

- نگرشی دوباره به نقش و جایگاه تقسیمات شهری و شبکه معابر در شهرسازی معاصر
- راهکارهای پیشنهادی برای ترویج حمل و نقل پایدار در شهرهای در حال توسعه
- شهری کهن خفته در سیلاب تازه شهری رسته از ریشه های کهن
- مهمترین اقدامات توسعه ای اجتماعی برای شوراها و شورایاران
- تالار گفت و گوی شهر؛ بستری برای مشارکت شهروندی در مدیریت شهری
- اقدامات ایستگاه جدید با رویکرد توسعه ای مبتنی بر حمل و نقل عمومی
- اتوبوسهای هدایت شده خط شیدامی شهر ناگویا
- گزارش برگزینی همایش بزرگداشت روز ملی حمل و نقل
- آخرین وضعیت متروی کلانشهرهای کشور

محور اصلی:

حمل و نقل درون شهری

طرح روی جلد: مربوط به محور اصلی
عکس پشت جلد: حمل و نقل در هندوستان

صاحب امتیاز:

وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

مدیرمسئول: مهدی جمالی نژاد

زیر نظر: مجید عبدالهی

سر دبیر: هیرید معصومی

هیأت تحریریه:

علی افتخاری، حسین ایمانی جاجرمی، علی بقایی
سرائی، عباس جلالی، مرضیه حصاری، فریبرز
دولت آبادی، نوید سعیدی رضوانی، حدیثه گرشاسبی،
محمد طولابی، عمار داودی

نمونه خوان: ندا قدمی

امور هنری: حامد یعقوبی hamedyaghoobi.com

چاپ: کامیاب

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 به نشانی پست الکترونیکی نشریه (در محیط word) ارسال شود.

ISSN: 16 06 7495

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

www.safta.imo.org.ir

E.mail: shahrdariha91@yahoo.com

نشانی: تهران، بلوار کشاورز، ابتدای خیابان نادری، پلاک

۱۷، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی

کدپستی: ۱۴۱۶۶۳۳۶۶۱

تلفن: ۰۳ و ۰۲۰۵۰۶۳۹۰۲۰۵۷۷ نامبر: ۸۸۹۷۶۶۵۷

به سزاست که نهایت امتنان و سپاس را از مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران و همکاران فرهیخته آن مرکز ابراز نماییم که برای تدارک پیشزمینه‌ی این شماره از ماهنامه، متحمل زحمات بسیار شده بودند.

یادداشت.....

گزارش اصلی

۳- دیدگاه‌هایی آسیب‌شناختی از ترابری کنونی / امیر جعفرپور.....

اندیشه و پژوهش

۱۱- نگرشی دوباره به نقش و جایگاه تقسیمات شهری و شبکه معابر در شهرسازی معاصر / سهراب مشهودی.....

۱۷- راهکارهای پیشنهادی برای ترویج حمل‌ونقل پایدار در شهرهای در حال توسعه/ فرهاد قاصری، قدیر پورهاشم.....

۲۲- بازآفرینی فضاهای پیاده مؤلفه‌ی پایداری شهری / قاسم علی‌افشار.....

۲۸- بررسی شاخص‌های ترویج پیاده‌مداری بر مبنای رویکرد نوشهرگرایی / محمدرضا زندمقدم، هاشم نوروزی فرد.....

گفتگو

۳۳- مروری بر رویکردهای شکل‌گیری الگوهای حمل و نقل / آرمان میرزاخانی.....

۳۶- مشاور حقوقی / احسین پرستار.....

شهرداری‌ها به روایت اسناد

۳۷- شهری کهن خفته در سیلاب / عباس جلالی.....

از نگاه شهردار

۴۰- تازه‌شهری رُسته از ریشه‌های کهن / محمد طولابی.....

شورا و مشارکت

۴۶- مهم‌ترین اقدامات توسعه‌ی اجتماعی برای شوراها و شورایاران / دکتر حسین ایمانی جاجرمی.....

۴۹- تالار گفت‌وگوی شهر؛ بستری برای مشارکت شهروندی در مدیریت شهری / موسی پژوهان.....

- آینده پژوهی مسائل مدیریت شهری در ایران با تأکید بر مدیریت مشارکتی بافت‌های فرسوده / دکتر شهریار

۵۱- خالدی، عقیل اجاق، مصطفی هراثینی.....

تجربیات جهانی

۵۶- فضا سازی در ایستگاه‌های مترو / فروغ غضنفری راد.....

طرح و شهر

- احداث ایستگاه جدید با رویکرد توسعه‌ی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی / مریم لک.....

آموزش

- طرح تخصیص سوخت دیزل بر اساس پایش پیمایش و سامانه‌ی حمل و نقل بار درون شهری / سید ابراهیم

عبدالمنافی، محمد عباسی، حسین حیدریان.....

رهاورد سفر

۷۴- اتوبوس‌های هدایت‌شده خط شیدامی شهر ناگویا / مرضیه حصاری، افشین لرزنگنه.....

گزارش خبری

۸۱- گزارش برگزاری همایش بزرگداشت روز ملی حمل‌ونقل ۲۶ آذرماه ۱۳۹۷ / وزارت کشور / محمدصادق صادقی پور.....

گزارش سفرها

۸۵- رهاورد سفر به ۱۸ استان / کوروش میرسعیدی.....

اخبار کوتاه

۸۹- اجرای نمایش خیابانی با موضوع فرهنگ ترافیک در ارومیه / حدیثه گرشاسبی.....

۹۵- یک شهر، یک نگاه.....

آمار شهر

۹۶- آخرین وضعیت متروی کلانشهرهای کشور / فروغ غضنفری راد.....

با مخاطب

۹۸- نامه‌ای از شهروندان آینده به شهرداری از اکتونیان.....

معرفی سازمان‌ها و نهادها

۹۹- اتحادیه‌ی سازمانهای حمل و نقل همگانی کشور.....

معرفی پایگاه شبکه

۱۰۰- سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا) / علیرضا ملکوتی نیکو، محمدمهدی قدیری.....

تازه‌های نشر

۱۰۱- معرفی مفاهیم پیشاهنگ / عمار داودی.....

۱۰۵- فهرست لاتین.....



امروزه مدیریت شهری در گستره‌ی مدیریتی خود با مسایل بزرگی رودرروست که در تاریخ شهرها بی‌سابقه بوده است. پاره‌ای از آنها پیوسته در حال رشد و درهم تنیدگی هستند و به راحتی مدیریت شهری را به چالش فرا می‌خوانند. پاره‌ای از دشواری‌ها ممکن است برای شهرهای کوچک و میانی اهمیت چندانی نداشته باشد، اما برای شهرهای بزرگ و کلانشهرها دشواری‌هایی بر سر راه ایستاده که تمامی ساختار مدیریتی را در خود گرفتار می‌سازد. از جمله‌ی این مسایل که دشواری‌های دم‌افزون، جانبی و دامنه‌دار بسیاری را در بر دارد، موضوع ترابری (حمل و نقل) است که خود در سه گستره، دشواری‌سازی می‌نماید؛ ترابری شهری، ترابری جاده‌ای و ترابری میانی است که این آخری ترابری میان کلانشهرها، گوشواره‌ها و شهرک‌های اقماری را در بر می‌گیرد.



■ مهدی جمالی نژاد

حال اگر ترابری جاده‌ای را یکسره از مدیریت شهری جدا بدانیم که چنین کاری چندان منطقی و عملی نیز نمی‌نماید، بنابراین آن دو دیگر با مدیریت شهر یکسره پیوند دارند. افزایش شگفتی‌آور و تهدیدکننده‌ی شمار خودروها در کلانشهرها چندان است که هرگونه راه حل کوتاه مدت و آنی را ممکن است با ناموفقیت روبرو سازد. واپس نشاندن ساخت و سازهای شهری و پهن سازی خیابان و کوچه‌ها، راه حلی است که پیامدهای فیزیکی، اجتماعی و روانی آن هزینه‌ی بازهم سنگین‌تری را بر دوش مدیریت شهری خواهد گذاشت.

در ده سال گذشته (۱۳۸۷-۱۳۹۷) آسیب‌های وارده بر پیکر شهری و مدیریت آن، بویژه در زمینه‌ی، اقتصاد شهر و مسایل وابسته بدان را می‌توان به روشنی دید. از آسیب‌های ترابری در این دهه می‌توان آلودگی هوا از یکسو و پیدایی و گسترش جزایر گرمازا را از سوی دیگر لمس نمود که هردو ضربات سختی را می‌توانند بر محیط زیست شهری وارد سازند. افزایش و پایداری وارونگی هوا از نشانه‌های آنست که پیامد آن رشد بیماری‌های تنفسی، قلبی و عروقی شهروندان بویژه کودکان و پیرسالان شهری است. و این خود پدیده‌ی نوظهوری به نام «فرار پایان هفته» را پیش روی نهاده است؛ گریز از کلانشهرها و رفتن به شهرک‌های اقماری، شهرهای میانی و کوچک تا فاصله ۲۰۰ - ۳۰۰ کیلومتری کلانشهر.

دیدگاه‌هایی آسیب‌شناختی از ترابری کنونی

پیشدرآمد:

■ امیر جعفر پور



در تدوین اسناد آسیب‌شناسی کلانشهرها و مجموعه‌های شهری مربوط به آن‌ها، چارچوب اولیه برای تهیه سند آسیب‌شناسی مدیریت شهری توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور (وزارت کشور) پیشنهاد و به تایید کمیسیون رسید. دومین محور این سند، به موضوع «حمل‌ونقل» می‌پردازد که گزارش مرتبط با آن در قالب ۵ زیرمحور تخصصی با عناوین تصادفات شهری و ایمنی، آلودگی هوا، مدیریت تقاضای سفر، سهم ناوگان حمل‌ونقل عمومی در سفرهای درون شهری، مدیریت یکپارچه حمل و نقل بار و مسافر تدوین شده است. سهم بالای تردد وسایل نقلیه در آلودگی هوا، روند رو به رشد تصادفات در شهرها و بالتبع آن کشته و مصدوم شدن شهروندان، لزوم افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی در تردهای درون شهری، لزوم هماهنگی در مدیریت ملی و محلی حمل‌ونقل مسافر و کالا؛ مهمترین دلیل پرداختن به این زیرمحورها در این سند است که اگرچه به صورت ۵ سند مجزا تهیه و در کمیسیون بررسی شد، نهایتاً در قالب یک سند تصویب و ابلاغ شد. برای بازخوانی تاثیر و رویکرد این سند در کاهش معضلات بخش حمل و نقل با هم‌اندیشانی نام‌آشنا در میزگردی به گفتگو نشستیم:

امیر جعفر پور: دکترای مدیریت راهبردی گرایش حمل و نقل دانشگاه عالی دفاع ملی

پوریا محمدیان یزدی: دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

محمود رئوفی: مشاور در حوزه حمل و نقل و ترافیک

حمید سیادت موسوی: کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل

سپهر نواب زاده: کارشناس ارشد دفتر حمل و نقل وزارت کشور

* یادآور می‌شویم این میزگرد مدتی پیش انجام شده و پاره‌ای از اشارات در آن گذشته به نظر می‌رسد.

تقاضای سفر در کلانشهرها، «تحقق نیافتن سهم سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی از سفرهای شهری مطابق برنامه پنجم توسعه»، «آلودگی هوا و وجود کاستی در روند معاینه فنی خودروها در کشور» و «آمار بالای تصادفات شهری و نقصان در آموزش‌های اجتماعی و فرهنگی» تدوین شد. در هر بخش سند، پس از شناسایی وضع موجود، قوانین، مصوبات مربوطه، مشکلات، فرصت‌ها و تهدیدها بررسی و در نهایت مصوباتی جهت برون‌رفت از مشکلات پیشنهاد شد. پس از تدوین پیش‌نویس، اسناد و مصوبات پیشنهادی در ۵ جلسه و با حضور

جعفر پور: تهیه سند آسیب‌شناسی حمل‌ونقل شهری در اسفند ۹۲ توسط کمیسیون خاص امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها به سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور تکلیف گردید که پس از آسیب‌شناسی مسائل و مشکلات حمل‌ونقلی شهرها علی‌الخصوص کلانشهرها، جمع‌آوری آمار و اطلاعات و تحلیل آن‌ها، بررسی بیانیه‌های حاصل از نشست‌های دوره‌ای کلانشهرها و در نهایت تجربیات و بررسی‌های کارشناسی، این سند در ۵ سرفصل اصلی «تحقق نیافتن مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل بار و مسافر در شهرها»، «مدیریت نامناسب



در حوزه‌ی حمل و نقل را پوشش می‌دهد یا زمینه‌هایی وجود دارد که هنوز به آن پاسخ داده نشده و می‌توان در تکمیل این سند بدان پرداخت؟

محمدیان: این سند توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور تهیه شده است که کاستی‌ها را در قالب یک کار مطالعاتی مطرح می‌کند و کار بسیار خوبی است. در این سند علاوه بر بخش‌های گوناگونی دسته‌بندی شده است. به عنوان مثال در مقوله‌ی ایمنی بحثی که مطرح شده است نبود پایگاه اطلاعاتی از آمار تصادفات پلیس و همچنین عملکرد دستگاه‌های مرتبط بود. با اینکه در قوانین قبلی و مشخصاً در قانون سال ۱۳۸۹ رسیدگی به تخلفات این مورد مطرح شده بود، در این سند نیز بر لزوم آن تأکید شده است. علاوه بر این در قانون بیمه‌ی شخص ثالث مصوب اردیبهشت ماه ۱۳۹۵ بر ایجاد پایگاه داده تصادفات تأکید ویژه شده است اما به دلیل برخی مشکلات و مقاومت‌های مربوط به بخش‌های نظامی کماکان این مشکل پا برجاست. ولیکن وزارت راه و شهرسازی به استناد ماده‌ی ۱۶۳ برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه کشور موظف به ایجاد پایگاه سوانح شده است که در حال حاضر تنها اقدام اصلی و اساسی انجام شده در این خصوص است که البته آن هم در موضوعات شهری ورودی نکرده و در حقیقت صرفاً موضوعات درون شهری توسط وزارت کشور توجه شود که در سند پیش‌رو بدان پرداخته شده است. موضوعاتی مانند استانداردهای ناوگان حمل و نقل و تجهیزات از دیگر موضوعات مهم است که باید به یک رویه‌ی ثابتی رسید که خوشبختانه در این سند بدان پرداخته شده است. ما در حمل و نقل قانون کم‌نداریم، ولی پراکندگی قانون فراوان داریم. علاوه بر این ما در حوزه‌ی حمل و نقل قانون قدیمی زیاد داریم، نمونه‌ی آن آیین‌نامه‌ی طراحی راه‌های شهری توسط وزارت مسکن و شهرسازی وقت در دهه‌ی ۷۰ است که بیش از ۲۰ سال ملاک عمل آزمون‌های نظام مهندسی و مهندسين مشاور بوده است. توجه داشته باشید که ۲۰ سال زمان زیادی برای یک مستند علمی است و مسلماً نیازمند بازنگری و ارتقا است. خوشبختانه در این سند بروزرسانی

نمایندگان کلانشهرها و دستگاه‌های اجرایی مرتبط بررسی و در نهایت تقدیم دولت شد. اسناد و مصوبات پیشنهادی در کمیسیون یاد شده مطرح و با در نظرگیری مسائلی مانند: عدم پذیرش مصوبات دارای بار مالی برای دولت، رعایت همسو بودن با قوانین و برنامه‌های بالادستی و اهداف بلندمدت دولت و همچنین جلب حداکثری دستگاه‌های مرتبط بررسی و اصلاح و در نهایت طی مصوبه‌ی شماره ۵۱۰۲۴/۱۱۹۵۱۲ مورخ ۹۴/۹/۱۰ هیأت محترم وزیران در ۵ بخش و ۲۷ بند تصویب و ابلاغ شد.

از جمله مجوزهایی که در این سند از دولت دریافت شد تکلیف وزارت کشور به تدوین لوایح اصلاحی مهم‌ترین قوانین حوزه حمل‌ونقل، یعنی قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است. تدوین لایحه‌ای برای تقدیم به مجلس در حوزه مدیریت حمل‌ونقل و ایمنی که ساختار و سازمانی پیشنهاد شود و اصلاح لایحه تشکیل شورای عالی ترافیک شهرهای کشور با رویکرد انسان‌محور شدن و تأکید بر حمل‌ونقل پاک و سلامت‌محور در حمل‌ونقل از مفاد نرم‌افزاری این مصوبه است که با تأکید بر قوانین و آن‌هم در بازه زمانی سه ماه و شش‌ماهه باید ارائه شود. در ابعاد سخت‌افزاری، در حوزه ایمن‌سازی مهاربندی دورادور کامیون‌ها و کامیونت‌ها و ناوگان دیزلی که ارتفاع زیادی دارند تا نصب شبرنگ و شب‌نما روی ناوگان حمل‌ونقل از موتورسیکلت تا کامیون‌ها و حتی ادوات کشاورزی و خدماتی یا بحث مجهز شدن ناوگان عمومی به کپسول آتش‌نشانی و نصب کاتالیزگر و صافی ذرات دوده روی ناوگان دیزلی عمومی و همچنین موضوع تجهیز ناوگان حمل‌ونقل به سامانه‌های هوشمند بندهایی لحاظ گردیده است. و نهایتاً اینکه در یک بازه‌ی دو ساله وزارت کشور و در برخی از حوزه‌ها سایر دستگاه‌ها مکلف شده‌اند سروسامانی به وضعیت حمل‌ونقل عمومی شهری بدهند.

حال سوال‌های سه‌گانه این است که:

۱- آیا مصوبات این سند خلاءهای آسیب‌شناسی شده

این همه هزینه ها برای ساخت تقاطع غیر همسطح در شهرها می شوند و دائماً در حال تعریض خیابان ها هستند. در حالی که هیچ کدام اینها راه حل نیست

قوانین پیشین توسط وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت کشور دیده شده که از نقاط قوت این سند می باشد در بحث تصادفات، اگر مثلث معروف تصادفات را در نظر بگیریم که سه عامل آموزش (Education)، مهندسی (Engineering) و اجبار (Enforcement) را مدنظر دارد، در حوزه ی آموزش و ترویج فرهنگ ترافیک تاکنون ضعیف عمل شده است. در این سند بحث آموزش در قالب تهیه مطالب و برنامه های آموزشی و پخش رایگان در صدا و سیما و ایجاد مقاطع تحصیلی در رشته های مرتبط دیده شده است تا بدین طریق قسمت مربوط به آموزش را که بیشتر در آن ضعف داشته ایم، قوی کنیم. متأسفانه در بحث آموزش همیشه بحث های کلیشه ای مطرح بوده و هدفمند نبوده که سرفصل های مشخصی برای آن تعریف شود. در حوزه حمل و نقل عمومی و سفرهای شهری این خلا را داریم که ما علاوه بر تعریف استانداردهای خودرویی توسط سازمان ملی استاندارد و وزارت صنعت، معدن و تجارت، استاندارد جدا گانه ای برای ناوگان حمل و نقل عمومی نیازمندیم. در این راستا در شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور استانداردهای لازم برای اتوبوس، ون و تاکسی را تدوین و با امضای وزیر کشور به دستگاهها ابلاغ کردیم. در این سند به این موضوع و مصوبه شورای عالی هماهنگی و ترافیک تاکید شده است تا برای سازمان ملی استاندارد نیز ارسال گردد. علاوه بر این استانداردهای مربوط به تجهیزات مرتبط با ناوگان حمل و نقل عمومی یا ادوات داخل خودرو مثل کپسول آتش نشانی و غیره معرفی گردیده است. از دیگر مباحث، بازنگری قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب سال ۱۳۸۶ است. در این بازنگری سهمی برای حمل و نقل عمومی تعیین شده بود که تا حدودی بلندپروازانه و غیر عملی بود که در بررسی های جدید اصلاح شده و زیر عنوان یک لایحه در هیئت دولت مطرح می باشد. ما برای هر شهر مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک تعریف می کنیم. مرجع تصویب این طرح شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور است که در این طرح، سهم هر مُد (شبهه حمل و نقلی) به طور جداگانه در بازه های ۵ ساله پیشنهاد می شود. در این طرح درصد حمل و نقل عمومی و شخصی به تفکیک معین می گردد. در حقیقت متناسب با بضاعت هر شهر کار را پیش می بریم. ما نمی توانیم

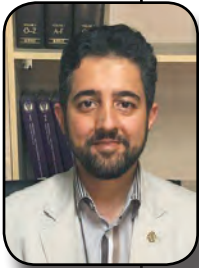
نسخه ی یکسانی برای شهرها بیچیم. به همین دلیل در سند آسیب شناسی، اصلاحیه قانون توسعه حمل و نقل عمومی را داریم.

