



- شهر و صنعت، دو همزاد ناهمگون
- اکو پارکها، پیوند صنعت و شهر
- از قطبهای صنعتی بیروز تا شهر ابر فناوری امروز
- زایش غول آلاینده‌گی بر فراز یک شهر
- بانوی شهردار در چالشهای شهری نو زاده
- تحلیل‌ و ارزیابی مالیات بر کربن در توسعه پایدار شهر
- روند رشد یک شهر بر بستر صنعت
- بررسی تاثیر اعتماد ابرزاری و ارزش‌شناختی بر شهرداری
- نگاهی به تحول صنعتی شهرها

Islamic City

دومین همایش ملی شهر اسلامی

The 2nd National Conference on Islamic City

بارویکردمحقق‌پذیری‌کاربری

- ۱ - شهر اسلامی ، هویت فرهنگی و معنوی و ساحت قدسی انسان
- ۲ - ارائه الگوها و مدل‌های معماری و شهرسازی اسلامی - ایرانی
- ۳ - شهر اسلام - هنر و زیبایی شناسی
- ۴ - شهر اسلام - الگوی پیشرفت و توسعه پایدار
- ۵ - شهر اسلام - امنیت - شه‌ری
- ۶ - شهر اسلام - رفاه شهروندی و عدالت اجتماعی
- ۷ - شهر اسلام - وقف و اموال عمومی
- ۹ - شهر اسلام - حمل و نقل شهری
- ۱۰ - شهر اسلام - مدرنیته

زمان : ۹ و ۱۰ اسفندماه ۹۱ مکان : اصفهان - دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان - تالار امیرکبیر

مهلت ثبت نام و ارسال مقالات : ۹۱/۱۱/۲۱

<http://ic.isfahan.ir>

shahreeslami@yahoo.com



آدرس دبیرخانه : اصفهان / خیابان آیت...کاشانی
چهارسوق/کوچه ی روضاتیان/دبیرخانه دائمی شهر اسلامی

تلفکس : ۰۳۱۱-۲۳۶۰۰۰۷-۸

معاونت فرهنگی ، اجتماعی شهرداری اصفهان



محور اصلی:

شهر و صنعت

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی
عکس پشت جلد: کارخانه صنایع فلزی / پارک نوردآستن،
شهر Gelsenkirchen (آلمان)

- ۱- مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیست.
- ۲- ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.
- ۵- مقالات باید دیسکت یا لوح فشرده در محیط (فarsi word XP) همراه باشد.

صاحب امتیاز:

وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

مدیرمسئول: حمیدرضا ارشادمنش
زیرنظر: محمدرضا بهاروند

سرویس علمی، پژوهشی: عباس جلالی
سرویس فرهنگی، اجتماعی: مصطفی رستمخانی
سرویس بین‌الملل و حقوقی: فرشید قاسملو
سرویس خبر و گزارش: حدیثه گرشاسبی

همکاران: عمار داودی، محمد طولابی، امیر وقایی، ندا خسروی، ندا قدمی و محمد دالوند

امور هنری و صفحه‌آرایی: آتیه هونارت

ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، بالاتر از بلوار کشاورز،
نبش کوچه میر، پلاک ۱۱۸۲، انتشارات سازمان شهرداری‌ها
و دهیاری‌های کشور کد پستی: ۱۴۱۸۷۳۳۵۱۶
تلفن: ۸۵ - ۱۲۸۲ - ۶۳۹۰ شماره: ۶۶۴۲۸۰۸۹

ISSN: 16 06 7495

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

E.mail: shahrdariha91@yahoo.com

این شماره ماهنامه با حمایت مالی اداره کل شهری و شوراهای استان مرکزی بچاپ رسیده و لازم است از مدیران مرتبط استانی بدویژه آقای مهندس فرخ مدیرکل امور شهری و شوراهای و آقای بی‌غم مدیر آموزش قردرانی نماییم.

۲..... یادداشت

گزارش اصلی

۳..... شهر و صنعت، دو همزاد ناهمگون / مصطفی رستم خانی

اندیشه و پژوهش

۱۲..... اکوپارکها، پیوند صنعت و شهر / بهرتنگ بهرامی، پارمیس سرور، هما ایرانی

۱۷..... ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهر جدید پوладشهر / حسین حاتمی‌نژاد، نجمه ایزدفر، الهام ایزدفر

..... نحوه استقرار فعالیت‌های صنعتی در برنامه‌ریزی کاربری زمین مناطق شهری / مرتضی هادی جابری مقدم،

۲۶..... مهسا مغاری

گفت و گو

۳۲..... از قطب‌های صنعتی دیروز تا شهر ابر فناور امروز / مصاحبه با دکتر اسفندیار خراط زبردست/ عباس جلالی

شهرداری‌ها به روایت اسناد

۳۶..... زایش غول آلاینده‌گی بر فراز یک شهر / عباس جلالی

قانون شهر

۳۹..... آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تاسیسات در خارج از حریم شهرها/ عمار داودی

از نگاه شهردار

۴۲..... بانویی شهردار در چالش‌های شهری نو زاده: مصاحبه با شکوفه شهبابی‌پور شهردار سرگزاحمدی / ندا خسروی

تجربیات جهانی

۴۸..... تحلیل و ارزیابی مالیات بر کربن در توسعه‌ی پایدار شهر / محمود سورچه، فاطمه شاکرمی

شهرها و شهرداری‌های جهان

..... خطر بیخ گوش کشورهای در حال توسعه / کاناا: کیسه پلاستیکی ممنوع / شهرهای آسیایی و رویارویی با تغییرات آب و

هوایی / یکن آب دریا را می‌نوشد / راهکار سنگاپور برای چالش‌های زیست محیطی آسیا

۵۶..... طرح و شهر

..... روند رشد یک شهر بر بستر صنعت / محمد طولابی

آموزش

۶۶..... بررسی تأثیر اعتماد ابزاری و ارزش‌شناختی بر اعتماد به نهاد شهرداری / ناصر پور رضا کریم سرا

گزارش خبری

۷۹..... اراک دودزده جایی برای تفریح ندارد

اخبار کوتاه

۸۰..... تولید نایلکس سازگار با محیط زیست در کشور / آمادگی مدیریت شهری قزوین برای همکاری با سرمایه‌گذاران

اخبار سازمان

..... تأکید وزیر کشور بر ترویج فرهنگ مقاومت‌سازی یافته‌های فرسوده / سومین یادواره شهدای شهرداری‌های کشور در مشهد

۸۲..... برگزار شد/ یارانه بلیت حمل و نقل عمومی با حمایت دولت مطابق روال جاری پرداخت خواهد شد و ...

آمار شهر

۸۶..... سهم صنعت در اقتصاد شهری استانهای کشور / داتن جلالی

معرفی پایگاه‌های شبکه

۸۹..... معرفی درگاه شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر/ محمد طولابی

تازه‌های نشر

۹۰..... نگاهی به تحول صنعتی شهرها (کتاب: آهنگ صنعت، آوای شهر) / عباس جلالی

۹۲..... فهرست لاتین



■ حمیدرضا ارشادمنش

در نگاه اول شهر و صنعت دو پدیده ناهمگون هستند که تعامل آنها با دشواریهای فراوانی مواجه است. یکی فضای رفاه، آرامش و تعاملات اجتماعی و دومی مرکز تلاش و فعالیت‌های اقتصادی است و جهان امروز لزوم حضور این هر دو را پذیرفته است. انقلاب صنعتی اروپا را شاید بتوان نقطه شروع تقارن شهر و صنعت دانست. گزافه نیست اگر تولد شهرهای بزرگ را مرهون صنعت بدانیم این شهرها مراکز سازمانهای اقتصادی نو و تحول و تبدیل کشاورزی به صنعتی بودند. صنعت بستری را ایجاد کرد تا شهرها فرصت توسعه بیابند و توسعه صنعتی موتور رشد جوامع شهری شد. توسعه و گسترش صنعت و به تبع آن افزایش جمعیت ناشی از آن شهرها و بویژه شکل فضایی آنها را در معرض تحولات ویژه‌ای قرار داد. تجزیه و تحلیل ارتباط صنعت و شهر در تحقق اهداف شهرهای صنعتی دنیا نقش و جایگاه ویژه‌ای داشته و نقش صنعت بر شرایط اجتماعی و اقتصادی و کالبدی شهرها، ایجاد قطبهای اقتصادی برای شهرها، اعتدال بخشی به استقرار جمعیت در شهرها بر مبنای استعدادهای محیطی و تامین نیازهای متولیان صنعت از نظر صرفه‌ها... همواره مورد تأکید است.

در مبنای شهرسازی و در حوزه‌های شهری و منطقه‌ای، اهداف برنامه‌های توسعه اقتصادی اجتماعی باید بر اساس توانها و قابلیت‌های محیطی اعم از اجتماعی، اقتصادی و طبیعی قرار داشته باشد. صنعتی شدن به مثابه یکی از اقدامات اساسی بمنظور ایجاد توسعه و رفاه اجتماعی بحساب می‌آید. توسعه صنعتی می‌بایستی بر اساس توان طبیعی زمین و دیگر توانهای لازم پیش برود و لزوم آمایش سرزمین از مباحث ضروری است و هر چند پدیده صنعتی شدن به خودی خود راه زندگی بشر در سطح شهرهای جهان را آسان ساخته و مشکلات بسیاری از مقابل شهر برداشته که در جای خود ارزشمند و مغتنم است اما متأسفانه علیرغم دستاوردهای اقتصادی و ... ضربات شدیدی را نیز بر حیات سالم شهرها، ساختار اجتماعی و عرصه‌های کالبدی محیط شهرها وارد ساخته است. آلودگی‌های مختلف محیط زیستی، معضلات اجتماعی، عدم تعریف زیست بومهای صنعتی و ... مشکلات جدی برای شهرهای صنعتی پدید آورد و بر همین اساس امروزه در کشورهای پیشرفته دنیا فرهنگ جدیدی از هماهنگی شهر و صنعت تعریف شده است. رواج صنعت، افزایش جمعیت و گسترش شهرها می‌بایستی با تصویب قوانین و مقررات مترقی، کارآمد، جامع و هماهنگ با برنامه‌های توسعه شهری همراه باشد. برنامه‌ریزی منظم برای شهرها به بهبود شرایط کالبدی و اعتدال در کیفیت شهرهای صنعتی کمک فراوانی می‌نماید. مجموعه‌ای از عوامل پیشگفته رفتار دیگری از سوی مدیریت شهری و شهرداری را باعث می‌شود و در برنامه ریزیهای شهری می‌بایستی الگوی توسعه شهرها و تحولات صنعتی را به عنوان عاملی مهم و تأثیرگذار لحاظ کرد. همچنین در این روند بر جایگاه شهروند (و نه شهرنشین و اسکان کارگران) جمعیت مهاجر با هدف کار در کارخانجات صنعتی باید تأکید داشت.

امروزه صنعت بخشی از منظر شهری است، یعنی می‌تواند و می‌بایستی با شهر بیامیزد، قسمتی از ساختار زنده شهری است بشرطی که این سامانه خودآگاه زنده باشد. صنعت سبز می‌تواند و می‌بایستی در ساختار شهرها ادغام شده و تا حد زیادی به مفاهیم سازگار با ساختار محیط زیست نزدیک شود. شهر چون حیات زنده دارد، نگاه به صنعت در شهر هم می‌بایستی از زوایای اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی دیده شود. باید نگاه همه جانبه و توسعه پایدار به مقوله صنعت و شهر داشت و با دید وسیع و مدیریت جامع، شهر و صنعت در کنار هم به بر همکنش سازنده خواهند رسید و رویکرد اصلی صنعت می‌بایستی حفظ مولفه‌های اجتماعی و فرهنگی شهر باشد که با این نگاه فاصله میان شهر و صنعت به عنوان دو پدیده متضاد از بین رفته و پدیده‌هایی هماهنگ با تعامل مثبت خواهیم داشت. ساختار شهر ساختاری یکپارچه است و صنعت به شرطی که بتواند با ساختار (زیست) محیطی اطرافش ترکیب شده و خود یک زیستبوم همخوان و جامع با سایر زیستبومها باشد باید حفظ شود و از منافع متقابل بهره گیرد. صنعت پاک و سبز در تمامی زمینه‌ها، لازمه ادامه حیات اجتماعی - اقتصادی شهرها و شهروندان است.

شهر و صنعت، دو همزاد ناهمگون

مصطفی رستم خانی



در دنیای امروز شهرهای صنعتی پدیده‌هایی پذیرفته شده هستند. بنظر میرسد ارتباط شهر و صنعت پیش از آنکه محصول طراحی و مباحث نظری باشد، حاصل همزیستی ناخواسته ایندو و نیازهای متقابل شهر و صنعت بوده است. در میزگرد این شماره بحث شهر و صنعت به معنای صنایع مد نظر است و بدنبال تبیین ارتباط منطقی شهر و صنعت و نحوه ارتباط این دو پدیده هستیم.

مدعوین میزگرد:

- دکتر مسعود منوری: هیأت علمی واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی
- دکتر بهرنگ بهرامی: هیأت علمی دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران
- دکتر اسماعیل صالحی: هیأت علمی دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران
- خانم فاطمه سلطانی: کارشناس ارشد شیمی / معاون شرکت ساماندهی صنایع شهرداری تهران
- آقای هاشم نوروزی: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی / کارشناس دفتر هماهنگی خدمات شهری



تهرانیا آیا شما صنعت را ستون و برپادارنده‌ی شهرهای بزرگ می‌دانید یا ضرورت رشد چنین شهرهایی را صنعت می‌دانید؟ حالا صنعت به هر شکلی؛ سنگین یا سبک، اگر در این زمینه کسی می‌خواهد صحبت کند، بفرماید البته ارجحیت با آقای دکتر منوری است. استاد بفرماید.

دکتر منوری: این سؤال را اگر چنین مطرح کنیم به نظرم بهتر است. آیا اصلاً صنعت بخشی از اندام‌های شهر است، جزئی از بافت شهری شمرده می‌شود. یا نه؟ مسلماً صنعت هم مثل کشاورزی می‌تواند به‌عنوان یک خاستگاه اولیه برای ایجاد شهرها باشد، ولی خود صنعت چه در شهر باشد، چه در بیرون از شهر مستقر شود به چند عامل نیاز دارد، این عوامل عبارتند از بازار، زمین، نیروی انسانی و دیگر عوامل اجتماعی که بتوانند در آن فعالیت کنند. متأسفانه در ایران نمی‌توان اینطور جواب داد. به هر حال بیش از سی سال است که یک محدودیت‌هایی برای صنعت گذاشته‌اند، اما متأسفانه برای صنایع سنگین است. اگر به تمام ابعاد صنعت نگاه کنید صنعت کارگاهی مهمترین مشکل ما در شهرهاست که خود تهران هم نتوانسته آن را حل کند. به همین خاطر ممکن است یک شهر با یک کارخانه توسعه پیدا کند، مثل اراک. بنابراین بنده سؤال شما را اینطور جمع می‌کنم که صنعت و شهر دو عامل در هم تنیده هستند، یعنی جدا از هم نمی‌توانند باشند نمونه‌ی اراک را بگویم. حالا ۴۰ یا ۴۵ درصد صنعتی که در تهران وجود دارد در هم تنیده‌اند و ما نمی‌توانیم از هم جدا کنیم. حتی در اروپا هم اگر نگاه کنیم بیشتر این دودکش‌های بزرگ یا فاعلاند یا قدیمی‌اند که نشان می‌دهد شهر بر مبنای استقرار صنعت توسعه پیدا کرده است. اگر به تهران یا دیگر شهرهای بزرگ برگردیم، می‌بینیم خیلی جاها به دلیل عدم برنامه‌ریزی صنعت به داخل شهر افتاده است. غرب تهران نمونه آنست و اینکه چه مشکلی به وجود می‌آید و نمی‌آید فارغ از سؤال است. اینها همه در مانپذیر است. چون نمونه‌هایش در خارج از کشور داریم. به دلیل محدودیت‌هایی که بعد از انقلاب برای بسته شدن این صنایع و نیروی کاری آنها داشتیم. مثل ذوب آهن که نیروی کار خودش را از داخل شهرها

تأمین می‌کرد. ما نمی‌توانیم از هم جداش کنیم. بعد از انقلاب ما فکری برای آن نکردیم و قبل از انقلاب هم که کارخانه‌ها تازه ایجاد شده بودند. به خاطر همین دچار یک سردرگمی هستیم. اگر کارخانه را ببندیم جدا از هم می‌شکلاتش باعث ایجاد بیکاری هزاران نفر خواهیم شد. برای اینکه تعریف شهر را عوض کرده‌ایم در اصل یک شهر صنعتی نه به مفهوم این شهرهای صنعتی که ما الان داریم، در کشورهای دیگر، موضوع را به این شکل حل کرده‌اند؛ وقتی صنعتی را دارند جایی مستقر می‌کنند، خوابگاه و یا محل خانه‌های کارکنان هم در کنار این صنایع دیده شده است. نه اینکه ما شهر را داشته باشیم بعد صنعت را وارد شهر کنیم. آنها صنعت را ایجاد می‌کنند بعد شهرها را منتقل می‌کنند. شهرهایی که جزئی از این صنعت هستند نه مثل ما که جدا از هم هستند.

تهرانیا متشکر از توضیحاتی که دادید. آقای دکتر مثل اینکه در باره‌ی پرسش قبل صحبتی دارید، بفرماید.

اسماعیل صالحی: من از صحبت‌های آقای دکتر بهره بردم، اما در تکمیل صحبت‌های ایشان می‌خواهم بگویم که به نظر بنده هم صنعت، سرشت شهرهای مدرن است. یادمان نرود که انقلاب صنعتی، شالوده‌ی شهرهای قدیمی بسیار کوچک را به هم ریخت. یعنی بعد از انقلاب صنعتی بود که مساحت و جمعیت شهرها به طرز بی‌سابقه‌ای در مقایسه با قبل توسعه‌ی شگفت‌آوری پیدا کرده. پیامدهای انقلاب صنعتی؛ انفجار جمعیت، مدرن‌سیم (خوگرای)، توسعه‌ی شهری، تغییرات اجتماعی، اقتصادی و فناوری همگی هم‌زاد انقلاب صنعتی بوده‌اند. بنابراین صنعت است که بستر را ایجاد کرده است و در این بستر است که کلانشهرها و امروزه حتی آب‌شهرها فرصت پیدایش بر کره‌ی زمین را یافته‌اند. یعنی امروزه شهرنشینی که لازمه آن توسعه‌ی صنعتی است، موتور رشد توسعه‌ی جوامع هستند. بنابراین الزامات توسعه‌ی صنعتی چه باید باشد، بحث دیگر است، اما باید قبول کنیم که توسعه‌ی شهرنشینی امروزه از دامن توسعه‌ی صنعتی است بنابراین باید از این زاویه هم به آن بها داد.



اسماعیل صالحی
دکترای شهرسازی و
محیط زیست

برگردیم؟

سرکار خانم: اولین مجوز قانونی که ما برای ایجاد شهرهای صنعتی به ویژه کلانشهرهایی مثل تهران داشتیم، برمیگردد به سال ۶۹ و در این سال ۱۷ پلاک را به ویژه در کلانشهر تهران مشخص کردند و در شهرهای دیگر "شرکت شهرک‌های صنعتی" را ایجاد کردند. و برای کلانشهرهایی که قانون منع استقرار صنایع در شعاع ۱۲۰ کیلومتر تصویب شد، الزامات و بسترهای اجرایی این کار را فراهم کردند.

خانم سلطانی: برای این که

مهمترین عامل پویایی یک شهر کار و فعالیت است. حالا این کار و فعالیت ممکن است برای صنعت باشد. اما مهمترین عامل

یک شهر، کار و فعالیت است. حالا این می‌تواند در قالب صنعت یا شغل باشد که ما بیشترین واحدهای فعالیتی اقتصادیمان شغلی است، نه صنعتی. یعنی در خارج از کشور به ازای هر ۲۳۰ نفر یک واحد صنفی وجود دارد، اما در کلانشهر تهران به ازای هر ۲۳ نفر یک واحد صنفی وجود دارد و در برخی از کلانشهرهای ما به ازای هر نفر یک واحد صنعتی وجود دارد. ما در هیچ جای دنیا واحد اقتصادی به این شکل خرد شده و اینقدر زیاد نداریم. مهمترین عامل پویایی شهر کار و فعالیت است بخشی از این کار در صنعت شکل می‌گیرد، بخشی هم در شغل‌ها و خدمات دیگر که الان در طرح جامع شهر تهران پیش‌بینی شده است و که بیشتر به سمت واحدهای دانش بنیانی بروند که آلودگی و پیامدهای کمتری هم دارد. در نهایت می‌خواهم بگویم که نمی‌توانیم صنعت را به عنوان بخشی از کار و فعالیت از شهر جدا کنیم. برای اینکه شهرهای ما در جهت توسعه پایدار رشد متوازن کنند؛ نه صرفاً فعالیت اقتصادی که شهر را به نابودی بکشد و یا مبنایی نداشته باشد.

اگر بتوانیم شهر را در راستای توسعه پایدار با حفظ منابع و کاهش پیامدهای آن، چه زیست محیطی و چه پیامد آلودگی، اقتصادی، اجتماعی و سایر موارد مدیریت کنیم، حفظ منابع در شهرها می‌تواند عامل مهمی در توسعه شهر و پایداری باشد.

صالحی: البته من برخلاف خانم مهندس فکر می‌کنم ما هنوز در مورد واژه‌ی "شهر صنعتی" در ایران مشکل داشته باشیم. شاید ما به تعبیری شهر صنعتی نداشته باشیم، بلکه "شبه صنعتی" داشته باشیم. اینکه لزوماً یک صنعت و یک کارخانه‌ای در کنار یک شهر باشد و فعالیت خودش را شروع کند به نظر من نمی‌شود گفت که این یک شهر صنعتی است. شهر صنعتی واجد معیارها و ملاک‌هایی است که بتوانیم بشناسیم. در شهر صنعتی تمام ساختارهای اقتصادی و اجتماعی و زیرساخت‌های آن هم به صورت یک فناوری روز حرکت می‌کند و نمی‌تواند که بخشی از آن عقب مانده باشد و بخشی هم پیشرفته باشد؛ یعنی توسعه‌ی صنعتی به معنای اینست که تمام زیرساخت‌های توی شهر همراه آن توسعه اتفاق می‌افتد. من فکر کنم در ایران در زمینه‌ی

بهرنگ بهرامی: می‌خواهم سؤال شما برای من بیشتر باز شود این است که آیا صنعت اصولاً در شهر لازم است یا این صنعت می‌تواند در جای دیگر هم اتفاق بیفتد و شهر به توسعه‌ی خودش ادامه دهد؟ می‌شود اینگونه هم دید اصلاً صنعت در شهر بخشی از آن است یا خیر؟

حالا اگر شق دوم سؤال شما باشد، اینست که امروزه در مدل‌واره‌های جدید، در بحث منظره شهری، ما ساختارها را هم ساختار زنده می‌بینیم، هم غیر زنده، سازمان‌های اجتماعی و اقتصادی یا بقیه‌ی سامانه‌ها

صنعت است که بستر را ایجاد کرده است و در این بستر است که کلانشهرها و امروزه حتی آبرشهرها فرصت پیدایش بر کره‌ی زمین را یافته‌اند.

مکمل هستند. صنعت به خودی خود چیز بدی نیست. اگر صنایع ما می‌توانستند صنعت سبز باشند، می‌توانست در واقع کمترین

مصرف انرژی و بیشترین بهره‌وری را داشته باشد و مواد زایدی را که تولید می‌کند، می‌تواند تبدیل شود. در کنار کارخانه‌ها زیستوم صنعتی را به وجود بیاید. صنعت چیز بدی نیست! در چرخه‌ی کلی شهر در می‌آمیزد و در واقع بخشی از خود شهر و حیات شهر می‌شود. امروزه در این بحث به پایگاه صنعتی به چشم بوم - پارک صنعتی نگاه می‌کنند. یعنی طراحی درست یک صنعت که شما می‌توانید آن صنعت را بخشی از شهر بکنید و در نهایت چرخه‌ی زیستی آن صنعت را وارد چرخه‌ی زیستی شهر کنید و در پی آن تبعاً هم نظام اقتصادی می‌تواند جواب خودش را بگیرد و هم نظام اجتماعی و نظام محیط زیستی شهر. این سه تا می‌تواند با هم ترکیب شود و در نهایت یک صنعت سبز را پدید بیاورد. حتی اگر این صنعت از مرزها به بیرون انتقال پیدا کند، آلودگی پسماندهایی که دارد باید حل شود. چون دوباره به شهرها باز می‌گردد چون امروزه جایی در کره‌ی زمین وجود ندارد که انسان در آن حضور نداشته باشد، پس شما در سراسر کره‌ی زمین باید این صنعت

را داشته باشید. حالا ممکن است فاصله داشته باشید. کمالینکه شهر امروز مواد و انرژی و ماده‌ای که استفاده می‌کند، فقط در درون خودش که استفاده نمی‌کند. شما این سیبی را که دارید می‌خورید مثلاً از شهرستان ارومیه می‌آید.

این سیب در کنار کارخانه‌هایی است که دارد این باغات را آلوده می‌کند و ما داریم این سیب را می‌خوریم؛ یعنی به عبارتی رد پای بومشناختی شما دارد در آن جا به چشم می‌خورد و شما دوباره این را برمی‌گردانید پس مسأله صنعت به‌طور کلی برای خود صنعت باید حل شود و در واقع صنعت باید به‌عنوان یک زیستوم صنعتی دیده شود.

تورابا: فقط خواهش من اینست که وقتی این مطالب را می‌فرمایید بیشتر وارد ایران بشویم و روی شهرهای صنعتی ایران بیشتر تکیه بکنیم. چون وضعیت کنونی انگیزه‌ی ما برای این کار شده است. حالا سؤال دوم که جنبه‌ی تاریخی دارد را طرح می‌کنم امیدوارم که جواب خوبی بتوانم بگیرم. مفهوم شهر صنعتی در ایران از چه دوره‌ای آغاز شده و معنا پیدا کرده است؟ یعنی چقدر باید عقب برویم به دوره‌ی قاجاری، پهلوی یا عقب‌تر از اینها



فاطمه سلطانی
کارشناس ارشد شیمی

توسعه‌ی صنعتی به صورت نظامند و برنامه‌ریزی شده، شاید اشاره به برنامه‌ی سوم قبل از انقلاب بوده است. بحث قطب‌های رشد را در مورد بررسی قرار داده‌اند. راهبرد توسعه‌ی قطب‌های صنعتی بود که بر این پایه یک رشته شهرها مثل اراک، اصفهان، تبریز و مشهد بودند که به‌عنوان قطب رشد انتخاب شدند، اما اینکه این شهرها، شهر صنعتی شده‌اند یا نه، به نظر من این شهرها با وجود همه‌ی سرمایه‌گذاری‌ها و زیر ساخت‌های انجام شده، نتوانستند به معنای واقعی یک شهر صنعتی خودشان را معرفی کنند. در دنیا به نظر من شهر صنعتی الزامش بر این است که صنعت و تمام زیر ساخت‌های آن و تولید، مصرف، فناوری و ... حضور داشته باشند. حالا فرض کنید در جهان این مفهوم شهر صنعتی هم تغییر کرده است با تحولات صنعتی که الان شاهد آن هستیم، وارد مرحله‌های فناوریهای نوین شدیم. دیگر شهر صنعتی شهری نیست که دودکش دارد. یک رشته شاخص‌هایی دارد. شاخص‌های اقتصادی که نشان می‌دهد چه حجمی از مواد وارد شهری می‌شود، در داخل این شهر پردازش می‌شود ارزش افزوده ایجاد می‌کند و چه حجمی به شهرهای دیگر صادر می‌شود؟ خوب، این حجم باید یک حجم قابل توجه باشد تا اسم این شهر را صنعتی بگذاریم.

توریا **ببخشید آقای دکتر ولی شهری را که با این مشخصات می‌گویید، مثل توکیو برای زمان حال است، اما در گذشته چه؟ وقتی ما به انقلاب صنعتی رسیدیم از آنجا شروع کردیم و آمدیم جلو. بالاخره برای شهرهای صنعتی باید تعریف داشته باشیم. در واقع با این تعریفی که شد، بحث به جای خوبی رسید، شهر صنعتی به معنای امروزی چیست؟**

صالحی: ما باید این را واقعاً بپذیریم که هر جا اشتغال جمعیت در بخش صنعت باشد، این شهر یک شهر صنعتی است. به نظر من به ندرت شاخص‌های دیگری را هم لازم داشت.

توریا **در شهر دیترویت ایالات متحده و یا شهر گورکی (شوروی سابق) اتفاقاتی که در آنها می‌افتاد اتفاقاتی صنعتی بود؛ یعنی اتفاقات اجتماعی در اثر تحول صنعتی به وجود آمد، یعنی اثر صنعت است. آقای دکتر شما چه می‌گویید؟**

منوری: مثال خوبی زدید دیترویت و ... یا اراک خودمان، بنیادهای شهر وابسته به صنعت است. هنوز هم شما نمی‌توانید کمپانی فورد در دیترویت یا شیکاگو را از اینها جدا کنید. اصلاً جنگ داخلی آمریکا به خاطر همین مازاد کشاورزی بود که اصلاحات ارضی ما نیز از همین رهگذر بود. این به اصطلاح هجوم نیروی کار مازاد، باعث شد که صنعت در آنجا رشد کند. من از دید خودم عرض می‌کنم. اطلاق اینها به‌عنوان شهر صنعتی غلط است؛ یعنی عوامل اجتماعی شهر مستقل یا وابسته به صنعت است یا همانطور که آقای دکتر گفتند، ما بینیم جمعیت چند درصد از نظر اشتغال وابسته به آن هستند. قائمشهر نمونه‌ی بارز است. اصفهان در یک مقطع و الان خیلی بیشتر در آن زمان کارگاهی بود و الان صنایع مادر سنگین را دارد، بیشتر جمعیتش وابسته به صنعت است. یا بعضی از شهرهای شمالی کشور که اشتغال کشاورزی زیاد است، اما صنایع کوچکی مثل برنج کوبی‌ها در حد روستاها باعث شده است جمعیت روستاها زیاد شود. یک رشته

مشاغل وابسته به صنعت برنج کوبی و حتی صنعت شیلات. شهر انزلی به علت مسائل شیلاتی و بعداً گمرکی و کشتیرانی رشد پیدا کرده است. منتها الان ما واژه‌ی شهر صنعتی را استفاده نمی‌کنیم. مثلاً اراک شهر صنعتی است. چون در آنجا خدمات بیشتر است. صنعت و اشتغال زیادتر، منتها شهر صنعتی، گفتم مفهومش اینست در فضایی مشخص که نهاده‌هایش را دولت تأمین نکند در یک بازه‌ی زمانی مشخص و در یک فعالیت‌های مشخص. این واژه‌ای که ما در ایران استفاده می‌کنیم، همانطور که خانم مهندس گفتند از سال ۶۹، فکر می‌کنم که ایجاد شهر صنعتی در کشور ما در دهه‌های ۱۳۵۰ است. در سال ۶۹ آمدند یک رشته نوسامانی [= رفورم] ایجاد کردند. در دهه‌ی ۵۰ قرار بود که سه شهر صنعتی رشت، البرز، قزوین و یکی هم در کرمانشاه تأسیس شود. برای تمام این پرسنل محل اقامت تعیین کرده بودند. شهر صنعتی که الان داریم شهر صنعتی نیست "ناحیه‌ی صنعتی" است که به غلط ما اطلاق شهر صنعتی می‌کنیم. الان در خارج هم جمع شده است و صنایعی کارگاهی را به شکل "پارک‌های صنعتی" در شهرها دیده‌اند. صنایعی که اسمش را می‌گذاریم کارگاهی و "سازمان ساماندهی تهران" هم هدفش این بود که این کار را به گونه‌ای انجام بدهد. ما در اینجا آن اطلاق صنعت را نداریم به دلیل اینکه کارگاهی است. صنعت از بُعد اصلی خارج شده است و اینها حالت خدماتی دارند که اینها هم باید بروند در یک ناحیه‌ی صنعتی یا همان شهر صنعتی ما همیشه این را از قرن‌ها قبل داشتیم. اصفهان بارزترین و شاخص‌ترین آنهاست از لحاظ کارگاهی که تولیداتش به بیرون از شهر منتقل می‌شده. یعنی صنعت در آنجا بود. آبادان مثال بارز این قضیه است. قائمشهر در شمال، آبادان در جنوب به یک شکل دیگرش و بعد خود اهواز رشدش وابسته به همین صنایع بوده است. در ایران از اینها زیاد داریم، اما الان دیگر مفهومشان را از دست داده‌اند به دلیل اینکه صنعت درست است که یک ارتباط اشتغالی با این شهرها را دارد، اما نقش اصلی را ندارد. نقش اصلی الان در یک شهر؛ خدمات است. صنعت نقش ندارد. یکی از مشکلات دیگری که ما الان در بیشتر شهرها داریم اندام‌های شهری را گسترش داده‌اند تا بتوانند از این درآمد استفاده کنند. این متأسفانه بالای جدیدی است که چند سال اخیر وضعیت قبلی را که داشت بهبود می‌یافت بهم ریخت. الان به یک شکل دیگر در آمده است. صنایع و کارخانه‌ها به داخل شهر آمده‌اند. اما به هر حال یک دورنمای خیلی نامناسبی در آینده داریم به دلیل اینکه ما سعی می‌کردیم با ضوابط و قوانین اینها را دور کنیم. اما الان شهرداری‌ها دارند اینها را به داخل شهر می‌کشند.

توریا **ضرورت دور بودنش چیست؟**

منوری: یک کار خیلی جالبی در اصفهان شد. در سال ۵۹، ۶۰ اصفهانی‌ها پیشنهادی دادند: "مکانیابی واحدهای صنعتی". گفتند یاد از کدام سو است؟ یا توسعه‌ی شهر در کدام طرف است؟ البته با هماهنگی شهرداری‌های صنعتی و سازمان مدیریت برنامه‌ریزی وقت. امروز سازمان محیط زیست قویترین ارگان در این زمینه است. چند تا گفته دارد که اگر شما می‌خواهید کارخانه‌ی آرد را بزنید جهت باد را باید بدانید. منابع آب آشامیدنی را باید ببینید و ... که متأسفانه هیچگونه ضابطه‌ای که چه فاصله‌ای را با یک مرکز جمعیتی داشته باشد، بعداً این شهر چگونه پیشرفت و توسعه و



مسعود منوری
دکتر در محیط زیست

الان شهرهای صنعتی دنیا شهرهایی نیستند که شما می‌شناسید، شهرهای جدیدی هستند که به آنها شهر فناوری / تکنو سیتی می‌گوئیم، اینها شهرهایی هستند که بزرگراه وسیع، سرویس‌های خدماتی خیلی گسترده، فرودگاه‌های بزرگ و شبکه‌های ترابری گسترده دارند و چون سرشت شهر فناوری اقتضاء می‌کند که اینها همگی در کنارش باشند. در این شهرها اگر به معنای واقعی صنعتی شده باشند، سکونتگاه غیر رسمی نمی‌بینید. چون اگر فناوری صنعتی برای کارگر خودش ارزش می‌گذارد و برای او خانه می‌سازد.

تورلیسا آقای دکتر الان در شرایطی که ما هستیم آن چیزی آقای دکتر منوری به آن اشاره کردند مربوط می‌شود به آمایش بادی که این کار انجام نشده است. بسیاری از کارخانه‌ها در غرب تهران هستند. باد غالب هم که همواره از غرب می‌آید. نتیجه این وضعیتی شد که ما در آن گرفتاریم. واقعا شهری با این پایه و اساس، چطور می‌خواهد به سوی شهر فناوری / تکنوشهر برود؟ این شهر چطور باید از این حالت خارج شود و به یک شهر نیمه صنعتی تبدیل گردد؟

بهرنگ بهرامی: سازمان محیط‌زیست به عنوان ارگان متولی شورای عالی محیط‌زیست کار (EIA) ارزیابی اثرات توسعه در هر صنعتی انجام می‌دهد. شما در داخل شهر صنعت آلاینده‌ای مثل بیمارستان دارید. بیمارستان را کجا ببریم؟ اگر بگوییم آلودگی در داخل شهر است. باید آنها را هزارها کیلومتر آنطرف‌تر ببریم ضمن اینکه این مرز تمامی ندارد. من همان اول گفتم در

مسائل اجتماعی در ایران فراموش شده است! بیشتر ما از این جنبه نگاه می‌کنیم که این تالاب خراب نشود جنگل از بین نرود مراتع تبدیل به کاربری نشود.

انسان همه جا حضور دارد. پس باید برای خود صنعت چاره اندیشی کنیم. دکتر گفتند امروزه صنعت بخشی از منظر شهری است، یعنی می‌تواند با شهر بیامیزد. بخشی از ساختار زنده‌ی شهر باشد. به شرطی که این سامانه خود آگاه زنده باشد. اگر این اتفاق بیفتد و صنعت سبز باشد، می‌تواند در ساختار شهری ادغام شود. وقتی که صنعت شما در شهر یا خارج از آن است، آلودگی در شهر همانقدر کم است که ۵۰۰ کیلومتر آن طرف‌تر. و باید این استاندارد در همه جا حفظ شود. این مشکل، مشکل شهرداری را هم حل می‌کند. این موضوع مزاحمت آلودگی و غیره وقتی می‌گوئیم یک صنعت سبز باشد، وقتی سخن از بوم پارک صنعتی است، دیگر وجود خارجی ندارد. امروزه صنایع دنیا همه پارک‌های صنعتی هستند. آقای دکتر هم اشاره کردند بوم پارک صنعتی مفهومش این است که صنعت یک زیستبوم است. ممکن است صنعت شما "صنعت گردشگری" باشد که در این صنعت شما انسانها را از جایی به جای دیگر می‌برید و آیا می‌شود بگوییم این کار متوقف بشود. این یک صنعت آلوده است. کجا ببریمش؟ پس اگر بخواهیم با این مفاهیم و معیارها بسنجیم، می‌گوئیم صنعت به خودی خود وجود دارد و نمی‌توان محوش کرد. نیازمند این هستیم که بتوانیم صنعت را تا حد زیادی به مفاهیمی نزدیک کنیم که می‌توان با ساختار زیست محیطی پیرامونش سازگار باشد.

بهرامی: ما یک طرح ساماندهی برای جزیره‌ی خارک داشتیم.

گسترش می‌یابد را نمی‌بینیم. فقط می‌گوئیم جهت باد این طرف باید باشد. اینکه ۱۰، ۲۰ یا ۳۰ کیلومتر باشد را نمی‌دانیم. چیزی تحت عنوان ارزیابی زیست محیطی سازمان در صنایع بزرگ داریم که صرفاً یک رشته گزارش در مورد کارخانه‌های پتروشیمی، پالایشگاه و کارخانه‌ی سیمان و... است. تأکید می‌کنم، مسائل اجتماعی در ایران فراموش شده است! بیشتر ما از این جنبه نگاه می‌کنیم که این تالاب خراب نشود جنگل از بین نرود مراتع تبدیل به کاربری نشود. مسائل اجتماعی فراموش شده است. اینکه مثلاً این شهر در آینده بر اثر چه چیزی توسعه پیدا خواهد کرد. ما نمونه‌ی متعددی مثل کارخانه‌ی کمپوست [=گیاکود] در شهر رشت داریم که آمدند در بین دو لکه‌ی شهری رشت و ماکان که توسعه پیدا می‌کنند و به هم می‌چسبند درست بین این دو شهر کارخانه‌ی کمپوست زدند که در داخل شهر افتاده است و چیزی که الان حدود ۳۰، ۴۰ میلیارد تومان هم هزینه‌اش کرده‌اند. تبدیل به معضل شده است.

نوروزی: همانطور که آقای منوری فرمودند گسترده‌گی کار و مفهوم آنقدر بزرگ است که در این مقوله نمی‌گنجد. باید بحث را به سمتی ببریم که ارتباط متقابل شهر و صنعت است. چون ما در حوزه‌ی شهرداری‌ها هستیم بالاخره کلید شهر در دست شهرداری هست. انجمن شهر کارهای اجرایی را انجام می‌دهند. من فکر می‌کنم اگر به این سمت برویم، این مشکلاتی که در حال حاضر در شهرداری‌های ما وجود دارد. بحث صنعتی نه آن صنایع مورد نظر ما که صنایع بزرگ است، همین صنایع کوچک درون شهری، کارگاهی که آقای مهندس گفتند، "مشاغل و صنایع مزاحم" شهریمان همان چیزی که در حال حاضر این مشاغل برای شهر و شهرداری مزاحم است باید چه کار کنیم، چه اتفاقی افتاده و چه مشکلاتی ایجاد کرده و رویکرد ما چیست؟

صالحی: ما می‌گوئیم یک شهر صنعتی، هیچوقت حیاتش محدود نیست آن "شهر شبه صنعتی" است که بعد از یک مدتی بخش خدمات قالب می‌شود. در شهر صنعتی، صنعت وقتی در شهر است یا می‌تواند به صورت متقابل به همدیگر سرویس بدهند وقتی صنعت می‌آید داخل شهر، جالبه اگر بگم اولین شهرسازی که به صورت معاصر در ایران شهرسازی انجام داده است یک مهندس چرم‌ساز است به اسم کارل فریش آلمانی که آمده صنعت چرم‌سازی را در همدان راه انداخته، می‌بیند که ساخت شهر همدان یک ساخت سنتی است. حضور صنعت را نمی‌تواند جوابگو باشد. می‌آید ساخت شهر را تغییر می‌دهد. میدان مرکزی شهر همدان شش خیابان شعاعی می‌شود نخستین طرح شهرسازی در ایران که یک مهندس چرم ساز این کار را انجام می‌دهد، صنعت نمی‌تواند با شهر صنعتی در کنار هم باشد. باید این دو همدیگر را پوشش بدهند و تقویت کنند تا هر دو توسعه پیدا کنند. حالا اگر صنعت با مشکل روبه‌رو می‌شود، صنعت به معنای واقعی نیست که بتواند زایش داشته باشد، یا به عنوان موتور رشد و توسعه در منطقه عمل کند. شهر هم نمی‌تواند به اندازه کافی با شهرنشینی همراه باشد و می‌بینیم اقتصاد شهر ممکن است به سمت خدمات شهری برود.



بشود که نباید ایجاد می‌شود. حالا بعد که با یک رشته مسائل روبرو شدیم، برویم شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل ایجاد کنیم که این مشکلات را حل کنیم. از ابتدا بحث آمایش سرزمین در مقیاس ملی نداشتیم. وقتی ما چنین دیدگاهی نداریم نتیجه‌اش چه می‌شود؟ شهرهای مازنران به دنبال صنعت هستند. صنعت زدگی رایج شده است. می‌گویند ما پالایشگاه می‌خواهیم ما می‌گوییم در این منطقه‌ی حساس بومشناختی، پالایشگاه به چه کارتان می‌آید؟ اما آنها می‌خواهند. چون فکر می‌کنند اگر نداشته باشند شهرشان عقب افتاده می‌شود. در حالیکه آنجا می‌تواند از زاویه‌ی دیگری توسعه پیدا کند. این دیدگاه کلان، از بالادست، هنوز قابلیت اجرایی پیدا نکرده. ضرورت ملی آمایش سرزمین را تصویب کرده‌ایم. الزاماتی هم دارد، اما هیچ سندی راهبردی نیست. طرح‌های توسعه شهری هم چون سند بالادستی ندارد، برای صنعت هم نمی‌توانند راهبردهای مشخصی داشته باشد، چه نوع صنعتی برای این شهر لازم است؟ همه‌ی صنایع را که نمی‌شود با یک چوب راند. هر صنعتی مختصات خاص و شرایط خاص خودش را دارد که برای یک شهر ممکن است خوب باشد، اما برای یک شهر دیگر ممکن است در حد چرنوبیل قاجعه باشد. خوب، چون ما این بحث هم در نظام برنامه‌ریزی داریم که P.O است. سندهای راهبردهای آماده نشده است. یک شهردار و یا یک تهیه‌کننده طرح‌ها چه می‌تواند بکند. دستش بسته است و به آن نقطه فقط به چشم یک جزیره نگاه می‌کند مثلاً می‌گوید اگر صنعت وارد اینجا شود حداقل مسأله اشتغال حل می‌شود، اما چه نوع صنعتی؟ راهبرد مشخصی برایش وجود ندارد.

تولید
نداشتید؟

خانم سلطانی: من یک توضیح را بدهم خدمت شما، آقای

در بازدیدی که از شرکت متولی امور جزیره داشتیم مشاهده شد که چرخه‌ی درونی فعالیت این شرکت کاملاً محیط زیستی بود حتی به من نشان دادند که بازیافت غذایی که کارکنان می‌خورند کاملاً جداساز خشک، تر و... یعنی کل سامانه‌ی در محدوده‌ی خارک، کاملاً یک سامانه‌ی محیط‌زیستی بود. از در که خارج می‌شد، این زباله‌ها را جدا می‌کردند. شهرداری خارک [= فلات قاره] می‌آمد جمع می‌کرد و جایی اطراف جزیره دفن می‌کرد و ماجرا تمام می‌شد. این یک سامانه است. که در جزیره اتفاق می‌افتد. در یک بخش کوچک انجام شدنی است. باید تعمیم پیدا کند. وقتی تجربه‌های جهان را داریم پس ما هم می‌توانیم انجام دهیم.

اسماعیل صالحی: ببخشید درباره‌ی سوآلی که گفتید. الان مشکلی که در ایران در رابطه با صنعت و شهر داریم، فقط نباید عسلویه اراک و یا شاهی را مثال بزنیم، به صورت موردی مسائل ما قابل حل و بررسی نیست. ما باید دیدگاه کلان داشته باشیم متأسفانه در کشور ما از مسأله‌ی آمایش سرزمینی غفلت کرده‌ایم. زمانی که آمایش سرزمینی مغفول ماند، ما نمی‌توانیم توسعه‌ی صنعتی داشته باشیم که براساس توان طبیعی زمین و توانهای دیگری که لازمه‌ی توسعه‌ی صنعتی است پیش برود. بنابراین در واقع ما دو جور برنامه‌ریزی داریم یکی برنامه‌ریزی resource oriented و یکی problem Dricnted ما در ایران برنامه‌ریزیمان ۵ ساله است مثلاً "شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل" برای چه تأسیس شده، چون یک رشته مسائل ایجاد شده. ما همه‌اش به دنبال این هستیم که این مسائل را حل کنیم. در مورد صنعت ساماندهی کنیم. خوب، ما باید قبلاً برنامه‌ریزی پویا R.O داشته باشیم. باید قبل از اینکه مسائل ایجاد بشود، ما اصلاً به سمت مسائل نرویم ما از توانهای محیطی استفاده کنیم. چرا اصلاً باید اجازه بدهیم صنعتی در یک جایی ایجاد



به‌رنگ بهرامی
دکتر در طراحی شهری و
محیط زیست

در شرکت ساماندهی مشاغل همه را با این دیدگاه نگاه می‌کند. ما فکر می‌کنیم بحث این جلسه بحث صنایع خدماتی نیست، بحث صنعت است که در واقع صنعت جایی است که در آن مواد اولیه وارد و پردازش می‌شود، ارزش افزوده ایجاد می‌کند، محصولی تولید می‌شود و به بازار عرضه می‌گردد.

خانم سلطانی: نه من صنایع خدماتی را با توجه به نیاز روزمره بودنشان، عمداً مثال زدم. خواستم به این نتیجه برسم که از یک واحد خدماتی که نیاز همه‌ی شهروندان است و نمی‌توان از شهر خارج کرد و هیچ برنامه‌ی دیگری برای آن نداشت. این است که ما می‌توانیم به عنوان "مزاحم" از آن یاد کنیم، این مزاحم از این واحد خدماتی شروع می‌شود تا یک واحد صنعتی بزرگ که نمی‌توانیم آلودگی و پیامدهای مضر آن را کنترل کنیم. اما منظورمان این نیست که برچسب مزاحم را بر روی یک صنعت یا صنف بزنیم و این ملاک عملی بشود برای خارج کردن آن از شهر. در مورد ایجاد صنایع در شهری مثل کلانشهر تهران مثال می‌زنم با توجه به رشد شهر توسعه‌ای که دارد، ایجاد صنعت را توصیه نمی‌کنیم، اما

صنعتی که شکل گرفته باید آن صنعت و فرایندش را به گونه‌ای اصلاح و مدیریت کنیم که بتواند در شهر ادامه‌ی فعالیت بدهد. در یک شهر ممکن است با توجه به مشکلات و یا نیازی که دارد

ما یک صنعت را ایجاد کنیم و آن را به صورت یک زیست‌بوم که خودش قدرت خود پالایی دارد. با استفاده از فناوری نوین و با بهره‌گیری از اصلاح فرآیندهایش بتوانیم در شهر ایجاد کنیم. ممکن است در دل شهر این اتفاق بیفتد. من معتقدم که نباید همیشه یک الگو یا فکر داشته باشیم که شهر و صنعت در تقابل با هم‌دیگر هستند. نباید بگوییم چون یک کوره‌ی بزرگ ریخته‌گری آلوده کننده است، آن را از شهر دورش بکنیم و بگوییم خوب، این در خارج از شهر می‌تواند، کار و فعالیت کند. تجربه‌ی ما نشان داده است وقتی یک کارخانه واحد صنعتی در بیرون از شهر شکل می‌گیرد، شهر را با تمام چیزها به آن سمت رشد می‌دهد. اگر این کارخانه در فاصله ۱۲۰ کیلومتری نه ۲۴۰ کیلومتری هم باشد. این صنعت یک رشته پیش نیاز دارد. صنایع وابسته دارد. خوشه ایجاد می‌کند و این خودش می‌شود مبدأ ایجاد یک شهرک.

شهریار: آقای دکتر آیا این آدمها قابل مدیریت هستند یا نه؟ این سامانه اجتماعی را که دارد شکل می‌گیرد نمی‌توان به هیچ عنوان مدیریت کرد و باید فقط خودش رشد بکند و بالا بیاید.

منوری: در مورد بوم - پارک‌ها. این الگوها درست هستند الگوهایی در بیرون از ایران، در آمریکا، در آسیای جنوب شرقی هست. شما یک زمینی را ۱۵ تا ۲۰ سال قبل در کره جنوبی یا تایلند که می‌دیدید، در این ۲۰ سال از زمین تا آسمان فرق کرده است. عرض کردم تعریف شهر صنعتی آنست که این جمعیت شهر را به طرف خودش نکشد. داخل خودش تمام کند، همه‌ی امورات مربوط به پرسنل هزار نفری را تأمین کند نه اینکه همه روزه از شهر کرج بروند به شهر صنعتی آنطرف دماوند و بعد از اتمام کار برگردند به جای خودش. قانون داریم و خیلی هم در این قانون پیشرو

دکتر کاملاً درست می‌گویند در ایران اول مشکل ایجاد می‌شود بعدها دنبال راه حلش می‌گردیم. این به این معنی نیست که شرکت ساماندهی صرفاً برای حل مشکل است. برخی از برنامه‌های ساماندهی برای پیشگیری از این مشکلات است. در قانون بند ۲۰ هم اینطور پیش‌بینی شده که، "جلوگیری از ایجاد هرگونه واحدی که ایجاد مزاحمت و آلودگی کند". این را کاملاً ما در تمام شهرهای ایران می‌بینیم. چون طرح جامع به موقع تهیه نمی‌شود حتی موقعی که واحد صنعتی و صنعتی شکل گرفت. تازه با آن برخورد می‌کنیم. و برایش طرح ایجاد می‌کنیم. این موضوع باعث این سؤال یا مشکلی می‌شود که شما با واژه‌ی "مزاحم" دارید، فرض کنید در کنار منزل مسکونی شما درست در کنار دیوار شما یک واحد صافکاری است که هر روز صبح از موقعی که بیدار می‌شود شروع می‌کند به کار. شما به این شغل چه می‌گویید؟ مزاحم به آن شغلی می‌گویند که برای واحد مسکونی ایجاد مزاحمت می‌کند.

نوروزی: من اینطور می‌گویم که متأسفانه شهرداری پایان همه‌ی مشکلات است. وقتی چیزی ایجاد می‌شود شهرداری است که باید آن را حل کند. این مسأله پسماند ایجاد می‌شود. شهرداری اصلاً دخل و تصرفی در آن ندارد. سودش را چه

کسی می‌برد؟ تولیدکننده می‌برد. باید این پسماند را جمع کند. اما شهرداری است که این کار را انجام می‌دهد. همه‌ی اموات را شهرداری باید سر و سامان بدهد. صنایع ایجاد می‌شود، شهرداری است که باید برود و این مزاحمت‌ها را رفع کند. اینها را که می‌گویم ناگزیر از این است. در مورد شهرداری گفتید، شهرداری‌ها متأسفانه الگو نداشته‌اند. شهرداری نبوده یک شهری توسعه پیدا کرده است. مثل آبادان که گفتید شهر تک محصولی بوده به خاطر نفت. در مسجد سلیمان وقتی چاه نفت شماره یک را زدند، این را به صورت ثقلی [= به کمک نیروی ارتش] به شهر آبادان آوردند که اول روستایی به نام عبادان بود و بعد شهر صنعتی آبادان تشکیل شد. مردمان بومی کارگران اولیه این شهر بودند. در پی آن آرام آرام از کشورهای دیگر و متخصصان خارجی وارد شهر می‌شدند و این شهر تشکیل شد. این شهرها بر اساس خواست ما بنا نشده‌اند. خانه‌ها به شکل شیروانی و بافت خاصی دارد. وارد شهر که می‌شوید جوی‌های زیادی دارد که آن موقع طراحی شده بود برای هدایت به سمت تصفیه خانه شهر، اما، مشکلات جنگ و ساخت‌وسازها اینها را محصور کرد. الان این‌ها معضل شده است. می‌خواهم این را بگویم که شهرداری خیلی جاها مقصر نیست. بلکه تحویل گیرنده همه‌ی کارها و مشکلات است. اگر در ابتدای کار هم‌فکری باشد، کارها خیلی بهتر می‌شود. برای مثال در شهر اندیشه یک ایراد بزرگ که پیدا شده اینکه آرامستان برایش طراحی نکردند همچنین برای پردیس. قانون می‌گوید که اموات یک شهر در شهر دیگر نباید دفن شود.

صالحی: خانم مهندس اشاره به بحث صافکاری کردند. یک رشته صنایع خدماتی است. در هر شهری این یک نیاز است که تعریف شهر صنعتی نیست. تعمیرگاه، صافکاری، نقاشی و ... اینها



هاشم نوروزی فرد
کارشناسی ارشد جغرافیا
و برنامه‌ریزی روستایی

هستیم. زود الگو می‌گیریم و تصویب می‌کنیم، اما اجرایی نمی‌شود. کاسپین یک شهر صنعتی است. که در این ۲۰ ساله ۶۰۰ کارخانه واردش شده‌است که براساس قانون در شعاع ۱۲۰ کیلومتری قرار گرفته و نباید شهر صنعتی در آنجا داشته باشیم. مدیران و وزرا می‌روند می‌آیند تابلوش هم هست، اما کسی نپرسیده این چیست؟ نه گزارش ارزیابی را خواستند. نه قانون رعایت شده است. یک مسأله هم فرهنگ جمعیتی است یعنی شهر در دنباله جمعیت می‌دود. شهر را شما هر طور که تعریف بکنید یکبار می‌بینید چند سال دیگر جمعیت است که شهر را تغییر داده است. خود شهر عامل محدود کننده نبوده است. مسأله دیگر آمایش سرزمین است. هنوز ما یک چیزی نداریم در این حد که خاک این استان اینگونه است، آبش اینطور است. بادش این است. ما برنامه‌ای نداریم. برای همین بدون اینکه برای شهرهایمان تعریف کنیم که کدام قسمت شهر می‌تواند صنعت داشته باشد. هم من ۱۵ سال مشاور شرکت

ساماندهی صنایع و مشاغل مزاحم بودم، همیشه هم می‌گفتم به جای این کلمه از "ناسازگار" استفاده کنیم، ناسازگار تعریف دارد. ما تا برنامه‌ریزی نداشته باشیم کارها درست نمی‌شود.

تجربیا دکتر شما نقطه‌ی نظرتان را بفرمایید. ضمن اینکه یک تعریفی از بوم‌پارک / اکو پارک ارائه دهید. آیا در کشور ما انطور که آقای دکتر فرمودند، دست یافتنی است یا نه؟

بهرامی: همیشه یک فرقی بین حقیقت و واقعیت است. بحث بوم - پارک، بحث مشاغل مزاحم، ناسازگار و جز آن...! دنبال مفاهیم هستیم به طور کلی بحث ما اینست که صنعت یا شهر می‌تواند چه بکند؟ واقعیت اینست که دکتر گفتند این اتفاق نمی‌افتد یا ما برای این اجرا و تضمین راهکار نداریم یا کم داریم. سازمان محیط‌زیست شاید به وظیفه‌ی خودش درست عمل نکند، شهرداری طبق وظایف خودش همه چیز باید در اختیارش باشد. شهرداری باید در تمام مسائل شهری اجازه‌ی دخالت داشته باشد. مدیریت یکپارچه‌ی شهری داشته باشد. صنعت می‌تواند در شهر باشد. قالب‌های جهانی‌اش را هم داریم. در تمام دنیا هم دارد تکرار می‌شود منتها مفهوم بوم پارک اینست که صنایع امروزه تولید ماده یا انرژی را که در چرخه‌ی صنعت می‌کند، همیشه یک ماده‌ی زایدی دارد. ماده‌ی زاید دوباره یا یک فرآیند دیگر می‌تواند صنعتی دیگر یا کارخانه‌ی جنبی کنار این باشد و خودش تولید یک ماده‌ی دیگر بکند و در نهایت تبدیل به موادی می‌شود که قابل بازیافت در طبیعت هستند. به این ترتیب میزان مواد زاید تولیدی کاهش می‌یابد. به عبارتی، حتی چرخه‌هایی از یک رشته کارخانه می‌تواند کنار هم باشد. در نهایت چرخه‌ی ماده و انرژی را طوری عمل می‌کنند که مواد آلاینده وارد سامانه‌ی طبیعی نشود و در واقع بتواند در چرخه و روند صنعت حل شود. این مفهوم خیلی ساده‌ای از بحث بوم - پارک صنعتی است که خیلی هم پیچیده نیست. شاید لازمه‌اش یک برنامه‌ریزی بسیار ساده است. برنامه‌ریزی‌هایی که صنعت می‌تواند در ابتدا داشته باشد، برنامه آلودگی هوا یکی دیگر از مشکلات است. ما نباید فقط خودروها را ببینیم. عدم حرکت

هوا در درون شهر، بسته به ارتفاع ساختمان است. این صنایع اگر برنامه‌ریزی بشوند، اگر صنعت ساختمان به خوبی مدیریت بشود، طبعاً می‌تواند سازگار با شهر باشد. این صنعت الان به صورت سبز عمل نمی‌کند، یک بحث دیگر اینست که اگر صنعت در یک شهر نباشد، ما معضل دیگری در مورد حذف صنعت خواهیم داشت. چون صنعت وقتی که می‌رود، حتی ممکن است حذفش نکنیم. مثلاً کارخانه‌ی کبریت سازی زنجان در مرکز زنجان قرار گرفته و حدوداً تا ۲۰، ۲۵ سال پیش هم کار می‌کرد. از آن کارخانه‌هاست که وقتی زنگش را می‌زدند همه از زنجان می‌رفتند در آنجا کار می‌کردند. الان هم هست حالا ضایعاتی مثل فسفر، گوگرد و خیلی چیزهای دیگر هم دارد، خب این محوطه مانده است. بخشی از بافت شهر است. آلودگی‌های خودش را دارد. خب، باید با آن چکار کرد؟ این مسأله هست که اگر بخواهیم آن را حذف کنیم باید با آن ساختار چیکار کنیم؟ که این هم در قالب بوم - پارک‌های فرا صنعت می‌بینند که می‌گویند این منظره‌ی صنعتی رها شده.

یک مسأله هم فرهنگ جمعیتی است یعنی شهر در دنباله جمعیت می‌دود. شهر را شما هر طور که تعریف بکنید یکبار می‌بینید چند سال دیگر جمعیت است که شهر را تغییر داده است.

را هم حالا تبدیل به یک سامانه می‌کنیم. حتی می‌توانیم صنعت گردشگری درون شهری را واردش کنیم. حتی می‌توانیم با طراحی‌های که محیط زیستی است، می‌توان تبدیلش کنیم به

یک فضای بازسازی شده.

صالحی: من می‌خواستم در ارتباط با اینها یک بحثی را یادآوری کنم. یکی اینکه من همچنان معتقدم که کلمه‌ی صنعت را نباید به صورت عام استفاده کنیم. وقتی صحبت از این می‌شود که صنعت باید در شهر وجود داشته باشد یا نداشته باشد، این حکم کلی به نظر من پذیرفتنی نیست. چون صنعت می‌تواند طیف‌های مختلفی داشته باشد. چون در ضوابط ملی آمایش سرزمین ما مزیت نسبتی توسعه‌ی صنعتی در ایران صنایع شیمیایی و فلزی و کانی‌های غیر فلزی مثل سیمان و ... است. پس ما می‌گوییم صنعت در شهر می‌تواند حضور داشته باشد پس صنایع هم می‌تواند در حالی که صنعت سیمان در کنار یک شهر می‌تواند فاجعه باشد یا صنایع شیمیایی و پتروشیمی کنار شهر. پس باید بگوییم چه صنعتی؟ همه‌ی صنایع حضورشان در شهر نه لازم هست نه عقلانی، پس بهتر است این طیف‌بندی را داشته باشیم. بگیم صناعی که این ضوابط و معیارها را دارند می‌تواند در کنار شهر باشند. ما در مکانیابی صنایع مثل پاندول ساعت دو بحث است که تأثیر می‌گذارد که ما کجا صنعت مستقر کنیم. یک رشته صنایع هستند که در حلقه‌ی آخر پردازش صنعتی هستند، باید نزدیک بازار باشند. چون محصولاتشان مستقیم وارد بازاری شود یک دسته صنایع حلقه‌ی اولیه هستند، نزدیک مواد اولیه باید بشوند. مثل صنایع شیمیایی و پتروشیمی ذوب فلزات باید نزدیک مواد اولیه باشند. مثلاً عسلویه را که گفتند، اقتضاء می‌کند که صنایع همانجا وجود داشته باشد، نمی‌شود آن را برداشت. پس حالا همین جا این بحث می‌خواهم راجع به شهر هم داشته باشم. ما همینطوری نمی‌توانیم بگوییم "شهر" می‌خواهم بگویم که عسلویه شهر نیست "کمپ کارگری" است. در هر جایی حیات اقتصادی اجتماعی، معنای خاصی دارد. نمی‌شود که هر کمپ کارگری که ساخته شود

یک شهردار هم داشته باشد، بگوییم که شهر است.

ما در شهرسازی فرا نوگرا [=پست مدرن] در اثر پهنه‌بندی مختلط (درمیخته) اعلام می‌کنیم اینکه شهر را جدا کنیم صنعت و خدمات را جدا کنیم الان لغو شده و یک صحبت کاربریهای ترکیبی را داشته باشیم. اینجا این معنا را پیدا می‌کند. صنایع خدماتی نه آن صنایعی مثل کانیهای غیر فلزی و پتروشیمی اینها قبول نیستند. همه‌ی صنایع خدماتی در همه‌ی شهرها چه صنعتی باشد چه غیر صنعتی باشد اینها نیاز روزمره‌ی مردم است. ممکن است شما هر هفته شاید هم هر ماه نیاز داشته باشید از آنها استفاده کنید، ماشین تعمیر کنید، اینها لازمه‌ی حیات شهر است و نمی‌توان آن را به خارج از شهر انتقال داد. بلکه باید جایی مستقر باشد که مزاحمت نداشته باشد. حالا این مزاحمت را اینطور تعریف می‌کنیم؛ از لحاظ ایمنی، آرامش، بهداشتی، تمام اینها دارد براساس این معیارها اگر مکانی وجود داشته باشد که آنها در آنجا جانمایی بشوند می‌تواند

بحث سازگاری را هم پوشش بدهد کلمه‌ی مزاحمت خیلی کلمه‌ی جامع و خوبی است و ما نباید با این کلمه مشکل داشته باشیم حالا قانون هم به خوبی پیشگیری کرده ایمنی است

بحث بهداشت بحث مسأله زیست محیطی است. فرقی نمی‌کند چه شمال و چه جنوب شهر باشد، وقتی کسی در یک جایی زندگی می‌کند تمام اینها ممکن است برایش ایجاد مزاحمت کند. بالاخره دود، بو همه‌ی اینها می‌تواند برایش ایجاد مزاحمت کند. ما یک انسان را در نظر می‌گیریم اینکه بالا شهری است یا جنوب شهری هیچ فرقی نمی‌کند. باید مزاحمت را اینجوری ببینیم.

تولیا اعمال پایدها و نیایدها زیست محیطی یا قوانین زیست محیطی در مورد صنایع و کارخانه‌ها از چه زمانی در ایران اجرایی شده است؟

منوری: فضای کار ما اجازه اعمال قانون نمی‌دهد. قانون می‌گوید حق صنایع شیمیایی در مازندران و خوزستان ندارید اما هر روز دارند یک پالایشگاه می‌زنند. قطب‌های توریستی که باید از آنها پول دریاوریم همگی آلوده هستند. شما هر کجا را که نگاه می‌کنید، کنار تالاب انزلی، کنار سفیدرود همه جا دودکش است به جای اینکه پول و جمعیت را جذب کنید.

خانم سلطانی: می‌باید صورت مسأله را خوب بشناسیم. علت اینکه صنعت در شهر شکل می‌گیرد را بدانیم. برچسب مزاحمت بر روی یک صنف یا صنعت می‌چسبانیم و تمام. در حالی که همین کارخانه‌ی سیمان را یک گروه آلمانی آمدند و این فرایند سیمان را به گونه‌ای کنترل و مدیریت کردند که خروجی این کارخانه سالهای ۸۵-۱۲۸۰ مستقیماً وصل بود به سازمان محیط زیست. هیچگونه آلودگی زیست محیطی نداشتیم. بنابراین ما به جای اینکه برچسب آلودگی و مزاحمت را روی صنعت بچسبانیم، آن را روی یک فرایند بگذاریم. در آلمان ما آبکاری‌های بسیار بزرگی داریم که در مرکز شهر دارد کار می‌کند و هیچگونه مزاحمتی هم ندارد. موجب پویایی اقتصاد شهر شده است. باید جامع عمل کنیم. مسأله محیط زیست را می‌بینیم، بحث اقتصادی آن را نمی‌بینیم. بحث اقتصادی را می‌بینیم بحث اجتماعی را نمی‌بینیم. واقعاً سامانه‌ی

شهر چون حیات زنده دارد، باید اگر می‌خواهیم صنعت را نگاه کنیم از دید زیست محیطی، از دید اجتماعی و اقتصادی نگاه کنیم. بحث شهرسازی و کالبد شهری را نگاه کنیم؛ با یک نگاه همه‌جانبه و توسعه‌ای پایدار در تمام ابعادش نگاه کنیم. اگر این جمع‌بندی را بکنیم و یک مدیریت بر روی اینها داشته باشیم، می‌توانیم بگوییم شهر و صنعتمان در کنار هم به یک برهمکنش سازنده رسیده‌اند. می‌بایستی رویکردمان، رویکرد حفظ مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی شهر باشد.

