجاد و گسترش پیوسته شرایط فیزیکی و اجتماعی زیست محیطی و استفاده بهینه از منابع و امکانات موجود، محیطی فراهم شود که در اثر آن مردم جامعه ضمن حمایت یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام کلیه امور زندگی، قابلیت خود را به حداکثر می رسانند.

شهردار شهر کرد با اشاره به اینکه دغدغه عمده مسئولان شهری شهرداری شهرکرد، ایجاد تمامی امکانات برای رفاه بیشتر شهروندان است، افزود: در این زمینه با تعامل مناسب میان دستگاه های مسئول اقدامات خوبی انجام شده که باید در این راستا گامهای بیشتری برداشته شود.

شهردار شهرکرد افزود: تاکنون بیش از ۷۰ شهر در کشورمان به این طرح پیوسته اند که شهرکرد بام ایران زمین نیز از جمله شهرهای سالم و دوستدار سلامت منطقه ی مدیترانه شرقی سازمان جهانی به شمار می رود.



وی با بیان اینکه روزانه به طور متوسط ۲۰ تا ۳۰ قلیان از سطح شهر جمع آوری می شود، اظهار داشت: بر اساس مصوبه شورای سلامت خوزستان در سال گذشته، مقرر شد شهرداری اهواز با همکاری نیروی انتظامی و هماهنگی مراجع قضایی قلیان ها را از سطح شهر جمع آوری کند. عضو شورای سلامت قلیان را یکی از مظاهر آلایندهی شهر و ضرر آن را معادل ۱۰۰ نخ سیگار دانست و افزود: مصرف قلیان به تدریج به ناهنجاری اجتماعی تبدیل شده است و دختران و پسران زیادی روزانه در اماکن عمومی از قلیان استفاده می کنند.

وی تاکید کرد: بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی مصرف دخانیات در اماکن عموم ممنوع است و پارک به عنوان محلی برای استفاده همه شهروندان باید عاری از این گونه آلایندهی ها باشد.

هوای پاک در همدان

دوستداران هوای پاک توسط شهرداری همدان تجلیل شدند

در روز هوای پاک از سوی معاونت فرهنگی و اجتماعی شهرداری همدان از شهروندانی که بدون استفاده از خودرو هر روز از منزل راهی محل کار می شوند قدردانی کرد.

مسئول آموزش های شهروندی در این باره گفت : با توجه به ترافیک روزافزون مناطق مرکزی شهر، شایسته است شهروندان برای سهولت تردد و مواجه نشدن با مشکلات ناشی از ترافیک و شلوغی، حتی الامکان از استفاده از خودروی شخصی برای عبور از این مناطق بپرهیزند.

پهلوانی اضافه کرد: یکی از رفتارهای خوب که همچنان در میان برخی از شهروندان رواج دارد استفاده از دوچرخه برای تردد است که ضمن سلامت فرد و احترام به محیط زیست، هنگام عبور از مسیرهای شلوغ و پر ترافیک اغلب سریع تر از هر وسیله دیگر افراد را به مقصد می رساند.

هفته هوای پاک در شهر کرد

سازمان بهداشت جهانی شهر کرد را شهر سالم معرفی کرد



مرکزی، کرمان، آذربایجان غربی، زنجان، آذربایجان شرقی و خراسان رضوی.

دفاتر امور شهری و شوراهای برتر در زمینه تهیه و تدوین کتب آموزشی: استانداری های هرمزگان، مازندران، چهارمحال و بختیاری، کرمانشاه، مرکزی و قم.

دفاتر امور شهری و شوراهای برتر در زمینه برگزاری کارگاه های ملی: استانداری های اصفهان، گیلان و تهران.

شهرداران برتر در زمینه های مختلف آموزش: سقز، آمل، ساری، بندر عباس، کرج، مشهد، اصفهان.

طرح آموزشی برتر: نظام جامع آموزش شهرداری ها بر اساس استاندارد ایزو ۱۰۰۱۵ و استانداردهای آموزشی مشاغل شهرداری ها و دهیاری های کشور تهیه شده توسط شرکت آرنج.

برترین ها در زمینه آموزش های بلند مدت: مرکز آموزش و پژوهش و مشاوره استانداری خراسان رضوی، سازمان همیاری شهرداری های استانداری اصفهان و شهرداری بشرویه.

دفاتر امور روستایی برتر در زمینه آموزش های ملی استانی: استانداری های آذربایجان غربی، مازندران، گیلان، اصفهان، سیستان و بلوچستان و کردستان

دفاتر امور روستایی برتر در زمینه تهیه و تدوین کتب آموزشی: استانداری های بوشهر، مرکزی، گلستان و خراسان شمالی.

شهرداری سنندج پژوهشکده تاسیسی می کند

مقدمات ایجاد پژوهشکده و اتاق فکر علمی شهرداری سنندج با ایجاد تفاهم نامه همکاری بین شهرداری سنندج و دانشگاه کردستان مورد بررسی قرار گرفت.

شهردار سنندج، تشکیل اتاق فکر و کمیته ای تخصصی را گامی مهم در علمی کردن فعالیت های شهرداری خواند و با اشاره به گستردگی حوزه فعالیت های شهرداری افزود: برای تحقق برنامه های شهرداری در حوزه های مختلف نیازمند به پشتیبانی علمی دانشگاهیان داریم بنا براین تشکیل پژوهشکده و اتاق فکر علمی برای توسعه عمران شهری در شهرداری یک ضرورت است.

مهندس مهدی حسام شریعتی همچنین گفت: تا زمانی که دانشگاهیان درگیر مسایل آکادمی و دستگاه های اجرایی بصورت سنتی عمل کنند هیچ وقت شاهد تحول و پیشرفت نخواهیم بود، بنا براین برای توسعه شهر باید از توان فکری دانشگاهیان استفاده کنیم.

شهردار سنندج با اشاره به مزایای این تفاهم نامه اعلام کرد: ایجاد تفاهم نامه همکاری شهرداری سنندج و دانشگاه کردستان به نفع دانشگاه و شهرداری و نهایتا به نفع مردم و شهر است.

پاکسازی آلودگی بصری در کاشان محو می شود

تابلوهایی لایت باکس^۱ نه وجهی برای اولین بار در کاشان مورد بهره برداری قرار گرفت. مدیر اداره زیبا سازی و تاسیسات شهری شهرداری کاشان در این باره گفت: این اقدام در راستای کاهش آلودگی بصری، زیباسازی شهری، به روز نمودن اطلاع رسانی و تبلیغات شهری انجام شده است.