علاوه بر این یکی از مباحث مربوط به ایمنی، درآمدهای صندوق های بیمه است که به سبب اقدامات ایمن سازی که در شهرداری و وزارت راه و شهرسازی انجام می شود باید تقسیم شود. وقتی یک نقطه ی حادثه خیز داریم و ما آن را مرتفع می نماییم طبیعتاً سودآوری بیشتری برای صندوق های بیمه به همراه خواهد داشت. بنابر این ۵۰ درصد از این سود، می تواند به دستگاه هایی که باعث کاهش شده اند برگردد ولی هنوز ما هیچ دریافتی نداشته ایم. در این سند بر روی این موضوع خوشبختانه صحبت شده است.

بحث دیگر حمل و نقل هوشمند یا ITS است. ما باید یک چارچوب کلی را برای شهرهای کشور تحت عنوان معماری ITS ایران تعریف کنیم. در حقیقت نیازهای هوشمند سازی هر شهر مشخص است و دیگر به طور سلیقه ای عمل نمی شود. ما نیاز به داده های پیوسته داریم تا از آن طریق چارچوب هوشمند سازی کلی را در سطح کلان ارایه کنیم. در این سند، این مورد در قالب ارتقا عملکرد ITS دیده شده است.

نکته ی دیگر همزمانی مطالعات جامع شهرسازی و مطالعات جامع حمل و نقل است که تنه به تنه هم می زند. با اینکه طرح های شهرسازی بالادست هستند و ملاک عمل، و لیکن بعضاً این مطالعات جامع در قسمت ترافیک از سطح کیفیت مناسبی برخوردار نیست در حالی که باید یک رشته از سرفصل های مطالعاتی حمل و نقلی در آن دیده شود.

نواب زاده: در این سند اصلاح قانون توسعه حمل و نقل مد نظر است ولی یک رشته قوانین دیگر در خصوص انتقال فناوری داریم که آنها نیز نیازمند اصلاح هستند. به عنوان نمونه قانونی داریم به نام قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی کشور. این قانون سدی برای واردات ناوگان حمل و نقل به داخل کشور شده است. به محض اینکه شهرداری بخواهد کمبود ناوگان خود را به طور موقتی با واردات جبران کند، با استناد به این قانون عملاً ممانعت می شود. از این دست قوانین که مانع توسعه حمل و نقل عمومی می شود باز هم وجود دارد. ما مطالعات حمل و نقلی انجام می دهیم و طرح ارایه می کنیم که به فرض چه تعداد اتوبوس یا قطار نیاز داریم و پس از چند سال مطالعه راهکار نهایی ارایه می شود. در صدر تمامی راهکار ها هم حمل و نقل عمومی است. ولی وقتی ناوگان حمل و نقل عمومی تامین نشود، نه اتوبوس داریم و نه قطار، و تمام رشته ها



امیر جعفرپور



پوریا محمدیان
یزدی

پنبه می شود.

از دیگر نواقص در رابطه با قوانین و مقررات بحث مدیریت تقاضای سفر است که از لحاظ علم مهندسی حمل و نقل و ترافیک، یکی از مهم ترین کارهاست. ولی ما به دلیل قوانین دست و پا گیر عملاً نمی‌توانیم آن را پیش ببریم. مثلاً اگر بخواهیم ساعت شروع کار را تغییر دهیم، یا مباحثی چون دور کاری را مطرح کنیم به انبوهی از موانع برخورد می‌کنیم. به طوری که اگر کسی وارد این مباحث شود به علت وجود قوانین دست و پا گیر منصرف می‌شود. در برنامه ریزی حمل و نقل دو وجه داریم: ۱. عرضه ۲. تقاضا. از یک طرف باید عرضه ی تسهیلات را زیاد شود، مثلاً بزرگراه احداث شود، مترو و اتوبوس توسعه یابند و... و از طرف دیگر باید تقاضا را مهار کرد. در بعد عرضه دستمان باز تر است ولی در بحث مدیریت تقاضا به دلیل قوانین موجود دست و پا بسته هستیم برخی قوانین هم با هم تداخل دارند.

رئوفی: خیلی ممنونم که این تصویب نامه را سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، پیگیری کرده است. بحث تصادفات در کشور در این روزها بسیار حاد و تاسف بار است. اتفاقاتی که می‌افتد مانند حادثه ای که این اواخر در خصوص اتوبوس حامل دانشجویان این مملکت رخ داد. موردی که بارها رخ داده و دانشجویان و گاه دانش‌آموزان دبیرستانها در اتفاقاتی مشابه صدمه می‌بینند. چیزی که این جا می‌بینیم نگاهی به این موضوع دارد ولی هدف های جدی و قابل اجرا یا بیان مسؤلیت‌ها، در آنها دیده نمی‌شود. شاید در جای دیگری مثل قانون بودجه و یا قانون برنامه پنج ساله گنجانده شده باشد ولی در حقیقت همین اطلاعاتی که راهنمایی رانندگی باید ارائه دهد. سال های سال است که همگی معتقدیم این اطلاعات باید در اختیار متخصصین قرار داشته باشد تا بتوانند جویای عیب کار باشند اما هنوز رخ نداده است. اگر در شهر تهران در نقطه ای روزانه ده تصادف اتفاق می‌افتد شهرداری باید در جریان قرار گیرد و با مطالعه میدانی و بررسی های کارشناسانه پر حادثه ترین نقاط شهر را مشخص نماید و با کار کردن در آن نقاط با اصلاح هندسی، نصب چراغ و غیره سعی در رفع نقص برآید و یا حتی مسؤولین وزارت راه و شهرسازی اگر این آمار و اطلاعات را در اختیار داشته باشند، می‌توانند نسبت به آن برنامه ریزی کنند و هوشمندانه جلو بروند. ولی مشکل همچنان وجود دارد و اگر این بند پنج اجرایی شود و پایه قرار داده شود و یا قوانین بودجه سنوایی و بودجه شهرداری ها و وزارت راه و شهرسازی آن را در تدوین بودجه ها لحاظ نمایند و اصلاحات را انجام دهند و همه ی بخش ها را بتوانند تحت پوشش قرار دهند قطعاً نواقص منجر به تصادفات از بین خواهد رفت. یا معاینه فنی خودروها که خیلی مهم است مثل آتش سوزی اتوبوسی که به دلیل عدم مرغوبیت جنس لاستیک آن دچار

آتش سوزی شده و شرایط بسیار وحشتناکی را برای سرنشینان خود ایجاد کرده بود. باید اذعان داشت که هر کدام از این حوادث در زمانی که اتفاق می‌افتد طی یک بازه زمانی سرتیتر همه اخبار و روزنامه ها و رسانه های جمعی است و بعد فراموش می‌شود. در حالی که این موضوع بسیار حائز اهمیت است و باید مسؤولین نظام، مجلس همگی نسبت به این موضوع همت کنند و همانطور که ما توانستیم رشد شدت تصادفات را از ۱۷٪ به ۶-۶٪ برسانیم (در سال ۸۳ تا ۹۴) یقیناً این امکان وجود دارد که این آمار ۱۶۰۰۰ کشته در سال را نیز کم کنیم و این یک همدلی و همفکری همگانی را می‌طلبد که این موضوعات را به طور جد و با برنامه به نتیجه برسانند.

سیادت موسوی: من هم سپاسگزارم و می‌دانم که در شرایط فعلی نظام اداری ما اساساً کار کردن و پیگیری یک امر چند وجهی پیچیده که به دستگاه های مختلف و دیدگاه های مختلف مربوط میشود چقدر مشکل است. در مورد بحث ایمنی موارد خوبی در این مصوبات هست اما به نظر می‌آید که ایمنی یک پیش نیاز یا مجموعه ای از فضاهای پیش نیاز را دارد. یکی از آن ها اینست که واقعا حرمت انسانها و سلامتی جان آنها، بیش از پیش شناخته شود. زیرا بزرگترین خطر برای یک جامعه این است که مسائل و حوادثی که انسان ها را به خطر می‌اندازد عادی تلقی شود. اتفاقاً، امکان رخ دادن در هر جایی را دارد ولی عادی شدن آن یک معضل بزرگ است. ایمنی یک تفکر است و حتماً باید این تفکر در جامعه زنده شود. جوانی که با یک موتور سیکلت با یک نفر دیگر بدون هیچگونه پیش بینی ایمنی به مانورهای خطرناک در معابر دست می‌زند شاید به عبارتی می‌خواهد بگوید زندگی برایش ارزش و اهمیتی ندارد که برای حفظ آن موارد زیادی را رعایت کند. این که حس اهمیت سلامت در جامعه تسری پیدا کند قطعاً یک پیش نیاز برای توجه به ایمنی در همه عرصه هاست. من گاهی این موضوع را به دوستان گفتم که حتی در یک میدان مین هم فردی که توجه به همه ی خطرات داشته باشد و با دانش و بینش وارد آن شود، می‌تواند به سلامت خارج شود. بنابراین درست است که به جاده های ناهموار در جای خود باید توجه ویژه ای داشت لیکن پیش نیاز قطعی ایمنی توجه به اهمیت جان و سلامتی و حفظ آن است و فکر می‌کنم ما نیاز به ایجاد چنین فضایی داریم. در حقیقت جامعه ما باید برایش مهم باشد و تک تک افراد جامعه به آن اهمیت دهند. همین کلاه ایمنی چقدر در مورد آن سهل انگاری میشود، ببینید از میان کسانی که کلاه را استفاده کردند چند نفر بند آن را بستند و آن را از جنبه رفع تکلیف خارج کردند. و باز از میان کسانی که کلاه دارند چند نفر سرنشین دوم را مجهز به کلاه کردند؟ اگر این سلسله را بخواهیم ادامه دهیم می‌رسیم به آن جا که خود عوامل اجرایی آیا پیش آمده که از کلاه ایمنی به درستی

استفاده کرده باشند؟ امروزه در دنیا حوادث را بررسی نمی کنند بلکه شرایط و فضاهایی که می تواند بالقوه به یک حادثه منجر شود را بررسی می کنند. نه این که حوادث را بررسی نکنند، فراتر از آن شرایطی را که منجر به حادثه و یا شرایطی را که از آن با عنوان (Near Accident) به معنی «خطر بیخ گوش» یاد می کنند و می توانستند منجر به تصادف بشود را بررسی می نمایند. در پاسخ به این سوال که کجا میشود بیشترین اثرگذاری را در راستای تحقق اهداف مصوبه داشت، فکر میکنم که ما به فضایی برای آن وحله و آن پیش نیاز، نیازمندیم که باز شود. در مواردی هم چند نکته می توانم اضافه کنم که یک مورد را البته اشاره کردید. در بحث بیمه ها که بخشی از هزینه های صرفه جویی شده در اثر توسعه ایمنی در کشور به نظام اداری کشور برگردانده شود. من نمیدانم چرا رانندگان در ایران هنوز براساس خطری که در کمین خود و جامعه شان است بیمه نمی شوند. مهمترین عامل در رعایت مقررات در دنیا و در کشورهایی که در این زمینه ها سابقه طولانی تری دارند این است که فرد از جریمه صد هزار تومانی نمی ترسد. بلکه اگر یک سابقه عبور از چراغ قرمز در پرونده بیمه اش باشد، او یک انسان خطرآفرین تلقی خواهد شد و بیمه ها با هزینه چندین برابر او را بیمه می کنند. تاجایی که طرف برایش مقرون به صرفه نیست که رانندگی کند. که رعایت این موضوع می تواند در ایران هم اثر بخش باشد.

۲- برای اجرایی شدن مفاد این سند و محقق شدن هر چه بیشتر اهدافش پیشنهاد و نظر دوستان چیست و چه کارهایی را لازم می بینید در حوزه صف و ستاد در شهرداری ها و استانداری ها صورت گیرد.

محمدیان: یکی از مباحث مهم پیرامون این سند میزان اجرایی و عملیاتی شدن آن است. ما می توانیم ۲۰ بند و طرح دیگر نیز بدین سند اضافه کنیم ولیکن مادامی که اجرایی نشود فاقد ارزش است. ما قانون کم نداریم، چه بسا در مواردی قانون زیاد هم داریم ولی آنها را از نظر اجرایی به سرانجام نرسانده ایم.

قانون گذار گفته است هر پولی که از محل جریمه ها واصل می شود به حساب خزانه واریز شود و بر اساس قانون رسیدگی به تخلفات بر اساس نسبت ۶۰ درصد به حساب وزارت راه و شهرسازی و شهرداری ها و دهیاری ها مجدداً به ترتیب (با نسبت ۷۰ به ۳۰ شهر به روستا) توزیع شود. از این مقادیر که باید به صورت کامل تخصیص داشته باشیم سهم تخصیص تقریباً ۱۰ درصد بوده است. اینجا همان جایی است که اولویت ها مطرح می شود. وقتی میزان تخصیص پایین می آید چه کاری می شود کرد. ما با یک معادله ی چند مجهولی که خیلی از آنها اصولاً در اختیار ما نیست مواجهیم. یکی دیگر

از مباحث که اجرایی شدن طرح ها را با مشکل مواجه می کند میزان تعاملات بین دستگاهی است. میزان تعاملات خیلی مهم است. پلیس در بسیاری از موارد به دلیل ملاحظات و دغدغه های مربوط به خود، مصلحت اندیشی می کند که در حقیقت پلیس به عنوان ضامن اجرای قانون و مقررات در حوزه حمل و نقل می بایستی با قاطعیت برخورد کند. به عنوان مثال بحث زوج و فرد در شهر تهران را مد نظر قرار بدهید. روزی که طرح زوج و فرد شروع شد (فروردین ۱۳۹۴) ۱,۲۰۰,۰۰۰ ورودی به محدوده زوج و فرد داشتیم که از این میزان ۲۴۰ هزار نفر تخلف کرده بودند. در حقیقت اعتقادی به وجود چنین دوربین هایی بین رانندگان نبوده است. قرار بر این بود که انتهای فروردین پلیس شروع به جریمه کردن کند ولیکن به هر دلیلی آنرا تا دی ماه به تعویق انداخت. این در حالی است که ما برای فناوری های بروز و مدرن و... کلی هزینه کرده بودیم، ولی در نهایت پلیس صلاح ندانست جریمه ها را انجام دهد (به هر دلیلی).

پس از شروع به اعمال جریمه از سوی پلیس، با وجود اعمال قانون، تعداد متخلفان در محدوده های زوج و فرد برابر با ۴۰ هزار خودرو در روز می باشد که البته باز هم زیاد است. ولیکن به علت قاطعیت پلیس از ۲۴۰ هزار به کمتر از ۴۰ هزار در روز رسیده است. مورد دیگر آنکه ما در سطح شهر چند عدد خودرو داریم که پلاک آنها مخدوش است و یا در ورودی های طرح ترافیک به روش های گوناگون پلاک خودرو را مخفی می کنند. دستکاری پلاک به هر طریق جرم است و باید به محاکم قضایی معرفی شوند. در این وضعیت ببینید برخورد پلیس به چه ترتیب است. این موضوع خود تاثیر بسیاری در افزایش جرایم دارد.

رئوفی: در بخش حمل و نقل عمومی من می خواستم به سامانه ریلی زیر زمینی (مترو) اشاره کنم که بسیار مورد بی توجهی واقع شده است. مثلاً در متروی کلانشهر اهواز اعتبار زیادی هزینه شده ولی هنوز پیشرفت مطلوبی نداشته است. در کرج هم همینطور. عدم النفع همین سرمایه ها را در نظر بگیرید چرا این اعتبارات نمی آید و متروها فعال نمی شوند. لااقل هر سال ۲ کیلومترشان راه اندازی شود و کار با یک تقسیم بندی درست به سر انجام برسد. باید یک منبع اعتباری خاص برای آنها دیده شود که بتوان این پروژه ها را به سر انجام رساند. تا آن مسائل منفی که در مورد ترافیک وجود دارد آرام آرام حل شود ولی الآن ۱۰ تا ۱۵ سال است که آن مشکلات گریبان گیر این پروژه هاست و فقط تهران است که با سرمایه ی کلان با سرعت نسبتاً خوبی کار را جلو می برد اما شهرهای دیگر واقعا عقب هستند.

سیادت موسوی: یک جمله ای از یکی از بزرگترین متخصصان حمل و نقل و شهرسازی دنیا نقل شده است که:



سپهر نواب زاده

روزی که طرح زوج و فرد شروع شد (فروردین ۱۳۹۴) ۱۰۲۰۰۰۰۰۰ ورودی به محدوده زوج و فرد داشتیم که از این میزان ۲۴۰ هزار نفر تخلف کرده بودند. در حقیقت اعتقادی به وجود چنین دوربین‌هایی بین رانندگان نبوده است، چرا چون خود پلیس هم جریمه نمی‌کرد. قرار بر این بود که انتهای فروردین پلیس شروع به جریمه کردن کند ولیکن به هر دلیلی آنرا تا دی ماه به تعویق انداخت. این در حالی است که ما برای فناوری‌های بروز و مدرن و... کلی هزینه کرده بودیم، ولی در نهایت پلیس صلاح ندانست جریمه‌ها را انجام دهد

کلیه راننده‌های خودروهای بالای ۱۰ تن مکلفند به ازای هر حمل بار، باربرگ دریافت کنند. لازم به ذکر است باربرگ کاملاً الکترونیکی بوده و جهت دریافت آن نیاز به مراجعه حضوری نبوده و ظرف چند دقیقه صادر می‌شود. شاید خبر خوبی باشد که ما را به سمت درآمد پایدار و وابسته نبودن به بودجه‌های حاصل از یارانه‌های هدفمندسازی و یا حتی مالیات ببرد. سخن شما درست است که در پروژه‌های شهری نیاز است بیشتر نظارت داشته باشیم تا این اشتباهی زیرساخت سازی کاهش یابد چرا که هر چه بیشتر بسازید بیشتر شلوغ می‌شود و سطح سرویس پایین تر می‌آید. در جمع بندی باید گفت خودرو بیشتر، نیاز به بزرگراه بیشتر، در نتیجه دعوت به حضور خودروهای بیشتر خواهد بود و این دور باطل همین طور ادامه پیدا می‌کند.

۳- چه کمکی می‌توان از مجموعه‌های خارج از مدیریت شهری (چه در وزارت کشور و چه در سایر سازمانها) در اجرای مصوبات این سند دریافت کرد؟ اگر در این رابطه می‌توان دستگاہی را به کمک گرفت چه مجموعه‌هایی هستند و چگونه از همکاری آن‌ها می‌شود بهره‌مند شد؟

محمدیان: این بحث بسیار گسترده است. یکی از مسایل مهم در حوزه ی آژانس‌های تاکسی تلفنی و حمل و نقل بار است که ما همواره با وزارت صنعت، معدن و تجارت اختلاف نظر داریم. قاعدتاً اگر ما بتوانیم پیرامون این مورد با وزارت صنعت تعامل سازنده و پویا داشته باشیم می‌توانیم مباحث را با اطلاعات کاملتر به پیش ببریم. به جرات می‌توانم بگویم که در سطح شهر یک سازمان غیر رسمی به اسم سازمان تاکسیرانی داریم که ما هیچ اطلاعاتی پیرامون آنها نداریم. ما حدود ۸۰

«بدانید و آگاه باشید در شهرهای بزرگ و پر تراکم اساساً حمل و نقل جاده‌ای و خیابانی پاسخگو نیست و به دنبالش نروید. جز حمل و نقل عمومی و ریلی هیچ گزینه‌ی دیگری کارساز نیست». کرج به تنهایی چند برابر کشور دانمارک است. در جاهای پر تراکم اساساً با پل و اتوبان و دو طبقه کردن و تونل بزرگراهی و غیره به دنبال رفع مشکل حمل و نقل نگردید. حال اگر همین هزینه‌ها صرف خطوط ریلی و حمل و نقل عمومی می‌شد هیچ کدام از این مشکلات را نداشتیم.

رئوفی: من معتقدم وزارت کشور باید نظارت ویژه‌ای بر بودجه‌ی شهرداری‌ها داشته باشد. این همه هزینه‌ها برای ساخت تقاطع غیر همسطح در شهرها می‌شوند و دائماً در حال تعریض خیابان‌ها هستند. در حالی که هیچ کدام اینها راه حل نیست. در حالی که اگر صرفه‌جویی می‌کردند و هزینه‌های بی‌جا نداشتند و اختصاص می‌داند به حمل و نقل عمومی، این پروژه‌ها به بهره‌برداری میرسید و نتیجه مثبت می‌داد. بر همین اساس به نظر می‌آید که حتماً می‌بایست ضوابط بودجه را عملیاتی کنیم. این هدر دادن سرمایه مردم است. همین الان پل صدر را با هزینه‌های بسیار بالایی ساختند و این در حالی است که ورودی از تونل به صدر هم سطح را و یا خروجی‌های پل را می‌بندند. در حقیقت ورود به بزرگراه‌ها را محدود می‌کنند. از یک طرف ظرفیت حمل و نقل (ظرفیت کمان را نه کل مسیر) را اضافه می‌کنند بعد همزمان ورود به آن بخشی که ظرفیت را زیاد کرده‌اند، می‌بندند که بار زیاد نشود و توزیع شود و قابلیت کنترل داشته باشد. نقش چراغ‌های راهنمایی در شهر همین مسأله توزیع بار است. چرا ما باید این مقدار هزینه کنیم در حالیکه بازدهی ندارد و پیام غلط بفرستیم به مردم که یک ماشین دیگر هم بخرند.