بهرامی: باید دیدگاه‌های نوین را هم ببینیم. از جایگاه طراحی شهری می‌گوییم؛ ما امروزه طرح‌های راهبرد منظر/چشم‌انداز داریم. در طرح‌های راهبردی نوین منظر شهری ۳ تا ساختار داریم. ساختار زنده، غیر زنده و فرهنگی که فرهنگی شامل دستگاه اجتماعی، اقتصادی است. ساختار زنده صنایع طبیعی و بخش‌های غیر زنده بافت کالبدی شهر و بقیه عناصر غیر زنده شهری است. این سه ساختار با هم عمل می‌کنند و منظر

میزان بیشتر بهره‌وری از منابع و حداقل میزان اتلاف انرژی را داشته باشد. این یک صنعت سبز است که در هر جایی می‌تواند انجام شود و به استقرار خودش ادامه بدهد.

شهری را کامل می‌کند و پدیده‌ای فراتر از اجزا تشکیل دهنده است. یعنی با تک‌تک اینها نمی‌توان منظره‌ی شهری را ساخت، بلکه از ارتباط و برهمکنش بین اینها

منظر شهر شکل می‌گیرد. پس اگر به این شکل، "همه‌سویگر" نگاه کنیم، (ایتنه‌گریت به معنی "همه‌سو" و شاید "یکپارچه") اما این تیم متد [=گروه روش] در واقع ساختار شهر را یک ساختار یکپارچه یا همه‌سویگر می‌بینند. من فکر می‌کنم جایگاه صنعت چه در داخل شهر چه بیرون شهر، اگر بتواند به بقای خودش ادامه دهد. به شرطی که بتواند با ساختارهای محیط‌زیست پیرامونش ترکیب شود و بتواند خودش یک زیست‌بوم باشد و با زیست‌بوم‌های اطرافش همخوان و در نهایت بتواند خودش یک زیست‌بوم جامع را با سایر زیست‌بوم‌ها به وجود آورد باید حفظ شود. به عبارتی چرخه‌ی ماده و انرژی درون خودش به نحوی باشد که میزان مواد زاید آن به حداقل برسد. میزان بیشتر بهره‌وری از منابع و حداقل میزان اتلاف انرژی را داشته باشد. این یک صنعت سبز است که در هر جایی می‌تواند انجام شود و به استقرار خودش ادامه بدهد.

نوروزی: به نظر من صنعت می‌تواند یک جاذبه‌ی گردشگری در شهر هم باشد. اگر تجهیزات تأسیسات امکانات و زیر ساخت‌ها را دیده باشیم، ضمن اینکه از نظر اقتصادی و صنعتی خیلی مهم است. به عنوان یک جاذبه‌ی گردشگری در شهر هم عمل می‌کند. در توکیو و سیدنی سامانه‌های بزرگ آبیان و صنایع مرتبط آنها در مرکز شهر قرار دارد.

صالحی: به عنوان جمع‌بندی می‌گوییم که تمام مشکلات ما برمی‌گردد به اینکه به اندازه‌ی کافی ما به برنامه‌ریزی بها ندادیم. حرف زده‌ایم، اما نتوانستیم از آن استفاده کنیم. تنها راه موجود برنامه‌ریزی قضایی در مقیاس ملی، منطقه و محلی است. چون می‌تواند این عقلانیت را در همه‌ی بحث‌های مکانیابی، بخصوص کاربریهای صنعتی ایجاد کند و از برخورد‌های موضعی و موردی جلوگیری نماید و از راهکارهای امروز برای مسائل فردا اجتناب شود.

تولیا با سپاس از همه عزیزان.



اکوپارکها، پیوند صنعت و شهر

بهرنگ بهرامی

دکترایر برنامه‌ریزی محیط زیست و طراحی شهری

پارمیس سرور

دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی طراحی محیط زیست

هما ایرانی بهبهانی

دکترایر معماری و طراحی محیط زیست

مقدمه

در دهه های اخیر افزایش جمعیت و گسترش بی رویه شهرنشینی شکل گیری کلان شهرهایی آلوده و متاثر از تخریب بسترهای طبیعی و منابع زیستی را به شدت در پی داشته است. همپنین همگامی توسعه صنایع و فعالیتهای بشر در افزایش بهره مندی از محیط زیست و با رشد این فعالیتها در درون و پیرامون شهرها بر روند رو به تخریب ساختارهای طبیعی محیط افزوده است. بدین ترتیب محیط زیست جهانی با گونه ای از مشکلات زیستی رودررو گشته که دامنه ای گسترده تر از محدوده قرارگیری فعالیتهای مخرب را در پی دارد. تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین در چرخه های بزرگتری وارد شده و حیات انسان و سایر موجودات را در پی دارد. در این میان صناعی که در بستر کنونی شهرها واقع شده اند و از تکنولوژیهای قدیمی تر با رعایت حداقل استانداردهای محیط زیستی استفاده می کنند، بر سرعت تخریب محیط می افزایند. با بروز مسائلی منتج از آلودگیهای زیستی صنایع، در حال حاضر ایده نوین اکو پارک های صنعتی در جهان توانسته علاوه بر متعادل نمودن محیط کارخانه، در بهسازی اکوسیستم پیرامون این صنایع موثر واقع شده و همراهی صنعت با طبیعت را در پی داشته است. در این میان پرداختن به فضاهای صنعتی متروکه که اغلب بسترهای محیطی آلوده ای نیز داشته و در درون و یا پیرامون شهرهای در حال گسترش واقع شده اند، مقوله ای است که مورد توجه متخصصان و بویژه طراحان محیط و منظر می باشد.

فضاهای صنعتی و فرصتهای درون شهرها

بطور کلی و از دیدگاه طراحان محیط و منظر عملکرد فضاهای صنعتی به دو دسته فضاهای فراصنعتی (پسا صنعتی) و فضاهای صنعتی تقسیم می شوند. فضاهای صنعتی شامل کارخانه های فعالی هستند که با بهره برداری از منابع طبیعی و تولیدات مختلف صنعتی و غیر صنعتی، در منافع اقتصادی موثرند. در اغلب این صنایع فقدان شرایط مطلوب چرخه حیات در بستر محیط طبیعی و گسترش آلودگی در نتیجه دفع انباشت پسماند های آلاینده تعادل حاکم بین اجزا و ساختار محیط طبیعی را برهم زده است. لذا علی رغم منافع حاصل مشکلات ناشی از این صنایع نقش منفی برای جوامع شهری ایجاد می نماید (Chiu et al, 2004).

علاوه بر صنایع فعال، فضاهای صنعتی غیر فعالی نیز در سکونتگاههای انسانی وجود دارند. اغلب آنها فضاهای رها شده با اکوسیستم تخریب یافته درون شهری هستند که آثار و بقایایشان در دهه های اخیر و در نتیجه توسعه شتاب آلود شهرهای بزرگ و بویژه رشد بی رویه حومه این شهرها سبب شده است تا بصورت محوطه های صنعتی متروکه و آلوده باقی بمانند. این اراضی متروکه وسیع تحت عنوان عرصه های بازیافتی شناخته می شوند (UNEP, 1996).

فضاهای صنعتی متروکه اغلب از آنجائیکه قادر به برقراری هیچگونه ارتباط مطلوبی با فضاهای پیرامون خود نبوده و در اتصال و پیوند دادن اجزای درون خود در قالب یک کل منجسم نیز ناموفق هستند، شناخته می شوند.

از سویی منظر مطلوب و مناسب زیست شهری رخنمود متعادلی از تعامل انسان و محیط است. لذا فرآیند متروک سازی و رها سازی این صنایع با ویژگیهایی که مطرح گردید، تخریب منظر شهری را نیز در پی دارد. بدین ترتیب امروزه طراحان محیطی سعی بر آن دارند تا از این فضاها به عنوان فرصت هایی برای مرمت بافت های شهری و توسعه کیفیت فضاهای شهری استفاده کنند. لزوم پرداختن به این مهم، درک این مناظر به عنوان پسماند حاصل از رشد شهر و بخشی از منظر فرهنگی شهرهاست. بازیافت انطباق پذیر چنین مناظر تلف شده ای به عنوان بخش گسترده ای از منظر شهر معاصر، از اساسی ترین چالش های پیش روی طراحان بشمار می آید. احیای این مناظر نه تنها رونق اقتصادی و بهسازی محیط بلکه نوسازی مکانهای صنعتی آسیب دیده از طریق ایجاد منظر پایدار و مرمت لایه های بر جای مانده از روزگاران گذشته و ایجاد فضاهای اجتماعی و فرهنگی و توسعه گردشگری با حفظ هویت صنعتی را در پی دارد.

تفکر احیای ساخت گاههای صنعتی متروکه از دهه ۱۹۷۰ و بیشتر با هدف نمایشی و حفظ یادمان های قدیمی و سنتی صورت گرفته است (Cote et al, 1994).

در دهه اخیر و با آغاز تفکرات نوینی چون اکولوژی شهری، پرداختن به این فضاها نیز با در نظر گرفتن پارامترهای محیطی صورت می گیرد که هدف اصلی آن از جنبه های نمایشی صرف با احیاء محوطه های متروک و آسیب دیده و مرمت محیطی بسترهای آلوده آنها ادغام می شود. لذا در طراحی مجدد این محوطه ها از عناصر زائد و غیر قابل برگشت به طبیعت استفاده می شود تا از تخریب اکولوژیکی وارد آمده به زمین به عنوان عاملی جهت مرمت و احیاء مکان صنعتی متروک سود برده شود (Birksted, 1999).

از سویی با آغاز دهه ۱۹۸۰ و ورود جهان به مقوله استراتژی حفاظت جهانی، سیستمهای صنعتی بعنوان اکوسیستمهایی که در آن مصرف مواد و انرژی بهینه سازی شده است، تولید زباله به حداقل رسیده و مواد زائد به عنوان مواد خام در فرآیند دیگری مورد استفاده قرار می گیرند و سرانجام

مواد در چرخه زندگی جریان خواهند داشت، مورد توجه قرار گرفتند. و بر این اساس با تدوین اصول سبز مقرر گردید با بکارگیری ابزارهای بهینه سازی مصرف منابع، استفاده مجدد از منابع، تشویق مصرف منابع تجدید پذیر و قابل بازیافت، حفاظت از طبیعت، کاهش آلاینده ها، کاهش تولید مواد زائد، تلفیق طراحی زیر ساخت ها و سازه ها با محیط طبیعی و انسانی تحقق یابد.

در پی چنین نگرشی، پرداختن به مقوله صنایع درون و پیرامون شهرها با توجهات زیستی و اکولوژی منظر شهری منجر به شکل گیری رویکرد طراحی اکوپارکهای صنعتی گشته است.

اکوسیستمهای صنعتی و اکوپارکها (پارکهای صنعتی اکولوژیک)

اکوسیستمهای صنعتی سیستمهایی هستند که در آنها مصرف انرژی و مواد بهینه بوده، تولید زباله به حداقل رسیده و مواد خام زائد به عنوان مواد خام در فرآیند دیگری استفاده می شود. بدین ترتیب مواد در چرخه های زیستی جریان داشته و در حقیقت یک متابولیسم صنعتی شکل می گیرد (Frosch et al, 1989).

در این اکوسیستمها جامعه تولیدی و تجاری در پی افزایش عملکرد اقتصادی و زیست محیطی از طریق همکاری و مشارکت در مدیریت مسائل زیست محیطی و منابع از جمله: آب، انرژی و مواد هستند. اجزای این رویکرد شامل طراحی جدید و یا تجهیز زیر ساختها و صنایع، جلوگیری از آلودگی و صرفه جویی در مصرف انرژی است (Lowe, 2001).

دستیابی به یک اکوسیستم صنعتی از طریق کاهش مصرف مواد و منابع غیر قابل استفاده در چرخه و ترغیب و تشویق افکار عمومی به استفاده هر چه بیشتر از انرژی پایدار، ایجاد تعادل بین پسماندهای قابل استفاده در چرخه و مقدار نیازی که فرآیندهای آتی به این پسماند دارند و طولانی نمودن زمان ماندگاری مواد قابل استفاده و غیر استفاده در چرخه، مگر اینکه این مورد به ضرر محیط زیست باشد، صورت می گیرد (Heeres et al, 2004).

چنین نگرشی منجر به شکل گیری تفکر اکوپارکهای صنعتی گشته است. در حقیقت در یک اکوپارک صنعتی، شرکت و کارخانجات مختلفی بطور بهم پیوسته در کنار هم قرار گرفته اند و محصولات جانبی و ضایعات کارخانه به عنوان انرژی و مواد خام برای تولید محصولات کارخانه دیگر استفاده می گردد. در نتیجه تشکیل یک همزیستی صنعتی امکان پذیر می شود. این همزیستی بدنبال رویکردی برای گردش مواد، استفاده چند مرحله ای از انرژی و به حداقل رساندن زائدات توسط بازیافت مواد صورت می گیرد. بنابراین اکوپارک صنعتی یک شبیه سازی از وضعیت سیستم صنعتی است که در طبیعت یافت می شود.

در واقع اکوپارک صنعتی یک سیستم صنعتی حافظ طبیعت و منافع اقتصادی است که با کاهش جریان مواد و انرژی، کاهش هزینه ها و بالا بردن کیفیت سلامتی کارگران به ایجاد فرصت هایی جهت سرمایه گذاری جهت استفاده از ضایعات فراهم می نماید (Liwarska-Bizukojc et al, 2009).

شورای سرپرستی توسعه پایدار در آمریکا در سال ۱۹۹۶ پارک صنعتی اکولوژیک را مجموعه ای از حرفه های گوناگون که در رابطه با هم و با جامعه محلی در جهت استفاده مناسب و متعادل از منابع (مواد، آب، انرژی و تجهیزات) قرار دارند و سعی بر رسیدن به تعادل اقتصادی، زیست محیطی و افزایش منابع انسانی جهت انجام کارهای تجاری و صنعتی دارند. در کل تشکیل اکوپارکهای صنعتی فرصتی را برای همکاری صنایع مختلف

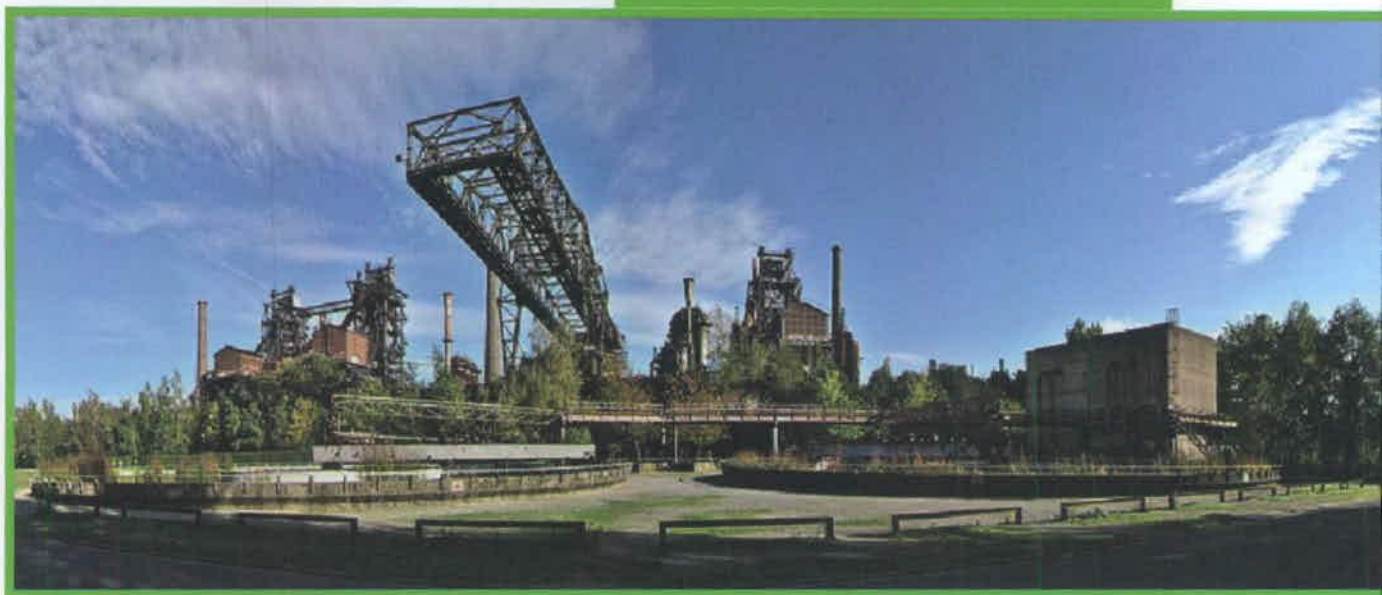
انرژی برایش در نظر گرفته می شود و در این زمان بین صنایع مختلف فعل و انفعالاتی برقرار شده، روابط همزیستی مورد توجه قرار می گیرد (Sadegh Taskhiri et al. ۲۰۱۱).

در طراحی پارکهای صنعتی اکولوژیک سعی بر آن است تا خود پالایندگی سیستم بوسیله مکانیزم های تعریف شده به حداکثر رسد تا نخست آلودگی های تولید شده توسط صنایع به حداقل برسد و همچنین تولیدات فرعی حاصل از فرآیندهای صنعتی مورد استفاده مجدد قرار گیرد.

فراهم می کنند تا به منظور استفاده بهینه از منابع و در نتیجه کاهش ضایعات یک ساختار فضایی جهت به نمایش در آوردن مفهوم اکوسیستم صنعتی ارائه دهند (Lowe et al. ۱۹۹۷).

آنچه بطور مشترک در تمامی تعاریف پیرامون اکو پارک صنعتی بیان گردیده است، حفظ منافع و پیشرفت در زمینه های اقتصادی و زیست محیطی است (Chiu ۲۰۰۴ et al).

طراحی اکوپارکهای صنعتی و فراصنعتی



طراحان اهداف زیر را در طراحی اکو پارکهای صنعتی دنبال می کنند:

- ۱- حفاظت از منابع طبیعی و کاهش مواد زائد
- ۲- افزایش بهره وری منابع
- ۳- افزایش استفاده بهینه از مواد خام
- ۴- استفاده بهینه از انرژی
- ۵- بستن حلقه از طریق بازیافت و استفاده مجدد از مواد و جریان انرژی



تصویر ۲- نمایش مواجهه طبیعت و صنعت در اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ

تصویر ۱- اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ
پارکهای صنعتی و فراصنعتی در مبحث اکولوژی صنعتی به مثابه یک سیستم زنده (اکوسیستم صنعتی) در نظر گرفته می شوند. بر این اساس طراحی مرتبط با آن طراحی اکولوژی است که تقلید از اکوسیستم ها و فرآیندهای زیستی را اساس کار خود قرار می دهد و مرتبط با طراحی منظر پایدار پیش می رود. به عنوان مثال شناخت روند تجزیه میکروارگانیسم ها می تواند روش جدیدی را جهت تبدیل محصولات فرعی و زائد صنعتی به ذخیره غذایی ارائه دهد. در نتیجه اکوسیستم های طبیعی به یک مدل مفهومی برای طراحی اکو پارک صنعتی تبدیل می

گردد. طراحی اکولوژی صنعتی، دارای خاصیت خود پالایندگی و خودسازی طبیعی می باشد. یعنی اکوسیستم صنعتی نظیر یک لوپ بسته چرخشی عمل می نماید و مواد زائد را به ماده ای با ارزش احیاء می نماید. به این شکل از رها سازی مواد و زباله ها به محیط زیست جلوگیری می نماید و همچنین نیاز به استخراج مواد خام را کاهش داده و مصرف مواد و انرژی را متعادل می سازد.

در این مدل مفهومی صنایع به عنوان یک موجود زنده تلقی شده و بسته به نوع فعالیتی که دارند طبقه بندی می شوند. پس هر صنعتی دارای متابولیسم مربوط به خودش است. در نتیجه اصول توده و جریان

۶- کاهش حمل و نقل

۷- پایداری اقتصادی - زیست محیطی و اجتماعی (Heeres et al ۲۰۰۴).

بر این اساس در طراحی اکوپارکها متغیرهای فیزیکی - بیولوژیکی و انسانی مورد بررسی قرار می گیرد. از آنجائیکه این متغیرها روی هم تاثیر می گذارند، برای طراحی اکوپارکهای صنعتی احتیاج به شناخت جامع از ساختار سرزمین است. به این ترتیب یک اکو پارک صنعتی باید دارای ویژگی های کلیدی ذیل باشد:

۱- ادغام با سیستم های طبیعی و به رسمیت شناختن محدودیتهای اکوسیستم محلی بویژه ظرفیت جذب مواد زائد

۲- حداکثر صرفه جویی در مصرف انرژی از طریق طراحی، تولید همزمان و افزایش استفاده از منابع تجدیدپذیر

۳- طراحی جریان مواد و مدیریت مواد زائد، حداکثر استفاده مجدد و بازیافت مواد از جمله آب، کاهش اتلاف مواد شیمیایی و سمی در محیط (Sadegh Taskhiri et al ۲۰۱۱).

۴- مناسب سازی ساخت و ساز و محوطه ها و حداکثر استفاده از شیوه های زیست محیطی

۵- مدیریت موثر بوسیله حفظ ترکیب مناسب از صنایع با ایجاد یک سیستم اطلاعاتی کامل و سیاستهای تشویقی (Cote et al ۱۹۹۶).

از سویی در زمینه احیای زمین های متروک صنعتی در قالب اکوپارکهای فراصنعت، لاتز معمار منظر آلمانی معتقد است که مناظر صنعتی ویران شده ای که روزگاری نبض اقتصادی شهر به شمار می آمدند و امروزه از زندگی شهری به دور افتاده اند را به جای حذف، زمینه طراحی قرار گیرند. این مناظر باید با توجه به قابلیت عناصر موجود در آنها برای تبدیل به فضاهای جذاب و پر مخاطب، مورد مداخله طراحان قرار گرفته تا بار دیگر این فضاها را به بستر شهر و زندگی روزانه شهروندان برگردانده شود. فراگرد طراحی این مناظر شامل مکانیابی مکانهای نامتعادل با هدف ترمیم مکان متروکه، استخراج لایه های اطلاعاتی بستر و ترکیب آنها با هم، حفظ عناصر موجود در سایت، استفاده از مصالح موجود در سایت، ترکیب عناصر موجود و طراحی شده با تعریف خاص خود از زیبایی و در نهایت کامل کردن طرح توسط مردم می باشد.

ایجاد پارک فراصنعتی در محل کارخانجات قدیمی و به کار بردن تکنولوژی های جدید این مزیت را بوجود می آورد که با استفاده بهینه از منابع و انرژی سیستم های بازیافت، کارخانه متروکه بعنوان یک نماد صنعتی و شاخص صنایع قدیمی معرفی شده و در طی طراحی آن آلودگی های زیست محیطی کاهش یابد.

همچنین با کمک قوانین اجتماعی، یک پارک صنعتی تبدیل به یک مجموعه قدرتمند می شود. این پارک زمینه ایجاد اشتغال در یک محیط صنعتی قدیمی که اکنون پارک است را بوجود می آورد. توسعه چنین پارکهایی باعث ایجاد محیطی بهتر در کنار کارخانه های صنعتی شده و این خود باعث پیدایش هوای پاکیزه، زمین و آب پاکیزه و مهمتر از همه کاهش تولید آلودگی های صنعتی و ایجاد محیط جذابتری می گردد.

اکوپارکهای فراصنعتی با کاهش منابع آلودگی و زباله و نیز کاهش استفاده از منابع می توانند مفید واقع شوند. اکوپارکها موظف به ایجاد راهکارهای جدیدی برای از بین بردن آلودگی های باقیمانده از صنایع قبلی و کاهش مصرف از منابع محیطی منطبقه می باشد. جلوگیری از ایجاد و انتشار آلودگی های زیست محیطی، استفاده بهینه از انرژی، مدیریت آب، بازیافت مواد و باقیمانده های صنعتی و دیگر تکنولوژی های جدید زیست محیطی



تصویر ۳- حذف آلودگیها و پسماندها با استفاده از کاشت گیاهان در اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ



تصویر ۴- طراحی مسیرهای دوچرخه سواری و پیاده روی در محوطه ضایعات اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ



تصویر ۵- سایت پلان اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ

نتیجه گیری

بنابراین همچنانکه مطرح گردید بروز نگرشهای جدید در طراحی مناظر صنعتی و فراصنعتی در شهرها که اغلب فضاهای رها شده و اکوسیستمهای تخریب یافته درون شهری هستند، علاوه بر آنکه زمینه ارتقا کیفیات زیستی شهرها را افزایش می دهد و حذف آلودگیها را در پی دارد، قادر است

با ادغام بستر محیطی این صنایع در ساختار طبیعی شهر و مناسب سازی بقایای ساخت و سازها و محوطه های متروکه موجود و حداکثر استفاده از شیوه های زیست محیطی این فضاها را به فضاهای تفریحی و آموزشی صنایع قدیمی نیز تبدیل کنند. طی سالهای اخیر، طراحی اکوپارکهای صنعتی و فراصنعتی موجب تقویت ارزشهای فرهنگی شهر نیز می گردد.

منابع

Birksted, J., 1999, *Relating architecture to landscape*, London and FN Spon.

Cote R.P., Rosenthal E.C., 1998, "Designing Eco-industrial park: a synthesis of some experiences", *Journal of cleaner production*, volume 6.

Cote R.P., Ellison R., Grant J., Hall J., Klynstra P., Martin M., and P. Wade, 1994, *Designing and operating industrial parks as ecosystems*, Halifax (Nova Scotia, Canada): Dalhousie University, School for Resource and Environmental Studies.

Chiu A., Young G., 2004, "On the industrial ecology potential in Asian developing countries", *Journal of Cleaner Production*, 12:1037-45.

Frosch R.A., Gallopoulos N.E., 1989, "Strategies for manufacturing", *Scientific American*; 261(3):144-52.

Heeres, R.R.; Vermeulen, W.J.V.; de Walle, F.B., 2004, "Eco-industrial park initiatives, in the USA and the Netherlands: first lessons", *Journal of Cleaner Production*, 12, 985-95.

Liwsarska-Bizukojc E., Bizukojc M., Marcinkowski A., Doniec A., 2009, "The conceptual model of an eco-industrial park based upon ecological relationships", *Journal of Cleaner Production*, vol. 17, no. 8, pp. 732-741.

Lowe, E. 2001, *Handbook for development of eco-industrial parks, indigo development, USA*. Available at <http://indigodev.com>; (Accessed on 10.12.2010).

Lowe E.A., Moran S.R., Warren J.L., 1997, *Discovering industrial ecology: an executive briefing and source book*, Columbus: Battelle Press.

Sadegh Taskhiri M., Tan R. R., Chiu A.S.F., 2011, "Emergy-based fuzzy optimization approach for water reuse in an eco-industrial park",

Journal of Resources, Conservation and Recycling, Volume 55, Issue 7, 730-737.

UNEP, United Nations Environmental Program, 1996, "Environmental management and industrial states: an opportunity for sustainable development", *Industry and the Environment*, 19(4).

می باشد. از تجربیات جهانی اکوپارک های فرا صنعتی می توان به اکوپارک فرا صنعتی دویسبرگ اشاره کرد.

شهر دویسبرگ در طول رودخانه Emscher در منطقه Ruhr در شمال غربی آلمان است که زمانی بزرگترین منطقه صنعتی جهان بوده است. صنایع اصلی آن استخراج ذغال سنگ و ساخت فولاد بوده است. تولیدات معدن ذغال سنگ در سال ۱۹۷۷ و کارخانه فولادسازی در سال ۱۹۸۵ متوقف شده است. پس از آن و در طی سالهای ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۹ پارکی با مساحت ۲۰۰ هکتار در این محل احداث گردید.

هدف اصلی طراحی این اکوپارک صنعتی، حفظ و احیا محوطه های صنعتی قدیمی متروکه و ایجاد منظر مطلوب برای شهروندان است. مطابق این طرح، مجموعه کارخانجات فولاد و آهن متروکه منطقه به یک پارک محلی که شامل مسیرهای پیاده روی با مناظر ویژه دیوارهای صخره نوردی، باغها و یک پارک آبی تبدیل شده است. بیشتر بخشهای کارخانه حفاظت شده است اما آنها را به شکل جدید به صورت پستی و بلندیهای پوشیده از چمن درآمده است.

طراحی این اکوپارک فراصنعتی توسط لاتز انجام گرفته است. در طرح وی نمادهای صنعتی و طبیعت موجود در منطقه هماهنگ شده و مورد استفاده مجدد قرار گرفته است.

انبارهای بزرگ، دیوار بتنی، شبکه های مسیرهای راه آهن، انبار گاز بزرگ، خرابه کوره های حرارتی و یک ایستگاه برق غار مانند حفظ شده و برای دستیابی عموم مردم آماده شده اند. برای سهولت در بازدید عموم پل ها و پیاده روهای طراحی و ساخته شده است. کوره های حرارتی بعنوان سمبولیک چهره ای خشن از منظر کوه را به نمایش می گذرانند و جهت صخره نوردی استفاده می گردند.

بخشهایی از محوطه کارخانه که ضایعات ذغال سنگ قدیمی مانع رویش گیاهان شده بود برای کاربریهای تفریحی نظیر دوچرخه سواری و پیاده روی در نظر گرفته شده است. ساختمانهای قدیمی و آلوده سایت نیز تخریب و سپس با پوشش گیاهی بومی پوشانده شده است.

ایده های اصلی این طرح عبارت اند از:

۱- حفظ و نگهداری صنایع و ماشین آلات صنعتی به عنوان میراث صنعتی.

۲- ترکیب عناصر طبیعی و صنعتی سایت و حفظ خاطرات آن.

۳- مرمت و بازسازی ساختمانهای قدیمی و به کارگیری آنها در جهت کاربریهای جدید.

۴- دفع مواد زائد و سمی با پوشاندن زمین با خاک جدید و استفاده از پوشش گیاهی بومی.

آنچه در تصویر سایت پلان اکوپارک دویسبرگ قابل مشاهده است، ادغام ساختارهای طبیعی و بقایای صنعتی مجموعه فراصنعت می باشد. نمایش سازه های صنعتی، ایجاد یک مجموعه تفریحی-آموزشی، مرمت محیطی بخشهای آلوده به مواد سمی و ضایعات آلاینده، زیباسازی بخشی از منظر شهری، ایجاد تلاوم و بیوستگی در سلخترهای اکولوژیکی منظر و سرانجام بهبود کیفیت زیستی شهر از جمله اهدافی بوده است که در طراحی اکوپارک فراصنعتی دویسبرگ به انجام رسیده است.

سنجش و ارزیابی میزان موفقیت و کارایی شهر جدید پولادشهر



دکتر حسین حاتمی نژاد

استادیار دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران

Hataminejad@ut.ac.ir

نجمه ایزدفر

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی

lzad456@yahoo.com

الهام ایزدفر

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان

lz_elic@yahoo.com

چکیده

با افزایش جمعیت شهرنشین، شهرهای بزرگ دچار مشکلات فراوانی شده و شهرهای جدید در ایران برای جذب سرریز جمعیتی در حوزه این شهرها مکانیابی و احداث شدند. شهر پولادشهر نیز برای کاستن از مشکلات جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی مادرشهر اصفهان در حوزه نفوذ این شهر احداث شده است ولی این شهر در عمل نتوانسته است از مشکلات مادرشهر اصفهان با توجه به اهدافش بکاهد و اهداف از پیش تعیین شده آن در زمان مشخص، عملی نشده است.

در این تحقیق به چالش‌ها و مشکلات موجود در پولادشهر و میزان موفقیت آن با توجه به اهداف از پیش تعیین شده پرداخته شده است. پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر شیوه انجام توصیفی-تحلیلی است. شیوه جمع آوری اطلاعات و داده‌ها به دو صورت اسنادی (کتابخانه‌ای) و با استفاده از مدل SWOT می‌باشد.

نتایج حاصل از تحقیق نشان می‌دهد که تعاونی‌های مسکن پولادشهر در عمل نتوانسته است در جذب سرریز جمعیت مادرشهر اصفهان با توجه به اهدافش بکاهد و اهداف از پیش تعیین شده آن در زمان مشخص، عملی نشده است.

کلیدواژه‌ها: شهر جدید پولادشهر، میزان موفقیت، چالش‌ها، مادرشهر اصفهان، سرریز جمعیتی

در دوره‌های مختلف تاریخی، در اقصی نقاط دنیا، شهرهایی با اهداف مختلف احداث شده‌اند، که آنها را می‌توان شهرهای جدید نامید (زیاری، ۱۳۸۷: ۱) اما شروع اجرای گسترده سیاست شهرهای جدید را به عنوان سکونتگاه‌های تازه شهری باید از قرن بیستم و به ویژه پس از جنگ جهانی دوم و از کشور انگلستان دانست (شکویی، ۱۳۸۱: ۹۶).

با تداوم روند شهرنشینی سریع و با توجه به افزایش جمعیت کشور، به ویژه جمعیت شهرنشین ضرورت تبیین و تدوین راهبردها و رهیافت‌های مناسب با استفاده از ابزارها و مکانیسم‌هایی منطقی برای دستیابی به الگو و سیاستی بهینه برای اسکان پایدار و توسعه شهری متوازن اجتناب ناپذیر گردید. در این میان ایجاد و احداث شهرهای جدید، به نوعی ابزار و مکانیسم جزئی از یک سیاست کلان، شناخته و معرفی گردیده است (نریمانی، ۱۳۸۳: ۲۴۱-۲۴۲).

در کشور ما به منظور اسکان برنامه ریزی شده جمعیت، وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت راه و شهرسازی به عنوان مسؤول مستقیم سیاست‌گذاری‌های سکونت، اقداماتی را در جهت مکان یابی و احداث شهرهای جدید در دست انجام داشته و دارد (ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۲۸).

متاسفانه به دلیل فقدان ادبیات فضایی و نگاه آمایش به توسعه و داشتن نگرشی بخشی و تجارت گونه، ما شاهد موفقیت‌های اندکی در توسعه شهر جدید و نقش این شهرها در نظام سلسله مراتب نقاط سکونتگاه‌ها در کشور هستیم. عدم توجه به انجام طرح‌های توسعه شهر جدید به سوداگری زمین و نگرشی تجارمنشی به شهرهای جدید احداث شده و تعریف نقشی صرفاً اداری-سیاسی برای آن دسته از مراکز روستایی که با توجه به معیار وزارت کشور به شهر تبدیل می‌شوند نظام سلسله مراتب نقاط جمعیتی کشور را آنقدر پیچیده نموده است که تمام معادلات پیش بینی شده موجود در برنامه‌ها را با شکست مواجه می‌سازد (قرخلو و شورجه، ۱۳۸۷: ۴).

در این پژوهش سعی شده است تا با شناخت وضعیت موجود و عملکرد پولادشهر در جذب سرریز جمعیت شهر اصفهان به سوال اصلی تحقیق مبنی بر این که عملکرد پولادشهر در جذب سرریز جمعیت در شهر اصفهان چیست؟ پاسخ داده شود. برای پاسخ به پرسش طرح شده فرضیه‌ی تحقیق به شرح ذیل شکل می‌گیرد:

- با توجه به اهداف، پولادشهر در جذب سرریز جمعیتی شهر اصفهان موفق عمل نکرده است؟

ای به سرعت در سراسر جهان گسترش یافت.

در واقع رسالت شهرهای جدید، توسعه اقتصادی و اجتماعی نواحی، خدمات رسانی به مناطق نفوذ شهرها و روستاهای اطراف می‌باشد که بدین ترتیب با احداث این شهرها از ایجاد شهرک‌های بی روح خوابگاهی جلوگیری به عمل می‌آید. به طور کلی در احداث شهرهای جدید دو هدف موازی پیگیری شده است:

اول: تمرکز زدایی از مادر شهر؛

دوم: تمرکزگرایی در نواحی و مناطق عقب مانده و محروم اما دارای قابلیت توسعه (عیسی زاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۳۱).

مطالعات و تحقیقات مختلفی که درباره شهرهای جدید در ایران انجام شده است، نشان می‌دهد که این شهرها نتوانسته‌اند در جذب مازاد جمعیت مادرشهر خود تاثیر عمده‌ای داشته باشند و جمعیت بسیار کمی در آنها ساکن شده‌اند.

مواد و روش‌ها

روش تحقیق مبتنی بر روش توصیفی-تحلیلی است. در بخش توصیفی، داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز از منابع کتابخانه‌ای (اسناد و مدارک، پایان نامه‌ها و گزارش‌ها، مقاله‌ها) جمع‌آوری شده است. و سپس با استفاده از مدل SWOT در ارزیابی ویژگی‌های مختلف پولادشهر استفاده شده است.

محدوده مورد پژوهش

ویژگی‌های جغرافیایی شهر جدید پولادشهر

شهر جدید پولادشهر در ۱۹ کیلومتری جنوب غربی اصفهان و در مجاورت محور ارتباطی اصفهان - شهرکرد واقع شده است. این شهر مساحتی بالغ بر ۷۷۰۰ هکتار دارد (<http://www.fooladshahr.ir>). این شهر با ارتفاع متوسط ۱۶۶۵ متر از سطح دریا در زمینی مستطیل

اهداف پژوهش به شرح ذیل می‌باشد:

- بررسی میزان مطابقت عملکرد پولادشهر در جذب سرریز جمعیت مادرشهر اصفهان؛

- شناخت ویژگی‌های محدودکننده و توسعه‌دهنده پولادشهر؛

- ارائه راهکارهای مناسب جهت حل مشکلات پولادشهر.

مبانی نظری

در اوایل قرن بیستم نظریه باغشهر توسط ابنز هوارد در انگلستان مطرح شد. بعد از این تئوری، بر بستر تحولات فکری و اجتماعی قرن بیستم (شهرک‌های اقماری)، (حومه‌های شهری)، (واحدهای همسایگی) و بالاخره (شهرهای جدید) یا به عرصه وجود گذاشت (شیعه، ۱۳۸۶: ۵۸). این شهرها به عنوان ابزار ساماندهی مناطق مادرشهری متراکم و به منظور رفع مشکلات آنها استفاده شد.

چارچوب اصلی نظریه شهرهای جدید بر اصولی مبتنی بوده است. یکی از این اصول «توسعه و ارائه مسکن» به اقشار مختلف جامعه است. این نظریه به سرعت به اقصی نقاط جهان اعم از دنیای توسعه یافته صنعتی، سوسیالیستی سابق و جهان سوم انتشار یافت و شهرسازی مبتنی بر طرح و برنامه ریزی قبل از اسکان را عملی ساخت (زیاری، ۱۳۸۴: ۵۱).

پیرمرین معتقد است از نظر عملکردی شهرهای جدید سکونت، یکی از سه گروه عمده شهرهای جدید در دنیا می‌باشند. این گونه از شهرهای جدید، در چارچوب سیاست‌های توسعه‌ی شهری طراحی شده و اکثراً برای پخشایش تراکم جمعیت و فعالیت‌ها از شهرهای بزرگ و با هدف اسکان جمعیت ایجاد می‌شوند (زبردست و همکاران، ۱۳۸۶: ۷).

پیتروال و کولین وارد در راهبردهای توسعه شهری در هزاره جدید، شهرهای جدید را به عنوان یک راه حل مناسب در سطح زیرمنطقه مطرح کردند (همان، ۷). بدین ترتیب ایده شهر جدید با ابزار توسعه ناحیه



نقشه شماره ۱. موقعیت پولادشهر باتوجه به شهر اصفهان / مآخذ: گوگل ارث، ۱۳۹۰

منطقه به عنوان شهر دوم منطقه و مکمل شهر اصفهان پیش بینی شده است.

استخوان بندی شهر جدید پولادشهر

اراضی پولادشهر به صورت مستطیلی با زاویه ۴۵ درجه، نسبت به شمال و رو به غرب است. این شهر به صورت شهری خطی و در امتداد این مستطیل طراحی شده است. در طرح جامع پولادشهر، دو تپه موجود در شهر به عنوان دو عنصر مهم شهری کالبد شهر را شکل بخشیده و ساختار شهر را به دو منطقه شمالی و جنوبی تقسیم کرده است. منطقه شمالی با یافت شهری شطرنجی و منطقه جنوبی با یافت شهری شعاعی طراحی شده است. مناطق فوق هر کدام به چند برزن که همان ناحیه شهری است، تقسیم شده و هر برزن نیز به چندین محله تفکیک شده است. در مجموع شهر ۹ برزن و ۵۱ محله را در برمی گیرد. برای هر



نقشه شماره ۲. شهر جدید پولادشهر
مآخذ: طرح تفصیلی مهندس مشاور خودآوند پولادشهر، ۱۳۸۷

شکل در حاشیه دشت لنجان واقع شده به نحوی که از جنوب و غرب به رشته کوههای اشترجان و زرد مطبخ، از شمال به اراضی محدوده نجف آباد و از شرق به دشت لنجان محدود است.

شهر به منطقه شمالی و جنوبی تقسیم شده که منطقه جنوبی به عنوان قسمت اصلی شهر با ساختار شعاعی و منطقه شمالی به عنوان توسعه شهر با ساختار شطرنجی، اساس و استخوان بندی شهر را تشکیل می دهد. هر منطقه به چند محله و هر محله به محلات متعدد تفکیک شده است که جمعاً ۱۰ برزن و ۵۱ محله در شهر پیش بینی شده است. هر برزن دارای یک مرکز خدماتی بنام مرکز برزن است که توسط یکی از محورهای مهم شهر به مراکز دیگر محله و همچنین با مرکز شهر ارتباط می یابد (<http://www.omranpooladshahr.com>).

وجود ارتفاعات منفرد و پایین بودن عرض جغرافیایی آب و هوای نسبتاً خشکی را در این شهر پدید آورده که عامل موثری در کاهش نزولات جوی و غیر کشاورزی بودن زمین به شمار می آید. به طور کلی این منطقه دارای تابستان های گرم و خشک و زمستان های سرد و نیمه خشک است (گزارش توجیهی شهر جدید پولادشهر، ۱۳۸۴: ۲).

علت مکانیابی

پولادشهر همزمان با تاسیس کارخانه ذوب آهن اصفهان برای اسکان کارکنان مجتمع صنعتی در دهه ۱۳۴۰ به کمک متخصصان روسی پایه گذاری گردید با تغییرات اساسی و ریشه ای در نقش عملکرد آن از یک شهرک سازمانی و خوابگاهی به شهری پویا و خودکفا در سطح منطقه ای تبدیل و بر اساس طرح جامع منطقه اصفهان به عنوان یک شهر جدید؛ در نظر گرفته شد. بدین ترتیب از سال ۱۳۶۶ شرکت عمران شهر جدید پولادشهر به عنوان متولی توسعه شهر تشکیل و فعالیت رسمی خود را آغاز کرد. پولادشهر با فاصله منطقی از شهر اصفهان و دیگر شهرهای منطقه و مجتمع های صنعتی با موقعیت مکانی مناسب زیست محیطی و در اراضی کافی برای توسعه و فاقد توان کشاورزی با شیب مناسب در دهه ۱۳۴۰ پایه گذاری گردید. پولادشهر به طرح جامع منطقه ای اصفهان به عنوان شهری جدید معرفی گردید. پولادشهر بر اساس مطالعات و طرح جامع منطقه اصفهان و به منظور حفظ محیط طبیعی، اراضی کشاورزی منطقه و جلوگیری از رشد بیش از اندازه کانون های جمعیتی (به ویژه اصفهان) و برای اسکان و توزیع جهت فزاینده منطقه در محور شهری- صنعتی با نقش و عملکردی منطقه ای و با ظرفیت جمعیت پذیری زیاد و با توان ارائه خدمات به مراکز سکونت و صنعتی

جدول شماره ۱. مشخصات عمومی پولادشهر

مأخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۰

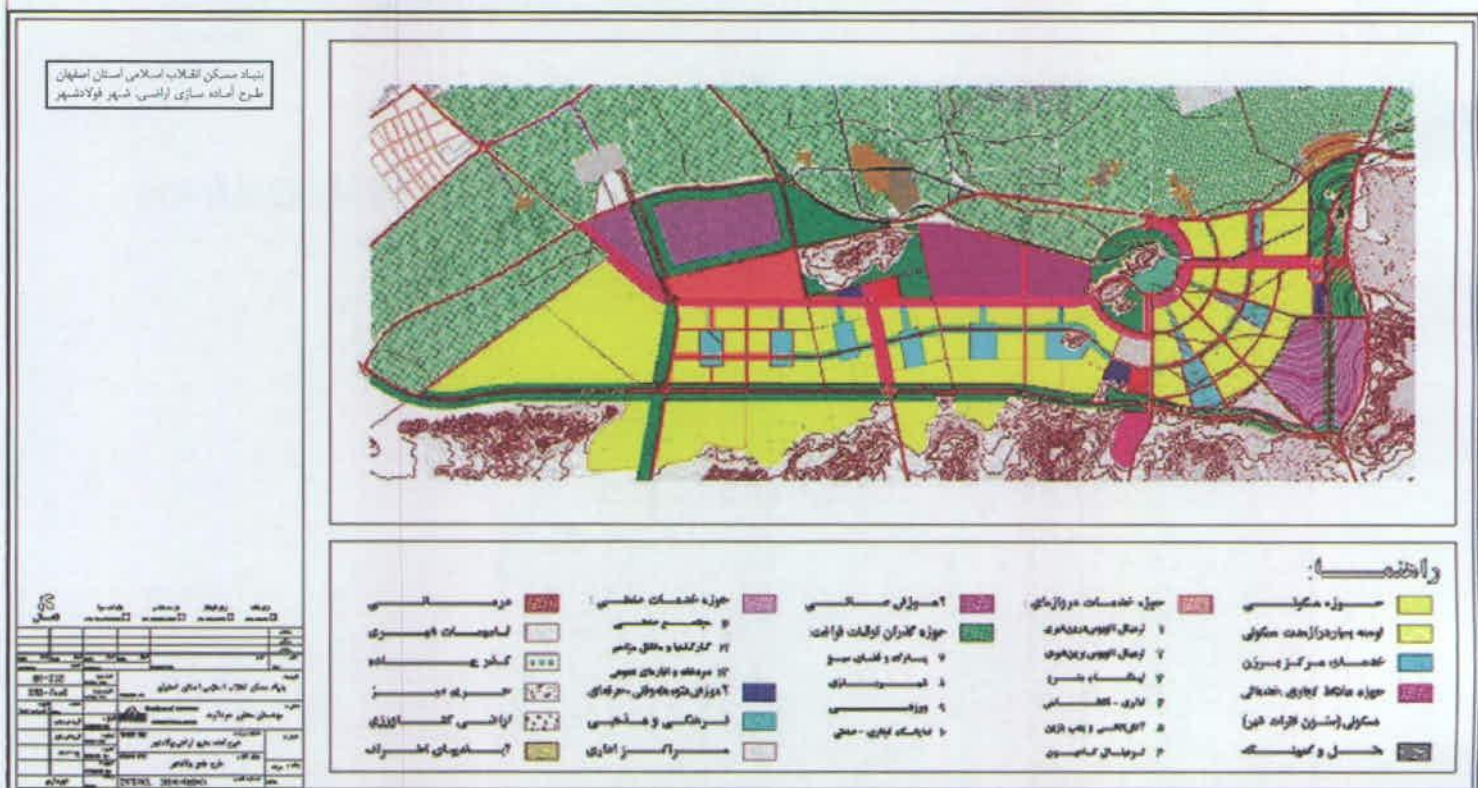
نام شهر جدید	نام مادر شهر	فاصله از مادرشهر	تاریخ تاسیس شرکت عمران	جمعیت کنونی (۱۳۸۵)	جمعیت پیش بینی شده در طرح جامع	مساحت شهر (هکتار)	کالبد شهر	رشد کالبدی	استخوانبندی
پولادشهر	اصفهان	۲۵	۱۳۶۶	۵۵۶۶۴	۵۰۰۰۰۰	۷۷۰۰	شعاعی- شطرنجی	خطی	شبه ارتباطی سواره

محلّه در حدود ۵۰۰۰ نفر پیش بینی شده است. استخوان بندی شهر متکی بر شبکه ارتباطی سواره است (مهندسين مشاور خودآوند، ۱۳۸۷: ۱۸-۱۰). پولادشهر که از احداث آن بیش از چهار دهه می‌گذرد، از بافت شهری قدیمی و بافتی جدیدتر برخوردار است. ساخت و سازهای اولیه شهر که از ساختمان‌های بلند مرتبه تا دوازده طبقه تشکیل یافته است، با بافت جدیدتر آن که از خانه‌های ویلایی و ساختمان‌های مسکونی چهار و پنج طبقه شکل گرفته‌اند، تباین خاصی را به سیمای شهر داده است. پولادشهر نیز مانند دیگر شهرها از تمامی امکانات یک شهر کاملاً شکل گرفته برخوردار است. مراکز متعدد خدماتی، آموزشی، فرهنگی، هنری، مذهبی، درمانی، ورزشی و تفریحی در این شهر فعال هستند. شهر جدید از تاسیسات زیربنایی چون شبکه فاضلاب، شبکه مخابرات و شبکه برق و گاز نیز برخوردار است (طلاچیان، ۱۳۸۴: ۹۵).

بر اساس اصول طرح جامع منطقه اصفهان، پولادشهر دارای نقش و عملکردی منطقه‌ای و در مقیاس فراشهری با ظرفیت جمعیت پذیری زیاد و توان ارائه خدمات به مراکز سکونت و صنعتی منطقه، در نظر گرفته شده است (مهندسين مشاور خودآوند، ۱۳۸۷: ۱۸-۱۰).

نقشه شماره ۲. نقشه طرح جامع پولادشهر

مأخذ: طرح جامع پولادشهر - مهندسان مشاور نقش جهان پارس - ۱۳۷۲



ویژگی‌های جمعیتی

طرح جامع منطقه‌ای اصفهان به عنوان اولین طرح جامع منطقه‌ای در کل کشور، برای شهرهای میانه اهمیت جدی قائل شده است. پولادشهر یکی از عناصر اصلی طرح جامع منطقه‌ای اصفهان است که حل مسأله اسکان سرریز جمعیت این منطقه را بر عهده دارد و با طرح از پیش تعیین شده و بر مبنای اراده انسانی ساخته می‌شود از این رو می‌تواند دارای جمعیتی هدف گیری شده و نه لزوماً اشباع شده باشد. جمعیت پیشنهادی برای پولادشهر با نرخ رشد ۱۱/۶ درصد در افق طرح ۵۰۰،۰۰۰ نفر خواهد بود (طرح جامع شهر جدید پولادشهر، ۱۳۷۳: ۲۴-۲۳).

مطابق با آمارگیری سال ۱۳۸۵، پولادشهر دارای ۵۵۶۶۴ نفر جمعیت بوده است. بر طبق اطلاعات سازمان آمار، جمعیت پولادشهر در سال ۱۳۶۸، ۳۱۸۰۰ نفر و در سال ۱۳۷۷، ۳۳۱۸۶ نفر بوده است. بر اساس آمار ارائه شده، مبدأ مهاجرت ۹٪ این جمعیت شهر اصفهان، ۲۴/۳٪ بقیه نقاط استان

اصفهان و استان‌های چهارمحال و بختیاری و یزد و بالاخره ۶۶/۷٪ هم از سایر استان‌های کشور بوده است (مرکز آمار ایران، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، ۱۳۹۰).

جدول شماره ۲. میزان تغییرات پولادشهر طی دوره ۴۰ ساله (۸۵-۱۳۳۵)

ماخذ: مرکز آمار ایران، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، ۱۳۹۰

سال	جمعیت	متوسط رشد سالانه
۱۳۳۵	-	-
۱۳۴۵	-	-
۱۳۵۵	۵۰۶۰	-
۱۳۶۵	۲۸۷۲۸	۱۸/۹۶
۱۳۷۰	۳۳۱۸۶	۲/۹۳
۱۳۷۵	۳۹۲۶۴	۳/۴۲
۱۳۸۵	۵۵۶۶۴	-

همان طور که در جدول شماره ۲، ملاحظه می‌شود، پولادشهر علیرغم رشد نسبی که طی دهه‌های اخیر داشته است و در حال حاضر نیز بیش از ۵۰ هزار نفر جمعیت دارد از برنامه زمان بندی شده جمعیتی پیروی می‌کند.

جدول شماره ۳. آمار جمعیتی پولادشهر در سال ۱۳۸۵ نسبت به شهرستان، استان و کل کشور

ماخذ: سازمان آمار کشور، ۱۳۸۵

نام	جمع	
	خانوار	بعد خانوار
کل کشور	۷۰,۴۷۲,۸۴۶	۴
استان اصفهان	۴,۵۵۹,۲۵۶	۳/۷
شهر اصفهان	۱,۹۶۳,۳۱۵	۳/۶
جمع کل شهرستان لتجان	۲۲۶,۷۵۶	۳/۹
جمع بخش مرکزی	۱۸۰,۷۸۳	۳/۹
پولادشهر	۵۵,۶۶۴	۴

بعد خانوار، در پولادشهر، به میانگین‌های منطقه‌ای و کشوری نزدیک شده است. این شاخص در سال ۱۳۶۵ برابر ۵/۱ نفر بود. در سال ۱۳۷۵ این رقم به ۴/۸ نفر و در سرشماری سال ۱۳۸۵ به ۴ نفر رسید. مقایسه این ارقام و ارقام سطوح ملی و منطقه‌ای نشان دهنده تبعیت ساختار جمعیتی این شهر از نقاط شهری مجموعه شهری پیرامون است.

پولادشهر به دلیل استقرار کارخانه ذوب آهن جذب جمعیتی زیادی از سرتاسر نقاط ایران داشته است به علاوه بختیاری‌ها و لرها اکثریت بافت قومیتی شهر را تشکیل می‌دهند یک سوم مهاجران از اصفهان به این شهر آمده‌اند و دلیل این مهاجرت را نزدیکی به محل کارشان، یعنی کارخانه ذوب آهن اصفهان و فولاد مبارکه عنوان کرده‌اند و به عبارتی ایران کوچک نام گرفته است که این اختلافات قومی باعث مشکلات فرهنگی بسیاری در سطح شهر شده است (سقای، ۱۳۸۵: ۱۷۷).

عملکرد و نقش غالب اقتصادی

بررسی نحوه ترکیب فعالیت‌های اقتصادی نشان می‌دهد بخش صنعت بیشترین درصد شاغلان را به خود اختصاص داده است. پس از آن بخش خدمات است. این آمار نشان دهنده اهمیت بخش صنعت و ضعف بخش خدمات است. اهمیت صنعت در ناحیه شهری - صنعتی پولادشهر آنچنان است که در شهرستان فلاورجان، سهم شاغلان بخش صنعت مناطق روستایی بیش از مناطق شهری است که نشان دهنده جذب حجم قابل توجهی از شاغلان ذوب آهن و سایر فعالیت‌های صنعتی ناحیه در مراکز جمعیتی اطراف است.

کاربری اراضی پولادشهر

این شهر از تمامی امکانات یک شهر کاملاً شکل گرفته برخوردار است. مراکز متعدد خدماتی، آموزشی، فرهنگی هنری، مذهبی، درمانی، ورزشی و تفریحی در این شهر فعال هستند. این شهر جدید از تأسیسات زیربنایی چون شبکه فاضلاب، شبکه مخابرات، شبکه برق و گاز نیز برخوردار است.

از امکانات دیگر این شهر مجموعه بزرگ ورزشی آن و شهرسازی است. ورزش به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر اقبال جمعیت شهری، نقش حیاتی را در توسعه شهرها می‌تواند ایفاء نماید.

امکانات آموزشی و فرهنگی شهر شامل مهدکودک و آمادگی، دبستان، مدرسه راهنمایی، دبیرستان، دانشگاه، مرکز فرهنگی هنری، مجتمع فرهنگی و آموزشی موسیقی، کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان، سالن اجتماعات چند منظوره و هم چنین کتابخانه‌های متعدد است.

امکانات بهداشتی شامل بیمارستان، درمانگاه و مطب پزشکان و چنین دیگر امکانات از قبیل مجتمع‌ها و واحدهای تجاری و خدمات شهری چون خطوط اتوبوسرانی، مینی بوسرانی، ایستگاه‌های تاکسی، آتش نشانی، پمپ بنزین و مانند آن در این شهر دایر و فعال است (مهندسین مشاور خودآوند، ۱۳۸۷: ۲۰-۱۶).

امکانات و محدودیت‌های نهان و آشکار توسعه پولادشهر

- امکانات توسعه

۱. وجود خاک مناسب برای ساخت و ساز شهری
۲. فاصله‌ی مناسب با شهر اصفهان
۳. دسترسی مطلوب به محور اصفهان - شهرکرد که از جنوب شهر عبور می‌کند و عامل ارتباطی شهر با اصفهان است
۴. محور اتصالی پولادشهر به نجف آباد که از محور اصفهان - شهرکرد منشعب شده و نقش جداکننده اراضی شهری از اراضی کشاورزی و روستایی همجوار را به عهده دارد.

۵. شیب مناسب زمین (با شیب متوسط ۲ درصد) که این میزان شیب جهت احداث شهر کاملاً موثر است

۶. دسترسی آسان به صنایع بزرگی همچون ذوب آهن اصفهان، فولاد مبارکه و همچنین کارخانه سیمان سپاهان دیزلیچه

۷. امکانات مناسب توسعه ی شهری- صنعتی با وجود اراضی غیر کشاورزی محدوده ی شهر

۸. وجود ارتفاعات شهر و نقش مهم آنها در جلوگیری از انتقال آلودگی های زیست محیطی مجاور

۹. وجود دو برجستگی مارماضه و قشارچه، مؤثر در شکل گیری کالبدی شهر

۱۰. کانال سوگرا که یکی از کانال‌های انشعایی از زاینده رود است و از میان اراضی شهر و روستاهای موجود در منطقه می‌گذرد

۱۱. نزدیکی به مراکز آموزش عالی همچون دانشگاه صنعتی اصفهان، دانشگاه اصفهان و دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد.

محدودیت‌های توسعه فیزیکی

۱. محصور شدن شهر از سمت جنوب و غرب به رشته کوه پنچی و توسعه‌ی آن محدود است

۲. از شرق به علت وجود اراضی کشاورزی دشت لنجان توسعه‌ی آن با محدودیت روبرو است (ویژه نامه سایبان مهر، ۱۳۹۰: ۱۵).

مسکن مهر پولادشهر

اجرای طرح مسکن مهر که از سال ۱۳۸۶ آغاز گردید در حقیقت می‌تواند به عنوان یک چرخش ساختاری در سیاست گذاری و تمرکز بر هدف تامین واحدهای مسکونی ملکی مناسب برای گروه‌هایی قلمداد شود که تا کنون در برنامه ریزی‌ها نقش محوری را ایفا نمودند، در این راستا با ارائه تسهیلات قرض الحسنه با نرخ حداقل (۴٪، ۷٪ و ۹٪) و حذف قیمت زمین از قیمت تمام شده مسکن و پرداخت نصف هزینه‌های صدور پروانه و هزینه آماده سازی زمین و تأسیسات زیربنایی از محل یارانه بخش مسکن



دسترسی خانوارهای کم درآمد را به مسکن تسهیل می‌نماید. با اجرا و تکمیل این طرح خانوارهای فاقد مسکن با حداقل آورده مالی نسبت به تامین مسکن دائمی برای خود اقدام نموده که طی این سال‌ها شواهدی از اثربخشی این پروژه عظیم ملی نمایان گردید (صوملو، ۱۳۸۹: ۶).

در استان اصفهان متقاضیان ثبت نام کننده در سایت اینترنتی وزارت تعاون فراخوان و با تشکیل ۳۰۹ شرکت تعاونی مسکن مهر توسط اداره کل و ادارات و نمایندگی‌های تعاون شهرستان‌ها احراز شرایط و سازماندهی و در نهایت تعداد ۳۶۳۳۱ نفر در عضویت تعاونی‌های مسکن مهر می‌باشند) ویژه نامه همیاری، ۱۳۸۹: ۶). تا کنون پی ریزی غالب بر ۴۰ هزار واحد مسکونی مهر در استان اصفهان انجام شده که این میزان حدود دو برابر بیشتر از میزان متعهد شده در استان اصفهان به شمار می‌رود (ویژه نامه سایبان مهر، ۹۰: ۴).

شرکت عمران پولادشهر به منظور تحقق برنامه ۴۰،۰۰۰ نفری مرحله اول اقدام به تشکیل ستاد طرح تامین مسکن مهر پولادشهر نمود و مصمم شد که مجدانه با برنامه ریزی فشرده با همکاری پیمانکاران و مشاوران منتخب به صورت جدی در راستای تحقق این طرح، کوشش نماید تا قشر نیازمند مسکن را هر چه سریع تر به آرزوی دیرینه خودشان برساند. نهایتاً دو برزن پنجم و ششم به مساحت حدود ۴۶۰ هکتار برای مرحله اول ۴۰۰۰۰ نفری و برزن هفتم به مساحت حدود ۱۹۰ هکتار برای توسعه تکمیلی ۲۰۰۰۰ نفر مرحله دوم در نظر گرفته شد.

پتانسیل و ظرفیت پولادشهر جهت ساخت مسکن در قالب طرح مهر و سرعت شکل گیری این پروژه ملی در تامین مسکن با تسهیلات ویژه برای اقشار کم درآمد، پولادشهر را در صدر ساخت مسکن مهر در استان و کشور قرار داده است که با پیش بینی ساخت بیش از ۵۰ هزار واحد مسکن مهر در مرحله نخست توسعه، روند اسکان جمعیت را در آینده نزدیک در پولادشهر سرعت بخشیده است (ویژه نامه سایبان مهر، ۹۰: ۴).

برای افزایش سرعت پیشرفت طرح مهر بایستی به چند رویکرد اساسی توجه کنیم:

- رویکرد اول: صنعتی سازی
- رویکرد دوم: آماده سازی زمین با کمترین هزینه ممکن
- رویکرد سوم: نقش ارتباطات دولتی و مردمی (ویژه نامه کیهان، مصاحبه با مهندس شهری، ۱۳۸۷: ۱).

نتیجه گیری

رشد شتابان جمعیت کشور و در پی آن گسترش چشمگیر توسعه شهری، باعث افزایش تراکم جمعیت آلودگی محیط زیستی، توسعه بی رویه کالبدی شهرها و عدم توسعه متوازن گردیده است. همچنین افزایش آگاهی‌های شهروندان بر حجم مطالبات و خواسته‌های آنان در زمینه خدمات شهری افزوده است. از میان خواسته‌های جمعیت شهر نشین، حل معضل مسکن جایگاه ویژه‌ای دارد. برای کاهش این معضلات، طرح احداث شهرهای جدید به عنوان تجربه و حرکتی اساسی و علمی در نظام شهرنشینی کشور مطرح گردید.

منطقه اصفهان که یکی از قطب‌های مهم صنعتی کشور

به شمار می‌رود. به منظور توزیع متناسب جمعیت و فعالیت، اسکان شاغلان صنایع، جلوگیری از انهدام اراضی کشاورزی، در اواخر دهه ۱۳۶۰ پیش بینی مکان‌هایی را در مطالعات طرح جامع منطقه ای استان اصفهان مورد تایید قرار داد (طلاچی، ۱۳۸۴: ۹۲). همزمان با طرح احداث ذوب آهن در اصفهان، شکل گیری پولادشهر برای اسکان سازمانی شاغلان ذوب آهن و صنایع جنبی آن به مکان یابی و احداث شهر جدیدی در نزدیکی این کارخانه توجه شد.

طی دو دهه گذشته این شهر با هدف تعادل بخشی به جمعیت شهری، اسکان و تعدیل سرریز جمعیتی منطقه اصفهان، برقراری سیستم و فعالیت پایدار در منطقه، اسکان کارکنان صنایع ذوب آهن، ایجاد شهری پویا و خودگردان حرکتی برنامه ریزی شده بود (طرح آماده سازی اراضی اختصاصی طرح مسکن مهر ۹۹ ساله، مهندسین مشاور خودآوند، ۱۳۸۷: ۲).

با توجه به هدف پژوهش، ویژگی‌های مختلف پولادشهر با استفاده از مدل SWOT در جدول شماره ۴ از جنبه‌های مختلف اقتصادی، کاربری، اجتماعی-فرهنگی، ارتباطی، مسکن و کالبدی مورد بررسی قرار گرفت.

نتایجی که از پژوهش حاصل شد نشان می‌دهد که هزینه بالای خانوار در درجه اول مشکلات سکونت در شهر جدید می‌باشد. هم چنین توزیع نامتناسب، کمبود کاربری‌های مورد نیاز و ارائه نشدن خدمات شهری در تمام محلات شهری از مشکلات بارز کالبدی موجود در شهر جدید می‌باشد. این شهر جدید با مشکلاتی از قبیل ضعف سیستم حمل و نقل، ناکافی بودن و هزینه بسیار بالای وسایل حمل و نقل جهت جابجایی‌های درون و برون شهری درگیر می‌باشد. در بخش اجتماعی-فرهنگی بافت متنوع قومی و فرهنگی باعث روابط همسایگی ضعیف و عدم هویت محله‌ای شده است. قیمت مسکن در پولادشهر، اختلاف زیادی با برخی مناطق شهر اصفهان ندارد. تراکم بالای ساخت و ساز در برخی نقاط شهری و خالی بودن محدوده‌ی گسترده‌ای از شهر سالیان طولانی از مشکلات قابل توجه در زمینه کالبدی در پولادشهر می‌باشد که در زیبایی و امنیت شهری اثرات منفی بسیاری داشته است.

در نتیجه این مشکلات نارضایتی بالایی سکونت برای تمام ساکنین شهری به خصوص برای سرریز مهاجرین مادرشهر که به دلیل مشکلات مالی برای داشتن سرپناهی ناگزیر به سکونت در شهر جدید شدند به همراه داشته است و باعث عدم پایداری سکونت و عدم تعلق محیطی و در نتیجه بازگشت دوباره به مرکز شهر اصفهان با فراهم شدن شرایط مالی بهتر را به دنبال دارد. تصمیم بازگشت به کلانشهر اصفهان نشان دهنده عدم موفقیت شهر جدید در جذب سرریز جمعیتی منطقه اصفهان می‌باشد.

باید توجه داشت که خانه دار شدن افراد فقط در قالب تامین سرپناه نیست و بایستی به تمام جنبه‌های سکونت از قبیل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، محیطی، کالبدی و زیست محیطی نیز پرداخت تا با رضایت بالای سکونت و امنیت خاطر ساکنین همراه باشد.