مهندس واحدیان افزود: قابلیت نمایش ۹ تصویر در سه وجه، صرفه جویی در مصرف برق و امکان استفاده در محیط های داخلی و خارجی با وزن

Light box-۱

تهیه و تنظیم: فاطمه شهبازی

در پنجمین جشنواره پژوهشی و آموزشی و آموزشی:

استانداری آذربایجان غربی رتبه نخست را کسب کرد

پنجمین جشنواره پژوهشی و آموزشی با هدف معرفی طرح های برگزیده پژوهشی شهرداری ها و دهیاری ها و معرفی شهرداری ها و دهیاری های برتر در حوزه آموزش و پرورش و تقدیر از دست اندر کاران امر آموزش و پژوهش در استانداری ها و شهرداری ها و دهیاری ها، معرفی پایان نامه های برتر دانشجویی با موضوعات مدیریت شهری و روستایی و معرفی کتاب و ایده ها و نوآوری های برتر در حوزه مدیریت شهری و روستایی



بهمن ماه سال جاری برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، در این مراسم جمعی از شهرداران و دهیاران، معاونان عمرانی و مدیران کل دفاتر امور شهری و شوراهای و دفاتر امور روستایی استانداری ها و کارشناسان این دفاتر و پژوهشگران و دانشجویان حضور داشتند.

در این جشنواره استانداری آذربایجان غربی رتبه اول کشوری را در بخش امور روستایی برتر در زمینه آموزش های ملی و استانی بدست آورد.

همچنین بنا بر اعلام این جشنواره، برگزیدگان بخش آموزش این جشنواره در شاخه های مختلف عبارتند از:

دفاتر امور شهری و شوراهای برتر ملی و استانی آموزش: استانداری های

تقریبی ۳۰۰ کیلو گرم از مشخصات این سازه است.

هشت شهریور، ۱۴ خانه ورزش محله ای، طرح تولید انرژی نو از ضایعات میوه، سه پل هوایی عابر پیاده را از دیگر پروژه های افتتاحی در دهه فجر برشمرد. شهردار سمنان گفت: همزمان با دهه فجر خبرگزاری شهر و نیز روزنامه سمنان امروز با صاحب امتیازی شهرداری فعالیت خود را آغاز می کند.

چشم انداز یزد و ترسیم چهره آینده شهر

شهرداری یزد در راستای دستیابی به چشم انداز کلان کشور با در نظر گرفتن ویژگیهای تاریخی، دینی، علمی، صنعتی و منحصر به فرد شهر، چشم اندازی را مبنای کار خود قرار داده است که پس از اجرا، یزد را به شهری شاداب، پر رونق و پایدار با جاذبه های گردشگری و پیشگام در توسعه IT تبدیل خواهد کرد.

معاون برنامه ریزی و توسعه شهرداری یزد با اشاره به جایگاه و اهمیت بسیار بالای تدوین چشم انداز شهر خاطر نشان کرد: این چشم انداز تصویر روشنی از آینده و بستری مناسب برای تدوین برنامه های میان مدت و کوتاه مدتی مانند برنامه پنج ساله و بودجه ریزی عملیاتی و تنها راه برون رفت از تصمیم سازی های روزانه و بدون برنامه است.

مهندس مسعود تاج آبی با بیان اینکه تمام فرآیند تهیه چشم انداز توسط کارشناسان شهرداری و براساس تجربیات موجود صورت گرفته است یادآور شد: این چشم انداز در سه بخش اصلی بیانیه، اهداف و استراتژی ها تدوین شده و سرفصل های مربوط به حوزه های شهرسازی و عمرانی، خدمات شهری، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، درآمدی، حمل و نقل و ترافیک و پژوهش و برنامه ریزی را شامل می شود.

ساماندهی فضای عمومی گنجنامه همدان

معاون خدمات شهری شهرداری همدان از ساماندهی فضای عمومی گنجنامه خبر داد و گفت: با توجه به اینکه در محوطه گنجنامه همدان دکههایی با پوشش های نامناسب و شيروانی برای عرضه مواد غذایی و کالاهای دیگر / فضای نامناسبی را در این محیط به وجود آورده بودند ساماندهی دکه های این منطقه مبنی بر مناسب سازی فضای گردشگری گنجنامه در دستور کار شهرداری قرار گرفت.

احمد جعفرپور افزود: پس از تهیه طرح مطالعاتی ساماندهی محوطه گنجنامه این موضوع در کمیسیون ماده ۱۰۰ مطرح و رأی جمع آوری همه سازه ها بجز دکه های عرضه مواد خوراکی صادر شد.

معاون خدمات شهری شهرداری همدان همچنین گفت: رأی صادره پس از ابلاغ و قطعیت یافتن آراء و عدم اقدام از سوی مالکان، توسط اداره کنترل و نظارت شهرداری همدان جمع آوری شد. معاون خدمات شهری شهرداری همدان با بیان اینکه در این اقدام شش فضای عرضه مواد غذایی جمع آوری شد ند گفت: شهرداری برای ساماندهی دکه های مستقر در گنجنامه در فاز اول در حال احداث فضاهای مناسبی است تا هیچگونه مزاحمتی برای گردشگران نداشته باشد همچنین با سازه های زیبا، طراحی متناسب با فضای گنجنامه و با رعایت مسایل بهداشتی مواد غذایی را در دستور کار دارد. جعفرپور با اشاره به اینکه با تکمیل پروژه ایجاد فضاهای جدید، دکه های باقی مانده قدیمی نیز جمع آوری می شود افزود: فضای جدید ایجاد شده جایگزین فضاهای قدیمی خواهد شد تا در شأن پایتخت تاریخ و تمدن ایران بوده و رضایتمندی شهروندان و گردشگران کسب شود. وی اضافه کرد: علاوه بر این / مکان فعلی که در آن دکه های قدیمی و سازه ها قرار داشتند جمع آوری شده و به فضای تفریحی و گردشگری گنجنامه الحاق خواهند شد.

به گفته وی، تردد روزانه یکصد هزار نفر از شهروندان در مرکز شهر و نیاز آنها به داشتن الگو و ساختار مدرن جهت رساندن پیام های فرهنگی، مذهبی و تجاری از عوامل و فاکتورهای این طرح و پروژه است.

مدیر اداره زیبا سازی و تاسیسات شهری شهرداری کاشان، ساماندهی تبلیغات شهری و رفع ناهنجاری های اجتماعی تبلیغات محیطی را ضروری خواند و افزود: اطلاع رسانی و تبلیغات باید به خط، نشانه و زبان فارسی باشد و نباید رفتارهای مخرب محیط زیست و کالاهای غیرمجاز را ترویج کند.

واحدیان ادامه داد: این سازه امکان تعادل جهت رفع ناهنجاری های صوتی، تصویری و آشفته گی ذهنی و روانی در شهر را فراهم می نماید.

همایش دوچرخه سواری در آستارا

سرپرست اداره ورزش و جوانان شهرستان آستارا از برگزاری همایش دوچرخه سواری در این شهرستان خبر داد.