جعفرپور: تلاش سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در دو سال اخیر بر ساماندهی بار متمرکز شده بر اساس تجربیات وزارت راه و شهرسازی در بیرون شهرها، از محل جابجایی بار در آمدزایی داشته باشیم. این درآمد می‌تواند برای شهرداری‌ها جایگزین درآمدی باشد که از شهر فروشی و یا تراکم فروشی در شهرها بدست می‌آید. در این راستا از ۹۵/۱۱/۶ ساماندهی ناوگان باری شهری از طریق یک سامانه‌ی متمرکز در سراسر شهرهای کشور شروع شد. تاکنون بیش از ۲۵۰ هزار خودروی فعال در بخش شهری ضمن اصالت سنجی از طریق اتصال سیستمی به بانک‌های پایه کشور و ارائه مدارک و احراز شرایط مندرج در مقررات مربوطه از طریق شهرداری‌های کشور موفق به دریافت مجوز فعالیت شدند. از طریق این سامانه دسترسی به کلیه اطلاعات ناوگان مربوطه برای مدیران شهری و ستادی مهیا شده است. در ضمن در مرحله جدید اجرای این طرح از تاریخ ۲۰ آبان ماه سال جاری سامانه صدور سند حمل بار شهری (باربری) در سراسر شهرهای کشور عملیاتی شده و



محمد رئوفی

بدانید و آگاه باشید در شهرهای
بزرگ و پر تراکم اساسا حمل و نقل
جاده ای و خیابانی پاسخگو نیست
و به دنبالش نروید. جز حمل و نقل
عمومی و ریلی هیچ گزینه ی دیگری
کارساز نیست



حمید
سیادت موسوی

دوم آنکه طبق قوانین و مقررات موجود خیلی از سازمان‌ها موظف‌اند که یکسری از وظایف را بر عهده بگیرند. حال باید دید آن دسته از سازمان‌ها و نهادها تا چه میزان وظایف خود را به درستی انجام می‌دهند. مثلا در مصوبات مربوط به نحوه جلوگیری از آلودگی هوا ماده ای داریم که بر طبق آن کارخانه‌های خودروسازی موظف شده‌اند اولویت تولیدی خود را بر روی تولید ناوگان حمل و نقل عمومی قرار دهند. حال شما ببینید در این سالها تا چه حد بر روی تولید ناوگان حمل و نقل عمومی کار شده است و چه میزان خودروی شخصی تولید شده است. خودروی شخصی در اولویت قرار داشت، لیزینگ می‌شد، و هر گونه مساعدت و تسهیلات برای خرید آن داده می‌شد. ولی در عین حال وظیفه ی قانونی که اولویت در تولید ناوگان حمل و نقل عمومی بود زیاد جدی گرفته نشد. اگر فقط همین یک مورد درست اجرا شده بود خیلی از مشکلات حل می‌شد. در برخی موارد بخشی نگری باعث بروز مشکلات جدی شده است.

رئوفی: در سند آسیب شناسی که پنج بند در خصوص سامانه های حمل و نقل عمومی در سفرهای شهری مصوب شده است، بند اول تخصیص وجوه مربوط به بند (د) ماده (۸) قانون هدفمندی یارانه ها (موضوع پرداخت سهم حمل و نقل عمومی از وجوه حاصل از اجرای قانون مذکور) با تأکید بر تخصیص صد در صدی است که علت درج این مصوبه این است که ما در قانون هدفمند سازی قرار بود ۳۰٪ عواید حاصل از فروش فرآورده های نفتی را تخصیص دهیم به حوزه خدمات، که حمل و نقل یکی از عمده ترین بخش های خدمات و صنعت است. ارقامی که برای آن پیش بینی می شد در حد همان ارقام مندرج در قانون حمل و نقل سوخت یعنی حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان در سال بود. در واقع باید گفت سهم حمل و نقل یک سوم از ۳۰٪ است به عبارتی ۱۰٪ از کل بودجه قرار شد به حمل و نقل تزریق شود. منتهی این امر محقق نشد. ما مصوبه ای از هیأت وزیران گرفتیم که سازمان برنامه و بودجه را بعنوان یک دستگاه مجری مکلف کنیم که تخصیص صد در صدی این اعتبارات را انجام

هزار تا کسی شناسایی شده در شهر تهران داریم و معادل همان و یا حتی بیشتر از آن در داخل آژانسها مشغول هستند که ما از آنها نیز هیچ اطلاعاتی نداریم و ساماندهی هم نشده اند. این در حالی است که در ماده ۹ قانون توسعه، مدیریت حمل و نقل سوخت، مدیریت بار و مسافر در محدوده شهرها با شهرداریهاست ولیکن در این رابطه با وزارت صنعت، معدن و تجارت با مشکل مواجه هستیم.

در تمام موضوعاتی که در واقع ضمانت اجرای کار ما در حوزه ی شهری است، پلیس راهور حضور دارد و در یک پله بالاتر ناجا به عنوان مجری برخورد با جرم قرار دارد. در داخل حریم اختلافاتی با وزارت راه و شهرسازی داریم. سر تعاریف مربوط به حومه و حریم و امثالهم با همکاران وزارت راه مشکل داریم. شهرداریها متولی راه های درون شهری و وزارت راه و شهرسازی متولی راه های برون شهری است. اگر دقت بفرمایید براساس آمار ارائه شده فراوانی وقوع تصادفات در محدوده ۳۰ کیلومتری شهرها بیش از دیگر بخش هاست و این دقیقا همان جایی است که ما با وزارت راه و شهرسازی همپوشانی داریم. اگر برهمکنش سازنده و موثر بین شهرداری ها و وزارت راه و شهرسازی به وجود بیاید اقدامات سازنده ای در کاهش این آمار خواهیم داشت.

با وزارت نفت در قضیه ی پایش پیمایش (الزام به اختصاص سهمیه سوخت به ناوگان باری بر اساس پیمایش) همکاری زیادی می بایست داشته باشیم. در حوزه تعویض مخازن خودروهای گازسوز وزارت کشور به تنهایی نمی تواند ورود پیدا کند و باید وزارت نفت مشارکت جدی داشته باشد. در حوزه ی آموزش فرهنگ ترافیک با وزارت آموزش و پرورش در ارتباط هستیم و باید ورود موثر داشته باشد. قشری که هدف ما هستند کودکان و نوجوانان در سنین پایین هستند که آموزش و پرورش باید مطالب ما را در کتب خود چاپ کند و همانند زنگ ورزش در مدارس زنگ آموزش ترافیک را در برنامه های هفتگی بگنجانند. در حقیقت رسانه ی ملی و آموزش و پرورش در آموزش مفاهیم کلیدی در قالب برنامه های متنوع بسیار می توانند همیار باشند. با توجه به گستردگی بحث حمل و نقل و روابط پیچیده با سازمان های گوناگون میبایست یک نظام مشخص ما بین سازمان های ذیربط تعریف شود تا هرکس وظیفه ی خود را به طور مشخص بداند.

نواب زاده: موردی که بسیار مغفول واقع شده است بحث فرهنگ سازی است. مطالعات نشان می‌دهد که حدود ۳۰ درصد از ظرفیت معابر ما به دلیل بد رانندگی کردن هدر می‌رود. این یکی از اساسی ترین کارهاست که می‌بایست مراکز آموزشی و فرهنگی و البته صدا و سیما در رفع آن کمک کنند. ما در کشور نهادهای فرهنگی زیادی داریم ولی هیچکدام خودشان را مسؤوول این کار نمی دانند.

دهد که تا الان موفق نشدیم ولی واقعا معتقدیم که اگر این بند اجرائی شود حمل و نقل از این محدودیت و آسیب هایی که به لحاظ اعتباری دارد خارج می شود.

قبل از انقلاب حدوداً سال ۴۵ یا ۴۴ قانونی را تصویب کردند که ۱۰ شاهی از هر لیتر بنزین را اداره پخش نفت در هر شهر، به شهرداری همان شهر پرداخت کند. آن موقع بنزین ۵ ریال بود من دنبال اصلاح این قانون بودم. سه یا چهار سال روی این قانون کار کردم تا در مجلس بالاخره با کمک مجموعه ای از نمایندگان موفق شدم پیشنهاد من، در قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت بود. ولی بعد از همین ده درصد مبلغی برای دهیاری ها تعریف شد و حکایت یک مویز و چهل قلندر شد.

من میخواهم بگویم در پنجاه سال پیش که نه ترافیکی بود نه معضلات این چنینی وجود داشت، در فکر حمل و نقل عمومی بودند و یک بودجه برای حمل و نقل عمومی دیده بودند که فکر خوبی بود تا هرچه تعداد ماشین ها بیشتر و سوخت بیشتر مصرف شود، به همان نسبت به توسعه حمل و نقل عمومی بیشتر پرداخته شود و این در حالی است که الان فقط قانون تصویب می شود و حتی تعریف عددی هم داده می شود و این که چه قدر وزارت راه و شهرسازی یا حمل و نقل شهری بدهند، ولی یک دهم آن هم اجرا نمی شود. واقعیت امر این است که در ۱۰-۱۵ سال گذشته میزان اتوبوسهایی که در شهرها خدمات رسانی میکردند، به جای افزایش رو به کاهش است. با این درآمدهای کلانی که ما در نفت داشته ایم عجیب است به این شرایط گرفتار شده ایم.

جعفر پور: سهم حمل و نقل عمومی در سطح کشور رو به کاهش است.

رئوفی: تا زمانی که حمل و نقل عمومی قابل اعتماد در اختیار مردم نباشد، استفاده از وسایل نقلیه شخصی رو به ازدیاد می گذارد که در نتیجه افزایش آلودگی هوا و افزایش مصرف سوخت و تصادفات از عمده ترین عوارض آن خواهد بود. این حرف ها هزاران بار زده شده ولی ظاهراً هنوز به هیچ کدام عمل نشده است. سال هاست دولت مشغول ساختن فرودگاه در شهرهای مختلف است. در حالی که هوای ما نداریم که در آن فرود بیاید، خوب این پول می توانست صرف توسعه و ایمن سازی حمل و نقل عمومی بین شهری شود تا مردم استفاده کنند. من فکر نمی کنم با این مصوبه و صددرصدی که اینجا قید شده اتفاقی رخ بدهد.

سیادت موسوی: در بحث استانداردهای ناوگان ما مسایل زیادی در حوزه ایمنی داریم. بعنوان مثال یک پراید که از حومه دور اطراف تهران پنج نفر مسافر سوار کرده و به تهران می آورد چه ایمنی دارد؟ و این ها همان گلوگاه های خورده ریز مهمی است که وجود دارند. مبحث استاندارد، بحث فناوری های پیش رفته و CVT می تواند در ایمنی خیلی نقش داشته باشد و یا بحث نوسازی ناوگان واقعا موجب حیرت بیننده می شود که مثلاً یک اتومبیل پیکان کاربراتور که از رده خارج است و منسوخ شده و گاه تا ۵۰ برابر یک خودروی معمولی انواع آلودگی

ایجاد میکند، کماکان این ها را در تاکسی خطی های شهرها می بیند و علی رغم چند مرتبه نوسازی که انجام شده اینها هنوز نوسازی نشده اند و گاه من با راننده های این ها صحبت می کنم آنها تمایلی هم ندارند که نوسازی کنند و معتقدند که این ماشین هزینه های رسیدگی بسیار ناچیزی دارند و درآمدش هم که با ماشین نو در ناوگان تاکسی تفاوتی ندارد. از طرفی چون می دانند که ماشین هایشان از رده خارج است، کوچکترین تعمیراتی را هم انجام نمی دهند، به حدی که شیشه اش را هم پاک نمی کنند. براساس بررسی های انجام شده ۸۰٪ آلودگی هوای تهران را ۲۰٪ وسایل نقلیه فرسوده ایجاد می کنند که همه آن ناشی از ناوگان فرسوده حمل و نقل عمومی نیست. همین تصمیم پیرامون تعویض موتورسیکلت های موجود در سطح شهر (هوندا ۱۲۵) که قرار بود برقی شود نیز اتفاق افتاد، که عملی نشد. لذا ضمن تاکید بر اهمیت این مباحث و نکات فنی لازم، موضوع این که نوسازی یا جایگزینی در چه زمینه ای باید باشد نیز دارای اهمیت است.

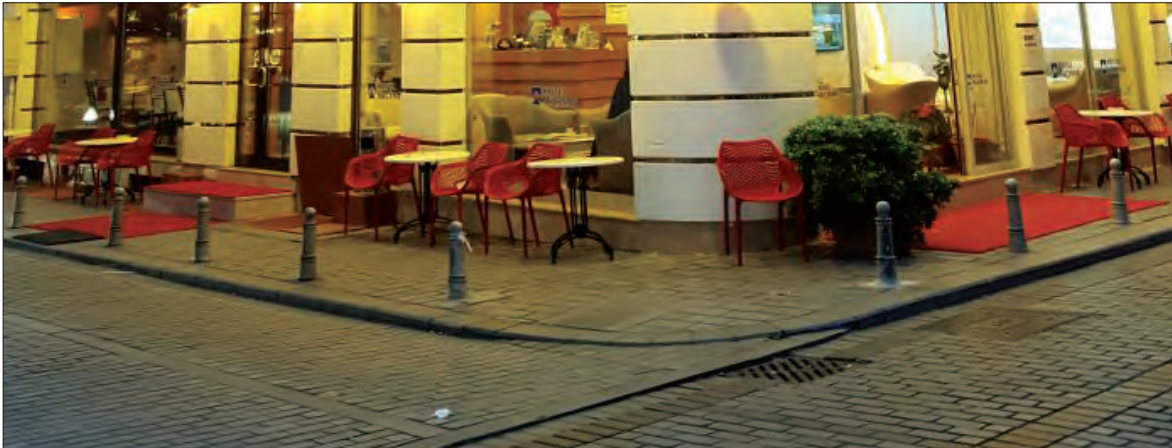
جعفر پور: در مورد موتور سیکلت ها به طور خاص کافی است تجربه چین را پیش رو قرار دهید که موفق شد تعداد زیادی از موتورسیکلت هایش را برقی کند. موتورهای برقی، جمع و جور، بی سر و صدا و فاقد آلودگی و با سرعت معقول و این در حالی است که در تهران تهدید عدم ایمنی این موتور سیکلت ها به دلیل بی صدا بودن چقدر زیاد می تواند باشد. چه برای عابرین پیاده و چه برای موتورسواران.

حرف پایانی:

محمدیان: یکی دیگر از چالش های ما بحث حذف سرویس ادارات است که امروز این پروژه با شکست مواجه شده است. ببینید اینها مواردی است که هزینه ندارد و صرفاً نیازمند بررسی تجارب گذشته و آسیب شناسی صحیح است. از دیگر موارد بحث مدیریت تقاضا است که آقای نواب زاده بدان اشاره کردند و در آن کارهای بسیار مناسبی می توان انجام داد. به فرض مثال موردی که اخیراً در دولت مطرح شده است و آن اینکه ما تعطیلات زمستانی برای مدارس داشته باشیم. این تعطیلات می تواند خیلی از مشکلات ما را حل کند. ما اگر بتوانیم ۱ ماه از تابستان را کم کنیم و در اواخر آذر و اوایل دی قرار دهیم اوج سفر نوروز را با اینکار می شکنیم. گردشگری مناطق جنوبی کشور را فعال میکنیم. علاوه بر این در این زمان اوج پدیده ی وارونگی هوا را داریم که با ایجاد یک تعطیلات مناسب می توانیم از شدت آلودگی هوای شهرها ناشی از تردد وسایل نقلیه بکاهیم. ولی با همه ی این مزایا آموزش و پرورش با استناد به قانون بازگشایی مدارس در اول مهر با این پیشنهاد مخالفت می کند. در این مواقع است که یکسری از قوانین دست و پاگیر باعث مشکل می شود. در واقع آسیب شناسی باید این موارد را مورد نظر قرار دهد. ما قانون خیلی زیاد داریم و باید قوانین موجود به نحوی با یکدیگر مرتبط شوند تا موجبات هم افزایی را برای یکدیگر پدید آورند.

جعفر پور: با تشکر از شما.

نگرشی دوباره به نقش و جایگاه تقسیمات شهری و شبکه معابر در شهرسازی معاصر



■ سهراب مشهودی
کارشناس ارشد شهرسازی

شهری بتواند از طریق منظر و یا بهره‌وری از سالم‌سازی هوا از آن بهره‌گیرند، همین نقش بهره‌وری مشترک را دارد.

- دیگر عملکردها و خدمات تقسیمات شهری، نیز وضع به همین منوال است و ممکن است صرف در دسترس قرار داشتن آن‌ها موجب بهره‌وری و یا استفاده مشترک ساکنان آن «تقسیم شهری» نشود.
- ارتباطات همسایگان با یکدیگر نیز مهم است. دیگر مانند گذشته، همسایگان ضرورتاً باهم مراده‌ای جز «سلام و علیک» نخواهند داشت. در شرایط حاضر شبکه دوستان و مراده‌کنندگان با هر شخص، ضرورت ندارد که با همسایگی توأم باشد. این افراد در سطح کل شهر پراکنده‌اند و حالا با شبکه‌های مجازی در کل کشور، کل شهر و حتی جهان به هم مرتبط هستند و برای خیر داشتن از یکدیگر ارتباط فیزیکی ضرورت ندارد و اگر داشت نیز ضرورت ندارد که در همسایگی باشد.

استنتاج از تحولات تقسیمات شهری

■ استنتاج یک: حذف تقسیمات شهری از طرح‌های توسعه شهری

می‌توان تقسیمات شهری را بدین ترتیب از برنامه‌ریزی شهری حذف نمود. در این صورت استقرار کاربری‌های عمومی و خدماتی از قید تقسیمات شهری رها می‌شوند و با رعایت مباحث دیگری جایگزین می‌گردند، مباحثی مثل:

- فواصل دسترسی از بهره‌ور
- قرارگیری در جوار معابر مناسب
- توجه به عدم عبور از معابر شریانی برای دسترسی به آن‌ها
- البته این موارد کاربری‌های است که استقرار و تعیین مکان آن‌ها ضرورت دارد و یا به علت تقاضای مسئولین و نهادهای تصویب طرح اجبار می‌شود.
- در غیر این صورت و در شکلی که معابر تعیین‌کننده کاربری‌های اطراف خود هستند، این امر می‌باید از طریق تدوین مقررات برای چگونگی

پیشدرآمد

با رشد فن‌آوری ارتباطات، به‌خصوص ارتباطات مجازی و روند روبه‌رشد «جهانی‌شدن» در همه عرصه‌ها، ساختار کلی جهان و تقسیمات آن (بین کشورها با مرزها و در داخل کشورها با حدود استان‌ها، بخش‌ها، محدوده شهرها و غیره) به گونه‌ی جدیدی تغییر شکل داده است. در شرایط حاضر اقشار مختلف مردم باهم فکراً و هم صنفان خود بدون هیچ‌گونه محدودیت کالبدی در جهانی بدون مرز در ارتباط‌اند، در واقع می‌توان گفت دنیا در حال تغییر از شکل «ارتباط رودررو» به شکل «مجازی» است، در همین راستا تقسیمات شهری و تحولات جدید نیز از این قاعده تبعیت می‌نماید.

۱- تقسیمات شهری

دنیا و ارتباطات مردم و شهروندان دیگر بر اساس تقسیمات کالبدی نیست و بیشتر در فضایی مجازی و غیر وابسته به مکان شکل می‌گیرد. حالا این سؤال پیش می‌آید که آیا تقسیمات شهری که کاملاً بر اساس هندسه اقلیدسی صورت می‌پذیرفته و محلات و مناطق با مرزهای معینی (معمولاً معابر) از هم تفکیک می‌شده‌اند، نیز دچار تحول شده و متناسب با ویژگی‌های دنیای نوین تحول یافته است؟

آیا تقسیمات کالبدی، اصولاً دیگر هیچ اثری، در ارتباطات شهروندان ندارد و یا اجباراً ارتباطات و امکانات مشترکی را فراهم می‌آورد و در این صورت آن‌ها کدام‌اند؟

- بدون شک دسترسی، اصلی‌ترین عامل مشترک است
- آبرسانی و شبکه‌ی برق نیز به همین ترتیب
- گازرسانی عامل دیگری است که تقسیم مکانی به آن مرتبط می‌شود.
- تلفن از عوامل دیگر است که این همبستگی را زمانی اجباری می‌ساخته است که البته با اختراع تلفن‌های همراه نقش مکانی در آن کم‌رنگ می‌شود و مشابه ارتباطات رادیویی و تلویزیونی از قید مکان و تقسیمات مکانی در حال رها شدن می‌باشد.
- فضای سبز هم اگر کل یک تقسیم شهری را در برگیرد و یا کل تقسیم

استقرار انواع کاربری‌ها در جوار هر یک از انواع معابر، به‌گونه‌ای باشد که، با رعایت سه شرط فوق، امکان استقرار تمام آن‌ها فراهم گردد.