جدول شماره 4. استفاده از مدل SWOT برای ارزیابی ویژگی های مختلف پولادشهر

شاخص	عوامل درونی		عوامل بیرونی	
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت	تهدید
طبیعی	<p>۱- قرارگیری پولادشهر، در دامنه و بادپناه کوههای پنجی و اشترجان.</p> <p>۲- ایجاد موقعیت مناسب پولادشهر به جهت استقرار در رشته کوههای پنجی و جهت دفن زباله و استقرار صنایع مزاحم شهری و گورستان.</p> <p>۳- سهولت امکان کشت برخی از اقلام کشاورزی به علت وجود کانال "سوگرا" در پولادشهر.</p>	<p>۱- قرار گرفتن شهر در جهت بادهای جنوب شرقی- شمال شرقی و نتیجه آن بادخیزی منطقه.</p> <p>۲- کوه های موجود در ضلع جنوب و غرب اراضی پولادشهر و زمین های کشاورزی لنجان در ضلع شرقی، موجب عوامل طبیعی محدود کننده اراضی شهر پولادشهر گشته.</p> <p>۳- دمای متوسط هوا در فصل تابستان که بیش از ۲۴ درجه سانتیگراد است و موجب هوای گرم و خشک در پولادشهر می باشد.</p> <p>۴- مقدار کل بارندگی سالانه بین ۱۹۰-۱۷۰ میلیمتر اعلام شده است و پایین ترین رطوبت نسبی در ساعت حداکثر دما حدود ۱۶٪ است که نشان دهنده خشکی هوا است.</p> <p>۵- ارتفاعات جنوب و غرب پولادشهر دست کم ۹ حوضه کوچک و بزرگ سیل خیز دارد که مسیر آن بر زمین های شهر مسلط است.</p> <p>۶- وجود بفره های آب زیرزمینی در عمق ۳۰ تا ۵۰ متری عمق زمین و جهت حرکت این آبها از جنوب شرقی به شمال غربی (خلاف شیب عمومی سطح زمین پولادشهر) است که در طراحی شهری بایستی مورد مطالعه قرار گیرد.</p>	<p>۱- وجود مناظر زیبای دشت لنجان محیطی مناسب برای پارک های کوهستانی و تفریحگاهی در منطقه.</p> <p>۲- امکانات بیشتر برای توسعه شهری- صنعتی منطقه لنجان به جهت شیب ملایم اراضی منطقه.</p> <p>۳- قرار گیری در خاک طبقه C موجب زمینه مناسب برای ساخت و ساز شهری.</p> <p>۴- موقعیت پولادشهر، به گونه ای است که به اراضی کشاورزی آسیبی نمی رساند و در ضمن، خاک این زمین ها برای کشاورزی نامرغوب است.</p>	<p>۱- ورزش بادهای منطقه از جنوب شرقی به شمال شرقی در نتیجه ایجاد چتر آلودگی بر منطقه لنجان.</p> <p>۲- منطقه اصفهان دارای تابستانهای گرم و خشک و زمستانهای سرد و نیمه خشک است.</p>
اقتصادی	<p>۱- نزدیکی به شهر اصفهان</p> <p>۲- مالکیت و اجاره مسکن مناسبتر به نسبت شهر اصفهان</p>	<p>۱- توزیع نامتناسب کاربری های تجاری- خدماتی- تفریحی- آموزشی در شهر</p> <p>۲- کمبود کاربری های ورزشی</p> <p>۳- کمبود فضای سبز</p>	<p>۱- قرار گیری در نزدیکی مادرشهر اصفهان</p> <p>۲- حمل و نقل آسان تر</p>	<p>۱- رفعت و آمد پاندولی ساکنان به اصفهان جهت اشتغال</p> <p>۲- افزایش تراکم و شدت فعالیت ها در محور ارتباطی</p>
کاربری	<p>۱- طراحی از پیش اندیشیده شده برای شهر یا توجه به طرح جامع</p> <p>۲- اساس تقسیم بندی شهر به ترتیب منطقه، برزن و محله</p> <p>۳- تنوع ارتفاع ساختمانها</p>	<p>۱- عدم همبستگی فرهنگی</p> <p>۲- عدم طراحی شهر برای تمامی گروه های سنی</p> <p>۳- کمبود امکانات تفریحی</p> <p>۴- وجود انفرادی و انزوا در ساکنان</p>	<p>۱- وجود زمین های بایر فراوان در اطراف محدوده شهر</p> <p>۲- وجود زمین های تملک شده برای گسترش شهر</p>	<p>۱- وجود برنامه ریزی متمرکز در تهیه طرح جامع</p>
اجتماعی- فرهنگی	<p>۱- جوانی جمعیت</p> <p>۲- سطح بالای سواد</p> <p>۳- قرار گیری دانشگاه صنعتی و غیرانتفاعی تازه احداث</p>	<p>۱- وجود آمدن دید مناسب در جوانان متقاضی مسکن برای اسکان در شهر جدید</p>	<p>۱- وجود امدن دید مناسب در جوانان متقاضی مسکن برای اسکان در شهر جدید</p>	<p>۱- دید قومیت گرایانه مردم نسبت به یکدیگر</p>
ارتباطی	<p>۱- طراحی شبکه های ارتباطی (کوچه بن بستی) با توجه به طرح جامع شهر</p>	<p>۱- کمبود وسایل حمل و نقل عمومی</p> <p>۲- عدم وجود خط کشتی خیابانها</p>	<p>۱- قرار گیری در پرترددترین جاده ارتباطی (جاده ترانزیتی)</p>	<p>۱- قرار گیری در پرحادثه خیزترین جاده های ارتباطی کشور</p>
مسکن	<p>۱- پایین بودن قیمت زمین و مسکن نسبت به شهر اصفهان</p> <p>۲- کیفیت بالای واحدهای مسکونی</p> <p>۳- استفاده از مصالح مقاوم در ساخت مسکن</p>	<p>۱- تراکم بیش از حد مردم در مجتمع های مسکونی که نوعی احساس عدم امنیت را به وجود می آورد.</p>	<p>۱- دسترسی به تجهیزات زیربنایی مانند آب، برق و گاز و...</p> <p>۲- کمک به عدم گسترش حاشیه نشینی در شهر اصفهان</p>	<p>۱- وجود بورس بازی زمین و مسکن که بورس بازان اصفهان را هم به این شهر کشیده است.</p>
کالبدی	<p>۱- مناسب بودن مکان انتخابی از نظر مخاطرات طبیعی</p> <p>۲- استفاده از آجر، آهن و بتن در ساخت و سازها</p> <p>۳- شبکه منظم کالبدی بر اساس طرح جامع</p> <p>۴- استفاده از قوانین فنی ساخت و ساز</p>	<p>۱- تراکم بالای ساخت و ساز در برخی نقاط شهر</p> <p>۲- تأکید بیش از حد بر گسترش عمودی شهر</p> <p>۳- هالابودن هزینه تاسیسات زیربنایی به دلیل شیب زیاد زمین</p>	<p>۱- پیروی از قوانین مناسب از پیش فکر شده شرکت عمران شهرهای جدید</p> <p>۲- تدوین قوانین ساخت و ساز در طرح تفصیلی</p>	<p>۱- وجود برنامه ریزی متمرکز در تهیه طرح های کالبدی</p>

ماخذ: مطالعات نگارندگان: ۱۳۹۰

با توجه به سیاست جدید دولت در خانه دار کردن افراد کم درآمد در قالب مسکن مهر، در اراضی بایر و دورافتاده شهری، بایستی تمام شرایط سکونتی در جهت توسعه پایدار محیطی انجام گردد تا شاهد مشکلات پیش آمده در سکونتگاه های جدید شهری نباشیم.

با توجه به یافته های تحقیق پیشنهادات زیر ارائه می شود:

- ارائه راهکارهایی برای عدم خوابگاهی شدن شهر جدید با ایجاد نمایشگاهها، مسابقات، اشتغال در منطقه، ایجاد مراکز آموزشی و فرهنگی، تجاری، رفاهی و تفریحی
- مقابله با بورس بازی زمین و مدیریت کارآمد بازار زمین و مسکن
- برگزاری تورهای دوچرخه سواری و اتومبیلرانی باعث می شود تا به ناچار نسبت به بهبود وضعیت معابر شهری و سیمای شهر اقدام گردد.
- با توجه به برگزاری ورزش پر طرفداری مانند فوتبال در پولادشهر، اقدام به گردشگری ورزشی که علاوه بر بهبود سیستم ناوگان حمل و نقل کشور، به رونق واحدهای تجاری، جهانگردی و پذیرایی شهر کمک شایانی می نماید.
- دیدگاه های توسعه طراحی شهری پایدار ایجاب می کند که فضاهای شهری جاذب حضور مردم، ایمن و سرزنده احداث گردد که سازمان کالبدی متفاوتی را به شهر معرفی نماید.
- بخشی از اراضی پولادشهر به دلیل قرار گرفتن در پشت رشته کوه های پنجی، موقعیت مناسبی برای دفن زباله و استقرار صنایع مزاحم شهری شهر دارند.
- حضور کانال با ارزش "سوگرا" که از قسمتی از اراضی شهر می گذرد در جهت گسترش فضای سبز و تفریحی در شهر استفاده شود.
- توجه ویژه به نیازهای تمامی گروه های سنی برای گذران اوقات فراغت و دوری از افسردگی و انزوا
- لزوم برقراری و تقویت سیستم حمل و نقل عمومی
- امکان پاسخگویی سیستم حمل و نقل عمومی به تمرکز شدید فعالیت و جمعیت در اطراف مرکز شهر
- توجه هر چه بیشتر به مشارکت مردم در تهیه طرحهای منطقه ای
- توجه به فعالیتهای فرهنگی برای افزایش پیوندهای اجتماعی و از بین رفتن قومیت گرایی
- اطلاع رسانی و نظرخواهی به مردم محلات در مورد طرح ها و برنامه های شهری
- ایجاد فرهنگسرا به عنوان فضایی عمومی جهت برقراری ارتباطات اجتماعی میان شهروندان و آموزش شهروندان در حوزه های مختلف فرهنگی.

منابع:

۱. ابراهیم زاده، عیسی و همکاران، تحلیلی بر نقش شهر جدید پردیس در تمرکززدایی از مادرشهر تهران، مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۱۳، بهار ۱۳۸۸
 ۲. زیاری، کرامت الله، برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، یزد، انتشارات دانشگاه یزد، ۱۳۸۷
 ۳. زبردست، اسفندیار و جهانشاهلو، لعل، بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت، مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۱۰، پاییز و زمستان ۱۳۸۶
 ۴. سایبان مهر، ویژه نامه داخلی شرکت عمران شهر جدید پولادشهر، سال اول، شماره اول، اردیبهشت ۱۳۹۰
 ۵. سقانی، محسن، ارزیابی شهرهای جدید اصفهان (عملکرد گذشته، راهکارهای آینده)، مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۵
 ۶. شکویی، حسین، حاشیه نشینان شهری: خانه های ارزان قیمت و سیات مسکن، تهران، موسسه تحقیقات اجتماعی و علوم انسانی، ۱۳۵۵
 ۷. صومعلو، ابوالفضل، چرخش ساختاری در سیاست گذاری های مسکن و دستاوردهای آن، فصلنامه علمی اقتصاد مسکن، ناشر وزارت مسکن و شهرسازی، شماره های ۴۷ و ۴۸، پاییز و زمستان ۱۳۸۹
 ۸. طلاچیان، مرتضی، نگاهی به شهرهای جدید، ناشر شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، ۱۳۸۴
 ۹. طرح تفصیلی مهندس مشاور خودآوند شهر جدید پولادشهر، ۱۳۸۷
 ۱۰. طرح جامع شهر پولادشهر - مهندسان مشاور نقش جهان پارس - ۱۳۷۳
 ۱۱. قرخلو، مهدی و شورچه، محمود، نگرش منطقه ای در ارزیابی عملکرد شهر جدید در ایران با تاکید بر تقویت روستا شهرها، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۱، پاییز ۱۳۸۷
 ۱۲. مهندسین مشاور خودآوند، طرح آماده سازی اراضی تخصیصی طرح مسکن مهر (۹۹ ساله)، برزن E شهر جدید پولادشهر، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی شهر جدید پولادشهر، ۱۳۸۷
 ۱۳. مهندسین مشاور نقش جهان - پارس، گزارش توجیهی شهر جدید پولادشهر، وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت عمران شهر جدید پولادشهر، اردیبهشت ۱۳۸۴
 ۱۴. مهندسین مشاور نقش جهان - پارس، طرح جامع شهر جدید پولادشهر، وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت عمران شهر جدید پولادشهر، پاییز ۱۳۷۳ - ۱۳۷۲
 ۱۵. نریمانی، مسعود، عوامل تاثیرگذار در روند شکل گیری شهرهای جدید در ایران، نشریه سازمان فنی و مهندسی. ساختمانی اصفهان، شماره ۳ و ۴، ۱۳۷۷
۱. <http://www.amar.org.ir/nofoos> ۱۳۸۵
۲. <http://www.fooladshahr.ir>
۳. <http://www.earthgoogle.com>
۴. <http://www.omranpooladshahr.com>



نحوه‌ی استقرار فعالیت‌های صنعتی در برنامه‌ریزی کاربری زمین مناطق شهری

مرتضی هادی جابری مقدم

دانشجوی دکتری دانشگاه تهران

مهندسی معماری

کارشناس ارشد شهرسازی

چکیده

پس از آغاز روند مدرنیزاسیون شهری در ایران « توسعه شهری » همواره با « توسعه صنعتی » ملازم و همراه بوده است. به نحوی که می‌توان گفت این ملازمت شهر و صنعت یکی از مهمترین و مؤثرترین عوامل در شکل‌گیری نظام کالبدی-فضایی شهرها و حومه‌ها محسوب می‌شود و در عین حال عوارض مختلف و متنوعی به بار آورده است. از این نظر موضوع مکان‌یابی و ساماندهی صنایع، که در این مقاله به آن پرداخته ایم، ذاتاً پدیده‌ای است که به ماهیت روابط پیچیده، متعارض و گاه متضاد صنعت و شهر توجه دارد. در واقع محل استقرار این فعالیت‌ها و بررسی چند وجهی تأثیرات آن در ابعاد مختلف شهرها باعث شده تا مسأله‌ای بسیار بغرنج پیش روی برنامه‌ریزان کاربری اراضی در مناطق شهری قرار گیرد. در رابطه با حل این مشکل، گروهی از صاحب‌نظران معتقدند که می‌توان با اعمال دیدگاه فرآیند محور به موضوع کاربری اراضی شهری، تا اندازه‌ای به ثمربخشی امر برنامه‌ریزی خوشبین بود. به این ترتیب شرایط مختلف امنیتی در حوزه‌های سلامت و مسائل زیست محیطی، به دقت و به طور مستمر تحت نظارت قرار داشته و در آراء آن ابزارهای جدید برای برطرف کردن مشکلات احتمالی اعمال خواهد شد. یکی از کارآمدترین روش‌ها برای حل این معضل در قالب روش LUPACS تدوین شده است. در واقع تهیه و تدوین این روش و دیگر روش‌های مشابه، به این منظور است که بتوان با در اختیار داشتن اطلاعات نسبتاً کاملی از فعالیت صنعتی از یک سو و شرایط زمین از سوی دیگر، گزینه‌های مختلفی را مطرح و شرایط تصمیم‌گیری براساس دستیابی به توافق جمعی را فراهم نمود

مقدمه

در شهرها که بخش اعظمی از اشتغال شهرنشینان را تأمین کرده - نقش بارزی را ایفا نموده است، در عین حال پس از اندک زمانی تأثیرات فضایی این کاربری‌ها در مناطق شهری و ماهیت روابط پیچیده، متعارض و گاه متضاد صنعت و شهر مورد توجه بسیاری از صاحب‌نظران قرار گرفت. اصلی‌ترین تعارض‌ها در این رابطه عبارتند از:

شهرگرایی و شهرسازی مدرن پس از گذشت یکصد و اندی سال با نظام اقتصاد سرمایه‌داری عجین گشته است. نظامی که مبتنی بر دگرذیسی تولید از کارگاه‌های کوچک به صنایع و کارخانه‌های بزرگ در نخستین مراحل خویش بوده است و این کارخانه‌ها در حوالی شهرها و در مجاورت آنها ایجاد شده و در طی دوران مدرن - به عنوان یکی از عملکردهای اصلی و فعالیت‌های غالب

تعارض میان عملکرد صنعت و محیط زیست - تعارض میان اهداف اقتصادی توسعه صنعتی و اهداف رفاه اجتماعی - تعارض میان منافع خصوصی و منافع عمومی در توسعه صنعتی - تعارض میان اهداف نهادها و گروه های مختلف ذی نفع - تعارض میان توسعه کالبدی صنایع و کیفیت سیمای شهری. لذا بحث از صنایع صرفاً اقتصادی، زیست محیطی یا کالبدی و فنی نیست بلکه نوعی برنامه ریزی محیطی و فضایی محسوب می شود که با عوامل مختلف مذکور ارتباط نزدیک دارد.

اهمیت تجزیه و تحلیل این مسأله وقتی بیش تر آشکار گردید که اثرات غم انگیز و زیانبار مکان های صنعتی بر شرایط محیطی شهر و سلامت شهروندان به شکل جدی بروز یافت. اگرچه بسیاری از کاربری های صنعتی اثرات زیانبار خویش را به مرور و در بازه های زمانی نسبتاً طولانی بر جای می گذارند، لیکن برخی از صنایع حتی در کوتاه مدت اثراتی بسیار مخرب در مناطق شهری بر جای نهاده است [Hewitt, 1997]. حادثه کارخانه مواد شیمیایی در 1974 در انگلیس و حادثه ای به فاصله دو سال بعد در همان کشور که بالغ بر دو هزار نفر کشته بر جای نهاد. در سال 1976 حادثه زیانباری که در کارخانه کود شیمیایی در باسل (Basel) رخ داد باعث گردید تا چند کشور از اثرات مخرب محیطی این حادثه دچار صدمه شود. هنگامی که در 1984 نشت گاز سمی در کارخانه ای در هند دویست هزار نفر مصدوم برجای نهاد و سایر حوادث مشابهی که در سایر کشورها رخ داد، برنامه ریزان شهری را نسبت به توجه بیشتر و چاره اندیشی در برنامه های کاربری زمین در بخش صنعت وادار نمود. نکته در اینجا است که نمی توان صنعت را در ساختار اقتصادی و اجتماعی و نیز سیاسی شهرهای معاصر نادیده انگاشت و یا آنها را به دور افکند (Johansson, 2003). سهم به سزای این بخش در تولید ملی، منطقه ای و شهری و نقش بارز آن در اشتغال نیروی کار ساکن در شهرها و حاشیه آنها باعث شده و می شود که در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری و در مرحله سیاست گذاری ها نتوان پارامتر هزینه و زمان و فایده را نادیده گرفت و آنگاه نتوان به سهولت نسبت به جابجایی و انتقال این بخش به مناطق با فاصله قابل توجه از شهرها و مناطق شهری تصمیم گرفته و اقدام نمود. گاهی از اوقات نقش این بخش در نظام اجرایی و ساختار قدرت، عملی شدن هرگونه قانون یا مصوبه ای را در این زمینه غیرممکن می سازد. (ماجرای تعیین حریم 120 کیلومتر و انتقال صنایع از داخل شهرها در ایران در طی سه دهه گذشته نمونه بارز این پیچیدگی در تصمیم سازی و اجرا در حوزه برنامه ریزی کاربری اراضی را بیشتر مشخص می نماید.)

مکان گزینی کاربری صنعتی

محل استقرار کاربری های صنعتی و بررسی چند وجهی تأثیرات مثبت یا منفی آن در ابعاد زیست محیطی، بهداشتی، روانی و اقتصادی شهرها باعث شده تا به تعبیر صاحب نظران مسأله ای بسیار بخرنچ پیش روی برنامه ریزان کاربری اراضی در مناطق شهری قرار گیرد [Johansson, 1984; Murray et al, 1998; Papazoglu et al, 1998; Ratik & White, 1998]. در واقع مسأله جدی این است که تا چه اندازه و به چه میزان می توان کاربری های صنعتی را با مناطق مسکونی که وجه غالب فعالیتی مناطق شهری را تشکیل می دهد ترکیب کرد [Johansson, 2003]. در مواجهه با این معضل و در طی چند دهه اخیر، مجموعه مقررات و ضوابط

مختلف زیست محیطی که مبتنی بر طبقه بندی صنایع مختلف بر اساس میزان آلوده کنندگی آنها بوده، تدوین شده است و در کشورهای مختلف سازگاری و ناسازگاری استقرار کاربری صنعتی را در مجاورت کاربری های دیگر و خصوصاً کاربری مسکونی بر اساس آنها اعلام نموده و آنرا مجاز یا ممنوع شمرده است. در کشور ایران نیز این موضوع مورد توجه قرار گرفته و «سازمان حفاظت محیط زیست» مجموعه مقرراتی را تحت عنوان «ضوابط و معیارهای استقرار صنایع و مراکز خدماتی» تدوین کرده که با توجه به معیار آلاینده گی، صنایع مختلف به دو گروه مجاز و غیرمجاز تقسیم شده اند. این دستورالعمل یک بار صنایع را با توجه به نوع تولید، به یازده گروه (صنایع غذایی، صنایع چرم، صنایع شیمیایی، صنایع برق و الکترونیک، صنایع نساجی، صنایع سلولزی، صنایع کانی غیرفلزی، صنایع دارویی، صنایع کشاورزی و مراکز خدماتی) تقسیم نموده است و بار دیگر آنها را از نظر شدت و ضعف آلاینده گی به شش گروه تقسیم و معرفی کرده است. طبق این تقسیم بندی سه گروه یا رعایت برخی از شرایط می توانند در حریم زیست محیطی شهر و یا بخش هایی از شهر استقرار یابند.

با همه این احوال، تغییرات تحولات تکنولوژیکی سریع و فزاینده در عرصه صنعت باعث شده تا این فهم کلی حاصل شود که فرآیندهای صنعتی بطور مستمر در حال تغییر و تحول اند. در اینصورت چگونه می توان معیارهای زیست محیطی، سلامت و بهداشت، امنیتی موجود را که اغلب به صورت ضوابطی انعطاف ناپذیر ارائه شده اند، ارزیابی نمود. از سوی دیگر ناسازگاری برخی از صنایع در مجاورت بخش مسکونی غیر قابل انکار است. به همین دلیل چه محدودیت هایی باید در کاربری زمین شهری در این حوزه تعریف کرد و چگونه آنها را عملی ساخت؟ [Johansson, 2003]. با بررسی طبقه بندی های انجام شده، مهمترین ملاحظاتی که در رابطه با نقش مکان های تولید (صنعت) اهمیت می یابند را می توان به ترتیب زیر نوشت:

- میزان آلاینده گی و مزاحمت صنایع

- تعداد شاغلین و امکانات و تسهیلات موجود

- توجه در ایجاد نقش های فعالیتی و اشتغال زایی بخش تولید در شهر به خصوص از طریق ارتقای سیستم مدیریت و استفاده از فناوریهای جدید

این عوامل و نقش مهم صنایع در امر ایجاد فعالیت در شهر، موضوعی است که با توجه به پیشرفت های فناوری در عرصه تغییر ساختار صنایع به سمت سیستم های صنعتی با فناوری بالا و فاقد آلاینده گی و نیز صرفه جویی در مقیاس استفاده از زمین از طریق کوچک کردن فضاهای مربوطه می بایست در مکان گزینی فعالیت های صنعتی مورد توجه قرار گیرند. لازم به ذکر است که عوامل ذکر شده در دیدگاه های مختلف دارای ضرایب اهمیت متفاوتی هستند، به طور مثال، از دیدگاه شهرسازی و مدیریت شهری، مفاهیم «آلودگی» و «مزاحمت»، ناشی از فعالیت صنایع اصلی ترین موضوعات در پرداختن به این پهنه می باشد. این دو مفهوم دارای جوانب کالبدی، زیست محیطی و اقتصادی، اجتماعی است که می بایست مدنظر قرار گیرد. در واقع روند مکان یابی صنایع بیشتر بسته به طبقه بندی آنها، در حیطه مفاهیم برنامه ریزی شهری قرار دارد. ولی روند ساماندهی صنایع موضوعی است که پس از مرحله جانمایی می تواند از طریق طراحی شهری و

سؤال می اندیشند که چه روش های دیگری می تواند در این رابطه مطرح باشد. چرا که تغییرات در فرایندهای صنعتی از یک سو و تحولات در عرضه و تقاضای زمین شهری از سوی دیگر به بروز معضلات جدیدی انجامیده است.

بطور نمونه یکی از معضلات هنگامی بروز می کند که در هر سه گونه راه حل مرسوم، ارزیابی نهایی برای تعیین کاربری و نیز محل استقرار واحدهای صنعتی باید بصورت منفرد و یک به یک در رابطه با هر یک از صنایع متقاضی زمین بررسی می شود و این فرآیند در سطوح فراتر برنامه ریزی کاربری زمین که معمولاً به تعیین وجه غالب کاربری در پهنه-های شهری منجر می گردد دچار مشکل خواهد شد [Johansson, ۲۰۰۳].

همجواری قطعات مختلف با فعالیت های متفاوت و عملکردهای گوناگون باعث می گردد تا امکان قضاوت و تعیین ارزش فعلیتی و عملکردی برای پهنه های زمین شهری امری دشوار و گاه غیرممکن شود. از سوی دیگر هنگامی که واحدهای صنعتی با ماهیت های متفاوت در کنار یکدیگر قرار می گیرند محدوده های سازگاری و مجاز هر یک نسبت به دیگری و نسبت به سایر فعالیت های غیرصنعتی دچار اختلاط بیشتر شده و این امر دشواری قضاوت و ارزیابی را در مورد استقرار کاربری ها را چندین برابر مشکل می-سازد.

علاوه بر این جریان فعالیت های عمرانی و توسعه یک شهر و نیز تغییر کاربری ها و استقرار فعالیت های مختلف و از جمله بخش صنعت، متوقف به تصمیم سازی برنامه ریزان نمی باشد و در زمان حال و بصورتی مستمر و فزاینده در جریان ایجاد و تغییر و تحول می باشد و همواره این وضعیت هرگونه تصمیم گیری را که قرار دارد تا در آینده امور را به سامان نماید از جریان رخدادها عقب انداخته و به نحو جدی اثربخشی و تحقق آن را دچار نقصان می سازد.

مسئله دیگر که اشاره به جنبه کاربردی موضوع دارد به این ترتیب که چگونه می توان نظریات ارائه شده در پاسخ به سؤالات و معضلات قبلی را فارغ از دخالت های سلیقه ای افراد و یا نهادهای و یا به حداقل رساندن تأثیر آن و با بهره گیری از سیستم های اطلاعات جغرافیایی تدوین نموده و به کار بست و در قالب نقشه های برنامه ریزی کاربری اراضی در سطوح مختلف و مقیاس های

نوع مزاحمت	موارد
مزاحمت کالبدی- فضایی	۱- فشار بر زیرساخت های شهری مثل آب، برق، گاز و غیره ۲- اختلاط کاربری های ناسازگار با بافت شهری ۳- ایجاد تراکم و ازدحام فعالیت و جمعیت ۴- فرسایش و خوردگی بافت های شهری
مزاحمت اقتصادی- اجتماعی	۱- کاهش ارزش سکونتی و اقتصادی بافت ها ۲- تشویق جابجایی و جدائی گزینی جمعیت ۳- ایجاد حاشیه نشینی و زاغه نشینی ۴- ایجاد فضاهای ناامن اجتماعی
مزاحمت ترافیکی	۱- فشار بر شبکه حمل و نقل شهری ۲- ایجاد گره ترافیکی ۳- ایجاد سد معبر ۴- نفوذ حمل و نقل سنگین به درون بافت ها
مزاحمت بصری	۱- ایجاد ناهماهنگی در عناصر کالبدی محیط شهری ۲- ایجاد آشفته گی و اغتشاش میان فضا و فعالیت ۳- تجمع ضایعات و زائدات ناخوشایند ۴- تخریب دید و منظر

پیگیری شود. در یک نگاه کلی مراد از مزاحمت، کلیه نتایج و بازتاب های ناشی از فعالیت های تولیدی و صنعتی است که در شرایط عمومی محیط زندگی ساکنان شهر اعم از محیط طبیعی و کالبدی، محیط اقتصادی، اجتماعی و محیط روانی، اثرات منفی و یا اختلال ایجاد کرده و به نوعی باعث کاهش کیفیت زندگی می شوند. به منظور تسهیل در روند تشخیص این مزاحمت ها، می توان به مؤلفه های زیر توجه داشت.

نکته بسیار مهم از نظر طبقه بندی صنایع در شهر این است که همه فعالیت های صنعتی ارتباط مستقیم و ضروری با نظام کالبدی- فضایی شهر ندارند. در واقع بسیاری از این فعالیت ها اگرچه به طور غیرمستقیم با حیات شهر و مردم آن مرتبط هستند ولی می توانند و گاه می باید در خارج از شهر مستقر شوند. اینگونه صنایع مشمول ضوابط عام مکان یابی صنایع می شوند که معمولاً در مقیاس ملی و فراشهری تهیه و تصویب شده اند.

آنچه تاکنون در عرصه برنامه ریزی کاربری زمین در این رابطه مدنظر قرار داشته مبتنی بر سه گونه راه حل برای اعمال محدودیت های موضوعه در حوزه استقرار کاربری های صنعتی در مناطق شهری بوده است. بر این اساس مکان یابی محدوده های صنعتی در مناطق شهری بر مبنای الف) تأثیرات محیطی، ب) پیامدها، ج) خطرات و آسیب ها صورت گرفته است [Christou

متفاوت به نمایش درآورد [Johansson, ۲۰۰۳].

تلاش در جهت دستیابی به چنین شرایطی در سال های اخیر مورد توجه متخصصان حوزه برنامه ریزی کاربری زمین شهری قرار گرفته و راه های مختلفی ارائه گردیده است.

رویکرد مبتنی بر مفهوم فرآیند در برنامه ریزی کاربری صنعتی

گروهی از صاحبان نظر بر این باورند که در پاسخ به معضلات مذکور به منظور ارائه راه حل مناسب در این رابطه می توان با اعمال دیدگاه فرآیند محور به موضوع کاربری اراضی شهری، تا

چنین نگرشی برنامه ریزی در این حوزه را بسیار حساس و در عین حال مشکل می سازد. ضرورت پایداری محیط و منابع (زمین شهری) اعمال روش های متفاوت و همراهی مستمر با تحولات در واقعیت را طلب می کند. به این ترتیب تمام نقش آفرینان در این فرآیند درگیر خواهند بود: مسئولان و مدیران شهری، شهروندان، مدیران بخش صنعت و برنامه ریزان شهری و اجزاء قانونگذار و حاکمیتی در سطوح فراتر. در الگوهای رایج فعلی در کشورهای توسعه یافته جدای از توجه به بررسی های کمی و نیز روش های کمی تحلیل و تشخیص، این فرصت در اختیار عموم نقش آفرینان قرار می گیرد تا در این رابطه با دیدگاه های خویش را بیان نمایند و در جریان این مذاکرات و گفتگوها بتوانند به یک توافق جمعی دست یافته و بر اساس آن دست به عمل بزنند.

بدیهی است که اجرای چنین دیدگاهی به تعبیر جان فارستر مقتضیات خاص خویش را طلب می کند و از جمله اصلی ترین لوازم تحقق آن گفتگوی همه ی طرف های مذاکره کننده فارغ از جایگاه قدرت یا سرمایه آنها می باشد. اجرایی شدن چنین شرایطی در برخی از جوامع، سخت یا غریب می نماید و این در حالی است که برنامه کاربری اراضی شهری به ساختار سیاسی و اقتصادی کلان آن جامعه مرتبط بوده و از این رو مدیریت چنین پهنه هایی را در شهر امری حساس و حیاتی خواهد ساخت.

اعتقاد و نظارت بر عدم انحراف فرآیند برنامه ریزی کاربری زمین و دستیابی به توافق جمعی درباره استقرار هر فعالیت صنعتی در این پهنه ها با اطلاع رسانی پیامدها و عوارض ناشی از این استقرار از مواردی است که می بایست توسط برنامه ریزان شهری اعمال گردد.

مروری بر تجربیات جهانی

باید پذیرفت که در هر سه سطح ملی، منطقه ای و شهری، استفاده از قابلیت ها و توانایی های فرآیند برنامه ریزی کاربری برای دستیابی به سلامتی و امنیت و تدوین ضوابطی که برنامه ریزان در تصمیم گیری هایشان رعایت می کنند، رایج نشده است و در سطح جهانی نواقص و کمبود قابل توجهی در این زمینه به چشم می خورد. نتایج مطالعات نشان داده که با اینکه هر روز به اهمیت بحث سلامتی و امنیت پرداخته می شود ولی عملاً توجه به آنها در فرایندهای برنامه ریزی در درجه دوم اهمیت قرار دارد، که آنها معمولاً در جایی که برنامه ریزی به سلامتی و امنیت اشاره کرده است، روش های استفاده شده بر مبنای راه های کمی و احتمالی بوده اند. در عین حال امروزه به ندرت برنامه کاربری اراضی را می توان یافت که موضوع حاضر در آن دغدغه برنامه ریزان نبوده باشد.

مطالعه و بررسی همه جانبه موضوع نحوه استقرار کاربری های صنعتی در مناطق شهری بر اساس رویکرد مطرح این امکان را فراهم می نماید تا برنامه ریزان بتوانند پاسخگوی سؤالاتی نظیر سؤال های زیر باشند: چه کاربری هایی را می توان در مجاورت مکان های صنعتی قرار داد و یا چه صنایعی را می توان در مجاورت سایر کاربری ها و از جمله کاربری مسکونی مجاز دانست؟ با اعمال چه تغییراتی می توان تنوع کاربری اراضی شهری را بیشتر کرد؟ مؤثرترین معیارها و شاخصه های ارزیابی آسیب پذیری

اندازه ای به ثمربخشی امر برنامه ریزی خوشبین بود. از نظر ایشان تبدیل برنامه ریزی کاربری اراضی به صورت فعالیتی مستمر و همراه با شهر و تحولات آن می تواند این امکان را فراهم نماید تا ضمن افزایش انعطاف پذیری یک برنامه، این توانایی و قدرت را در اختیار شهرسازان قرار دهد تا در هر زمان بتوانند تصمیم مقتضی را با توجه به تغییرات و تحولات موجود اتخاذ نموده و همراه با تحول امر توسعه در شهر و نیز دگرذیسی بخش های مختلف صنعت اعم از تحول تکنولوژیکی یا تحول مدیریتی و اقتصادی، برنامه مناسب را درباره نحوه استقرار کاربری های متفاوت و یا تغییر آنها تدوین کرده و ارائه کنند.

به این ترتیب شرایط مختلف امنیتی در حوزه های سلامت و نیز مسائل زیست محیطی، به دقت و به طور مستمر تحت نظارت قرار داشته و در آزاء آن ابزارهای جدید برای برطرف کردن مشکلات احتمالی اعمال خواهد شد. این تصمیمات می تواند به صورت تدوین ضوابط و دستورالعمل های مربوط به لزوم ایجاد تغییر در فرآیند تولید در بخش صنعت (اعم از فناوری، مدیریت خط تولید، زمان بهره برداری، تغییر نوع محصول و...) یا بصورت تغییر در شرایط فیزیکی و کالبدی در مواردی همچون محل استقرار، نحوه استقرار، تغییر نسبت توده و فضا، تغییر در طراحی و معماری اینبه پیش بینی و به اجرا درآید.



چيست؟ و يا سوالات مهم ديگري همچون: آيا با مدنظر قراردادن معيارهاي مصطلح در برنامه ريزي کاربري اراضي، خطراتي كه شهروندان را از ناحيه استقرار بخش صنعتي در شهر تهديد مي كند، کاهش پيدا خواهد كرد؟ [Johansson, 2003]

براي اين منظور پروژه هاي متعدد و متنوعي در كشورهاي مختلف انجام شده كه هر يك با توجه به مفروضات و اطلاعات در اختيار و مطابق با ایده آل مطلوب تهيه كنندگان، اهداف گوناگوني را مدنظر قرارداده اند:

در مجموع مي توان به اهم نتايج مشترك اين مطالعات در قالب موارد زير اشاره داشت:

● سلامت و امنيت بايد به طور كامل و دقيق در فرايند برنامه ريزي کاربري اراضي در مناطق شهري مدنظر قرار گيرد.

● روش هايي كه بتواند گزينه هاي پيشنهادهي مختلف براي مكان هاي صنعتي را در نتيجه تجزيه و تحليل ارائه كند، بسيار كم است.

● از اين رو هنوز با مشكلات بسياري بر سرراه برنامه ريزي کاربري اراضي شهري مكان يابي و استقرار فعاليت هاي صنعتي در مناطق شهري مواجه هستيم.

علاوه بر اين نتايج مطالعات نشان مي دهد كه در حال حاضر در برخي از كشورها ادارات و نهادهائي از ابتدای مراحل تهيه طرح هاي کاربري اراضي شهري مسائل سلامت و امنيتي ناشي از فعاليت هاي صنعتي را رصد مي نمايند. به طور مثال، در سوئد، نهادهاي محلي قوي ترين و مهم ترين تصميم گيران هستند. تمام مسئولان شهرداري معمولاً در فرايندهاي برنامه ريزي دخيل مي باشند و در اين رابطه به ايقاي نقش مي پردازند. در دانمارك و يونان، نهادهاي منطقه اي قدرتمندترين مقام هستند، ليكن شناسايي و استفاده از فرايند برنامه ريزي کاربري زمين براي دستيابي و افزايش دو معيار سلامت و امنيت هنوز مبهم است و گسترش نيافته است.

علاوه بر اين صاحب نظران معتقدند در برنامه ريزي کاربري اراضي مناطق شهري براي در نظر گرفتن ملاحظات زيست محيطي و مسائل حفاظتي در اين رابطه توجه به فاصله زماني ميان وضع موجود و تصميم سازي برنامه ريزان بسيار اهميت دارد و عدم دقت در آن مي تواند شرايط را در بسياري از موارد بدتر از وضعيت فعلي بنمايد. از اين رو داشتن اطلاعات اصلي و لازم از نوع فعاليت و شرايط آن مي تواند شناخت برنامه ريزان را از وضعيت موجود بهبود بخشيده و در جريان فرايند برنامه ريزي امکان كنترل و هدايت و ساماندهي شرايط در آينده را فراهم سازد.

از اين رو تلاش ها و پروژه هاي مختلفی در رابطه با فراهم آوردن اين امكان صورت گرفته است. در واقع تهيه اين امكان كه بتوان با در اختيار داشتن اطلاعات نسبتاً كملي از فعاليت صنعتي از يك سو و شرايط زمين از سوي ديگر و نيز فرصت ها و تهديد هاي ناشي از خواست متقاضيان و مديران شهري، گزينه هاي مختلفی را مطرح و شرايط تصميم گيري براي دستيابي به توافقي جمعي را فراهم نمود. در اين ميانه يكي از كارآمدترين روش ها در قالب روش LUPACS تدوين گرديده كه در زير به آن اشاره مي كنيم.

روش LUPACS

يكي از اصلي ترين اهداف پروژه LUPACS فراهم آوردن روشي براي تقويت شاخص هاي زيست محيطي و امنيتي در رابطه با استقرار و مكان گزيني فعاليت هاي بخش صنعت بوده كه در نتيجه به توليد مدلي شبیه سازي شده با بهره گيري از سيستم اطلاعات جغرافيايي (GIS) منجر شده است. ارائه دهندگان و استفاده كنندگان از اين مدل معتقدند با بكارگيري اين مدل مي توان سود جمعي و

منفعت عمومي را در حالت پيشينه و پيامدهاي زيست محيطي ناشي از مكان گزيني فعاليت هاي صنعتي را كمينه نمود. مراحل اصلي عملياتي در اين روش به شرح زير است: [Johansson, 2003]

گام اول - شكل دادن به اطلاعات توصيفي درباره فعاليت صنعتي مورد نظر

در اين مرحله توصيف و توضيح نسبتاً جامعي از فعاليت مورد نظر شامل مواردی مانند موقعيت سايت مورد نظر، کاربري هاي اطراف و مجاور، وضعيت عمومي توسعه در محدوده مورد نظر، جمعيت، وضعيت ابنيه، تجزيه و تحليل خطرات و عوارض فعاليت صنعتي، تهيه و ارائه مي شود.

در اين مرحله جمع آوري اطلاعات محلي و شنيدن نظرات ساكنين محدوده مورد نظر بسيار اهميت دارد و به برنامه ريزان كمك مي كند تا توصيفي واقعي تر از وضعيت موجود بدست آورند و نيز شهروندان را متوجه اين موضوع مي نمايد كه تا چه اندازه مي توانند در يك فرايند تصميم گيري در برنامه ريزي کاربري زمين مؤثر باشند. علاوه بر اين برنامه ريزان خواهند توانست اطلاعات ارزشمندی از اين طريق در رابطه با مسائل زيست محيطي و ارزش هاي فرهنگي محدوده كسب نمايند.

گام دوم - تدقيق اطلاعات و توصيف جزئي نمونه مورد نظر

در اين مرحله داده هاي جزئي شامل مشخصات صنعت مربوطه از قبيل نوع محصول، خط توليد، نوع فناوري بكار گرفته شده در خطوط توليد، پروانه ساخت، سايقه حوادث اتفاق افتاده، مشخصات دقيق كالبدی کارخانه يا کارگاه گردآوری و در فايل مربوطه ثبت و ضبط مي شود. حداكثر دقت در برداشت و جمع آوري اطلاعات در اين مرحله بسيار مهم مي باشد.

گام سوم - تعيين اهداف و معيارها

توجه ویژه به مسائل زيست محيطي از قبيل امنيت و سلامت در اين مرحله مدنظر قرار مي گيرد. چهار معيار در اين خصوص تعريف شده است:

- 1- تخريب ها و اثرات زيانبار بالقوه و احتمالي بر شرايط حياتي محدوده و زندگي ساكنان.
- 2- ميزان افول شرايط زندگي اقشار آسيب پذير.
- 3- منافع اقتصادي و اجتماعي.
- 4- تمام صدمات قابل پيش بيني.

اين معيارها در کنار نحوه پراكنش ساكنان در منطقه مورد نظر مي تواند دستورالعمل هايي را شامل اهداف و معيارهائي در رابطه با انواع طرح هاي توسعه در اراضي محدوده را بوجود آورد.

گام چهارم - تدوين گزينه هاي پيشنهادهي

در اين مرحله با توجه به تجزيه و تحليل اطلاعات و شرايط حاصل از گام هاي قبلي، برنامه ريزان با پرسش هايي اساسي مواجه مي شوند. در تجزيه و تحليل مورد نظر به سوالاتي از اين قبيل پرداخته مي شود: آيا موقعيت كنوني در نظر گرفته شده مناسب است؟ آيا مي توان با افزايش تراكم ساختماني فضاي بيشتري از سايت مربوطه را جهت ساير کاربري ها از قبيل فضاي سبز، پارکينگ، گسترش شبكه دسترسي و ... را در اختيار داشت؟ الگوهاي ممكن جهت جابجايي و جايگزيني اين فعاليت با ساير فعاليت ها با توجه به برآورد هزينه فايده هر يك کدام هستند؟ چگونه مي توان از اثرات زيانبار و خطرات اين فعاليت در محيط پيراموني كاست؟ آيا مي توان مشخصات محصولات کارگاه يا کارخانه مورد نظر را تغيير داد؟ آيا مي توان شيوه بارگيري محصولات را عوض کرد؟ و ...

پرداختن به اين سوالات و تلاش در جهت ارائه راه حل، بطور

طبیعی برنامه ریزان را با چندین گزینه محتمل حاصل از ترکیب پاسخ های این سؤالات بر اساس نتایج حاصل از مراحل قبلی روبه رو خواهد ساخت. با نگاهی در مقیاسی کلان تر از محدوده مورد نظر و با لحاظ این اصل که گاهی از اوقات یک کاربری صنعتی می تواند محدوده وسیعی را تحت تأثیر عوارض و پیامدهای خویش قرار دهد ارائه گزینه های مختلف ممکن خواهد بود. شیوه مرسوم در این زمینه مرزبندی محدوده های اطراف کاربری مذکور می باشد که در هر منطقه برخی از گزینه ها با توجه به مقتضیات قابل بررسی خواهد بود.

گام پنجم - برآورد هزینه ها منافع و عوارض

در سه موضوع محیط، اجتماع و عوامل خطر آفرین بر اساس تجارب بدست آمده در پروژه های پیشین میزان هزینه فایده و عوارض محاسبه می شود. تدوین کنندگان این مدل اعتقاد دارند که در برآورد هزینه فایده و عوارض مربوطه به اجتماع هنوز جای کار زیادی وجود دارد و تحولات بخش صنعت نیز باب ارائه شیوه های جدید در برآورد عوامل خطر آفرین را باز نگه داشته است.

توصیه شده است که در این مرحله حتی المقدور گزارشاتی شفاف و فارغ از فرمول های کمی در اختیار مدیران و تصمیم گیرندگان قرار داده شود.

گام ششم - انتخاب راه حل بهینه

بهترین گزینه، راه حلی است که با کمترین هزینه دارای بیشترین میزان از رعایت مسائل و معیارهای زیست محیطی باشد. بر این اساس گزینه های مختلف بر اساس تجزیه و تحلیل صورت گرفته و معیارهای معلوم شده فهرست بندی شده و سپس ارزش هر یک در محدوده های مجزای مشخص شده در گام های قبلی تعیین می شود. گاهی از اوقات توسعه های مختلف در این محدوده ها پیشنهاد می شود تا شرایط ارزیابی گزینه ها را از تنوع بیشتری برخوردار سازد. مواردی مانند اراضی توسعه نیافته و خالی از جمعیت، محدوده های مسکونی با تراکم جمعیتی متفاوت، محدوده های با کاربری مختلط، فضاهای سبز و تفریحی و ...

به این ترتیب تعامل و میان کنش فعالیت های قابل تصور در محدوده های مرزبندی شده و بر اساس گزینه های مختلف امکان ارزیابی شدن را یافته و قابلیت دستیابی به گزینه های بهتر را در محدوده های متفاوت فراهم می آورد.

گام هفتم - ارائه گزارش از فرآیند دستیابی به گزینه بهتر

این بسیار مهم است که برنامه ریزان ماحصل تلاش خویش در مراحل قبیل را بصورت شفاف و کامل در اختیار عموم ساکنان منطقه مورد نظر و مسئولان امر قرار داده و صادقانه اطلاعات کامل فرآیند را ارائه نمایند. در واقع در این مرحله نقشه های تهیه شده از منطقه مورد نظر، اطلاعات مختلف جمعیتی، ملکی، نقشه کاربری وضع موجود و گزینه مطلوب، لیستی از هزینه ها- فایده ها و عوامل خطرزا و نحوه انتخاب گزینه برتر در اختیار عموم تصمیم گیرندگان- افرادی که در این فرآیند درگیر بوده و تقاضاها و خواسته های متفاوتی را پیگیری می کنند- قرار می-گیرد. در این مرحله است که گفتگو و مذاکره جهت دستیابی به وفاق جمعی علنی می شود.

به این ترتیب و در مرور مراحل مختلف می توان چنین تصور کرد که گام های اول و دوم در این روش وجه تعریفی، گام های سوم و چهارم وجه توسعه ای و گام های بعد وجه انتخابی این روش را تشکیل می-دهند [Johansson, 2003].

جمع بندی

با در نظرگیری نقش مهم صنایع در توسعه شهرها و در شکل گیری نظام کالبدی فضایی شهرها و حومه ها، جانمایی کاربری صنعتی در

اراضی شهرها، به منظور ارتقای سطح سلامت و کاهش پیامدهای زیست محیطی در آن، جایگاه ویژه ای در فرآیند تصمیم گیری های برنامه ریزی و طراحی شهری یافته است. فرآیندی که در صدر اهداف آن در کلیه کشورهای جهان « تضمین کیفیت محیطی مطلوب در شهر » مدنظر قرار گرفته است. بدیهی است زمینه چنین هدف گذاری تلاش در جهت دستیابی به وضعیتی است که معرف کیفیت و استاندارد زندگی شهری باشد.

تلاش در جهت دستیابی به چنین اهدافی در سال های اخیر مورد توجه متخصصان حوزه برنامه ریزی کاربری زمین شهری قرار گرفته و منجر به تدوین و ارائه مدل ها و راه حل های متنوع جهت طبقه بندی صنایع و نحوه استقرار آن در اراضی شهری شده است. بررسی این راه حل ها نشان می دهد که نگاه به موضوع مکان یابی صنایع از دیدگاه صرفاً کمی بر حسب اعداد و ارقام تغییر کرده و با تعدیل این دیدگاه معیارهای سنجش کیفیت و چگونگی و کارایی زندگی در فرآیندهای برنامه ریزی دخیل گشته و عواملی نظیر فضای قابل سکونت برای هر نفر بر اساس کیفیت محیطی و سلامتی و امنیت نیز لحاظ شده است.

در این میانه راه حلی که به اعتقاد برخی صاحب نظران می تواند تا اندازه ای ثمربخش باشد، دیدگاه فرآیند محور به موضوع کاربری اراضی شهری است. این دیدگاه این امکان را فراهم می کند تا ضمن افزایش انعطاف پذیری یک برنامه، شهرساز بتواند در هر زمان تصمیم مقتضی را با توجه به تغییرات و تحولات موجود اتخاذ نماید، بنابراین شرایط مختلف امنیتی در حوزه های سلامت و نیز مسائل زیست محیطی، به دقت و به طور مستمر تحت نظارت قرار داشته و مشکلات احتمالی آن توسط ابزارها و تصمیمات جدید برطرف خواهد شد. یکی از روش هایی که با در نظرگیری این دیدگاه، مدلی را برای جانمایی فعالیت های صنعتی در اراضی شهری ارائه کرده، روش LUPACS است. ارائه دهندگان و استفاده کنندگان از این مدل معتقدند با بکارگیری این مدل و با در اختیار داشتن اطلاعات نسبتاً کاملی از فعالیت های صنعتی، شرایط زمین و فرصت ها و تهدیدهای ناشی از خواست متقاضیان و مدیران شهری، می توان سود جمعی و منفعت عمومی را در حالت بیشینه و پیامدهای زیست محیطی ناشی از مکان گزینی صنایع را کمینه نمود.

منابع:

1. Hewitt, K. (1997) Regions of Risk. A Geographical Introduction to Disasters (Harlow, Longman)
2. Johansson, I. (1984) The Location of Places of Work in Town: Past - Present - Future, series B, No. 74 (Göteborg, Department of Human and Economic Geography, University of Göteborg)
3. Johansson, I (2003) Simulation as a Tool for Consideration of Safety Aspects in the Land-Use Planning Process, Vol.18, No. 4 (Göteborg, Department of Human and Economic Geography, University of Göteborg)
4. Murray, A., Church, R., Gerrard, R. & Wing-Sing, T. (1998) Impact models for siting undesirable facilities, The Journal of Regional Science, 77 (1 s), pp. 19-36.
5. Papazoglu, I., Nivolianitou, Z. & Bonanos, G. (1998) Land use planning policies stemming from the implementation of the SEVESO II Directive in the EU, Journal of Hazardous Material, 61, pp. 345-353.
6. Ratick, S. & White, A. (1998) A risk-sharing model for location noxious facilities, Environment and Planning B: Planning and Design, 15, pp. 165-179. s

از قطب‌های صنعتی دیروز تا شهر ابرفناور امروز



گفتگو با اسفندیار خراط زبردست

عباس جلالی

اسفندیار خراط زبردست، زاده‌ی اردبیل (۱۳۳۷ خ.)، دانشسپاهی‌ی کارشناسی را در رشته عمران دریافت نمود. دو دانشسپاهی‌ی کارشناسی ارشد با گرایش‌های (عمران و سازه) و (برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای) به پایان رساند و راهی قلیپین شد. دانشسپاهی‌ی دکتری وی در برنامه‌ریزی شهری از دانشگاه (UP) قلیپین است. از سال ۱۳۶۹ به عضویت هیأت علمی دانشگاه تهران در آمده. اسفندیار تسد و به درجه دانشسپاری رسید و از سال ۱۳۸۶ عنوان استادی یافت. اینک ریاست دانشکده شهرسازی را نیز بر عهده دارد. سالها هم با وزارت مسکن همکاری داشته است.

از کارهای ایشان: سستجس توسعه صنعتی و دربارهی اندازه‌ی شهر.

شهرها با توضیح خوبی که دادید این سوال پیش می‌آید که آیا امروزه اقتصاد جهانی جایگاه شهرها به لحاظ نوع فناوری که دارند تعیین می‌کند؟ مثلاً جایگاه شهر توکیو را همان اقتصادی که ژاپن دارد تعیین می‌کند؟ نظر شما در این باره چیست؟

– شهرها معمولاً براساس مزیت نسبی که دارند برای آینده‌شان برنامه‌ریزی می‌کنند. و بیشتر نگاهها، نگاههای راهبردی است. مثال توکیو که زدید. توکیو الان که یک شهر (کلانشهر ژاپن است) یک شهر جهانی هم هست. شهر جهانی تپ "آلفا". که در سطح آبر توکیو است. نیویورک و لندن از این جمله شهرها هستند. در واقع این سه شهر ماهیت تپ آلفای که تیلور می‌گوید را دارند. و اینها برای اینکه جایگاه خود را حفظ کنند دائم از طرف رقبا دیگرشان (ستول، پاریس و دیگر شهرها) دنبال می‌شوند و در واقع اینها زیرساخت‌هایشان را به گونه‌ای برنامه‌ریزی می‌کنند که بتوانند جایگاه جهانی خودشان را حفظ کرده، در عین حال جایگاه ملی و فراملی خودشان را برنامه‌ریزی کنند.

مثلاً امروزه درباره‌ی پاریس، این شهر از دهه‌ی ۱۹۷۰ تا الان ۱۸۰ درجه در توسعه‌ی خودش تغییر جهت داده است. از همان دهه‌ی ۷۰ که اینها براساس کتاب دروی که گفته بود: «پاریس و بیابان فرانسه که آمده و جلوی رشد و تمرکز پاریس را بگیرند که بحث بزرگسری را مطرح کرده‌اند. الان تنها نمی‌خواهند جلوی رشد پاریس را بگیرند بلکه می‌خواهند پاریس را تقویت کنند تا بتواند با لندن و سایر شهرها رقابت کند.»

مثلاً در فرانسه، فرودگاهی را در شمال فرانسه برنامه‌ریزی کردند که پروازهای خارجی که همیشه از طریق پاریس می‌آمدند دیگر نیابند تا پاریس کمتر شلوغ بشود. تا آنکه پاریس مزیت نسبی خود را به لحاظ دسترسی حفظ کند. (شما می‌دانید که شرکتهای بین‌المللی یکی از معیارهای که برای انتخاب کلانشهرها به عنوان پایگاه‌هایشان دارند، دسترسی آن شهر است). بنابراین امروز اگر شما اراده کنید و بروید بلیت هواپیما بگیرید، نگویند که پرواز نداریم یا دو هفته دیگر باید. بنابراین تمام برنامه‌ریزی‌ها را جوری تنظیم می‌کنند که پاریس بتواند در سطح جهانی رقابت کند. بنابراین الان شهرها براساس رقابت‌پذیرشان (میزان مزیت نسبی‌شان) برنامه‌ریزی می‌کنند.

شهرها بسیاری از صاحب‌نظران شهرها را زاده‌ی انقلاب صنعتی می‌دانند. اما شهرهای بزرگ داستان دیگری را برای زایش و گسترش خود بازگو می‌کنند. نظر شما در این باره چیست؟

– شهر پیوسته در حال تحول است. و تحول هم همیشه همراه با توسعه بوده است. و این طبیعی است. وقتی از نظر تاریخی به شهر نگاه می‌کنیم از انقلاب صنعتی به این طرف صنعت در شهر نقش جدی داشته است. البته تا زمانی که خدمات جایگزین صنعت شده، صنعت به حاشیه رانده می‌شود. به هر حال به نظر من این خود، ماهیت توسعه است که در ادواری بر پایه‌ی کشاورزی و صنعت بوده و اکنون بر پایه‌ی خدمات و فناوری است. به نظر من توسعه شهری ادامه پیدا خواهد کرد.

شهرها یعنی در واقع پویایی شهر با روند تاریخی همراه است؟ – بله همراه است.

شهرها یعنی پس از نیشابور همان آبر شهر کهن بگیریم که کشاورزی داشته حال صنعتگری هم دارد است؟

– شما شاید اگر شهرهای جدید را ببینید خیلی صنعت نداشته باشند. ولی الان صنایع به جایگاه مشخصی منتقل شده‌اند. نه اینکه صنعت کنار گذاشته شده باشد، ولی به خاطر مسائل زیست‌محیطی و تبعاتی که داشته در جاهای دیگری مکان‌گزینی شده‌اند، ولی به فعالیت خودشان ادامه می‌دهند، منتها با یک رشته فعالیت‌هایی که ماهیتشان از ماهیت صنعتی متفاوت است.

شهرها یعنی جای صنایع زمخت قدیم را ابرفناوری گرفته است؟

– «ابرفناوری» در شهرها یا در واقع ماهیت این صنایع که فناورانه هستند اینست که شهرها در کنار دانشگاه‌هایی باشند که می‌توانند الزامات علمی مورد نیاز این صنعت را فراهم بیاورند. یا وقتی شما صحبت از عوامل مؤثر در مکان‌گزینی این صنایع "های‌تک" عواملی مثل زندگی، دسترسی به خدمات، دسترسی به بهداشت، رفاه دسترسی به استادان مجرب در زمینه‌های که این صنایع نیاز دارند، می‌بینید. اینها جایگزین عوامل پیشین مانند دسترسی به انرژی، آب، برق و ... معیارهای شده‌اند که با صنایع های‌تک بیشتر درآمیخته هستند.

و این طبیعی است که شهرها به اندوخته‌های پیرامون خودشان نگاه می‌کنند. تا ببیند که در چه جایگاهی قرار گرفته‌اند و کدام سمت را برای توسعه آینده خودشان انتخاب کنند.

شهرها ما در شهرهای ایران از دیدگاه زمان مقداری با آن چیزهایی که گفتید، چه بخواهیم چه نخواهیم فاصله داریم. حتی بعضی از شهرها در آنجا هم اندکی فرق دارند. شما شهر دیترویت که یک شهر صنعتی است، فکر کنم هنوز هم روی همان مدار صنعت گذشته می‌چرخد. الان خودروهای ساخت دیترویت هنوز هستند. ولی در ایران این وابستگی بیشتر به نظر می‌آید. حال سوال اینجاست که آیا شما گرانش و کشش دوسویه میان شهر و صنعت را در ایران باور دارید؟ مثلاً در اطلس، نقشه گسترش تهران را نگاه کنیم به سمت غرب بیشتر پیشرفته، اصلاً معلوم نیست چرا؟ انگار از سال ۱۳۴۲ که ایران ناسیونال پی‌ریزی شد، شهر را با خود بدان سو می‌کشد. یعنی اول اثرش را روی شهر گذاشته و بعد این شهر است که مرتب به سمت کارخانه‌ها می‌رود تا گسترده‌تر شود. به نظر شما این دوره‌ی تسلسل تا کی ادامه دارد؟

- در مورد تهران فقط صنعت تأثیرگذار نیست. بلکه عوامل دیگری بیشتر از صنعت تأثیرگذارند. و اینکه این اتفاق را شما در غرب می‌بینید. به نظر من در جنوب و جنوب غرب تهران هم این اتفاق افتاده است. نه اینکه صنعت در توسعه‌ی شهری اثرگذار نبوده، ولی فکر کنم الان نقشش کم‌رنگ‌تر می‌شود.

در گذشته به لحاظ اشتغال و سایر ضرایب تکاثری که در بخش صنعت به همراه خودش داشته این توسعه اتفاق افتاده ولی فکر کنم الان دوره‌ی تسلسلی که شما اشاره کردید از دست رفته است. الان بیشتر برنامه‌ریزی‌ها به سمت "خوشه‌های صنعتی" رفته است. ایجاد خوشه‌های که بتوانند صنایع را در خودشان جای دهند و از کنار هم بودن بهره ببرند. و نه به شکل خطی ادامه پیدا کنند که مانع توسعه شوند. برنامه‌ریزی‌های که در کشورهای دیگر انجام می‌دهند بیشتر شکل دادن به خوشه‌های صنعتی است که هم برای صنایع و هم محیط‌زیست و شهرها مزیت بیشتری برای توسعه دارد.

در مورد تهران که گفتید گسترش به سمت غرب دارد در واقع این گسترش با صنعت شروع شد. اما بیشتر به لحاظ امکاناتی که در تهران است و تمرکز فعالیت و فرصت‌های بیشتر در تهران تا حدودی بدون برنامه گسترش را ادامه می‌دهد. یک نکته را در مورد صنعت بگویم. یکی از اقداماتی که در برنامه‌ریزی ایران انجام شده، بحث ایجاد "قطب‌های صنعتی" است. که در برنامه سوم و چهارم و پنجم قبل از انقلاب پیگیری شده است. مثلاً در برنامه چهارم شناسایی ۱۱ قطب منطقه‌ی مدنظر بود که صنایع در آن قطب‌ها مستقر بشوند و دو هدف را دنبال می‌کردند یکی اینکه جلوی رشد تهران را بگیرند و دوم اینکه بتوانند توسعه‌ی مناطق این شهرهایی را که در آن قرار گرفته‌اند، فراهم نمایند. و یک توسعه‌ی متوازن در سطح ملی ایجاد کنند. از این ۱۱ مورد به چند مورد اشاره می‌کنم. مثلاً در مشهد (صنایع نساجی) در شیراز (صنایع الکترونیک) و شهرهای همچون اهواز، تبریز، آبادان، خرمشهر یا اراک بوده است. در برنامه‌ریزی‌های که در برنامه‌ی چهارم به این سو انجام شد. برای جلوگیری از رشد بی‌رویه در تهران مؤثر بوده است. کسی این موارد را مطالعه نکرده که ببیند این موارد چقدر در جلوگیری از رشد تهران تأثیر داشته است. چنانچه که اگر این قطب‌های صنعتی ایجاد نمی‌شدند چه اتفاقی می‌افتاد، ولی در حال روندها و شاخص‌ها

نشان می‌دهند که ما نسبت به بقیه کشورهای در حال توسعه، توزیع شهرهایمان متوازن‌تر است.

شهرها شاید به خاطر گستره زیادی که داریم؟

- شاید آن سیاست‌هایی که ما هیچ وقت پیگیر ارزیابی اثرات آن نشدیم که ببینیم این ۱۱ قطب صنعتی که ما پیگیری کردیم چقدر مؤثر بوده‌اند. کسی تا الان مطالعه نکرده ولی اثرات غیر مستقیم آن را می‌بینیم. مثلاً در تهران در دهه‌های چهل (۱۳۴۰) که نسبت جمعیت شهرنشین به شهر دوم، ۱ به ۷ بوده است. جمعیت تهران نسبت به مشهد فاصله ۷ برابری که قبلاً بود را ندارد. من می‌توانم حدس بزنم که بی‌ارتباط با سیاست‌های توسعه‌ی صنعتی کشور نبوده است.

بنابراین این سیکل معیوبی که شما اشاره کردید شاید به آن شدتی که انتظار داریم نباشد. ولی برنامه‌ریزی‌های بلندمدت تأثیر خودشان را گذاشته‌اند. الان فقط در تهران نیست که صنایع را داریم، بلکه شهرهای چون شیراز، اصفهان، مشهد، اراک، تبریز و اهواز نیز قطب‌های صنعتی کشور هستند. اگر بتوانیم آن تمرکزی را تجسم کنیم که اگر اینها نبودند واقعا چه اتفاقی می‌افتاد و آن موقع وضعیت چی می‌توانست باشد؟!

شهرها در آمایش ایران زمین جای صنعت کجاست؟ آیا صنعت با همه پیامدهای ناخوشایند کنونی (وضعیتی که در شهرهای بزرگ الان هست) باز هم باید هم‌نشین شهرها باشد یا خودش شهرک‌های ایجاد کند که به نام شهرک‌های صنعتی معروف هستند (مثلاً در سمنان، برنجستانک قائم‌شهر و بینالود نیشابور) آیا راه فرار، این شهرک‌های صنعتی هستند؟

- شهرک‌های صنعتی یکی از گزینه‌های هستند که از دهه‌های ۱۹۵۰ به این طرف خیلی از کشورها از همین راهبردی استفاده کردند. منتها در ابتدا گفته‌هایم اشاره کردم، به جای اینکه به سمت شهرک‌های صنعتی بروند، بیشتر به سمت برنامه‌ریزی خوشه‌های صنعتی می‌روند. (مثل مالزی که خیلی فعال است) بالاخره توسعه‌ی صنعتی و توسعه‌ی شهری مقوله‌های گزیرناپذیر هستند. نرخ شهرنشینی ما را از سال ۱۳۳۵ تا الان نگاه کنید. بیشتر جمعیت ما روستائین بوده‌اند، ولی الان بیشتر شهرنشین هستند و همینطور که جلوتر می‌رویم، شاید روزی پرسد که در واقع همه کشور شهرنشین باشند. این روند شهرنشینی واقعا اجتناب‌ناپذیر است. در کنارش توسعه‌ی صنعتی هم اجتناب‌ناپذیر است. در واقع شما نمی‌توانید الزامات و نیازهای روزمره را تولید کنید. و می‌خواهیم وارد کنیم.

ولی به هر حال شما باید برای مکانیابی و اینکه کجا ما صنعت را به شهرها و شهرک‌ها ببریم، برنامه‌ریزی کنید. همراه با ادبیات معیارهای بودند که ملاک مکان‌گزینی صنایع بودند. بسته به نوع صنعت معیارها فرق می‌کنند. بنابراین اگر ما بتوانیم در همین نگاه آمایشی که می‌فرماید ببینیم که الزامات صنایع خاص چی هستند و امکانات مناطق ما کدامند و اینها را اگر با هم همپوشانی دهیم. آن وقت می‌توانیم بگویم کجا چه صنعتی باشد. نه لزوماً هر صنعتی را هر جا احداث کنیم. صنایع الزاماتی دارند. اگر امکانات مناطق ما با این الزامات هماهنگ نشود، اصلاً مقرون به صرفه نخواهد بود که ما صنعت را در آنجا احداث کنیم. بنابراین یکی از گرفتاری‌های اصلی ما عدم توجه به این نکته است. و صنایع مختلف الزامات مختلفی دارند. مثلاً در صنایع مواد غذایی یک‌رشته عوامل برایشان مهم است. صنایع کانی، فلزی و غیر فلزی را نگاه کنید، اینها هم یک رشته از عوامل برایشان مهم است. اگر این الزامات صنایع با امکانات مناطق ما منطبق نشوند طبیعی است که دچار مشکل خواهیم شد. چه به لحاظ مکان‌گزینی و چه از لحاظ مقرون به صرفه بودن اقتصادی و چه از لحاظ آلودگی که اینها مطابق این توسعه‌ها به همراه

خواهند داشت. به خاطر همین می‌خواهم بگویم که اگر ما مطالعات آمایشان را خوب انجام دهیم می‌توانیم انتخابی عمل کنیم.