سختاوت سلیمان نژاد با بیان اینکه به مناسبت گرامیداشت ایام دهه فجر همایش بزرگ دوچرخه سواری چهاردهم بهمن ماه و با مشارکت بیش از ۱۰۰ نفر از دوچرخه سواران با موفقیت برگزار شد گفت: هیئت دوچرخه سواری آستارا فرم شرکت در قرعه کشی را در بین تمام دوچرخه سواران توزیع و پس از انجام قرعه کشی به ۵ نفر از آنان ۵ دستگاه دوچرخه توسط اهدا کرد.

خانه بازی برای کودکان سمنان

اولین خانه بازی کودکان و نوجوانان شهر سمنان به مناسبت سی و سومین فجر انقلاب اسلامی و هفته مبارک وحدت افتتاح شد.

معاون فرهنگی هنری سازمان فرهنگی با بیان اینکه تغییر زندگی شهری و لزوم توجه به کودکان به ویژه پرورش خلاقیت و شکوفائی استعداد های نهفته در آنان از مهم ترین دغدغه های خانواده ها و مدیریت شهری است گفت: بر آن شدیم تا با تاسیس خانه بازی محیطی شاد و مفرح را برای کودکان و نوجوانان ایجاد کنیم تا فارغ از مشکلات زندگی صنعتی اوقات فراغت هدفمندی را دنبال کنند.

مهدی غلامی سرخه افزود: خانه بازی در نقاط مختلف شهر دایر و فعال می شوند بنا براین کلیه کودکان و متخصصان امور حوزه کودک و نوجوان که تمایل دارند در این بخش فعالیت نمایند می توانند از فرصت فوق بهره مند شوند.

تحول در سمنان با افتتاح پروژه های عمرانی

شهردار سمنان نیز با بیان اینکه افتتاح پروژه های عمرانی چهره شهر را متحول کرده است اعلام کرد که این پروژه ها با ۷۰ میلیارد ریال هزینه در زمینه های مختلف در سطح شهر سمنان اجرا و آماده شده است.

مهدی خراسانیان در این باره گفت « پل شهید محب الشاهدین در مسیر بلوار نهضت که ارتباط واحدهای مسکن مهر را با دیگر نقاط شهر برقرار می کند از مهمترین این پروژه ها است.

وی افزود: این پروژه با عرض ۱۲ متر، طول ۴۳۰ متر و عرشه ۲۳۵ متر بر روی بلوار شهید نوروزی به صورت شمال جنوبی ایجاد و قریب ۳۰ میلیارد ریال برای آن هزینه شده است. خراسانیان، بهره برداری از فاز اولین پارک ترافیکی در بوستان سیمرغ سمنان، دو نماز خانه در بوستان سیمرغ و هشت شهریور، دو مخزن ذخیره آب، آبنمای هرمی در بوستان



عوامل مؤثر بر گسترش استفاده از خودروی

شخصی در جامعه شهری کشور

(۱۳۸۰ - ۱۳۸۷)

■ دانی جلالی

مقدمه

خودروی شخصی، پس از مسکن، از عمده‌ترین دارایی‌هایی است که خانوارهای شهری در پی خرید آن هستند. می‌توان گفت که پس از تهیه مسکن، دومین هدف یک خانوار شهری تهیه خودروی شخصی است. ورود خودرو به فهرست دارایی‌های خانوارها به غیر از هزینه‌هایی که به شخص تحمیل می‌کند، شامل هزینه‌های ثابت (هزینه اولیه خرید آن) و هزینه‌های متغیر (هزینه‌های تعمیر و نگهداری و سوخت)، هزینه‌هایی نیز برای شهر و شهرداری در بر دارد که به آن هزینه‌های خارجی گفته می‌شود. آلودگی‌ها، هزینه‌های زمانی به دلیل ازدحام و ایجاد تراکم ترافیکی برای دیگر شهروندان و اشغال فضاهایی وسیع از شهر صرفاً برای توقف این وسیله از جمله این هزینه‌ها هستند که هر چند برخی از آنها را استفاده‌کننده به راحتی پرداخت می‌کند، از پس پرداخت بسیاری دیگر به سادگی بر نمی‌آید. افزایش استفاده از خودروی شخصی، هم به معنای استفاده گسترده از آن و هم استفاده بیش‌تر از هر خودروی شخصی، به معنای افزایش هزینه‌های بیرونی است؛ یعنی همان هزینه‌هایی که شهروندان مدیران شهری را برای کاهش آنها یا به عبارت دیگر کاهش مسائلی که چنین هزینه‌هایی را ایجاد می‌کنند برمی‌گزینند. مهم‌ترین مشکلی که خودروی شهری به وجود آورده، و مشکلات دیگر نیز به نوعی از آن ناشی می‌شوند، ازدحام است. در گذشته مشکل ازدحام بیش‌تر مختص کلان‌شهرهای کشور شناخته می‌شد، اما امروزه این مسئله در حال سرایت به شهرهای بزرگ و حتی شهرهای متوسط از نظر اندازه جمعیتی است. عامل بالقوه در این بین افزایش تقاضای خرید خودروی شخصی است اما مهم‌ترین عامل تمایل فزاینده به استفاده از خودروی خرید شده است. به عبارت دیگر از دو بعد افزایش استفاده از خودروی شخصی، که در سطرهای بالایی به آنها اشاره شد، عامل اساسی استفاده بیش‌تر از هر خودروی شخصی است. بالا بودن هزینه‌های ثابت خودروی شخصی و پایین بودن هزینه‌های متغیر و کمبود وسایل نقلیه عمومی درون‌شهری از مهم‌ترین عواملی هستند که باعث می‌شوند خریدار خودروی شخصی به استفاده هر چه بیش‌تر از آن تمایل داشته باشد. مجموعه این عوامل کماکان در شهرهای کشور به چشم می‌خورند و در این جا مجال توضیح بیش از این نیست. آنچه که در این جا بررسی خواهد شد بعد نخست از مفهوم افزایش استفاده از خودروی شخصی در کشور در دوره هشت‌ساله ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۷ است. عواملی مختلف می‌توانند در افزایش تمایل خانوارهای شهری برای خرید خودرو مؤثر باشند که با در نظر گرفتن محدودیت‌های آماری در زیر به پاره‌ای از این عوامل پرداخته شده است.