■ استنتاج دو: نقش شبکه معابر در تشکیل تقسیمات شهری

بدین ترتیب حتی در صورتی که از نظر دسترسی به کاربری‌های خدماتی مشترک، روابط همسایگی و دیگر عوامل مؤثر در شکل‌گیری محلات و نواحی شهری گذشته، دیگر تقسیمات شهری (در آن راستا) مورد نیاز نباشد، از نظر سلسله‌مراتب دسترسی، عملاً تقسیمات شهری شکل می‌گیرد، به شرح زیر:

یک- عملاً قطعات حول اولین و کوتاه‌ترین جمع‌کننده‌ها و معابر دسترسی منشعب از آن (اغلب بن بست) یک واحد همسایگی تلقی می‌شود.

دو- این واحدهای همسایگی وقتی حول یک جمع‌کننده فرعی مجتمع می‌شوند، مشابه محله خواهد بود.

سه- محلات حول جمع‌کننده‌های اصلی (که جمع‌کننده‌های فرعی به آن‌ها می‌ریزند) مشابه نواحی تلقی می‌شوند.

چهار- نواحی حول یک یا چند معبر شهری درجه‌دو، منطبق خواهند بود.

■ استنتاج سه: تقسیمات شهری ناشی از سلسله‌مراتب معابر

اگر سلسله‌مراتب در شبکه معابر رعایت شود، ممکن است به‌نوعی از تقسیمات شهری بینجامد که در انتها بدان پرداخته شده است. در ابتدا خوب است تفاوت خیابان با معبر روشن شود.

۲- خیابان و معبر

شهر ایده آل باید «خیابان» داشته باشد. خیابان با معبر متفاوت است. معبر محل عبور اتومبیل است و خیابان محل زندگی و تعامل شهروندان. در ایران، مکان‌های زیست مردم، برخلاف بسیاری از کشورها نام خود را از عمران کردن و یا مدنیت نمی‌آورد بلکه از واژه‌ی «آب می‌گیرند و «آبادی» نامیده می‌شوند. در همین رابطه صحرا را «بی آب آن» می‌نامند و گذرها را که یکی اصلی‌ترین عملکردهایشان رساندن آب به منازل بوده است (و هنوز هم لوله‌های آب از زیر آن می‌گذرد) را «خیابان» می‌نامند.

تجربه سفر به شهرهای مختلف ایران نشان می‌دهد که در شهرهای دیگر (به‌غیر از تهران)، فضای بسیاری از خیابان‌ها به‌گونه‌ای است که شهروند به‌خودی‌خود به قدم زدن و تعامل در خیابان جذب می‌نماید. چون هنوز شهرهای دیگر تعدادی خیابان دارند، در تهران، تمام گذرها، معبرند و محل عبور اتومبیل و همواره عجله داریم که از آن‌ها هر چه زودتر عبور کنیم و به مقصد برسیم. یعنی هر چه سریع‌تر از حضور در آن‌ها خلاص شویم.

به‌علاوه از طریق ایجاد پارک‌ها و فضاهای سبز، یک شبکه پیاده‌راهی باید بتواند تمام شهر را پوشش دهد. در گذشته در ایران ما برای شبکه آمدوشد شهری علاوه بر خیابان و معبر، نام‌های دیگری داشته‌ایم که هر کدام در نامشان وظیفه‌شان نهفته بود. گذر که در واقع جمع‌کننده‌های محلات بود، کوچه که دسترسی به مسکن را فراهم می‌ساخت، بن بست که کوچه امن‌تری بود و بالاخره دربند که علاوه بر بن بست بودن کوچه در هم به آن اضافه می‌شود و فضایی نیمه عمومی بود.

در حالی که در شرایط حاضر متخصصان ترافیک بجای این اسامی، عناوین شبکه آمدوشد را از پزشکی وام گرفته و نام معابر را با اسامی

(اخذشده از رگ‌ها) شریانی درجه‌یک و دو و غیره مشخص می‌نمایند.

• گونه‌های شکل‌گیری شبکه معابر شهری

بر اساس آیین‌نامه راه‌ها و معابر، اولین معابر در شبکه معابر شهری معابر شریانی درجه‌یک (بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها) هستند که در فواصل ۲/۵ تا ۵ کیلومتر از هم، شبکه اصلی عبوری را می‌سازند.

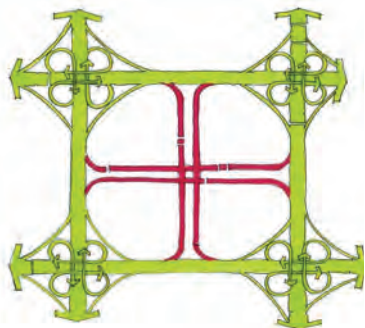
این معابر علاوه بر اتصال غیرهمسطح به یکدیگر در حد فاصله‌ی این تقاطع‌ها، دسترسی به معابر شریانی درجه دو اصلی (که از این‌پس خیابان شهری نامیده می‌شود) را ممکن می‌سازند (آن‌هم غیرهمسطح و یا حداکثر فقط با شکل راست‌گرد). اگر این دسترسی به شکل راست‌گرد باشند، بدین ترتیب طول خیابان‌های شهری، حداکثر معادل «ابعاد شبکه» یا فاصله دو معبر شریانی خواهد بود.

اما اگر به‌صورت غیرهمسطح باشند می‌تواند به تقسیم مجاور هم متصل شود. در این حالت سؤال این است که، اگر این اتصال در کل شهر باشد، معابر شریانی درجه‌دو اصلی هم کل شهر را طی می‌نمایند و امکان دارد مشابه شریانی درجه‌یک مورد استفاده عبوری قرار گرفته و فقط به نقش معبر بودنشان اهمیت داده شود و از نقش دسترسی دهنده به کاربری‌های مجاز مجاور کاسته شود.

• بررسی گونه‌های مختلف دسترسی معابر شریانی درجه‌یک به دو اصلی

دسترسی به خیابان‌های شهری به شکل راست‌گرد (خیابان‌های غیرممتد):

در صورت اول، ما دیگر خیابان‌های شهری به معنای خیابان‌هایی که بخش اعظم شهر را طی می‌نمایند (مثل ولیعصر یا انقلاب تهران، احمدآباد و امتداد آن در مشهد خیابان امام تبریز و اردبیل و در بسیاری از دیگر شهرها) در شهرهایمان نخواهیم داشت و باید اثرات آن مورد بررسی قرار گیرند.



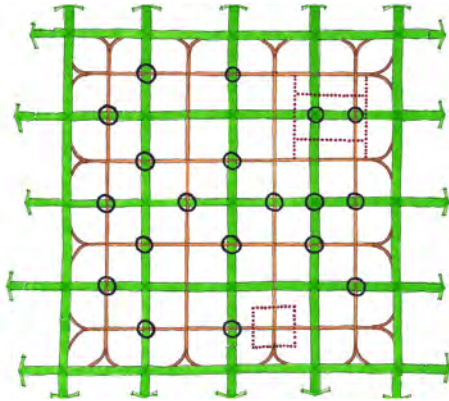
تصویر ۱: ارتباط معابر شهری با بزرگراه‌ها با راست‌گرد

با توجه به مساحت این هسته‌های بزرگ شهری (حدود ۲۰۰ تا ۹۰۰ هکتار) و با احتساب صد نفر در هکتار جمعیتی حدود ۲۰ تا ۹۰ هزار نفر در این هسته‌ها می‌توانند جایگزین شوند. که یک ناحیه‌ی شهری کوچک تا یک ناحیه شهری بزرگ را در برمی‌گیرد. بدین ترتیب این معابر نمی‌توانند معبر شهری (شریانی دو اصلی) خوانده شوند، معابر ناحیه‌ای و حداکثر درجه‌دو شهری خواهند بود.

• اتصال غیرهمسطح شریانی درجه‌یک به دو اصلی (سراسری)

در شکل دوم، این تقاطع‌ها غیرهمسطح می‌باشد، بنابراین می‌تواند در هسته‌های دیگر ادامه یابد. در این صورت این امتداد چقدر می‌تواند باشد. تمام طول شهر؟ در این صورت معبر درجه‌یک اصلی فراگیر شهری خوانده می‌شوند.

• ضرورت رعایت سلسله‌مراتب معابر شهری
 مشکل این الگو این است که سلسله‌مراتب دسترسی شبکه آمدوشد رعایت نمی‌شود و تمام خیابان‌ها (ناحیه‌ای، منطقه‌ای و شهری) از معابر (بزرگراه‌ها) دسترسی می‌گیرند. درحالی‌که اگر مقرر باشد این سلسله‌مراتب رعایت شود، باید، معیارهای زیر را رعایت نماید.



تصویر ۴: کاهش اتصال غیرهمسطح با بزرگراه با افزایش اتصال‌های عبور براست (در تصویر بالا دایره به تقاطع کامل غیرهمسطح شبدری است)

یک- بزرگراه‌ها در محدود مناطق شهری حرکت نمایند. بدین ترتیب اگر هر محله شهری را ۶ هزارنفره، ناحیه را ۲۴ هزارنفره در نظر بگیریم و منطقه را صد هزارنفره و تراکم را هم صد نفر در هکتار فرض نماییم، مساحت منطقه (۱۰۰۰ = ۱۰۰۰۰۰ ÷ ۱۰۰) یعنی هزار هکتار خواهد شد. بدین ترتیب فواصل بزرگراه‌ها حدود سه هزار متر می‌شود. در شهرهای پر تراکم تر می‌توان محله را ده هزارنفره ناحیه ۴۰ و منطقه ۱۶۰ هزارنفره فرض نمود (در تهران هر منطقه حدود ۳۵۰ هزارنفره است) حالا اگر ۱۲۵ نفر در هکتار ملاک تراکم باشد، مساحت منطقه ۲۸۰۰ هکتار می‌شود.

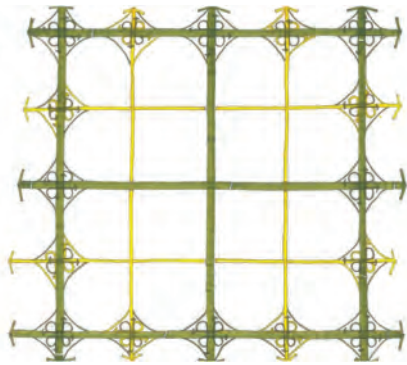
$$۳۵۰۰۰۰ \div ۱۲۵ = ۲۸۰۰$$

و فواصل بزرگراهی به ۵۳۰۰ متر می‌رسد و اگر تراکم ۱۵۰ متر باشد. مساحت به هکتار $۳۵۰۰۰۰ \div ۱۵۰ = ۲۳۳۰$

و فواصل بزرگراهی به ۴۸۰۰ متر می‌رسد. اگر تقاطع بزرگراه‌ها باهم، حداقل ۱/۵ کیلومتر و به‌طور بهینه ۲/۵ کیلومتر باشد، با توجه به اینکه در میانه تقاطع باید به معابر شهری (یا منطقه‌ای) دسترسی دهند، فواصل بزرگراه‌ها بین ۳ تا ۵ کیلومتر باید باشد. به این ترتیب، اگر حدود مناطق محل عبور بزرگراه‌ها باشد تهران با ۲۲ منطقه به حدود ۳۶ بزرگراه نیاز دارد.

• تعیین حد طول معابر شهری
 اگر معابر شهری در محدوده مناطق باقی بماند، معابر منطقه‌ای هستند، لذا باید لااقل در محدوده دو یا چند منطقه و حداکثر در طول (یا عرض شهر) گسترده باشند. در این صورت، می‌توانند نقش عبورشان بر نقش اجتماعی غالب شود و از کارایی لازم برخوردار نشوند.

تمهیداتی که برای غیر عبوری شدن این معابر می‌توان اندیشید عبارت‌اند از:



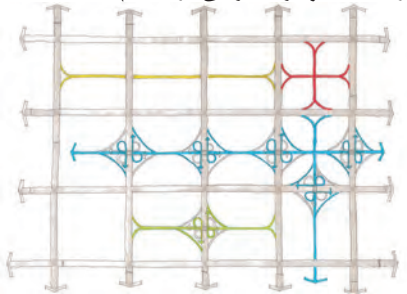
تصویر ۲: اتصال غیرهمسطح معابر شهری با بزرگراه‌ها

این نوع طراحی شبکه معابر کاملاً به‌عنوان معبر شهری قابل انطباق‌اند، ولی ممکن است شدت عبور از آن‌ها (نقش معبری) نقش اجتماعی بودنشان را کاهش دهد (نقش خیابانی) مثل خیابان‌های نامبرده فوق (خیابان انقلاب تهران و غیره) که اجباراً برای عبور اتوبوس‌ها بخشی از آن‌ها به محل عبور اتوبوس اختصاص می‌یابد و برای حفاظت عابران با نرده‌های بلند از باقی معبر جدا می‌شود و با جدا کردن دو سوی معبر، به‌شدت، به نقش خیابانی آن آسیب وارد می‌کند.

البته در هر دو خیابان ولیعصر و انقلاب تهران «معابر شریانی درجه یک» که می‌باید در فاصله حداکثر ۱/۵ تا ۲/۵ کیلومتری طرفین آن‌ها وجود داشته باشد، وجود ندارد و معلوم نیست اگر بود همچنان این شکل باقی می‌ماند یا خیر؟

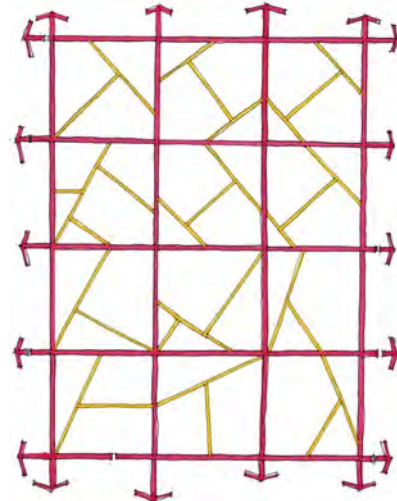
• محاسبه حداقل طول یک معبر درجه‌دو اصلی
 برای این که معبری شهری محسوب گردد. با فرض ناحیه محسوب نمودن هر یک از هسته‌های شهری دو سلول متوالی (چهار سلول جوار هم) یک منطقه شهری را تشکیل می‌دهند، چون یک خیابان شهری باید فراتر از منطقه عمل نماید که فرا منطقه‌ای (یا شهری) محسوب شود. به نظر می‌رسد که حداقل طول یک خیابان برای اینکه یک خیابان شهری محسوب شود بیش از دو هسته متوالی و حداقل در سه، امتداد یابد.

حالا اگر بیش از یک منطقه را در بگیرند (و کمتر از دو منطقه) معبر شهری درجه‌دو و بیشتر از آن شهری درجه یک خواهند بود. یعنی معبر شهری درجه‌دو حداقل باید بیش از دو هسته طول داشته باشد، یعنی بیش از ۳ کیلومتر (در فواصل ۱/۵ کیلومتری شریانی یک) و بیش از ۶ کیلومتر (در حد ۳ کیلومتری شریانی درجه یک)



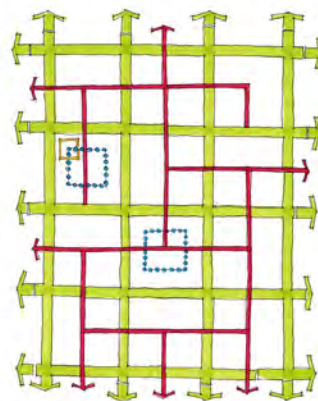
تصویر ۳: اتصال توأم غیرهمسطح و گردش براست معابر شهری با بزرگراه‌ها

- تغییر جهت یافتن (به صورت یک طرفه) در بخش های مختلف
- پیاده راه شدن، در بخش هایی از معبر به طور کامل با قطع سواره و یا حرکت سواره از معابر جانبی
- باریک شدن فوق العاده بخش عبوری، با عدم امکان عبور از کندرو دسترسی به کاربری ها
- روش بعدی می تواند تغییر جهت های متعدد در معابر شهری باشد به اشکالی مشابه آنچه به دنبال می آید



تصویر ۵: ترکیب معابر ارگانیک شهری با بزرگراه های هندسی

با قرار دادن بزرگراه در حدود مناطق با فواصل ۳ تا ۵ کیلومتر از هم و در فواصل تقاطع ها (یا تقاطع) با دسترسی دادن به معابر شهری، همان طور که در اشکال قبل ملاحظه می شود که معابر شهری و منطقه ای در واقع بر هم منطبق هم می توانند باشند. برحسب اینکه فقط منطقه یا بخشی از آن را پوشش دهند و یا طویل تر بوده و از منطقه خارج شوند. در حالی که منطقی تر این است که معابر شهری حتی در منطقه نقش خود را داشته و معابر منطقه ای از آن ها منشعب شوند مشابه شکل زیر (این روش می تواند از عبوری شدن معابر شهری هم با قطع آن ها در فواصل معینی از هم بکاهد).



تصویر ۶: عدم امتداد معابر شهری با کاهش طول آن ها

۳- بزرگراه ها و انفصال های شهری

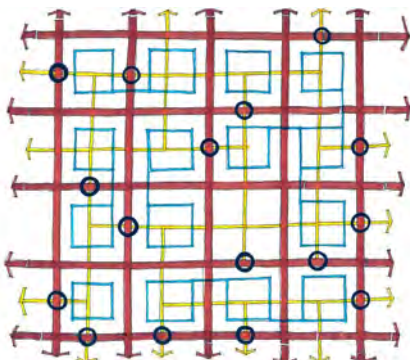
شبکه بزرگراهی که اجباراً می باید در فواصل ۱/۵ تا ۵ کیلومتر از هم، شهر را برای دسترسی های طولانی (از یکدیگر) پوشش دهند و فقط

از آن ها معابر یک و یا حداکثر دو رده پایین تر می توانند دسترسی بگیرند و باقی معابر می باید به آن ها دسترسی یابند و یا بگذرند، موجب انقطاع های شهری و یا تقسیم شهر به جزایر جدا از هم می شوند. حالا اگر تقسیمات حاصله را در بهترین حالت یک منطقه شهری، شامل چند ناحیه فرض نماییم. شهر به تعدادی منطقه جزیره ای تقسیم می شود. برای مثال هیچ گاه یک خیابان شهری که به معنای عبور یا طی کننده کل شهر یا لاقط از بخشی شهر که حتماً باید بیش از یک منطقه باشد، چون در این صورت معبر منطقه ای تلقی می شود نمی تواند طی نماید.

در نتیجه باید بتواند به طور غیر هم سطح از یک یا چند بزرگراهی بگذرد. که البته به جز در مواردی که پستی و بلندی اجازه دهد، باید این بخش شهری باشد که هم سطح باقی بماند. شکل مطلوب این امر این است که اصولاً بزرگراهی در سطح منهای یک و یا بعلاوه یک (مثلاً حدود ۶ متر) احداث گردد. بدین ترتیب شبکه معابر شهری می توانند از زیر بزرگراهی به راحتی به هم متصل شوند و نقش انفصالی و جزیره شدن بخش های مختلف شهر به وسیله بزرگراه کاهش یابد. در این صورت اگر طراحی به خوبی صورت گیرد. مثلاً چنانچه بدنه های سبز، لبه های پل های بزرگراهی را پوشش دهد، اصولاً می توان بزرگراه را هم از سطح شهر و هم از دید بصری شهری حذف نمود.

از آنجاکه معابر اصلی شهری (شریانی درجه دو اصلی) باید از بزرگراهی دسترسی بگیرند و معمولاً در تقاطع های غیر هم سطح که در بهترین و کامل ترین شکل از طریق اتصال شبدری صورت می پذیرد رمپ ها و لوپ ها فضای زیادی را می گیرند و شکل شهری مناسبی ندارد، شاید مطلوب تر این باشد که دسترسی به بزرگراه اولاً در حداقل باشد و ثانیاً خیابان هایی با نقش اجتماعی قوی به بزرگراه دسترسی مستقیم نداشته باشند.

یعنی از هر چهار دسترسی به بزرگراه که یک منطقه شهری می تواند از آن سود ببرد، یک یا حداکثر دو تقاطع با دسترسی بوده و یا سه دسترسی بدون تقاطع یا حداکثر حفظ با تقاطع به راست دسترسی گیرند. لازم به یادآوری است که احداث شبکه بزرگراهی در سطح بعلاوه یک، بعلاوه یک بجای سطح صفر به معنای دوطبقه کردن این معابر نیست، بلکه بخش زیرین برای اتصال بخش های شهری مهم می باشد و آنچه زیر این معابر باقی می ماند به جز بخش هایی که به معابر اختصاص می یابد، باقی به کاربری های شهری مثل محل استقرار تأسیسات، فضای سبز، پارکینگ و حتی مغازه برای تداوم عملکرد معبر و غیره، اختصاص می یابد. در شهرهای ارگانیک به خودی خود شبکه شهری با شبکه هندسی بزرگراهها تطابق نداشته و اشکال بهتری شکل می گیرد.