شهریاری کارخانه‌ی لاستیک‌سازی نزدیک اردبیل حساسیت برانگیز است. اردبیل منطقه‌ی است کشاورزی که در آنجا مثلاً سیب‌زمینی می‌کارند حالا آمده‌اند و در آنجا کارخانه لاستیک سازی احداث کرده‌اند. درست است که این صنعت جذب نیرو می‌کند، ولی آیا ما در ایران به این وسعت، منطقه‌ی را نداشتیم که این کارخانه بایستی در منطقه‌ی کشاورزی احداث می‌شد؟

- درست است! هم‌بطور است. وقتی امکانات با الزامات هماهنگ نشود، شما چنین شرایطی را خواهید داشت که می‌باید مسائل و مشکلاتی ناشی از تصمیمات نادرست را حل و فصل کنید. صنایع الزامات خاصی دارند. مثلاً صنایع لاستیک‌سازی مواد اولیه‌اش کجا تولید می‌شود. این کارخانه باید نزدیک جایی باشد که مواد اولیه‌اش تولید می‌شود. بنابراین صنایع مفید به مکان هستند. یعنی باید نزدیک مواد اولیه‌شان باشند. صنایعی هستند که همه جا می‌توانند باشند منتها وقتی این امکانات و الزامات با هم هماهنگ نشوند و سازگاری آنها کنترل نشود، اتفاقاتی که نباید بیفتد می‌افتد.

شهریاری امروز بخش بزرگی از مسؤلیت آلاینده‌ی نفسگیر شهرها را صنایع هم پیوند با آنها بر دوش می‌کشند و یا آقلا متهم به این هستند. از دید شما صنعت می‌تواند دفاعی از این اتهام بکند؟ مثلاً همین پالایشگاه تهران، اولین چیزی که در تهران در روز آفتابی و پاک دیده می‌شود، دود پالایشگاه تهران است. صنعت چه جوابی می‌خواهد بدهد؟ (درست است که تولید می‌کند و نیروی کاری را ارتقا می‌دهد) ولی الان می‌گویند مسؤلیت آلاینده‌ی با ۴۰ کارخانه است که وجود دارند در صورتی که آمایش بادی هم نشده‌اند.

- یکی از مطالعات جدی که برای مکانیابی صنایع باید انجام داد. بحث ارزیابی اثرات زیست‌محیطی است و آلاینده‌ی‌های که این صنایع ممکن است، داشته باشند. و این آلاینده‌ها را در آن مطالعه، باید بررسی نمود که انواع تأثیرات منفی زیست محیطی چه چیزهایی هستند و چطور می‌شود اینها را کاهش داد یا اصلاً نمی‌شود کاهش داد! پس اگر نمی‌شود کاهش داد، این صنایع نباید اینجا باشند! در واقع در این گزارشات شاید بشود بعضی اثرات منفی را با اقداماتی مثل فیلتر گذاشتن جلوشان را گرفت. منتها اینها از نظر مالی نیز باید بررسی بشوند. که آیا از دید اقتصادی مقرون به صرفه هستند یا نه؟ و بسیاری از گرفتاری‌های زیست‌محیطی و آلودگی صنایعی که داریم فیلترهای مورد نیازشان خیلی پرهزینه است و کارخانجات از آن استفاده نمی‌کنند. یا زمانی این صنایع مکانیابی شده‌اند که دور از شهر بوده و خیلی تأثیر منفی بر روی شهر نمی‌گذاشته‌اند، ولی الان این تأثیرات را می‌گذارند. اگر مطالعات زیست‌محیطی و قطعاً ارزیابی اثرات زیست محیطی (که در انگلیس به آن BIA می‌گویند) بر این نوع صنایع انجام شود، آن وقت ما می‌توانستیم بگویم این صنایع می‌توانند اینجا باشند یا نه!

من مطمئن هستم آن زمانی که این صنایع احداث شدند، ارزیابی زیست‌محیطی برایشان انجام نشده. منتها مقصود این نیست که چون انجام نشده، اینها می‌توانند به همین شکل انجام دهند. ما می‌توانیم همین الان این ارزیابی‌ها را برایشان انجام دهیم. ممکن است کاربری‌هایشان را عوض کنیم یا بخشی از تولیداتشان را تغییر دهیم که میزان آلاینده‌ی‌شان در حد استاندارد بماند. یا سازوکارهایی که

بتوانیم مقدار آلاینده‌ی‌شان را کاهش دهیم. به هر حال اینها چیزهایی نیستند که نشدنی باشند. یک اراده‌ی سیاسی می‌خواهند که به دنبال این موضوعات بروند.

شهریاری آیا تلاش شهرداران برای بیرون راندن صنایع کارگاهی کوچک موسوم به "مزاحم" برای یک شهر امروزی در ایران چه سود و چه پیامدی دارد؟ به جای اینکه صنعت را اصلاح کنیم برای بیرون راندن آن اقدام می‌کنیم.

- انتقال این نوع صنایع از شهر، پاک کردن صورت مسأله است. چون شهر گسترش پیدا می‌کند و آن مکانی را که شما کارگاهی را به آنجا می‌فرستید پس از بازه زمانی کوتاهی در وسط شهر می‌ماند. این راه حل خوبی نیست. ما باید بینیم اینهایی که می‌گویند "مزاحم" چه چیزشان "مزاحم" است. باید عوامل مزاحمت‌زا را حل و فصل کرد. سازوکارهایی را باید برایشان پیدا کنیم که اینها در کنار سایر کاربریها برای رفع نیاز، در واقع نیازهای شهری وجود داشته باشند. به نظر من باید برای اینها راهکاری پیدا کنیم.

شهریاری موردی از کشورهای دیگر سراغ دارید که با این مسأله چگونه روبرو شده‌اند؟ یا این مسأله ویژه‌ی کشور ماست که صنایع ریز ریز و کارگاهی هنوز در شهر هستند.

- ما می‌توانستیم شهرکهای صنعتی‌مان را رده‌بندی کنیم و هر صنعت شهرکی نباشد. در واقع یک رده‌بندی از شهرکهای صنعتی بکنیم. و این صنایع ریز و کارگاهی در دل آنها قرار بگیرند، خوب مشکلات تا حدودی می‌توانستند کاهش پیدا کنند. ولی توسعه‌ی اینها پیش از شکل‌گیری شهرکهای صنعتی بوده است. یکی از راهکارها این است که شهرکهای صنعتی را که در اطراف شهرها ایجاد می‌کنند، بتوانند مکان مناسبی برای جذب این گونه صنایع باشند. در هر حال در مورد مکان‌گزینی‌شان مطالبی که گفتم الزامات و امکانات باید با هم همخوان و اثرات زیست‌محیطی‌شان بررسی شود و اثرات اقتصادی، اجتماعی و بود و نبودشان برای شهرداری‌ها بررسی شود. نمی‌شود یک نسخه برای تمام شهرها بیچید. مثلاً بگویم در یک شهر این صنایع بمانند و در یک شهر با یک ویژگی دیگر باید این صنایع منتقل بشوند. منظور من اینست که مسأله یک راه‌حل ندارد. که مثلاً ما یک مصوبه برای تمام شهرهای کشور تهیه کنیم. که این نوع صنایع مزاحم از شهرها بیرون بروند. بلکه باید با ویژگیهای شهرها مطابقت داشته باشد.

شهریاری آیا ساختار اقتصادی ما در این قضیه مؤثر بوده است که این صنایع ریز اینقدر در بطن شهر بمانند؟ یا اینکه در جاهای دیگر دنیا هم به همین قضیه‌ی وجود دارد؟

- طبیعتاً تأثیرگذار بوده است.

شهریاری به تعبیر من شهر مثل یک صدف‌خواری جسم نرم و مقوی صدف را در خودش هضم و ازش استفاده می‌کند. و پوسته‌ی ماندنی و ناگوار آن را در پیکره‌ی خودش برای همیشه نگه می‌دارد. آیا راه بیرون رفت از این سرنوشت محتوم این است که ما آنها را به "یوم پارک‌ها" تبدیل کنیم؟ در تهران بعضی از کارخانه‌ها فقط پیکره‌شان باقی مانده و تبدیل به بیغوله شده‌اند. نظر شما در این باره چیست؟

- به نظر من یک عاملی که می‌تواند در برنامه‌ریزی آنان تأثیر داشته باشد، بحث سود و صرفه‌ی اقتصادی‌شان است. به هر حال کارخانه‌دار ارزش ملک خودش را می‌داند و هم ارزش بهره‌برداری را که از آن

زمین می‌برد می‌داند. این دو را با هم مقایسه می‌کند که اگر تغییر کاربری می‌داد و تبدیل به کاربری دیگر می‌کرد، چه وضعی می‌داشت! در اینجا بحث اندکی پیچیده‌تر می‌شود چون سرمایه‌دار یا کارخانه‌دار خودش رأساً نمی‌تواند انجام دهد. بالاخره طرح جامعی هست و یک طرح کاربردی برای آن منطقه لحاظ شده است. و تغییر کاربری به این راحتی نیست. چه به لحاظ اداری و چه به لحاظ هزینه. این طبیعی است که این موارد می‌توانند مورد مطالعه قرار بگیرند. و اگر به قول شما بعضی از این فضاها تبدیل به "بوم پارک" بشوند می‌توانند تبدیل به کاربری‌های دیگری هم بشوند. بالاخره به اینها در گفتمان شهرسازی می‌گویند براون فیلد یعنی زمین‌های قهوه‌ای. به جای اینکه یک فضا سبز را مجدداً به زیر توسعه ببرند. بروند به سمت زمین‌های که قبلاً توسعه‌های رویش بوده حالا یک کاربری بهتری ازش بگیرند.

بنابراین؛ می‌شود روی این قضیه که اینها چه نوع کاربری داشته باشند برنامه‌ریزی کرد. مسأله‌ای که در این زمینه حائز اهمیت است، توجه کردن به احتمال آلاینده‌های این فضاهاست. چون ممکن است بعضی از این کارخانه‌ها موادی را تولید کنند که زمین آن کارخانه آلاینده باشد. (در صنایع نظامی اینگونه است) به این مورد باید توجه کرد. در آمریکا صنایعی که از شهر رفته بودند و زمین‌هایشان را واگذار کرده بودند یا به شهرداری‌ها فروخته بودند و روی آنان کاربری‌های مسکونی احداث شده بود. بعدها مطالعات نشان می‌داد که در این زمین‌ها به خاطر همان آلاینده‌های که در آن زمین‌ها بودند، میزان سرطان یا از این دسته بیماری‌ها خیلی بالاست. بنابراین باید روی این زمین‌ها مطالعه کرد. آلاینده‌های آن کارخانه‌ها را نهادی کنترل نمی‌کرد (بعضی از این کارخانه این آلاینده‌ها را در زمین خودشان دفن می‌کردند). بنابراین همه صنایع باید مطالعه شده و کاربری‌های مناسب برای آنان برنامه‌ریزی شود. آنچه که روشن است آنست که سرمایه‌گذار باید یک تحلیل هزینه فایده بکند. باید ببیند که الان برایش صرف دارد که زمین کارخانه‌اش را به این بزرگی و با چنین کاربری در این جای شهر نگه دارد یا نه؟ یا اینکه، این کاربری را به جای دیگری منتقل کند. و آن زمین کنونی را که ارزش افزوده‌ی بالایی دارد را به یک کاربری مطلوب‌تر بدهد. این کار به نظر من دوسویه می‌تواند باشد. شهر به دنبال اینها برود. خود اینها یا پیش نمی‌گذارند. یا راهکارها را بلد نیستند یا فکر می‌کنند که اگر بروند به بن‌بست می‌رسند. در واقع خود شهرها می‌توانند یا پیش بگذارند پیشنهادها را مطرح کنند و مطالعاتی را انجام دهند. و شهرداری‌ها ببینند کاربری مطلوب اینها با توجه به سایر ابعاد و موقعیت‌ها مکانی چه می‌تواند باشد. و با صاحب این کارخانه‌ها وارد مذاکره بشوند. و به نفع شهر تبدیل کنند و در نهایت برای شهر سودمند باشند.

تجربیا آیا از دیدگاه شما، برنامه‌ریزان شهری همواره و تاکنون بی‌سلاح و بسیار واپس مانده از رویش خزنده‌ی صنایع در تب و تاب‌های تصادفی اقتصاد به تماشا ایستاده‌اند؟ اگر چنین بوده آیا شما برای برون رفت از این ایستایی راهکاری را می‌شناسید؟

- متأسفانه یکی از کارهای که طرح‌های توسعه شهری می‌کنند قانونمند جلوه دادن کاربری‌های غیر قانونی است وقتی شما می‌روید تا کاربری موجود زمین را انجام می‌دهید، می‌پذیرد که با آن وضع موجودی که شما برداشت می‌کنید ببینید بالاخره این جا این کارخانه از قدیم بوده است در واقع برای کاربری غیر قانونی ایجاد شده جایگاه قانونی می‌دهید. متأسفانه این هست و در واقع چه باید کرد؟! مثلاً می‌گویند در این مکان نباید کاربری نامرغوبی ایجاد می‌شده، ولی

ایجاد شده است. در واقع نهادهایی که کنترل توسعه‌ی شهر را برعهده دارند، این اجازه را دارند. طرح‌های توسعه‌ی شهری ما و شهرسازان طرح وظیفه شهر را تهیه می‌کنند. آن را به عنوان چیزی می‌پذیرند. بعد روی آنها برنامه‌ریزی می‌کنند و ممکن است این برنامه‌ریزی براساس ضوابط شکل بگیرد. این اتفاقی است که به نظر من می‌شود برایش چاره‌اندیشی کرد. به هر حال ما ابعاد حقوقی این مسأله را نمی‌توانیم، نادیده بگیریم. بحث حقوقی خیلی پیچیده‌تر از بحث‌های فنی شهرسازی است.

شهرسازی یک رشته چند انضباطی [= میانرشته‌ای] است و ما شهرسازی را که حقوق شهری بلد باشند و همچنین حقوق دانانی که ابعاد شهرسازی را بلد باشند، کم داریم. بنابراین تلاش می‌کنیم که یک رشته‌ی میانرشته‌ی تعریف کنیم. شهرسازی که حقوق شهری را هم بدانند. بسیاری از مسائل شهری ما جنبه‌ی حقوقی دارند که شهرسازان ما مسلط به این ابعاد حقوقی نیستند و برای همین این اتفاقات پیش می‌آید. اگر رخساره‌های حقوقی این مسائل را بتوانیم واکاوی کنیم، می‌توانیم راحت‌تر تصمیماتی بگیریم که اجرایش هم قانونی است و هم ضوابط به راحتی انجام می‌شود.

تجربیا با توجه به نمونه‌های صنعتی قدیمی ایران همچون آبادان، اصفهان، تهران و شهرهای نوین صنعتی همچون اراک، عسلویه و اهواز چه چشم‌اندازی برای آینده این شهرها ترسیم می‌کنید؟

- خیلی سخت است. ببینید هر شهری یک ویژگی دارد. به نظر من کاری که مسوولان همین شهرهای که اسم بردید باید انجام دهند. این است که یک طرح راهبردی صریح که مثلاً تهران می‌خواهد با آینده خودش چکار بکند. از اینکه صریح می‌گویم، منظورم این است که کشش ندهیم. طرح راهبردی باید ۶ ماهه تهیه شود. چشم‌انداز توسعه‌ی آینده شهر را تنظیم بکنند و خیلی هم زمان نمی‌برد. منتها ابعاد مشارکت خیلی باید قوی باشد. نه اینکه خود شهرداری برای آینده‌ی شهری تصمیم‌گیری کند. گرفتاری اصلی ما این است که مشارکت با بقیه نهادها و با شهروندان نداریم. برای همه‌ی شهرها نمی‌شود عمومیت بخشید که چه کاری باید برایشان انجام داد. تنها پیشنهاد من این است که هر کدام از این شهرها در کوتاه مدت یک برنامه راهبردی برای خودشان تنظیم کنند که در بیست سال آینده چشم‌انداز توسعه‌ی آتی این شهر را در چه می‌بینند؟ این را براساس مزیت‌های نسبی، امکانات، رقابت شهرهای پیرامونی خودشان ترسیم کنند. هر شهر می‌تواند برای خودش چشم‌انداز متفاوتی از شهر دیگر در نظر بگیرد. بعد بیاید برای چشم‌اندازی که ترسیم کرده اقدامات را شناسایی کند. در واقع برای همه شهرهایی که اسم بردید یک راه‌حل نمی‌توان به کار برد. ممکن است اصفهان یک سمت‌وسوی و تهران راهبرد دیگری را دنبال کند.

تجربیا بعضی‌ها معتقدند که با در نظر نگرفتن نیروی انسانی در جامعه و حرکت‌های اجتماعی که رخ می‌دهد هر چقدر این کارها را برای پیکره و کالبد شهر انجام دهیم، خیلی سود نخواهد بخشید. مگر حرکات اجتماعی را بشناسیم. مثلاً در عسلویه وضع به گونه‌ی است که بعضی‌ها می‌گویند اینجا اصلاً شهر نیست ولی از نظر قانونی "شهردار" دارد. شهری که مثل قارچ متولد شده است. نظر شما در اینباره چیست؟

- حتماً همین‌طور است. البته این خود مبحث دیگری است.

تجربیا با سپاس از اینکه وقتتان را در اختیار ماهنامه شهردار/ریها گذاشتید!

زایش غول آلایندگی بر فراز یک شهر

عباس جلالی

پیشدرآمد

شهری که در سالهای پایانی روزگار قاجاری هنوز به چنارستانهای خود می‌نازید و بیدان آوازه داشت، در روند دگرگونیهایی اجتماعی-سیاسی مشروطه، پایان سلطنت قاجاریان و آغاز فرمانروایی پهلویان جمعیت بیشتری را به خود گرفت، دروازه‌ها گشود و باروها را ویران نمود تا از پوسته‌ی کهن خویش بیرون زند و گسترش بی‌آغازد. در فرمانروایی پهلوی یکم (۱۳۰۰ - ۱۳۲۰خ) این شهر شکوفید و بالید. خیابانها دور و درازتر شدند و اتومبیلهای بسیاری بر آنها روان گشتند.

بی‌هیچ ترس و اندیشه‌ای از فردای نه چندان دور، زیرا که در آن روزگار این خود عین پیشرفت بود. کارگاههای بزرگ و کارخانه‌های انگشت‌شماری که در روزگار قاجاریان پا گرفته بودند، در فرمانروایی پهلوی یکم به ویژه در نیمه‌ی دوم آن شمارشان بیشتر شد، اما نه آنچنان که بتوانند بر چهره‌ی نو پرداخته شهر یا آبی آسمان آن، اثری بگذارند. ساختمانهای یک طبقه و بادهای همیشه وزان باختر و جنوب باختری از لاپلا و فراز آنها، میدان داشتند تا هرگونه آلودگی را از چهره‌ی شهر بزدایند، اما افزایش شتاب‌آهنگ ساخت و ساز در آغاز سلطنت رضاشاه ("بلدیه با کامهایی بلند در نوسازی"، شهرداریها، ش ۶۱ ص ۳۶) که سازه‌های آجری را جایگزین دیواره‌های کاهگلی می‌کرد، بر نماسازی بر خیابانها نظارت شدیدی داشت. این موج نوسازی تقاضای آجر را به شدت بالا برد و

شهر تهران دارای آب و هوای معتدل و تساهلی است و کمتر شهری را در ایران می‌توان یافت که اختلاف درجه حرارت آن در تابستان و زمستان ۱۶ درجه سانتی گراد باشد و باعث شده تا سلامت ساکنین آن همواره در یک حالت عدم تعادل باشد. فراوانی ماشین‌های گراناگن متحرک و ثابت که با مصرف نفت و بنزین خود اکسیژن هوا را گرفته و به گاز کربنیک تبدیل می‌نمایند برسته بقی آب و هوا افزوده است. عامل دیگر در این مورد وجود کارخانه‌های گوناگون مخصوصاً کارخانه‌های آجرسازی در جنوب شهر است که همه روزه به میزان زیادی هوای شهر را مسوم می‌نمایند. گذشته از توسعه و افزایش کارخانه‌ها و اتومبیلها اکنون تهران مدت‌هاست که باغات و گشترهای خود را از دست داده و تبدیل به ساختمان می‌نمایند. اثر میان رفتن درختان که به منزله ریه شهر بوده و با تولید اکسیژن تازه می‌تواند هوا را تلطیف نماید خود عامل دیگری در تسالم ساختن آب و هوای تهران بشمار می‌رود. حال پیش یک هیئت علمی سوئیس که در پیرامون مسئله آب و هوای شهرهای آسیایی بررسی مینمود بر اثر آزمایشهای عمده آشکار ساخت که اکسیژن موجود در هوای تهران از مقدار اکسیژن تمام شهرهای ایران حتی آبادان به میزان قابل توجهی کمتر است طبعی است که از پخشال پیش تاکنون بر تعداد کارخانه‌ها و وسائط نقلیه موتوروی و نفوس تهران افزوده شده و از سوی دیگر مقدار زیادی از باغات و گشترها از میان رفته و تبدیل به ساختمان شده است. تهران دارای تاریخی کهنسال است و ظاهراً دیگر در حدود یکهزار سال از عمر آن میگذرد ولی آغاز رونق و اهمیت آن را تنها می‌توان از دویست سال پیش و اواخر سلطنت دودمان صفویه دانست. باقرت جهانگرد و جغرافی‌دان قرن ۱۲ میلادی از طهران نامی برده می‌نویسد: منطقه بی‌اهمیتی است که آب و هوای نامساعد داشته و جمعیت محدود آن بیشتر دره‌الاهی زیردیس بر می‌زند. کثرت فوق‌العاده اتومبیل در تهران باعث شده تا وزارت فرهنگ و شهرسازی از مردم درخواست کنند تا مراتب جان اطفال بخصوص محصلین دار خیابانها با استفاده از شهرسازی گفت: محصلین هر روز چهار بار به مدرسه می‌روند و حال آنها نه هنگام عبور از خیابانها با کثرت زیاد اتومبیل در خطر است. مردم باید به فرزندان خود مقررات را آموزش دهند تا خطری جان آنها را تهدید نکند. وی گفت خیابانهای تهران گنگناش هستند هزار اتومبیل را ندارد و هر هفته ۱۶۰ اتومبیل به آنها اضافه می‌شود.



(سند شماره ۱)



کوره‌های آجری یکی پس از دیگری دودکش‌های خود را در جنوب شهر بلند و بلندتر کردند و گودهای بیشتر برای خستمالی و پخت آجر، چهره‌ی دستکتهای جنوبی شهر را ابله‌گون کرد. این روند رو به رشد تا دهه‌ی ۴۰ در روزگار پهلوی دوم پایید. در این دهه آلاینده‌ی چندان شده بود که دولت مبارزه با این غولهای دودانگیز را آغازید (سند شماره ۱). چندانکه احمد نفیسی شهردار تهران (خرداد ۱۳۴۱- آذر ۱۳۴۲) فرمان سرنگونی ۵۰ کوره آجری را در جنوب پایتخت می‌دهد. این کوره‌ها با ذغالسنگ و نفت سفید کار می‌کردند و محله‌های کوی کارمندان شهرداری، سید ملک خاتون، علی‌آباد و نازی‌آباد را به زیر چتری از دود می‌کشیدند. در آن روزگار هنوز هیچ پایگاه هواشناسی برای اعلام وضعیت آلودگی به شکلی رسمی وجود نداشت با اینکه اداره‌ی کل هواشناسی برحسب قانون مصوب اسفند ۱۳۳۷ در وزارت راه چهره بسته بود، اما بیشتر تلاش آن در راه تربیت کارشناس فنی و ساختن ایستگاه صرف می‌شد تا مگر بتواند جاهای خالی

این زمینه را پر کند. آلودگی هوای پایتخت به مرزی از خطر رسیده بود که پزشکان تهران در نامه‌ی سرگشاده به تاریخ اردیبهشت ماه ۱۳۳۵ برای نخستین بار در این باره هشدار دادند. این نامه در مجلس سنای آن روزگار مطرح شده بود: "تمام کشورها حتی ممالکی که از حیث بنزین بواسطه‌ی کمیابی و گرانی کاملاً در مضیقه هستند از نقطه‌نظر بهداشت عمومی از کار کردن هر اتوموبیلی که با گازوئیل کار می‌کند در داخل شهرها جلوگیری می‌نمایند. با اینکه ایران کشوری است مولد و صادرکننده‌ی بنزین و عواید حاصله از فروش آن متعلق به دولت است، معیناً متأسفانه تقریباً از دو سال پیش باین طرف سوخت بسیاری از اتوبوس‌ها و سایر وسایط نقلیه که در تهران بطور دائم کار می‌کنند گازوئیل است که گازها و دودهای حاصل از آن گذشته از راه تنفس داخل خود شده مسمومیت تدریجی و مزمن ایجاد می‌کند. ما پزشکان مقیم تهران بر حسب وظیفه وجدانی که داریم توجه هیئت محترم دولت و مقامات مسئول را باین خطر بزرگ جلب نموده است. ما داریم خواهش می‌کنیم که عطا فرموده بدست عده‌ای استفاده جو غیرقابل اشتقاق نگشت و بهداشت سکنه تهران از این راه در مخاطره نیفتد.

مسئول را به این خطر بزرگ جلب نموده است. ما داریم خواهش می‌کنیم که عطا فرموده بدست عده‌ای استفاده جو غیرقابل اشتقاق نگشت و بهداشت سکنه تهران از این راه در مخاطره نیفتد. (سند چهارم)

رخدادهای سال سند

دهه‌ی ۱۳۳۰ با شکست جنبشهای سیاسی و نمایش قدرت نظامیان به آزمایشی انجامید که قدرتهای نظامی-اقتصادی آن روزگار جهان توانستند برای بهره‌مندی از منابع انرژی (نفت و گاز) وارد بازار تازه‌ی نفت ایران شوند. تنها در مردادماه ۱۳۳۶ و به فاصله ۱۰ روز شرکت نفت با نظارت مجلس شورای ملی دو قرارداد نفتی مهم را با کمپانی آجیب ایتالیا و سیفا پترولوم لیمیتد کانادا، برای استخراج نفت و گاز در بلوچستان، خاور زاگرس، ایوان خشکی خلیج فارس و خلیج عمان امضا نمود.

سیل پولهای نفتی، بهبود شیوه‌های زیست و بهداشت مردم را در پی داشت. پهلوی دوم در پی همدوشی با جهان صنعتی، کارخانه‌های بسیاری را برای مونتاژ و ساخت ماشین ابزار آغازید که با صنایع نفتی شروع شد و به صنایع غذایی و خودروسازی و ... کشید. این صنایع در پایتخت گسترده‌ی چشمگیری یافت که برآیندش آلودگی بناگذر زیست محیطی و آب‌وهوایی بود. نگاهی به رخدادهای این سالها رخصت‌های از این

گسترش را نشان می‌دهد:

۱۵ فروردین: راه‌آهن تهران - مشهد گشایش می‌یابد.

۷ خرداد: قانون الحاق دولت ایران به قرارداد و مقاوله نامه‌های پستی جهان به تصویب می‌رسد.

۲۱ خرداد: کنسرسیوم دو دستگاه تولید نفت در هفتگل را به کار می‌اندازد.

۲۷ خرداد: موافقتنامه‌ی دولت آمریکا مبنی بر ۲۳ میلیون دلار کمک نظامی آمریکا به ایران امضا می‌شود.

۲۴ تیر: برای اداره‌ی کارخانه‌های سیمان هفت متخصص خارجی استخدام می‌شود.

۲۷ تیر: آمریکا هفت فروند هواپیمای بمب افکن از محل کمکهای نظامی به ایران می‌دهد. نیروی هوایی تا این هنگام ۳۰ فروند هواپیمای تحویل گرفته است.

۱۶ شهریور: چاه شماره شش قم به نفت می‌رسد.

۱۳۳۵/۳/۱۹

اعلام خطر در مورد گازوئیل

اعلامه زیر از طرف پزشکان تهران انتشار یافته و آقای دکتر صدیق در جلسه علنی ستای امروز بدان اشاره کردند:

تمام کشورها حتی ممالکی که از حیث بنزین بواسطه کمیابی و گرانی کاملاً در مضیقه هستند از نقطه نظر بهداشت عمومی از کار کردن هر اتوموبیلی که با گازوئیل کار می‌کند در داخل شهرها جلوگیری مینمایند. با اینکه ایران کشوری است مولد و صادرکننده بنزین و عواید حاصله از فروش آن متعلق بدولت است معیناً متأسفانه تقریباً از دو سال پیش باین طرف سوخت بسیاری از اتوبوس‌ها و سایر وسایط نقلیه که در تهران بطور دائم کار میکنند گازوئیل است که گاز و دودهای حاصله از آن گذشته از راه تنفس داخل خون شده مسمومیت تدریجی و مزمن ایجاد میکند. بواسطه تحریکات دائمی که در دستگاه مزبور مینماید اشخاص و مخصوصاً اطفال را برای ابتلا به بیماری‌های ریوی و منجمله سل کاملاً آماده و مهیا می‌سازد. چون بزرگترین برنامه و هدف دولت فعلی تأمین بهداشت و سلامت عموم مردم کشور است، ما پزشکان مقیم تهران بر حسب وظیفه وجدانی که داریم توجه هیئت محترم دولت و مقامات مسئول را باین خطر بزرگ جلب نموده است. ما داریم خواهش می‌کنیم که عطا فرموده بدست عده‌ای استفاده جو غیرقابل اشتقاق نگشت و بهداشت سکنه تهران از این راه در مخاطره نیفتد.

(سند چهارم)

۲۵ شهریور: کارخانه‌ی قند چناران با ظرفیت ۶ هزار تن قند در سال افتتاح می‌گردد.

۱۰ آبان: بین ایران و ایتالیا خطوط هوایی مستقیم برقرار می‌شود.

۲۳ آبان: کارخانه‌ی شیر پاستوریزه مورد بهره برداری قرار می‌گیرد.

۲۳ آذر: فروشگاه بزرگ فردوسی توسط یک کمپانی آلمانی در تهران آغاز به کار می‌کند.

۲۴ دیماه: برای لوله‌کشی آب و فاضلاب اصفهان بین سازمان برنامه و شهرداری اصفهان قرارداد منعقد می‌گردد.

۲۰ بهمن: اجازه‌ی تأسیس بانک اعتبارات ایران با مشارکت بانکهای ایران و فرانسه داده می‌شود.

۲۹ اسفند: خط لوله نفت سراسری در شهر ری افتتاح می‌گردد.

تورسی سند

این سند مقاله‌ایست کوتاه از روزنامه‌ی اطلاعات به تاریخ ۲۷ آبانماه ۱۳۳۶ که در آن به اختلاف دمای شدید - ۴۵ میان زمستان و تابستان پایتخت اشاره می‌کند و با اینکه از صنایع خودروسازی و دیگر صنایع سنگین خبری به میان نیامده از عامل نخست آلودگی در آن سالها نام می‌برد؛ از ۸۰ هزار خودروی تهران با افزایش ۱۵۰ خودرو در هفته (سند یکم). چندانکه در سند سوم فروردین ۱۳۴۲، یعنی شش سال بعد

اتومبیلها تا ۵ سال دیگر در تهران از حرکت باز میمانند



در حال حاضر ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه در تهران حرکت میکنند. تا پانصد هزار دیگر این رقم به ۱۳۰ هزار خواهد رسید. در حالیکه تهران بطور عمده ۶۰ هزار اتومبیل بیشتر ندارد.

خبرنگار ما اطلاع میدهد که از طرف مأموران راهنمایی و ترافیک روزانه بطور متوسط صد هزار ریال از رانندگان مختلف جریمه نقدی دریافت میگردد. علی بنکسال گذشته متجاوز از ۲۰ میلیون ریال از این عمل مایه راهنمایی و ترافیک شده و از تاریخ شروع اجرای قانون نقد جریمه تاکنون مبلغ ۱۳۳ میلیون ریال جریمه از رانندگان مختلف دریافت شده است. با مقایسه این امر موجود معلوم می شود هر سال ایران تلفات و در نتیجه نقد جریمه افزایش یافته است. طبق اظهار نظر کارشناسان راهنمایی و ترافیک، تصفیه ریه رانندگان ناشی از تراکم وسایل نقلیه بطور سرسام آور در شهر تهران است.

فرمانده حاضر متجاوز از ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه در شهر تهران در حرکت است.

افزایش کنترل مأموران راهنمایی، از دیدگاه تبلیغاتی توفیق مستوف و غصب چراغهای راهنمایی در ترافیک و همچنین درمورد ازباید و تحولات تهیه مستقیم داده است. به این ترتیب که هرچه تبلیغ و چراغ و کنترل بیشتر می شود تلفات بیشتری از رانندگان سر میزند و جریمه بیشتری دریافت می گردد.

خبرنگار ما میفرماید با آزادی ورود اتومبیل رقم وسایل نقلیه در تهران امکان دارد تا ۱۳۰ هزار طرف دو سال آینده افزایش پیدا کند و حال آنکه طبق اظهار نظر کارشناسان فنی تهران فقط برای یک عبور و مرور عمده تهران فقط گنجایش حدود ۵۰ هزار اتومبیل است. ۶۰ هزار وسیله نقلیه را دارد، بکن از کارشناسان راهنمایی اظهار نظر کرده که تا دو سال دیگر تهران بصورت یک توفنگاه بزرگ در خواهد آمد. که اتومبیلها را در این توفنگاه فقط میشود در فراموشی کم جلو و عقب کرد. وی افزود: با آزادی اتومبیل تا پنج سال دیگر اگر خیابانهای تهران به همین وضع باقی بماند عبور و مرور عمده خود را از دست خواهد داد و ترافیکها از حرکت باز میمانند.

(سند شماره ۳)

آمده شماره خودروها به ۱۰۰ هزار رسیده است ... (سند سوم) در همین سند کارشناسان اظهار نظر کرده اند که با ورود آزادانه خودرو - چون در آن هنگام صنعت خودروسازی فنی به صورت سرهم بندی (مونتاز) در ایران یا نگرفته بود- تا پنج سال بعد یعنی سال ۱۳۴۷ شمار خودروها تا ۱۳۰ هزار خواهد رسید. کارشناسان فنی پایتخت گفته اند که: تهران فقط برای عبور و مرور عادی گنجایش نزدیک به ۵۰ تا ۶۰ هزار خودرو - وسیله نقلیه - را دارد. در این گزارش شوربختانه هیچ اشاره ای به آلودگی این همه خودرو نشده و تنها دغدغه نبودن خیابان پهن بیکر برای آمد و شد این سیل خودرو و پیامد آن که پایتخت را به توقفگاهی بزرگ بدل خواهد کرد، بوده است.

جالب آنکه نویسنده ای مقاله عامل دوم را کارخانه های گوناگون به ویژه کارخانه های آجرپزی (کورپزخانه) در جنوب شهر می داند که همه روزه هوای شهر را مسموم می کنند و در پی آن می نویسد که: "گذشته از توسعه و افزایش کارخانه ها و اتومبیلها که اکنون تهران مدتهاست که باغات و کشتزارهای خود را از دست داده و تبدیل به ساختمان می نماید". گویی این شیوهی تباہسازی

پایانی ندارد که امروز نیز آن را می بینیم. در بخشی نظر تحقیقاتی یک هیأت سوسیسی را درباره ی هوای تهران سالهای ۱۳۳۱ می آورد که "در پیرامون مسالهی آبوهوای شهرهای آسیایی بررسی می نمایند... و حاصل این تحقیقات آن بوده که آبادان [=] که شهر تماماً صنعتی نفت بوده] به میزان قابل توجهی کمتر است."

دستور تخریب ۵۰ کوره آجرپزی جنوب شهر صادر شد

امروز آقای نفیسی شهردار تهران دستور تخریب ۵۰ کوره آجرپزی را که در جنوب تهران واقع است صادر کرد. دود این کوره ها که با زغال سنگ و نفت سیاه روشن میشود آسمان جنوب تهران را تیره و تار میکند و سائین محلات جنوبی تهران از قبیل کوی کارمندان شهرداری، سید ملک خانون، علی آباد، نازی آباد و بسیاری از محلات جنوبی از دود کوره های علی آباد پوست در زحمت میباشند. در این منطقه بیش از ۵۰ کوره آجرپزی موجود است که در تمام مدت شبانه روز کار میکنند و چون فاصله نزدیک به شهر و کمی فاصله بعضی می توانست با کوره های خارج شهر رقابت کنند بدین لحاظ افرادی که به بیرون شهر رفته و کوره ساختند در حال حاضر بیکار بوده و نمی توانستند کوره های خود را روشن سازند. بدین جهت در صورت تخریب کوره های داخل شهر کارگران این کوره ها بلافاصله خواهند توانست در کوره های خارج شهر بکار مشغول گردند. مطلب دیگری که حائز کفایت اهمیت است موضوع خاک کوره های داخل شهر میباشد. مدتها است که خاک این کوره ها تمام شده و صاحبان کوره ها با آوردن خاک از خارج کوره های خود را روشن نگاه داشته اند.

مبنی نامه شهردار

مبنی نامه آقای نفیسی شهردار تهران به اتحادیه صنف فخار در مورد تخریب کوره ها به شرح زیر است:

بدین وسیله اعلام میدارد که اجرای مقررات قانونی و منظور تامین بهداشت و آسایش عمومی کوره های آجرپزی اعم از هوشمان و غیر هوشمان واقع در محدوده زیر: شمالاً خیابان فرح آباد، جنوباً حد جدید جنوبی تهران (جاده جنوبی) باغ علی آباد و آجر پستی، غرباً پاتصد متر غرب جاده آرمانگاہ، شرقاً پاتصد متر شرق خیابان سپید رزم آرا جاده قدیم شهری باید تا آخر سال جاری تعطیل و مسلوب المنفعه گردد. بنابر این مراتب به اتحادیه صنف فخار و صاحبان کوره های واقع در محدوده فوق ابلاغ و ااشافه میباشد که اگر تا ابریل اسفند ماه سال جاری خودشان در این باب اقدام نمایند شهرداری رسماً در اجرای مقررات قانونی کوره های مورد بحث را تعطیل و مسلوب المنفعه خواهد نمود.



(سند شماره ۲)

منابع:

- اطلاعات ۱۰ سال: ج یکم (۱۳۰۴-۱۳۵۷)، مؤسسه ی اطلاعات، چاپ سوم، ۱۳۸۷، ص ۴۸۵، ۴۹۰، ۵۰۳ و ۵۰۴.
- جلالی، عباس، "پلیدی با گامهایی بلند در نوسازی"، شهرداریها، انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، ش ۶۱، ص ۳۶.
- عاقلی، باقر: روزشمار تاریخ ایران، ج دوم، نشر نامک، چاپ هفتم، ۱۳۸۴.
- موسوی عبادی، علی اصغر: شهرداران تهران از عصر ناصری تا دولت خاتمی، نشر خرم، چاپ یکم ۱۳۸۷.

آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها

■ عمار داودی

مقدمه

با رویکرد مقنن در مواد ۷ و ۸ قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن مصوب ۱۳۵۳، ایجاد شهر و شهرک غیر روستایی در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها موکول به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی و تصویب شورای عالی شهرسازی گردید. پس از آن با تصویب قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها مصوب ۱۳۸۴، قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها ۱۳۷۴ و برخی ضوابط و مقررات دیگر و ضمن تعیین وظایف و تکالیف مراجع قانونی در محدوده جغرافیایی و نظارت بر نحوه گسترش کلیه نقاط جمعیتی با محوریت وزارت راه و شهرسازی، بنیاد مسکن و دیگر نهادهای ذیربط: ضرورت تصویب آیین‌نامه‌ای منطبق بر ضوابط فعلی و اقتضائات موجود را باعث شد و آیین‌نامه حاضر تحت عنوان آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها تدوین گردید.

سکونت دایم و تأمین نیازهای عمومی و اجتماعی و رفاهی شاغلین بخش‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی یک منطقه و یا به منظور استفاده گردشگری، تفریحی، زیارتی، تجارتي، تحقیقات و فناوری و سایر شهرک‌های تخصصی (به استثنای شهرک‌های صنعتی که تابع ضوابط خاص خود می‌باشد) ایجاد و توسط هیات امنای اداره می‌گردد.

ب - محدوده شهر: تعریف موضوع ماده (۱) قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها - مصوب ۱۳۸۴.

ج - حریم شهر: تعریف موضوع ماده (۲) قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها - مصوب ۱۳۸۴.

د - روستا: تعریف موضوع ماده (۲) قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری - مصوب ۱۳۶۲.

ه - محدوده روستا: تعریف موضوع ماده (۳) قانون تعاریف محدوده و حریم شهر، روستا و شهرک و نحوه تعیین آنها - مصوب ۱۳۸۴.

ماده ۲- حداقل جمعیت جهت سکونت در شهرک‌های مسکونی (۲۰۰۰) نفر در حداقل (۵۰۰) قطعه مسکونی می‌باشد.

ماده ۳- هر گونه ساخت‌وساز در شهرک‌ها تابع ضوابط و طرح مصوب

آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها

شماره ۳۱۶۳۶/ت/۴۷۰۹۷-هـ/۱۳۹۱/۲/۲۰

وزارت راه و شهرسازی

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۲/۱۰ بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و به استناد ماده (۸) قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن - مصوب ۱۳۵۳- آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها را به شرح زیر تصویب نمود:

آیین‌نامه استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها

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

الف - شهرک: محلی که در خارج از حریم شهرها برای احداث واحدهای مسکونی قابل تملک شخصی به همراه کلیه بناها و تأسیسات مورد نیاز عمومی و اجتماعی سکنه به صورت مجتمع برای

قانونی و طبق دستورالعمل مورخ ۱۳۸۶/۱۲/۲۷ ترویج شهرک‌سازی در کشور مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌باشد.

ماده ۴- ایجاد هرگونه بنا و تأسیسات در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها پس از رعایت مفاد طرح‌های توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای و مجموعه شهری (در صورت وجود) با رعایت شرایط زیر مجاز است:

الف - حریم قانونی نسبت به راه‌ها و راه‌آهن، معادن، دریا، رودخانه، جنگل‌ها، دریاچه‌ها، تالاب‌ها، نهرهای عمومی، قنوات و چاه‌ها، مسیل‌ها، خطوط و پایه‌های انتقال نیروی برق، خطوط ارتباطی و فیبر نوری و پایه‌های تأسیسات مخابراتی، پل‌ها و تونل‌های واقع در مسیر راه‌ها یا تأسیسات عمومی و عمرانی، لوله‌های انتقال نفت و گاز، سدها و کانال‌ها و شبکه‌های آبیاری، خطوط و لوله‌های آبرسانی، تأسیسات نظامی و انتظامی و امنیتی و مرزی، تصفیه‌خانه‌های آب و فاضلاب، سیل‌بندها، سیل‌گیرها، ابنیه و آثار تاریخی و طبیعی و تأسیسات هسته‌ای.

ب - ضوابط بهداشت عمومی و بهسازی و حفاظت محیط‌زیست.

ج - قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها - مصوب ۱۳۷۴ - و اصلاحیه‌های بعدی آن.

د - اصول، ضوابط و معیارهای پدافند غیرعامل.

ه - ضوابط و مقررات سازمان حفاظت محیط‌زیست در مناطق چهارگانه و ضوابط و معیارهای استقرار واحدها و فعالیت‌های صنعتی و تولیدی موضوع تصویب‌نامه شماره ۷۸۹۴۶/ت/۳۹۱۲۷ هـ مورخ ۱۳۹۰/۴/۱۵ و اصلاحات بعدی آن.

و - آیین‌نامه نصاب اراضی قابل واگذاری به فعالیت‌های مختلف در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها موضوع تصویب‌نامه شماره ۷۹۲۵۹/ت/۴۲۸۴۹ هـ مورخ ۱۳۹۰/۴/۱۵.

تبصره ۱- تعیین کاربری و ضوابط ساخت‌وساز برای هر یک از انواع کاربری‌ها و فعالیت‌ها اعم از عرض گذر، نحوه استقرار بنا، سطح اشغال و تراکم ساختمانی باید به تصویب شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان برسد.

تبصره ۲- محدوده مراکز سکونت دارای جمعیت کمتر از ۲۰ خانوار (آبادی‌ها) و روستاهای فاقد دهیار از لحاظ احداث بنا و تأسیسات مشمول ضوابط این آیین‌نامه می‌باشند.

تبصره ۳- در خصوص روستاهای فاقد طرح هادی، ضوابط موقت با رعایت طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای مربوط و مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران توسط بنیاد مسکن انقلاب اسلامی تهیه و ملاک صدور پروانه ساختمانی قرار می‌گیرد.

ماده ۵ - بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان مکلف است پس از مطالعه امکان‌سنجی و مکان‌یابی ایجاد روستاهای جدید که به منظور اسکان عشایر، جنگل‌نشینان و همچنین اجرای طرح‌های جابجایی روستاها به تأیید شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان رسیده‌اند، را

با رعایت طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه‌ای مربوط طرح هادی روستایی را تهیه و به تصویب مراجع ذی‌ربط برساند.

ماده ۶ - تعیین دقیق مکان احداث نواحی و شهرک‌های صنعتی با رعایت ضوابط اعلام شده توسط وزارت راه و شهرسازی انجام می‌شود.

ماده ۷- تأسیس هر نوع شهرک، مطابق با مفاد دستورالعمل ترویج شهرک‌سازی در کشور و نحوه صدور پروانه تأسیس شهرک و پروانه بهره‌برداری از آن (مصوب ۱۳۸۶/۱۲/۲۷ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) و با رعایت ضوابط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط پس از تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مجاز می‌باشد.

تبصره - مراکز و مجتمع‌های سکونت و اقامتی احداث شده تا تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه در خارج از حریم شهرها و محدوده روستاها با طی مراحل قانونی و رعایت این آیین‌نامه می‌توانند به شهرک تبدیل شوند.

ماده ۸ - احداث هر گونه بنا یا صدور مجوز برای احداث آن به منظور سکونت دائم در اراضی موضوع این آیین‌نامه، خارج از محدوده شهرهای جدید، شهرک‌های مسکونی و روستاهای موجود ممنوع است.

ماده ۹- در شهرک‌های موضوع ماده (۱) این آیین‌نامه، دستگاه متولی مربوط موظف است پس از تصویب مکانیابی در شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، ضوابط و مقررات ساخت‌وساز را ظرف شش ماه به تصویب شورای یاد شده برساند.

ماده ۱۰- دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی مکلفند قبل از احداث هر گونه بنا در اراضی موضوع این آیین‌نامه، پروانه ساختمانی دریافت نمایند. مرجع صدور پروانه ساختمانی و نظارت بر ساخت‌وساز موضوع این ماده توسط معاون امور عمرانی استانداری تعیین می‌گردد.

تبصره ۱- مرجع تعیین شده برای صدور پروانه موظف است مطابق کاربری مصوب با رعایت قوانین و مقررات مربوط و استفاده از خدمات مهندسان دارای پروانه اشتغال نسبت به صدور پروانه ساختمانی و نظارت بر ساخت‌وساز اقدام نماید.

تبصره ۲- مرجع صدور پروانه مکلف است قبل از هرگونه اقدام نظریه کمیسیون تبصره (۱) ماده (۱) قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها - مصوب ۱۳۷۴ - را اخذ نماید.

تبصره ۳- ایجاد هرگونه حصار از جمله دیوار یا فنس مستلزم اخذ مجوز از مرجع صدور پروانه موضوع این ماده می‌باشد. وزارت نیرو در خصوص دکل‌های انتقال برق از شمول این تبصره مستثنی است.

ماده ۱۱- آیین‌نامه مربوط به استفاده از اراضی، احداث بنا و تأسیسات در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها موضوع تصویب‌نامه شماره ۳۹۴۰ مورخ ۱۳۵۵/۲/۲۷ لغو می‌شود.

معاون اول رئیس‌جمهور - محمدرضا رحیمی

تاریخ تصویب: ۱۳۶۹/۳/۱۳
مرجع تصویب: هیأت وزیران

انتقال صنایع آلوده کننده و مزاحم محیط‌زیست شهر تهران (تهران بزرگ) و دامداری‌ها و مرغ‌داری‌های داخل محدوده شهر تهران به خارج از محدوده شهر^۱

صنایع آلوده کننده و مزاحم محیط‌زیست شهر تهران (تهران بزرگ) و دامداری‌ها و مرغ‌داری‌های داخل محدوده شهر تهران (تهران بزرگ) براساس طرح‌های تفصیلی و اجرایی که طبق ضوابط زیر تهیه می‌گردند، به خارج از محدوده شهر انتقال یابند.

۱- طرح‌های تفصیلی و اجرایی انتقال صنایع آلوده کننده و مزاحم محیط‌زیست داخل محدوده شهر تهران توسط کمیته‌ای با مسئولیت استاندار تهران و با حضور نمایندگان دستگاه‌های اجرایی ذیربط و شهرداری تهران تهیه و پس از تصویب کمیسیونی متشکل از وزرای کشور، صنایع سنگین، صنایع کشاورزی، بازرگانی و مسکن و شهرسازی، سرپرست سازمان حفاظت محیط‌زیست و شهردار تهران، به موثر اجرا گذاشته شود.

۲- شرکت شهرک‌های صنعتی ایران مجری طرح ایجاد شهرک‌های صنعتی باری استقرار صنایع آلوده کننده و مزاحم شهر تهران خواهد بود و کلیه دستگاه‌های ذیربط مکلف به همکاری و تأمین نیازهای زیربنایی و خدماتی شهرک‌های مزبور می‌باشند.

تاریخ تصویب: ۱۳۸۵/۰۳/۰۲
تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۵/۰۳/۱۷
شماره صدور: ۱۶۰/۷۳۴/۴۵۸۲

مجوز انتقال صنوف مزاحم و آلاینده شهر تهران به اراضی تالاب بهرام^۲

ماده واحده:

شهرداری تهران مجاز است به موجب بند بیستم ماده پنجاه و پنجم قانون شهرداری و براساس نقشه‌ها و مطالعات مربوطه که ممهور به مهر شورای اسلامی شهر تهران و جزء لاینفک این مصوبه می‌باشد نسبت به انتقال صنوف مزاحم و آلاینده با اولویت واحدهای سنگتراشی،

سنگ‌فروشی، فلزتراشی و آهن‌کاری به مجتمع صنعتی خدماتی ولی‌عصر(عج) واقع در اراضی تالاب بهرام ظرف مدت دو سال از تاریخ ابلاغ این مصوبه اقدام نماید.

تاریخ تصویب: ۱۳۸۷/۰۵/۱۵
تاریخ ابلاغ: ۱۳۸۷/۰۵/۲۶
شماره صدور: ۱۶۰/۱۱۱۷/۸۸۲۸

انتقال بخشی از صنوف خاص و مشاغل مزاحم و آلاینده شهر تهران به خاور شهر^۳

ماده واحده:

شهرداری تهران مجاز است به موجب بند بیستم ماده ۵۵ قانون شهرداری و در چارچوب نقشه‌ها و مطالعات اولیه مربوطه که ممهور به مهر شورای اسلامی شهر تهران و جزء لاینفک این مصوبه می‌باشد، با رعایت مفاد این مصوبه و سایر ضوابط قانونی نسبت به صدور مجوز احداث مجتمع خاورشهر جهت انتقال صنوف مزاحم و آلاینده شهر تهران با اولویت واحدهای فلزتراشی، آهن‌کاری، صنایع فلزی، سنگ‌تراشی و سنگ‌فروشی اقدام نماید.

تبصره ۱: شهرداری تهران موظف است با عنایت به مصوبه «ساماندهی فعالیت‌های صنایع، مشاغل شهر تهران» تصویبی در یکصد و هفدهمین جلسه رسمی - علنی - عادی شورای اسلامی شهر تهران منعقد به تاریخ ۱۵/۵/۸۷ اولویت‌های بعدی انتقال صنوف مزاحم و آلاینده را که به تأیید کمیته راهبردی موضوع تبصره یازدهم ذیل ماده یازدهم رسیده در قالب لایحه و با قید فوریت به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.

تبصره ۲: احداث این مجتمع براساس قرارداد و توافقات فی‌مابین شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران و سرمایه‌گذار تحت نظارت عالی کمیته راهبردی موضوع تبصره یازدهم این مصوبه برنامه‌ریزی و حداکثر ظرف مدت سه سال برابر برنامه زمانبندی پیوست توسط سرمایه‌گذار با رعایت کلیه تعهدات و تکالیف قانونی انجام می‌شود.

تبصره ۳: پرداخت کلیه هزینه‌های احداث مجتمع نظیر:

(الف) هزینه تهیه طرح و نقشه‌های اجرایی.

(ب) هزینه عوارض پذیره برای سطوح غیر تجاری (برای سطوح غیر

۱. تصویب نامه شماره ۹۴۲ ت ۱۱۹ هـ مورخ ۱۳۶۹/۴/۹ به شرح زیر اصلاح می‌گردد:
- در بندهای (۱) و (۵) عبارت «جهاد سازندگی» جایگزین کلمه «کشاورزی» می‌گردد.
- در بند (۱) بعد از عبارت «مسکن و شهرسازی» عبارت «کار و امور اجتماعی» اضافه می‌گردد.
حسن حبیبی - معاون اول رئیس جمهور

۲. متن مصوبه از سوی فرمانداری تهران مورد اعتراض واقع شده و در این خصوص جوابیه شماره ۱۶۰/۷۵۲/۸۷۱۹ به تاریخ تصویب ۱۴۸۵/۴/۲۷ از سوی شورای اسلامی شهر تهران صادر شده است.
(الف) در جهت تأمین نظر فرمانداری تهران عبارت ذیل به ابتدای ماده واحده مصوبه مزبور افزوده می‌شود: «شهرداری تهران ضمن تکلیف به انجام هماهنگی با سایر دستگاه‌های ذیربط جهت اجتناب از اقدامات موازی مجاز است به موجب بند بیستم».
(ب) حسب اصلاحیه مندرج در بند (الف) این مصوبه شهرداری تهران جهت اجرای موضوع مصوبه مکلف به کسب نظر هماهنگی با مراجع ذیربط خواهد بود و مصوبه فوق‌الذکر متضمن صدور مجوز برای شهرداری تهران می‌باشد. لازم به یادآوری است جهت تصویب این مصوبه قبلاً موافقت دستگاه‌های ذیربط نیز اخذ شده است که به برخی از این مجوزها اشاره می‌شود.

۱- فرمانداری شهرستان ری طی نامه به شماره ۱۶/۱۰۴۳۱ به تاریخ ۸۳/۹/۴

۲- اداره کل محیط‌زیست استان تهران طی نامه شماره ۱۰۱۰۳۱۲۰۲۶۱۰ به تاریخ ۸۴/۴/۱۱

۳. متن مصوبه از سوی فرمانداری تهران مورد اعتراض واقع شده و در این خصوص جوابیه شماره ۱۶۰/۱۱۴۴/۱۱۵۳۰ به تاریخ تصویب ۱۳۸۷/۷/۷ از سوی شورای اسلامی شهر، تهران صادر شده است. (جهت رؤیت متن مصوبه به همین فصل رجوع شود)

تجاری صرفاً عوارض پذیره اخذ می‌شود).

صورت پذیرد.

ج) هزینه صدور جواز و سایر عوارض قانونی برای سطوح تجاری.

د) هزینه ساخت و اجرا بر عهده سرمایه‌گذار مربوطه می‌باشد.

تبصره ۴: انجام مطالعات و طرح‌های اجرایی تکمیلی این مجتمع می‌بایست در چارچوب این مصوبه و ضوابط قانونی توسط مهندسان مشاور تشخیص صلاحیت شده توسط معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی سابق) و تحت نظارت و مدیریت شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران انجام گیرد.

تبصره ۵: با توجه به نامه شماره ۸۳۴۸ - ۱۰۱/۳۱۳/۱ به تاریخ ۸۴/۱۱/۲۹ اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران مبنی بر اختصاص بیست و پنج درصد (۲۵٪) به فضای سبز، سرمایه‌گذار ضمن ارائه تعهد محضری به سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران و شهرداری منطقه ۲۰ متعهد می‌شود تا زمان اتمام احداث مجتمع خاور شهر نسبت به تکمیل فضای سبز موصوف حداقل بیست و پنج درصد (۲۵٪) تکلیف شده، در محدوده منطقه بیست و حتی الامکان در مجاورت مجتمع اقدام نماید. بدیهی است صدور پروانه ساخت منوط به ارائه تعهد محضری و صدور پایان کار منوط به انجام تعهدات مربوط به ایجاد فضای سبز است.

تبصره ۶: صدور مجوز ساخت (برای سطوح غیر تجاری صرفاً عوارض پذیره اخذ می‌شود)، گواهی پایان کار و سایر تشریفات احداث مجتمع مزبور بر اساس اعلام و درخواست شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران، توسط شهرداری منطقه بیست تهران صورت می‌پذیرد و در هر شرایط گواهی‌ها و مجوزهای فوق صرفاً با تأیید این شرکت صادر و اقدامی جداگانه براساس درخواست سایر ذینفعان صورت نخواهد پذیرفت. ضمناً صدور مجوزها براساس سیاست‌های تدوین شده کمیته راهبردی موضوع تبصره یازدهم ذیل ماده واحده این مصوبه متناسب با تأمین و احداث تأسیسات زیربنایی، فضاهای خدمات عمومی و فضای سبز خواهد بود.

تبصره ۷: سرمایه‌گذار براساس قراردادهایی که با شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران منعقد می‌نماید، ملزم به تبعیت از کلیه سیاست‌ها از جمله واگذاری واحدهای ساخته شده صرفاً به شمولین طبق برنامه انتقال و رعایت بی‌کم و کاست نقشه‌های اجرایی و مصوب در کلیه مراحل احداث می‌باشد. شهرداری منطقه ۲۰ مسئول نظارت بر رعایت بی‌کم و کاست نقشه‌های اجرایی و مدیر عامل شرکت ساماندهی مسئول نظارت بر واگذاری واحدهای ساخته شده صرفاً به مشاغل و صنوف مزاحم داخل شهر تهران بوده و واگذاری واحدها به غیر از واحدهای انتقالی مورد نظر در این مصوبه اکیداً ممنوع است.

تبصره ۸: سرمایه‌گذار موظف است با استفاده از مهندسین مشاور ذیصلاح پس از تأیید شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل با هماهنگی شهرداری منطقه بیست نسبت به انجام مطالعات تکمیلی وضعیت ترفیکی و اجرای راه‌های مناسب دسترسی و همچنین پارکینگ‌های مناسب برای مجتمع و واحدها اقدام نماید.

تبصره ۹: احداث راه‌های دسترسی و امور خدماتی و تأمین برق، آب، مخابرات، درمانگاه، احداث تصفیه‌خانه فاضلاب، فضای سبز و سایر امکانات زیربنایی می‌باید به موازات احداث مجتمع توسط سرمایه‌گذار

تبصره ۱۰: با توجه به سیاست‌های شورای اسلامی شهر و شهرداری تهران مبنی بر حمایت از ساماندهی صنایع و مشاغل در شهر تهران و مساعدت به متصدیان جهت تسهیل انتقال صنوف و مشاغل مزاحم از جمله اخذ صرفاً عوارض پذیره برای سطوح غیر تجاری جهت کاهش قیمت تمام شده، قیمت فروش، شرایط واگذاری (نقد و تسطی)، تعهدات سرمایه‌گذار و متقاضی بعد از ارائه گزارش فنی، اقتصادی سرمایه‌گذار و بررسی و تصویب در کمیته راهبردی قابل اعمال خواهد بود.

تبصره ۱۱: به منظور نظارت عالی و تأیید روند مطلوب کلیه مراحل احداث، تکمیل و تحویل مجتمع، کمیته راهبردی حداقل هر دو ماه یک بار با حضور افراد به شرح ذیل تشکیل می‌شود:

الف) معاون خدمات شهری شهرداری تهران یا نماینده تام‌الاختیار وی به عنوان رئیس کمیته.

ب) مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران به عنوان دبیر کمیته.

ج) شهرداری منطقه بیست تهران.

د) رئیس مجتمع امور صنفی، تولیدی، خدماتی، فنی شهرستان تهران.

هـ) یک نفر نماینده شورای اسلامی شهر تهران به تصویب شورا.

و) دو نفر کارشناس خبره و مطلع با انتخاب و معرفی شورای اسلامی شهر تهران.

ز) نماینده تام‌الاختیار سرمایه‌گذار.

تبصره ۱۲: شهرداری تهران موظف است گزارش اجرای این مصوبه را هر شش ماه یکبار به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.

تاریخ صدور: ۱۳۷۹/۰۴/۲۶

مرجع صدور: شهردار تهران

نوع سند: بخشنامه

شماره سند: ۷۹۱۰/۷۹۱۵۷۰۸-۱

انتقال مشاغل و صنایع مزاحم شهر به مجتمع‌های احداثی

نظر به اینکه شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر حسب وظایف محوله مبادرت به احداث و آماده‌سازی مجتمع‌های صنفی - صنعتی با سرمایه‌گذاری صنوف مربوطه جهت انتقال مشاغل و صنایع مزاحم شهر نموده است که متناسب با برنامه‌های موجود، مشخصات واحدهای مشمول طرح انتقال و استقرار در مجتمع‌های تابعه و دستورالعمل مربوطه متعاقباً از ناحیه شرکت مذکور به آن منطقه ارسال می‌گردد.

شایسته است دستور فرمایید برابر دستورالعمل‌های ارسالی از آن شرکت ضمن همکاری لازم نیست به ارسال و ابلاغ اخطاریه‌ها و آراء صادره و هدایت مشاغل مورد نظر به مجتمع‌های احداثی جدید اقدام فرمایند.

حسن اجرای این نامه به جدیت و پیگیری شهردار محترم آن منطقه محقق خواهد شد.

مرتضی الویری - شهرداری تهران



بانویی شهردار در چالش‌های شهری نو زاده

گفتگو با شکوفه شهابی‌پور شهردار "سرگز احمدی"

ندا خسروی

شکوفه شهابی‌پور در زادگاهش بندرعباس درس خواند و در سال ۱۳۸۸ با گرایش معماری دانشپایه‌ی کارشناسی را از دانشگاه بندرعباس دریافت نمود. وی در کارنامه‌ی خود دو سال نظارت بر انبوه‌سازی مسکن را دارد. در سال ۱۳۹۰ برای دریافت دانشپایه کارشناسی ارشد با گرایش طراحی شهری-شهرسازی در دانشگاه امام رضا (ع) مشهد پذیرفته شد و به عنوان اولین شهردار سرگز احمدی از سال ۱۳۸۹ فعالیت خود را آغاز کرده است. انتخاب یک زن به عنوان شهردار در استان هرمزگان با شرایط خاص جغرافیایی و سیاسی جای تأمل دارد. در متن گفتگو خانم شهابی‌پور به این مسأله هم پرداخته‌اند.

بخش احمدی با مرکزیت شهر سرگز (احمدی) در ناحیه شمالی استان هرمزگان در شهرستان حاجی آباد واقع شده است و از دو سو با شهر حاجی آباد و سیاهو همسایه و در باختر شهر فارغان نشسته است. موقعیت جغرافیایی این شهر (۲۸ درجه عرض شمالی و ۵۷ درجه طول خاوری) در شمالی‌ترین منطقه استان و شرایط اقلیمی خاص آن در تمامی فصول سال، آب و هوایی معتدل، مطلوب و متفاوت از سایر نقاط استان را به ارمغان آورده است. وجود آب زیرزمینی و مناسب منطقه را از پتانسیل مناسب کشاورزی برخوردار کرده و علاوه بر این وسعت و قدمت زیاد شهر زمینه‌های گردشگری را مهیا ساخته است. از نگاه خانم شهردار با توجه به سوابق و داشته‌ها این اتفاق (تبدیل روستا به شهر سرگز احمدی) می‌بایستی زودتر از اینها اتفاق می‌افتاد. طبق آخرین سرشماری جمعیت شهر ۳ هزار نفر می‌باشد.

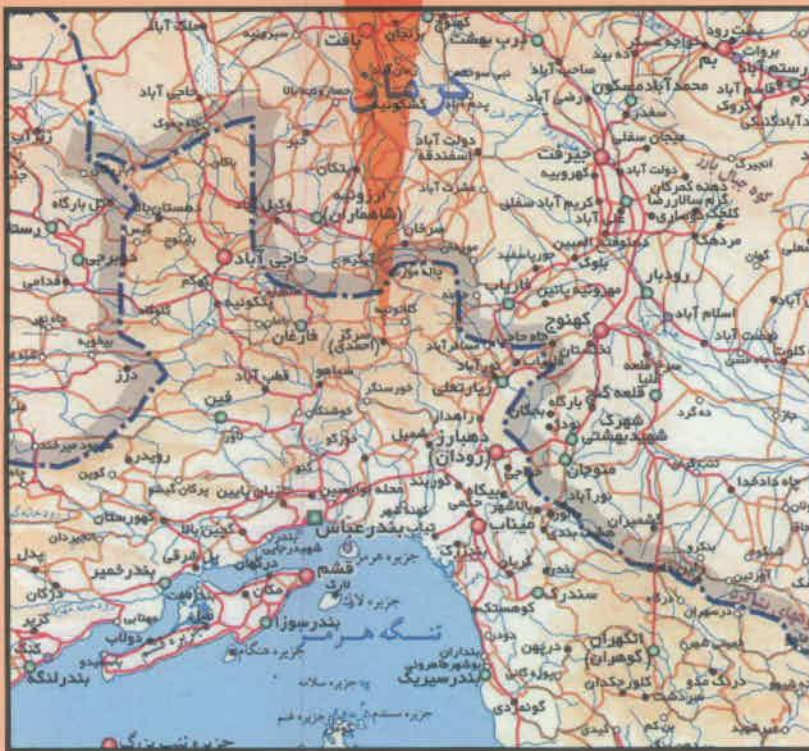
بار افتاده است.

تربلایا به نظر می‌رسد که اینجا یک روستا شهر باشد یعنی ترکیبی از بافت‌های روستایی که دارد شکل شهر می‌گیرد. حالا شما با یک روستا شهر رو به رو هستید، با یک بافت خاص و یک ساختار اجتماعی خاص، شما به عنوان اولین شهردار و یک معمار می‌خواهید در این شهر چکار کنید؟ از فعالیت‌های گذشته و برنامه‌های آینده برای ما بگویید.

- برای شهر تازه تأسیسی مثل سرگز احمدی که به تازه‌گی از بافت روستایی به شهر تبدیل شده، فرهنگ مردم به نوعی روستایی بوده، وضعیت ساختاری شهر و نوع فعالیتی که انجام می‌شود همه به نوعی تحول احتیاج دارد. این بسیار مهم است که در قدم اول بدانیم به چه روش می‌خواهیم این تحول را ایجاد کنیم در نگاه

تربلایا در اولین نگاه چیزی که خیلی مهم است، انتخاب شماست که یک خانم هستید! آیا این یک اتفاق بود یا به دلیل خاصی (سوابق و تحصیلات و ...) صورت گرفت؟ البته اگر بومی هستید.