عوامل مؤثر بر گسترش استفاده از خودروی شخصی

نخستین عامل مؤثر افزایش شمار خانوارهای شهری کشور است. حتی اگر سهم خانوارهایی که در هر سال از خودروی شخصی بهره می‌گیرند ثابت باشد، باز هم افزایش تعداد خانوارهای شهری به گسترش استفاده از این وسیله نقلیه منجر می‌شود. طبق آمار سرشماری‌ها تعداد خانوارهای شهری کشور در دهه ۱۳۶۵ - ۱۳۷۵، ۱/۲۸ برابر و در دهه ۱۳۷۵ - ۱۳۸۵، ۱/۴۱ برابر شده حال آن که جمعیت شهری کشور در این دو دهه به ترتیب ۱/۲۱ برابر و ۱/۱۷ برابر شده است. به این ترتیب با وجود کاهش نرخ رشد جمعیت در دهه ۸۵ و ۷۵ نسبت به دهه ۶۵ - ۷۵، نرخ رشد خانوارهای کشور در دهه ۸۵ و ۷۵ نسبت به دهه ۶۵ - ۷۵ افزایش یافته به طوری که تعداد خانوارهای شهری کشور از

حدود ۹/۷ میلیون خانوار در سال ۱۳۶۵ به ۱۲/۴ میلیون خانوار در سال ۱۳۷۵ و ۱۷/۵ میلیون خانوار در سال ۱۳۸۵ رسیده که طبیعتاً با افزایش تقاضای بالقوه برای خودروی شخصی همراه است. از سوی دیگر مسئله افزایش تمایل به داشتن خودروی شخصی مطرح است. این عامل خود را در افزایش سهم خانوارهای دارای خودروی شخصی نشان می‌دهد. نگاهی به جدول ۱ نشان می‌دهد که سهم خانوارهای استفاده‌کننده از خودروی شخصی از ۱۷/۵ درصد در سال ۱۳۸۰ به ۳۳/۶ درصد در سال ۱۳۸۷ رسیده است. این مسئله بدان جا می‌انجامد که شمار خانوارهای شهری دارنده خودرو با سرعتی بیش از شمار کل خانوارهای شهری افزایش یابد به طوری که نرخ رشد خانوارهای دارای خودروی شهری در دهه ۷۵ - ۸۵ برابر با ۹/۷ درصد

در سال، در برابر ۳/۵ درصد در سال نرخ رشد کل خانوارهای شهری در همین دهه، بوده است. در نهایت دیده می‌شود که تعداد خانوارهای دارای خودروی شهری از ۲/۶ میلیون در سال ۱۳۸۰ به ۶/۳ میلیون در سال ۱۳۸۷ رسیده است.

عامل دیگر که به افزایش تمایل خانوارهای شهری به استفاده از خودروی شخصی مربوط است افزایش تمایل به استفاده از خودروی شخصی در بین طبقات اجتماعی - اقتصادی پایین دست جامعه شهری است. خودروی شخصی کالایی لوکس محسوب می‌شود و با افزایش سطح درآمد خانوار تمایل به خرید و استفاده از آن افزایش می‌یابد. اگر کالایی لوکس باشد، سهم هزینه‌ها برای خرید آن به تدریج در گذر از دهک‌های پایین به دهک‌های بالا افزایش می‌یابد؛ مسئله‌ای که در خصوص هزینه‌های حمل‌ونقل خانوار شهری، که هزینه‌های مربوط به خرید و نگهداری خودروی شخصی نیز جزء اصلی آن محسوب می‌شود، قابل مشاهده است (دو ستون نخست جدول ۲). اما روندی که نسبت این دو سهم در طول دوره بررسی طی کرده است نشان از افزایش مقدار هزینه‌کرد طبقات پایین در زمینه حمل‌ونقل و خودروی شخصی دارد. به عبارت دیگر، هر چند خودروی شخصی همچنان کالایی لوکس به حساب می‌آید، به سهم هزینه‌های آن برای خانوارهای شهری دهک اول تاحدی افزوده شده است. سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از کل هزینه‌های غیرخوراکی ناخالص خانوارهای شهری دهک اول و دهم در سال ۱۳۸۰ به ترتیب ۴/۶ درصد و ۲۷/۲ درصد بوده که به ۵/۲ درصد و ۲۳/۸ درصد در سال ۱۳۸۷ رسیده است (جدول ۲).

شاخصی دیگر که نشان از گسترش استفاده از خودروی شخصی در بین طبقات پایین دست جامعه شهری دارد سهمی از خانوارهای دارنده خودروی شخصی است که درآمدی کمتر از میانه درآمدی جامعه شهری دارند. همان گونه که ستون ۳ جدول ۲ نشان می‌دهد، سهم این خانوارها از ۱۳/۰۴ درصد در سال ۱۳۸۰ به ۱۸/۲ درصد در سال ۱۳۸۷ رسیده است. طبق آن چه که پیش از این درباره روند روبه‌رشد شمار خانوارهای دارنده خودروی شخصی گفته شد و با استفاده از ارقام مربوطه و سهمی از خانوارهای دارنده خودروی شخصی، که درآمدی کمتر از میانه درآمدی جامعه شهری دارند، می‌توان روند تغییرات شمار خانوارهای دارنده خودروی شخصی با درآمد بیش‌تر یا کمتر از میانه

درآمدی را در طول دوره بررسی محاسبه کرد. ستون‌های ۵ و ۶ جدول ۲ داده‌های مربوط به این محاسبات را نشان می‌دهند. می‌بینیم که شمار خانوارهای شهری تشکیل‌دهنده هر دو گروه در طول این سال‌ها افزایش یافته است اما، همان گونه که مقایسه نرخ رشد خانوارها در این دو ستون آشکار می‌کند، تعداد خانوارهای دارنده خودروی شخصی با درآمد کمتر از میانه درآمدی با سرعتی بیش‌تر افزایش یافته است و نرخ رشد آن ۱۶/۵ درصد در سال در مقابل ۱۰/۹ درصد نرخ رشد سالانه خانوارهای دارنده خودروی شخصی با درآمد بیش از میانه درآمدی جامعه شهری کشور است. به عبارت دیگر، تمایل خانوارهای با درآمد بیش از میانه درآمدی جامعه شهری به خرید خودروی شخصی کاهش یافته، اما تقاضای کل این طبقه از جامعه به دلیل افزایش طبیعی تعداد خانوارها افزایش یافته است. در سوی دیگر خانوارهای شهری با درآمد کمتر از میانه درآمدی قرار دارند که تقاضای کل آنها هم به دلیل افزایش تمایل‌شان به خرید خودروی شخصی و هم به دلیل افزایش طبیعی تقاضا به علت افزایش تعداد خانوارها رو به رشد بوده است. از سوی دیگر افزایش تمایل طبقات اقتصادی پایین دست جامعه شهری کشور به خرید خودروی شخصی موجب تغییر جهت مقدار تقاضا برای وسایل نقلیه شخصی دیگر چون موتورسیکلت و دوچرخه شده است که عمدتاً وسیله نقلیه گروه‌های کم‌درآمد و طبقات پایین اقتصادی به شمار می‌روند (جدول ۱ و نمودار ۱).