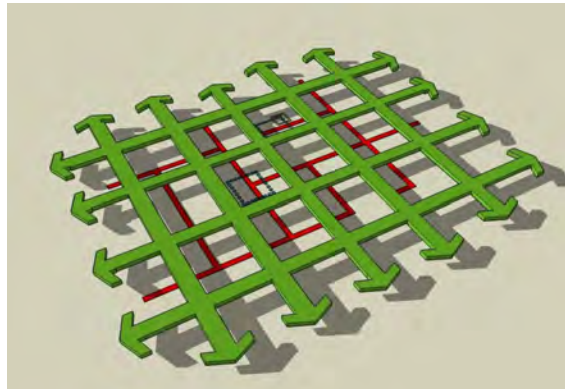
تصویر ۷: شبکه معابر شهری با بزرگراه های غیر هم سطح

بزرگراه‌های غیرهمسطح در سطح بعلاوه یک (حدود ۶ متر)

معابر درجه‌دو شهری

معابر شهری در سطح صفر

تقاطع‌های کامل (شبدری)



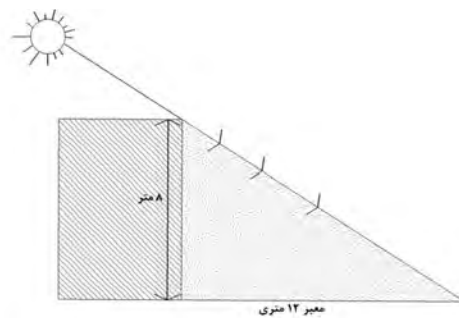
تصویر ۸: قرارگیری معابر بزرگراهی در سطح بعلاوه یک و قطع کامل ارتباط آن‌ها در سطح با معابر شهری



تصویر ۹: قرارگیری معابر بزرگراهی در سطح یک با معابر شهری هم‌سطح هندسی

۴- نقش جهت جغرافیایی معابر دسترسی به قطعات، در طرح‌های شهری

در طرح‌های شهری در اغلب قریب به اتفاق شهرهای ایران، جهت معابر دسترسی به قطعات مسکونی، شرقی - غربی است. درحالی‌که حتی در بخش میانی ایران که طول سایه زمستانی ۱/۵ برابر ارتفاع است، اگر فقط اینجه جنوب معبر دوطبقه (با حدود ۸ متر ارتفاع) ساخته شوند، کل معبر (که در بهترین شکل معمول ۱۲ متری هستند) در سایه قرار می‌گیرند.



تصویر ۱۰: طول سایه در زمستان

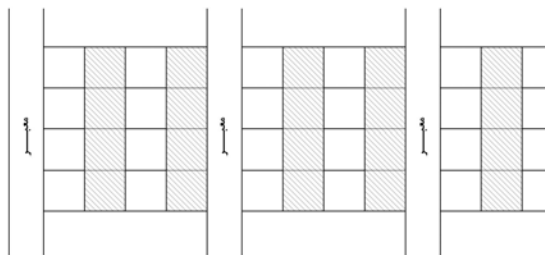
در تابستان نیز با توجه به طول ۱۰ تا ۱۵ درصدی سایه، حتی سایه اینجه نمی‌تواند تمام یک پیاده‌رو را بپوشاند. درحالی‌که در معابر شمالی - جنوبی در زمستان از حدود ۱۰/۵ صبح تا ۱۳/۳۰ بعدازظهر، آفتاب به سطح معبر می‌تابد و در تابستان نیز صبح تا همین ساعت و از یکی دو ساعت بعدازظهر اول، در یک پیاده‌رو و سپس بخشی از معبر و بعد تمام معبر دارای سایه خواهد بود.

بنابراین بدیهی به نظر می‌رسد که بیشترین و کم‌عرض‌ترین معابر (معابر دسترسی به قطعات) می‌باید همواره شمالی - جنوبی طراحی می‌شد و نه اینکه درست برعکس و تقریباً تمام قریب به اتفاق آن‌ها شرقی - غربی باشند. حالا چرا این‌طور نیست، علت یک امر شهرسازانه و مهم دیگر است و آن اینکه وقتی معابر دسترسی به قطعات، شرقی - غربی هستند، فاصله دو معبر (از این نوع) باهم معادل طول دو قطعه است و اگر شمالی - جنوبی باشد و قطعات در جهت شمال - جنوب طویل باشند که، بتوانند نور جنوب و شمال را بگیرند، فاصله دو معبر دسترسی بجای طول دو قطعه معادل عرض دو قطعه می‌شود و در نتیجه تعداد معابر دسترسی افزایش می‌یابد و در نتیجه مساحت معابر نیز افزوده می‌شود. مگر اینکه تمهیدات دیگری اندیشیده شود. آنچه به دنبال می‌آید، پیشنهاد و تحلیل انواع روش‌های دیگر که بتواند معابر دسترسی شمالی - جنوبی را ممکن سازد، خواهد بود.

روش اول: طویل شدن قطعات در جهت شرقی - غربی

با این روش فاصله معابر دسترسی شمالی - جنوبی مشابه نوع شرقی - غربی می‌گردد، ولی نورگیری شمالی و جنوب قطعات دچار خدشه می‌شود.

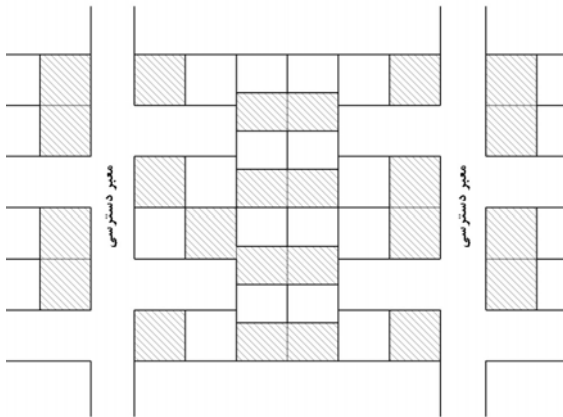
مکان احداث بنا می‌تواند (در هر دو قطعه) در شرق باشد (برای گرفتن نور مناسب‌تر شرقی) که دوباره معضل عدم تعادل معابر (مشابه وضع فعلی) با قرار گرفتن بنا در یک سمت معبر و قطعات باز در سمت دیگر رخ می‌نماید. (تصویر ۱۱)



تصویر ۱۱: معابر شمالی - جنوبی و محل استقرار ساختمان در شرق

البته چون دیگر محدودیت نور جنوب (برای قطعات جنوبی در معابر شرقی - غربی) وجود ندارد می‌تواند این حُسن استفاده را کرد و مکان احداث بنا را در جوار معابر قرار داد که چند حُسن عمده دارد:

الف- تعادل معابر ممکن می‌شود و معابر دارای دودبند یکسان می‌شوند.
ب- با جمع شدن فضای باز در وسط بلوک و در جوار هم به‌شدت به کارایی آن‌ها اضافه می‌شود و اگر در هر حیاط چند درخت کاشته شود، هر ساکن با گشودن پنجره‌ها درخت را خواهد دید



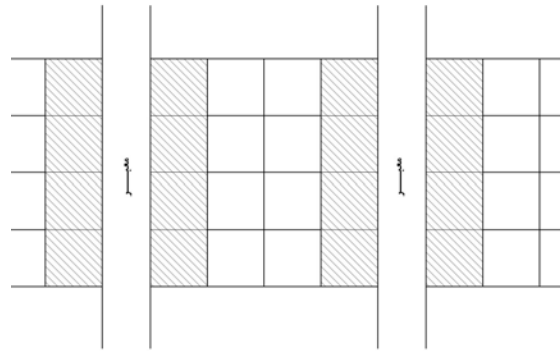
تصویر ۱۴: معابر شمالی- جنوبی با دسترسی های فرعی برای دستیابی به چهار قطعه بین دو معبر

از مزایای دیگر این روش این است که قطعات میانی علاوه بر اینکه مثل معمول در جهت شمال و جنوب طویل هستند، از صدای ترافیک معبر دسترسی هم دورتر هستند. این روش را به دو شکل می توان طراحی نمود. اول به شکل ترسیم شده در تصویر ۱۴ که بن بست ها برای تسهیل مباحث ترافیکی مقابل هم نیستند که تا حدودی بی تعادلی بدنه معبر را موجب می شود و دوم اینکه مقابل هم باشند که معبر متعادل شود، ولی از نظر ترافیکی کمتر تسهیلگر باشد.

• جمع بندی برای پیشنهاد جهت جغرافیایی مناسب معابر دسترسی به واحدهای مسکونی

بدین ترتیب و با اتخاذ این الگو (در جهت گیری معابر شمال- جنوبی دسترسی به قطعات) که بیشترین آفتاب زمستانی و سایه تابستانی را دارد، این است که عملاً فاصله بین دو معبر دسترسی را نه تنها کمتر از طول دو قطعه نمی شود، بلکه آن را (به طول دو قطعه و عرض دو قطعه) افزایش می دهد که می تواند جبران کننده معبر بن بست با عرض طول ۵ متر به قطعات باشد.

اولاً: از هر چهار قطعه ۳ قطعه مشابه الگوهایی با معبر شرقی - غربی از جنوب نور می گیرند و فقط یک قطعه از شمال و شرق اخذ نور می نماید. ثانیاً: گشایش های حاصل از کوچه های بن بست از انسداد کامل بدنه ها جلوگیری می کند، درحالی که در باقی بدنه حضور ابنیه در طرفین به تعادل در معبر منجر می گردد.

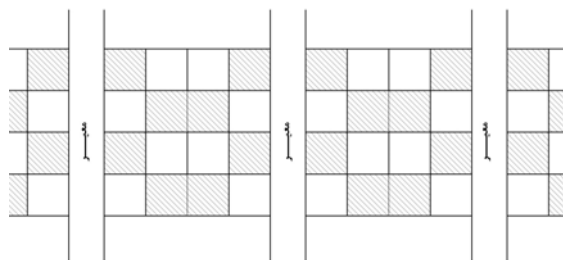


تصویر ۱۲: معابر شمالی- جنوبی و محل استقرار ساختمان در بر معبر

گونه سوم در این روش می تواند با تنوع دادن به محل احداث بنا (یک درمیان) در جوار معبر و انتهای قطعه و دادن مجوز به اینکه قطعات بتواند به حیاط یکدیگر پنجره هایی داشته باشند که تا ۱۷۰ سانتیمتری ثابت و یا شیشه مات باشد، چندین دست آورد دیگر حاصل کرد:

الف- هر واحد مسکونی از شرق یا غرب نور و دید کامل و از شمال و جنوب اشعه مناسب خواهد داشت.

ب- تنوع با تعادل معابر توأم می شود، یعنی یک درمیان ساختمان ها کنار معبر است و در فاصله آن ها فضای باز که دید به آسمان را بسیار خوب برای عابران فراهم می آورد (تصویر ۱۳)



تصویر ۱۳: معابر شمالی- جنوبی و محل استقرار ساختمان یک درمیان در بر معبر

از مشکلات این روش این است که ۵۰٪ ابنیه چهار طرف باز و ۵۰٪ دیگر سه طرف باز دارند که از نظر منظر شهری مناسب است، ولی از نظر صرفه جویی در انرژی (اگر ساختمان ها به خوبی برای صرفه جویی در انرژی طراحی و ساخته نشده باشند) کمتر مناسب خواهد بود.

روش دوم: چهار ردیف نمودن قطعات (بین دو معبر دسترسی)
از آنجاکه رعایت فضای سبز و باز (حیاط های سبز) به وسیله سازندگان بنا همیشه دچار چالش است و با افزایش سطح اشغال و تبدیل بخشی از حیاط به رامپ پارکینگ و غیره موجب کاهش فضای سبز حیاط هاست. لذا می توان با ایجاد دسترسی های کوتاه از معبر اصلی بجای دو قطعه (در فاصله دو معبر دسترسی) چهار قطعه طراحی نمود و مسأله نزدیکی این معابر مهم را حل کرد (تصویر ۱۴). این امر که به افزایش پارکینگ های کناری هم منجر می گردد.

راهکارهای پیشنهادی برای ترویج حمل و نقل پایدار در شهرهای در حال توسعه

■ فرهاد قاصری
کارشناس ارشد راه و ترابری

■ قدیر پورهاشم
دکترای حمل و نقل و ترافیک



پایدار در شهرهای کشورهای در حال توسعه: (۱) زیرساخت‌های جاده‌ای؛ (۲) حمل و نقل عمومی ریلی؛ (۳) حمل و نقل عمومی جاده‌ای؛ (۴) پشتیبانی و حمایت از مدهای سفر غیر موتوری؛ (۵) راه‌حل‌های فنی و تکنولوژیکی؛ (۶) کمپین‌های ارتقای آگاهی؛ (۷) سازوکارهای قیمت‌گذاری؛ (۸) محدودیت دسترسی وسایل نقلیه و (۹) کنترل کاربری زمین. موضوع حمل و نقل پایدار از هر دو جنبه عرضه و تقاضا در حمل و نقل شهری و با تأکید بیشتر بر عرضه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

چکیده:

در مطالعاتی که در حوزه پایداری شهری با توجه به ابعاد شهرها صورت گرفته، توجه بسیار زیادی به کلانشهرها شده و تمرکز بر شهرهای کوچک و متوسط برای دستیابی به یک پیشرفت قابل توجه در راستای توسعه بیشتر پایدار شهری مغفول مانده است. توجه به شهرهای با ابعاد کوچک و متوسط نه صرفاً به این دلیل که بیش از یک‌چهارم جمعیت جهان در این گونه شهرها سکنی دارند، بلکه به واسطه دارا بودن پتانسیل بیشتر برای تحولات پایدار از اهمیت زیادی برخوردار است. این مقاله با مروری بر تحقیقات بین‌المللی و نمونه‌هایی از سیاست‌های کاهش اثرات زیست‌محیطی حمل و نقل در مناطق شهری، به شناسایی برخی نکات کلیدی در حوزه حمل و نقل پایدار شهری در شهرهای در حال توسعه با ابعاد کوچک و متوسط می‌پردازد.

۱- مقدمه

شهرها در کشورهای در حال توسعه، رشد سریع چالش‌های مرتبط با حمل و نقل از جمله آلودگی هوا، تراکم، تصادفات، کاهش حمل و نقل عمومی، تخریب محیط‌زیست، تغییرات آب و هوایی، کاهش انرژی، تداخل بصری و عدم دسترسی افراد کم‌درآمد را تجربه کرده‌اند. درحالی‌که در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته، به‌ویژه در شمال اروپا، برخی از شهرها شاهد یک‌روند اصلاح فضای شهری برای خودروها و منع یا محدود کردن ورود آن‌ها به بخش‌های عمده‌ای از مرکز شهر از راه‌های متفاوت بوده‌اند. امروزه، از آنجاکه شهرهای توسعه‌یافته در سراسر دنیا در تلاش برای برآورده کردن استانداردهای پایداری شهری با بهبود حمل و نقل عمومی، تشویق مدهای سفر غیر موتوری، ایجاد مناطق پیاده راه، محدود کردن استفاده از خودروهای شخصی و تلاش برای خنثی‌سازی تحولات شهری ناشی از خودروداری می‌باشند، اغلب به‌عنوان نمونه‌های برجسته‌ای از توسعه پایدار شهری در نظر گرفته می‌شوند [۱ و ۲ و ۳].

این مقاله با تمرکز بر نیازهای دو گروه پژوهشگران حوزه حمل و نقل پایدار شهری و سیاست‌گذاران در کشورهای در حال توسعه، مروری خواهد داشت بر نقش بالقوه و تأثیر ۹ گزینه عموماً رایج برای حمل و نقل

به طور کلی جمعیت شهری در کشورهای در حال توسعه در فاصله زمانی ۲۰۱۰-۲۰۵۰ دو برابر خواهد شد در حالی که در کشورهای توسعه یافته جمعیت شهری ثابت خواهد ماند [۴]. بررسی‌های انجام شده پیشین نشان می‌دهد که شهرهای با اندازه متوسط در کشورهای در حال توسعه دارای پتانسیل بیشتری نسبت به کلانشهرها برای تحولات پایدار می‌باشند؛ زیرا این شهرها نسبتاً مشکلات زیست‌محیطی کمتری در مقایسه با کلانشهرها دارند. نکته حائز اهمیت در تحولات پایدار، ابعاد این شهرها است که امکان انعطاف‌پذیری بیشتری به لحاظ توسعه شهری، اتخاذ تصمیمات حالت‌های سفر سبز و حفاظت از محیط‌زیست را به آن‌ها می‌دهد [۲]. در این مقاله اصطلاح «شهرهای در حال توسعه» به شهرهای تمامی کشورهای در حال توسعه از لیست ۲۰۱۵ بانک جهانی اشاره دارد [۵].

۲- مروری بر ۹ راهکار پیشنهادی جهت ترویج حمل‌ونقل پایدار در شهرهای در حال توسعه

۲-۱- زیرساخت‌های جاده‌ای

در دهه‌های پس از جنگ جهانی دوم، افزایش اندازه و تعداد جاده‌ها یک رویکرد معمول برای مقابله با مشکلات ترافیک و سایر مسائل سفرهای شهری بوده است. بررسی‌های به عمل آمده در سال‌های اخیر پیرامون این موضوع، مؤید این امر بوده است که افزایش ظرفیت می‌تواند منجر به تقاضای بیشتر تحت عنوان «سفر القایی (تحمیلی)» گردد. لذا سیاست‌گذاران اروپایی که نسبت به تقاضای سفر تحمیلی حساس بوده‌اند، گام‌هایی جهت کنار گذاشتن سیاست سنتی «پیش‌بینی و ارائه» برداشته‌اند [۷]. اما در کشورهای در حال توسعه احداث جاده و معابر جدید غالباً به‌عنوان یک معیار نوسازی در نظر گرفته شده و دولت‌ها غالباً هزینه‌های عمومی را بجای سرمایه‌گذاری در سایر بخش‌های حمل‌ونقل و تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های موجود، برای ساخت جاده جدید اختصاص می‌دهند. از لحاظ سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌های جاده‌ای، شواهد تا به امروز بیانگر این مهم است که نیاز شهرهای در حال توسعه تمرکز و تخصیص منابع مالی جهت تعمیر و نگهداری جاده‌های موجود به‌جای ساخت جاده‌های جدید است. حال آنکه مشکلات سیستم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای موجود در حال حاضر به یکی از موانع جدی در مسیر بهبود و رشد اقتصادی شهرهای در حال توسعه تبدیل شده است. برآوردها نیز نشان می‌دهد که بین سال‌های ۱۹۷۰ تا ۱۹۹۰ زیرساخت‌های جاده‌ای (شهری، بین‌شهری و روستایی) به ارزش ۴۵ میلیارد دلار در ۸۵ کشور در حال توسعه در آسیا، آفریقا و آمریکای لاتین به دلیل تعمیر و نگهداری نامناسب از دست‌رفته است [۸ و ۹].

۲-۲- حمل‌ونقل عمومی ریلی

افزایش سرمایه‌گذاری در تمامی انواع سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، نویددهنده رونق و تقویت اقتصاد شهری در کشورهای در حال توسعه می‌باشد. از نمونه‌های موفق در این بخش، می‌توان به کشور ژاپن اشاره نمود که در دوره پس از جنگ جهانی دوم، با اتخاذ سیاست‌های عمومی از قبیل عدم تشویق و ترغیب استفاده از خودرو و هدایت

سرمایه‌گذاری به سمت حمل‌ونقل عمومی، نقشی کلیدی در مدیریت حمل‌ونقل شهری ایفا نمود [۱۰]. البته اینکه بر حمل‌ونقل عمومی ریلی و یا جاده‌ای در شهرهای متوسط در حال توسعه تأکید شود قابل بحث است. زیرا الگوی جابجایی (حمل‌ونقل) تا اندازه زیادی متأثر از مقدار جمعیت و تراکم جمعیت بوده و به طور کلی، اجرای سیستم حمل‌ونقل ریلی در شهرهای کوچک‌تر و با بافت پراکنده نیاز به توجیه اقتصادی دارد. یک بررسی اجمالی از دو سیستم حمل‌ونقل ریلی شهری (حمل‌ونقل عمومی ریلی سبک (LRT) و مترو) نشان می‌دهد از آنجاکه در کشورهای در حال توسعه هزینه‌های ساخت و راه‌اندازی LRT به‌طور قابل توجهی بیشتر از انواع دیگر حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس است، LRT تنها در شهرهای بزرگ مانند تونس، اسکندریه، مانیل، بوئنوس آیرس و ساو پائولو وجود دارد [۱۱]. از این رو، شهرهای در حال توسعه غالباً می‌توانند صرفاً چندین کیلومتر از چنین دستگاه‌هایی را در چند مسیر محدود احداث نمایند که نمی‌تواند پاسخگوی تقاضای بالای شهروندان باشد. سیستم‌های مترو شکل گران‌تر حمل‌ونقل عمومی به لحاظ هزینه‌های ساخت و بهره‌برداری بوده و به دلیل ساختار کاملاً تفکیک‌شده دارای بهترین عملکرد هستند. معمولاً در شهرهای با جمعیت دو الی سه میلیون نفر حداقل یک مسیر مترو وجود دارد اما به‌طور کلی با توجه به نیاز به سرمایه‌گذاری کلان و هزینه‌های بالای بهره‌برداری، احداث سیستم مترو در شهرهای متوسط در حال توسعه نسبت به کلانشهرها توجیه اقتصادی نخواهد داشت [۱۲].