- بله بنده بومی هستم! یکی از دلایلی که شورای شهر و مردم برای انتخاب داشتند، این بود که از فردی استفاده کنند که رشته‌ی تحصیلی و گرایش علمی او با این کار مرتبط باشد همچنین بومی بودن و اعتماد شورا به صلاحیت فرد برای به عهده گرفتن این مسئولیت دخیل بوده است. انتخاب یک خانم به این مسئولیت نشان از فهم و بینش بالای مردم و اعضای محترم شورای اسلامی شهر دارد، اگرچه بانوان در مسئولیت‌های مختلف استان مشغول به خدمت می‌باشند، اما در سمت یک مدیر شهری و یک شهردار این اتفاق برای اولین



اول نباید یک نگاه تهاجمی داشته باشیم! یعنی به دنبال این نباشیم که یک روزه همه چیز را تغییر بدهیم. در غیر این صورت بطور مسلم کنش و واکنشهایی ایجاد می‌شود زیرا پذیرش، این کار هم از لحاظ فرهنگی بسیار سخت است و هم بافت شهر کنش آن را ندارد. تغییر باید با یک برنامه خاص و آرام، انجام بگیرد. بسیار مهم است که بتوانیم مردم را سازگار کنیم. همچنین، پیش از اینکه طرح و برنامه‌ای داشته باشیم و بخواهیم وارد استانداردها (استانداردها) بشویم، بافت محیطی را بشناسیم، خود بافت محلی و روابط فرهنگی را بررسی کنیم. سپس از دل همان بافت و فرهنگ، استانداردها را در بیاوریم و بومی کنیم. تا با فرهنگ مردم همخوانی داشته باشد. اگر شغل مردم در منطقه کشاورزی و دامداری است و بافت شهری در

طی سالیان با این مشاغل هماهنگی پیدا کرده، این تحول را نباید یکباره انجام داد. همه‌ی اینها را باید در یک برنامه و طرحی که داریم جا بدهیم. این کار راحتی نیست. پس نمی‌شود در عرض یک روز زمینهای کشاورزی را از دست مردم بگیریم. به طور مثال اتوبان، پارک و... راه‌اندازی کنیم باید به فکر معیشت مردم هم باشیم و بدانیم اگر شهری در اینجا بنا شده به روی همین پایه‌ها بنا شده است. یکی از دغدغه‌های ما در نظر گرفتن ضوابط شهری منطبق با این مسایل است. حفظ بافت سبز و باغات موجود در منطقه شهری با عملکرد باغ‌شهر. یعنی احیا کردن باغها و نخيلات در شهر با عملکردهای خدماتی و گردشگری و گاه مسکونی. در نتیجه، داشتن شهری پویا و فعال در زمینه‌های اقتصادی، ایجاد درآمد پایدار و ارائه خدمات شهری مناسب این از اهداف ویژه ما است.

شهریایا خانم شهردار برنامه‌های را

که شما دارید و شورای شهر هم از آن خبر دارد برای چه مدت زمانی است؟ با توجه به اینکه می‌دانید اتمام فعالیت‌ها در تثبیت آنها نقشی بالایی دارد.

- درست است. برای اینکه به لحاظ اصولی و فنی روال مناسبی باشد، من در اولین اقدام، بعد از تأسیس شهر، به عنوان شهردار طرح جامع شهری و طرح تفصیلی شهر را تهیه کردم، پیشرفت خوبی داشته‌ایم. بعد از گذشت حدود دو سال در مرحله نهایی تصویب می‌باشد. نقشه‌ی شهر را به روز کرده و طرح نقشه‌ی جامع و تفصیلی شهر را تهیه کرده‌ایم. وقتی طرح مدون داشته باشیم، سلیقه حکمفرما نیست. در نتیجه، با رفتن یک نفر کارها اتر نمی‌ماند. با مطالعه‌ی روی فرهنگ، معیشت و... برنامه‌ریزی می‌کنیم. سپس روند توسعه‌ی شهر را به صورت اصولی انجام می‌دهیم. خوشبختانه به عنوان شهری که دو سال از

تأسیس آن می‌گذرد، ما برنامه‌های را آماده کرده‌ایم که می‌توانیم یک توسعه‌ی پایدار در شهر داشته باشیم.

شهریایا برای این جمعیت سه هزار نفری چه طرح و برنامه‌های دارید هم به لحاظ بافت شهری و هم به لحاظ ساختار اجتماعی. اول از بافت بگویید و ساختاری که به آن اشاره کردید، بعد در مورد مباحث اجتماعی و برنامه‌های که برای آینده دارید.

- درباره‌ی بافت شهری همانگونه که عرض کردم برنامه‌های داریم که با توجه به معیشت و شغل مردم و حرفه‌ای که دارند، تغییراتی در شهر انجام دهیم، البته نباید فضاها را خیلی بهم ریخت. بلکه می‌بایستی بهبود داد. درست است، ما یک بافت قدیم داریم و یک بافت جدید که در حال شکل‌گیری است. ساختار بافت قدیمی مشخص است، حدود ۵۰ درصد از شهر را شامل می‌شود.

بهسازی بهترین کاری است که می‌توانیم برای بافت قدیم انجام دهیم. اما در مورد بافت جدید، می‌توان با برنامه‌ریزی پیش رفت، این بافت در حال ساخت است و می‌توان به راحتی بر روی آن تغییرات و اصطلاحات انجام داد. تلاش ما با کمک گروه مشاور اینست که بافت جدید را بر اساس کارکردها و کاربردها و استانداردهای محلی تعریف کنیم. این برنامه‌ای است که در حال انجام است. وضعیت مناسبی هم دارد. بافت جدید رو به رشد و در حال توسعه است. میزان ساخت و ساز شهری بالا است و تلاش ما بر آن است که طبق طرحهای مصوب پیش برود.

نوپا توان مالی شهرداری چگونه است؟ و مشارکت مردم چه میزان است؟

- یکی از مشکلاتی که شهرداری‌های نوپا دارند بحث هزینه و درآمدشان است. اگر منظور شما مشارکت مالی است، مشارکت مردم تا حدی جوابگو است. ولی، با توجه به نیازهای اساسی، هزینه‌های پیش‌بینی شده و برنامه‌ریزی‌هایی که داریم نمی‌توان به تنهایی روی مشارکت مالی مردم حساب کرد، این مشارکت کافی نیست. من هنوز این

نکته را که بخواهم روی مشارکت مالی مردمی حساب کنم، در این منطقه نمی‌بینم.

نوپا خانم

شهردار راجع به ساختار اجتماعی صحبت کنیم چون ساختار اجتماعی شهر شما ویژگی‌های خاص خودش را دارد. ما نمی‌خواهیم که فقط شهرنشینی

داشته باشیم. می‌خواهیم که شهروند داشته باشیم. کسانی که مشارکت برای آینده‌ی خودشان است! برای این موضوع چه کرده‌اید؟

- بهترین راهکار مشارکت دادن مردم در کار است. این مشارکت به گونه‌های مختلف انجام می‌گیرد؛ به صورت فکری، عملی، مالی و ... شهر ما کوچک است، اما کارهایی را انجام دادیم، ساده‌ترین آنها راه‌اندازی یک نمایشگاه بود. نمایشگاهی به مناسبت دهی فجر که شهرداری در سال گذشته ترتیب داد و از ادارات، مؤسسات، شرکتها و مردم دعوت شده بود که بیایند. در آنجا مسابقه‌ای را برگزار کردیم با این عنوان؛ "اگر من شهردار بودم؟" در واقع مسابقه‌ای بود در رده‌های مختلف سنی (شامل نقاشی، مقاله و ...). می‌خواستیم با این کار از خود مردم

اطلاعات بگیریم و نظرات آنها را بدانیم. یعنی حرفهای آنها را از مقاله‌ها و نقاشیها بیرون آوردیم. سعی کردیم از این یافته‌ها در برنامه‌هایی که برای آینده داریم، استفاده کنیم. این را به عنوان اولین کار انجام دادیم. در حال حاضر برنامه‌های عمرانی زیادی داریم. برخی از آنها را به انجام رسانده ایم از جمله احداث یوسان شهری، بهسازی فضای آرامستان، بهسازی معبر اصلی شهر، احداث بلوار و ... برای این کار با بزرگان و صاحب نظران منطقه و شورای محترم شهر مشاوری داشتیم چرا که در شهر کوچک، میزان حرف شنوی از بزرگان زیاد است. از آنها خواستیم ما را در بحث اجرایی کمک کنند و با ما مشارکت داشته باشند. خوشبختانه موفق بودیم. بطور مثال، در جاهایی به رعایت حریم خیابان و یا عقب نشینی برای تعریض نیاز بود، شهروندان فهمیدیم شهر با نهایت حسن نیت، از منافع شخصی خود در مقابل پیشرفت شهرشان گذشتند. من به این روحیه همکاری در بین اهالی شهرم افتخار میکنم. بنده فکر می‌کنم اگر این کار را در سطح وسیعتری انجام بدهیم و برای انجام آن از مشارکت خود مردم استفاده کنیم، مقبولیت در کار بیشتر می‌شود. به نوعی، اینگونه خواسته‌های مردم را اجرا می‌کنیم و به این طریق می‌توانیم رضایت مردم را جلب کنیم.

این طریق می‌توانیم رضایت مردم را جلب کنیم.

نوپا وقتی

که می‌گوییم مشارکت منظور ما فقط مسائل مالی نیست، بلکه شما در همه حال می‌توانید مشارکت مردم را جلب کنید به لحاظ قومیتی شما چه ترکیبی دارید می‌توانید به سمت این



نخیلات احمدی

موضوع بروید؟

- فکر می‌کنم زمانی می‌توان مشارکت مردم در بحث مالی، فرهنگی و اجتماعی را خواستار شد که قدمی برای آنها برداشته باشیم. تا بتوانیم به آنها بگوییم ما به شما این خدمت را کرده‌ایم و در قبال آن از شما مشارکت می‌خواهیم. در این صورت است که وضعیت بهتر می‌شود. در سطح کوچک مشارکت راحت است، اما در سطح کلان سخت‌تر می‌توان مشارکت مردم را جلب کرد.

نوپا شما اگر توان راه‌اندازی فضاهای فرهنگی

مثل کتابخانه، سینما و ... را داشته باشید رویه‌رو شدن مردم با این فضاها و رویدادهای اینگونه و سوق دادن آنان به سوی شهروند شدن است. اما این کار نیاز به یک مقدار کار فرهنگی دارد. شما چه کرده‌اید؟

چه می‌خواهید انجام بدهید؟ آیا توانسته‌اید چیزی را ارائه دهید، تا به قول خودمان بگویید، من این کار را کرده‌ام و توقع این را هم از شما دارم. می‌دانم که مشکل مالی دارید اما آیا کاری کرده‌اید یا خیر؟

- ما در صدد هستیم، نشان بدهیم که می‌توان

این کارها را انجام داد. بطور مثال اگر ساخت یک سالن ورزشی امکان ندارد می‌توان با مشارکت نهادها اقداماتی در این جهت انجام داد. زمان تأسیس شهرداری در بخش ورزش از مردم مشارکت خواستیم، گفتیم می‌خواهیم تیمی را تشکیل بدهیم و با یکی از نهادها هماهنگ کردیم. سالی دادند که در ساعت‌های مشخصی از آن استفاده کنیم. سپس مشارکت مردم را خواستیم. واقعا جواب داد! اشتیاق مردم هست و اگر چیزی را ارائه دهیم، مردم می‌پذیرند. می‌دانم اگر مجموعه‌ی فرهنگی راه‌اندازی کنیم پاسخ خواهد داد. یک چیزی که



برگزاری همایش پیاده روی خانواده



بهسازی معابر شهری

از تاریخ انقضای طرح هادی‌اش هم سالی گذشته بود و برنامه‌اش محقق نشده بود. یعنی ما هیچ زیرساخت مناسبی برای تأسیس شهر نداشتیم. ما یک شهر تازه تأسیس داریم با مشکلات زیاد و مسیری طولانی در مقابل. من فکر می‌کنم زمانی که یک منطقه می‌خواهد از یک روستا به یک

شهر تبدیل بشود حتما باید به این بحث دقت کنیم که چه زیرساخت‌هایی هست. به چه زیرساخت‌هایی نیاز دارد. شهرداری باید چه اقداماتی انجام بدهد تا یک شهر بسازد. شهرداری تأسیس می‌شود با امکانات صفر! نه امکانات مالی دارد نه تجهیزات، نه منبع درآمد پایدار. پس چگونه خود را بالا بکشد؟ همین که اسم یک روستا تبدیل می‌شود به شهر توقعات عوض می‌شود. شهرداری باید در مقام پاسخگویی باشد. ولی در این شرایط ما از کمکیها وزیرساختارهایی که باید باشد محروم بودیم و هیچ کمک ویژه‌ای نداشتیم.

منطقه ما دارای توانایی‌های بسیار

بالایی در زمینه‌های مختلف از جمله منابع آبی زیر زمینی شامل معادن غنی و معادن شن و ماسه و در بخش کشاورزی با وجود منابع زیرزمینی آب شیرین و زمین‌های حاصلخیز است که نیاز به ایجاد زمینه‌های سرمایه‌گذاری فراوان دارد و دولت باید در این زمینه‌ها اقدام به ایجاد زیرساخت‌های حمایتی کند که هم در اشتغال جوانان منطقه تأثیر مستقیم داشته و باعث رونق اقتصادی منطقه شود که این باعث توقف روند مهاجرت از شهرهای کوچک و روستاهای اطراف به شهرهای مرکزی استان میشود و خود به خود رونق منطقه را در پیش خواهد داشت.

تولید انگیزه‌ی شما در این کار نمی‌گویم دشوار، دستکم به لحاظ اجتماعی کم سابقه، چه بوده؟ و مشکلاتی که به لحاظ خانم بودن در کارهای اجرایی دارید چیست؟

خیلی مهم است این که در هر کاری باید اول فرهنگسازی کنیم. با توجه به ساختار هر منطقه، این امر هزینه‌هایی می‌طلبد و زمان می‌خواهد. شما در انجام کارهایتان خواه ناخواه با مشکلاتی روبه‌رو هستید. آن مشکلات عمده‌ای که در طرح‌هایی که دارید مانع راه شماست، چیست؟

- در واقع بزرگترین مشکل در بدو تأسیس نبود "زیرساخت" بود. اینجا قبل از این روستا بود و دهیاری داشت. با تمام تلاش‌های انجام شده توسط دهیاری و دست اندرکاران، متأسفانه اقدامات انجام شده در سطح یک روستا هم نبوده و درصد کمی از طرح هادی روستایی به دلیل وجود محدودیت‌ها اجرایی شده بود. روستایی بود که حتی

- در واقع علت پذیرش این مسؤلیت دو دلیل دارد؛ اول اینکه با پذیرش این موضوع خواستیم ثابت کنیم که یک مدیر شهری و شهردار می‌تواند خانم باشد. این باورپذیری را به خود خانمها بدهیم که واقعاً امکانش هست. البته قبلاً حضور موفق خانم‌ها را در عرصه‌های مدیریتی داشته‌اند و داریم و خوشبختانه حضور چشمگیری هم داشته‌اند اما فکر می‌کنم امروز در عرصه مدیریت شهری قدم تازه‌ای برداشته شده است. اگر خانم‌ها بالاتر از آقایان قرار نگیرند حتماً می‌توانند در سطح یک آقا براحتی خدمت داشته باشند. در پست‌هایی مثل ریاست، مدیریت و ... خانم‌ها می‌توانند کارهای خوبی انجام بدهند باید به خودشان اعتقاد داشته باشند. دیگر اینکه در منطقه‌ی احمدی که من شهردار و بومی آن منطقه هستم، شهر آب و اجدادی من است. یک وظیفه‌ی خاصی نسبت به آن دارم و خیلی دوست داشتم اگر قرار است کاری انجام دهم در منطقه‌ی خودم باشد. تا دلسوزی به خرج بدهم و اگر پیشرفتی حاصل می‌شود چه بهتر که در منطقه‌ی خودم باشد. در این زمینه تشویق، همدلی و پشتیبانی خانواده خیلی کمک کرد تا راحت‌تر این موضوع را قبول کنم و خیلی خوشحالم. جالب بود که خود مردم منطقه

که شاید فکر کنید شهر کوچکی است و پذیرش خیلی چیزها را نداشته باشد، آنقدر مردم فهیم و با درایتی دارد که خیلی خوب با این مسأله روبه‌رو شدند. خیلی راحت پذیرفتند که یک خانم هم می‌تواند شهردار باشد. آنقدر هم برایشان غریب نبود و تا به امروز نهایت همکاری را از سوی آنها داشتیم. جا دارد که از همه‌ی مردم

و همینطور از همه‌ی نمایندگان شورای اسلامی شهر سرگز احمدی تشکر کنیم و حسن اعتماد استاندار که من را انتخاب کردند و سیاسی از جامعه‌ی زنان که مرا به عنوان نماینده‌ای از جامعه خودشان همیاری کردند.

شورایا بسیار عالی، ضمن صحبت از جغرافیای منطقه و محصولات کشاورزی در خصوص فضای سبز شهری چه اقداماتی داشته‌اید؟

- ما به عنوان اولین پروژه عمرانی شهرداری پروژه فضای سبز را انجام دادیم. شهر از نظر حاصلخیزی و کشاورزی توان خوبی دارد. (مرکبات، نخیلات، محصولات میوه‌ای مثل گندم و ذرت). برای ساختن بوستان قسمتی را انتخاب کردیم که به طور طبیعی خودش دارای پوشش گیاهی بود. این ظرفیت را داشت شهرداری ساماندهی کرد و با همان گونه‌های

طبیعی و بومی که بود بهره‌برداری آغاز شد. برنامه دیگر ما پارک درختان بومی کلکسیون است و می‌خواهیم گونه‌های کمیاب را در آنجا کشت کنیم و مرکزی باشد هم برای مراجعه مردم و هم مراجعه گروه‌های خاص علمی و تحقیقی که بنظرم جالب است.

شورایا به عنوان آخرین سوال چه حرف ویژه‌ای برای گفتن درباره‌ی شهر و خودتان دارید که باید شهرداری‌های دیگر بشنوند؟

- اجازه می‌خواهم تا مطلبی را عرض کنم. دغدغه‌ای که همه‌ی شهرداری‌ها، به خصوص شهرداری‌های کوچک با آن درگیر هستند و به نوع خاص تری مشکل دارند، بحث منابع درآمد شهرداری است. چون شهرداری‌ها مستقل هستند و یک نهاد خودگردان می‌باشند. شهرهای کوچک منابع تعریف شده‌ای ندارند جز بحث وصول عوارض است که در عوارض شهر کوچک خیلی موفق نیست و خیلی جا افتاده هم نیست، نمی‌شود با مردم برخورد تندی داشت که مردم احساس کنند که شهرداری آمده تا از آنها عوارض بگیرد. این یک واکنش منفی است. بحث بعدی درآمد پایدار است. از آنجا که شهرداری سرگز احمدی تازه تأسیس است به حمایت احتیاج

دارد و من این را بر عهده‌ی سازمان شهرداری‌ها می‌بینم که اگر شهرداری دارد تأسیس می‌شود باید برایش حداقل‌ها را در نظر بگیرند. باید به آن امکانات و اعتبارات بدهند بیایند در بحث علمی شهر شرکت کنند بررسی کنند ببینند آن شهر چه توانهایی دارد کارشناسان مربوطه یا شهرداری و شهردار کارگروه داشته باشند برای آنجا هزینه کنند تا بشود پاسخ

مطلوب را گرفت. اینجا جا دارد تشکر بسیار ویژه‌ای از مسئولان سازمان شهرداری‌ها خصوصاً جناب آقای تابش‌فر که همواره با شهرداری ما نهایت همکاری را داشته‌اند و دارند و همچنین مسئولین استانی، از استاندار محترم و معاونین ایشان در بخش عمرانی و مدیر کل دفتر امور شهری که همیشه همکاری و عنایت ویژه‌ای به تمام شهرداری‌های استان دارند داشته باشم.

شورایا و صحبت آخر؟

- بهترین شهرها، پاکیزه‌ترین شهرها، متعلق به با سلیقه‌ترین شهروندان است. اگر شما به عنوان شهروند قدمی برای پیشرفت شهر بردارید در هر زمینه که هست مطمئن باشید، پیشرفت می‌کنید یعنی خودتان را در کارهای شهرداری مشارکت بدهید و از آن جدا نباشید.

شورایا سپاس از شما



قلعه تاریخی احمدی



تحلیل و ارزیابی مالیات بر کربن در توسعه پایدار شهر (مطالعه موردی؛ بریتیش کلمبیا)

محمود شوچه

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری - دانشگاه اصفهان

فاطمه شاکری

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا - دانشگاه اصفهان

چکیده:

مالیات‌های کربن^(۱) (Carbon taxes)، مالیات بر آنچه سوزانده می‌شود است، نه آنچه را که بدست آورده می‌شود؛ از این رو این نوع مالیات بر پایه مقدار کربن سوخت فسیلی و انتشار دی اکسید کربن قرار دارد. در واقع مالیات‌های کربن در زمانی که مردم در مصرف انرژی صرفه جویی می‌کنند، به آنها پاداش می‌دهد و از این طریق منافع بسیاری را به همراه دارد. در ژوئیه ۲۰۰۸ بریتیش کلمبیا (British Columbia) اولین مالیات کربن را در امریکای شمالی معرفی نمود. این مقاله، این مالیات را ارزیابی و به تبیین اصول اصلی آن می‌پردازد؛ این مالیات که هدف اصلی آن حمایت از مردم کم درآمد است، از مقدار کم شروع می‌کند و به تدریج افزایش می‌یابد، که این امر به مصرف کنندگان و مشاغل فرصت می‌دهد تا به افزایش کارایی انرژی واکنش نشان دهند. بازدهی‌ها و ارزش افزوده‌ها به روش‌های خاصی دوباره به ساکنین بازگردانده می‌شوند به طوری که از کم درآمدترین خانواده‌ها حمایت شود. مانند اغلب مالیات‌های جدید، مالیات کربن نیز در بسیاری موارد مورد انتقاد قرار گرفته است. اما بخشی از انتقادها از نظر تکنیکی نادرست یا اغراق آمیزند. به طور کلی این نوع مالیات، با تشویق صرفه جویی در انرژی که گردش پول در اقتصاد شهری و منطقه ای را به دنبال دارد، به پیشرفت اقتصاد شهری کمک نموده و اگر حوزه‌های دیگر نیز الگوی بریتیش کلمبیا را دنبال نمایند، اثرات و منافع آن وسیع تر نیز خواهد بود.

واژه‌های کلیدی: مالیات کربن، مصرف و صرفه جویی سوخت، اقتصاد پایدار شهر

مقدمه

سیاست امریکای شمالی (ایالات متحده و کانادا) معمولاً حمایت از قیمت‌های پایین انرژی، با مالیات‌های پایین، کمک هزینه‌های تولید و انواع دیگر حمایت از صنعت انرژی است. در نتیجه امریکاییان شمالی مصرف انرژی بالایی دارند؛ یک کارگر معمولی می‌تواند سوخت بیشتری در هر ساعت کاری نسبت به هر زمان و مکان دیگری دریافت کند. در واکنش به چنین سیاستی، امریکاییان شمالی سبب گسترش سبک‌های زندگی و شیوه‌های صنعتی انرژی بر شده‌اند. به بیان دیگر سرنوشت انرژی نسبت به زمان‌ها و مکان‌های دیگر بیشتر است و در اجرای شیوه‌های صرفه جویی و حفظ انرژی غالباً با شکست مواجه می‌شوند. اگرچه ممکن است سیاست انرژی ارزان برای برانگیختن توسعه صنایع سنگین از قبیل تولید وسایل نقلیه داخلی معقول

۱) British Columbia

۲) Carbon taxes

به نظر برسد اما در ادامه ناکارآمدی انرژی را برجای خواهد گذاشت و سبب تحمیل زیان های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی می شود. در واقع مردمی که از نظر انرژی غنی هستند به روش های دیگری از جمله: ناکارآمدی در مصرف انرژی، فقیرتر کردن مصرف کنندگان، انتقال ثروت از کشور مصرف کننده به تولیدکنندگان خارجی انرژی و خطرات زیست محیطی از قبیل تغییر اقلیم دچار فقر می شوند. در شهرها نیز سیستم های حمل و نقل وابسته به اتومبیل و الگوهای گسترش پراکنده کاربری زمین تبعات انرژی ارزان محسوب می شود که این امر سبب مسائلی از جمله افزایش ترافیک و ازدحام، هزینه های امکانات جاده و پارکینگ، تصادفات، گزینه های ناکافی جابجایی برای غیررانندگان و مشکلات سلامت می شود. به منظور کاهش این مشکلات، امریکای شمالی دست به یکسری راه حل های ابتکاری زده است تا از این طریق صرفه جویی در مصرف انرژی را با کارایی و بهره‌وری اقتصادی همراه سازد. این مقاله، به تشریح یکی از بهترین شیوه های اصلاح مالیاتی که مالیات های کربن نامیده می شود می پردازد.

های موجودشان را ادامه می دهند، که از ۱/۶ شروع می شود (روی هم رفته نسبتاً کم است) و تا ۴/۷ از کل قیمت های سوخت افزایش می یابد. موارد زیر اصول کلیدی جابجایی مالیات، در مالیات کربن بریتیش کلمبیا را نشان می دهد (Durning and Bauman 1998):

■ پوشش گسترده: این نوع مالیات در مقایسه با مالیات هایی که بر اساس اینکه کجا و توسط چه کسی مصرف می شوند، تغییر می کنند، برای همه انواع سوخت های فسیلی و بر اساس مقدار کربنشان اعمال می شود. این امر باعث می شود که در اجرا از کارآمدی بیشتری برخوردار باشد.

■ اجرای تدریجی و قابل پیش بینی. مالیات به تدریج و بطور قابل پیش بینی افزایش خواهد یافت؛ بنابراین مصرف کنندگان و مشاغل می توانند در هنگام تصمیم گیری های طولانی مدت از قبیل خرید وسایل نقلیه و مکان یابی ساختمان ها، هزینه های بالاتر انرژی در آینده را محاسبه نمایند.

■ بی اثر بودن بازده. بازده های بوجود آمده از طریق مالیات و کاهش در مالیات های دیگر به افراد و مشاغل بازگردانده می شوند.

■ حمایت از خانواده های کم درآمدتر: کاهش مالیات و تخفیف ها به منظور کمک به خانواده های کم درآمدتر و دیگر گروه های محروم سازمان داده می شوند.

اگرچه بی اثر بودن مالیات های کربن اغلب به عنوان یک افزایش هزینه نگریسته می شود، اما بواقع فرصت جدیدی برای پس انداز پول برای مردم و مشاغل فراهم می آورد، به شرطی که منجر به صرفه جویی در مصرف انرژی شوند. آنهایی که مقادیر متوسطی از انرژی را مصرف می کنند تغییر کلی مشاهده نمی کنند (هر دلار در مالیات ها از طریق ۱ دلار در پس اندازهای مالیات جبران می شود)، مگر آنهایی که کل سود مالی را پس انداز می کنند.

برای مثال، یک خانواده دو نفره که ۳۰۰ دلار از کاهش مالیات ها و تخفیف ها دریافت می کند، همه را پس انداز می کند به شرطی که کمتر از معادل حدود ۸۰۰۰ دلار لیتر (۲۱۰۰ گالن) سوخت در سال خریداری کند، همان طور که در شکل ۲ نشان داده شده است صرفه جویی بیشتر

مالیات های کربن بر پایه مقدار کربن سوخت فسیلی و بنابراین مالیات بر میزان انتشارات دی اکسید کربن قرار دارند (CTC, 2008). این نوع مالیات با مالیات رایج بر مصرف در امریکای شمالی، که اصولاً برای سوخت های وسایل نقلیه موتور بکار برده می شوند تا سرمایه بزرگراه ها و دیگر خدمات حمل و نقل را فراهم نمایند، متفاوت است. چون مالیات های کربن اصولاً برای داخلی کردن هزینه های زیست محیطی مصرف سوخت و تشویق به حفظ انرژی در نظر گرفته می شوند نه برای گسترش بیشتر زمینه های مصرف انرژی از طریق بزرگراه ها و خدمات حمل و نقل انرژی بر. در این حالت اگر بازده ها به ساکنین و مشاغل برگردانده شوند، افزایش کم اهمیتی برای درآمد کل دولتی حاصل می شود، از این رو مالیات ها به عنوان بازده بی اثر مد نظر قرار گرفته می شوند که جابجایی مالیات نامیده می شود. بسیاری از اقتصاددانان از جابجایی مالیات به منظور کمک به دستیابی به اهداف سیاسی استراتژیک، دفاع می کنند؛ آنها مالیات ها را برای کاهش زیان هایی از قبیل انتشار آلودگی افزایش می دهند و مالیات ها را برای کالاها از قبیل کار و سرمایه گذاری ها کاهش می دهند (Barrett and Hoerner 2002; Toman, Griffin, Lempert 2008).

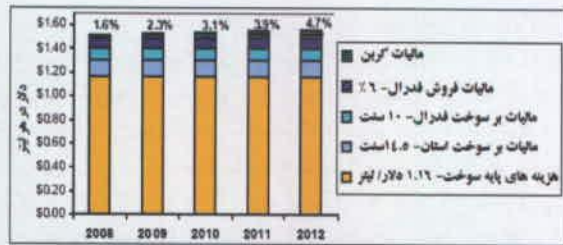
مالیات کربن در بریتیش کلمبیا

بودجه سال ۲۰۰۸ بریتیش کلمبیا اولین بازده واقعی مالیات کربن بی اثر در امریکای شمالی را شامل می شود (BC 2008) که در اول ژوئیه ۲۰۰۸ با معادل ۱۰ دلار در هر تن از دی اکسید کربن شروع شد و برای ۴ سال بعد به ۵ دلار در هر تن در سال افزایش می یابد. جدول ۱، میزان مالیات کربن حاصل شده برای سوخت های گوناگون را نشان می دهد. بازده ها از طریق تخفیف های مالیاتی گوناگون به افراد و مشاغل باز گردانده می شوند، که شامل ۱۰۰ دلار سود سهام تأثیر اقلیم هر ساکن و تخفیف های خاص برای خانواده های کم درآمد می شوند که در ژوئن ۲۰۰۸ توزیع شد.

شکل ۱، مقدار مالیات کربن بنزین برای ۵ سال آینده را نشان می دهد که فرض می شود که قیمت پایه و مالیات های دیگر، همچنان نرخ

سوخت	واحد	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲
مالیات بر هر تن کربن		\$۱۰	\$۱۵	\$۲۰	\$۲۵	\$۳۰
بنزین عادی	سنت/لیتر	¢ ۲/۳۳	¢ ۳/۵۰	¢ ۴/۶۶	¢ ۵/۸۳	¢ ۶/۹۹
دیزل	سنت/لیتر	¢ ۲/۶۹	¢ ۴/۰۴	¢ ۵/۳۸	¢ ۶/۷۳	¢ ۸/۰۷
سوخت جت	سنت/لیتر	¢ ۲/۶۱	¢ ۳/۹۲	¢ ۵/۲۲	¢ ۶/۵۳	¢ ۷/۸۳
پروپان (پارافین گازی)	سنت/لیتر	¢ ۱/۵۴	¢ ۲/۳۱	¢ ۳/۰۸	¢ ۳/۸۶	¢ ۴/۶۲
گاز طبیعی	دلار/ گیگاواولت	\$ ۰/۵۰	\$ ۰/۷۴	\$ ۰/۹۹	\$ ۱/۲۴	\$ ۱/۴۹
حرارت پایین زغال سنگ	دلار/تن	\$ ۱۷/۷۷	\$ ۲۶/۶۶	\$ ۳۵/۵۴	\$ ۴۴/۴۳	\$ ۵۳/۳۱
حرارت بالای زغال سنگ	دلار/تن	\$ ۲۰/۷۷	\$ ۳۱/۱۶	\$ ۴۱/۵۴	\$ ۵۱/۹۳	\$ ۶۲/۳۱

جدول ۱: میزان مالیات کربن برای سوخت های گوناگون در بریتیش کلمبیا



شکل ۱: مالیات‌ها به عنوان بخشی از کل قیمت‌های سوخت (Litman 2010)

در انرژی برابر یا پس انداز بیشتر پول است. و به همان میزان که نرخ مالیات در آینده افزایش می‌یابد، به ازاء هر واحد صرفه جویی در سوخت، پس انداز صورت می‌گیرد.

عده ای از منتقدین معتقدند که مالیات برای تعداد یکسانی از بردگان و بازندگان حاصل خواهد شد اما برد واقعاً یک امر تصادفی است، زیرا مردم تصمیمات مکرر و مختلفی می‌گیرند که در مصرف انرژی شان تأثیر می‌گذارد، مخصوصاً در درازمدت که به نوع خاصی از وسایل نقلیه، تجهیزات، مکان سکونت و مشاغل و سرمایه گذاری در مسکن سازگار با اقلیم روی می‌آورند.

در مقابل عده ای معتقدند که مالیات‌های کربن کارآمد و انعطاف پذیر هستند؛ زیرا سبب حمایت از بسیاری استراتژی‌های صرفه جویی در انرژی و کاهش انتشار آلودگی می‌شود و این امر به خانواده‌ها و مشاغل اجازه می‌دهد تا ترکیبی را انتخاب نمایند که بهترین نتیجه را برای آنها به همراه بیاورد، که شامل وسایل نقلیه با مصرف کارآمدتر سوخت، مکان‌ها و مقصدهای قابل دسترسی تر، شیوه‌های کارآمدتر جابجایی، کالاهایی با منابع کارآمدتر (از قبیل تولیدات قابل بازیافت)، ساخت مسکن سازگار با اقلیم بیشتر، و حرکت به سمت سوخت‌های جایگزین می‌شوند (Toman, Griffin, Lempert 2008). اکثر خانواده‌ها و مشاغل می‌توانند برخی از این استراتژی‌ها را اجرا نمایند، که این امر به توانایی‌ها و اولویت‌هایشان بستگی دارد. مالیات‌های کربن به جای اینکه فقط به کاهش مصرف انرژی و آلودگی کمک نماید، باعث دستیابی به اهداف گوناگون اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی (کاهش ازدحام، پس اندازهای هزینه امکانات، کاهش تصادفات، کاهش گسترش پراکنده شهر، بهبود جابجایی برای غیررانندگان و غیره) نیز می‌شود، بنابراین در دستیابی به توسعه پایدار حقیقی کمک بیشتری می‌کنند (Litman and Burwell 2006).

این در حالی است که مالیات‌های کربن می‌تواند از طریق استراتژی‌های دیگر حفظ انرژی مورد حمایت قرار گرفته و تکمیل تر گردد. برای مثال، تولیدات وسایل نقلیه می‌توانند مدل‌های با کارآمدی بیشتر در مصرف سوخت را عرضه کنند، آژانس‌های حمل و نقل عمومی می‌توانند خدمات حمل و نقل را بهبود بخشند، و توسعه دهندگان شهر می‌توانند واحدهای همسایگی را بر اساس رشد هوشمند با قابلیت پیاده روی بیشتر طراحی کرده و بسازند. بدون انگیزه‌های مالی کافی، مصرف‌کنندگان به خرید وسایل نقلیه تا کارآمد ادامه خواهند داد، اتوبوس‌ها مسافران کمتری خواهند داشت، و خانواده‌ها مسکن را در موقعیت‌های با گسترش پراکنده و وابسته به اتومبیل انتخاب خواهند کرد. در نتیجه، اجرای مالیات‌های کربن بهتر است همراه با سیاست‌ها و برنامه‌های مناسب دیگر صورت پذیرد. به طور کلی مالیات‌های کربن که در بالا شرح داده شد، می‌توانند کاری بیشتر از کارایی در مصرف سوخت وسایل نقلیه انجام دهند، این نوع مالیات روی هم رفته کارایی سیستم حمل و نقل را از طریق تشویق استفاده از شیوه‌های کارآمد و ایجاد الگوهای کاربری زمین با قابلیت دسترسی بیشتر افزایش داده و منافع مشترک اجتماع را به همراه خواهد داشت (Litman 2007; Ripley).

(2008): برخی از عمده ترین منافع ناشی از چنین استراتژی شامل: کاهش ازدحام ترافیک، قیمت بالاتر سوخت به کاهش حجم ترافیک و سرعت‌ها و بنابراین کاهش ازدحام در بزرگراه‌های شهری، مخصوصاً در کریدورهای با کیفیت بالایی درجه بندی که خدمات حمل و نقل عمومی جدا می‌شوند، کمک می‌کند (CBO 2008). البته تحقق این امر تا حد زیادی وابسته به وضعیت جایگزین‌ها (از جمله وضعیت حمل و نقل عمومی، شرایط دسترسی کاربری‌ها، پیاده روی و دوچرخه سواری) است.

پس اندازهای هزینه امکانات جاده و پارکینگ. کاهش ترافیک وسایل نقلیه موتوری، نیاز به تداوم گسترش امکانات جاده و پارکینگ را کاهش داده و سبب پس اندازهایی برای دولت‌ها، مشاغل و مصرف‌کنندگان می‌شود.

افزایش ایمنی ترافیک و کاهش هزینه‌های حق بیمه وسایل نقلیه. گرابووسکی و مورسیسی (۲۰۰۴) ارزیابی کردند که هر ۰/۱۰ افزایش قیمت سوخت، ۲/۳ تلفات ترافیک را کاهش می‌دهد. سیواک (۲۰۰۸) دریافت که ۰/۲۷٪ کاهش در سفر با وسایل نقلیه که از طریق افزایش قیمت سوخت حاصل شد تلفات ترافیکی از ۰/۲۲/۱ به ۰/۱۷/۹ کاهش داشته است.

توسعه کارآمدتر کاربری زمین (کاهش گسترش پراکنده شهر). بالا رفتن قیمت‌های سوخت باعث می‌شوند خانواده‌ها موقعیت‌های رشد هوشمند (از جمله شامل شهرتراکم با قابلیت پیاده روی و دسترسی بالا) را انتخاب نمایند. چنین انتخابی سبب پس اندازها و منافع بیشتری برای مصرف‌کنندگان، مشاغل، دولت‌ها و محیط زیست فراهم می‌آورد (Cortright 2008).

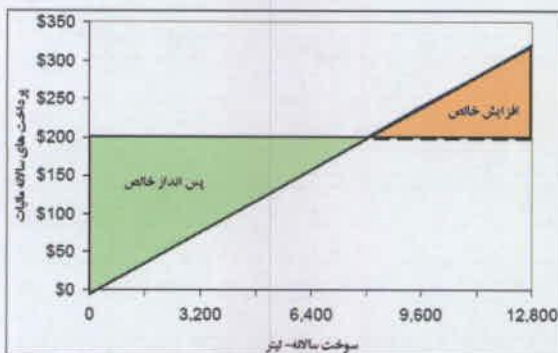
افزایش حمایت از سایر گزینه‌های جابجایی که شامل پذیرش اجتماعی بیشتر پیاده روی، دوچرخه سواری، سفر با خودرو اشتراکی و حمل و نقل عمومی؛ حمایت‌های سیاسی بیشتر از بهبود شیوه‌های جایگزین؛ تقاضای بیشتر برای خدمات تحویل؛ و برنامه‌های کاری انعطاف پذیر تر و دورکاری می‌شود.

کاهش آلودگی هوا، آلودگی صوتی و آلودگی آب که قابلیت زندگی در اجتماع شهری را افزایش می‌دهد.

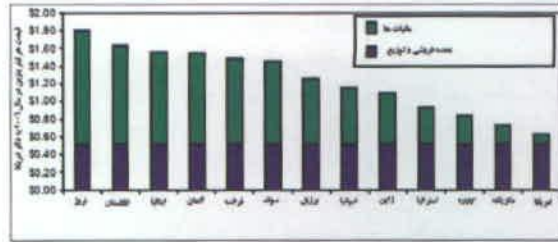
بهبود صلاحیت و سلامت عمومی. افزایش قیمت‌های سوخت، مردم را تشویق می‌کنند تا از رانندگی به شیوه‌های جایگزین که شامل پیاده روی و دوچرخه سواری می‌شوند، متمایل شوند. وقتی اکثر سفرهای حمل و نقل، اتصالات پیاده روی را در برگیرند، افزایش سفر با حمل و نقل نیز فعالیت پیاده روی را افزایش می‌دهد.

افزایش تکیه بر تولیدکنندگان محلی، منطقه‌ای و داخلی و کاهش وابستگی به واردات.

همزمان که خانواده‌ها، مشاغل و دولت‌ها به قیمت‌های بالاتر سوخت



شکل ۲: پس اندازهای حاصل ناشی از کاهش مصرف در سوخت (نرخ متوسط مالیات ۵/۲ سنت در هر لیتر) (Litman 2010)



شکل ۴: قیمت های بنزین در سال ۲۰۰۶ (Litman 2008b)

طوری که کاهش انتشارات کربن از طریق برنامه های صرفه جویی در مصرف انرژی فراهم می گردد (www.pointcarbon.com). مصرف سوخت فسیلی، تعدادی از هزینه های خارجی دیگر را در کنار انتشارات کربن تحمیل می کند، که شامل هزینه های زیست محیطی، هزینه های تولید و توزیع نفت خام، هزینه های اقتصادی و امنیتی وارد کردن سوخت و هزینه های خارجی گوناگون حاصل از استفاده وسایل نقلیه موتوری از قبیل ازدحام ترافیک، کمک هزینه های پارکینگ، تصادفات و آلودگی صوتی می شود. در امریکای شمالی، مالیات های سوخت وسایل نقلیه حتی برای تأمین هزینه های سواره رو کافی نیستند. اگرچه، به طور ایده آل هر یک از این هزینه ها باید بر اساس پرداخت های خاص و هدفمند و مربوط به خود درونی شوند (هزینه های شلوغی و ازدحام، هزینه های پارکینگ، حق بیمه ها بر اساس فاصله، هزینه های آلودگی و غیره)، تا زمانی که چنین پرداخت هایی به طور کامل بکار گرفته می شوند، مالیات های اضافی بر سوخت می تواند یک راه حل مناسب درجه دو به حساب بیاید (Fuel Tax Increases, VTPI 2008).

انتقادهایی بر مالیات کربن

برخی انتقادات رایج که بر مالیات کربن صورت گرفته است شامل موارد زیر می باشد که در ادامه مورد ارزیابی قرار می گیرند.

سنگین بودن

منتقدان ادعا می کنند که این مالیات بار اصلی را بر دوش مصرف کنندگان و اقتصاد تحمیل می کند. با این حال، مالیات کربن BC در مقایسه با مالیات های سوخت در اکثر کشورهای دیگر و در مقایسه با افزایش های اخیر قیمت سوخت، ناچیز است. ایالات متحده و کانادا قیمت های سوخت پایین تری نسبت به اکثر کشورهای توسعه یافته دیگر دارند (شکل ۴). نروژ و انگلستان مخصوصاً نمونه های جالب توجهی هستند که در طول چند دهه اخیر علیرغم اینکه تولیدکنندگان اصلی نفت خام نیز بودند، هنوز به منظور تشویق کارایی انرژی، مالیات های بالای سوخت را حفظ نموده اند.

بی اثر بودن

منتقدان ادعا می کنند که مالیات های بر سوخت تاثیر بسیار کمی بر کاهش مصرف انرژی دارند. این انتقاد شاید در کوتاه مدت تاحدی به جا باشد اما در بلند مدت این گونه نیست. کاهش قیمت بنزین به طور نمونه در کوتاه مدت حدود ۰/۳- و در بلند مدت حدود ۰/۷- است، و این بدان معنی است که ۰/۱۰ افزایش در قیمت، ۰/۳ مصرف سوخت را در یک یا دو سال و ۰/۷ تا ۵ تا ۱۰ سال کاهش می دهد (Litman 2008a; 2008). برخی دیگر از مطالعات در ایالات متحده، زمانی که قیمت های واقعی سوخت کاهش یافت و درآمدهای واقعی افزایش یافت، واکنش های قیمت های پایین تر را در طول دهه ۱۹۹۰ دریافتند (Hughes, Knittel and Sperling ۲۰۰۶). اما تحقیقات اخیرتر، کاهش های نرمال تری را نشان می دهد (CERA 2006; Komanoff 2008). به طوری که اگرچه نرخ مالیات موجود نسبتاً کم است، اما با افزایش تنها درصد کمی در قیمت سوخت، در صورت نیاز در آینده، منشاء اثرات بیشتری نیز خواهد شد؛ از این رو چنین مالیاتی برای تشویق صرفه جویی و کاهش انتشارات آلودگی در طولانی مدت مناسب می باشد.

غیر ضروری بودن

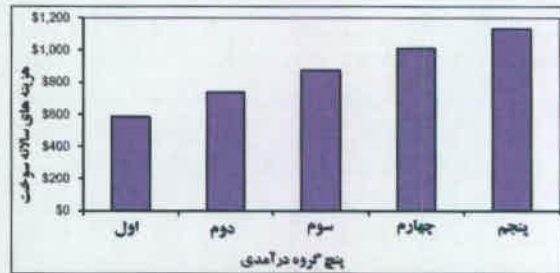
منتقدان بر آنند که مالیات کربن نسبت به افزایش های اخیر در قیمت سوخت، ناچیز است. و زمانی که قیمت بنزین حدود ۴۰ سنت (از ۱/۱۰ دلار تا ۱/۵۰ دلار) افزایش یافت، ۱۶ برابر بیشتر از مالیات اولیه کربن بود. اما با این حال، اگر قیمت های سوخت در طول چند سال بعد

و افزایش تقاضا برای گزینه های کارآمدتر انرژی در هنگام برنامه ریزی طولانی مدت و تصمیم گیری های سرمایه گذاری روی می آورند، از قبیل اینکه خیابان ها و ساختمان ها چگونه طراحی شوند، چه مقدار برای شیوه های جایگزین سرمایه گذاری شود، مساکن و خدمات در کجا واقع شوند، این اثرات و منافع در طولانی مدت افزایش می یابند. به طوری که می توان گفت اثرات طولانی مدت (بیشتر از ۵ سال) معمولاً حدود ۳ برابر بیشتر از اثرات کوتاه مدت هستند (Litman 2008a). ارزش پولی این منافع مشترک بسیار زیاد است، که سر جمع سالیانه میلیون ها یا میلیاردها دلار را شامل می شود. اما این منافع مشترک غالباً هنگام ارزیابی استراتژی های صرفه جویی در انرژی توسط متخصصین نادیده گرفته می شوند (Litman 2007). در نتیجه، مالیات های کربن و استراتژی های دیگر که سفر با وسایل نقلیه را کاهش می دهند و کاربرد شیوه های جایگزین را تشویق می کنند، منافع بسیار بیشتری نسبت به آنچه از طریق اکثر مطالعات موجود نشان داده می شود فراهم می کنند.

تنوع مالیات کربن

مالیات ها معمولاً به عنوان روشی برای افزایش بازدهی مورد توجه قرار می گیرند اما مالیات هایی که خوب طراحی می شوند می توانند از طریق تاثیر بر مصرف، منافع اضافی دیگری از قبیل کاهش مصرف دخانیات، مصرف الکل و ازدحام ترافیک را برای جامعه فراهم نمایند. یک اصل پایه اقتصادی این است که وقتی قیمت ها (آنچه مصرف کنندگان برای یک کالا پرداخت می کنند) هزینه های نهایی (هزینه های نهایی برای تولید کالا) را انعکاس دهند بازارها کارآمدتر هستند (آنها منافع کلی را به آخرین درجه ممکن افزایش می دهند). واژگان غنی ای برای شرح قیمت های بیش از حد وجود دارد (پول زور، پول گول زدن، پول کالای تقلبی و غیره) اما واژگان قابل مقایسه ای برای شرح کم قیمت گذاشتن وجود ندارد. به هر حال، قیمت هایی که بسیار پایین هستند نیز در نهایت به اندازه آنهایی که بسیار بالا هستند می توانند مضر و زیان ده باشند، به ویژه زمانی که آنها منجر به مصرف بیش از حد منابع کمیاب و تشدید مسائلی از قبیل ازدحام، تصادفات و آلودگی شوند. مالیات هایی که هدف آن تصحیح و اصلاح کم قیمت گذاری است مالیات های پیگویی نامیده می شوند (بعد از ارتور پیگو، اقتصاددان کمبریج که این مفهوم را در اوایل دهه ۱۹۰۰ پیشنهاد کرد).

قرار دادن یک ارزش پولی روی کل هزینه های تغییر اقلیم دشوار است، اما مالیات می تواند بر اساس هزینه های کنترل محاسبه گردد به طوری که هزینه واحدی از کاهش انتشارات کربن باشد. مالیات می تواند به منظور دستیابی به هدف کاهش انتشار آلودگی به خدمت گرفته شود، از قبیل آنچه در پروتوکل کیوتو نهاده شد (که نیازمند این است تا کشورهای توسعه یافته از نظر اقتصادی، انتشارات گازهای گلخانه ای شان را به میانگین ۰/۵ زیر سطوح ۱۹۹۰ خود کاهش دهند). در سال های اخیر، نوعی از بازارهای کربن گسترش یافته است که به تولید کنندگان کربن اجازه می دهند تا جریان ها را خریداری کنند، به



شکل ۵: هزینه‌های سوخت پنج گروه درآمدی - ۲۰۰۶
(www.bls.gov/cex/home.htm)

مقیاس را تجربه می‌کنند (برای مثال، همان طور که تقاضای برای خودرو اشتراکی بیشتر می‌شود، شانس یافتن تطابق یک خودرو اشتراکی مطلوب بطور نمائی افزایش می‌یابد و بنابراین تقاضای حمل و نقل عمومی رشد می‌کند، از این رو هزینه‌های به ازای هر واحد فراهم کردن خدمات با کیفیت بالا، کاهش می‌یابد) و به شرطی که مسافری طبقه متوسط انگیزه بیشتری برای پیاده روی، استفاده از دوچرخه و حمل و نقل عمومی داشته باشند و این شیوه‌ها را از لحاظ اجتماعی قابل قبول تر سازند اثرات و منافعیشان افزایش بیشتری می‌یابند. به عبارت دیگر، مردمی که از نظر اقتصادی یا جسمانی محروم تر هستند، بیشتر از طریق یک سیستم حمل و نقل وابسته به اتومبیل و الگوهای گسترش پراکنده کاربری زمین (که از طرف مالیات پایین بر کربن و سوخت و استفاده بیشتر از خودرو شخصی تقویت و تشویق می‌شوند) متضرر می‌شوند. به میزانی که این مالیات و سیاست‌های مرتبط، به افزایش تنوع در سیستم حمل و نقل و قابلیت دسترسی کاربری زمین کمک می‌کنند، منافع اضافی برای مردم محروم بیشتر فراهم می‌شود.

غیرقابل اجتناب بودن

منتقدان گاهی اوقات بیان می‌کنند که چون ما در یک جامعه انرژی بر زندگی می‌کنیم، مالیات کربن غیرقابل اجتناب است و از این رو گریزی از وجود هزینه برای مصرف‌کنندگان و مشاغل نیست. آنها مصرف‌کنندگان را به عنوان قربانیان بی‌اراده وابسته به انرژی و هزینه‌های ناشی از انرژی توصیف می‌کنند و نمونه‌هایی از سفرهای خاص با وسایل نقلیه را ذکر می‌کنند که نمی‌توان از آن صرف نظر کرد (مثلاً این جمله که حمل و نقلی از خانه تا محل کار من وجود ندارد) و به عنوان شاهدهی بر نبود گزینه‌های حفظ انرژی و کاهش سفر با وسایل نقلیه مطرح می‌کنند. اما مردم و مشاغل تصمیمات مکرر و دیگری اتخاذ می‌کنند که بر مصرف انرژی و انگیزه‌های آنها تأثیر می‌گذارد، آنها می‌توانند انرژی را با کاهش هزینه‌های سوختشان حفظ کنند. در بخش اعظم قرن اخیر مصرف‌کنندگان، مشاغل و اجتماعات گزینه‌های انرژی بر، از قبیل وسایل نقلیه قویتر و بزرگتر (اکثراً بیش از حد ضرورت) و همچنین الگوهای کاربری زمین پراکنده تر و وابسته به اتومبیل (در مقایسه با حد مطلوب از نظر اقتصادی و زیست محیطی) را انتخاب کرده‌اند. تغییر این الگوها می‌توانند منجر به ذخیره قابل توجه انرژی و پس اندازه‌های مالی شود. به بیان دیگر روش‌های بسیاری وجود دارند که مصرف‌کنندگان شخصی، مشاغل و اجتماعات می‌توانند انرژی را حفظ کنند، که این امر هزینه مالیات آنها را کاهش می‌دهد و منافع دیگری را فراهم می‌سازد (جدول ۳).

امریکاییان، به علت قیمت‌های سوخت پایین تر و خرید وسایل نقلیه ناکارآمد، کاهش توسعه شیوه‌های جایگزین، و کاربری زمین با گسترش پراکنده تر اجتماعات (نسبت به آنچه که در غیراین صورت ممکن است رخ دهد) سرانه انرژی بیشتری را نسبت به اکثر کشورهای توسعه یافته دارند شکل ۶ نشان می‌دهد همزمان که قیمت‌های سوخت افزایش می‌یابند، سرانه مصرف انرژی حمل و نقل کاهش می‌یابد. در واقع این امر نقش کلیدی قیمت‌های سوخت را نشان می‌دهد که می‌توانند در افزایش کارایی انرژی مؤثر باشد.

این در حالی است که بسیاری از استراتژی‌های صرفه جویی در مصرف انرژی با افزایش نفوذ بازار، کارآمدتر و عامه پسندتر می‌شوند. برای مثال، زمانی که بسیاری از مصرف‌کنندگان با هم تغییر می‌کنند تغییر رفتار به سمت استفاده از وسایل نقلیه کوچکتر، سالم تر و از نظر اجتماعی قابل قبول تر نیز بیشتر می‌شود و زمانی که افراد بیشتری از این شیوه‌ها استفاده می‌کنند خدمات حمل و نقل عمومی از صرفه جویی‌های ناشی از مقیاس برخوردار می‌شوند و اصلاحات پیاده روی و دوچرخه‌سواری از نظر هزینه مؤثرتر می‌شوند. سیاست‌های رشد

کاهش یابند، مصرف‌کنندگان ممکن است مجدداً به عادت‌های مصرف ناکارآمد انرژی بازگردند. از این رو مالیات کربن بریتیش کلمبیا صرف نظر از نوسانات کوتاه مدت قیمت، مصرف‌کنندگان و مشاغل را تشویق خواهد کرد تا همچنان تلاش برای افزایش کارایی در مصرف انرژی را ادامه دهند.

غیرمنصفانه بودن

منتقدان اغلب معتقدند که مالیات کربن برای مردمی با مشاغل، شرایط و شیوه‌های زندگی انرژی بر، از قبیل رانندگان کامیون، ساکنین روستایی و اجتماعات شمالی و قایق رانان موتور گردشگران، غیرمنصفانه است. اما همه این مصرف‌کنندگان می‌توانند به طور قابل توجهی کارایی انرژی شان را در طولانی مدت از طریق مسکن سازگار با اقلیم، انتخاب وسایل نقلیه کارآمدتر و کاهش مسافت طی شده افزایش دهند، و چون آنها مصرف‌کنندگان بزرگ انرژی هستند می‌توانند به طور نسبی پس اندازهای بیشتری نیز از محل صرفه جویی در مصرف انرژی برای خود فراهم نمایند. منتقدان ادعا می‌کنند که ساکنین روستایی نمی‌توانند انرژی را ذخیره کنند؛ زیرا آنها فاقد خدمات حمل و نقل عمومی با کیفیت بالا هستند، اما آنها می‌توانند پس اندازهای زیاد سوخت را از طریق انتخاب وسایل نقلیه کارآمدتر، خودرو مشارکتی و یکی کردن سفرها بدست آورند. همچنین برخی ادعا می‌کنند که این نوع مالیات بجای اینکه بر دوش صنایع باشد بر مصرف‌کنندگان تحمیل می‌شود. این نیز نادرست است. زیرا صنایع زمانی مالیات را پرداخت می‌کنند که انرژی را مصرف می‌کنند و مالیات بر صنایع در نهایت از طریق قیمت‌های بالاتر کالا توسط سرمایه‌گذاران از مصرف‌کنندگان بازپس گرفته می‌شود.

واپس رو بودن

برخی از منتقدان نیز ادعا می‌کنند که این مالیات به زیان خانواده‌های کم درآمد است. اگرچه افزایش قیمت‌ها ممکن است واپس رو بنظر برسند (یک دلار مالیات، هزینه بیشتری را به مردم فقیر در مقایسه با مردم ثروتمند تحمیل می‌کند)، اما چون مردم کم درآمد، سوخت بسیار کمتری نسبت به مردم پردرآمدتر خریداری می‌کنند (شکل ۵) خانواده‌های کم درآمد رویهم رفته از تغییر مالیاتی که بازده‌ها را به عنوان سرانه تخفیف‌ها باز می‌گرداند و یا کاهش‌های تدریجی مالیات یا خدمات جدیدی که به نفع افراد کم درآمد است، سود خواهند برد (Boyce and Riddle, 2007). در واقع اگرچه مالیات‌های سوخت به خودی خود با توجه به درآمد، واپس رو است اما کاهش‌های هدفمند مالیات، تخفیف‌های نقدی و بهبود خدمات برای مردم فقیر، به شدت پیشرو هستند، بنابراین مالیات‌های کربن با بازده بی‌اثر می‌توانند رویهم رفته بسیار هم پیشرو باشند.

این در حالی است که این مالیات اگر با سیاست‌ها و برنامه‌های حفظ انرژی، از قبیل اصلاحات پیاده روی و دوچرخه سواری، افزایش خدمات خودرو اشتراکی و حمل و نقل عمومی، سیاست کاربری زمین و رشد هوشمند و برنامه‌های جدا کردن مسکن به اجرا شود حتی پیشروتر نیز می‌شود. چون شیوه‌های جایگزین، صرفه جویی‌های ناشی از

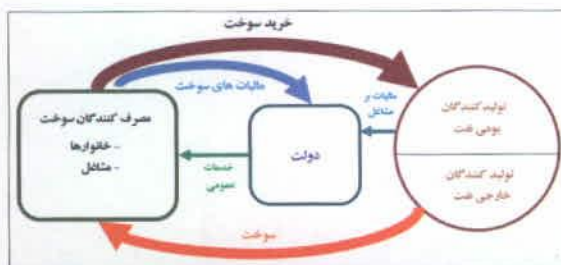
طولانی مدت	کوتاه مدت	
<p>خرید وسیله نقلیه</p> <p>سرمایه گذاری بر روی مسکن منطبق با شرایط اقلیمی</p> <p>طراحی و مکانیابی مسکن</p> <p>محل شغل</p>	<p>تعداد مأموریت ها</p> <p>مکان خرید</p> <p>انتخاب نوع مأموریت ها و شیوه آمد و شد روزانه</p> <p>دمای گرمایش و سرمایش مسکن</p>	<p>مصرف کنندگان شخصی</p>
<p>عملکردهای تولید</p> <p>خرید وسیله نقلیه</p> <p>توسعه سیستم های توزیع</p> <p>طراحی و مکانیابی ساختمان</p>	<p>عملکرد وسیله نقلیه</p> <p>مسیریابی وسیله نقلیه</p> <p>عملکرد ساختمان</p> <p>مدیریت دارایی</p>	<p>مشاغل</p>
<p>امکانات پیاده روی و دوچرخه سواری</p> <p>سرمایه گذاری های حمل و نقل عمومی</p> <p>تصمیمات مکانیابی امکانات عمومی</p> <p>اصلاحات کد منطقه بندی</p> <p>کمک هزینه های مسکن منطبق با شرایط اقلیمی</p>	<p>نیازهای کاهش سفر روزانه</p> <p>مدیریت حمل و نقل مدارس</p> <p>مدیریت سواره رو</p>	<p>اجتماعات</p>

جدول ۲: نمونه هایی از تصمیمات مؤثر بر مصرف انرژی

و پس اندازه‌های را برای کالاها و خدمات محلی از قبیل رستوران‌ها و اصلاحات مسکن خرج نمایند منجر به افزایش فعالیت های اقتصاد منطقه ای می شود.

بنابراین پول از مصرف کنندگان به تولیدکنندگان سوخت و سپس به دولت‌ها در شکل مالیات جریان می یابد. جایی که مالیات‌ها پایین هستند، مردم سوخت بیشتری را مصرف می کنند، که این امر باعث می شود دلارهای بیشتری به اقتصاد منطقه ای رهسپار شوند. و در جایی که مالیات‌ها بالا هستند، مردم سوخت کمتری را مصرف می کنند. دلارهای مالیات کربن به منظور کاهش مالیات‌های دیگر یا سرمایه گذاری‌ها در زیرساخت عمومی و خدمات، در اقتصاد محلی به گردش در می آیند (شکل ۷). تغییرپذیری های طولانی مدت قیمت سوخت ۵/۰- تا ۸/۰- می باشند (Litman 2008a; Lipow 2008). بنابراین هر دلار مالیات کربن ۸۰-۵۰ سنت را در هزینه های سوخت جایجا می کند و در کشورهای وارد کننده نفت عدم تعادل تجارت ملی را با یک میزان قابل مقایسه ای کاهش می دهد.

اکثر کشورهای توسعه یافته از نظر اقتصادی، مالیات‌های سوخت بسیار بیشتری نسبت به امریکای شمالی دارند (Metschies 2005). که این امر نشان می دهد مالیات‌های سوخت بالا از نظر اقتصادی مضر نیستند و از طریق افزایش کارایی و کاهش هزینه های واردات، منافع اقتصادی را فراهم می کنند. در سال ۲۰۰۷ ایالات متحده ۲۹۳ میلیارد دلار برای

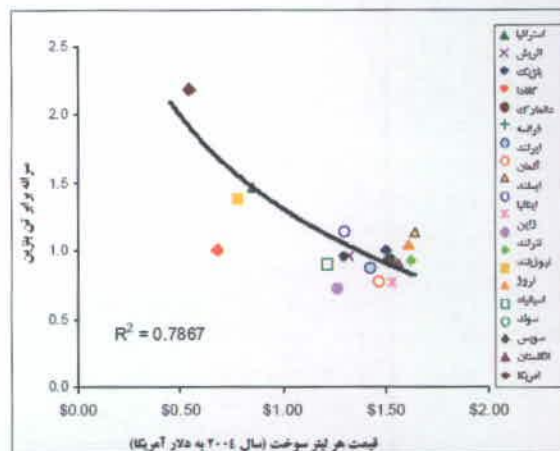


شکل ۷: جریان اقتصادی

هوشمند نیز اگر از جانب ساکنین بیشتر جامعه مورد حمایت قرار گیرد، امکانپذیرتر و مؤثرتر می شوند. و مالیات‌های کربن در دستیابی به همه این تغییر رفتارها کمک می کنند.

مضر از نظر اقتصادی

منتقدان بطور نادرستی ادعا می کنند که مالیات‌های سوخت به مشاغل و اقتصاد ضرر می رسانند (Pooley 2009). اگرچه هزینه های بالاتر سوخت از نظر اقتصادی مضر است، اما جایجایی های مالیاتی با بازده بی اثر، یک جایجایی اقتصادی است که می تواند از طریق تشویق کارآیی و پس انداز پول در اقتصاد منطقه ای، به اقتصاد کمک کنند (Stephens 2008). اگر بازده‌ها به مصرف کنندگان بازگردانده شوند یا به طور کارآمدی برای بهبود خدمات از قبیل حمل و نقل و آموزش سرمایه گذاری شوند، مالیات‌های بالای سوخت می توانند به کل اقتصاد سود برسند (Shapiro, Pham and Malik 2008). برای مثال، یک مالیات کربن، اگر ازدحام ترافیک و هزینه های پارکینگ را کاهش دهد و خانواده‌ها را متقاعد کند تا در مصرف سوخت صرفه جویی کنند



شکل ۶: قیمت سوخت در مقابل سرنانه مصرف انرژی حمل و نقل (OECD, 2005)

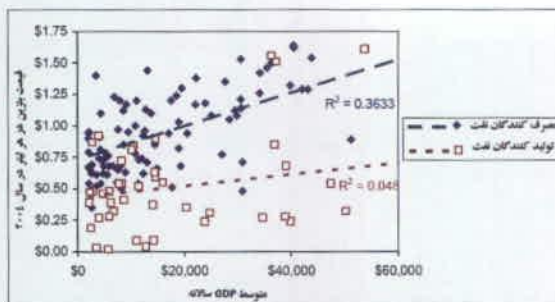
روش های بهتر برای خرج کردن بازده

برخی از منتقدان استدلال می کنند که درآمدهای ناشی از مالیات کربن به جای اینکه به ساکنین بازگردانده شوند، باید برای برنامه های جدید حفظ انرژی (ساختمان های سازگار با اقلیم، اصلاحات خدمات حمل و نقل، توسعه سوخت های جایگزین و غیره) یا برنامه های اجتماعی دیگر (نظیر حفظ سلامت، مسکن ارزان قیمت و قابل خرید و غیره) خرج شوند. مطمئناً، بسیاری از این برنامه ها توجیه پذیرند و دولت محلی می تواند در حال افزایش سرمایه گذاری ها در این زمینه ها شود. اما مردمی که از لحاظ ایدئولوژیکی مخالف دولت هستند یا دولت مشروعیت قابل قبولی در میان ملتش ندارد یا سرمایه اجتماعی پایین است، ممکن است چنین استدلال شود که درآمد ناشی از مالیات اضافی بیهوده زایل خواهد شد. که این یک مورد قوی برای بی اثر کردن مالیات است (افزایش درآمد مالیاتی ناخالص دولتی)، که می تواند به منظور دستیابی به دیگر اهداف اقتصادی از قبیل کاهش مالیات های تجاری به منظور حمایت از توسعه اقتصادی یا کاهش مالیات های تدریجی مالیات و تخفیف ها به منظور دستیابی به اهداف عدالت بکار گرفته شوند. از سوی دیگر، برخی خدمات می تواند به طور کارآمدتری توسط دولت فراهم شوند، از قبیل مسکن سازگار با اقلیم، اصلاحات امکانات پیاده روی و دوچرخه سواری، و اصلاحات خدمات حمل و نقل عمومی. این امر، موقعیتی را برای کاربرد مقداری از درآمد ناشی از مالیات کربن برای چنین برنامه هایی فراهم می سازد.