پرسشی که باقی می‌ماند آن است که چه سهمی از خودروهای شخصی در اختیار هر یک از این دو گروه از خانوارهای شهری است؟ آگاهی از این مسئله نیازمند در اختیار داشتن نرخ مالکیت خودروی خانوار شهری در هر یک از این دو گروه است. به رغم در دسترس نبودن آماری قابل اعتماد، تنها برای در اختیار داشتن تصویری از سهم هر یک از این دو گروه از خانوارهای شهری از خودرو می‌توان از داده‌هایی جایگزین استفاده کرد. مسلم است که نرخ مالکیت خودروی شخصی در خانوارهای با درآمد بالا به طور کلی بیش‌تر از نرخ مالکیت خودرو برای خانوارهای کم‌درآمدتر است. بدین منظور فرض شده است که خانوارهای دارنده خودروی شخصی که درآمدی کمتر از میانه درآمدی جامعه شهری کشور دارند حداقل یک خودرو و خانوارهای دارنده خودروی شخصی با درآمد بالاتر از میانه درآمدی جامعه شهری

• جدول ۱: تعداد و درصد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از خودروی شخصی (۱۳۸۰ - ۱۳۸۷)

سال	درصد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از خودروی شخصی	درصد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از موتورسیکلت	درصد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از دوچرخه	تعداد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از خودروی شخصی	تعداد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از موتورسیکلت	تعداد خانوارهای شهری استفاده‌کننده از دوچرخه	تعداد کل خانوارهای شهری کشور
۱۳۸۰	۱۷,۵۳	۱۳,۵۶	۲۰,۵۲	۲۵۸۲۲۷۷	۱۹۹۷۴۷۲	۳۰۲۲۷۲۳	۱۴۷۳۰۶۱۷
۱۳۸۱	۱۸,۸۴	۱۴,۷۷	۲۱,۷۲	۲۸۷۲۵۹۳	۲۲۵۲۰۲۷	۳۳۱۱۷۱۵	۱۵۲۴۷۳۰۷
۱۳۸۲	۲۱,۲۳	۱۷,۶۹	۲۳,۰۸	۳۳۵۰۵۴۴	۲۷۹۱۸۵۷	۳۶۴۴۵۱۳	۱۵۷۸۲۱۲۱
۱۳۸۳	۲۳,۶۸	۱۹,۲۱	۲۳,۱۲	۳۸۶۸۲۹۲	۳۱۳۸۰۸۷	۳۷۷۶۸۱۲	۱۶۳۳۵۶۹۳
۱۳۸۴	۲۶,۸۵	۱۹,۵	۲۲,۲۶	۴۵۳۹۹۸۱	۳۲۹۷۱۹۳	۳۷۶۳۸۷۳	۱۶۹۰۸۶۸۳
۱۳۸۵	۳۰,۱۷	۱۹,۸۸	۲۰,۸۸	۵۲۸۰۲۸۴	۳۴۷۹۳۵۲	۳۶۵۴۳۷۰	۱۷۵۰۱۷۷۱
۱۳۸۶	۳۱,۲۶	۲۰,۰۸	۱۹,۶۱	۵۶۶۲۹۵۶	۳۶۳۷۶۲۵	۳۵۵۲۴۸۱	۱۸۱۱۵۶۶۲
۱۳۸۷	۳۳,۵۷	۱۹,۰۲	۱۴,۰۴	۶۲۹۴۷۴۰	۳۵۶۶۴۵۷	۲۶۳۳۶۵۲	۱۸۷۵۱۰۸۶

*ارقام ستون‌های ۴، ۵، ۶ و ۷ برآورد هستند.

به طور میانگین دو خودروی شخصی در اختیار دارند. با احتساب این ارقام فرضی دیده می‌شود که سهم خانوارهای شهری با درآمد کمتر از میانه درآمدی جامعه شهری کشور در طول دوره ۸ ساله بررسی جز در سال ۱۳۸۷ همواره کمتر از ۱۰ درصد خودروهای شخصی خانوارهای شهری کشور بوده است. هر چند این سهم به تدریج از سال ۱۳۸۰ از ۶/۹۷ درصد رو به افزایش گذارده و در سال ۱۳۸۷ به ۱۰/۰۱ درصد رسیده است.

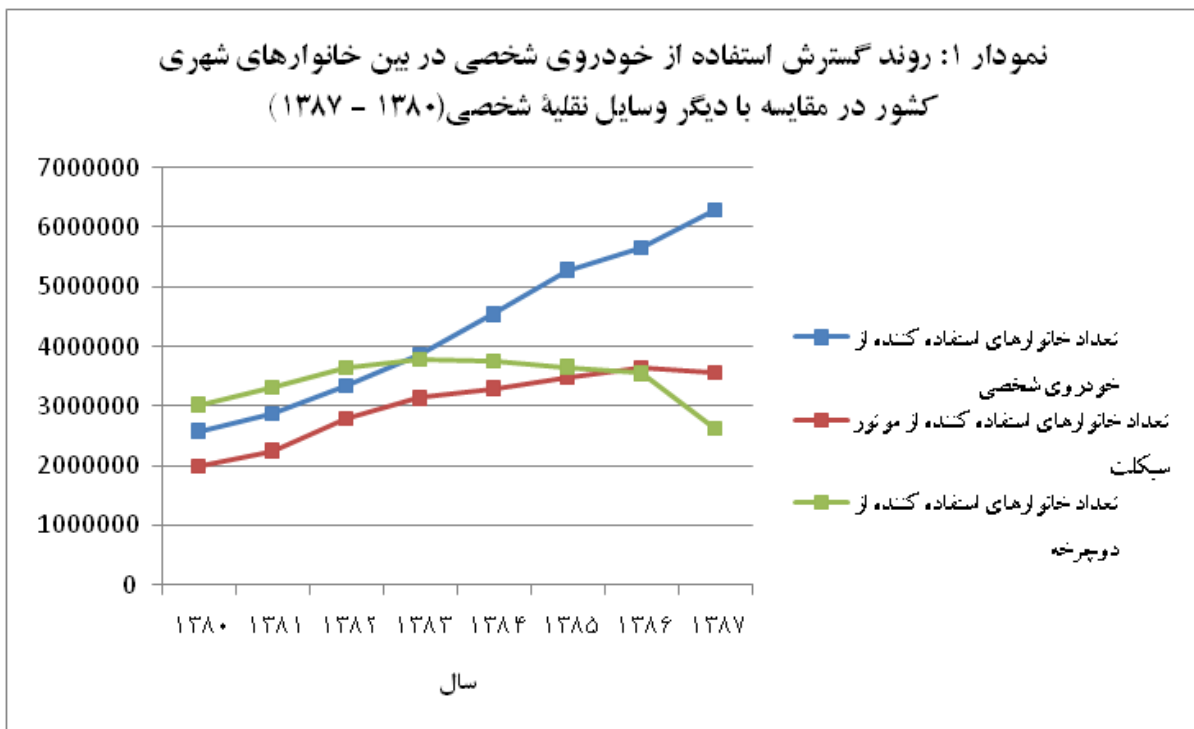
تقاضای کلی خودروی شخصی را افزایش داده به طوری که سهم خانوارهای شهری دارنده خودروی شخصی، بدون توجه به افزایش شمار این خانوارها، رشد کرده است. در این میان شاهد افزایش تمایل خانوارهای طبقات پایین اقتصادی جامعه به داشتن خودروی شخصی هستیم که جهت تقاضای این گروه از جمعیت شهری را از وسایلی چون موتورسیکلت و دوچرخه تغییر داده و در نتیجه به گسترش روزافزون استفاده از خودروی شخصی منجر شده است. با این حال همچنان سهمی قابل ملاحظه از این وسیله نقلیه شخصی از آن خانوارهای با درآمد بالاتر از میانه درآمدی جامعه شهری کشور است.