۲-۳- حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای مرکز رشد اقتصادی در شهرهای در حال توسعه است. برای اکثر ساکنان این شهرها، حمل‌ونقل جاده‌ای (مانند اتوبوس و پاراترانزیت) تنها وسیله برای دسترسی به محل کار، تحصیل و خدمات عمومی است. در شهرهای متوسط و بزرگ در حال توسعه، امکان پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه با توجه به فاصله قابل توجه بین مبدأ و مقصد امکان‌پذیر نمی‌باشد و این در حالی است که بسیاری از ساکنان این شهرها محدودیت دسترسی به خودرو دارند. از این رو احداث و بهبود عملکرد خطوط اتوبوس‌رانی در شهرهای متوسط در حال توسعه تبدیل به یک استراتژی کم‌هزینه در مقایسه با انواع دیگر سیستم‌های حل و نقل عمومی در بسیاری از کشورهای جهان شده است. سیستم اتوبوس‌های تندرو (BRT) یک سیستم حمل‌ونقل عمومی اتوبوس محور است که در سال‌های اخیر توسعه یافته و دارای عملکرد و امکاناتی شبیه سیستم حمل‌ونقل عمومی ریلی می‌باشد. یک سیستم «BRT کامل» از آنجاکه توانایی جابجایی به‌طور متوسط ۴۵۰۰۰ مسافر در هر ساعت در هر مسیر را داشته و این مقدار جابجایی فراتر از ظرفیت سیستم حمل‌ونقل ریلی است، اغلب برای شهرهای بزرگ مناسب می‌باشد. تا به امروز در بیش از ۱۵۰ شهر جهان (حداقل ۷۰ شهر در آسیا، آفریقا و آمریکای جنوبی) سیستم‌های BRT اجرا شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند. ارزیابی مقایسه‌ای از سیستم‌های BRT در جهان نشان داده‌اند که اکثریت این سیستم‌ها تا حد زیادی شرایط سفر در آن مناطق، کیفیت عملکرد حمل‌ونقل عمومی (صرفه‌جویی در زمان سفر و قابلیت اطمینان) را بهبود داده‌اند. همچنین، بررسی‌ها

نشان‌دهنده کاهش مصرف انرژی و تولید گازهای گلخانه‌ای در نتیجه استفاده از سیستم‌های BRT بوده است. [۳۷]

۲-۴- حمایت از مدهای سفر غیر موتوری

حمل‌ونقل غیر موتوری مانند پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از مدهای حمل‌ونقل غالب به‌ویژه در شهرهای در حال توسعه آسیایی و آفریقایی می‌باشد. هرچه اندازه شهر کوچک‌تر باشد درصد استفاده از حمل‌ونقل غیر موتوری بالاتر است. همچنین، افزایش استفاده از حمل‌ونقل غیر موتوری سبب بهبود ایمنی ترافیک در شهرها می‌شود. تحقیقات بر اساس داده‌های شهرهای توسعه‌یافته نشان داده است که احتمال تصادف و برخورد یک عابر پیاده یا یک دوچرخه‌سوار با یک وسیله نقلیه موتوری، رابطه معکوس با حجم ترافیک پیاده و دوچرخه دارد اما علیرغم این مهم، سیاست حمل‌ونقل غیر موتوری و زیرساخت‌های مرتبط با آن غالباً در سیاست‌گذاری شهرهای در حال توسعه و سرمایه‌گذاران بزرگ بین‌المللی نادیده گرفته می‌شود. اما نمونه‌های مختلفی از پیشرفت و نوآوری در زمینه‌ی سیاست حمل‌ونقل غیر موتوری در کشورهای در حال توسعه می‌توان یافت. به‌عنوان مثال شهرهای چین به‌سرعت در حال تبدیل دوچرخه‌های معمولی و اسکوترهای بنزینی به دوچرخه‌های برقی هستند. طرح دوچرخه‌های اشتراکی نیز به‌طور فزاینده‌ای در شهرهای در حال توسعه مرسوم شده است. شواهد تا به امروز نشان می‌دهند که طرح دوچرخه اشتراکی در شهرهای متوسط و کوچکی همچون ریودوژانیرو برزیل، دآجون کره جنوبی و هوانگژوی چین باعث افزایش و رشد استفاده از دوچرخه شده اما منجر به کاهش استفاده از خودرو نشده است [۱۴].

۲-۵- راه‌حل‌های تکنولوژیکی (فنی)

سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل (ITS) و سوخت‌های جایگزین از مهم‌ترین راهکارهای تکنولوژیکی مرتبط با حمل‌ونقل شهری می‌باشد که در شهرهای جهان بخصوص در شهرهای اروپایی و آمریکایی در حال پیشرفت است. فناوری‌های جدید می‌توانند به حل برخی از مشکلات مرتبط با حمل‌ونقل مانند آلودگی هوا، آلودگی صوتی، وابستگی به نفت، تراکم و ایمنی ترافیک کمک نماید. به‌عنوان نمونه، کشورهای امریکای جنوبی مانند برزیل و آرژانتین، هند، مالزی، چین و پاکستان، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای بر روی استفاده از گاز فشرده، اتانول و نیز نیروی خودروهایی برقی با سرعت بالا نموده‌اند [۱۵ و ۱۶]. از سوی دیگر، ITS و ICT در دنیای صنعتی شده امروزی، کاربردهای گوناگونی در مدیریت پایدار شهری دارد که برای مثال می‌توان به مواردی همچون سامانه‌های چراغ راهنمایی، نظارت تصویری با کمک CCTV، سامانه‌های رهایی با کمک GPS، خرید الکترونیک بلیت، جمع‌آوری عوارض به‌صورت الکترونیکی و دسترسی شهروندان و گردشگران به اطلاعات موردنیازشان اشاره نمود. با این وجود، تداوم استفاده از ITS در شهرهای در حال توسعه به‌واسطه فقدان منابع مالی، زیرساخت‌ها، ظرفیت صنعتی و نگرانی از حذف مشاغلی که به

مهارت خاصی نیاز ندارند موضوعی بحث‌برانگیز است و نیاز به معرفی گسترده‌تری در این‌گونه شهرها دارد [۱۶].

۲-۶- کمپین‌های افزایش آگاهی

کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه از اطلاع‌رسانی، آموزش، ترغیب و تشویق و کمپین‌های افزایش آگاهی در حمایت از حمل‌ونقل پایدار شهری با میزان موفقیت‌های مختلف بهره برده‌اند. سازوکارهای اجتماعی و فرآیندهای مرتبط با آن مانند جستجوی عنوان (به‌عنوان مثال نوع خودرو شخصی و استفاده از آن به‌عنوان شأن اجتماعی)، به دنبال آزادی بودن و عدم اعتماد به مشارکت دیگران، باعث تداوم مشکلات حمل‌ونقل شهری می‌گردند. لذا می‌توان از راهبردهای متفاوتی جهت افزایش آگاهی در ارتباط با سیاست حمل‌ونقل پایدار استفاده نمود. فلذا، کمپین‌ها می‌بایست هدفمند و یکپارچه‌شده تا ارائه گر تمامی دغدغه‌ها و مشکلات مرتبط با حمل‌ونقل عمومی باشند. فعالیت‌های آگاهی‌دهنده عمومی باید مشوق تغییر الگوهای موجود باشند. به‌عنوان مثال، دوچرخه باید به‌عنوان یک وسیله نقلیه مفید برای سلامتی (به‌عنوان یک سمبل جدید اجتماعی به‌جای یک وسیله نقلیه برای افراد کم‌درآمد)، خودروی شخصی به‌عنوان یک تحمیل‌کننده هزینه هنگفت به جامعه (یک حالت ضد اجتماعی)، اتوبوس به‌عنوان یک وسیله نقلیه مدرن و راحت، پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یک اقدام کاملاً منطبق بر دموکراسی و عابران پیاده به‌عنوان بخشی از سیستم حمل‌ونقل معرفی شوند. ارزیابی‌های انجام‌شده نشان می‌دهند که در کشورهای در حال توسعه فعالیت‌های کم‌هزینه، عملی‌تر و سازنده‌تر هستند؛ فعالیت‌هایی از قبیل روزهای بدون خودرو، روزهای رفتن به محل کار با دوچرخه، روزهای معاینه فنی رایگان، جشنواره فیلم دوچرخه، روزهای حمل‌ونقل عمومی رایگان و همکاری رسانه‌های جمعی. لذا جهت تأثیر بیشتر فعالیت‌های آگاهی‌دهنده عمومی برای جلب مخاطبان، به روش‌های جدیدی نیاز است. همچنین کمپین‌ها در راستای افزایش آگاهی عمومی باید یک ایده مشخص و روشن (به‌عنوان مثال: احداث مسیرهای دوچرخه به‌جای مفاهیم گنگ و مبهم مانند پایداری حمل‌ونقل) را تشویق نموده و به اطلاع مردم برسانند [۱۷].

۲-۷- سازوکارهای قیمت‌گذاری

حتی در مواردی که رانندگان از اثرات منفی و نامطلوب استفاده از خودروی شخصی در مناطق شهری آگاه بوده و در صورتی که تمامی هزینه‌های استفاده از خودرو شخصی را نپردازند، انتخاب مد سفر به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای به‌ویژه خودروی شخصی است. مانع اصلی در الزام رانندگان به پرداخت این هزینه‌ها غالباً به مقبولیت عمومی و امکان‌پذیر بودن به لحاظ سیاسی ارتباط دارد. حتی طرح‌های سیاستی پیچیده، عادلانه، کارآمد و حساس نیز مخالفانی را به همراه خواهد داشت. لذا این امر مستلزم روش‌ها و رویکردهایی است که بتوانند میزان مقبولیت عمومی را با حفظ بهره‌وری افزایش دهند. همچنین، سازوکارهای قیمت‌گذاری شامل یارانه برای کرایه حمل‌ونقل عمومی

(به طور محدود برای گروه‌های آسیب‌پذیر)، بارانه مالیاتی (یا معافیت مالیاتی) برای خرید وسایل نقلیه پاک و مشوق‌هایی برای از رده خارج کردن وسایل نقلیه قدیمی و فرسوده می‌شود. این سازوکارها در شهرهای در حال توسعه مختلفی به دلیل هزینه‌شان، به طور محدود، به اجرا گذاشته شده‌اند [۱۷ و ۱۸].

۲-۸- محدودیت دسترسی وسایل نقلیه

سازوکارهای قیمت‌گذاری به‌طور کلی مؤثرتر از روش‌های نظارتی می‌باشند؛ زیرا به استفاده‌کنندگان از خودرو گزینه‌های انتخابی بیشتری ارائه نموده، درآمدها را افزایش داده و می‌توانند با شرایط مختلف تطبیق یابند. قوانین و مقررات رانندگی شامل محدودیت در استفاده از خودرو بر اساس معیارها و ضوابط خاص مانند سطح انتشار آلودگی، سطح آلودگی صوتی، وزن و وسیله نقلیه، مصرف سوخت، تعداد سرنشین (به‌عنوان مثال ممنوعیت تردد وسایل نقلیه تک‌سرنشین)، روزهای هفته، ساعات روز، منطقه (به‌عنوان مثال مرکز شهر) و پلاک زوج و فرد (در روزهای اضطرار آلودگی و یا به‌طور دائم) و محدودیت تعداد سفرها با وسایل نقلیه موتوری به یک منطقه معین در شهر می‌شود. اجرای این اقدامات به دلیل اینکه با تمامی گروه‌های جمعیتی به‌طور یکسان برخورد می‌شود، به لحاظ سیاسی آسان‌تر از سازوکارهای قیمت‌گذاری است [۱۸]. به‌عنوان مثال بانکوک قوانینی برای محدودیت تردد تمامی خودروهای تازه شماره‌گذاری شده در ساعات اوج وضع کرده است. در گوانژو نیز تنها به موتورسیکلت‌های با پلاک محلی اجازه تردد داده می‌شود. بسیاری از شهرهای چین نیز محدودیت‌هایی برای تردد وسایل نقلیه باری وضع نموده‌اند. روش‌های غیرمستقیم دیگر برای محدودیت دسترسی و کاهش تراکم ترافیک در ساعات اوج، بنحویکه کارمندان بتوانند زمان رفت‌وآمدشان را در زمان‌های مختلف روز تغییر دهند عبارت‌اند از اجبار کارفرمایان به اجرای دورکاری (Telecommuting)، ساعات کار شناور و برنامه‌های شیفت کار متغیر. شواهد در کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد که بدون سیاست‌های حمایتی، شیوه دورکاری بعید است که الگوی رفت‌وآمد کارمندان را تغییر دهد [۱۹].

۲-۹- کنترل کاربری زمین

به‌طور کلی حمل‌ونقل عمومی و مدهای سفر غیر موتوری نیاز به مناطق با تراکم بالا و ترکیب مدها دارند تا به لحاظ عملی و مالی امکان‌پذیر باشند. توسعه شهری متراکم غالباً با فواصل سفر کوتاه‌تر و استفاده کمتر از وسایل حمل‌ونقل موتوری همراه است. بنابراین کنترل کاربری زمین پیامدهای مهمی بر رفتار سفر خواهد داشت. در شهرهای کوچک‌تر، تغییر ساختار شهر (شکل، اندازه، چگالی، تراکم، تمرکززدایی، نوع کاربری زمین و ساخت فضاهای سبز و عمومی) می‌تواند به حل مشکلات شهر کمک کند. البته باید خاطر نشان کرد که پیچیدگی‌های بسیاری در ارتباط بین حمل‌ونقل و کاربری زمین وجود دارد. میزان تراکم شهری مطلوب تا به امروز مورد بحث و بررسی بوده و تا اندازه‌ای مبهم می‌باشد. علاوه بر این، طیف وسیعی از تنوع شکل و فرم شهر، تراکم، مدیریت، اقتصاد، کنترل نواحی و مناطق و

ظرفیت اجرای قانون در جهان در حال توسعه وجود دارد. هر چه میزان درآمد شهرهای در حال توسعه بیشتر باشد، نفوذ مفاهیم مدرنیته (مانند مراکز خرید و شاخه‌های مختلف فناوری‌های با تکنولوژی پیشرفته) در آن‌ها بیشتر بوده و تراکم ترافیک در آن‌ها بالاتر است. اگر امکان توسعه متراکم وجود نداشته باشد، می‌توان فرآیند متراکم سازی و تقویت کاربری‌ها در اطراف تقاطع‌ها و در طول کریدورها را (توسعه با محوریت حمل‌ونقل یا TOD) با هدف افزایش دسترسی نسبت بزرگ‌تری از جمعیت، تشویق نمود [۲۰].

۳- نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

شهرهای کوچک و متوسط در حال توسعه به‌ویژه آن‌هایی که دارای بافت متراکم و به هم فشرده هستند پتانسیل بسیار بالایی برای توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل پایدار دارند. با این حال، یک نوع خاص از راهبرد در ترویج و تشویق حمل‌ونقل پایدار کافی و مؤثر نبوده و در پاره‌ای از موارد ممکن است انواع مختلفی از اقدامات برای شهرهای کوچک و در حال توسعه نسبت به کلانشهرها (مانند تعیین مالیات سوخت نسبت به گرفتن عوارض) مناسب‌تر باشد. برخی از راهبردهای کلیدی که باید در شهرهای در حال توسعه در نظر گرفته شوند عبارت‌اند از: ۱) ایجاد شرایط برای مدهای سبز در خیابان از طریق انجام اقدامات کم‌هزینه مانند تعمیر و نگهداری پیاده‌روها و محدودیت سرعت؛ ۲) ایجاد مناطق ویژه عابران پیاده در مناطق با ترافیک سنگین عابر پیاده؛ ۳) احداث خطوط ویژه اتوبوس و دوچرخه که به‌طور مناسب از مسیر خودروهای شخصی جداسازی شده باشد؛ ۴) تعیین هزینه پارکینگ مناسب و معقول؛ ۵) توجه بیشتر به تعمیر و نگهداری زیرساخت‌ها به‌جای ساخت و احداث زیرساخت‌های جدید و ۶) کمپین‌های افزایش آگاهی و آموزش.

در زمان در نظر گرفتن سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی شهرهای متوسط در حال توسعه، اولویت اصلی بهبود سیستم اتوبوس‌رانی موجود است. سیستم BRT در بسیاری از این شهرها بسیار مقرون به صرفه‌تر از سایر انواع سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی از جمله LRT است. سرمایه‌گذاری و هزینه‌های بالای بهره‌برداری سیستم مترو، آن را به لحاظ اقتصادی در شهرهای متوسط در حال توسعه نسبت به کلانشهرها کمتر قابل توجیه می‌سازد.

ترویج الگوهای توسعه پایدار شهری نیز برای کاهش اثرات زیست‌محیطی شهرها بسیار مهم و ضروری است، اما مناسب بودن اشکال مختلف توسعه وابسته به شرایط است. پیشرفت‌های تکنولوژیکی و فناوری نیز می‌تواند به بیان مشکلات زیست‌محیطی کمک نمایند اما در نهایت قادر نیستند تمامی مشکلات مرتبط با حمل‌ونقل را نشان دهند. علاوه بر آن، مزایای پیشرفت فناوری ممکن است با رشد سریع حمل‌ونقل در شهرهای در حال توسعه خنثی شود. با این حال، با به‌کارگیری تکنولوژی‌های ارزان مانند ارائه خدمات جدید حمل‌ونقل از طریق تلفن همراه که در حال حاضر در کشورهای در حال توسعه وجود دارد (مانند خدمات حمل‌ونقل سریع (تاکسی-اوبر) یا پرداخت هزینه پارکینگ)، می‌توان به‌طور گسترده‌تر برای ترویج اشکال نوآورانه جدید از خدمات حمل‌ونقل شهری استفاده نمود. همچنین،

intermediate Cities? (accessed on 13 June 2015).

12. Flyvbjerg, B.; Bruzelius, N.; van Wee, B. Comparison of Capital Costs per Route-Kilometre in Urban Rail. *Eur. J. Transp. Infrastruct. Res.* 2008, 8, 17–30.
13. Hidalgo, D.; Gutiérrez, L. BRT and BHLS around the World: Explosive Growth, Large Positive Impacts and Many Issues Outstanding. *Res. Transp. Econom.* 2013, 39, 8–13.
14. Jacobsen, P. Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling. *Inj. Prev.* 2003, 9, 205–209.
15. Yeh, S. An Empirical Analysis on the Adoption of Alternative Fuel Vehicles: The Case of Natural Gas Vehicles. *Energy Policy* 2007, 35, 5865–5875.
16. Shah, A.; Dal, L. Intelligent Transportation Systems in Transitional and Developing Countries. *IEEE Aerosp. Electron. Syst. Mag.* 2007, 22, 27–33.
17. Stead, D. Effectiveness and Acceptability of Urban Transport Policies in Europe. *Int. J. Sustain. Transp.* 2008, 2, 3–18.
18. Mahendra, A. Vehicle Restrictions in Four Latin American Cities: Is Congestion Pricing Possible? *Transp. Rev.* 2008, 28, 105–133.
19. Timilsina, G.; Dulal, H. Fiscal Policy Instruments for Reducing Congestion and Atmospheric Emissions in the Transport Sector: A Review; Research Paper 4652; World Bank: Washington, DC, USA, 2008.
20. Jenks, M.; Burgess, R. (Eds.) *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries*; Spon Press: London, UK, 2000.
21. Banister, D.; Stead, D. Transport Policy Scenario Building. *Transp. Plan. Technol.* 2003, 26, 79–102.

اثرات اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی تصویب سوخت جایگزین در مقیاس بزرگ در شهرهای در حال توسعه اغلب نامشخص است و باید شناخت نسبت به ترکیب معیارهای مذکور افزایش یابد. در پایان باید متذکر شد که ترکیبات خاصی از بسته‌های سیاستی می‌توانند در کنار یکدیگر عمل نموده و سبب افزایش تشریک مساعی و تأثیرگذاری بیشتر آرمان حمل‌ونقل پایدار به‌ویژه در شهرهای در حال توسعه گردند [۲۱].