جمع بندی و نتیجه گیری

تغییر اقلیم و شرایط آب و هوایی، قیمت های نامعلوم انرژی در آینده و مشکلات دیگر که از طریق مقادیر بالای مصرف سوخت فسیلی حاصل می شوند، عملکردهای جسورانه به منظور تشویق صرفه جویی در مصرف انرژی و کاهش آلودگی ها را توجیه می کنند. از این میان، مالیات های کربن مؤثرترین و کارآمدترین راه در این زمینه می تواند باشد. چنین مالیات هایی باید به صورت گسترده، تدریجی، قابل پیش بینی و سازمان یافته باشند تا مدافع منافع همه اقشار جامعه به ویژه خانواده های کم درآمد باشند. مالیات کربن جدید بریتیش کلمبیا سعی نموده تا این اصول را منعکس سازد. این مالیات از مقادیر بسیار کم شروع می شود و به تدریج افزایش می یابد، که این امر به مصرف کنندگان و صنایع اجازه می دهد تا به بسیاری از استراتژی های ذخیره انرژی واکنش بهینه نشان دهند. عایدی ها به روش های خاصی به ساکنین و مشاغل بازگردانده می شوند که از خانواده های کم درآمد حمایت کند. اگرچه اثراتش در ابتدا ناچیز هستند، اما این مالیات می تواند شالوده ای برای کاهش های بیشتر انرژی در آینده فراهم نماید که حامل یک پیام اساسی است: سوخت های فسیلی گران هستند و باید به کارآمد مصرف شوند. در واقع مالیات های کربن، مصرف کنندگان و مشاغل را تشویق می کند تا استراتژی های گوناگونی در جهت حفظ انرژی در پیش بگیرند، که شامل انتخاب وسایل نقلیه با مصرف کارآمدتر سوخت، کاهش سفر یا وسیله نقلیه، جایجایی ها از طریق شیوه های جایگزین، کاربری زمین قابل دسترس تر، ساختمان های سازگارتر با اقلیم و توسعه انرژی تجدیدپذیر می شوند. چنین استراتژی مؤثرتر، کارآمدتر و سودمندتر از استراتژی هایی است که تنها یک راه حل واحد را در پیش می گیرند و تشویق می کنند، زیرا از طریق کاهش سفر کلی با وسایل نقلیه، منافع مشترک اضافی دیگر شامل کاهش ازدحام، پس اندازهای هزینه ساخت جاده و پارکینگ، افزایش ایمنی و سلامت و کاهش گسترش پراکنده شهر را باعث می شود.

مانند اکثر مالیات های جدید، مالیات کربن نیز مورد انتقادات بسیاری قرار گرفته است، اما تعدادی از این انتقادات از نظر فنی نادرست یا اغراق آمیز به نظر می رسند. منتقدان، خانواده ها و مشاغل را به عنوان



شکل ۸: GDP در مقابل قیمت های سوخت، کشورها (Metschies 2005)

وارد کردن انرژی صرف کرده است، تقریباً ۱۰۰۰ دلار سرانه، که برابر با ۰/۳۶٪ از کل کسری بودجه تجارت اش محاسبه شده است (CRS 2008). حتی کشورهای تولیدکننده نفت از صرفه جویی در مصرف انرژی داخلی که صادرات انرژی شان را افزایش می دهد، سود می برند. یک نمونه بسیار خوب، کشور نروژ است که یک تولیدکننده مهم نفت در طول دهه های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ به حساب می آید، اما به منظور تشویق کارایی انرژی داخلی و به منظور تهیه سرمایه جهت برنامه های توسعه اقتصادی از قبیل آموزش و حفظ سلامت، مالیات های بالای سوخت را همچنان حفظ کرد. در نتیجه، نروژ یک اقتصاد کارآمد و متنوع و یک سرمایه عظیم برای سرمایه گذاری دارد. در مقابل، سیاست های انرژی موجود در آمریکای شمالی با کشورهای از قبیل عربستان سعودی، ونزوئلا و نیجریه قابل مقایسه هستند، که ثروت نفت خود را از طریق قیمت های سوخت پایین و توسعه اقتصادی که بی نهایت بر صنایع استخراجی منابع تکیه دارد، بر باد می دهند.

سرانه GDP همراه با قیمت های سوخت، به ویژه در میان کشورهای مصرف کننده نفت، افزایش می یابد (شکل ۸). این امر نشان می دهد که مالیات های بالای سوخت از نظر اقتصادی مضر نیستند؛ زیرا احتمالاً از طریق دادن انگیزه به مصرف کنندگان به منظور حفظ و کاهش انتقال ثروت به بازارهای خارجی، رویهم رفته از نظر اقتصادی سودمند هستند.

صرفاً بکارگیری تکنولوژی های جدید

برخی از منتقدان معتقدند که چون تکنولوژی های جدید می توانند منجر به ذخیره انرژی شوند و مشکلات ناشی از انتشار آلودگی را حل کنند چنین مالیاتی غیرضروری به نظر می رسد. اما در واقع اگر چنین باشد افزایش کارایی وسایل نقلیه در مصرف سوخت بدون افزایش قیمت های سوخت، منجر به سفر بیشتر یا وسایل نقلیه (یک تأثیر جهشی) می شود که مسائلی از قبیل افزایش ترافیک و شلوغی، هزینه های امکانات و تصادفات، جاده و بزرگراه و پارکینگ و ... می شود. مالیات های کربن علاوه بر اینکه به رانندگان انگیزه هایی می دهد تا وسایل نقلیه جدید و کارآمدتر را انتخاب کنند بلکه مسافت طی شده را نیز کاهش دهند، که این امر در واقع منافع اضافی بیشتری را با خود به همراه دارد. از این رو بکارگیری صرفاً تکنولوژی های جدید، مصرف کنندگان را از برخی گزینه های دیگر ذخیره انرژی بی بهره می کند که ممکن است به طور کلی بهترین راه حل باشد. برای مثال، کمک هزینه ها برای توسعه وسایل نقلیه بنزینی کارآمدتر و جایگزین اگر چه می تواند به خانواده ها کمک کند تا در هنگام بردن کودکان به مدرسه، سوخت را ذخیره کنند، اما به منظور کمک به آنها برای خرید مسکن قابل دسترس تر در جایی که کودکان بتوانند به جای ماشین، پیاده به مدرسه بروند، ناکام می ماند. مالیات های کربن با بازده بی اثر، از طریق پاداش دادن به هر شکل از حفظ سوخت فسیلی، استفاده از شیوه های جایگزین و الگوهای کاربری زمین قابل دسترس تر را تشویق می کنند که منافع مشترکی از قبیل کاهش ازدحام و تصادفات، و افزایش صلاحیت و سلامت عمومی را فراهم نمایند که از طریق تکنولوژی های جدید میسر نمی شوند.

8. CRS (2008), U.S. Trade Deficit and the Impact of Rising Oil Prices, Congressional Research Service (<http://zfacts.com/pi/576.html>); at <http://italy.usembassy.gov/policy/crs>.
9. Eric Pooley (2009), How Much Would You Pay to Save the Planet? The American Press and the Economics of Climate Change, Shorenstein Center, Harvard University; at www.hks.harvard.edu/presspol/publications/papers/discussion_papers/d49_pooley.pdf.
10. Gar W. Lipow (2008), Price-Elasticity of Energy Demand: A Bibliography, Carbon Tax Center (www.carbontax.org); at www.carbontax.org/wp-content/uploads/2007/10/elasticity_biblio_lipow.doc.
11. Gerhard Metschies (2005), International Fuel Prices, German Agency for Technical Cooperation (www.internationalfuelprices.com).
12. Joe Cortright (2008), Driven to the Brink: How the Gas Price Spike Popped the Housing Bubble and Devalued the Suburbs, CEOs for Cities (www.ceosforcities.org); at www.ceosforcities.org/newsroom/pr/files/Driven/020to%20the%20Brink%20FINAL.pdf.
13. James P. Barrett and J. Andrew Hoerner (2002), Clean Energy And Jobs: A Comprehensive Approach To Climate Change And Energy Policy, Economic Policy Institute and Redefining Progress.
14. Jonathan E. Hughes, Christopher R. Knittel and Daniel Sperling (2006), Evidence of a Shift in the Short-Run Price Elasticity of Gasoline Demand, National Bureau of Economic Research, Working Paper No. 12530 (<http://papers.nber.org/papers/W12530>).
15. Michael Toman, James Griffin, Robert J. Lempert (2008), Impacts on U.S. Energy Expenditures and Greenhouse-Gas Emissions of Increasing Renewable-Energy Use, Rand Corporation (www.rand.org/pubs/technical_reports/2008/RAND_TR384-1.pdf).
16. James K. Boyce and Matthew Riddle (2007), Cap and Dividend: How to Curb Global Warming While Protecting the Incomes of American Families, Working Paper 150, Political Economy Research Institute, University of Massachusetts (www.policyinnovations.org); at www.policyinnovations.org/ideas/policy_library/data/cap_dividend.
17. Josh Stephens (2008), Who Should Get Your \$5: Uncle Sam Or Uncle Saud?, Planetizen (www.planetizen.com/node/33455).
18. Robert Shapiro, Nam Pham and Arun Malik (2008), Addressing Climate Change Without Impairing the U.S. Economy: The Economics and Environmental Science of Combining a Carbon-Based Tax and Tax Relief, The U.S. Climate Task Force (www.climate-taskforce.org); at www.climate-taskforce.org/pdf/CTF_CarbonTax_Earth_Spgs.pdf.
19. Michael Sivak (2008), Is The U.S. On The Path To The Lowest Motor Vehicle Fatalities In Decades?, Report UMTRI-2008-39, University of Michigan Transportation Research Institute (<http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/2027.42/60424/1/100969.pdf>).
20. Todd Litman (2010), Evaluating Transportation Economic Development Impacts, Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org); at www.vtpi.org/econ_dev.pdf.
21. Todd Litman (2008b), Improving BC's Carbon Tax: Changes and Enhancements To Increase Effectiveness and Equity, VTPI (www.vtpi.org); at www.vtpi.org/carbontax_improvement.pdf.
22. Todd Litman (2006), Appropriate Response To Rising Fuel Prices, VTPI (www.vtpi.org); at www.vtpi.org/fuelprice.pdf.
23. Todd Litman and David Burwell (2006), "Issues in Sustainable Transportation," International Journal of Global Environmental Issues, Vol. 6, No. 4, pp. 331-347; at www.vtpi.org/sus_iss.pdf.
24. Todd Litman (2008a), Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior, Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org); at www.vtpi.org/elasticities.pdf.

قربانیان فاقد قدرت همراه با تقاضای انعطاف ناپذیر انرژی توصیف می کنند، اما در واقع هر کسی تاحدی روش هایی برای حفظ انرژی پیدا می کند و بنابراین می تواند هزینه مالیاتشان را کاهش دهند، مخصوصاً در طولانی مدت که قیمت های بالاتر سوخت در آینده بر تصمیمات طولانی مدت از قبیل خرید وسایل نقلیه و مکانیابی مسکن تأثیر می گذارند؛ مشروط بر اینکه شرایط برابر و فرصت مساوی و منصفانه برای تحقق نتایج منصفانه و عادلانه برای همگان فراهم باشد. به طور نمونه وقتی خانواده های کم درآمدتر کمتر از میانگین سوخت مصرف می کنند و تخفیف های هدفمند را دریافت می کنند، اغلب این خانواده های کم درآمدتر هستند که رویهم رفته سود می برند. و یک مالیات کربن با زنده بی اثر، از طریق تشویق کارایی و حفظ گردش پول در اقتصاد منطقی است، از توسعه اقتصادی حمایت می کند. گروه های انرژی بر (صنایع سنگین، ساکنین روستایی، رانندگان تاکسی) چنین استدلال می کنند که آنها باید به علت هزینه زیادی که مالیات بر آنها تحمیل می کند، از این نوع مالیات معاف شوند اما مالیات کربن به عنوان بخشی از هزینه های کل سوخت واقعاً ناچیز است و چون چنین گروه هایی، کاربران بزرگ انرژی هستند مشارکتشان ضروری است: ۲۰٪ حفظ سوخت توسط کاربران شدید انرژی، منافع بیشتری را نسبت به کاهش یکسان توسط خانواده ها و مشاغلی که سوخت کمتری مصرف می کنند، فراهم می کند. با این حال جهت اجرای چنین سیاستی نباید از مشوق های تخفیفی و جبران به شیوه های دیگر برای چنین گروه های اجتماعی غفلت ورزید. مع الوصف پیشنهاد نمی شود که مالیات های کربن به عنوان تنها استراتژی مورد نیاز برای دستیابی به اهداف از جمله کاهش انتشار آلودگی در نظر گرفته شود (Litman 2008b). توسعه تکنولوژی های بهتر و گزینه های حمل و نقل کارآمد، غلبه بر موانع بازار، آموزش مصرف کنندگان، و کمک به خانواده های کم درآمدتر و تهیه سرمایه برای سرمایه گذاری های حفظ انرژی نیز مهم می باشد. اینها همگی مکمل مالیات های کربن می باشند. با این حال مالیات کربن بریتیش کلمبیا، مدیریت صحیح برای شناخت یک مشکل و فراهم کردن یک راه حل واقعی را نشان می دهد و اگر در حوزه های دیگر (نه تنها در امریکای شمالی بلکه در سایر کشورها) دنبال شوند، قطعاً اثرات و منافعش عظیمتر از اکنون خواهند بود.

منابع و مأخذ:

1. Alan Durning and Yoram Bauman (1998), Tax Shift, Sightline Institute (www.sightline.org); at www.sightline.org/publications/books/tax-shift/tax.
2. Amanda Ripley (2008), "10 Things You Can Like About \$4 Gas," Time Magazine, July 2008; www.time.com/time/specials/packages/article/0,26804,1819594_1819592_1819582,00.htm.
3. BC (2008), B.C.'s Revenue-neutral Carbon Tax: Backgrounder, British Columbia Ministry of Finance (www.bcbudget.gov.bc.ca/2008/backgrounders/backgrounder_carbon_tax.htm).
4. CTC (2008), What is a Carbon Tax? Carbon Tax Center (www.carbontax.org).
5. CBO (2008), Effects of Gasoline Prices on Driving Behavior and Vehicle Markets, Congressional Budget Office (www.cbo.gov); at www.cbo.gov/ftpdocs/88xx/doc8893/01-14-GasolinePrices.pdf.
6. CERA (2006), Gasoline and the American People, CERA (www2.cera.com/gasoline).
7. Charles Komanoff (2008), Gasoline Price-Elasticity Spreadsheet, Komanoff Energy Consulting (www.komanoff.net/oil_9_11/price_elasticity_komanoff.xls).

خطر بیخ گوش کشورهای در حال توسعه



وقتی صبحت از آلودگی هوای شهرهای آسیایی می‌شود، ناخودآگاه ذهن به سوی پکن می‌رود، در حالی که هوا در بعضی از نقاط دیگر آسیا هم کیفیت چندانی ندارد. کمتر از دوماه پیش یکدفعه دودی غلیظ آسمان دهلی را دربرگرفت و همه را نگران کرد. گرچه این دود برای مدتی ناپدید شده اما به گزارش نیویورک تایمز، واقعیتی نگران کننده برای یکی از مهم‌ترین شهرهای هند باقی مانده است. برخلاف اقداماتی که برای بهبود کیفیت هوا انجام شده، وضعیت هوا رو به وخامت است. البته سروریزر دهلی هشداردهنده بودن سطح آلودگی هوا را رد کرده است. در کل، آلودگی هوا تبدیل به اصلی‌ترین خطر سلامتی در کشورهای در حال توسعه شده است. مجله پزشکی لاتست طی تحقیقی با استفاده به ۳/۲ میلیون مرگ زودرس در جهان به این نتیجه رسیده و یادآور شده که طبق این مطالعه، کشورهای جنوب آسیا آسیب‌پذیرتر هستند. در نوامبر ۲۰۱۲، ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا آماری شش یا هفت برابر بزرگ‌تر از سطوح استاندارد آلودگی ثبت کرده‌اند. تا دو سال پیش مقامات رسمی دهلی و کارشناسان محیط‌زیست امکان سنجش کیفیت هوا را نداشتند اما از سال ۲۰۱۰ این شهر به ماشین‌های کنترل هوا مجهز شد. کارشناسان محیط‌زیست راهکارهایی نظیر مالیات سنگین بر خودروهای دیزلی و ارتقای سریع سیستم حمل‌ونقل عمومی برای رهایی از مشکل پیشنهاد داده‌اند. هر روز حدود ۱۴۰۰ خودروی جدید وارد خیابان‌های این شهر می‌شود. با افزایش ۶۵ درصدی خودرو نسبت به سال ۲۰۰۳، میزان ذرات معلق هوا طی دهه اخیر ۴۷ درصد رشد داشته است. این رشد برای دی‌اکسید نیتروژن، ۵۷ درصد بوده است.

گیتی عابدی

کانادا: کیسه پلاستیکی ممنوع



شورای شهر تورنتو استفاده از کیسه‌های پلاستیکی خرید را ممنوع کرد. تورنتو بزرگ‌ترین شهر آمریکای شمالی است که تاکنون چنین قانونی را به تصویب رسانده است. به گزارش ایسنا، این تصمیم شورای شهر در حالی گرفته شد که راب‌فورد، شهردار تورنتو خواستار لغو مالیات پنج سنتی (حدود یکصد تومان) هر کیسه پلاستیکی در این شهر شده است؛ مالیاتی که در چند شهر آمریکا و کانادا به منظور جلوگیری از مصرف بی‌رویه کیسه‌های پلاستیکی وضع شده است.

شهردار تورنتو این تصمیم شورای شهر را احمقانه توصیف کرد اما اعضای شورای شهر تورنتو می‌گویند که تجربه ممنوع کردن کیسه‌های پلاستیکی در شهرهای دیگر نشان می‌دهد می‌توان جایگزین‌های مناسبی برای این نوع کیسه‌ها پیدا کرد. پلاستیک یکی از آلاینده‌های اصلی محیط‌زیست است و راه یافتن آن به چرخه غذایی انسان‌ها یکی از علل اصلی گسترش انواع سرطان‌ها عنوان شده است. این در حالی است که سال‌هاست طرفداران محیط‌زیست نسبت به پیامدهای ناگوار استفاده از کیسه‌های پلاستیکی هشدار می‌دهند.

شهرهای آسیایی و رویارویی با تغییرات آب‌وهوایی



سیلاب‌های متعدد، خشکسالی و بالا رفتن دمای هوا باعث شده تا ۱۰ شهر آسیایی خود را برای مقابله با این بلایای ناشی از تغییرات آب و هوایی بیشتر آماده کنند. این شهرها شاخص‌ها و فاکتورهای جدیدی را برای بررسی عوامل تخریب‌گر شهری تعیین می‌کنند تا بتوانند طراحی‌های آبی شهرسازی را بهبود ببخشند. به گزارش شهر نوشت، گروه‌های زیست‌محیطی و شهرداری‌های شهرهای در معرض خطر در هندوستان، تایلند و ویتنام این شاخص‌ها را که شامل بررسی ظرفیت سیستم‌های منابع آب شهری، احتمال آبگرفتگی‌های سطحی یا شدید و بالا آمدن تدریجی آب‌های دریاها و رودخانه‌ها می‌شود را بررسی خواهند کرد تا نخستین اطلاعات طرح موسوم به توسعه شهری با اولویت تغییرات آب‌وهوایی را آماده سازند.

این پروژه که با کمک شبکه آمادگی در برابر تغییرات آب‌وهوایی شهرهای آسیا انجام خواهد شد، شاخص‌ها و فاکتورهای ارزیابی جدیدی را وارد استراتژی‌های توسعه جامع شهری خواهد کرد تا تأثیر تغییرات آب‌وهوایی بر آینده پیش‌روی طراحی شهری در دوره‌ای که شهرنشینی روند سریع‌تری به خود گرفته است، مشخص شود. استفان تیلور مدیر موسسه تغییرات اجتماعی و گذار زیست‌محیطی که در این پروژه با ۱۰ شهر عضو گروه همکاری می‌کند، می‌گوید: شهرهای منتخب طی سال‌های آینده نتیجه عملی به کارگیری اطلاعات این شاخص‌ها را در بهبود آمادگی شهری در برابر تغییرات آب‌وهوایی آزمایش خواهند کرد.

پکن، آب‌دریاری آرامی‌نوشد



مقام‌های ارشد یک شرکت در چین که مسئولیت تأمین آب شرب پکن را به عهده دارد، می‌گویند با اجرای طرح آزادسازی استفاده شهروندان از آب‌های دریا پس از تصفیه‌سازی در آینده‌ای نزدیک از فشارهای وارده به منابع آب شرب شهر پکن کاسته خواهد شد. برنامه تصفیه آب دریا برای تهیه آب شرب مورد نیاز ساکنین شهرها چندی پیش در مناطق ساحلی تنگ شن در فاصله ۲۶۰ کیلومتری جنوب پکن در منطقه‌ای موسوم به ژولینگیو به اجرا در آمد. این برنامه به مدیران تصمیم‌گیر پکن اجازه برنامه‌ریزی و استفاده از منابع آبی دریایی را می‌دهد که می‌تواند تا سال‌ها نگرانی شهر پکن را بابت تأمین آب برطرف کند. براساس این برنامه پیش‌بینی شده است که در هر روز ۵۰ هزار تن آب دریا توسط سیستم‌های پیشرفته تصفیه‌سازی، پاکسازی شده و براساس استانداردهای مربوط به آب‌های آشامیدنی در اختیار شهروندان قرار گیرد. مسئولان این طرح امیدوارند که با توسعه این برنامه در سال‌های آینده ظرفیت تأمین آب آشامیدنی را تا یک یا حتی ۳ میلیون تن در روز افزایش دهند. به گفته ژو، این برنامه می‌تواند کمبود آب در پکن را به راحتی برطرف کند. اگر ظرفیت تولید آب آشامیدنی به روزانه ۳ میلیون تن افزایش یابد می‌توان تمامی نیاز شهر را از این طریق فراهم کرد که موجب آسودگی خاطر شهروندان و مدیران این شهر خواهد شد. در حالی که پکن جمعیتی نزدیک به ۲۰ میلیون نفر را در خود جای داده است بحران آب در آن در حال افزایش است.

راهکار سنگاپور برای چالش‌های زیست‌محیطی آسیا



نخست‌وزیر سنگاپور در گردهمایی ۳۰۰۰ نفر از ساکنین شهر سنگاپور در زمینه راهکارهای انتقال آب شهری و راهکارهای جامع شهری برای ایجاد شهرهایی پایدار و سکنی‌پذیر شرکت کرد. به گزارش شهر نوشت، نخست‌وزیر سنگاپور اعتقاد دارد که این کشور و پایتخت آن می‌تواند منبع خوبی برای پیگیری راهکارهای مدرن زیست‌محیطی یا مسائل مربوط به چالش پسماندهای شهری در میان شهرهای آسیا که به سرعت در حال رشد هستند باشد. شهری مانند سنگاپور وسعتی کم و چگالی جمعیتی بالایی دارد. این وسعت جغرافیایی پایین و تمرکز جمعیتی توانسته پایداری و سکنی‌پذیری مناسب را به قابلیت‌های این شهر اضافه کند. این شهر از منابع طبیعی بهره می‌برد که باعث می‌شود از فضای سبز خوبی برخوردار باشد و از مسیرها و منابع آبی مناسبی بهره‌مند شود. آب در دهه‌های آینده تبدیل به نقطه قوت شهرهای برخوردار و چالش شهرهای ناتوان خواهد شد.

سنگاپور برای تأمین منابع آبی خود سرمایه‌گذاری زیادی روی تأمین مخازن آب کرده و فناوری‌های مربوط به تأمین و نگهداری آب را گسترش داده است. همچنین تصفیه و بازیافت آب هم یکی از برنامه‌های این شهر است. بنابراین بخش مهمی از آب شهر از منابع بازیافتی تأمین می‌شود. سنگاپور مثال‌های خوبی را در مورد اینکه چگونه شهرها باید خود را سکنی‌پذیرتر و پایدارکنند به ما نشان می‌دهد. با این حال این شهر در مسیر پیشرفت خود متوقف نشده است؛ به عنوان مثال مدیران سنگاپور می‌خواهند از تجربیات شهرهایی مانند نیویورک به عنوان نمونه‌ای موفق در جلب مشارکت شهروندان در توسعه شهر بهره ببرند.

روند رشد یک شهر بر بستر صنعت

محمد طولابی

مقدمه:

کالبد کنونی شهر تهران و گسترش بی حد و اندازه‌ی آن در پی اعمال سیاست‌های توسعه‌ی صنعتی و خدماتی در سال‌های بعد از ۱۳۱۰ رفته رفته شکل گرفت. در پی کشف چاه‌های سرشار از نفت و استحصال آن و منبع درآمدی بالا و ثابتي برای ایران پدید آورد. ورود کشورهای انگلیس، آمریکا و به دنبال آنها کشورهای صنعتی دیگری چون نروژ و بلژیک و ... باعث بوجود آمدن یک رشته صنایع اولیه مورد نیاز در کشور شد. وابستگی و نیاز روزانه و هرچه بیشتر به این صنایع نیز باعث توسعه‌ی بیشتر آنها شد و در کنار توسعه این صنایع، یک سلسله رویدادها در زمینه‌های گوناگون مانند رشد توسعه‌ی عمومی و رفاهی، رشد بیش از اندازه مهاجرت از روستاها به شهرها و در نتیجه رشد شهرنشینی و حتی حاشیه نشینی و ... و اتفاقات تاریخی و سیاسی بسیاری که در این دوره از تاریخ می‌افتد که مجال بحث آنها در این نوشتار نیست.

بطور کلی در این مقاله با نگاهی اجمالی به بررسی تاریخیچه ورود صنایع و تأسیس کارخانه‌های بزرگ از اواخر دوره‌ی قاجاری تا سال ۱۳۴۵ خورشیدی در تهران می‌پردازیم که در نتیجه‌ی رشد آنها شاهد گستره وسیع امروزی شهر و فرو رفتن بعضی از این کارخانه‌ها در دل شهر و به اصطلاح "بلعیده" شدن آنها هستیم. بعضی از این کارخانه‌ها به خاطر آلودگی‌هایی که پدید می‌آوردند به ناچار به خارج از محدوده‌ی شهر انتقال یافتند و یا بعضاً هنوز در دل شهر به فعالیت خود ادامه می‌دهند و یا به دلیل سیاست‌های نادرست مدیریتی و ... تعطیل شدند. بی‌گمان هر یک از این کارخانه‌ها به ضرورت زمانی پا گرفته‌اند که برای اکتونیان شگفت‌آور می‌نماید. برای آشنایی با این صنایع که امروزه بسیار غریبه هستند، به شرح کوتاهی از هر از آنها می‌پردازیم تا از این رهگذر بتوانیم جای کنونی آنها را بر روی نقشه و یا پیوند آن را با بافت قدیم تهران در دوری و نزدیکی به قلب پایتخت بیابیم.

کارخانه باروت کوبی

کارخانه باروت کوبی یا باروتخانه در دوره‌ی فرمانروایی قاجاریان و در منطقه‌ی تقریبی یوسف‌آباد امروزی واقع شده بود. نیاز روز افزون به تجهیزات نظامی و گسترده شدن ارتش و نیاز ماده اولیه هر گلوله که باروت بود، اندیشه‌ی اولیه ساخت باروتخانه را پدید آورد. محل باروتخانه در همان دوران قاجار به علت گسترش و توسعه‌ی فضای مسکونی شهر و همچنین نیاز به مکانی وسیع‌تر برای تولید و احتمال انفجار کارخانه، چند بار تغییر کرد و امروزه تقریباً نشانی از آن باقی نمانده است.

کارخانه کبریت‌سازی

کارخانه کبریت‌سازی در سال ۱۲۶۹ خ. و به تشویق امین‌الدوله (۱۲۲۲-۱۲۸۳ خ.) که از وزیران مورد اعتماد ناصرالدین شاه بود توسط شرکت

روسی و به نام "شرکت صنعتی و تجاری ایران" در خلاریز/ خرازین تأسیس شد. از آنجا که در آن محل مقدار چوب موردنیاز کارخانه موجود نبود و همچنین تولیدات آن نمی‌توانست با کبریت‌هایی که از سایر کشورها وارد می‌شد به لحاظ کمیت و کیفیت برابری کند خیلی زود تعطیل شد.

کارخانه قند کهریزک

با ورود و کشت چای، مصرف قند در ایران بالا گرفت که بیشتر آن از روسیه وارد می‌شد. نخستین کارخانه قند ایران در سال ۱۲۷۶ خ. و در قریه کهریزک آن زمان توسط شرکت بلژیکی تأسیس و افتتاح گردید ولی در سال ۱۲۷۹ خ. به علت کمبود چغندر قند و عدم توانایی رقابت

با قندهای روسی و اروپایی کارخانه تعطیل شد در سال ۱۲۸۸ توسط چند بازرگان زرتشتی آن را دوباره احیا کردند ولی دوباره پس از چندی ورشکسته شده تا اینکه در سال ۱۳۰۸ وزارتخانه‌های "قواید عامه" و "اقتصاد ملی" موضوع را تعقیب و شرکت سهامی مرکب از شرکای سابق و بانک ملی و بانک فلاحی [= کشاورزی] تشکیل و پس از مطالعات و رفع نواقص و تکمیل ماشین‌آلات در سال ۱۳۱۰ مجدداً شروع به فعالیت می‌نماید و تا سال ۱۳۴۳ به کار خود ادامه می‌دهد.

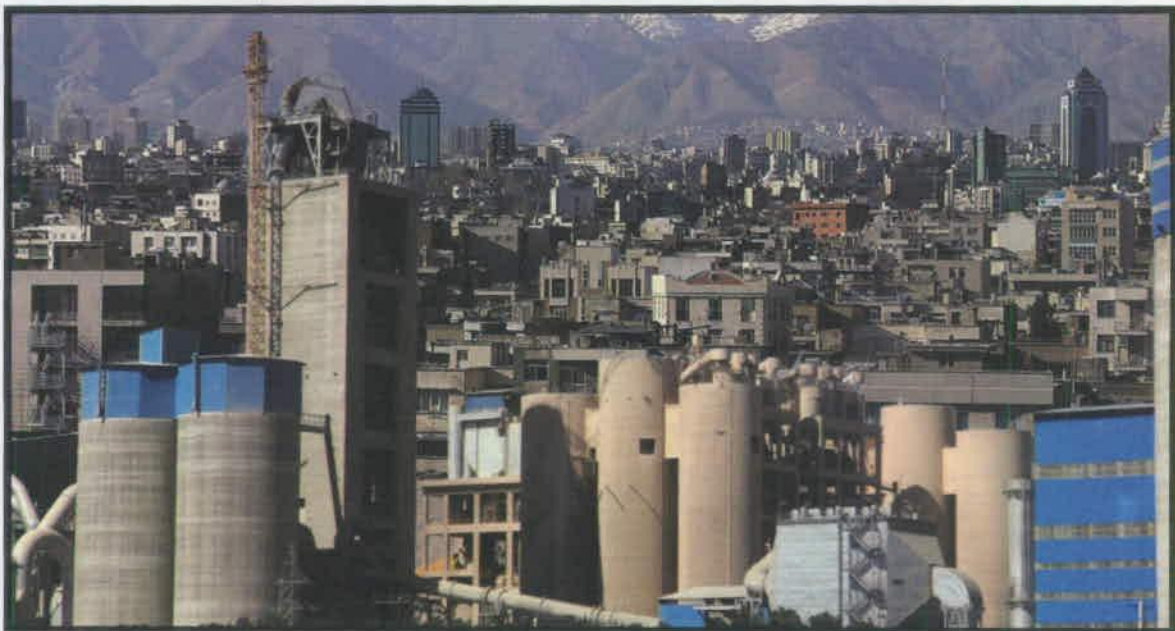
کارخانه برق تهران

نخستین کارخانه‌ی برق ایران در سال ۱۲۸۴ خ. و با قدرت ۴۰۰ کیلووات در خیابان چراغ برق (امیرکبیر فعلی) شروع به کار نمود. استفاده این کارخانه فقط برای تامین روشنایی ساعات اولیه شب و اندرونی کاخ بود. ابتدا از برق استقبال چندانی نشد تا اینکه با شروع جنگ جهانی دوم (۱۹۳۹-۱۹۴۵ م.) و ورود رادیو به ایران (۱۹۴۰ م. = ۱۳۱۸ خ.)، مردم برای آگاهی از اوضاع جنگ به آن روی آوردند. همچنین هر چند وقت یکبار وسیله‌ی برقی جدیدی وارد بازار می‌شد (مانند پنکه برقی و یخچال و...) این دستگاه‌ها به خاطر راحتی که داشت، وابستگی مردم را به برق بیشتر می‌کرد و از این رو درخواست برای انشعاب‌های برق

سیمان ایران در جنوب تهران (شهر ری) و نزدیک به کوه‌های بی‌بی شهربانو و کوه سرسره (مواد اولیه این کارخانه از معادن این کوه‌ها تامین می‌شد) به بهره‌برداری رسید و در سال ۱۳۱۶ به علت افزایش تقاضا بخش دوم آن نیز از شرکت بولیزبوس آلمان خریداری و شروع به کار کرد. بخش سوم این کارخانه در سال ۱۳۱۷ به همان شرکت سفارش داده شد و تا سال ۱۳۲۰ حدود هشتاد درصد ساخت آن اجرایی شده بود که جنگ جهانی دوم در گرفت. در سال ۱۳۳۰ با عقد قرارداد متممی با شرکت مذکور ادامه کار خط تولید سوم شرکت سیمان از سر گرفته شد و در سال ۱۳۳۵ به بهره‌برداری رسید و تاکنون نیز علاوه بر گسترده شدن بیش از پیش به کار خود نیز ادامه می‌دهد. این کارخانه تا سال ۱۳۵۰ فاصله تقریباً زیادی با محدوده شهر داشت ولی اکنون در نزدیکی محدوده شهر قرار گرفته و آلودگی‌های فراوانی را نیز به همراه داشته که برای جلوگیری بیشتر از آلودگی‌های زیست محیطی اقدامات مهمی از جمله توقف یکی از واحدهای قدیمی و یا نصب فیلتر و برقراری سامانه نظارتی بر خط [on-line] و افزایش فضای سبز و... انجام گرفته است.

کارخانه هواپیماسازی

در سال ۱۳۱۲ هـ ش برای بی‌نیازی از خرید هواپیما و یا حداقل کاستن



بیشتر می‌شد تا اینکه در سال ۱۳۱۳ خ. با تصویب‌نامه هیات وزیران و زیر نظر بلدیة نیروگاه بخاری با همکاری کشور چکسلواکی با قدرت ۶۴۰۰ کیلو وات ساعت در میدان ژاله (میدان شهدا کنونی) آغاز به کار نمود که هم اکنون نیز پس از گذشت ۷۵ سال، البته با سازوکار جدید به فعالیت خود ادامه می‌دهد و به شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ تبدیل شده است.

کارخانه رنگ‌سازی

این کارخانه در سال ۱۳۱۸ خ. در زرگنده‌ی امروزی شروع به فعالیت کرد و در سال ۱۳۳۸ به علت آلودگی‌هایی که ایجاد می‌کرد به خارج از محدوده‌ی شهر و در کیلومتر ۵ جاده تهران به ساوه منتقل شد و تاکنون نیز به کار خود ادامه داده است.

کارخانه سیمان

به علت افزایش ساخت‌وساز شهری در تهران و برنامه‌ریزی برای سدسازی و کارخانجات مختلف در دی ماه ۱۳۱۲ خ. اولین کوره‌ی

هزینه‌های تعمیر، اقدام به تاسیس کارخانه هواپیماسازی شد. به همین منظور برای خرید ماشین‌ابزار و لوازم کارخانه به کشورهای اروپایی سفارش‌هایی داده شد و در سال ۱۳۱۵ این کارخانه در دوشان تپه (غرب تهران نو) افتتاح گردید ولی با شروع جنگ جهانی دوم و با اینکه ایران بی‌طرفی خود را در این جنگ اعلام کرده بود، مورد هجوم دو طرف جنگ قرار گرفت و نیروهای انگلیسی این کارخانه را اشغال کردند. بعد از جنگ جهانی روند هواپیماسازی در کشور از سر گرفته شد و تحولات و پیشرفت‌های مختلفی را تا به امروزه طی نموده است. امروزه کارخانه را شهر کاملاً بلعیده و کاربرد کارخانه نیز تا حدودی تغییر یافته است.

کارخانه دخانیات

این کارخانه در خیابان قزوین (منطقه ۱۱) قرار دارد. تاریخ تاسیس آن سال ۱۳۱۷ هـ ش و به عنوان نخستین کارخانه دخانیات ایران مشهور است و با همکاری سیگاربیج‌های بازاری و متخصص ساخته شد. صنعت

کارخانه صابون سازی

به علت نیاز هر چه بیشتر به مواد شوینده و بیشتر صابون (که تقریباً وظیفه همه مواد شوینده امروزی را به تنهایی انجام می‌داد) نخستین کارخانه صابون سازی در سال ۱۳۲۹ هـ.ش در قلهک و با ظرفیت ۲۶۵ تن در سال شروع به کار نمود. بعدها به علت گسترده شدن محدوده شهر و بالا رفتن تقاضا و نبودن فضا و آلودگی‌هایی که ایجاد می‌کرد این کارخانه به خارج از محدوده شهر (جاده مخصوص تهران کرج) منتقل شد.

برق آستوم

در اواخر سال ۱۳۳۳ با توجه به استقبال روزافزون مردم از برق و گسترش کارگاه‌ها و صنایع و ورود کالاهای برقی مانند پنکه، رادیو، یخچال و... نیروگاه برق که زیر نظر شهرداری تهران فعالیت می‌کرد، برای رفع کمبود برق، قراردادی با شرکت فرانسوی آستوم منعقد نمود که طی آن ۵۰ هزار کیلووات ساعت برق در مدار تهران وارد کند. اجرای این پروژه تا سال ۱۳۳۸ به طول انجامید. در آن سال این کارخانه به تنهایی می‌توانست ۵۰ درصد برق کل تهران را تأمین نماید.

دخانیات از آغاز فعالیت به عنوان "مؤسسه‌ی انحصاری دخانیات ایران" نامگذاری شد و در سال ۱۳۴۷ به نام "شرکت دخانیات ایران" به ثبت رسید.

این کارخانه تقریباً در مرکز منطقه یازده تهران قرار دارد و هنوز به فعالیت سابق خود ادامه می‌دهد و توسط شهر کاملاً احاطه شده است.

بلور سازی

ساخت کارخانه بلور سازی به سال ۱۳۱۸ و در محله‌ای خارج از محدوده‌ی شهری آن زمان یعنی شرق خزانه کنونی برمی‌گردد. از سال ۱۳۴۰ به بعد و با افزایش جمعیت و رو آوردن مردم به این محله، تخریب زمین‌ها و باغ‌ها و گسترش شهر شروع شد. این کارخانه در سال ۱۳۵۱ به علت ایجاد آلودگی‌های زیست‌محیطی تعطیل گردید و اکنون به جز نام محله بلور سازی و انبار آن چیزی باقی نمانده است.

کارخانه چیت سازی

در سال ۱۳۱۷ دولت حاکم تصمیم گرفت کارخانه‌ای به ظرفیت ۴۲۰۰۰ دوک برای تأمین چیت و چلوار و منقال و پارچه راه‌اندازی نماید و بدین منظور حدود هشتاد هزار مترمربع از زمین‌های فرح‌آباد (محدوده خیابان



فداییان اسلام کنونی) را برای ساختمان کارخانه و خانه‌های کارگران اختصاص دادند.

روند تکمیل این کارخانه با توجه به بروز جنگ جهانی دوم چند سال با تأخیر انجام شد و سرانجام در سال ۱۳۲۷ اولین محصول کارخانه تولید شد و به علت استقبال از محصولات آن به زودی ۲ واحد تولیدی دیگر نیز به نام‌های "چیت‌سازی ممتاز" و "چیت‌سازی ری" در کنار همین کارخانه شروع به فعالیت کردند که هر یک روزانه حدود ۱۵۰ الی ۱۷۵ هزار متر پارچه تولید می‌کردند.

به وجود آمدن صنایع بزرگ همچون چیت‌سازی و بلور سازی و... و راه‌اندازی راه‌آهن در این محدوده از تهران و واگذاری زمین‌های این مناطق به کارگران که در این صنایع مشغول به کار بودند باعث رشد بسیار سریع محدوده‌ی جنوب شهر شد و در نهایت باعث فرو رفتن این کارخانه‌های بزرگ در دل شهر گردید. اکنون کارخانه چیت‌سازی به علت‌های مختلف تعطیل و تخریب گشته و تغییر کاربری یافته است.

کفش ملی

کارخانه کفش ملی در سال ۱۳۳۶ و در مساحتی نزدیک به ۷۰۰ مترمربع در مهرآباد (که در آن زمان روستایی کوچک بود) تأسیس گردید و تولید روزانه آن تنها پانصد جفت کفش بود. در سال ۱۳۴۲ با افزایش سرمایه و خرید ماشین‌ابزار و توسعه‌ی آن شرکت، ظرفیت تولید آن به روزانه ۱۳۵۰۰ جفت رسید و تعداد کارکنان آن به بیش از ۲۵۰۰ نفر و مساحت کارخانه به حدود ۲۵ هزار مترمربع رسید. این کارخانه تا امروز با فراز و نشیب‌های بسیار زیادی روبرو بوده ولی در سال‌های اخیر به علت‌های گوناگون روندی نزولی داشته به گونه‌ای که اکنون فروشگاه‌های کفش ملی به عرضه تولیدات صنایع کوچک و دیگر کارخانه‌ها تبدیل شده‌اند. پارک صنعتی کفش ملی نیز انبار شرکت‌های خودرو ساز بزرگ کشور شده است.

کفش وین

کفش وین در سال ۱۳۴۰ و در خیابان ضرابخانه تأسیس شد ولی قرار بوده محل دیگری در ۱۴ کیلومتری جاده تهران - کرج و به مساحت ۵۶۰۰۰ متر مربع برای آن تهیه شود تا این مرکز جدید با ماشین ابزار تازه دومین کارخانه آن شرکت باشد که در آن انواع کفش‌های شورو (۴)، کتانی، پلاستیکی و... تولید شود.

کارخانه لاستیک‌سازی بی‌اف گودریچ (کیان تایر)

در پی رشد صنعتی و اقتصادی ایران و افزایش تقاضا و واردات انواع اتومبیل‌های سواری، باری، ماشین آلات راه‌سازی و کشاورزی و ... و بالا بودن هزینه تامین لاستیک از سایر کشورها، در سال ۱۳۴۰ و در زمینی به مساحت ۱۶۰۰۰۰ مترمربع در تپه سفید (جنوب غرب تهران) و در امتداد راه‌آهن تهران - خرمشهر کارخانه‌ای جهت تولید لاستیک و با

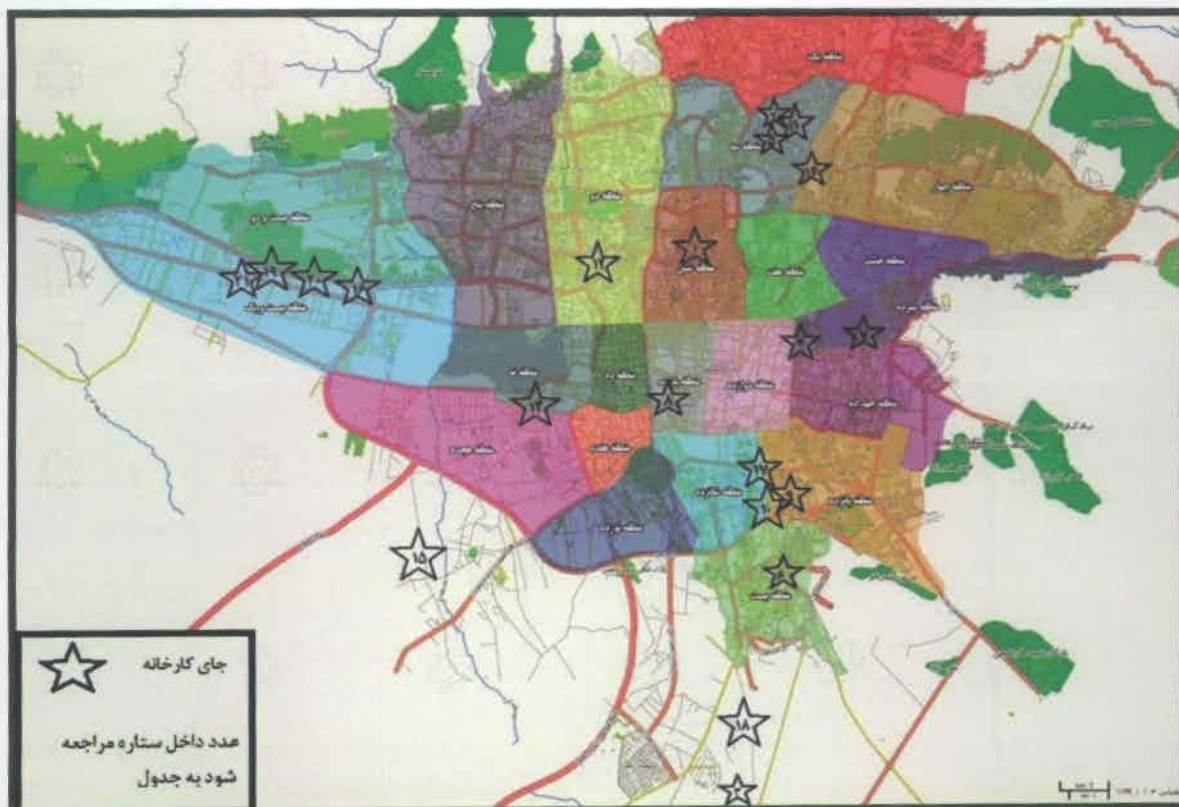
سرمایه‌ای حدود ۲۱۰ میلیون ریال که با استفاده از محل مازاد پشتوانه‌ی اسکلتاس و وام صنعتی تامین شده بود، تأسیس گردید که ۴۵ درصد آن متعلق به سهام‌داران ایرانی و ۵۵ درصد دیگر متعلق به کیمانی گودریچ آمریکاست. هدف از ایجاد این کارخانه تولید سالانه ۲۵۰ هزار حلقه لاستیک رویی و ۲۵۰ هزار حلقه لاستیک تویی برای انواع ماشین بود. در سال ۱۳۵۴ و با واگذاری سهام آن به صورت خصوصی در آمده و در دی‌ماه سال ۱۳۵۵ به شرکت تولیدی کیان تایر تغییر نام یافت و تاکنون به فعالیت خود در این حوزه ادامه می‌دهد.

کفش بلا

تکنولوژی این کارخانه در سال ۱۳۴۲ و از کشور ایتالیا وارد شد و در ۲۲ کیلومتری جاده تهران به کرج و در مساحت شصت هزار متری تأسیس گردید.

کارخانه‌های ساخته شده در تهران از آغاز تا سال ۱۳۴۵

نام کارخانه	شماره روی نقشه	سال تأسیس	سبک یا سنگین بودن کارخانه	جای کارخانه
کارخانه باروت کوبی	۱	دوره قاجار	سبک	حوالی یوسف آباد کنونی
کارخانه گیریت سازی	۲	۱۲۶۹	نیمه سنگین	قلهک
کارخانه قند کهریزک	۳	۱۲۷۶	سنگین	کهریزک
کارخانه برق تهران	۴	۱۲۸۴	سنگین	ابتدا خیابان امیرکبیر-اکنون میدان شهدا
کارخانه رنگ سازی	۵	۱۳۰۸	نیمه سنگین	ابتدا در قلهک و اکنون در کیلومتر ۵ جاده تهران- ساوه
کارخانه سیمان	۶	۱۳۱۲	سنگین	شهر ری
کارخانه هواپیما سازی	۷	۱۳۱۵	سنگین	دوشان تپه
کارخانه دخانیات	۸	۱۳۱۷	سنگین	خیابان قزوین
کارخانه چیت سازی	۹	۱۳۲۷	سنگین	خیابان فداییان اسلام
بلورسازی	۱۰	۱۳۲۷	نیمه سنگین	خیابان فداییان اسلام
کارخانه صابون سازی	۱۱	۱۳۲۹	سبک	قلهک
برق آلستوم	۱۲	۱۳۳۳	سنگین	خیابان ستارخان
کفش ملی	۱۳	۱۳۳۶	نیمه سنگین	مهرآباد
کفش وین	۱۴	۱۳۴۰	سبک	ابتدای خیابان ضرابخانه
لاستیک سازی بی اف گودریچ	۱۵	۱۳۴۰	سنگین	تپه سفید
کفش بلا	۱۶	۱۳۴۲	سبک	جاده تهران - کرج
نیروگاه بعثت	۱۷	۱۳۴۳	سنگین	حزانه بخارایی
پالایشگاه تهران	۱۸	۱۳۴۴	سنگین	۱۵ کیلومتری جنوب تهران
کارخانه جنرال تایر	۱۹	۱۳۴۴	سنگین	کیلومتر ۱۴ جاده تهران - کرج
کارخانه نخ نایلون	۲۰	۱۳۴۵	سنگین	جاده قدیم کرج
کارخانه کابل سازی	۲۱	۱۳۴۵	نیمه سنگین	جاده مخصوص تهران کرج



نقشه پراکنندگی کارخانه ها: همانگونه از نقشه پیداست گسترش کارخانه‌های جدید بیشتر به سمت غرب تهران و در امتداد جاده تهران به کرج می‌باشد که به نظر اغلب کارشناسان جانمایی آنها به لحاظ وزش باد صحیح نیست زیرا جهت وزش باد غالباً از سمت غرب به شرق می‌باشد که بر آلوده‌تر شدن شهر تهران می‌افزاید.

این پالایشگاه، می‌توان به گاز مایع، بنزین، موتور، سوخت جت، نفت سفید، نفت گاز، نفت کوره و... اشاره کرد. این پالایشگاه که هم اکنون در ۱۵ کیلومتری جنوب تهران واقع شد، مشتمل بر دو پالایشگاه جنوبی و شمالی است که پالایشگاه جنوبی در بالا ذکر گردید و پالایشگاه شماره ۲ در سال ۱۳۵۲ با ظرفیت صد هزار بشکه در روز شروع به کار نمود و در حال فعالیت می‌باشد.

کارخانه جنرال تایر

این کارخانه بعد از کارخانه بی‌اف گودریچ در سال ۱۳۴۴ تأسیس گردید. بر خلاف کارخانه بی‌اف گودریچ حدود ۷۰ درصد سهام این کارخانه متعلق به سهامداران ایرانی و ۳۰ درصد آن متعلق به کمپانی جنرال تایر آمریکا بود. مکان این کارخانه در ۱۴ کیلومتری جاده تهران - کرج و در زمینی به مساحت یکصد هزار مترمربع می‌باشد. این کارخانه اکنون با نام "ایران تایر" به کار خود ادامه می‌دهد و تولیدات آن بیشتر لاستیک‌های سواری، کامیون، تراکتور و ماشین‌های راه‌سازی می‌باشد و حدود ۳۷۵ نفر در آن سرگرم به کار است. دستگاه‌های این کارخانه بیشتر خودکار هستند.

نیروگاه بعثت

در سال ۱۳۴۳ با توجه به نیاز روزافزون به برق این نیروگاه در منطقه خزانه بخارایی امروزی توسط شرکت جنرال الکتریک در منطقه‌ای به وسعت ۲۰ هکتار تأسیس شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. سوخت اصلی این نیروگاه تا سال ۱۳۸۶ گازوییل بوده که با توجه به آلودگی که ایجاد می‌کرد به گاز طبیعی تغییر یافت.

پالایشگاه تهران

تا سال ۱۳۴۴ دو پالایشگاه کرمانشاه و آبادان احتیاجات نفتی کشور را تأمین می‌کردند آن هم بیشتر به مصرف همان استان و استان‌های همجوار می‌رسید و بخش بزرگی از کشور و خصوصاً تهران و شهرهای شمالی کشور با این کمبود مواجه بوده و ضرورت تأسیس پالایشگاهی که بتواند نیازهایی مانند سوخت خانگی، صنعتی، سوخت جت و... را تأمین کند ضروری به نظر می‌رسید. با توجه به این کمبود کلنگ پالایشگاه تهران در سال ۱۳۴۴ به زمین زده شد. از سایر دلایلی که در ساخت این پالایشگاه مقرون به صرفه به نظر می‌رسید، نزدیک بودن به تأسیسات انباری و مخازن بزرگ و وجود زمین‌های وسیع و ارزان برای احداث و توسعه و همچنین متناسب بودن جهت باد، به جهت جلوگیری از آلودگی هوا مناطق مسکونی بوده. از تولیدات

کابل در ۱۶ کیلومتری جاده مخصوص تهران به کرج تاسیس گردید. که امروزه این کارخانه به استان مرکزی انتقال یافته است.

درباره جدول کارخانه‌ها

همیشه مدیران شهری، شهر را به موجود زنده تشبیه می‌کنند که در حال رشد و زندگی و نفس کشیدن است، خیابان‌های آن را به مثابه رگ‌های آن و مراکز تجاری و صنعتی نیز به اعضاء حیاتی تشبیه می‌شوند و با نگاهی به نقشه و عکس‌های زیر معلوم می‌شود که همانند کردن شهر به موجود زنده اغراق آمیز نیست و رشد شهر در فاصله دهه‌ی ۵۰ تا ۶۰ و تا امروز آشکار می‌شود. همچنین معلوم می‌شود صنایعی که زمانی خارج از محدوده بوده‌اند اکنون چگونه شهر آنها را بلعیده و یا به نزدیکی آنها رسیده است. از عوامل رشد و گسترش شهر مهاجرت مردم از روستاها و شهرهای مختلف (به دلایل گوناگون) به تهران و یا ایجاد شهرک‌های مختلف برای آسانی دسترسی و آمد و شد به کارخانه‌های پیشگفته است. بزرگ شدن و رشد روستاهایی که زمانی اطراف شهر بودند و اکنون جزء جدا نشدنی از شهر بدل گشته‌اند از دیگر عوامل است. جالب آنکه در تمام موارد شهر از محدوده این نواحی گامی فراتر نهاده و گسترش یافته است.

بی‌گمان اگر حال نیز نتوان با مدون و اجرایی کردن برنامه‌های میان مدت و بلند مدت در زمینه‌های آموزشی، بهداشتی و ایجاد شرایط کار و بوجد آوردن رفاة عمومی در سایر شهرها و روستاها جلوی مهاجرت را گرفت، بزودی باید شاهد گسترش بیشتر پایتخت و یا حاشیه نشینی بیشتر و یا در نهایت بوجد آمدن شهرهای اقماری که بیشتر به گوشواره‌هایی نه چندان زیبا در اطراف کلانشهر هستند، باشیم. همانگونه که در سالهای نه چندان دور شاهد بزرگ شدن این گوشواره‌ها



شکل ۱: گسترش کالبدی شهر تهران سال ۱۳۵۱

کارخانه نخ نایلون

در سال ۱۳۴۵ این کارخانه به برای تولید نخ نایلون و با هزینه‌ای معادل یک میلیارد ریال در جاده قدیم کرج و در مساحت ۴۴ هکتار و با ظرفیت تولید سالانه ۲۲۵۰ تن احداث گردید و تا به حال مشغول به کار است.

کارخانه کابل‌سازی

با توجه به نیاز روزافزون صنایع و به خصوص صنعت برق نیاز به ساخت کارخانه‌ای برای تولید کابل برق ضروری به نظر می‌رسید بنابراین در سال ۱۳۴۵ کارخانه کابل‌سازی با ظرفیت تولید سالانه هفت میلیون متر



شکل ۲: گسترش کالبدی شهر تهران سال ۱۳۶۴



شکل ۱: گسترش کالبدی شهر تهران سال ۱۳۹۱

شهرک‌های صنعتی و برنامه‌ریزی برای کاهش مهاجرت، بهترین راهکار جهت جلوگیری از گسترش کلانشهر است. اولین تأثیر افزایش صنعت و جمعیت در یک شهر، آلودگی آن و بیمار شدن ساکنان آن شهر می‌باشد. همانگونه که امروزه بر اثر آلودگی هوای تهران سالانه حدود ۴۰۰۰ نفر جان خود را از دست می‌دهند که بیشتر از تلفات زلزله‌ی ۶٫۵ ریشتری (البته در ایران!) می‌باشد و بطور میانگین هر شهروند تهرانی ۵ سال کمتر از سایر مردم عادی عمر می‌کند.

و بخصوص کلانشهر کرج که امروزه دارای بالاترین رشد سالیانه به لحاظ جمعیتی (۳٫۱۴ درصد) در کشور و همچنین دارای شهرهای اقماری مانند فردیس، اشتهارد، محمدشهر و ... بوده‌ایم. امروزه با توجه به وجود صنایع و ایجاد شهرهای مختلف باید به زیرساخت‌ها و بنیان اصلی این شهرها توجه بیشتر کرد. زیرا بوجود آمدن آنها یعنی پدید آمدن صنایعی اطراف شهر و در نتیجه توسعه آن شهر. بنابراین پیش‌بینی بوجود آمدن این صنایع و رعایت فاصله و تعریف

منابع:

- ۱- اطلاعات ۸۰ سال جلد اول (۱۳۰۴ - ۱۳۵۷)، نشر مؤسسه اطلاعات و شرکت ایران چاپ، چاپ سوم، سال ۱۳۸۶
- ۲- اطلس کلانشهر تهران، انتشارات سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران، چاپ اول، سال ۱۳۸۹
- ۳- ایزدی، مصطفی، فرهنگ معابر تهران، نشر شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، چاپ اول، سال ۱۳۸۶
- ۴- بانکیان، محمد اسماعیل، تاریخ یکصدسال برق ایران، ناشر روابط عمومی و امور بین الملل شرکت توانیر، سال ۱۳۸۴
- ۵- جلالی، عباس، "مولدهای برق بلدی آغازگران توسعه صنعت"، ماهنامه‌ی شهرداریها، ش ۱۰۴، سال دوازدهم، انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاری‌های کشور
- ۶- عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران از مشروطه تا انقلاب اسلامی، نشر نامک، چاپ هفتم، سال ۱۳۸۴
- ۷- محبوبی اردکانی، حسین، تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران، ج ۳، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم ۱۳۷۶
- ۸- معتمدی، محسن، جغرافیای تاریخی تهران، مرکز نشر دانشگاهی تهران، چاپ اول، سال ۱۳۸۱
- ۹- معاونت دانشجویی دانشگاه صنعتی شریف www.stu.sharif.ir

10-www.khabaronline.ir/news-119459.aspx
 11-www.tehrancement.com
 12-<http://map.tehran.ir>

بررسی تأثیر اعتماد ابزاری و ارزش شناختی بر اعتماد به نهاد شهرداری

■ ناصر پوررضا کریم سرا
کارشناس ارشد پژوهش علوم اجتماعی

چکیده

اعتماد نهادی یکی از مؤلفه‌های اصلی سرمایه اجتماعی محسوب می‌شود. در این پژوهش تأثیر ابزاری و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مدیران شهرداری بر اعتماد به نهاد شهرداری مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته شده است. بدین منظور پس از مرور دیدگاه‌های نظری و منابع تجربی، با الهام از دیدگاه زتومکا دستگاه نظری مناسب را فرموله کرده و در قالب آن فرضیات اصلی مطرح و مورد داوری قرار گرفتند. تحقیق از نوع پیمایشی بوده و برای بررسی فرضیات از تحلیل آزمون پیرسون استفاده شده. نمونه آماری تحقیق حاضر ۴۰۲ نفر بوده که با توجه به شاخص توسعه یافتگی مناطق ۲۲ گانه شهر تهران از میان شهروندان بالای ۱۵ سال مناطق سه (بالا)، هشت (متوسط) و هفده (پایین) شهر تهران با نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله انتخاب شده است.

نتایج نشان می‌دهد در سطح ۹۹ درصد اطمینان بین اعتماد ابزاری و ارزش شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری با اعتماد به نهاد شهرداری رابطه معنی‌داری وجود دارد و جهت آن مستقیم و شدت آن قوی می‌باشد و متغیرهای مستقل اعتماد ابزاری و ارزش شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری ۴۷/۱ واریانس اعتماد به نهاد شهرداری را تبیین می‌کند.

مفاهیم کلیدی: اعتماد نهادی به نهاد شهرداری، اعتماد ارزش شناختی و اعتماد ابزاری.

مقدمه

آنان به شهرشان است که شهر را می‌سازد و به آن هویت می‌بخشد. در این دوره مفاهیمی همچون اعتماد، مورد توجه قرار گرفته است، مفهومی که همگان از آن به عنوان عنصری مهم برای رسیدن به دموکراسی و تحقق توسعه پایدار سخن گفته‌اند.

اعتماد به عنوان مهم‌ترین شاخص سرمایه اجتماعی، ساز و کاری برای ایجاد انسجام و وحدت در نظام‌های اجتماعی، تسهیل‌گر مشارکت، تعاون اجتماعی و پرورش ارزش‌های مردم سالارانه است، که موجب

از میان تحولاتی که در دو دهه اخیر در ایران روی داده است، شهر نشینی پویایی برجسته‌تر و نمایان‌تر است. شهر در دو دهه اخیر، در ایران به محور زندگی اقتصادی و اجتماعی جامعه تبدیل شده است و آنچه به «مشکلات» شهری معروف است هر روز بیشتر نمایان می‌شود.

فضای شهری در دوره جدید ویژگی خاصی دارد که آن را با گذشته متمایز می‌کند؛ توجه بیشتر به کالبد شهر. شهر را ساختمان‌ها و پارک‌ها و مبلمان شهری نمی‌سازد، بلکه تعاملات شهروندان و حس شهروندی

پیوند وثیق شهروندان با نهادهای مختلف اجتماعی می‌شود و در تقویت، ارتقا، اثر بخشی و مشروعیت بخشیدن به نهادهای اجتماعی موثر است (غفاری، ۱۳۸۳: ۱۰). در سایه این اعتماد تعاملات اجتماعی ایجاد می‌شود و شهروندان به محیط پیرامون خود احساس تعلق پیدا می‌کنند. اعتماد اجتماعی پیش شرط همکاری و مشارکت اجتماعی شهروندان به شمار می‌رود؛ به میزانی که اعتماد اجتماعی کاهش می‌یابد، همکاری و مشارکت شهروندان با دیگران و همچنین مشارکت اجتماعی آنها نیز تقلیل پیدا می‌کند. هر دو متغیر مشارکت اجتماعی و اعتماد اجتماعی نه فقط از ویژگی‌های توسعه اجتماعی در جوامع محسوب می‌شود، بلکه با متغیرهای دیگر توسعه اجتماعی در تعامل است و زمینه را برای رشد اقتصادی و مشارکت فعالانه میان شهروندان مهیا می‌سازد و در نهایت زمینه‌ساز گسترش نهادهای مدنی می‌شود. از سوی دیگر زمینه بسط عام‌گرای را فراهم می‌سازد و بر عکس ضعف تمایلات میان‌گروهی به عدم حس اعتماد عمومی و گسترش خاص‌گرایی می‌انجامد و پیامدهای زیانباری همچون: کاهش مشارکت اجتماعی و تمایل به امور خیریه، افزایش انحرافات و اعتیاد و فروپاشی خانواده و شکاف بین نسلی را در پی خواهد داشت، که بررسی اهمیت و میزان تاثیرگذاری هر یک از این متغیرها خود به تحقیق مفصل اجتماعی نیازمند است.

اعتماد فقط بر روابط چهره به چهره میان دو یا چند نفر استوار نشده است. اعتماد می‌تواند ویژگی نهادهای گروه‌ها هم باشد و اغلب بر شهرتی مبتنی است که از طریق اشخاص ثالث منتقل می‌شود. در دیدگاه‌ها و نظریه‌های اعتماد، میان اعتماد خاص‌گرایانه که به مشاهدات فردی یک شخص و تجربیات معتمد بودن یک فرد خاص در طول زمان محدود است و اعتماد عام‌گرایانه که می‌تواند به همه افراد و نهادهای مشابه با افراد و نهادهایی که فرد با آن‌ها تجربه مستقیم دارد بسط یابد، تمایز وجود دارد (فیلد، ۱۳۸۶: ۱۰۵). هر نوع کوشش بلند مدت برای ساختن نظم اجتماعی و تداوم شبکه‌های اجتماعی متعامل باید بر بسط روابط با ثبات مربوط به اعتماد متقابل میان کنشگران اجتماعی مبتنی باشد (سلیگمن، ۱۹۹۷: ۱۴ به نقل از تومکا، ۱۳۸۲).

اعتماد به آهستگی و به مرور زمان به گونه‌ای غیر قابل پیش‌بینی ایجاد می‌شود و رشد می‌کند و از سویی به سرعت از بین می‌رود. اشتباهی ساده و کوچک می‌تواند ضربه جبران‌ناپذیری به اعتماد وارد سازد. از این منظر یک نهاد در فرایند بلند مدت می‌تواند اعتماد شهروندان را به خود جذب کند، اگر چه این جلب اعتماد به سبب نقش‌های اجتماعی نهادهای جامعه، تفاوت دارد.

نقش‌های اجتماعی، که به عنوان شیوه‌هایی از عمل خاص در موقعیت‌های ویژه فهمیده می‌شوند، موضوعات انتزاعی‌تر و به اصطلاح اجتماعی اعتماد به شمار می‌روند. برخی از نقش‌ها تداعی‌گر نوعی اعتماد اولیه و مورد پسند هستند. مادر، دوست، پزشک و استاد، نمونه‌هایی از نقش‌های شخص مورد اعتماد یا مقامات مربوط به اعتماد عمومی هستند. نقش‌هایی و موقعیت‌هایی نیز هستند که بر نوعی بی‌اعتمادی اولیه دلالت دارند. دلالان اتومبیل، صرافان و جاسوسان مثال‌های از این نقش‌ها هستند. اعتماد و بی‌اعتمادی به نقش‌ها در دوره‌های مختلف تاریخی دستخوش تغییر می‌شود (تومکا، ۱۳۸۷:).

اگر سازمان‌ها به عنوان «کنشگران عقلانی» در نظر گرفته شوند، «سازمان به عنوان عامل منفرد، درون شبکه روابط میان سازمانی جای داده می‌شود که در قراردادهای توافق‌نامه‌ها و غیره بروز می‌یابد. اگر سازمان‌ها را واحدهایی با مرزهای قانونی روشن بدانیم، می‌توان پیوندهایی را سرمایه اجتماعی لازم برای هماهنگی فعالیت‌های میان سازمانی در نظر گرفت که آنها را نسبت به یکدیگر ملزم می‌کند، اگر سازمان را انبوه انسانی در نظر بگیریم، آن گونه که آلیسون در

فرض سازمان به عنوان «کنشگر سیاسی» تصریح می‌کند، بایستی سرمایه اجتماعی سازمان را سرمایه اجتماعی اعضایش بنامیم (penning&kyungmook، ۱۹۹۸: ۶). بر این اساس نگاه ما به سازمان جدا از افراد و کنشگران آن نیست؛ به بیان دیگر وقتی شهروندان به کارکنان سازمان از نظر ارزش‌های اخلاقی و توانمندی اعتماد داشته باشند، این نوع اعتماد به خود سازمان نیز تسری پیدا می‌کند.