نتایج افزایش شمار خانوارهای شهری کشور به طور طبیعی به بالا رفتن تقاضای خودروی شخصی منجر شده است. از سوی دیگر افزایش تمایل کلی خانوارهای شهری کشور به استفاده از خودروی شخصی

• جدول ۲: وضعیت گسترش استفاده از خودروی شخصی در طبقات درآمدی خانوارهای شهری کشور (۱۳۸۰ - ۱۳۸۷)

سال	سهم هزینه‌های حمل و نقل از کل هزینه‌های غیرخوراکی ناخالص برای دهک اول خانوارهای شهری	سهم هزینه‌های حمل و نقل از کل هزینه‌های غیرخوراکی ناخالص برای دهک دهم خانوارهای شهری	سهمی از خانوارهای دارنده خودروی شخصی جزء ۵۰ درصد کم‌درآمد جامعه شهری	سهمی از خانوارهای دارنده خودروی شخصی جزء ۵۰ درصد پردرآمد جامعه شهری	تعداد خانوارهای دارنده خودروی شخصی جزء ۵۰ درصد پردرآمد جامعه شهری	تعداد خانوارهای شخصی جزء ۵۰ درصد پردرآمد جامعه شهری	سهم خودروهای شخصی در اختیار خانوارهای با درآمد بیشتر از میانه درآمدی جامعه شهری	سهم خودروهای شخصی در اختیار خانوارهای با درآمد کمتر از میانه درآمدی جامعه شهری
۱۳۸۰	۴,۶	۲۷,۲	۱۳,۰۴	۸۶,۹۶	۳۳۶۶۵۵	۲۲۴۵۶۲۲	۶,۹۷	۹۳,۰۳
۱۳۸۱	۴,۷	۲۵,۳	۱۴,۳۲	۸۵,۶۸	۴۱۱۲۴۶	۲۴۶۱۳۴۷	۷,۷۱	۹۲,۲۹
۱۳۸۲	۵,۲	۲۸,۲	۱۶,۲۸	۸۳,۷۲	۵۴۵۴۶۰	۲۸۰۵۰۸۵	۸,۸۶	۹۱,۱۴
۱۳۸۳	۵,۷	۳۲,۰	۱۷,۷۹	۸۲,۲۱	۶۸۸۰۸۶	۳۱۸۰۲۰۶	۹,۷۶	۹۰,۲۴
۱۳۸۴	۵,۶	۳۴,۰	۱۶,۳۷	۸۳,۶۳	۷۴۲۹۹۵	۳۷۹۶۹۸۶	۸,۹۱	۹۱,۰۹
۱۳۸۵	۵,۷	۲۹,۵	۱۶,۲۸	۸۳,۷۲	۸۵۹۷۹۴	۴۴۲۰۴۹۰	۸,۸۶	۹۱,۱۴
۱۳۸۶	۵,۱	۲۴,۸	۱۶,۷۱	۸۳,۲۹	۹۴۶۴۸۶	۴۷۱۶۴۷۰	۹,۱۲	۹۰,۸۸
۱۳۸۷	۵,۲	۲۳,۸	۱۸,۲۰	۸۱,۸۰	۱۱۴۵۷۰۱	۵۱۴۹۰۳۸	۱۰,۰۱	۸۹,۹۹

* ارقام ستون های ۵، ۶، ۷ و ۸ برآورد هستند.



همپیمایی با خودرو (Carpooling)

ترجمه و تنظیم: شهرزاد فرزین پاک

در سفرهای طولانی تر بسیار مرسوم است که مسافران در بخشی از سفر همراه گروه هستند و سهم خود را منطبق با آن پرداخت می‌کنند. به این ترتیب انعطاف بیشتر است و افرادی بیش تر امکان استفاده از آن را می‌یابند.

از نوآوری‌های در این روش می‌توان به اقدام برخی از کشورها اشاره کرد که در تلاشی برای کاهش ترافیک و تشویق به اشتراک‌گذاری خودرو خطوطی را برای خودروهای پرسرنشین تعیین کرده‌اند که تنها خودروهایی با دو سرنشین یا بیش تر می‌توانند در آنها تردد کنند. همچنین در برخی کشورها می‌توان توقفگاه‌هایی را یافت که مختص اشتراک‌گذارندگان خودرو هستند. برخی از شرکت‌ها و مسئولان محلی این شیوه را بخشی از برنامه‌های گسترده‌تر حمل و نقل می‌دانند.

این روش از اواسط دهه ۱۹۷۰ به کار گرفته شده است اما با همگانی شدن اینترنت به مرحله جدیدی وارد شده است. محبوبیت اینترنت و تلفن‌های همراه کمکی شایان به گسترش شیوه به اشتراک‌گذاری خودرو کرده است زیرا به افراد امکان می‌دهد به راحتی پیشنهاد سفر دهند و همسفران خود را بیابند.

از مهم‌ترین چالش‌های این روش می‌توان به اعتبار پایین تحقق توافقات افراد به دلیل غیررسمی بودن آنها اشاره کرد که برخی سایت‌های اینترنتی برای مقابله با آن سامانه‌های رزرو را راه‌اندازی کرده‌اند تا از انجام پرداخت‌ها، حتی در صورت عدم حضور فرد متقاضی، اطمینان وجود داشته باشد.

منبع:

<http://en.wikipedia.org/wiki/Carpool>

این واژه، که Car Sharing، Ride Sharing، Lift Sharing و Covoiturage نیز به آن گفته می‌شود، سهیم شدن در سفرهایی است که با خودرو با بیش از یک سرنشین در خودرو انجام می‌شود.

این روش سبب می‌شود که هزینه‌های مرتبط با سفرهای ماشینی، با تقسیم هزینه‌هایی مانند سوخت، عوارض و هزینه اجاره بین افراد مسافر، کاهش یابند. همچنین به اشتراک‌گذاری خودرو روشی دوست‌دار محیط زیست و پایدار برای سفر است زیرا باعث کاهش پخش کربن، کاهش ترافیک جاده‌ای و کاهش نیاز به فضاهایی برای توقف خودرو می‌شود. به همین دلیل در دوره‌های زمانی که بار آلودگی به شدت افزایش می‌یابد، مسئولان معمولاً این شیوه را تشویق می‌کنند. در عین حال اگر این موضوع با تقسیم زمان رانندگی همراه باشد، می‌تواند از تنش و اضطراب رانندگی بکاهد.