منابع

1. European Commission. Green Paper: Towards a New Culture for Urban Mobility. (accessed on 23 April 2015).
2. Newman, P.; Kenworthy, J. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*; Island Press: Washington, DC, USA, 1999.
3. OECD. *Policy Instruments for Achieving Environmentally Sustainable Transport*; Organisation for Economic Co-Operation and Development: Paris, France, 2002.
4. United Nations. *World Urbanization Prospects*. Available online: <http://esa.un.org/unpd/wup/> (accessed on 28 February 2015).
5. World Bank. *Country and Lending Groups*. Available online: <http://data.worldbank.org/about/country-and-lending-groups> (accessed on 23 April 2015).
6. Cervero, R. Induced Travel Demand: Research Design, Empirical Evidence, and Normative Policies. *J. Plan. Lit.* 2002, 17, 3–20.
7. Banister, D.; Pucher, J.; Lee-Gosselin, M. Making Sustainable Transport Politically and Publicly Acceptable. In *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reform in Advanced Economies*; Edward Elgar Publishing: Cheltenham, UK, 2007.
8. Devarajan, S.; Swaroop, V.; Zou, H. The Composition of Public Expenditure and Economic Growth. *J. Monet. Econom.* 1996, 37, 313–344.
9. Rioja, F. Filling Potholes: Macroeconomic Effects of Maintenance vs. New Investments in Public Infrastructure. *J. Public Econom.* 2003, 87, 2281–2304.
10. Hook, W. Role of Nonmotorized Transportation and Public Transport in Japan's Economic Success. *Transp. Res. Record* 1994, 1441, 108–115.
11. Kühn, F. Bus Rapid or Light Rail Transit for In-



باز آفرینی فضاهای پیاده مؤلفه‌ی پایداری شهری

■ قاسم علی افشار
کارشناس ارشد شهرسازی

گسترده‌ای که در شیوه‌ی حمل‌ونقل و ارتباطات شکل گرفت، فضاهای شهری دچار تغییرات کارکردی عمده شده و به‌جای پذیرایی عابران و شهروندان، با میهمان ناخوانده‌ای به نام اتومبیل مواجه شده‌اند. افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه در خیابان‌ها و میدان‌ها کم‌کم پیاده‌ها را به‌طرف معبر باریکی به نام پیاده‌رو در کنار خیابان‌های اصلی هدایت نموده‌اند، می‌توان گفت که خیابان و میدان دیگر برای عابر پیاده امن نیست؛ و باید یک فضای دیگر برای خود پیدا کند.

پیاده‌روها، فضای باریکی در دو طرف خیابان‌ها و معابر اصلی و مرکزی شهر به‌منظور هدایت و محل تعامل مردم، تنها پناهگاه اصلی آن‌ها شد، ولی باز در بسیاری از شهرها و سکونت‌گاه‌ها همین فضای اندک پیاده از یک‌طرف در تعریض خیابان‌ها مورد بی‌مهری قرار گرفته و از طرف دیگر فعالیت‌های تجاری و اقتصادی بخشی از فضای پیاده را اشغال نموده‌اند.

در این مقاله به ارائه اهداف، راهبردها، سیاست‌ها و اقدام‌های اجرایی اشاره خواهد شد که در به‌کارگیری روش‌هایی جهت زنده سازی فضاهای پیاده کمک مؤثری خواهد نمود و همچنین نگاهی به دیدگاه‌ها و نظرات مکاتب، جنبش‌ها، افراد و تجربه‌های پیاده‌روسازی در کشورهای مختلف دارد.

راه‌های پیاده

راه‌های پیاده و پیاده‌رو بخشی از سطح مشخص ترافیک عمومی

چکیده:

باز زنده سازی فضاهای شهری یکی از اهداف پایداری شهری به‌حساب می‌آید، در این میان فضای پیاده امکان حضور در مکان شهری و ایجاد سرزندگی و جنب‌وجوش در آن مکان‌ها را به همراه تعاملات اجتماعی و فرهنگی فراهم می‌آورد که خود پشتیبان اساسی برای فعالیت‌های اداری و بازار و اقتصاد می‌باشد، این حضور معنی‌دار انسان‌ها در مکان شهری، ایجاد حس و هویت مکانی و خاطره سازی برای آن‌ها را به همراه دارد.

در این نوشتار، اهداف، راهبردها و سیاست‌هایی که بتوان تا حدی به پایداری فضای شهر (مؤلفه فضای پیاده) کمک نماید اشاره شده که این امکان در صورت هماهنگی و همسازی سازمان‌های مسؤؤل و انضباط‌های علمی ذی‌مدخل قابل‌دسترس می‌باشد.

لغات کلیدی: پایداری شهری، بازنده سازی، فضای پیاده، تعاملات اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی

مقدمه:

اصلی‌ترین فضای شهری، خیابان و میدان است که از گذشته‌های دور، محل تعامل و حضور مردم در یک مکان خاص جهت فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی است. در گذشته این فضاها سرزنده و پویا بودند و جاذبه‌های خاص برای ساکنان آبادی‌ها داشته‌اند ولی به‌مرورزمان علی‌الخصوص بعد از انقلاب صنعتی و تغییرات

محسوب می‌شوند، شهر محل زندگی و ارتباط انسان‌ها با یکدیگر است و فراهم ساختن امکان جابه‌جایی و تأمین نیازهای شهری آن‌ها، هدف اصلی برنامه‌ریزی و طراحی راه‌های شهری است.

بنابراین سهولت بخشیدن به حرکت وسایل نقلیه و پیاده‌ها به یک اندازه اهمیت دارد، احساس ایمنی در خیابان‌های شهر شاخصی برای درک وضعیت احترام اجتماعی افراد در شهر است، افزون بر این همه مردم شهر در قسمتی از مسیر خود به صورت پیاده حرکت می‌کنند، پس توجه به پیاده‌ها، توجه به بخشی محدود از جامعه نیست بلکه رعایت حال همه‌ی افراد جامعه است. (سعید نیا، ۱۳۸۱، ۳۲) یک محیط پیاده باکیفیت بالا، محل مناسبی را برای فعالیت‌های گذران اوقات فراقت ایجاد می‌کند و مشوق توسعه عملکردهای مرکزی مطلوب، به‌ویژه در بخش مسکن، خرده‌فروشی، فعالیت‌های تفریحی و سرگرمی می‌شود. (پامیر، ۱۳۹۲، ۶۳).

هدف این مقاله بیشتر تعریف ارائه‌ی راه برای مرکز کانونی و پرازدحام شهری می‌باشد که این مراکز به دلیل فعالیت‌های بازار، فرهنگی و اجتماعی بیشتر جاذب مردم هستند و روزانه جمعیت فراوانی را از محلات و مناطق مختلف به طرف خود جذب می‌کند.

فضاهای پیاده از گذشته تا به امروز

چنانچه تاریخ شهرسازی ایرانی نشان می‌دهد در شهرهای کهن ایرانی نظام کالبدی شهر به‌طور کلی بر اساس مقیاس انسانی یا «مردم‌واری» استوار بوده است، در شهرهای قدیم ایران وسعت شهرها و فاصله‌ی میان مراکز مختلف آن چنان بود که شهروندان با پای پیاده از نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر می‌رفتند و هرگاه برای جابه‌جایی افراد یا کالاها از چارپایان استفاده می‌شد، سرعت و نحوه‌ی حرکت به‌گونه‌ای بود که الزاماً الگوی حرکتی در شهر، نه‌تنها پیوندی حسی و ذوقی میان شهر و شهروندان برقرار می‌کرد، بلکه به راه‌ها و معابر شهری، خصلتی اجتماعی و فرهنگی می‌بخشید. (مهدی زاده - ۱۳۷۹)

به دنبال انقلاب صنعتی به‌ویژه پس از رواج وسایل حمل‌ونقل ماشینی تمام بنیادهای شهرنشینی و شهرسازی در جهان در معرض تحول و تغییر قرار گرفت، از جمله با تسلط اقتصاد سرمایه‌داری و گسترش صنایع اتومبیل، شهرسازی و شهرنشینی به‌شدت به‌صورت‌ها و مقیاس‌های حرکت سواره وابسته گردید، به‌این ترتیب بسیاری از فضاهای شهری که محل زندگی اجتماعی بود به گذرگاه و توقف‌گاه وسایل ماشینی بدل شد. (مشاور زاد بوم، ۱۳۷۳)

بعد از دهه‌ی ۱۹۶۰ به‌تدریج بسیاری از جوامع به فکر باززنده‌سازی فضاهای پیاده و اجتماعی در شهرها و سکونت‌گاه‌ها شدند تا از این طریق بتوانند هم‌زمان با ارائه نظریه‌های توسعه پایدار، در شهرها و سکونت‌گاه‌ها هم بتوانند به پایداری این فضاها کمکی کرده باشند.

مشکلات و مسائل فضاهای شهری (پیاده‌رو)

با توجه به گسترش روزافزون وسایل نقلیه و صنایع در شهرها و اقتصاد مصرفی و تولید انبوه؛ مسائل و مشکلات فراوانی گریبان‌گیر فضاهای شهری، مخصوصاً پیاده‌روها در شهرها شده‌اند، که نمونه‌ای از این مسائل عبارتند از:

* ضعف پایداری شهری، به دلیل مصرف بی‌رویه انرژی و منابع و

همچنین آلودگی توسط ماشین‌آلات
* سلطه‌ی ماشین بر فضاها که عمدتاً فعالیت پیاده‌ها و مردم در شهرها را تحت‌الشعاع قرار داده و انسان که محور توسعه و پایداری است در این جریان نقش خود را از دست داده است.

* پایین بودن درک محیطی و سپس از دست رفتن هویت زمانی که انسان پیاده حرکت می‌کند، به علت نزدیکی زیاد با محیط به درک بهتری از آن می‌رسد، درحالی‌که انسان سوار بر اتومبیل در مراحل بعدی قرار می‌گیرد. (مدنی پور، ۱۹۹۶)

* احساس بیگانگی و عدم سرزندگی فضای پیاده جوامع غربی پس از جنگ جهانی دوم که بر اساس توهّمات مدرنیستی، فضاهای خود را بازسازی کرده و یا شکل داده بودند، به‌تدریج متوجه ناکافی بودن این راه‌حل‌ها شدند، خانه‌های آن‌ها دارای نور کافی، تهویه مطبوع و چشم‌اندازی رو به فضای سبز شده بود. ولی ارزش‌های فراوانی را هم از دست داده بود، فضای بیکران میان ساختمان‌ها، خانه‌های قوطی شکل بی‌پیرایه خود را به شهروندان تحمیل می‌کردند و خودروها در خیابان‌ها راحت حرکت می‌کردند ولی جایی برای تردد عابر پیاده و تجمع شهروندان باقی نگذاشتند، این فضاهای عمومی، بی‌مکانی، عدم تعلق خاطر بی‌هویتی و در نتیجه، یکنواختی کسالت‌بار، بزهکاری و روان‌پریشی را به همراه آورد و تشدید می‌کرد. (پاکزاد، ۱۳۹۲، ۴۹)

* مدیریت شهری ناکارآمد یکی از مهم‌ترین و اساسی‌ترین مشکل شهرها و مدیریت شهری کشور ما این است که مسؤولان شهری بهترین راه‌حل مسأله ترافیک را، تعریض معابر به نفع وسایل نقلیه می‌دانند، این راهکار علاوه بر حل نکردن مسأله‌ی ترافیک، هم به تشویق شهروندان به استفاده از اتومبیل کمک می‌کند و از طرفی فضاهای پیاده را به دلیل محدود کردن سطح استفاده‌ی آن با مشکلات عدیده‌ای روبرو می‌کند.

* جدایی فضای پیاده از سواره ارائه‌ی دو شبکه‌ی کاملاً مجزا از خیابان‌هایی که بر اساس تفکیک مسیرهای پیاده از سواره تنظیم شده بودند و همچنین به کار گرفتن روگذرها در مکان‌های مورد لزوم، مخصوصاً در مراکز شهرها مشکلات خاص خود را ایجاد نمودند. (استروفسکی، ۱۳۹۰، ۱۴).

* بی‌توجهی برنامه‌ریزان و طراحان به تولید فضای پیاده و کیفیت پایین این فضاها

به‌طور کلی می‌توان گفت که در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسان پیاده کمتر مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری بوده و راه‌های پیاده نه به‌عنوان بخش مستقل از فضاهای شهری، بلکه به‌عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است. همچنین دانش برنامه‌ریزی شبکه و مهندس ترافیک با وجود همه‌ی پیشرفت‌های خود، عملاً توجهی به کیفیت و کارکرد حرکت پیاده نداشته و صرفاً از لحاظ هدایت و تسهیل حرکت سواره و ایمنی معابر سواره به آن نگرسته است. (مشاور زاد بوم، ۱۳۷۳).

نگاهی به دیدگاه‌ها و نظریه‌های افراد و جنبش‌ها و اقدامات
- یکی از اصول اولیه در طرحی‌های نهضت رفتارگرایی، ایجاد فضای

اختصاص داده می‌شود، از نظر وی این مرض، پیامد های قابل توجه دیگری نیز دارد به طوری که مردم دیگر انگیزه ای برای پیاده‌روی ندارند. (هال، ۱۹۶۶)

در سال ۱۹۵۴ «زیگفرد گیدئین» نظریه پرداز برجسته ی معماری شهرسازی درباره ی خطر اتومبیل برای شهرها، با هوشمندی و دورنگری چنین نوشت: «اما شهرهای معاصر را در تمام کشورها بدون استثنا خطر دیگری تهدید می‌کند، خطری که نه در خارج شهر بلکه در درون آن بوجود آمده است و آن تسلط ماشین بر زندگی عصر حاضر است.» (گیدئین، ۱۳۵۴، ۶۴۱).

پیشنهادات و راهکارها

با توجه به اینکه وسایل نقلیه بخش جدائی ناپذیر از زندگی انسان‌ها شده است لذا نمی‌توان به‌طور کلی اتومبیل را در چرخه ی زندگی اجتماعی نادیده گرفت، حتی بسیاری از معماران و شهرسازان بر این عقیده اصرار دارند که هم باید برای اتومبیل فضا سازی نمود و هم برای عابر پیاده، فلذا به نظر بایستی یک مدیریت هماهنگ ترافیکی و برنامه‌ریزی و طراحی شهری و سایر انضباط‌های علمی در این قضیه دخیل و تأثیر گذار باشند تا اینکه بتوان یک سیستم هماهنگ و پایدار ترافیک سواره و پیاده در شهرها راه اندازی نمود.

جهت بازآفرینی فضاهای پیاده، برای رسیدن به یک پایداری مطلوب ابتدا اهداف کلی موضوع مورد بحث قرار می‌گیرد.

هدف

هدف به دو صورت کمی و کیفی در این مقاله جای بحث و بررسی دارد. در رابطه با موضوع این مقاله هدف کمی همان گسترش و تولید فضای پیاده در شهرها مخصوصاً نقاط مرکزی شهرها می‌باشد که به‌صورت راحت و ایمن (هدف کیفی) در اختیار شهروندان قرار بگیرد هدف کیفی به این اشاره دارد که حضور عابر و انسان در فضای پیاده نیازمند یک قلمرو ایمن و آسوده بوده که با امنیت کامل فضا را حس نموده و معنی کند، وقتی فضا حس و معنی شود، ایجاد هویت نموده و خود به‌خاطر انگیزی قوی در انسان‌ها ایجاد می‌گردد که همراه با دلخوشی و شادابی زندگی است. هدف کمی کیفی لازم و ملزوم یکدیگرند که این اهداف در صورتی قابل دسترسی است که توسط راهبردها و سیاست‌ها پشتیبانی گردند.

راهبرد

راهبرد و استراتژی‌ها مجموعه روشهایی هستند که در فرایند برنامه‌ریزی و طراحی ما را به‌طرف سیاست‌ها و اقدام‌های اجرایی رهنمون ساخته و چارچوب اساسی دستیابی به سیاست و اقدام و اجرا را در اختیار ما قرار می‌دهند.

• آموزش صحیح و اساسی برای مدیران شهری و سیاستگذاران شهری

در بسیاری از سازمان‌های شهری که مؤلف خود تجربه‌ی مدیریت شهری را دارد کمتر کارشناسانی نسبت به مسأله‌ی پایداری شهری، توجه به فضای پیاده نسبت به فضای سواره، آگاهی و اشراف دارند، لذا آموزش و توجیه کارشناسان و مدیران شهری از مهم‌ترین راهبردهاست.

• اصلاح و تغییر بسیاری از طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها و تبدیلی

شهری است که بتواند نیازهای رفتاری مردم را به‌طور کامل و روشن برآورده کند، از جمله مهم‌ترین ویژگی‌های این فضاها پیاده بودن آنهاست. بدین ترتیب این جنبش به ایجاد فضاهای پیاده تأکید بسیار می‌شود و از نظر طرفداران این گروه، خیابان‌ها باید در درجه‌ی اول، در اختیار تردد پیاده‌ها باشد. (مدنی پور، ۱۹۹۶).

تأکید جنبش رفتارگرایان، تردد عابر پیاده است، اما نباید این‌طور تصور شود که رفتارگرایان با اتومبیل به‌طور کامل مخالف بوده و یا در پی حذف آن از محیط شهری هستند. (چرمایف، ۱۹۶۳)

در اندیشه‌های نهضت سنت‌گرایی: حرکت غالب بر عابر پیاده است تا بتواند فضا و زمان را تجربه نماید و با اجتماع رابطه برقرار کند، به نظر آنان در غیاب پیاده، عرصه‌های جمعی مانند پارک، میدان، پیاده راه، برای اتومبیل‌ها قابل استفاده نیست. محیط پیاده سالم می‌تواند بدون داشتن سیستم حمل‌ونقل هم موفق باشد، اما سیستم حمل‌ونقل بدون وجود عابر پیاده نمی‌تواند وجود داشته باشد. (۴۲، ۱۹۹۳، calthorpe).

در جنبش فرا تجدد طراحی شهری بیشتر به سمت طرح‌های کوچک‌مقیاس پیش رفته و به مرور زمان اشتیاق طراحان برای طرح‌های بزرگ از بین رفته و دید پرنده در طرح‌ها جای خود را به دید عابر پیاده داده و توجه به حوزه‌ی دید عابر و آنچه توسط وی درک و دریافت می‌شود فزونی یافته است. (بحرینی، ۱۳۹۳، ۳۰۴).

توجه جدی و علمی به ساماندهی حرکت پیاده راه‌ها به حدود نیم‌قرن پیش برمی‌گردد که در آن زمان در اروپا در جریان بازسازی خرابی‌های جنگ جهانی دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها و نیز در ساختن نوشهرها، اندیشه‌ی جداسازی معابر پیاده از سواره مطرح شد در ایالات متحده گسترش فضای پیاده با اهدافی دیگر، یعنی احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده‌فروشی آغاز گردید، اما در سالهای بعد، این گرایش به تدریج اهداف اجتماعی وسیع تری پیدا کرد. (مشاور زاد بوم، ۱۳۷۳).

اندیشمندان و شهرسازان هم نظرات گوناگون در مورد اهمیت فضای پیاده ارائه نموده‌اند؛

به قول جین جکوبز، خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن‌ها، همین‌طور مکانهای اصلی همگانی شهر، حیاتی‌ترین اندام‌های آن هستند، (پامیر، ۱۳۹۲، ۱۳۶).

فرانسیس تیبالدز معتقد است که ساخت معابر علاوه بر هزینه بر بودن به محیط زیست نیز آسیب می‌رساند و در نتیجه مردم نباید انتظار داشته باشند که ماشین‌هایشان حق ورود به مرکز یا قلب شهر و شهرک‌ها را داشته باشند. و به نظر او محیط راحت و با مقیاس انسانی، محیطی است که با مقیاس و گامهای افراد پیاده ارتباط داشته باشد. (تیبالدز، ۲۰۰۱، ۵۳).

لئون کریر معتقد است که انسان باید از پاهای خود برای هدفی برتر از پیاده‌روی به سمت اتومبیلش، قطار زیرزمینی و هواپیما استفاده کند و کمتر با وسایل نقلیه مکانیکی حرکت نماید. (Brood bent، ۱۹۹۶)

ادوارد تی هال می‌گوید: اتومبیل بزرگترین مصرف‌کننده‌ی فضاهای شهری و عمومی است، زیرا فضاهایی که ممکن است مردم یکدیگر را در آن ملاقات کنند، به‌شدت می‌بلعد و همه‌ی فضاها به اتومبیل

آن‌ها به طرح‌های ساختاری، راهبردی

• مشارکت و دخالت دادن مردم در فرایندهای برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای شهری.

امروزه تمام معماران و شهرسازان چاره‌ای جز دخالت مردم در تصمیم‌گیری‌ها نمی‌بینند و اعتقاد دست‌نمائی طراحی دیگر رنگ باخته است.

• توجه به پایداری شهرها با رویکردی زیست‌محیطی

آگاه‌سازی مردم، مدیران، سیاستگذاران شهری نسبت به آثار زیست‌محیطی استفاده بی‌رویه از وسایل نقلیه، کمک‌شایانی در امر پایداری‌سازی است.

• مدیریت ترافیکی

راهبرد خیلی مهمی است، زیرا مهم‌ترین معضل شهرهای بزرگ امروزی (مخصوصاً مرکز شهرها) ترافیک و آلودگی است، مدیریت ترافیک زمانی موفق است که مهندسان ترافیک همراه با انضباط‌های علمی دیگر ذی‌مدخل در امر برنامه‌ریزی به‌صورت هماهنگ و سیستمی و واقع‌نگر مسائل را بررسی و راه‌حل ارائه نمایند. امروزه دیگر هیچ اندیشمندی مخالف حذف اتومبیل نیست بلکه سازگاری و هماهنگی سواره با پیاده مد نظر است.