آنچه در جلب اعتماد به نهاد مهم است، کارآمدی و عدالت آن است. رزستین و استول چهار مکانیزم علی‌تبیین ویژگی‌های نهادی را به صورت زیر مشخص می‌کنند: الف) عدالت و کارآمدی نهادی بر برداشت فرد از امنیت خود تأثیر می‌گذارد. به عبارت دیگر ترس از دیگران موجب بی‌اعتمادی به آنها می‌شود. ب) عدالت و کارآمدی نهادها، تعیین‌کننده برداشت فرد نسبت به حافظان منافع عمومی است. اگر نهادها مورد اعتماد نباشند، مردم نیز مورد اعتماد فرد نخواهند بود. ج) عدالت و کارآمدی نهادها، نگرش نسبت به رفتار شهروندان را شکل می‌دهد. اگر فرد شاهد رشوه خواری در میان شهروندان باشد ممکن است خودش هم برای برآوردن نیازهایش دست به چنین کاری بزند. از این طریق اعتماد او به دیگران و نظام کاهش می‌یابد. د) نهادها ممکن است موجب تجربه تبعیض و بی‌عدالتی در شهروندان به هنگام تماس مستقیم با آنها شوند، که این عملکرد تأثیر منفی بر اعتماد می‌گذارد، مانند نهادهای فاسد و ناعادل (Rothstein & Stolle، ۲۰۰۸: ۱۸).

نگاهی به تجربه تاریخی و افکار مردم ایران در طول دهه‌های گذشته نشان از آن دارد که ایرانیان از دیرباز به سه ارکان عدلیه، بلدی و نظمی نگاه منفی داشته‌اند. البته هنوز هم این داستان ادامه دارد؛ هنوز هم دسته‌ای از مردم هستند که نسبت به شهرداری، نیروی انتظامی و قوه قضاییه، تفسیر درستی ندارند و به عبارتی با همان روحیه قدیم به این سه دستگاه نگاه می‌کنند.

با کمی تامل در باب جرایمی این نوع نگاه می‌توان دریافت که مردم از دیرباز این سه دستگاه را به نوعی در مقابله با خود می‌دیدند. آنها فرض می‌کردند و بعضاً همچنان هم فرض می‌کنند که این سه دستگاه به نوعی نه تنها کار آنها را آن طور که باید و شاید راه نمی‌اندازد، بلکه باعث به وجود آمدن مشکلاتی هم برای آنها می‌شود. به عنوان مثال آنها فعالیت‌های عمرانی شهرداری را موجب به سختی افتادن خود، دریافت عوارض از شهروندان را راهی برای درآمدزایی کاذب، تخریب منازل برای احداث راه را موضوعی به منظور بی‌خانمان کردن شهروندان و غیره می‌دانند. یا به عنوان مثالی دیگر شماری از مردم، محدودیت‌های ایجاد شده در نتیجه سیاست‌های نیروی انتظامی را دلیل بسیاری از مشکلات خود می‌دانند.

در این شرایط به نظر می‌رسد که سیاست‌های اجرایی این سازمان‌ها در گذشته سبب پدیدار شدن این نوع تفکر شده است؛ این سازمان‌ها در حوزه سیاست‌گذاری‌شان تا مدت‌ها نتوانستند آن طور که باید و شاید به منظور اعتمادسازی در شهروندان بکوشند. برخورد بعضاً قهری این سازمان‌ها در گذشته باعث شد تا عملاً اعتماد مردم جلب نشود. از این رو این سازمان از راه‌های مختلف سعی در جلب اعتماد و افزایش آن دارند. اما به طور مشخص، شهرداری به عنوان سازمانی که مردم به جهات مختلف با آن در ارتباط هستند و همین ارتباط مستمر، میزان رضایت و همچنین نارضایتی را در آن‌ها دچار نوسان کرده، از مهمترین سازمان‌هایی است که این روزها همچنان با موضوع افزایش میزان اعتمادسازی در میان شهروندان دست به گریبان است. موضوعی که تا پنج، شش سال قبل بیشتر به چشم می‌خورد، اما در طول این سال‌ها و با تغییر در نگاه شهرداری نسبت به فعالیت‌هایش، شرایط به گونه‌ای پیش رفته است که بحث اعتماد شهروندان به مدیریت شهری هم دچار تغییر

و تحول شده است. زیرا ملاحظات آماری مربوط به اعتماد اجتماعی و ارزیابی‌های مردم از ارزش‌های حاکم در جامعه را تا حدودی به شناخت این موضوع به عنوان دارایی جمعی آگاه می‌سازد که نشان از فرسایش و کاهش سرمایه اجتماعی دارد (پیمایش ارزش‌ها و نگرش‌های ایرانیان، به نقل از شارع پور ۱۳۷۹).

امروزه مدیریت شهری تهران با توجه به فعالیت‌های گسترده‌ای که در سطح شهر (از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب) در حال انجام دارد، بیشتر از هر زمان دیگری در مقابل دیدگان شهروندان قرار گرفته است. از سوی دیگر تغییر نگاه شهرداری تهران در حوزه ساختاری که بناسد در جریان آن، شهرداری از سازمانی خدماتی به نهادی اجتماعی، فرهنگی و خدماتی تبدیل شود، عملاً باعث شده است تا مدیران این حوزه بیشتر بکوشند تا بتوانند در قالب فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی، شاهد افزایش اعتماد شهروندان به نهاد شهرداری باشند. اما این در شرایطی است که به زعم بعضی از کارشناسان حوزه شهری، فعالیت‌های شهرداری تهران سبب افزایش میزان درخواست و توقع شهروندان از شهرداری شده است و همین امر هم جلب رضایت و در نتیجه اعتماد شهروندان را به شهرداری سخت‌تر کرده است. با وجود این، هستند کارشناسانی که اعتقاد دارند شهرداری توانسته است میزان حضور و مشارکت شهروندان در امور مربوط به خودشان را افزایش دهد و از سوی دیگر با انجام فعالیت‌های گسترده، توقع آنها را در سطوح و درجات مختلف بالا ببرد، که امیدبخش است.

اعتماد مردم به شهرداری با توجه به رویکردهای مختلف درباره انواع اعتماد، از نوع اعتماد نهادی است. در واقع اعتماد در این موقعیت سازو کاری برای حل مسأله همکاری افراد با نهادهاست. در این پژوهش اعتماد به نهاد شهرداری، متأثر از اعتماد به کارکنان و مسئولان شهرداری در نظر گرفته شده است. اعتماد به کارکنان و مسئولان شهرداری در دو بعد بررسی شده است: اعتماد ابزاری، شامل تخصص و کارایی کارکنان و مسئولان؛ و اعتماد ارزش‌شناختی که بر رعایت ارزش‌های اخلاقی از سوی کارکنان و مسئولان مبتنی است.

این پژوهش به دنبال آن است که با شناخت میزان اعتماد ابزاری و ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری و بررسی تأثیر این متغیرها بر اعتماد به نهاد شهرداری، در صورت امکان راهکار مناسبی برای ارتقای اعتماد نهادی به شهرداری ارائه دهد.

مبانی نظری

زتومکا، اجتماع اخلاقی را شیوه خاصی از برقراری ارتباط با دیگران می‌داند که به صورت «ما» تعریف می‌کند و سه مؤلفه برای اجتماع اخلاقی بر می‌شمارد. اولین آن اعتماد است، یعنی انتظار عمل صادقانه از دیگران نسبت به خودمان داشتن. دومین مؤلفه وفاداری یعنی التزام به عدم خیانت و نقض اعتماد نسبت به کسانی که به ما اعتماد نموده‌اند و برای انجام وظایف به واسطه پذیرش و قبول اعتماد شخصی‌شان، پیش قدم شده‌اند. سومین مؤلفه انسجام و همبستگی است، یعنی توجه به منافع دیگران حتی اگر آن عمل با منافع‌مان در تعارض باشد. این سه مؤلفه فضای اخلاقی ویژه‌ای که هر فرد در آن قرار دارد را تشریح می‌کنند (زتومکا، ۱۳۸۷: ۱۶-۱۵).

وی بر این باور است که دنیای ما به شدت دارای وابستگی متقابل شده است. در درون هر جامعه‌ای تمایز و تخصص نقش‌ها، کارکردها، مشاغل، منابع خاص، سبک زندگی‌ها و سلايق سهم بسیار مهمی پیدا کرده‌اند. از نظر زتومکا به همان اندازه که وابستگی‌مان به تعاون و همکاری دیگران رشد یافته است، به همان میزان نیز اعتماد به اطمینان آنها اهمیت پیدا کرده است. به نظر وی اعتماد راهبردی ضروری برای

رویارویی با ابهام و تیرگی محیط اجتماعی‌مان است. بدون اعتماد قادر به انجام هیچ عملی نیستیم (زتومکا، ۱۳۸۷: ۳۰-۲۷).

از دیدگاه او اگر شش پنداشتی را در نظر بگیریم که به صورت نشانه‌ای برای توجه دوره اخیر به فرهنگ بحث شده، می‌بینیم که اعتماد به عنوان مؤلفه محوری در همه آنها حضور دارد.

اول: اعتماد بعد مهمی از فرهنگ مدنی است؛

دوم: اعتماد یک جنبه مهمی از جامعه مدنی است که به تازگی به آن معنای فرهنگی داده است؛

سوم: اعتماد بعد نسبتاً مهم، هر چند ضمنی، سرمایه فرهنگی است؛

چهارم: اعتماد مؤلفه مهم سرمایه اجتماعی است؛

پنجم: اعتماد همچنین با ارزش‌های فرا مادی گریانه پیوند دارد؛

ششم: اعتماد یکی از عناصر و اجزای صلاحیت و کفایت تمدنی است و پیش‌نیازی برای مشارکت سیاسی، اقدامات کارفرمایانه و آمادگی برای اخذ فناوری‌های جدید است (زتومکا، ۱۳۸۷: ۳۳-۳۱).

زتومکا اعتماد را متعلق به گفتمان انسانی و نه گفتمان طبیعی می‌داند. از نظر وی اعتماد را باید در مورد واقعیت‌هایی جستجو کرد که مخلوق انسان باشند، زیرا ما به طور مستقیم به افرادی که خالق آنها هستند اعتماد می‌کنیم. به این دلیل نمی‌توانیم بگوییم «من به تابش خورشید اعتماد می‌کنم»، اما می‌توانیم بگوییم: «به حرکت این اتومبیل اعتماد دارم». در مواردی که ما از اندیشه اعتماد در ارتباط با موضوعات یا وقایع طبیعی استفاده می‌کنیم، به صورت استعاره‌ای مقاصدی را به طبیعت نسبت می‌دهیم به گونه‌ای که آن را انسانی می‌نماییم (زتومکا، ۱۳۸۷: ۴۳).

زتومکا، اعتماد کردن را متضمن سه نوع تعهد متفاوت می‌داند (زتومکا، ۱۳۸۷: ۵۵-۵۳). اولین نوع آن وقتی مطرح می‌شود که عمل معطوف به دیگران باشد. زیرا معتقدیم که کنش‌هایشان می‌تواند موافق با منافع، نیازها و انتظارات‌مان من باشد. وی آن را اعتماد انتظاری می‌نامد. مانند اقدام به ازدواج نمودن به واسطه گرایش‌های مادرانه پیش بینی شده (مورد انتظار) از همسر؛

نوع دوم تعهد به طوره ویژه‌ای به پاسخ پیش‌بینی شده دیگران نسبت به اعتماد کردن ما وابسته است. که آن را اعتماد مسئولانه می‌نامیم. این نوع تعهدات به عمل واگذار نمودن چیزهای ارزشمند به شخصی دیگر با توافق و رضایت او مربوط می‌شوند؛ یعنی از کنترل و اختیار چیزی دست برداشتن و آن را در اختیار دیگری قرار دادن و انتظار مراقبت مسئولانه از او داشتن. برای مثال این نوع تعهد وقتی اتفاق می‌افتد که نگهبانی برای حفاظت از منزل استخدام می‌کنیم؛

نوع سوم از تعهد وجود دارد و آن زمانی است که با این اعتقاد عمل می‌کنیم که فرد دیگر نیز به طور متقابل به ما اعتماد می‌کند در این حالت ما به طور نیت‌مندانه‌ای برای اعتماد نمودن برانگیخته می‌شویم. این ویژگی خاصی برای روابط نزدیک و صمیمی در میان اعضای خانواده، دوستان و غیر و هدف ساختن پیوستگی قوی‌تر است. این نوع اعتماد را اعتماد یا آورنده می‌نامیم.

زتومکا اعتماد کردن را به معنای مسکوت گذاشتن، نادیده گرفتن و به اصطلاح در پرائنتر قرار دادن مخاطره می‌داند. مخاطره در اعتماد کردن به چهار شکل مختلف می‌شود (زتومکا، ۱۳۸۷: ۶۲-۵۹).

اولین نوع مخاطره مربوط به احتمال وقایع مختلف در آینده است که کاملاً مستقل از عمل اعتماد کردن هستند.

دومین نوع مخاطره با خود عمل اعتماد کردن، پیوند دارد. سوای خطر عمل نامناسب یا مضر دیگران انباشتی از تجارب روان‌شناختی منفی

حاصل از اعتماد به کسانی که شایستگی‌شان را نشان نداده‌اند نیز وجود دارد. این امر ممکن است موجب چنین احساس بدبینانه و یأس آوری شود که مردم بدتر از آنچه فکر می‌کنیم هستند. اعتماد کردن به کسی که قابل اعتماد نیست ممکن است موجب نوعی تأسف و پشیمانی شود. سومین نوع مخاطره تنها در وضعیتی اتفاق می‌افتد که متعهد آگاه است و اعتبار اعتماد را پذیرفته و بنابر این تحت نوعی تعهد اخلاقی با آن روبرو می‌شود. این امر معمولاً در روابط نزدیک و صمیمی مانند روابط دوستی، عشقی و خانواده تحقق پیدا می‌کند. چهارمین نوع مخاطره واگذار کردن داوطلبانه چیزهای ارزشمند به شخص داوطلب دیگر برای مراقبت است.

زئومکا معتقد است بین اعتماد بین شخص و اعتماد اجتماعی تفاوت بنیادی و شدیدی وجود ندارد. در حقیقت این‌ها دوایر متحدالمركزی از اعتماد را (به تعبیر فوکویاما شعاع‌های اعتماد) تشکیل می‌دهند که به تدریج از عینی‌ترین روابط بین شخصی به سمت روابط انتزاعی‌تری که معطوف به موضوعات اجتماعی هستند بسط پیدا می‌کند از نظر وی محدودترین شعاع‌ها مربوط به اعتماد میان اعضای خانواده می‌شود که در بردارنده بیشترین میزان محبت و نزدیکی است سپس مربوط به اعتماد به افرادی می‌شود که به لحاظ شخصی آنها را می‌شناسیم، کسانی که ما آنها را به نام می‌شناسیم و با آنها تماس رودررو داریم به عنوان مثال می‌توان به دوستانمان، همسایگانمان، همکاران شرکا و

... اعتماد در این موارد نیز نیازمند

درجه قابل توجهی از صمیمیت و نزدیکی است (زئومکا، ۱۳۸۷: ۷۸).

از نظر زئومکا حالت انتزاعی‌تر اعتماد معطوف به نهادها و سازمان‌هاست. اعتماد به نهادهای مانند مدرسه، ارتش، دادگاه، بانک‌ها، شهرداری‌ها، سازمان‌های دولتی و ... از این نوع است. میزان اعتمادی که مردم و به نهادهای مختلف دارند در بین جوامع متفاوت است و در طی زمان دستخوش تغییراتی می‌شود (زئومکا، ۱۳۸۷: ۸۲).

زئومکا، انتظار از رفتار مساعد را مستقل از اعمال مربوط به اعتماد

کردن می‌داند. از نظر وی انتظارات ایجاد شده می‌توانند، منشأ بسیاری از رفتارهای توأم با اعتماد شوند. در این میان انواع رفتار مورد انتظار وجود دارد که می‌توانند در قالب یک مقیاس از کمترین انتظارات تا بیشترین انتظارات و به ترتیب از ضعیف‌ترین شروط مخاطره‌ای تا قوی‌ترین آن‌ها مطرح شود که در چند نوع قابل دسته‌بندی‌اند:

در تئوری زئومکا رفتارهای ناظر بر انتظار بر حسب نوع انتظار تنوع می‌پذیرد نوع نخست، ممکن است تنها برخی از ویژگی‌های مفید را از کنش‌های که توسط دیگران انجام می‌گیرد، انتظار داشته باشیم:

(۱) با قاعده و مرتب بودن (نظم، انسجام، پیوستگی، تداوم و استمرار)، برای مثال انتظار داریم اتوبوس‌ها بر اساس برنامه زمانبندی حرکت کنند؛

(۲) مستدل و معقول بودن (تعیین زمینه‌ها، قضاوت صحیح در مورد کنش‌ها و بحث‌های قابل قبول) برای مثال پژوهشگران ادعایشان را اثبات کنند؛

(۳) داشتن کارایی (قابلیت، ثبات و پایداری، یگانگی و انسجام، نظم، اجرای مناسب و اثربخشی) برای مثال انتظار داریم مدیر سود کارخانه را افزایش دهد (باربر، ۱۹۸۳: ۱۴ به نقل از زئومکا، ۱۳۸۷: ۹۸).

بر این اساس وقتی اعتماد مبتنی بر انتظارات ابزاری است باید به آن «اعتماد ابزاری» اطلاق کرد.

نوع دوم از انتظارات، مشکل‌تر و در این حال ضروری‌تر است. به این معنی که ممکن است برخی از ویژگی‌های اخلاقی را از کنش‌های انجام گرفته توسط دیگران انتظار داشته باشیم، که عبارتند از:

(۱) ما انتظار داریم دیگران از نظر اخلاقی مسئول باشند، یعنی به صورت صادقانه و شرافتمندانه عمل کنند و از قواعد اخلاقی پیروی کنند و از قواعد اخلاقی پیروی کنند؛

(۲) انتظار داریم که دیگران مهربان، آرام و دل‌رحم باشند و با شیوه‌های انسانی با ما برخورد کنند؛

(۳) ما انتظار داریم که دیگران راستگو، موثق و روراست باشند؛

(۴) انتظار داریم که دیگران منصف و عادلانه باشند؛

به طور کلی، وقتی اعتماد مبتنی بر انتظارات اخلاقی است، از تحت عنوان «اعتماد ارزش‌شناختی» (Axiological trust) سخن به میان می‌آید. همچنین ممکن است قوی‌ترین شرطها مطرح و انتظارات را از دیگران داشته باشیم که «برنارد باربر» آن را «رفتار اعتباری» می‌نامد (زئومکا، ۱۳۸۷: ۱۰۰-۹۸).

زئومکا اعتماد را امری نسبی می‌داند و برای آن یک رابطه سه بعدی قابل است: الف به ب برای انجام عمل ج اعتماد می‌کند. من به شما اعتماد می‌کنم تا برخی امور را انجام دهید، ممکن است در مورد برخی امور نسبت به شما بی‌اعتماد باشم. بیشترین انتظارات ناظر بر اعتماد متناظر با قواعد هنجاری و نقش‌های اجتماعی است تا اعتماد به اشخاص. قواعد هنجاری چگونه عمل کسانی که موقعیتی را عهده‌دار شده‌اند تعیین می‌کند. برای مثال مراقبت از بچه مولفه اصلی نقش هنجاری مادری است. برای نقش



رییس جمهوری از نظر شهروندان شایستگی و کارایی مهم‌تر از صداقت و پرهیزکاری است. در این حالت رای دهندگان، اعتماد ابزاری را بر اعتماد ارزشی ترجیح می‌دهند. برخی نقش‌های چند بعدی هستند، برای مثال از حیث هنجاری از پزشک انتظار می‌رود به لحاظ فنی کارا باشند اما در عین حال دلسوزی، خونگرمی و کمک به بیماران را نیز از خود نشان دهد (زئومکا، ۱۳۸۷: ۱۰۵-۱۰۲).

انواع انتظارات فقط متکی به اهداف اعتماد نیستند بلکه به ویژگی‌های اعتماد کننده نیز وابسته هستند. ممکن است برخی ویژگی‌های شخصیتی بر انتظارات از نوع سخت و ابزاری (کارایی و لیاقت) و برخی دیگر بر انتظارات از نوع نرم و ارزشی متمایل باشند. جنسیت، شغل و سطح سواد از جمله ویژگی‌های تأثیر گذار هستند (زئومکا، ۱۳۸۷: ۱۰۸-۱۰۷).

زئومکا وضعیت هستی‌شناختی مفهوم اعتماد را نیز مورد توجه قرار داده است. در اینجا در پی پاسخ به این سوال است که شرط‌های مربوط به اعتماد در کدام قلمرو واقعیت، قرار می‌گیرند. از طریق پاسخ به این

پرسش، وضعیت سه بعدی اعتماد را ترکیب می‌کند (زومکا، ۱۳۸۷: ۱۱۰-۱۱۳). اولین پاسخ آن است که اعتماد صفت یک رابطه است. اعتماد همیشه به یک رابطه، مبادله مستقیم و غیر مستقیم منجر می‌شود. بعد رابطه اعتماد به تئوری انتخاب منطقی ارجاع دارد. عنصر قانونی این تئوری آن است که اعتماد کننده و اعتماد شونده هر دو کنشگران منطقی هستند می‌توانند منفعت‌شان (کسب سود یا کمترین هزینه) را به حداکثر برسانند و با محاسبات منطقی دسترسی اطلاعات را تضمین کنند (در باب تئوری انتخاب منطقی، رک به: کلمن ۱۹۹۱).

دومین پاسخ، اعتماد را به مثابه یک ویژگی (تمایل) شخصیتی مورد توجه قرار می‌دهد. در این رویکرد انگیزه شخصیتی اعتماد کننده بر رابطه بین اعتماد کننده و اعتماد شونده برتری دارد. تعدادی از نویسندگان می‌گویند که اعتماد اساسی یا انگیزه اعتماد یا قابلیت اعتماد بنیادی وجود دارد که محصول اجتماعی شدن موفقیت‌آمیز در دوره کودکی و وضعیت مراقبت در خانواده‌های سالم است. این گرایش به اعتماد، ممکن است در مراحل بعد بوسه‌تجارب خوش زندگی و اعتماد متقابل و مبادله شده تقویت شود. اعتماد بنیادی از آغاز با رنگ و بوی عاطفی خلق می‌شود. رویکرد روانی-اجتماعی دومین بعد اعتماد را روشن می‌کند.

اعتماد به مثابه یک قاعده فرهنگی سومین پاسخ به سوال مورد نظر است. بر اساس این رویکرد اعتماد کردن در زمینه فرهنگی از پیش تعیین شده رخ می‌دهد، جایی که قواعد هنجاری، افراد را متقاعد به اعتماد کردن می‌کنند. رویکرد فرهنگی سومین بعد اعتماد را روشن می‌کند از این منظر اعتماد نه به عنوان یک جهت‌گیری محاسبه شده و نه به عنوان یک تمایل روان‌شناختی، بلکه به عنوان یک قاعده فرهنگی مطرح است و در کنار واقعیت‌های اجتماعی مورد نظر دورکیم قرار می‌گیرد. بعد سوم اعتماد نه صفت رابطه یا افراد بلکه صفت کلیت اجتماعی است.

از دیدگاه زومکا وقتی فردی مسئولیتی یا نقشی را می‌پذیرد، در نتیجه این جایگاه اعتمادی برای خود کسب می‌نماید هر گونه سوء استفاده از موقعیت نه تنها اعتماد به فرد را کم می‌کند بلکه به نهاد و یا نقشی که فرد در جامعه داشته است نیز لطمه وارد می‌کند به عنوان مثال وقتی فردی به مقام پایی برگزیده می‌شود از اعتماد موقعیتی بالایی برخوردار خواهد شد در نتیجه اعتماد شخصی‌اش به واسطه انتصاب به این مقام ارتقاء می‌یابد، و به طور کلی اعتماد به نظام پایی را در خلال دوره حاکمیت پایی‌اش تقویت می‌کند، بر عکس، فکر کنید که کشیشی از طرف اهالی محل منصوب شود وارث بخشی از اعتماد موقعیتی سنتی می‌باشد، سپس اعتماد شخصی‌اش را به واسطه رفتار غیر اخلاقی نابود می‌کند و از اعتماد اهالی محل سوء استفاده می‌کند. در نتیجه اعتماد اعطا شده به خود موقعیت کشیشی و کل نهاد کلیسا دچار نقصان خواهد شد (زومکا، ۱۳۸۷: ۹۰). بر این اساس انعکاس فقدان اعتماد به نهادها در اغلب موارد نتیجه بی‌اعتمادی به افرادی است که عهده‌دار امور آن نهادها هستند.

از نظر زومکا پیچیده‌ترین نظام‌های اعتماد در وضعیت تعاون ظاهر شده و اغلب مردم در حضور و پیوند با کنش‌های دیگران عمل می‌کنند. همکاری زمانی تحقق پیدا می‌کند که افراد به صورت جمعی عمل نمایند، و اهداف مشترک داشته باشند و اینها هیچ کدام به صورت فردی حاصل نمی‌شوند. از سوی دیگر از دیدگاه وی اعتماد پیش شرطی برای همکاری، و محصول همکاری موفقیت‌آمیز است (زومکا، ۱۳۸۷: ۱۱۴).

از نظر وی اعتماد نه تنها برای شرکاء بلکه برای اجتماعات گسترده‌تر مانند گروه‌ها، مؤسسات، سازمان‌ها و ... کارکرد مهمی دارد. اول از همه مردم داری، مشارکت با دیگران در اشکال مختلفی از انجمن‌ها، نیز تقویت شبکه‌ای از پیوندهای بین شخصی و بسط زمینه تعاملات را

موجب می‌شود و زمینه را برای افزایش تماس‌های صمیمی و گرم بین شخصی فراهم می‌کند. در درجه دوم اعتماد گسترش ارتباطات را تسهیل می‌کند. سوم اینکه تسامح، پذیرش بیگانگان، بازشناسی تفاوت‌های فرهنگی یا سیاسی را به صورت موجه و معقول ترغیب و تقویت می‌نماید. چهارم اینکه فرهنگ اعتماد پیوستگی فرد به اجتماع را تقویت کرده و بر احساسات مربوط به هویت تأثیر می‌گذارد و تجانس جمعی مستحکمی را ایجاد می‌کند که موجب تعاون، کمک متقابل و حتی آمادگی برای ایثار و از خودگذشتگی به خاطر دیگران می‌شود. پنجم اینکه وقتی فرهنگ اعتماد محقق می‌شود هزینه انجام امور به میزان زیادی کاهش می‌یابد و فرصت برای تعاون و همکاری افزایش می‌یابد (زومکا، ۱۳۸۷: ۱۸۷-۱۸۶).

مدل نظری تحقیق



فرضیات تحقیق

۱- اعتماد به نهاد شهرداری با میزان اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری رابطه دارد به طوری که می‌توان گفت هر چه میزان اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری بالاتر باشد میزان اعتماد به نهاد شهرداری بالاتر خواهد بود.

۲- اعتماد به نهاد شهرداری با میزان اعتماد ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری رابطه دارد به طوری که می‌توان گفت هر چه میزان اعتماد ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری بالاتر باشد میزان اعتماد به نهاد شهرداری بالاتر خواهد بود.

روش تحقیق و ابزار گردآوری داده‌ها

شناخت پدیده‌های اجتماعی نیازمند اتخاذ روش تحقیق مناسب است تا با بکار گرفتن مجموعه‌ای از قواعد روشمند و رعایت منظم مراحل، بتوان به کسب یافته‌هایی علمی نائل آمد. انتخاب هر یک از روش‌های پیمایش، آزمایش و مثل اینها در هر مطالعه‌ای و برای سنجش پدیده‌های اجتماعی به عوامل متعدد از جمله ماهیت موضوع، زمان و هزینه تحقیق بستگی دارد. پژوهش حاضر به روش پیمایش و از نوع تبیینی است و ابزار گردآوری داده‌ها و اطلاعات پرسشنامه و نحوه تکمیل آن مصاحبه حضوری بوده است. هر چند در مرحله نخست، از روش‌های مصاحبه و مطالعات اکتشافی بهره گرفته شده است.

حجم و شیوه نمونه‌گیری

با استفاده از فرمول کوکران حجم نمونه ۳۸۴ نفر از شهروندان شهر تهران برآورد شد البته در نهایت با توجه به احتمال عدم پاسخگویی این تعداد را به ۴۰۲ نفر افزایش دادیم. ابتدا مناطق ۲۲ گانه شهر تهران را بر اساس شاخص توسعه یافتگی به سه خوشه شمال، مرکز و جنوب تقسیم گردید (رفیعی، ۱۳۸۲، به نقل از فیروزآبادی، ۱۳۸۴). سپس با روش نمونه‌گیری تصادفی یک منطقه از شمال شهر تهران (منطقه

سه)، یک منطقه از مرکز شهر تهران (منطقه هشت) و یک منطقه از جنوب شهر تهران (منطقه هفده) انتخاب شدند. و سپس با استفاده از روش نمونه‌گیری طبقه‌ای و نامتناسب با حجم (تعداد افراد ساکن در هر طبقه حجم هر یک از طبقات محسوب می‌شود) تعداد نمونه هر منطقه مشخص گردیده است. در مرحله بعد به تصادف سه محله از محلات منطقه انتخاب و در داخل محله به تصادف بلوکی برای مصاحبه انتخاب گردید و سپس در داخل بلوک‌ها، پاسخگویان به روش نمونه‌گیری سیستماتیک با در نظر گرفتن ترکیب سنی و جنسی انتخاب و با آنان مصاحبه صورت گرفته است.

تعریف مفاهیم مدل نظری زتومکا

منظور از تعریف نظری که آن را تعریف مفهومی نیز می‌نامیم، معنایی را که به مفهوم نسبت می‌دهیم به ما می‌رساند. تعاریف نظری به مانند تعاریف «لغت‌نامه‌ای» بوده و شاخص‌ها همچون نشانه‌ها و گویه‌هایی در نظریه گرفته می‌شوند. تعریف عملیاتی در تحقیقات پیمایشی همان متن پرسش و پاسخ‌های احتمالی مربوط به آن می‌باشد (شومیکر، ۱۳۸۷: ۴۱-۴۵). در این پژوهش برخی مفاهیم و متغیرها وجود دارند که می‌توان به تعریف آنها پرداخت. تعریف مفاهیم شامل تعریف نظری و تعریف عملیاتی آنهاست.

اعتماد نهادی

تعریف مفهومی: افراد همچنین می‌توانند درباره میزان ارزش اعتماد نسبت به نظام‌های انتزاعی نظیر نهادها دارای باورهایی باشند. این نوع اعتماد به صورت تعمیم یافته فراتر از روابط چهره به چهره قرار می‌گیرد. از این فرایند می‌توان تحت عنوان سطح نهادی اعتماد نام برد. این همان چیزی است که گیدنز آن را ایده اعتماد به نظام‌های تخصصی می‌نامد.

تعریف عملیاتی: منظور از اعتماد نهادی، اعتقاد به کارایی، ثبات و استمرار برنامه‌ریزی در آنها است. در چارچوب مفهومی این مطالعه اعتماد نهادی در سه شکل کلی مورد بررسی قرار گرفته شده است.

اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری

تعریف مفهومی: رفتارهای ناظر بر انتظار بر حسب نوع انتظار تنوع می‌پذیرد نوع نخست، ممکن است تنها برخی از ویژگی‌های مفید را از کنش‌های که توسط دیگران انجام می‌گیرد، انتظار داشته باشیم؛ با قاعده و مرتب بودن (نظم، انسجام، پیوستگی، تداوم و استمرار)، مستدل و معقول بودن (تعیین زمینه‌ها، قضاوت صحیح در مورد کنش‌ها و بحث‌های قابل قبول) و داشتن کارایی (قابلیت، ثبات و پایداری، یگانگی و انسجام، نظم، اجرای مناسب و اثربخشی) (باربر، ۱۹۸۳: ۱۴ به نقل از زتومکا، ۱۳۸۷: ۹۸). بر این اساس وقتی اعتماد مبتنی بر انتظارات ابزاری است باید به آن «اعتماد ابزاری» اطلاق کرد.

تعریف عملیاتی: منظور از اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری، نفع در اجرای قوانین و مقررات، عمل به قانون و مقررات، اقدامات خاص کارکنان، تجربه و توانایی کارکنان، دانش و مهارت کارکنان، مسئولانه عمل کردن کارکنان توسط کارکنان و مسئولان شهرداری می‌باشد.

اعتماد ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری

تعریف مفهومی: برخی از ویژگی‌های اخلاقی را از کنش‌های انجام گرفته توسط دیگران انتظار داشته باشیم، که عبارتند از:

(۱) ما انتظار داریم دیگران از نظر اخلاقی مسئول باشند، یعنی به صورت صادقانه و شرافتمندانه عمل کنند و از قواعد اخلاقی پیروی کنند؛

(۲) انتظار داریم که دیگران مهربان، آرام و دل‌رحم باشند و با شیوه‌های انسانی با ما برخورد کنند؛

(۳) ما انتظار داریم که دیگران راستگو، موثق و روراست باشند؛

(۴) انتظار داریم که دیگران منصف و عادل باشند.

به طور کلی، وقتی اعتماد مبتنی بر انتظارات اخلاقی است، از تحت عنوان «اعتماد ارزش‌شناختی» سخن به میان می‌آید.

تعریف عملیاتی: منظور از اعتماد ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری، اعتماد به رعایت ارزش‌های اخلاقی از قبیل صداقت کارکنان، حل مسائل توسط کارکنان، درک نیازها و انتظارات محله، سلامت مالی کارکنان، علاقه به پاسخگویی کارکنان، رفتار محترمانه کارکنان، اطمینان به کارکنان، نحوه رفتار و برخورد کارکنان توسط کارکنان و مسئولان شهرداری می‌باشد.

اعتبار و روایی

روایی آزمون به دقت اندازه‌گیری و ثبات و پایایی آن مربوط است، پس دو معنای متفاوت دارد: یک معنای روایی، ثبات و پایایی نمره‌های آزمون در طول زمان است. بدین معنا که اگر یک آزمون چند بار درباره یک آزمودنی اجرا شود، نمره وی در همه موارد یکسان باشد. معنای دوم روایی، به همسانی درونی شاخص‌ها اشاره دارد. مفهوم آن این است که سؤال‌های آزمون تا چه اندازه با یکدیگر همبستگی دارند. بنابراین دو تعبیر از روایی قابل بحث است: (۱) ثبات و پایایی نمره‌ها (۲) همسانی درونی شاخص‌ها (غیاثوند، ۱۳۸۷: ۲۵۴).

چنانچه ذکر گردید بعد از حصول اطمینان از اعتبار سؤالات بر اساس روش‌های متفاوت، اقدام به سنجش روایی سؤالات بر اساس روش آلفای کرونباخ نموده‌ایم. «این شیوه بررسی همسازگی (consistency) پاسخ فرد به یک گویه در مقایسه با هر یک از گویه‌های دیگر مقیاس است (همبستگی گویه به گویه). بدین ترتیب پایایی کل مقیاس سنجیده می‌شود. شاخص پایایی کل مقیاس آماره‌ای است به نام «آلفا» (Alpha) که دامنه آن از ۰ تا ۱ است. هرچه آلفا بیش تر باشد، پایایی مقیاس بیش‌تر خواهد بود» (دواس، ۱۳۷۶: ۲۵۳). بنابراین سنجش روایی گویه‌ها از طریق آزمون آلفای کرونباخ، همسانی درونی یا ثبات درونی گویه‌ها سنجیده می‌شود، به عبارتی اگر بین سؤالات همبستگی وجود نداشته باشد، انتظار نداریم در صورت تکرار، نتایج مشابه به دست آوریم. این ضریب معرف میزان همپوشی پرسش‌های مختلف آزمون (مقیاس) از لحاظ سنجش یک ویژگی مشترک است (غیاثوند، ۱۳۸۷). جدول زیر نتایج تحلیل روایی متغیرها را نشان می‌دهد.

ردیف	متغیر	تعداد گویه و سؤالات	ضریب آلفای کرونباخ
۵	اعتماد نهادی به شهرداری تهران	7	0/72
۶	اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری	5	0/83
۷	اعتماد ارزش‌شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری	7	0/87

همچنین از آزمون تحلیل عاملی برای اعتبارسنجی مؤلفه‌های در نظر گرفته شده در پرسشنامه، استفاده شده است. اعتبار مؤلفه‌ها در ادامه با استفاده از این تکنیک آماری مورد بررسی قرار می‌گیرد.

شاخص اعتماد به نهاد شهرداری

برای این موضوع ۷ گویه در نظر گرفته شد. در خصوص سؤالات در نظر

گرفته شده برای این مفهوم، مقدار kmo برابر $0/۸۳۱$ که بیانگر این واقعیت است که داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب بوده و نتیجه آزمون بارتلت در سطح $0/۰۰۰$ معنادار می‌باشد. نتایج آزمون تحلیل عاملی نشان می‌دهد که همه سوالات بر روی ۲ عامل بار شده است. که عامل اول را می‌توان اعتماد به عملکرد شهرداری و عامل دوم را اعتماد به کاربرد روابط در شهرداری نامگذاری نمود. به خاطر خرد شدن زیادی موضوع بدون توجه به این عامل‌ها، همه سوالات تحت یک عنوان و با نام وضعیت اعتماد به نهاد شهرداری با یکدیگر ترکیب گردید.

جدول آزمون بارتلت:

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0/۸۳۱
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	۸۴۸/۵۴
	df	۳۱
	Sig.	۰/۰۰۰

بار عامل‌ها		
2	1	
	0/79 3	تا چه اندازه معتقدید شهرداری در تخصیص مبالغ دریافتی مانند درآمد نوسازی از شهروندان در جهت بهبود کیفیت خدمات شهری صرف می‌کند؟
0/807		تا چه حد فکر می‌کنید در شهرداری می‌توان با دادن پول و هدیه کار خود را پیشبرد و مشکل را حل کرد؟
	0/80 1	فکر می‌کنید شهرداری تهران تا چه حد برای رفع مشکلات شهری و محلی تلاش می‌کند.
	0/84 5	عده‌ای معتقدند، در مقابل عوارض پرداختی به شهرداری، خدمات مناسبی ارائه می‌شود. با این دیدگاه تا چه اندازه موافقت می‌کنید.
	0/81 1	فکر می‌کنید تا چه اندازه داشتن دوست و آشنا در شهرداری برای پیشبرد کار در شهرداری موثر است؟
0/806		فکر می‌کنید شهرداری تا چه حد باعث شده که مردم نسبت به شهر و امور آن در خود احساس مسئولیت بکنند؟
	0/74 2	تا چه اندازه به عملکرد شهرداری تهران اعتماد دارید؟
۱۸/۸۴	۴۶/۰۹	سهم عامل
۶۴/۹۳		سهم تجمعی عامل‌ها

همانطور که در جدول صفحه بعد مشاهده می‌شود، اعتماد به نهاد شهرداری $۳۳/۳$ درصد پاسخگویان در حد خیلی کم و کم، $۳۷/۳$ درصد بینابین و در مقابل اعتماد به نهاد شهرداری $۲۹/۳$ درصد پاسخگویان در حد زیاد و خیلی زیاد می‌باشد.

در مورد سوالات اعتماد به نهاد شهرداری بالاترین میانگین $۳/۸۷$ مربوط به «مؤثر داشتن دوست و آشنا در شهرداری برای پیشبرد کار» و پایین‌ترین میانگین مربوط به «شهرداری در تخصیص مبالغ دریافتی مانند درآمد نوسازی از شهروندان در جهت بهبود کیفیت خدمات شهری صرف می‌کند» با میانگین $۳/۱۲$ بوده است.



TRUST

شاخص اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری

برای این موضوع ۵ سوال در نظر گرفته شد. در خصوص سؤالات در نظر گرفته شده برای این مفهوم، مقدار kmo برابر ۰/۸۱۳ که بیانگر این واقعیت است که داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب بوده و نتیجه آزمون بارتلت در سطح ۰/۰۰۰ معنادار می‌باشد. نتایج آزمون تحلیل عاملی نشان می‌دهد که همه سؤالات بر روی ۱ عامل بار شده است.

شرح	علی کم	کم	بینابین	زیاد	خیلی زیاد	بی پاسخ	جمع	میانگین
تا چه اندازه معتقدید شهرداری در تخصیص مبالغ دریافتی مانند درآمد نوسازی از شهروندان در جهت بهبود کیفیت خدمات شهری صرف می‌کند؟	۳۵	۸۲	۱۰۵	۱۵۱	۲۶	۱	۴۰۲	۳/۱۲
تا چه حد فکر می‌کنید در شهرداری می‌توان با دادن پول و هدیه کار خود را پیشبرد و مشکل را حل کرد؟	۲۲	۶۰	۷۲	۱۵۶	۷۵	۱۷	۴۰۲	۳/۵۲
فکر می‌کنید شهرداری تهران تا چه حد برای رفع مشکلات شهری و محلی تلاش می‌کند.	۲۴	۷۷	۱۲۶	۱۴۰	۳۲	۳	۴۰۲	۳/۲۰
عده‌ای معتقدند در مقابل عوارض پرداختی به شهرداری، خدمات مناسبی ارائه می‌شود. با این دیدگاه تا چه اندازه موافقت می‌کنید.	۲۲	۹۳	۱۱۰	۱۲۵	۵۱	۱	۴۰۲	۳/۲۲
تا چه اندازه به عملکرد شهرداری تهران اعتماد دارید؟	۳۰	۶۹	۱۳۳	۱۳۳	۲۳	۴	۴۰۲	۳/۱۸
فکر می‌کنید تا چه اندازه داشتن دوست و آشنا در شهرداری برای پیشبرد کار در شهرداری موثر است؟	۱۹	۳۴	۶۴	۱۴۵	۱۳۶	۴	۴۰۲	۳/۸۷
فکر می‌کنید شهرداری تا چه حد باعث شده که مردم نسبت به شهر و امور آن در خود احساس مسئولیت بکنند؟	۲۰	۷۳	۱۰۷	۱۵۴	۴۶	۲	۴۰۲	۳/۳۳
اعتماد به نهاد شهرداری	۱۷	۱۱۷	۱۵۰	۱۰۵	۱۳	-	۴۰۲	۲/۹۶
	۴/۲	۲۹/۱	۳۷/۳	۲۶/۱	۳/۲	-	۱۰۰	

جدول ۲- آزمون بارتلت:

نتایج بیانگر آن است که اعتماد ابزاری به نهاد شهرداری، ۲۰/۹ درصد پاسخگویان در حد خیلی کم و کم، ۳۳/۱ درصد بینابین و در مقابل اعتماد ابزاری به نهاد شهرداری ۴۶/۰ درصد پاسخگویان در حد زیاد و خیلی زیاد می‌باشد.

در مورد سؤالات اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری بالاترین میانگین ۳/۲۸ مربوط به «قوانین و مقرراتی که شهرداری اجرا می‌کند به نفع مردم است» و پایین‌ترین میانگین مربوط به «طبق قانون و ضوابط عمل کردن کارکنان و مسئولان شهرداری» با میانگین ۳/۰۵ بوده است.

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0/813	
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	۶۹۰/۵۳
	df	۱۰
	Sig.	۰/۰۰۰

(جدول ۲- آزمون بارتلت)

بار عامل	بار عامل
0/785	رفتار و نحوه برخورد کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد مسئولانه است؟
0/732	به نظر شما تا چه حد قوانین و مقرراتی که شهرداری اجرا می‌کند به نفع مردم است؟
0/735	تا چه حد کارکنان و مسئولین شهرداری، طبق قانون و ضوابط عمل می‌کنند؟
0/793	تا چه اندازه کارکنان و مسئولین شهرداری، در انجام وظایف خود با تجربه و توانا هستند؟
0/818	کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد از دانش و مهارت لازم در خصوص رسیدگی به امور شما برخوردارند؟
۵۹/۷۹	سهم عامل

میانگین ۵ تا ۱	جمع	بی پاسخ	حلی زیاد	زیاد	بینابین	کم	خیلی کم	شرح
۳/۰۶	۴۰۲	۶	۱۸	۱۳۴	۱۲۹	۸۲	۳۳	فراوانی رفتار و نحوه برخورد کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه حد مستولانه است؟
	۱۰۰	-	۴/۵	۳۳/۸	۳۲/۶	۲۰/۷	۸/۳	درصد
۳/۲۸	۴۰۲	۱	۴۱	۱۲۸	۱۱۳	۸۱	۱۸	فراوانی به نظر شما تا چه حد قوانین و مقرراتی که شهرداری اجرا می کند به نفع مردم است؟
	۱۰۰	-	۱۰/۲	۳۶/۹	۲۸/۲	۲۰/۲	۴/۵	درصد
۳/۰۵	۴۰۲	۱۱	۱۸	۱۳۲	۱۱۸	۹۷	۲۶	فراوانی تا چه حد کارکنان و مسئولان شهرداری، طبق قانون و ضوابط عمل می کنند؟
	۱۰۰	-	۴/۶	۳۳/۸	۳۰/۲	۲۴/۸	۶/۶	درصد
۳/۲۲	۴۰۲	۶	۲۷	۱۵۱	۱۱۲	۹۲	۱۲	فراوانی تا چه اندازه کارکنان و مسئولان شهرداری، در انجام وظایف خود با تجربه و توانا هستند؟
	۱۰۰	-	۶/۸	۳۸/۱	۲۸/۷	۲۳/۲	۳/۰	درصد
۳/۱۶	۴۰۲	۳	۳۴	۱۳۷	۱۱۱	۹۳	۲۴	فراوانی کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه حد از دانش و مهارت لازم در خصوص رسیدگی به امور شما برخوردارند؟
	۱۰۰	-	۸/۵	۳۴/۳	۲۷/۸	۲۳/۳	۶/۰	درصد
۳/۱۵	۴۰۲	-	۴۶	۱۳۹	۱۳۳	۶۶	۱۸	فراوانی اعتماد ایزاری
	۱۰۰	-	۱۱/۴	۳۴/۶	۳۳/۱	۱۶/۴	۴/۵	درصد

شاخص اعتماد ارزشی شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری

برای این موضوع ۷ سوال در نظر گرفته شد. در خصوص سؤالات در نظر گرفته شده برای این مفهوم، مقدار kmo برابر ۰/۸۷۶ که بیانگر این واقعیت است که داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب بوده و نتیجه آزمون بارتلت در سطح ۰/۰۰۰ معنادار می‌باشد. نتایج آزمون تحلیل عاملی نشان می‌دهد که همه سؤالات بر روی ۱ عامل بار شده است.

جدول ۳- آزمون بارتلت:

بار عامل	
0/708	کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد از سلامت مالی لازم برخوردارند؟
0/799	تا چه حد کارکنان و مسئولین شهرداری انصافاً می خواهند مسائل ساکنین را حل کنند؟
0/790	کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد نیازها و انتظارات محله و منطقه شما را درک می کنند؟
0/693	تا چه حد کارکنان شهرداری برخورد احترام آمیزی با مردم دارند؟
0/801	تا چه حد کارکنان شهرداری علاقه و حوصله کافی برای پاسخگویی به مردم از خود نشان می دهند؟
0/809	به عملکرد کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد اطمینان دارید؟
0/705	کارکنان و مسئولین شهرداری تا چه حد باور و رفتارشان صادق هستند؟
۵۷/۶۶	سهم عامل

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0/۸۷۶
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	۱۰۸۱/۸۰
	df	۲۱
	Sig	۰/۰۰۰

یافته‌ها بیانگر آن است که اعتماد ارزشی به نهاد شهرداری ۳۹/۱ درصد پاسخگویان در حد خیلی کم و کم، ۲۹/۶ درصد بینابین و در مقابل اعتماد ارزشی به نهاد شهرداری ۳۱/۴ درصد پاسخگویان در حد زیاد و خیلی زیاد می‌باشد. در مورد سؤالات اعتماد ارزشی شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری بالاترین میانگین ۳/۱۴ مربوط به برخورد احترام آمیزی کارکنان شهرداری با مردم و پایین‌ترین میانگین مربوط به با میانگین ۲/۷۶ بوده است.



شرح	خیلی کم	کم	بینابین	زیاد	خیلی زیاد	بی پاسخ	جمع	میانگین از ۱ تا ۵
کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه در باور و رفتارشان صادق هستند؟	۳۶	۱۰۹	۱۳۷	۹۴	۱۷	۹	۴۰۲	۲/۸۷
	۹/۲	۲۷/۷	۳۴/۹	۲۳/۹	۴/۳	-	۱۰۰	
تا چه حد کارکنان و مسئولان شهرداری انصافاً می‌خواهند مسائل ساکنین را حل کنند؟	۴۵	۱۱۵	۱۱۴	۱۰۳	۲۳	۲	۴۰۲	۲/۸۶
	۱۱/۳	۲۸/۸	۲۸/۵	۲۵/۸	۵/۸	-	۱۰۰	
کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه حد نیازها و انتظارات محله و منطقه شما را درک می‌کنند؟	۵۱	۱۱۷	۹۱	۱۲۸	۱۴	۱	۴۰۲	۲/۸۴
	۱۲/۷	۲۹/۲	۲۲/۷	۳۱/۹	۳/۵	-	۱۰۰	
کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه حد از سلامت مالی لازم برخوردارند؟	۵۷	۱۰۱	۹۴	۹۵	۱۶	۳۹	۴۰۲	۲/۷۶
	۱۵/۷	۲۷/۸	۲۵/۹	۲۶/۲	۴/۴	-	۱۰۰	
تا چه حد کارکنان شهرداری علاقه و حوصله کافی برای پاسخگویی به مردم از خود نشان می‌دهند؟	۴۶	۱۱۲	۱۳۷	۸۶	۱۶	۵	۴۰۲	۲/۷۸
	۱۱/۶	۲۸/۲	۳۴/۵	۲۱/۷	۴/۰	-	۱۰۰	
به عملکرد کارکنان و مسئولان شهرداری تا چه حد اطمینان دارید؟	۳۳	۹۳	۱۳۰	۱۲۵	۱۸	۳	۴۰۲	۳/۰۱
	۸/۳	۲۳/۳	۳۲/۶	۳۱/۳	۴/۵	-	۱۰۰	
تا چه حد کارکنان شهرداری برخورد احترام آمیزی با مردم دارند؟	۳۱	۶۶	۱۳۵	۱۳۵	۲۴	۱۱	۴۰۲	۳/۱۴
	۷/۹	۱۶/۸	۳۴/۵	۳۴/۵	۶/۱	-	۱۰۰	
اعتماد ارزش شناختی	۳۶	۱۲۱	۱۱۹	۱۱۰	۱۶	-	۴۰۲	۲/۸۹
	۹/۰	۳۰/۱	۲۹/۶	۲۷/۴	۴/۰	-	۱۰۰	

ویژگی‌های فردی پاسخگویان

تعداد کل افراد نمونه تحقیق برابر با ۴۰۲ نفر می‌باشند. از این تعداد، ۵۰ درصد (۲۰۱ نفر) را مردان و ۵۰ درصد (۲۰۱ نفر) را زنان تشکیل می‌دهند.

پاسخگویانی که به این پرسش پاسخ داده‌اند، ۶۲/۱ درصد متأهل، ۳۳/۴ درصد مجرد بوده‌اند. در این میان ۴/۴ درصد بدون همسر (بر اثر طلاق و یا فوت) می‌باشند.

از شهروندان مورد مطالعه سن آن‌ها سؤال شد؛ یافته‌های به دست آمده نشان می‌دهد میانگین سن پاسخگویان به پرسش‌های این تحقیق حدود ۳۷ سال است. چنانچه ارقام مندرج در جدول زیر نشان می‌دهد ۲۶/۱ درصد از پاسخگویان ۱۵ تا ۲۴ سال، ۲۴/۹ درصد ۲۵ تا ۳۴ سال، ۱۸/۲ درصد ۳۵ تا ۴۴ سال، ۱۶/۹ درصد ۴۵ تا ۵۴ سال و ۱۳/۹ درصد بالاتر از ۵۵ سال سن دارند.

یافته‌های حاصل در این تحقیق بیانگر آن است که از کل نمونه تحقیق ۵/۰ درصد بی‌سواد، ۱۰/۲ درصد دارای

متغیرهای زبانی	صفات	فراوانی	درصد
جنسیت	زن	۲۰۱	۵۰
	مرد	۲۰۱	۵۰
وضعیت تاهل	متاهل	۲۳۸	۶۴/۱
	مجرد	۱۲۸	۳۳/۴
	بدون همسر در اثر فوت یا طلاق	۱۷	۴/۴
	بی‌پاسخ	۱۹	-
سن	۱۵ تا ۲۳ سال	۱۰۵	۲۶/۱
	۲۴ تا ۳۳ سال	۱۰۰	۲۴/۹
	۳۴ تا ۴۳ سال	۷۳	۱۸/۲
	۴۴ تا ۵۳ سال	۶۸	۱۶/۹
	بالتر از ۵۴ سال	۵۶	۱۳/۹
سطح یا میزان تحصیلات	بی‌سواد	۲۰	۵/۰
	ابتدایی	۴۱	۱۰/۲
	راهنمایی	۳۹	۹/۷
	دیپلمات	۳۶	۹/۰
	دیپلم	۱۱۴	۲۸/۳
	فوق دیپلم	۳۸	۹/۵
	لیسانس	۸۰	۱۹/۹
	فوق لیسانس	۲۵	۶/۲
	دکتری	۶	۱/۵
حوزوی	۳	۰/۷	

تحصیلات ابتدایی، ۹/۷ درصد دارای تحصیلات راهنمایی، ۹/۰ درصد دارای تحصیلات دبیرستان و ۲۴/۴ درصد تحصیلات دیپلم دارند. همچنین یافته‌ها حاکی از آن است که ۹/۵ درصد تا مقطع فوق دیپلم، ۱۹/۹ درصد تا مقطع لیسانس، ۶/۲ درصد تا مقطع فوق لیسانس و ۱/۵ درصد تا مقطع دکتری ادامه تحصیل داده‌اند. همچنین ۰/۷ درصد پاسخگویان نیز دارای تحصیلات حوزوی بوده‌اند.

با دسته‌بندی وضعیت اشتغال پاسخگویان بر حسب شاغل و غیرشاغل نتایج به دست آمده نشان دهنده آن است ۳۲/۶ درصد شاغل هستند. همچنین بر حسب وضعیت غیرشاغل، ۳۰/۸ درصد از افراد خانه‌دار، ۱۸/۲ درصد مشغول به تحصیل، ۱۰/۲ درصد بازنشسته، ۷/۰ درصد بیکار و ۱/۲ درصد سرباز هستند.

آزمون فرضیات

با توجه به نتایج ضریب همبستگی پیرسون در فاصله اطمینان ۹۹ درصد، سطح معناداری (≤ 0.001 Sig) می‌شود یعنی با اطلاعات موجود H_0 رد و H_1 (فرض محقق) تأیید می‌گردد به بیان دیگر در این تحقیق بین دو متغیر میزان اعتماد ابزاری با ضریب همبستگی ۰/۶۵۰ و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مدیران شهرداری با ضریب همبستگی ۰/۶۴۶ با اعتماد آنان به نهاد شهرداری رابطه معنی‌داری وجود دارد و شدت این رابطه در حد قوی بوده و جهت این رابطه مستقیم می‌باشد یعنی با افزایش میزان اعتماد ابزاری و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری میزان اعتماد به نهاد شهرداری آنها در این پژوهش افزایش می‌یابد.

اعتماد به نهاد شهرداری		متغیر وابسته
سطح معناداری	r (همبستگی پیرسون)	متغیر مستقل
۰/۰۰۰	۰/۶۵۰	اعتماد ابزاری به نهاد شهرداری
۰/۰۰۰	۰/۶۴۶	اعتماد ارزش شناختی به نهاد شهرداری

تحلیل رگرسیون

همچنانکه ملاحظه شد، در قسمت‌های قبل رابطه متغیرهای مستقل با متغیر وابسته به صورت دو به دو مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت و در این میان برخی از فرضیه‌های تحقیق تأیید و برخی دیگر رد شدند. در این قسمت به منظور مشخص شدن سهم تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته، به تحلیل رگرسیون داده‌ها پرداخته می‌شود. «تحلیل رگرسیون، ارتباط تنگاتنگی با ضریب همبستگی داشته و عموماً بطور هم‌زمان در مطالعات، مورد استفاده قرار می‌گیرد. تحلیل رگرسیون این امکان را برای محقق فراهم می‌آورد تا تغییرات متغیر وابسته را از طریق متغیرهای مستقل پیش بینی و سهم هر یک از متغیرهای مستقل را در تبیین متغیر وابسته تعیین کند (کلانتری ۱۳۸۲: ۱۶۹).

به منظور تشریح و تحلیل رگرسیون چند متغیره و دستیابی به مدل رگرسیونی، ابتدا باید متغیرهایی که قرار است وارد معادله رگرسیونی شوند، مشخص نمود. به همین جهت تمامی متغیرهای مستقل به روش *stepwise* انتخاب شده و در یک دستور رگرسیونی برای دستیابی به معادله نهایی، مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

اعتماد به نهاد شهرداری به عنوان متغیر وابسته و متغیرهای اعتماد ابزاری و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مدیران شهرداری به عنوان متغیرهای مستقل وارد معادله رگرسیونی شده‌اند. در زیر به نتایج این تحلیل می‌پردازیم. جدول زیر، مشخصه‌های آماری رگرسیون را نشان می‌دهد.

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین معبر	استاندارد خطای پیش بینی
ضرایب	۰/686	۰/471	۰/468	۳/500

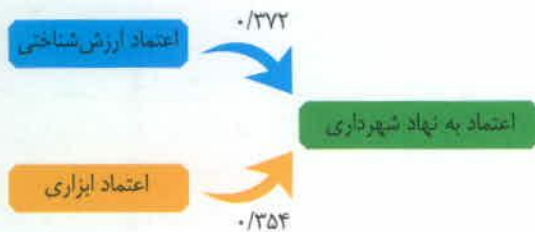
همانگونه که در جدول فوق مشاهده می‌شود، ضریب همبستگی چند گانه $M.R = 0.686$ و ضریب تعیین، برابر با $R^2 = 0.471$ می‌باشد. مقدار ضریب تعیین نشان می‌دهد که ۴۷/۱ درصد تغییرات در میزان اعتماد به نهاد شهرداری به متغیرهای مستقل اعتماد ابزاری و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مدیران شهرداری مربوط می‌شود و همچنین ۵۲/۹ درصد تغییرات اعتماد به نهاد شهرداری متأثر از عوامل دیگر می‌باشد.

آزمون F	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	F	سطح معناداری
رگرسیون	۴۳۴۵/۸۹	۲	۲۱۷۲/۹۴	۱۷۷/۳۴۷	۰/۰۰۰
باقیمانده	۴۸۸۸/۷۴	۳۹۹	۱۲/۲۵	-	-
جمع	۹۲۳۴/۶۴	۴۰۱	-	-	-

با توجه به نتایج تحلیل واریانس مقدار $F = 177/347$ در فاصله اطمینان ۹۹ درصد سطح معناداری (≤ 0.001 sig) یعنی با اطلاعات موجود فرضیه H_0 ابطال و فرضیه H_1 (پژوهشگر) تأیید می‌شود به عبارت دیگر مدل توانایی پیش بینی متغیر وابسته را دارد.

متغیرها	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد	مقدار t	سطح معنی داری
	B	خطای استاندارد			
عرض از مبدأ (Constant)	۷/۵۵۶	۰/۷۲۶	-	۱۰/۴۰۴	۰/۰۰۰
اعتماد ابزاری	۰/۴۴۷	۰/۰۷۰	۰/۳۷۲	۶/۳۴۹	۰/۰۰۰
اعتماد ارزش شناختی	۰/۳۰۱	۰/۰۵۰	۰/۳۵۴	۶/۰۴۷	۰/۰۰۰

(کلاتری، ۱۳۸۵: ۲۲۵).



نتیجه گیری

نابرابری، تبعیض، عدم امنیت و فقر می‌تواند مانع تعمیق و توسعه اعتماد نهادی شوند و از سوی دیگر تأثیرات آن را هم خنثی کند. پاسخگویی، قابلیت اعتماد را تقویت می‌کند؛ زیرا ارزیابی نظرات فرد مورد اعتماد را تغییر می‌دهد و به عبارت دیگر، با خودداری از انتقاد و خرده‌گیری، انگیزه‌های برای قابل اعتماد بودن ایجاد می‌کند (زومکا، ۱۳۸۷: ۱۵۸).

نتایج بیانگر آن است که اعتماد به نهاد شهرداری تحت تأثیر دو نوع اعتماد ابزاری و اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری است. اعتماد ابزاری به کارکنان و مسئولان شهرداری که مبتنی بر داشتن کارایی توانمندی از سوی ۶۶ درصد پاسخگویان در حد زیاد و خیلی زیاد ارزیابی شده است. همچنین اعتماد ارزش شناختی ۳۱/۴ درصد پاسخگویان که مبتنی بر انتظارات اخلاقی آنان است در حد زیاد و خیلی زیاد بیان شده است. این یافته‌ها نشان می‌دهد شهروندان از لحاظ رعایت ارزش‌های اخلاقی اعتماد زیادی به کارکنان و مسئولان شهرداری ندارند. با مقایسه اعتماد ابزاری و ارزش شناختی می‌توان نتیجه گرفت پاسخگویان، مسئولان و کارکنان شهرداری را افراد توانمند و آگاه می‌دانند، اما به لحاظ رعایت ارزش‌های اخلاقی (همانند عدم حاکم بودن روابط) در سطح پائینی ارزیابی کرده‌اند.

میان اعتماد ابزاری و ارزش شناختی به ترتیب ۰/۶۵۰ و ۰/۶۴۶ با اعتماد به نهاد شهرداری، رابطه معناداری وجود دارد و شدت این رابطه در حد قوی و جهت این رابطه مستقیم است؛ یعنی با افزایش میزان اعتماد ابزاری و ارزش شناختی به کارکنان و مسئولان شهرداری، میزان اعتماد آنها به نهاد شهرداری افزایش می‌یابد. این یافته‌ها نظریه زومکا را تأیید می‌کند که اعتماد به نهادها را متأثر از اعتماد ارزش شناختی و ابزاری به عاملان اجرایی سازمان (همان کارکنان و مسئولان آن سازمان) می‌داند. از نظر وی

با توجه به نتایج آزمون و مقدار $t=349/6$ در فاصله اطمینان ۹۹ درصد سطح معناداری ($=0\text{sig}/000$) یعنی با اطلاعات موجود فرضیه H_0 ابطال و فرضیه H_1 (پژوهشگر) تأیید می‌شود به عبارت دیگر اعتماد ابزاری به کارکنان و مدیران شهرداری بر اعتماد به نهاد شهرداری موثر است.

با توجه به نتایج آزمون و مقدار $t=47/6$ در فاصله اطمینان ۹۹ درصد سطح معناداری ($=0\text{sig}/000$) یعنی با اطلاعات موجود فرضیه H_0 ابطال و فرضیه H_1 (پژوهشگر) تأیید می‌شود به عبارت دیگر اعتماد ارزش شناختی به کارکنان و مدیران شهرداری بر اعتماد بنیادی موثر است.

معادله رگرسیون برای پیش بینی (اعتماد ارزش شناختی) $+0/301$ (اعتماد ابزاری) $=77/556 + 0/447$

بر اساس مقدار بتا به ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار اعتماد ابزاری به اندازه ۰/۳۷۲ در انحراف معیار متغیر وابسته (اعتماد به نهاد شهرداری) تغییر ایجاد می‌کند. در حالی که به ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار اعتماد ارزش شناختی ۰/۳۵۴ در انحراف معیار متغیر وابسته (اعتماد به نهاد شهرداری) تغییر ایجاد می‌کند. برای آنکه بدانیم کدام بیشتر موثر است از معادله رگرسیون استاندارد شده استفاده می‌کنیم.

معادله رگرسیون استاندارد شده (اعتماد ارزش شناختی) $+0/354$ (اعتماد ابزاری) $=0/372$

چون ۳۷ درصد بیشتر است پس اعتماد ابزاری به کارکنان و مدیران شهرداری تأثیر بیشتر بر اعتماد به نهاد شهرداری دارد.

تحلیل مسیر

یکی از روش‌های تحلیل داده‌های آماری، تحلیل مسیر است که با استفاده از رگرسیون چند متغیره انجام می‌گیرد. این روش برای بررسی و آزمون مدل علی که از درون مبانی نظری بیرون آمده بکار گرفته می‌شود و مستلزم تنظیم مدل به صورت علی است و در واقع علیت را نشان می‌دهد.

در تحلیل مسیر به تاثیرگذاری متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته می‌پردازیم و تکنیک‌های چند متغیره استفاده می‌کنیم که علاوه بر بررسی اثرات مستقیم متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته، اثرات غیر مستقیم این متغیرها را نیز مد نظر قرار می‌دهند و روابط بین متغیرها را مطابق با واقعیت‌های موجود، در تحلیل وارد می‌کنند (کلاتری، ۱۳۸۵: ۲۲۳). تکنیک تحلیل مسیر بر پایه مجموعه‌ای از تحلیل رگرسیون چند گانه و بر اساس فرض ارتباط بین متغیرهای مستقل و ارتباط مستقیم و غیرمستقیم آنها با تغییر وابسته استوار است. در تحلیل مسیر، روابط بین متغیرهای درونی از طریق ضرایب بتا بیان می‌شود و روابط بین متغیرهای بیرونی بوسیله ضرایب همبستگی نشان داده می‌شود

منابع

- ۱- دواس، دی ای (۱۳۸۵). *بیمایش در تحقیقات اجتماعی*، ترجمه: هوشنگ نائبی، تهران: نشر نی.
- ۲- زتومکا، پیوتر (۱۳۸۷). *اعتماد یک نظریه جامعه‌شناسی*، ترجمه: غلامرضا غفاری، تهران: چاپ دوم، شیرازه.
- ۳- شومیکر، پاملاجی و دیگران (۱۳۸۷). *نظریه سازی در علوم اجتماعی*، ترجمه محمد عبداللهی، تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.
- ۴- *بیمایش ارزش‌ها و نگرش‌های ایرانیان*، به نقل از شارع پور (۱۳۷۹).
- ۵- غفاری، غلامرضا (۱۳۸۳). *اعتماد اجتماعی در ایران*، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- ۶- غیاثوند، احمد (۱۳۸۷). *کاربرد آمار و برنامه SPSS در تحلیل داده‌ها*، تهران: نشر لویه و متفکران.
- ۷- سیلگمن، آدام (۱۳۸۷). *"اعتماد و جامعه مدنی" در اعتماد و سرمایه اجتماعی* نویسنده: فران تونکس، ترجمه محمد تقی دلفروز، تهران: پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.
- ۸- فیروزآبادی، احمد، بررسی سرمایه اجتماعی و عوامل موثر بر شکل‌گیری آن در شهر تهران، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، ۱۳۸۴.
- ۹- فیلد، جان (۱۳۸۶). *سرمایه اجتماعی*، ترجمه جلال متقی، تهران: موسسه عالی پژوهش تامین اجتماعی.
- ۱۰- کلاتسری، خلیل (۱۳۸۲). *پردازش و تحلیل داده‌ها در تحقیقات اجتماعی اقتصادی تهران*، انتشارات شریف.
- ۱۱- Pennings, Johannes M. & Lee, Kyungmook. (۱۹۹۸). *Social Capital of Organization: Conceptualization, Level of Analysis and Performance Implications*. In Saul Gabbay and Roger Leenders (Eds.), *Corporate Social Capital*. New York: Addison Wesley.
- ۱۲- Rothstein, B, and D. Stolle. (۲۰۰۸). *"The Stade and Social Capital: A theory of Generalized trust"*. *Comparative politics*, vol ۴۰, no ۴, July ۲۰۰۸.