در روش به اشتراک‌گذاری خودرو از وسایل نقلیه شخصی یا استیجاری برای سفرهای اشتراکی شخصی استفاده می‌شود. این خودروها در مجموعه حمل و نقل عمومی (شبه تاکسی‌ها) قرار نمی‌گیرند. همچنین این روش با استفاده دسته‌جمعی از برنامه‌های حمل و نقل شرکتی/دولتی متفاوت است.

روش کار به این صورت است که راننده‌ها و مسافران با یکی از چندین شیوه ارتباطی همسفران خود را جستجو می‌کنند و پس از یافتن گزینه مناسب با یکدیگر تماس می‌گیرند تا جزئیات سفر را هماهنگ کنند. بر سر هزینه‌ها، محل ملاقات و دیگر جزئیات مانند فضای لازم برای وسایل بحث و توافق می‌شود. سپس ملاقات و سفر طبق توافق انجام می‌شود. گاهی از خودرو برای کل دوره سفر استفاده اشتراکی نمی‌شود؛ به ویژه





درونمایه‌ای تَنک برای دستورنامه‌ای مهم در پایش آمد و شد شهری

عباس جلالی ■

هزینه‌های مالی و آسیب‌های اجتماعی آن در درازمدت کمرشکن خواهد شد. از دیگر سو با همه‌ی اهمیتی که مساله‌ی ترابری شهری دارد، نوشتگان در این زمینه بسیار ناچیز است و چندان نیست که بشاید. کارشناسان و کارداناان این زمینه نیز بیشتر به کارهای اجرایی و عملی روی می‌آورند، زیرا وضعیت چندان است که دشواری‌های ترابری در شهرهای ما با شتابی حیرت‌انگیز از همه‌ی اندیشه‌ها و برنامه‌های نظری پیشی گرفته است، اما آنچه بیش از همه بر این آشوب فناورانه دامن می‌زند، جای تهی فرهنگی است که کاربران این میدان و دست‌اندرکاران عملیاتی از آن رنج می‌برند. برای طرح و گسترش چنین فرهنگی باید نوشت و زیاد هم. با نگاهی به ویتترین فقیرانه‌ی کتاب و نشر در زمینه‌ی ترابری (حمل‌ونقل) شهری به ویژه، ناوگان شهری و کاربران آن، این کمبود به خوبی رخ می‌نماید.

در چنین اوضاع و احوالی کتاب «کنترل ترافیک در عملیات اجرایی» غنیمتی است. به هر روی این بررسی شتابزده و نه چندان فنی بر آنست که بتواند در بهتر شدن این اثر در چاپ‌های آینده تأثیری هر چند کوچک داشته باشد.

کتاب با مقدمه‌ای آغاز می‌شود که نام فضل‌الله اسلامی، عضو هیأت مدیره و مدیر عامل عرف ایران [= شرکت علائم راهنمایی و فنی ایران]

نام کتاب: کنترل ترافیک در عملیات اجرایی

پدیدآور: مهدی عظیمی تبریزی

ناشر: مؤسسه‌ی نشر شهر

چاپ یکم ۱۳۸۸ / شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه در ۶۳ صفحه

بها: ۱۵۰۰۰ ریال

ترابری در شهرها یکی از مهمترین مسائل شهری است که هزینه‌های سنگینی را بر دوش شهر، به ویژه کلانشهرها می‌نهد. با افزایش انفجارآمیز جمعیت و همراه با آن مهاجرت به سوی شهرها، شمار خودروها افزایش لجام گسیخته‌ای می‌یابند و مساله ترابری شهری پیوسته پیچیده‌تر می‌شود.

شوربختانه هر شهروند تنها یکبار در زندگی خود، آنهم ناخواسته دستورات، آیین‌نامه، تابلوها، علائم و نشانه‌های ترابری شهری را می‌خواند و می‌آموزد که البته آزمایشی رسمی نیز در پی دارد. پس از دریافت گواهینامه بیشتر مسائل از یاد می‌رود و حتی رانندگان و دارندگان خودرو هم تنها کلیاتی از آنها به خاطر می‌آورند. فراموشی و به روز نشدن دانسته‌های آنان درباره‌ی تابلو، نشانه‌ها، آیین‌نامه و دستورات، خطرزایی بسیاری را برای سرنشینیان خودرو و دیگر شهروندان در پی دارد که

بر پای آن نشسته است. مقدمه بسیار کوتاه نگاشته شده و جای هر گونه توضیح درباره‌ی کتاب را به فراموشی سپرده است. با اینکه در شناسنامه‌ی کتاب، چاپ آن رسماً «یکم» ثبت شده، اما در این مقدمه چنین آمده است که، «... با توجه به استقبال فراوان از کتاب حاضر که قابلیت کاربرد برای ایمن‌سازی پروژه‌های عمرانی در حوزه‌های گوناگون کاری دارد، ما را بر آن داشت که برای سومین بار [!؟] نسبت به بازنگری آن اقدام نموده و با چاپ مجدد آن قدردانی و سپاس خود را از مخاطبین محترم ابراز نماییم.» شایسته‌تر آن بود که نویسنده‌ی کتاب پیش‌درآمدی برای نگارش اثر، انگیزه‌ی خود و هدف این گونه بخشبندی - تقسیمات عددی با عنوان‌های یکنواخت و بدون تغییر فونت - از کتاب را با توجه به اهمیت امروزی موضوع اثر می‌نگاشت و هر فصل را با توضیحی هر چند کوتاه می‌آغازید تا کتاب از این خشکی و فشرده‌گی دست‌ورنامه‌ای بیرون بیاید.

دانسته نیست که نویسنده از چه روی آنچه را که باید در پیش‌درآمد می‌آورد، گاه در بخش‌های میانی کتاب آورده است. برای نمونه در فصل نخست و زیربخش دوم آمده که؛ «این کتاب، اصول بنیادی حاکم بر طراحی و کاربرد تجهیزات کنترل ترافیک را بیان می‌کند. این اصول در قسمت‌های مختلف متن و در ارتباط با تجهیزات موردنظر عنوان می‌شوند... این کتاب استانداردهای استفاده از تجهیزات کنترل ترافیک را برای تمامی خیابان‌ها و جاده‌های عمومی [؟] منظور از ترکیب "جاده های عمومی" چندان روشن نیست! بدون در نظر گرفتن طبقه یا گروه خیابان‌ها و جاده‌ها بیان می‌کند و... محدودیت‌های مربوط به هر کدام را مورد بحث قرار می‌دهد.»

پدیدآور کتاب را در ۹ فصل نگاشته که هر فصل، زیرفصل‌های بسیاری را در خود گرفته است. فصل اول با "کلیات" آغاز می‌شود که زیر فصل شماره ۱ آن درباره‌ی "تعریف و کاربرد تجهیزات کنترل ترافیک است و زیر فصل دوم به اصول بهره‌برداری از این تجهیزات" پرداخته است. زیر فصل بعدی "مسئولیت طراحی و نصب تجهیزات کنترل ترافیک" را باز گفته و در پی آن "مطالعات مهندسی" آمده است که در آن نویسنده یکی از اهداف کتاب را چنین نگاشته، "ارائه دستورالعمل برای نصب تجهیزات کنترل ترافیک می‌باشد و نباید به عنوان قانون برای نصب آنها در نظر گرفته شود."

فصل دوم با "مقدمه و ویژگی‌های کلی" آغاز می‌شود و فصل سوم که بیشترین حجم کتاب را در بر گرفته، با زیر فصل "تابلوها" آغاز می‌گردد که فنی‌ترین بخش کتاب است و در آن به "طراحی، روشنایی، بازتاب نور، جای نصب تابلو، تابلوهای انتظامی و..." پرداخته است. از بخش "محل نصب تابلو" نخستین شکل‌ها و نمودارهای کتاب (ص ۰۳) آغاز می‌شود که داده‌های دقیقی را برای جانمایی تابلوها و نشانه‌ها به دست داده است. گفتنی است که زبان فنی در فارسی همواره از به کار گرفتن واژگان گویشی توده‌ی مردم تن می‌زند. دانسته نیست که چرا برای واژه‌ی ساده و رایج "بسته" می‌باید برابر نهاده‌های عربی "مسدود" به کار برود که خود در یادگیری و دید بیننده، حتی در کسری از ثانیه، به ویژه در رانندگی اهمیتی حیاتی دارد و یا واژگانی چون عابرین پیاده [= پیادگان]، تیپ Type [= نمونه] یا واژه‌ی عربی معبر بر وزن مَفْعَل [= جای عبور] را به کار می‌گیرند که مفهومی عام دارد و با هزار ترفند و تعریف برآیند که این واژه‌ی دست‌مالی شده را معنایی تازه ببخشند، در

حالی که از سال‌های خیلی دور برابر نهاده‌ی [= گذرگاه] برای آن به کار می‌رفته است و باز مهمتر آنکه همه‌ی "راهگذرها" از هشتاد و اندی سال پیش به روشنی به دو بخش "سواره‌رو" و "پیاده‌رو" تقسیم شده است. هر جایی از راهگذر را که پیاده در آن آمد و شد نداشته باشد سواره‌رو می‌نامند که همه‌ی سواره‌ها از چارپاسواران، دوچرخه‌سوار و موتورسواران گرفته تا خودروهای سبک و سنگین را در برمی‌گیرد. از نویسنده‌ی کتاب انتظار می‌رفت تا در به کار بردن برخی واژگان از باریک بینی بیشتری سود می‌جست. دانسته نیست که وی از واژه‌ی ترافیک چه چیزی را افاده کرده است. آیا معنای علمی آن را پیش چشم داشته، که فرهنگستان زبان و ادبیات فارسی از واژگان "آمد و شد / رفت و آمد" سود می‌جوید که صفات سنگین، سبک، روان و ناروان را برای نمایش چگونگی آمد و شد به کار می‌گیرند و یا مفهوم همگانی آن را پیش چشم داشته که شوربختانه جای اولی را در میان رانندگان، مسافران در گفتگوی روزانه‌ی شهروندان گرفته است.

این واژه در میان آنان دقیقاً مفهوم "راهبندان" را می‌دهد. چندانکه در گفته‌ها می‌آید؛ "توی ترافیک ماندیم" [= توی راهبندان جاده یا خیابان ماندیم] یا "امروز ترافیک بود" [= یعنی راهبندان بود] نه اینکه آمد و شد وجود داشت. چرا که در برابر آن می‌گویند. خلوت بود یا "ترافیک نبود" باز هم یعنی راهبندانی نبود. با این اوصاف چندانکه در تابلوی صفحه‌ی ۴۵ کتاب می‌بینیم، تابلوهایی مانند "فقط ترافیک محلی" [لابد یعنی تنها راهبندان محلی است؟! و بدتر از آن تابلوی "راه برای ترافیک عبوری مسدود" است که فارسی این تابلوی غریب لابد چنین می‌شود - راه برای رفت و آمد گذری بسته است و یا تابلوی نامفهوم "ترافیک ورودی" در صفحه‌ی (۵۹). به راستی کدامیک از اینها برای توده‌ی مردم خوانایی دارد و مفهوم می‌شود؟

نویسنده با اینکه توضیحاتی را درباره‌ی واژگان پایه، برای نمونه در زیر فصل ۵ و ۶ از فصل یکم آورده مانند "باید، می‌بایست و می‌تواند" یا واژگان "تغییر، تفسیر و آزمایش"، اما هیچگونه نمونه‌ی موردی را بدست نداده است و همین، کتاب را به صورت دستورکاری در آورده که یکسوی آن پیمانکاران و در سوی دیگر دست‌اندرکاران و مسؤولان شهری و راهداری نشسته‌اند. این کار درباره‌ی رنگ‌ها نیاز بیشتری را نشان می‌دهد که نویسنده آن را فرو گذاشته است و باز شایسته‌تر آن بود که خوانندگان را در پس ترکیب‌های تعریف نشده‌ای چون "جزیره‌های ترافیکی حقیقی یا مجازی" نشانند (ص ۱۶). با این همه پدیدآور از ترکیب‌های زیبایی چون "شب تابندگی"، بازتابنده‌ها [= تابلوهای شبرنگ] سود جسته است که جای امیدواری است. می‌ماند تن زدن نویسنده از پرداختن به نشانه‌های کار در شب در کلانشهرها به ویژه در پایتخت که امروزه همه‌ی کارهای خیابان‌سازی، بدنه‌سازی بزرگراه‌ها، بافت‌های قدیم شهر، خط‌کشی و کارهای روشنایی و تونل‌ها تنها در خلوت نیمه شبان (ساعت ۱۲ تا ۵ بامداد) انجام می‌شود و نپرداختن به ابزارهای تازه‌ی آن "راکت نورافشان" که شب‌ها به جای پرچمدار کار می‌کند و سرانجام درباره‌ی عنوان کتاب "کنترل ترافیک در عملیات اجرایی" که می‌شد از نام ساده‌ی "جلوگیری از راهبندان در عملیات اجرایی راه و خیابان" سود جست.

امید آنکه پدیدآور کتاب را با هدف توده‌ی شهروندان بازنویسی و به زیر چاپ بفرستد، کتابی گویا و پر از عکس‌هایی که جای آنها در این چاپ از کتاب بسیار خالی است.

103

Monthly Journal of Information
Educational and Research an
Urban Management and Planing
Vol. 12, No. 103, January. 2012

Shahrdariba

- A challenge for Exiting from the Car-pivotal Labyrinth of Cities
 - Toward The Cities Without Cars
 - E-City A pace Toward The promotion of Social Safety
- Private car; A dual Face Creature for Citiezens
 - Sari, A basic Link of A Conurbanation
 - Cycling in Copenhagen
- Effective Elements in Recovery of Traffic in Cities
 - Mayors in Moscow and St. Petersburg
 - Effective Factors on Improvement of Private – Car using in Cities (1380-1387)