انعکاس فقدان اعتماد به نهادها در اغلب موارد نتیجه بی‌اعتمادی به افرادی است که عهده‌دار امور آن نهادها هستند. نکته‌ای که به نظر می‌رسد با عواملی چون توجه بیشتر به شایسته‌سالاری و انتخاب مدیران مورد اعتماد مردم ارتباط نزدیکی داشته باشد. با توجه به یافته‌های این تحقیق پیشنهادات زیر مطرح می‌گردد:

۱- در خصوص اعتماد ابزاری با توجه به پایین بودن رضایت پاسخگویان نسبت به قانون‌مداری کارکنان و مسئولان شهرداری، نشان از آن دارد که باید قوانین شهرداری در هر مورد کاملاً مشخص و برای همه مردم یکسان اجرا شود. اگر قوانین شهرداری ابهام یا در مقابل بعضی از اشخاص انعطاف داشته باشد، موجب بی‌نظمی و اغتشاش و تقویت احساس بی‌عدالتی در نظر شهروندان خواهد شد و ناگزیر نارضایتی را به دنبال خواهد داشت.

۲- یافته‌ها نشان داد اکثریت افرادی که در این تحقیق شرکت کردند معتقدند با دادن پول و هدیه می‌توانند کار خود را در شهرداری پیش ببرند. اتخاذ تمهیداتی برای تغییر این دیدگاه برای جلب اعتماد بیشتر شهروندان به شهرداری ضروری به نظر می‌رسد.

۳- شایسته‌سالاری و خدمت‌رسانی صادقانه و بدون تبعیض به مردم از دیگر اقداماتی است که در جلب اعتماد بیشتر مردم به شهرداری موثر است. همان‌طور که یافته‌ها نشان می‌دهد، بیش از ۷۰ درصد پاسخگویان معتقدند که داشتن دوست یا آشنا در شهرداری موجب می‌شود کارشان پیش برود، پیشنهاد می‌شود در این زمینه اهرم‌های نظارتی قوی‌تری در نظر گرفته شود تا افراد نتوانند با استفاده از برخی ارتباطات درون سازمانی زمینه سوء استفاده را مهیا و به نوعی در حق گروهی دیگر از شهروندان اجحاف کنند.

۴- شفاف‌سازی مالی در شهرداری تهران از دیگر راهکارهایی است که اعتماد نهادی را تقویت می‌کند، اقداماتی که در این زمینه در سال‌های گذشته آغاز شده است و باید تقویت شود.

۵- لزوم توجه به مردم و تکریم آنان پیش‌نیاز اعتماد آنها به شهرداری است، شهرداری می‌تواند با عملکرد مطلوب، اعتماد مردم به این نهاد و به طبع آن اعتماد اجتماعی را در جامعه افزایش می‌دهد.



آلودگی هوا و کمبود اماکن تفریحی

اگرچه مدیرکل سازمان محیط‌زیست استان مرکزی اعلام کرده که سرانه فضای سبز اراک در حال افزایش است اما گزارش‌ها نشان می‌دهد که مردم اراک از میزان فضای سبز این شهر و در کل کمبود فضای تفریحی گلایه‌مند هستند. یکی از شهروندان اراکی در همین خصوص به خبرنگار ما گفت: فضاهای سبز شهری در محدوده‌های کوچکی است که حتی نمی‌توان نام پارک یا بوستان بر آنها گذاشت. وی افزود: به عنوان نمونه در محله نظم آباد اراک بوستان قابل توجهی وجود ندارد تا مردم بتوانند به عنوان تفریح به آنجا بروند. در منطقه شمال شهر اراک هم می‌توان گفت وضع به همین شکل است و مردم نمی‌توانند در بسیاری از روزها به‌خاطر آلودگی هوا به مراکز تفریحی مراجعه کنند. این شهروند اراکی در عین حال تأکید کرد: علاوه بر این روزها ترافیک و آلودگی صوتی و آلودگی هوا باعث‌شده تا در خانه ماندن را به بیرون رفتن ترجیح بدهیم. حتی سینماها نیز در این روزها به خاطر عدم مراجعه مردم تقریباً در حالت تعطیل به‌سر می‌برند. وی افزود: تنها تفریح ما در اراک دودزده، رفتن به کوه سرخه یا پارک جنگلی است. این در حالی است که کوه سرخه فاقد هرگونه امکانات رفاهی است و پارک جنگلی هم که چون همیشه برای تفریح به آنجا می‌رویم، دیگر برایمان کسل‌کننده شده است.

گردشگری زمستانی نیازمند بارش برف

از سوی دیگر گزارش‌ها نشان می‌دهد که گردشگری زمستانی استان مرکزی نیز در حسرت برف به سر می‌برد و ورزش‌های زمستانی این استان به‌خاطر نبود شرایط آب‌وهوایی مناسب در رکود است. به طور نمونه سرپرست اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری استان مرکزی گفته است: جشنواره ورزش‌های زمستانی و مجسمه‌های یخی، با وجود هماهنگی‌های انجام شده، در صورت بارش برف برگزار می‌شود. مجتبی رضوانی در گفت‌وگو با ایسنا افزود: در دو، سه سال گذشته به دلیل نباریدن برف کافی، برگزاری این جشنواره ممکن نشد، به همین دلیل اگر امسال شرایط آب‌وهوایی مناسب باشد جشنواره مجسمه‌های یخی را هم برگزار می‌کنیم. وی اضافه کرد: شازند یکی از شهرستان‌هایی است که در صورت بارش برف شرایط خوبی برای برگزاری جشنواره دارد ولی با این حال هنوز زمان برگزاری این جشنواره مشخص نیست و منتظر اعلام نظر هواشناسی هستیم.



اراک دودزده جایی برای تفریح ندارد!

یکی از شهرهایی که نه تنها در ماه‌های سرد بلکه در ماه‌های گرم سال هم شاخص آلودگی هوای آن در وضعیت هشدار یا اضطراب قرار می‌گیرد اراک است.

البته بیشتر شهرهای استان مرکزی از نظر آلودگی هوا وضعیتی مشابه با اراک دارند و این موضوع آسیب‌های فراوانی را متوجه این استان صنعتی کشور کرده است. همین که استان مرکزی به عنوان استان صنعتی کشور شناخته می‌شود باعث شده بسیاری از قابلیت‌های آن از جمله قابلیت‌های گردشگری، تفریحی و هنری پنهان بماند و از منظر درآمدزایی نیز با مشکل مواجه شود. طبق گفته مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان مرکزی تعداد روزهای آلوده امسال این استان در مقایسه با سال گذشته ۶۲ درصد کمتر شده اما هنوز غلظت و کیفیت نامناسب هوا در روزهای ناسالم نگران‌کننده است و می‌طلبد اقدامات جدی‌تری برای مهار آلاینده‌های خطرناک هوای اراک در سطح کلان و استان انجام شود. از سوی دیگر نیز با وجود آنکه پاییز و زمستان امسال تا به حال در اغلب استان‌ها پربارش بوده است اما استان مرکزی به‌غیر از چند مقطع به‌ویژه در مناطق مرتفع نسبت به سال‌های دورتر چندان بهره‌مناسبی از بارش‌های زمستانی نبرده است.

آلودگی هوا در ۲۳ درصد سال

امیر انصاری، مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان مرکزی در رابطه با وضعیت آلودگی هوای امسال استان اعلام کرد: هوای شهر اراک در ۲۳ درصد از روزهای ۹ ماه نخست امسال ناسالم و آلوده بوده است. وی در توضیحات تکمیلی به ایرنا گفت: براساس آمار مرکز پایش آلودگی، هوای اراک در ۶۳ روز از سال جاری کیفیت نامناسب و شرایط هشدار داشته است. وی یادآور شد: ذرات معلق و ازن بیشترین آلاینده‌های موجود در هوای اراک در ۹ ماه امسال است و این در شرایطی است که غلظت آلاینده‌های دی‌اکسید گوگرد، مونواکسید کربن و دی‌اکسید نیتروژن نیز در روزهای آلاینده به‌صورت مقطعی بیشتر از حد مجاز می‌شود. وی ادامه داد: قرارگرفتن در مجاورت تالاب کویری میقان، محصورشدن شهر از سه سمت با ارتفاعات بلند، وجود واحدهای متعدد آلاینده صنعتی، نواقص ترافیکی و تردد خودروهای سنگین از علل اصلی آلودگی هوای اراک است. مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان مرکزی یادآور شد: کاهش صنایع آلاینده استان از ۴۰۵ واحد در سال گذشته به ۱۹۵ واحد در سال جاری، اقدامی مهم در کنترل آلودگی هوای اراک به حساب می‌آید. انصاری عنوان کرد: افزایش سرانه فضای سبز اراک در سال جاری و بهره‌برداری از چهار تقاطع غیرهم‌سطح در اراک از دیگر راهبردهای کلیدی در کاهش آلودگی هوای اراک است.



تنظیم: حدیثه گرشاسبی

تولید نایلکی سازگار با محیط زیست در کشور



نخستین کارخانه تولید نایلکس سازگار با محیط زیست در کشور طی مراسمی در شهرک صنعتی

مامونیه شهرستان زرنديه به بهره برداری رسید. مدیرکل محیط زیست استان مرکزی در این باره گفت: ۶۰ تا ۷۰ درصد از پسماندهای شهری ترکیبات پلاستیکی دارند که حدود ۳۰۰ سال طول می کشد تا در طبیعت تجزیه شوند. امیر انصاری اظهار داشت: با استفاده از این فناوری مدت زمان تجزیه نایلکس ها به ۲ تا ۳ سال کاهش می یابد که باقیمانده این نوع پلاستیک در محیط به اکسیژن و هیدروژن - که در فتوسنتز گیاهان نقش دارد - تبدیل می شود. مدیر عامل شرکت تولید کننده پلاستیک سازگار با محیط زیست گفت: محصولات این شرکت در فروشگاه های زنجیره ای مانند شهروند و سازمان میادین میوه و تره بار شهرداری تهران مورد استفاده قرار می گیرد.

می کند و در احداث ۷۰۰ واحد مسکونی مشارکت دارد و این شرایط خوبی برای همکاری و مشارکت با این شرکت است.

به گفته کارشناسان شهرداری قزوین در سال های اخیر به رعایت ضوابط و مقررات در ایمن سازی احداث واحدهای مسکونی توجه ویژه ای به خصوص در زمینه استفاده از پنجره های دوجداره داشته است.

راه اندازی سازمان ترابری در پرنده

شهردار شهر جدید پرنده از ایجاد بیش از دو هزار هکتار فضای سبز در ارتفاعات این شهر خبر داد و گفت: در آینده ای نزدیک سازمان حمل و نقل شهرداری در این شهر راه اندازی می شود.



فتحعلی همتی اظهار داشت: پیشنهاد ایجاد دو هزار و ۳۰ هکتار فضای سبز در ارتفاعات شهر را به ستاد فضای سبز فرمانداری، استانداری و همچنین اداره منابع طبیعی استان داده ایم و در این خصوص بازدیدی از طرف مسئولان از این مناطق شده است.

وی با اشاره به اینکه از بدو تاسیس شهر پرنده تاکنون در ایجاد فضای سبز خوب کار شده است، گفت: هزینه ایجاد فضای سبز بالاست و در شهر جدید پرنده به واسطه وزش باد و نبود خاک مناسب، آسیب زیادی به فضاهای سبز وارد می شود.

همتی با تاکید بر اینکه فضای سبز شهر جدید پرنده با توجه به شرایط اقلیمی آن باید چند برابر شود، گفت: در این خصوص برای مناسب سازی و فضای سبز بیشتر، پارک های شهر پرنده هم ارزیابی کارشناسی می شود تا به گسترش فضای سبز شهر کمک شود.

شهردار شهر جدید پرنده با اشاره به منظر و سیمای خوب و زیبایی این شهر به لحاظ طراحی خاص و درست آن گفت: سعی خواهیم کرد با رعایت ساخت و سازها در چارچوب قوانین و طرح جامع، حرکت های جدیدی برای بهینه کردن و زیباسازی شهر انجام داده تا به حفظ زیبایی موجود و گسترش آن بینجامد.

وی از ایجاد راه اندازی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری برای خدمات بیشتر و بهتر به شهروندان پرنده خبر داد و گفت: سعی خواهیم کرد تا یک ماه آینده این سازمان بعد از طی مراحل اداری و انجام کارهای زیرساختی ایجاد شود تا در بخش حمل و نقل شهر خدمت رسانی کند.

شهردار پرنده با بیان اینکه در حال حاضر بخش حمل و نقل شهر توسط شرکت عمران اداره می شود، افزود: با راه اندازی و ایجاد سازمان حمل و نقل شهرداری، سیستم فعلی به مرور تحویل شهرداری خواهد شد.

همتی با قدرانی از شهروندان شهر جدید پرنده، ضریب شهروندی آنها را

آمادگی مدیریت شهری قزوین برای همکاری با سرمایه گذاران



خبرگزاری فارس: شهردار قزوین گفت: مدیریت شهری قزوین در راستای توسعه و آبادانی شهر آمادگی همکاری با سرمایه گذاران را دارد.

مسعود نصرتی، شهردار قزوین اظهار داشت: با توجه به فضای اقتصادی قزوین، شرایط و زمینه های همکاری برای ورود سرمایه گذار به قزوین ایجاد شده است تا بتواند برای توسعه و پویایی اقتصادی قزوین گام بردارد.

وی بیان داشت: شهرداری قزوین توانسته است با مدیریت متحد شهری تحول خوبی در شهر قزوین ایجاد کند و این تحول در پویایی اقتصاد این شهر مؤثر بوده است.

شهردار قزوین با اشاره به اینکه در سال جاری بودجه شهرداری قزوین ۴۰۰ میلیارد تومان بود و به همین میزان سرمایه گذار در شهر قزوین جذب شده است، گفت: در حال حاضر شهرداری قزوین به طور مستقل در احداث یک هزار و ۷۰۰ واحد مسکونی و تجاری سرمایه گذاری

بالا اعلام کرد و اظهار داشت: مردم بسیار خوبی در پرنده ساکن هستند و به عنوان شهردار شهر منتظر راهنمایی‌ها و پیشنهادات آنها برای اداره بهتر شهر هستیم.



جدایی زباله از مبدأ در سه منطقه شهر قم

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم از اجرای طرح تفکیک زباله در مبدأ در سه منطقه از شهر قم خبر داد و گفت: این طرح باید در تمام مناطق شهری اجرا شود.

سید سیف‌الدین موسوی امروز در جلسه بازدید اعضای شورای اسلامی شهر قم از سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم به ارائه گزارشی درباره فعالیت‌های این سازمان پرداخت و تاکید کرد: هر روز بالغ بر ۷۰۰ تن زباله توسط شهرداری از سطح شهر جمع‌آوری می‌شود.

وی در خصوص ترکیب پسماندهای زباله در شهر قم گفت: در سال‌های اخیر شاهد افزایش پسماند زباله‌های صنعتی، خانگی و بیمارستانی در قم هستیم و در شرایطی که در سال ۸۵ روزانه فقط ۸۰ تن زباله در قم جمع‌آوری می‌شد این میزان به ۷۰۰ تن رسیده است.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم ضرورت بهره‌برداری و بازیافت زباله‌ها را مورد تاکید قرار داد و تصریح کرد: تلاش کرده‌ایم که با اجرای این طرح بتوانیم به وسیله بازیافت زباله انرژی استحصال کنیم و این طرح هم‌زمان با هفته هوای پاک رونمایی خواهد شد.

وی با اشاره به تولید گاز متان از زباله تصریح کرد: از گاز متان می‌توان در تولید برق استفاده کرده و به وسیله آن هزینه‌ها را کاهش داد.

موسوی به وضعیت اجرای طرح تفکیک زباله از مبدأ اشاره کرد و یادآور شد: این طرح هم‌اکنون در مناطق یک، سه و چهار شهر قم اجرایی می‌شود و البته هنوز در مراحل آغاز طرح هستیم و تا حصول نتیجه مطلوب فاصله داریم.

وی تفکیک زباله به صورت کامل را مورد تاکید قرار داد و گفت: امیدواریم که با برنامه‌ریزی و فرهنگ‌سازی بتوانیم شاهد تفکیک کامل زباله‌ها در تمام مناطق شهری قم باشیم.

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری قم در خصوص اجرای طرح تفکیک زباله در مقصد خاطر نشان کرد: در راستای اجرای طرح تفکیک زباله در مقصد نیز با سرمایه‌گذار وارد مذاکره شده‌ایم و از سال آینده این پروژه وارد فاز اجرایی خواهد شد.

اجرای تقاطع غیر همسطح در باقرشهر

شهردار باقرشهر اظهار داشت: با تسریع در اجرای تقاطع غیر همسطح چهار راه باقرشهر گره کور ترافیک این منطقه باز می‌شود.

جلسه هماهنگی رفع معارضات تقاطع غیر همسطح چهار راه باقرشهر ظهر دوشنبه با حضور جمشید سعادت‌مند شهردار باقرشهر، سرگرد محمد حسینی فرمانده پلیس راهور منطقه ۱۹ و باقرشهر و دیگر مسئولان در سالن اجتماعات شهرداری باقرشهر برگزار شد.

جمشید سعادت‌مند در این مراسم گفت: سالیان مدیدی است که باقرشهر در روزهای تعطیل و مناسبت‌های خاص و روزهای پایانی سال با مشکلات

ترافیکی مواجه می‌شود و برطرف کردن آنها نیاز به یک عزم و اراده ویژه دارد و از توان شهرداری باقرشهر خارج است.

وی ادامه داد: به دنبال مشکلاتی که در خصوص توسعه فاز سوم بهشت زهرا(س) به وجود آمد و در نهایت منجر به انجام توافقاتی بین شهرداری و شورای اسلامی باقرشهر با شهر تهران شد.

شهردار باقرشهر بیان داشت: در این توافقات شهرداری تهران ملزم به انجام تعهداتی شد که یکی از آن تعهدات اجرای پروژه تقاطع غیر همسطح در چهارراه باقرشهر بوده است که اگر این مورد در زمان مقرر انجام می‌شد، بسیاری از مشکلات به وجود آمده در تردد شهروندان برطرف شده بود.

وی در ادامه اضافه کرد: با توجه به شرایط منطقه و تردد خودروهای عبوری به سمت استانهای جنوبی و زائرین اهل قبور که برابر اعلام پلیس راهور ناجا بیش از ۵۰۰ هزار خودرو را شامل می‌شود و با همکاری کلیه دستگاههای اجرایی به خصوص ادارات آب، برق، گاز و مخابرات می‌توانیم در کمترین زمان ممکن و با هدف تسریع در اجرای پروژه اقدامات مؤثری را انجام داده و نسبت به رفع معارضات و جابجایی آنها براساس طرحهای ارائه شده اقدام کرد.

سعادت‌مند بیان داشت: خوشبختانه مراحل تجهیز کارگاه، سونداژ و شناسایی معارضات و همچنین طراحی پل به پایان رسیده و با هماهنگی پلیس راهور طرحهای دسترسی انحرافی برای پیشگیری از اختلال در تردد خودروهای شهروندان و زائران پیش بینی شده است و امیدواریم با همکاری شهروندان و صبر و حوصله ای که در ایشان سراغ داریم، این پروژه براساس برنامه زمان بندی شده به بهره برداری برسد.

سرگرد محمد حسینی فرمانده پلیس راهور منطقه ۱۹ تهران و باقرشهر نیز در ادامه جلسه ضمن اعلام موافقت با اجرای پروژه بر رعایت مسائل ایمنی و ترافیکی تاکید کرد و از دست اندرکاران اجرای پروژه خواست با توجه به نزدیک شدن به روزهای پایانی سال از ایجاد هرگونه موانع فیزیکی غیر ضروری که موجب کندی حرکت و انسداد راههای عبوری و دسترسیها می‌شود، جلوگیری شود.

رؤسا و نمایندگان دستگاههای اجرایی نیز در این نشست ضمن اعلام همکاری مؤثر در اجرای به هنگام طرح، بر دقت و سرعت عمل در اجرای موارد مرتبط با حوزه کاری ایشان و تلاش شبانه روزی در بهره برداری از پروژه در آینده نزدیک تاکید کردند.

علی فکور جانشین مجری پروژه های پل و ابنیه سازمان مهندسی و عمران شهر تهران نیز در این جلسه در خصوص ویژگیهای طرح و مراحل اجرایی پروژه توضیحاتی را ارائه کرد و از ادارت مرتبط درخواست کرد با توجه به مطالعات و بررسیهای انجام شده و تردد بی شمار خودروها و همچنین اجرای چندین پروژه در محدوده باقرشهر و کهریزک از جمله تقاطع غیر همسطح در محدوده درب شمالی بهشت زهرا(س)، کهریزک و صالح آباد همکاری مستمر و نزدیکی را با مجریان پروژه داشته باشند تا امکان بهره برداری در زمان مقرر به وجود آید.

پروژه تقاطع غیر همسطح چهارراه باقرشهر دارای ویژگیهای خاصی است و پس از اجرای کامل موجب عبور و مرور آسان در سه سطح صورت می‌گیرد.

گفتنی است، بلوار غدیر یکی از پر ترددترین محورهای مواصلاتی جنوب تهران و پل ارتباطی جنوب کشور به کلانشهر تهران است که در ایام تعطیل و روزهای پایانی هفته شاهد سیل خودروهای شهروندانی است که برای زیارت مرقد مطهر امام(ره) و شهدای هشت سال دفاع مقدس و اهل قبور به سمت باقرشهر می‌آیند و مشکلاتی را برای شهروندان این منطقه به وجود می‌آورند.

تاکید وزیر کشور بر ترویج فرهنگ مقاوم سازی بافت های فرسوده



وزیر کشور با بیان اینکه دولت های نهم و دهم در امر مقاوم سازی واحدهای مسکونی اقدامات خوبی را انجام داده است، بر ترویج فرهنگ مقاوم سازی بافت های فرسوده، خصوصاً در روستاها تأکید کرد.

مهندس مصطفی محمد نجار وزیر کشور و قائم مقام شورای عالی مدیریت بحران کشور در گفتگویی با اشاره به روز ۵ دی

"روز ملی ایمنی در برابر زلزله"، ضمن گرامیداشت یاد و خاطره همه درگذشتگان حادثه دلخراش زلزله سال ۸۲ در بم، اظهار داشت: با لرزش زمین در بم، هزاران نفر در چشم برهم زدن از میان ما رفتند و علی رغم کمک ها، مهربانی ها و نوع دوستی های انجام شده، آلام و ابعاد این حادثه جانسوز هیچگاه از یاد و نخواهد رفت.

وی با اشاره به اینکه وزارت کشور مجری سیاستهای عمومی دولت در زمینه مسائل داخلی است، بیان داشت: با توجه به اینکه ایران یکی از حادثه خیزترین کشورهای جهان محسوب می شود، مدیریت بحران کشور به عنوان یک بحث اساسی و مهم در سیاست های دولت خدمتگزار دارای جایگاه ویژه ای است.

وی با تصریح بر اجرای برنامه کاهش خطرپذیری زلزله در کشور، گفت: باید ۳ عنصر شناخت ماهیت و حد و اندازه خطرپذیری، اتخاذ تمهیدات و برنامه ریزی های لازم برای کاهش خطرپذیری و سیاست گذاری و کمک به توسعه و اجرایی شدن برنامه های کاهش خطرپذیری را در مقابله با حوادث مد نظر قرار داد.

قائم مقام شورای عالی مدیریت بحران کشور افزود: با اجرای برنامه های کاهش خطرپذیری زلزله می توان تلفات و خسارات را کاهش و مرحله



بازتوانی و احیا را تسریع بخشید.

وی با بیان اینکه دولت نهم و دهم در امر مقاوم سازی واحدهای مسکونی اقدامات خوبی را انجام داده است که ثمرات آن را در زلزله ارسباران و خراسان جنوبی مشاهده کرده ایم، تأکید کرد: بر اساس برنامه ریزی انجام شده از سوی دولت سعی بر این است که تمامی خانه های روستایی در مقابل زلزله مقاوم شوند.

مهندس محمد نجار با تأکید بر اینکه در ساخت مسکن باید روش های سنتی را کنار گذاشته و به سمت روش های نوین حرکت کنیم، چرا که اجرای برنامه هایی این چنین می تواند خسارات وارده به مردم در هنگام بلایای طبیعی را کاهش دهد، گفت: زلزله یک پدیده طبیعی است و ایمنی در برابر آن بدون مشارکت جمعی به دست نمی آید و باید تمام اقشار در آن دخیل باشند.

وی داشتن نگاه علمی و دانش محور با هدف کنترل و مدیریت حوادث را مورد توجه قرار داد و یکی از راهبردهای اصلی کاهش خسارات و تلفات را استفاده از فناوری جدید دانست.

وزیر کشور، افزایش سطح آگاهی ها و اطلاعات عمومی مردم در جهت آمادگی مقابله با حوادث، بازسازی بافت های فرسوده در مناطق مسکونی شهرها، بهسازی و بازسازی مسکن روستایی، ایمن سازی مدارس، اجرای برنامه آموزشی جامعه محور، توجه جدی به بحث آموزش کودکان و نوجوانان و اجرای برنامه آموزشی خود امدادی و دیگر امدادی در روستاها را از جمله برنامه های دولت و وزارت کشور در جهت کاهش خسارات و تلفات در مقابل حوادث برشمرد.

وی روز ایمنی در برابر زلزله را فرصت مغتنمی برای قدردانی و سپاسگزاری از زحمات و تلاش های همه مسئولین و دست اندرکاران امر مدیریت بحران و مقابله با حوادث خصوصاً امدادگران، بسیجیان، نیروهای نظامی و انتظامی و تمامی کارگروه های تخصصی ملی و استانی دانست و از مردم بزرگوار ایران که همیشه حامی و تکیه گاه خدمتگزاران خود در نظام مقدس جمهوری اسلامی هستند، تقاضا نمود خدمتگزاران خود را در توسعه فرهنگ ایمنی و کاهش خطرپذیری سکونتگاه های شهری و روستایی مساعدت و همراهی نمایند.

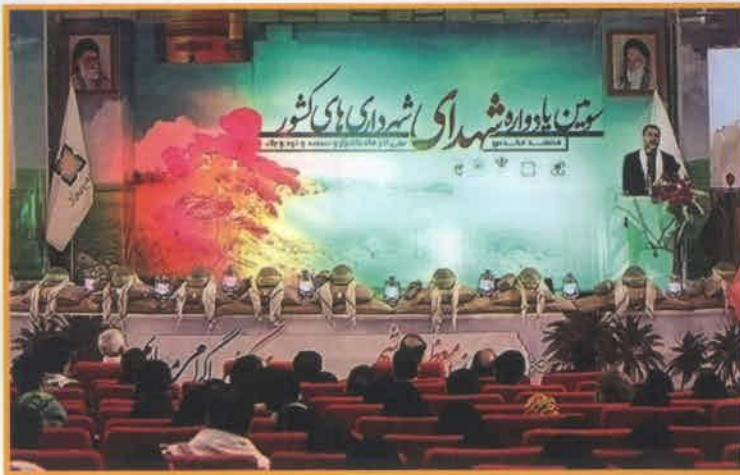
قائم مقام شورای عالی مدیریت بحران کشور در پایان ابراز امیدواری کرد، با ترویج فرهنگ مقاوم سازی، دیگر شاهد خسارات عظیم انسانی و مالی در اینگونه حوادث ناگوار نباشیم

سومین یادواره شهدای شهرداریهای کشور در مشهد برگزار شد

سومین یادواره شهدای شهرداری های کشور روز پنجشنبه ۳۰ آذر ماه طی مراسمی با حضور حدود ۱۲۰۰ نفر از خانواده های شهدای شهرداری ها و دهیاری ها از سوی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در در سالن همایش های بین المللی صبا صدا و سیمای خراسان رضوی مشهد مقدس برگزار شد.

در این مراسم آیت الله سید احمد علم الهدی امام جمعه مشهد مقدس طی سخنانی بر نقش محوری شهدای گرانقدر انقلاب اسلامی تأکید کرد و افزود: شهادت جریان علمی بود که به وضوح با چشم خود دیدیم؛ روزی که همسنگر ما در جبهه های دفاع از کیان نظام اسلامی به خاک افتاد و ما پرچم را برداشته ایم آیا امروز توانسته ایم در همان راه قدم برداریم.

وی با اشاره به اینکه شهادت، جریان عینی است که به چشم خودمان دیده ایم گفت: ما همسنگر این شهیدان در مدیریت شهری هستیم و باید راهشان را ادامه دهیم. وی افزود: شهید همه چیز را برای سعادت خودش نقد کرده است حتی مرگ خودش را و سعادت ابدی را برای خود ایجاد کرده است.



وی گفت: ما جهاد در راه خدا را با کار، تلاش و سازندگی ادامه خواهیم داد و با انجام وظیفه خود، نشاط و امید را در جامعه تقویت نموده و دشمنان را مایوس خواهیم کرد.

شهردار مشهد افزود: ما باید با تلاش خود امید و نشاط را در جامعه گسترش دهیم تا مردم به کفایت فرزندان خود پی ببرند.

عضو مجلس خبرگان

رهبری خطاب به مسئولان مدیریت شهری سراسر کشور گفت: یادواره شهید یادواره انسانهایی به دست آمده است که تجلیل خاطره و تذکر در مسئولیت است. مهمترین موضوع در این یادواره برای ما تذکراتی است که هزاران شهید عرصه مدیریت شهری به مدیران شهری می دهند.

وی گفت: باید از مسوولین سوال کرد آیا با توجه به شهادت این عزیزان اکنون در عرصه مدیریت شهری شهیدا و شهادت محور برنامهها قرار می گیرند؟ یا خدایی نکرده ما در این عرصه از محور شهیدا منحرف شده ایم.

همچنین در بخش دیگری از سخنان خود با انتقاد از صرف بودجه های بیت المال برای مسافرت بعضی از مسئولین شهری جهت الگو برداری از شهرهای اروپایی و غربی خاطر نشان کرد: آیا در حوزه مدیریت شهری در تهران و مراکز استانها واقعا همان مسیر شهیدا را پیموده ایم؟

امام جمعه مشهد مقدس با اشاره به آیات قرآن کریم، شهیدا را زنده و ناظر عملکرد مردم و مسئولین دانست و خواستار توجه بیش از پیش به سیره و اهداف شهیدا شد.

وی همچنین گفت: متأسفانه امروز به بعضی از سرمایه داران که می خواهند بر سرمایه خود بیافزایند، اجازه داده می شود تا با هر تراکمی به ساخت و ساز بپردازند اما به یک انسان نیازمند که فقط قصد دارد یک اتاق برای فرزند خود بسازد این اجازه داده نمی شود.

آیت الله علم الهدی یادآور شد: تعارفات را کنار بگذاریم دنیای ما می گذرد و به جایی می رسیم که مسئله دار می شویم و روز قیامت همه اینها می شود پرونده که در مسئولیت خود در قبال شهیدا چه کردید.

در ادامه این مراسم شهردار مشهد طی سخنانی، به نقش و جایگاه بلند شهیدای انقلاب اسلامی ایران اشاره کرد و گفت: پاسداشت خون شهیدا، احقاق حق و خدمت به مسلمین از تکالیف امروز آحاد مختلف جامعه است.

سید محمد پژمان افزود: جنگ و جهاد در راه خدا و اعتلای دین یکی از آزمون های الهی برای سنجش میزان ارادت و ایمان انسانها است که هر کسی شایستگی ورود به این آزمون را ندارد.

وی در ادامه گفت: امروز نیز همه ما به عنوان یاران شهیدا، وظیفه داریم با حضور در عرصه مقابله با توطئه های مختلف دشمن، راه شهیدا را در بهبود شرایط و پیشرفت کشور ادامه دهیم.

وی افزود: ما در استمرار

راه شهیدا و بر اقامه عدالت و حق در جامعه تلاش خواهیم کرد و نشان می دهیم فرزندان این مرز و بوم از کفایت بالایی برخوردار هستند.

قائم مقام سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور هدف از برگزاری این همایش را تکریم از مقام والای شهیدای شهرداری ها و دهیاری ها، تجلیل از خانواده های آنان و تعمیق ارتباط میان این خانواده ها و شهرداری ها دانست.

غلامحسین تابش فر گفت: شهیدا چشم و چراغ ملت و ولی نعمت ما هستند و تکریم خانواده شهیدا باید همیشه مورد نظر ما باشد.

وی افزود: در راستای رسیدگی به مشکلات خانواده شهیدای شهرداریهای کشور، بانک اطلاعاتی ایجاد کرده ایم که ما را در رفع مشکلات آنان در زمینه های مختلف از جمله اشتغال، تحصیل و مشکلات مربوط به حیطه کاری، یاری می کند.

وی گفت: زیارت بارگاه مطهر حضرت امام رضا (ع)، بازدید از مراکز فرهنگی، زیارتی و بررسی مسایل و مشکلات خانوادهای مزبور در کارگروه مربوطه از جمله برنامه های این همایش سه روزه بود.

تابش فر اظهارداشت: در دوران دفاع مقدس ۵۷۷ نفر از کارکنان بیش از ۱۵۰ شهرداری کشور به درجه رفیع شهادت نائل شدند که ۱۸ نفر از آنها از جمله شهید مهدی باکری از شهرداران شهرهای کشور بودند.

شایان ذکر است نخستین و دومین یادواره شهیدای شهرداری های کشور نیز در سال های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ از سوی سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در مشهد مقدس برگزار شده بود و سومین یادواره از ۲۹ آذر ماه لغایت ۲ دی ماه در مشهد مقدس برگزار گردید.

قائم مقام سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور:

یارانه بلیت حمل و نقل عمومی با حمایت دولت مطابق روال جاری پرداخت خواهد شد

قائم مقام سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با اشاره به انتشار

با حکم رئیس جمهور سید مجتبی شفیعی به ریاست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت منصوب شد



رئیس جمهور در حکمی سید مجتبی شفیعی را به جانشینی محمد رویانین، به عنوان رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت منصوب کرد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دفتر رئیس جمهور، متن حکم دکتر محمود احمدی نژاد در خصوص انتصاب سید مجتبی شفیعی به شرح زیر است:

"در اجرای تصویب نامه ۴۴۵۲۵ ت ۲۷۲۱۳ مورخ ۲۶ خرداد ۸۶ هیات وزیران با توجه به تجارب و خدمات شایسته جنابعالی، به عنوان رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت تعیین می شوید.

امیدوارم با توکل بر خداوند در سایه عنایات امام عصر (عج) و با همکاری کلیه دستگاه های اجرایی در انجام وظایف محوله موفق باشید."

سید مجتبی شفیعی پیش از این در سمت مدیرکل دفتر حمل و نقل وزارت کشور و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور انجام وظیفه می کرد.

خرید و فروش اتوبوس های ناوگان حمل و نقل شهری و واگذاری تاکسی به افراد فاقد شرایط ممنوع است

مدیرکل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور هر گونه خرید و فروش اتوبوس های یارانه ای متعلق به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری و واگذاری تاکسی های متعلق به این ناوگان به افراد فاقد شرایط را مطابق قانون، ممنوع ذکر کرد.

رسول عباسی گفت: با توجه به سیاستهای دولت در حوزه حمل و نقل عمومی و به منظور بهره وری هرچه بیشتر وسائل نقلیه عمومی که برای تهیه آنها از یارانه های دولتی استفاده شده و به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری اختصاص یافته، تمامی سازمان های اتوبوسرانی شهرداری ها و بهره برداران زیر مجموعه آنها



مطلبی از قول یکی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در یکی از روزنامه های کثیرالانتشار مبنی بر اینکه دولت تاکنون یارانه بلیت مترو و اتوبوسرانی را پرداخت نکرده است، گفت: تاکنون ۷۵۰ میلیارد ریال از یارانه بلیت حمل و نقل عمومی سال ۱۳۹۱، شامل یارانه بلیت مترو و اتوبوس، از سوی دولت خدمتگزار به حساب شهرداری ها و قطار شهری های تهران و مشهد پرداخت شده است.

غلامحسین تابش فر با بیان مطلب فوق گفت: یارانه بلیت اتوبوس و مترو براساس میزان جابه جایی و تعداد ناوگان حمل و نقل عمومی شهرها اختصاص داده می شود و از طریق سازمان هدفمندسازی یارانه ها پرداخت می شود.

وی با اشاره به اینکه از ۷۵۰ میلیارد ریال یارانه بلیت حمل و نقل عمومی سال ۱۳۹۱ که اول آذرماه پرداخت شد، مبلغ ۶۲۵ میلیارد ریال بابت یارانه بلیت اتوبوسرانی های درون شهری به شهرداری ها و ۱۲۵ میلیارد ریال نیز به یارانه بلیت متروی تهران و مشهد اختصاص یافت، گفت: سهم یارانه بلیت اتوبوس و مترو تهران به ترتیب ۱۳۶ میلیارد ریال و ۱۲۵ میلیارد ریال بود که پرداخت شده است. اقساط بعدی مطابق روال جاری پس از وصول از طریق خزانه و سازمان هدفمندسازی یارانه ها به شهرداری ها از جمله تهران پرداخت خواهد شد.

وی افزود: سال گذشته با توجه خوب دولت به موضوع حمل و نقل عمومی شهری ۳۵۰۰ میلیارد ریال یارانه بلیت به ۳۲۳ شهرداری دارای سازمان حمل و نقل همگانی، اتوبوسرانی، مترو یا الویت تخصیص به شهرهای دارای سازمانهای اتوبوسرانی و مترو پرداخت شد.

تابش فر گفت: از مجموع ۳۵۰۰ میلیارد ریال یارانه بلیتی که سال ۹۰ به حساب شهرداری ها پرداخت شده است، یک چهارم این مبلغ که معادل ۸۷۵ میلیارد ریال بود، صرفا بابت یارانه بلیت متروهای تهران و مشهد پرداخت شد.



برگزاری دوره‌های آموزشی مراکز معاینه فنی در استانها

دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور با همکاری اتحادیه سازمان های حمل و نقل همگانی کشور برنامه زمانبندی، دوره های آموزشی برای مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودرو برگزار کرد.



دوره‌های آموزشی مربوط به مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروهای سبک مستقر در استانهای اردبیل و زنجان طی روزهای سه شنبه ۲۸ آذر و چهارشنبه ۲۹ آذر ماه به صورت همزمان و متمرکز در محل هتل فرهنگیان شهر زنجان برگزار شد.

دوره های آموزشی مربوط به مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروهای سبک مستقر در استان آذربایجان غربی طی روزهای شنبه دوم دی و یکشنبه سوم دی در مرکز آموزشی و رفاهی فرهنگیان شهر ارومیه برگزار شد.

در ادامه برگزاری این دوره‌ها، دوره‌های آموزشی مربوط به مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروهای سبک مستقر در استانهای تهران و سمنان طی روزهای سه شنبه پنج دی و چهارشنبه ششم دی به صورت همزمان و متمرکز در تهران برگزار گردید.

همچنین دوره های آموزشی مربوط به مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروهای سبک مستقر در استانهای همدان و کردستان طی روزهای سه شنبه پنجم دی و چهارشنبه ششم دی رأس ساعت ۸:۰۰ صبح به صورت همزمان و متمرکز در همدان برگزار شد.

در ادامه برگزاری این دوره‌ها، دوره های آموزشی مربوط به مدیران و کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروهای سبک مستقر در استانهای کرمانشاه، ایلام و لرستان طی روزهای شنبه ۹ دی و یکشنبه ۱۰ دی رأس ساعت ۸:۰۰ صبح به صورت همزمان و متمرکز در کرمانشاه برگزار گردید.



موظفند با رعایت قوانین و مقررات مربوطه و در چارچوب موارد ابلاغی عمل نمایند.

وی افزود: با توجه به اینکه ۸۲/۵ درصد از قیمت تمام شده هر دستگاه اتوبوس درون شهری به صورت یارانه از سوی دولت پرداخت شده بنابراین افرادی که اتوبوس به آنها واگذار می شود، صرفاً به عنوان بهره بردار محسوب می شوند و این اتوبوس ها می بایستی تحت مدیریت شهرداری هر شهر فعالیت نمایند.

مدیرکل دفتر هماهنگی حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در ادامه در زمینه خرید و فروش وسائل نقلیه متعلق به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری اظهار کرد: با توجه به یارانه تخصیصی برای خرید این اتوبوس ها از سوی دولت، هرگونه اقدامی مبنی بر خرید و فروش این ناوگان به هر شکل ممکن غیر قانونی است و در صورتی که بهره برداران نخواهند و یا نتوانند به فعالیتشان ادامه دهند، سازمان های اتوبوسرانی شهرداری می بایست در چارچوب مفاد قانونی و دستورالعمل های ابلاغ شده، در زمینه تغییر بهره بردار و با رعایت تشریفات قانونی اقدامات لازم را به عمل آورند.

عباسی تصریح کرد: فعالیت ناوگان اتوبوسرانی شهری صرفاً در چارچوب تعیین شده و در خطوط مورد تأیید سازمان های مربوطه در همان شهر مجاز است و هر نوع اقدام و فعالیتی خارج از این چارچوب غیر قانونی است.

وی همچنین با غیر قانونی خواندن واگذاری ناوگان تاکسیرانی به افراد فاقد شرایط گفت: این اقدام غیر قانونی همواره مشکلاتی را برای سازمان های تاکسیرانی و شهرداری ها و هم برای تردد شهروندان به وجود می آورد که نیازمند پی گیری و نظارت های لازم می باشد. تاکسی ها برای خدمت رسانی به شهروندان با تسهیلات و کمک های دولت به شهرها واگذار شده‌اند و سهمیه سوخت ویژه ای نیز به آنها اختصاص یافته ولی متأسفانه مشاهده می شود که برخی شاغلان بخش خصوصی و دولتی و کسبه با ایجاد روابط نادرست تاکسی خریداری و برای مصارف شخصی از آن استفاده می کنند که این امر با استناد به بند (ر) ماده ۶ قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی و واگذاری تاکسی به افراد شاغل، غیر قانونی است و مسئولان ذیربط باید با این موضوع برخورد قانونی نمایند.

سهم صنعت در اقتصاد شهری استان های کشور بر مبنای آمار سرشماری

عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

دانن جلالی

بودند نشان می دهد؛ شهرهایی چون تبریز، اصفهان، اراک و قزوین. در پایین ترین رده نیز سه استان از حاشیه ساحلی جنوب کشور قرار دارند که به ترتیب عبارتند از هرمزگان (۲۰/۴ درصد)، سیستان و بلوچستان (۲۵/۶ درصد) و بوشهر (۲۵/۸ درصد). در این استان ها به واسطه اینکه مرزهای آبی جنوب کشور را تشکیل داده و جای دهنده بسیاری از بنادر مهم محل ورود و خروج کالاهای وارداتی و صادراتی کشور هستند سهم بیشتری از اقتصاد شهری به اداره امور عمومی، دفاع و تأمین اجتماعی اجباری و همچنین عمده فروشی، خرده فروشی، تعمیر وسایل نقلیه موتوری اختصاص دارد که همگی جز فعالیت های مربوط به بخش خدمات هستند و فعالیت های بخش صنعت سهم کمتری از اقتصاد شهری این استان ها را به خود اختصاص داده اند.

هر چند غالب بودن سهم اشتغال در یک بخش خاص در واقع نشان دهنده بالاتر بودن میزان تخصص در آن بخش نسبت به بخش های دیگر اقتصاد شهری آن استان است، اما این به معنای تخصص اقتصاد شهری آن استان در بخش مورد بحث نسبت به دیگر استان ها نمی باشد. به عبارت دیگر این امکان وجود دارد که در تمامی استان های دیگر سهم غالب اشتغال با بخش مورد نظر باشد و سهم بخشی دیگر از اقتصاد شهری استان هر چند غالب نیست اما بیش از میزان معمول آن در میان استان های دیگر باشد. به عبارت دیگر می بایست تخصص نسبی هر استان در هر بخش سنجش شود. در نوشتگان نظری مرتبط با بحث تخصص اقتصادی، به منظور سنجش میزان تخصص نسبی یک محدوده جغرافیایی (شهر یا منطقه) از نسبت زیر بهره گرفته می شود:

$$RZI_i = \max_j \left(\frac{S_{ij}}{S_j} \right)$$

که در آن RZI_i برابر است با میزان تخصص منطقه i در مقابل دیگر مناطق S_{ij} سهم اشتغال منطقه i در بخش j و S_j برابر است با سهم اشتغال در بخش j در مجموع اقتصاد مناطق. به عبارت دیگر در این رابطه ابتدا $\left(\frac{S_{ij}}{S_j} \right)$ برای بخش های مختلف منطقه مورد نظر محاسبه شده و بالاترین میزان به عنوان شاخص تخصص شهر به منظور مقایسه با دیگر مناطق برگزیده می شود (زبردست، ۱۳۸۳: ۸۰-۸۱). این رابطه بر بخشی که منطقه در آن نسبت به دیگر مناطق تخصص دارد تمرکز نداشته بلکه تأکید آن بر میزان تخصص است. خاستگاه اصلی این شاخص در نظریه اقتصاد پایه و مفهوم نسبت مکانی در آن می باشد. بر طبق این نظریه فعالیت های اقتصادی در یک منطقه به دو دسته پایه (صادراتی) و غیرپایه تقسیم می شوند. موتور رشد اقتصاد منطقه درآمدی است که از بخش صادرات حاصل می گردد. تشخیص پایه ای بودن یک بخش از طریق محاسبه نسبت مکانی میسر می گردد در اصل این نسبت برابر است با نسبت تولید کالایی خاص در منطقه مورد نظر به میزان مصرف آن در همان منطقه. اگر این نسبت کوچکتر از ۱ باشد یعنی منطقه مورد نظر

برای سنجش سهم واقعی صنعت در اقتصاد شهری کشور مناسب تر آن است که از آمار مربوط به ارزش افزوده یا درآمد در مقیاس شهری استفاده نمود. با این وجود به دلیل محدودیت های آماری به ویژه در مقیاس شهری و یا حتی به شکل سرجمع و تنها به تفکیک روستایی-شهری امکان انجام این مهم وجود نداشته و ناگزیر می بایست از آمار اشتغال به عنوان داده جایگزین استفاده نمود. در سال ۱۳۸۵ بخش خدمات با اختصاص سهمی برابر با ۶۱/۶ درصد از کل اشتغال شهرهای کشور، عمده ترین سهم از اقتصاد شهری کشور را در اختیار دارد و صنعت پس از آن با سهمی معادل ۳۳/۶ درصد قرار دارد. نگاهی به سهم بخش های مختلف از اقتصاد (اشتغال) شهری استان های کشور نیز نشان می دهد که همواره بیش از ۵۰ درصد از اقتصاد شهری کشور در اختیار بخش خدمات بوده و سهم بخش صنعت بیش از ۴۴ درصد نبوده است. سهم یک بخش از اشتغال شهری یک استان در مقایسه با دیگر بخش ها نشان نشان دهنده میزان تخصص آن استان در بخش مورد نظر در مقایسه با دیگر بخش ها می باشد. جدول ۳ نشان می دهد که در هیچ یک از استان های کشور صنعت بخش تخصصی اول اقتصاد شهری نیست. با این وجود در صورت بررسی موضوع تخصص اقتصاد شهری استان های کشور در سطح تفصیلی تر فعالیت ها (جدول ۲) مشاهده می شود که در اقتصاد شهری ۱۴ استان کشور (حدود نیمی از استان ها) یکی از فعالیت های بخش صنعت فعالیت سطح اول تخصصی اقتصاد شهری بوده است. در ۱۰ مورد از این ۱۴ استان فعالیت صنعت-ساخت در سطح نخست تخصص و در ۴ مورد دیگر ساختمان در این سطح قرار دارد. همچنین می بایست این مطلب را افزود که به غیر از استان هرمزگان در تمامی ۲۹ استان دیگر دست کم یک مورد از فعالیت های بخش صنعت به عنوان یکی از سه فعالیت تخصصی واقع در رده های نخستین اقتصاد شهری آن استان ها بوده است. در مجموع نیز مشاهده می شود که از سه فعالیتی که اقتصاد شهری کشور در آنها بیشترین میزان تخصص را دارد رتبه های اول و سوم مربوط به دو فعالیت از بخش صنعت است که به ترتیب عبارتند از صنعت-ساخت و ساختمان. این دو به ترتیب ۱۸/۸ درصد و ۱۲/۶ درصد از اشتغال شهری کشور را در اختیار دارند.

هر چند بخش صنعت در کلیت آن از نظر میزان اتکای اقتصاد شهری استان ها بر آن در مقام دوم قرار دارد، اما خود استان ها از نظر میزان تخصصی که در بخش صنعت دارند با یکدیگر متفاوت هستند. بدین ترتیب مشاهده می شود که اقتصاد شهری استان های یزد (۴۴ درصد)، قم (۳۳/۳ درصد)، اصفهان (۴۲/۶ درصد)، قزوین (۴۰/۵ درصد) و مرکزی (۴۰/۳ درصد) بالاترین میزان تخصص را در بخش صنعت نسبت به دیگر استان ها دارند.

قرارگیری استان های آذربایجان شرقی و زنجان در رده های بعدی نقش شهرهایی را که از دیرباز به عنوان قطب های رشد صنعتی در نظر گرفته شده

معرفی درگاه شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر

www.samandehi.tehran.ir

محمد طولابی

محیطی در بند ۶ حمایت از اصناف و مشاغل با فناوری بالا و سازگار و دوستدار محیط زیست را از اهداف خود می‌داند.

واحدهای سازمانی این مجموعه شامل: معاونت هماهنگی امور مناطق و محیط زیست، معاونت فنی عمرانی، معاونت آموزشی و پژوهشی، مدیریت روابط عمومی، مدیریت طرح و برنامه، مدیریت مراکز خرید و فروش خودرو، امور بانوان و CNG آمده است. در قسمت امور بانوان برنامه‌ریزی جهت افزایش مشارکت بانوان در واحدهای شغلی و ساماندهی آنها و انجام اقدامات لازم جهت اجرای قانون تسهیل کسب و کار در بخش بانوان را در دستور کار دارد.

در قسمت گالری تصاویر، عکس‌های جالبی از مراکز ساماندهی شده گذاشته شده است. در قسمت کاربران خاص سه بخش کودکان، کتاب و اطلاع‌رسانی وجود دارد که متأسفانه بخش اول هنوز به روز رسانی نشده و دو بخش دیگر نیز قابل دسترسی نمی‌باشند. این درگاه در آدرس www.samandehi.tehran.ir قابل دسترسی می‌باشد.

شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر در سال ۱۳۶۸ توسط شهرداری تهران و در راستای اجرای بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها برای رفع آلودگی‌ها و مزاحمت‌های حاصل از فعالیت‌های صنفی و صنعتی تأسیس گردید.

موضوع شرکت به استناد اساسنامه (۱) طراحی پروژه‌های جامع و موردی امر ساماندهی صنایع و مشاغل شهر (۲) نظم بخشی دکه‌ها و ساخت کیوسک‌ها (۳) فعالیت‌های حرفه‌ای تحقیق، مطالعه، برنامه‌ریزی مرتبط با موضوع شرکت می‌باشد.

برای آشنایی بیشتر با این شرکت و با توجه به محور این شماره ماهنامه تصمیم گرفته شد درگاه (پرتال) آن معرفی گردد.

از نظر ظاهری این درگاه بسیار چشم‌نواز است و طراحی آن به گونه‌ای است که دسترسی به مطالب بسیار راحت است.

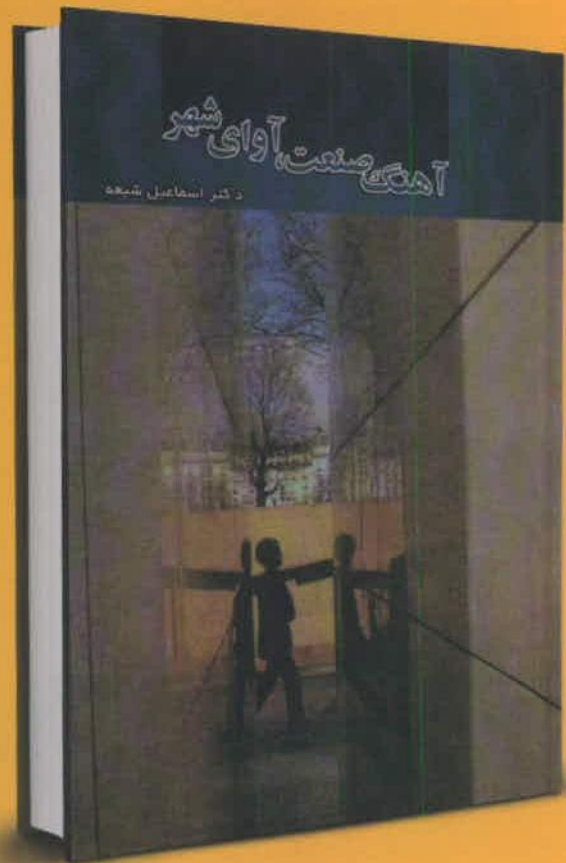
این درگاه شامل بخش‌های: صفحه نخست، پروژه‌های شاخص، مستندات و قوانین، معرفی شرکت، فعالیت‌های اصلی و ارتباط با ما می‌باشد. که هر یک دارای زیربخش‌هایی نیز هست. همچنین در ستون

سمت راست این پرتال نیز بخش‌های ادارات، ساماندهی مناطق ۲۲گانه، مجتمع‌های صنفی و خدماتی، مراکز خرید و فروش خودرو، مراکز خرید و فروش پزندگان، مراکز CNG، کیوسک، ارتباط با اصناف، بازار و ... می‌باشد که در هر بخش مراکز مربوطه را با آدرس و شماره تلفن معرفی می‌کند.

در صفحه نخست، اخبار مربوط به ساماندهی صنایع و پروژه‌ها و مناقصه و مزایده‌ها و امور نمایشگاهی نمایش داده می‌شود. در بخش مستندات و قوانین، فایل‌های مصوبات شورای اسلامی شهر تهران و همچنین مجموعه قوانین ساماندهی در خصوص ساماندهی مشاغل شهری (آخرین ویرایش) با فرمت PDF قابل دانلود و استفاده می‌باشد.

در بخش معرفی شرکت نیز به معرفی تاریخچه و مراکز تابعه و قوانین و مقررات، نمودار سازمانی و ... پرداخته شده که در قسمت انتهایی آن در بخش خط مشی زیست

The screenshot shows the homepage of the website. At the top, there is a banner with the title 'سال ۱۳۹۱ سال توفیق، محبت از کار و سربلایی ایرانی' and a photo of two men. Below the banner is a navigation menu with items like 'صفحه نخست', 'پروژه‌های شاخص', 'مستندات و قوانین', 'معرفی شرکت', 'ارتباط با ما', 'اخبار', 'مقاصد و مزایده', 'اخبار پروژه', 'اخبار ساماندهی', and 'اخبار نمایشگاهی'. The main content area features several news items with titles and dates, such as 'برگزاری هفتمین جلسه هم‌اندیشی پایان ماه روسای ادارات ساماندهی مناطق ۲۲ گانه' and 'جلسه ششمین هم‌اندیشی پایان ماه (دیماه) روسای ادارات ساماندهی مناطق ۲۲ گانه در روز یکشنبه مورخ ۱۳/۱۱/۹۱'. There is also a sidebar on the right with a profile picture of a man and a list of categories like 'فهرست ساماندهی مناطق ۲۲ گانه', 'مجموعه های صنفی و خدماتی', 'مراکز خرید و فروش خودرو', 'مراکز خرید و فروش پزندگان', 'مراکز CNG', 'کیوسک', 'ارتباط با اصناف', 'بازار', 'پروژه های شاخص', 'گالری تصاویر', 'تکریم حامی', 'دانستنی‌ها، ساماندهی', 'شهادت امام حسن مکتوب (ع) سلمت یار', and 'اوقات صرفی'. At the bottom, there are icons for 'بررسی سایت', 'وبسایت', 'کاربران دائمی', and 'ساماندهی نمایشگاهی'.



عباس جلالی

آهنگ صنعت، آوای شهر (نگاهی به تحول صنعتی شهرها)

نام کتاب: آهنگ صنعت، آوای شهر (نگاهی به تحول صنعتی شهرها)

نویسنده: اسماعیل شیعه

ناشر: دانشگاه علم و صنعت ایران

چاپ یکم: ۱۳۸۹

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه (۱) در ۲۱۹ صفحه

انسانهای گرد آمده در یک ماندگاه را در خود جای داده و پرورده است تا با گذشت زمان و تکامل علم و فن، آن را به سازو کاری برای پیشرفت و بهبود بدل نماید. این رشد و بالندگی در سده‌های هژدهم و نوزدهم میلادی درخششی یافت که بی‌سابقه بود. با گذر به سده بیستم میلادی، رشد قارچی و افسار گسیخته رفته‌رفته نشان داد که سودجویی انسانها از آن غول زیبا، چهره‌ای کریه، مخرب و مسموم ساخته که دامگاهی هول برای خود انسان و حیات زمین زیبا شده است. انسان سده بیستم دریافت که چنین رشدی ناپایدار خواهد بود، اصلاح و بازنگری آغاز شد. خوشه‌های درهم تنیده پهنه‌های صنعتی جهان چون رور در آلمان بازنگری و بازسازی برای صنعتی سالم و سبز را آغازیدند، اما شوربختانه جهان در حال توسعه، هنوز

نوشتن درباره‌ی صنعت به ظاهر، کار فن‌سالاران و ارباب صنعت است، اما آنچه امروزه بیش از همیشه جای خالی آن بچشم می‌زند و پرسشهای فراوانی در این باره پیش روی می‌نهد، پیوند و رابطه با گاهواره‌ای است که خاستگاه هر صنعتی است. گاهواره‌ای به نام شهر که از هزاران سال پیش تکاپوی کار و صنعت

هم بر این توسعه ناپایدار پای می‌فشرد و بی‌آمایش و برنامه‌ریزی خود را در معرض ویرانی همین ناپایداری قرار می‌دهد. برای پیوند تنگاتنگ میان شهر و صنعت که ناگویا مانده، کتاب آهنگ صنعت و آوای شهر با نامگذاری زیبای خود، برای این پهنه‌ی خالی در میان نوشتگان شهرسازی غنیمتی است.

این اثر بر زمینه‌های از پایان نامه دکتر پدیدآور نهاده است که بخشهای بسیاری را نیز بر آن افزوده. دکتر شیعه هدف خود را از نگارش کتاب "ریشه‌یابی نحوه‌ی حضور صنعت در شهرها و بررسی تأثیرات ناشی از آن بوده است... این کتاب بر آن است که ضمن توجه به نکات اساسی در ضرورت‌های گسترش صنعتی شهرها زمینه را به منظور پایگیری درست آنها آماده نماید...".

کتاب با پیشدرآمدی هشت صفحه‌ای آغاز شده است که در آن نویسنده بیشتر به تعاریف مفاهیمی پرداخته که در کتاب از آنها سود جسته است. در بخشی از این پیشدرآمد صنعت را به سه دسته گروهبندی کرده که دسته‌ی اول به صنایع پایه - کشاورزی، دامپروری ... و صنایع استخراجی - نفت، گاز، کانیهای مختلف ... اختصاص یافته است. دسته دوم که صنایع تولیدی نام گرفته خود به دو گروه صنایع سبک / کوچک مقیاس - پوشاک، پارچه‌بافی، آمودن غذا ... و صنایع سنگین / بزرگ مقیاس - فولاد، خودروسازی، سیمان ... بخشبندی شده است. دسته سوم که بی‌نام مانده و می‌توان به آن صنایع خدماتی نام داد؛ بانکداری، ترابری و هتلداری ... را در بر می‌گیرد.

پدیدآور کتاب را در ۹ بخش نگاشته که بخش پایانی آن فهرست منابع را در خود دارد. هشت بخش اصلی کتاب عبارتند از: (۱) صنعتی شدن شهر، (۲) صنعت و شهر در قرن نوزدهم اروپا، (۳) نگرش به صنعت در اندیشه‌های شهرسازی، (۴) مبانی استقرار صنعت در شهر، (۵) سابقه‌ی تأثیر صنعت بر چند شهر نمونه جهان، (۶) مدیریت شهری و منطقه‌ای در کشورهای پیشرفته‌ی صنعتی، (۷) مدیریت شهری و منطقه‌ای در کشورهای در حال توسعه‌ی صنعتی، (۸) عوامل مؤثر بر ساختار کالبدی - فضایی شهرها که هر یک از این بخشها دارای زیربخشهای بسیاری است.

پدیدآور در بخش هفتم به سراغ دو سرزمین آسیایی شبه‌جزیره هند و کره بویژه کشور کره جنوبی رفته است که در شمار کشورهای در حال توسعه‌ی صنعتی هستند. نخست کشورهای در حال توسعه را تعریف

کرده و آن را به دو گروه در حال توسعه صنعتی و کمتر توسعه یافته تقسیم کرده که در گروه اول کشورهایمانند: چین، کره جنوبی، ایران، برزیل، آرژانتین، مصر و مکزیک آورده است. اینان کشورهای هستند که در نیمه دوم سده بیستم به عنوان زنده‌ترین کشورهای صنعتی در حال توسعه نیز قلمداد می‌شده‌اند. چندانکه کشور ژاپن را تا سال ۱۹۵۵ در دسته‌ی کشورهای در حال توسعه به شمار آورده است. جالب آنکه تغییر مبانی زندگی اقتصادی و اجتماعی کره‌ی جنوبی را پس از ۱۹۶۰ می‌داند که با افزایش مهاجرت‌های روستایی به شهر و فشار ناشی از این مهاجرت باعث رشد شهرهای صنعتی این کشور شده است. پدیدآور تاریخچه‌ای از تغییرات اجتماعی و اقتصادی کره را از ۱۷۸۹ به بعد آورده است. وی توضیح داده که چگونه نخستین شهرهای رو به رشد، شهرهای کانه‌خیز و کارخانه‌ای چون چون آنوزی، هائریونگ، پیونگ یانگ، ساریون و نامپو در کره‌ی شمالی و شهرهای تجاری مانند سئول، دائجون و ماسان در کره جنوبی بوده که پس از جنگ جهانی دوم با سبلی از مهاجران کره‌ای از ژاپن (یک میلیون نفر) منچوری، شهرهای کوانگ‌جو، بوسان و دانگو رشد کردند.

پدیدآور پس از آن به روند رشد جمعیت در پهنه‌های صنعتی و مهاجرت روستا بیان به شهرها پرداخته است. چندانکه جمعیت شهر سئول پایتخت کره‌ی جنوبی در یک دهه (۱۹۶۰-۱۹۷۰) از ۶/۲ میلیون به ۵/۵ میلیون نفر افزایش یافت. نویسنده برای درک و دریافت بیشتر خواننده از چهار نقشه برای کشور کره سود جسته است.

پدیدآور برای نگاشتن این کتاب از ۱۱۴ (!؟) جلد کتاب انگلیسی و ۲۵ منبع فارسی بهره‌برداری کرده است که هفت منبع فارسی مقاله‌های خود پدیدآور است و در میان آنها فرهنگ منوچهر آریان‌پور (انگلیسی به فارسی) نیز بچشم می‌خورد. دکتر شیعه که از استادان پیشگام در آموزش شهرسازی است، کتاب را متنی مکمل درسی برای دوره‌ی کارشناسی ارشد معرفی کرده است. می‌ماند شمارگان مایوس کننده‌ی ۱۰۰۰ نسخه از کتابی که جای خالی آن در میان آثار شهرسازانه کاملاً بچشم می‌خورد. این افت شمارگان از فسادگی ناپهنگام بازار اقتصادی کتاب خبر می‌دهد و از سویی بی‌انگیزگی برای خواندن کتاب در میان خیل دانشجویان و جوانان، که برای ارباب دانش و فرهنگ تأمل‌برانگیز می‌نماید. با امید اینکه کتاب به چاپهای بعدی هم برسد.

Contents

Note	2
Special Report	
- City and Industry; A heterogeneous Twins/ M. Rostamkhani	3
Idea and Research	
- Eco-park; A graft between City and Industry/ B. Bahrami – P. Sooroor – H. Irani	12
- Evaluating of Success and Efficiency of Pouludshahr/ H. Hâtaminezhud – N. Izadfar – A. Izadfar	17
- Stationing Industrial Units in Urban Zones Landuse programming/ M. Jaber – M. Maqâri	26
Dialogue	
- From Old industry Poles to Modern High-tech Cities/ Interview with E.Zebardast/ A. Jalali	32
Municipality According to Documents	
- The birth of Polution Monster above Arak City/ A. Jalali	36
Urban Law	
- Regulation of Using The Lands for building and Utilities in Outer Limits/ A. Dâvoodi	39
Mayor's View	
- A woman as a mayor in Struggling with a New City Problems/ Interview with S. Shahabipoor The Sargaz Mayor	43
World Experiences	
- Analysing of Carbon Taxes in Sustainable- City Development/ M. Shoorche – F. Shakarami	48
World Cities and Municipalities	56
Plan and city	
- Process of A City Development on Industrial Bed/ M. Toolâbi	59
Instruction	
- Examining of Appraisal Confidence Effect on Municipality Institution/ N. Poorreza	66
News Report	
- There is Nowhere for Fun and Game in Sooting City of Arâk/ H.Fouqani	79
Brief News	80
Org.News	82
Urban Terminology	
- Contribution of Industry in Urban Economy (based on Statics of 1385/2006)/ D. Jalali	86
Site Review	89
New Publication	
- An Outlook at Industrial Evolution of Cities/ A. Jalali	90

Address: No. 1182, Mir Lane corner, Cross roads of Keshavarz Blvd. and Kargar - e shomali, Tehran

Tel: 63901283 - 85 Fax: 66428089

ISSN: 1606-7495

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

E.mail: shahrdariha91@yahoo.com

نرم افزار های یکپارچه مالی، اداری و صنعتی با رویکرد ERP

محاسبان.نت



HESAB RAYAN GROUP-Financial & Official Integrated System



021-877 60

www.hesabrayan.com
گروه شرکت های مساب رایان



محاسبان

- City and Industry;
A heterogeneous Twins
- Eco-park; A graft between City and
Industry
- From Old industry Poles to
Modern High-tech Cities
- The birth of Polution Monster
above Arak City
- A woman as a mayor in
Struggling with a New City
Problems
- Analysing of Carbon Taxes in
Sustainable- City Development
- Process of A City Development
on Industrial Bed
- Examining of Apprisial
Confidence Effect on Municipality
Institution
- An Outlook at Industrial Evolution
of Cities