• توجه به طراحی شهری

طراحی شهری مسأله کیفیت فضای شهری را مطالعه می‌نماید، فضای بی‌کیفیت و بی‌معنی امکان جذب و پذیرش انسان را ندارد و لذا طراحی مناسب این فضاها خود به گسترش پیاده‌روی و مشارکت شهروندان در فضاهای شهری، کمک فراوان می‌نماید.

• توجه به برنامه‌ریزی شهری

برنامه‌ریزی شهری مناسب همان برنامه‌ریزی بهتر کاربری زمین است که جانمایی درست کاربری زمین و ایجاد کاربری‌های همساز در نقاط پر ازدحام شهری کمک فراوان جهت تشویق استفاده از فضا را پیاده می‌نماید.

سیاست‌ها

– راهبرد آموزش صحیح علمی برای مدیران شهری؛ سیاست‌ها و اقدامات گوناگونی می‌تواند مسؤولان شهری را با مفهوم باززنده‌سازی فضای پیاده آشنا نماید، برگزاری دوره‌های مختلف آموزشی توسط کارشناسان شهرسازی و سایر علوم مرتبط، نشریات و مقالات مرتبط علمی در حوزه‌ی پیاده‌راه‌سازی، بازدید کارشناسان و مسؤولان شهری از پروژه‌های موفق پایداری شهری، ایجاد نمایشگاه‌های مرتبط در حوزه‌ی فضاهای مطلوب و سرزنده شهری و ... می‌تواند گام مهمی در نهادینه کردن و آگاه‌سازی مسؤولان با فرایند باززنده‌سازی فضاهای شهری نمود.

– راهبرد اصلاح طرح‌های جامع و تفصیلی؛ اصلاح شرح خدمات این طرح‌ها و موظف نمودن سازمان‌های شهری نسبت به تغییر نگرش در تولید طرح‌های شهرسازی و کنترل و نظارت طرح‌ها در طول فرایند زمانی تهیه تا اجرا و همچنین وجود بازخورد مناسب نسبت به اصلاح و تغییر آسیب‌ها و کاستی‌های برنامه‌ریزی و ... می‌تواند گام مهمی در ایجاد یک سند علمی معتبر جهت هدایت و توسعه شهرها باشد.

– راهبرد مشارکت؛ اجازه حضور فعالانه مردم و بنگاه‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و قشرهای مختلف، مردمی نمودن طرح‌های زنده‌سازی را افزایش داده و رمز موفقیت ایجاد فضاهای مطلوب و شهری را افزایش می‌دهد.

گزارش به مردم در رسانه‌ها در طول فرایند تهیه طرح‌ها کمک فراوانی در به‌روز نمودن برنامه‌های ایجاد فضای شهری خوب می‌کند. – رویکرد زیست‌محیطی؛ اقدام‌ها و سیاست‌های متنوعی را می‌طلبد که در این نگرش، سیاست‌های اصلاح و بهبود کیفیت وسایل نقلیه، انتقال کاربری‌های مزاحم و آلاینده از فضای شهری، مدیریت ترافیک، حمل‌ونقل عمومی و ارزان و ... می‌تواند سرزندگی و شادابی را برای محیط‌های شهری به ارمغان بیاورد.

– مدیریت ترافیک، مستلزم همکاری و همراهی گروه‌های مختلفی از جامعه، از مهندسان ترافیک تا مردم و شرکت‌های خصوصی و غیره است. میتوان از طریق سیاست‌های مشخص نمودن معابر پیاده، سواره، دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی و مدیریت صحیح آن‌ها به یک ترافیک روان و سالم دست یافت،

– طراحی شهری توجه به کیفیت فضای شهری را در دستور کار خود دارد، بدین صورت که زیبا سازی، مبلمان، بدنه‌های شهری، کف سازی معابر پیاده که از مؤلفه‌های کیفی فضای پیاده می‌باشد، تأثیر فراوانی در ایجاد حس معنی و هویت در فضای شهری نموده و در جذب مردم به این فضاها نقش مؤثری را بازی می‌کند،

در نهایت برنامه‌ریزی شهری که به مکان‌یابی اصولی و علمی کاربری‌ها توجه دارد، می‌تواند با چیدمان مناسب کاربری‌ها مخصوصاً در مراکز شهرها به سرزندگی و جنب‌وجوش فضاهای پیاده‌ی شهری کمک مؤثر نماید.

چنانچه در نوشهرسازی اختلاط کاربری‌ها و تنوع آن‌ها و افزایش تراکم توسعه، خود مشوق مهمی برای باززنده‌سازی فضاهای مرکزی شهرها می‌باشد.

نتیجه‌گیری

باززنده‌سازی فضاهای پیاده امری ضروری است، با افزایش حجم ترافیک و آلودگی و تردد بیشمار وسایل نقلیه نیاز به ایجاد تنفس و آرامش مخصوصاً در مراکز و هسته‌های شهری ضروری است که این امکان در فضاهای پیاده صورت می‌گیرد.

گسترش امر پیاده‌روی و بسط فضاهای پیاده، سرزندگی و جنب‌وجوش را برای شهرها ایجاد خواهد نمود که خود پشتیبان و پایگاه مستحکمی را برای فعالیت‌های بازار، مراکز اداری و برنامه‌های فرهنگی، اجتماعی و حتی سیاسی بوجود خواهد آورد، با گسترش و باززنده‌سازی فضاهای پیاده به همراه سایر مؤلفه‌ها، امکان پایداری شهری افزایش یافته و این پایداری به توسعه آبادی‌ها منجر خواهد شد.

اهداف و راهبردها و سیاست‌ها و اقدامات اجرایی اشاره شده، فرایند برنامه‌ای مناسبی را برای احیا فضاهای پیاده و افزایش حضور مردم از کودک تا سالخورده را به این مکان‌ها میسر نموده و خاطره‌سازی و ایجاد معنا و هویت در شهرها و آبادی‌ها افزون خواهد شد.

جدول اهداف، راهبردها و سیاست های باززنده سازی فضاهای پیاده

سیاست	راهبرد	هدف
۱- برگزاری دوره های مختلف آموزشی ۲- تهیه نشریات و مقالات معتبر علمی در حوزه فضای پیاده ۳- بازدید از پروژه های موفق پایداری شهری ۴- برپایی نمایشگاههای مرتبط	آموزش مدیران و سیاستگذاران شهری	باززنده سازی فضاهای پیاده
۱- اقدام از طریق طرح های موضوعی و موضوعی ۲- کوتاه نمودن فرایند تهیه طرح ها ۳- انعطاف در طرح های توسعه ۴- نظارت مستمر بر فرایند تهیه طرح ها ۵- بازبینی و بازخورد مناسب در طول فرایند تهیه طرح های توسعه	اصلاح و تغییر فرایند تهیه طرح های توسعه شهری	
۱- مشارکت مردم در تهیه طرح های باززنده سازی ۲- استفاده از نظرات مردم ۳- مشورت با بنگاه های اقتصادی و سرمایه گذاری خصوصی	مشارکت	
۱- گسترش حمل و نقل عمومی ۲- گسترش معابر پیاده ۳- روان سازی ترافیک در مراکز شهرها ۴- فرهنگ سازی ترافیک ۵- تهیه فضای مناسب پارکینگ	مدیریت ترافیک	
۱- اصلاح و بهبود کیفیت وسایل حمل و نقل عمومی ۲- انتقال صنایع مزاحم از مراکز فعال شهری ۳- آموزش های زیست محیطی به شهروندان ۴- توجه به انرژی پاک و ارزان	رویکرد زیست محیطی	
۱- توجه به نمودار پیاده سازی ۲- کف سازی مناسب معابر ۳- توجه به مقیاس انسانی فضا ۴- معنادار نمودن فضاهای پیاده ۵- مبلمان شهری مناسب	طراحی شهری	
۱- مکانیابی مناسب کاربریها ۲- کنترل تراکم در مراکز شهرها ۳- مشارکت تمام علوم ذینفع در امر برنامه ریزی شهری ۴- امنیت و ایمنی فضاهای پیاده	برنامه ریزی شهری	

منابع:

- سعیدنیا، احمد، ۱۳۷۸، نظام مراکز شهری و فضاهای مسکونی، کتاب سبز، راهنمایی شهرداری ها (تهران، انتشاراتسازمان شهرداری ها
- سعیدنیا، احمد، حمل و نقل شهری (کتاب سبز شهرداری) جلد دوم، تهران سازمان شهرداریهای کشور
- پامیر، سبیریل بی، ۱۳۹۲، آفرینش مرکز شهری سرزنده: اصول طراحی شهری و باز آفرینی، ترجمه: مصطفی بهزاد فر و امیر شکیبامنش، تهران دانشگاه علم و صنعت ایران
- مهدی زاده، جواد. مفاهیم و مبانی پیاده راه سازی، مجله شهرداری ها، سال دوم شماره ۱۹
- مهندسان مشاور زادبوم، ۱۳۷۳، مطالعات جامع ساماندهی پیاده راه های تهران، شهرداری تهران
- مدنی پور علی، ۱۹۹۶، طراحی فضاهای شهری، نگرش بر فرایند اجتماعی، مکانی، ترجمه فرهاد مرتضایی، تهران، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری.
- پاکزاد جهانشاه، ۱۳۹۲، مقالاتی در باب طراحی شهری، انتشارات شهیدی
- کریزک، کوین، پاور، جو. ۱۳۹۲، آئین شهرسازی پایدار، ترجمه مصطفی بهزادفر و کیومرث حبیبی، تبریز، انتشارات مهر ایمان
- استروفسکی، واتسلاف، ۱۳۹۰، شهرسازی معاصر، از نخستین سرچشمه ها تا منشور آتن، ترجمه لادن اعتضادی، مرکز نشر دانشگاهی.
- بحرینی، سید حسین، ۱۳۷۸، تحلیل فضاهای شهری، در ارتباط با الگوهای رفتاری استفاده کنندگان و ضوابطی برای
- طراحی، تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- چرلایف، سرج و کریستوفر الکساندر، ۱۹۶۳، عرصه های زندگی جمعی و زندگی خصوصی، به جانب یک معماری انسانی، ترجمه منوچهر مزینی، ۱۳۷۶، تهران، موسسه انتشارات چاپ دانشگاه تهران.
- بحرینی، سیدحسین و بلوکی بهناز، تقاین سوده، ۱۳۹۳، تحلیل مبانی نظری طراحی شهری، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- بحرینی، سیدحسین، ۱۳۸۵، تجدد، فرا تجدد و پس از آن در شهرسازی چاپ دوم، تهران موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- تیبالدز، فرانسیس، ۲۰۰۱، شهرهای انسان محور، بهبود محیط عمومی در شهرهای کوچک و بزرگ، ترجمه حسنعلی لقایی، ۱۳۸۵، تهران، موسسه انتشارات چاپ دانشگاه تهران.
- تی هال، ادوارد، ۱۹۶۶، بعد پنهان، ترجمه منوچهر طیبیان، ۱۳۸۵، تهران، موسسه انتشارات چاپ دانشگاه تهران.
- گیدئین، دیگفرید، ۱۳۵۴، فضا، زمان، معماری، ترجمه منوچهر مزینی، جلد دوم، تهران شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.

منابع لاتین

- Calthorpe peter, 1993, the next American metropolis.new York, Princeton architectural press.
- Broad bent, Geoffren, 1996, Emerging Concept's in urban space design,new York, spon spree.



بررسی شاخص‌های ترویج پیاده‌مداری بر مبنای رویکرد نو شهرگرایی

(مطالعه موردی: محله پارک لاله در منطقه ۶ شهرداری تهران)

■ محمدرضا زند مقدم

استادیار و عضو هیئت‌علمی دانشگاه آزاد واحد سمنان

■ هاشم نوروزی فرد

دانشجوی دکترا جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه آزاد واحد سمنان

چکیده:

پژوهش حاضر به بررسی وضعیت شاخص‌های توسعه پیاده‌مداری در فضای شهری (محله پارک لاله در منطقه ۶ شهر تهران) پرداخته است و به دنبال پاسخگویی به این سؤال است که وضعیت شاخص‌های توسعه پیاده‌روی در محله پارک لاله بر مبنای رویکرد نو شهرگرایی چگونه است. روش پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی و جمع‌آوری اطلاعات به صورت پیمایشی بوده است. جامعه آماری شهروندان ساکن محله پارک لاله می‌باشد. حجم نمونه تعداد ۱۰۰ نفر تعیین گردید. برای سنجش وضعیت شاخص‌های پیاده‌روی از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد که در آن ۶ شاخص (دسترسی، ایمنی، امنیت، تنوع کاربری‌ها، تعاملات اجتماعی و پیوستگی مسیر) سنجش قرار گرفت. روایی صوری و محتوایی پرسشنامه توسط ۵ نفر از کارشناسان مرتبط با تحقیق مورد تأیید قرار گرفت. پس از جمع‌آوری پرسشنامه‌ها، به منظور تعیین وضعیت میانگین هر یک از متغیرها از آزمون t تک نمونه‌ای استفاده شد. نتایج به دست آمده که نشان‌دهنده وضعیت مناسب شاخص‌های پیاده‌مداری در محله پارک لاله می‌باشد در این مقاله منعکس شده است.

مقدمه

آنچه عابران پیاده را به حضور در فضاهای شهری ترغیب و تشویق می‌کند وجود برخی کیفیت‌های محیطی است که موجب می‌شود نیازهای عابر پیاده هم در سطح نیازهای اساسی همچون سلامت و امنیت و هم در سطح نیازهای ثانوی مانند نیازهای زیباشناختی تأمین شود. نظریه‌پردازان مختلفی معیارها و اصولی را برای توسعه کیفی محیط‌های شهری عنوان نموده‌اند که برخی از این اصول به طور ملموسی به ارتقای شرایط محیطی برای حضور پیاده‌ها منجر می‌شود (مراپور و همکاران، ۱۳۹۴). شهرها در گذشته از قابلیت پیاده‌مداری بالایی برخوردار بوده و پیاده‌روی طبیعی‌ترین و قدیمی‌ترین شکل جابجایی در کانون‌های زیستی آن زمان بوده است. پیاده‌روی هنوز هم بهترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط را در اختیار ما قرار می‌دهند. اما امروزه با افزایش اولویت‌دهی به اتومبیل در شهرها تقریباً همه چیز از کمیت‌ها تا کیفیت‌ها، برای سرعت اتومبیل و درک سواره‌ها ساخته و طراحی می‌شود و شهروند پیاده به عنوان عضو اصلی سازنده شهر، نیازهایش کلاً به فراموشی سپرده شده است (رضایی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۶۴). پیاده‌روی و پیاده‌مداری در مقایسه با سایر انواع وسیله نقلیه دارای مزیت‌های فراوانی همچون عدم مصرف منابع انرژی غیرقابل تجدید، عدم آلودگی محیط‌زیست شهری، هزینه ناچیز

تأمین شبکه‌های مرتبط، قابل‌اتکا بودن از نظر زمانی، عدالت در دسترسی به امکانات شهری، کمک به سلامت و نشاط فردی و اجتماعی، تحرک بخشی به فضاهای شهری، ایجاد تعامل اجتماعی و ... می‌باشند. آمار نیز نشان داده که سهم قابل‌توجهی از جابجایی برای فواصل کوتاه به‌منظور خرید، کار، تفریح، دیدار، گذران اوقات فراغت، ورزش و ترکیبی از موارد فوق در نظام حمل‌ونقل شهرهای سرزنده دنیا از آن عابر پیاده می‌باشد. این موضوع در ایران با توجه به عدم کارایی نظام حمل‌ونقل عمومی، استفاده از وسایل نقلیه شخصی را به اجبار بدل نموده و اقبال عمومی برای جابجایی به صورت پیاده (با هر هدفی به صورت پیاده از مبدأ به یک مقصد) به جز در حالت ضرورت کمتر مورد توجه می‌باشد (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۴). با توجه به توضیحات داده شده، می‌توان با شناسایی و بررسی شاخص‌های توسعه پیاده‌روی و برنامه‌ریزی برای ارتقای کمی و کیفی این شاخص‌ها شهروندان را پیاده‌روی تشویق نمود و در راستای شهرهای دوستدار عابر پیاده حرکت کرد. در واقع این پژوهش بر آن است تا به این سوال پاسخ دهد که وضعیت شاخص‌های توسعه پیاده‌روی (دسترسی، ایمنی، امنیت، پیوستگی مسیر، تنوع کاربری‌ها و تعاملات اجتماعی) در محله پارک لاله چگونه است؟

مبانی نظری

عابر پیاده

فرد پیاده را عابر^۲ می‌گویند. یک عابر به شخصی که با پا یا هر وسیله دیگری که باعث حرکت به جلو او به‌غیر از دوپرخه باشد اطلاق می‌گردد. به عبارت دیگر عابر قصد عبور از محل عبوری را با پا داشته و یا به وسیله صندلی چرخ‌دار، روروک الکتریکی، عصای زیر بغل، یا هر نوع وسیله‌ای که به حرکت او با پا کمک کند نیز گفته می‌شود (معینی، ۱۳۹۰: ۱۷).

مفهوم پیاده‌مداری

در لغت‌نامه دهخدا، پیاده این‌گونه معنا شده است: «آنکه با پای راه سپارد نه با ستور و امثال آن». بر اساس «لغت‌نامه انگلیسی آکسفورد» (۲۰۰۶)، پیاده فردی است که سفرهای خود را بیشتر از طریق پیاده‌روی در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل انجام می‌دهد. این لغت‌نامه، فعالیت پیاده‌روی را به عنوان شیوه‌ای از حمل‌ونقل در قیاس با شیوه‌های موتوری همانند رانندگی یا استفاده از حمل‌ونقل عمومی تعریف می‌کند.

استیو (۲۰۰۵) بیان می‌دارد که پیاده‌مداری می‌تواند یک حالت لذت‌بخش از سفر باشد، اگر منطقه یا محله کیفیت شرایط راه رفتن،

(۱) پرسشنامه‌ها و روش بررسی از طریق آزمون t تک نمونه‌ای، در آرشو ماهنامه موجود بوده و به اختصار حذف گردیده است.

ایمنی و امنیت، آسایش و راحتی پیادگان را فراهم کند (Litman, 2004). پیاده‌مداری به قابلیت مکان برای ارتباط مردم با مقصدهای مختلف در مقدار مناسب از زمان و تلاش، و برای ارائه بصری در سفر در سراسر شبکه مربوط می‌شود (Zakaria & Ujang, 2014). ساوتووت (2005) انواع محیط‌های قابل پیاده که در فراهم کردن مکان پیاده‌مدار مهم هستند را پیشنهاد داده است. یک مکان پیاده‌مدار فاصله‌ی کوتاهی نسبت به مقصد است. که این خود نزدیکی، پیوستگی و دسترسی برای پیادگان برای رسیدن به مقصد را فراهم می‌کند (Southworth, 2005). در اکثر شهرهای ایران از جمله شهر تهران انتظار می‌رود که شهروندان پیاده‌مداری و سیستم حمل‌ونقل عمومی را نسبت به سیستم حمل‌ونقل شخصی ترجیح دهند. البته ذکر این نکته لازم است که، کیفیت شبکه پیاده‌روها، می‌تواند پیادگان را از قدم زدن و پیاده رفتن به مقصد دلسرد کند، حتی اگر فاصله تا مقصد کمتر از 500 متر باشد (پوراحمد و همکاران، 1395).

ترویج فرهنگ پیاده‌مداری

در دنیای امروز که پیاده‌مداری یا پیاده‌گرایی، رویکرد مهمی در توسعه پایدار شهری محسوب می‌شود، در کشور ما به علت حاکمیت سوارگرایی و نبود فرهنگ پیاده‌روی، نتوانسته جایگاهی برای خود بیابد. علت این امر، عدم شبکه‌های کامل پیاده شهری، عدم ایجاد حق تقدم برای عابر پیاده، محدودیت‌ها و موانع دیگر است. در دو دهه اخیر به علت افزایش جمعیت و گسترش شهرها، ازدحام، ترافیک، آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه انرژی‌های تجدید ناپذیر ویژگی شهرهای بزرگ گردیده، بنابراین حاکمیت فرهنگ پیاده‌مداری حداقل دست آوردش، کم شدن آلودگی هوا و صرفه جویی در مصرف سوخت‌های فسیلی است. اما برای دست‌یابی به چنین ره‌آوردی دو اصل مهم: یکی بالا بردن کیفیت محیط شهری از طریق فضاسازی، محوطه‌سازی، کف‌سازی، ساختن راه برای عابر پیاده، تماسازی و ایجاد آرامش روانی برای شهروندان است و دیگر، توجه به مبلمان و تجهیزات شهری است که شامل، تمام ملزومات و اثاثیه در فضای یک شهر مطلوب است. توجه مسؤولین شهری ما به این دو اصل، می‌تواند مشوق فرهنگ پیاده‌مداری شود که نتیجه آن آرامش روحی، کم شدن استرس، احساس شوق و افزایش روابط اجتماعی در شهروندان، کاهش ترافیک، جذابیت فضای خیابان‌ها و تأثیرگذاری روی صنعت گردشگری و جذب توریست خواهد بود و مهم‌تر، پیاده‌مداری ضامن دوام زندگی است به شرطی که ملزوماتش در شهر فراهم باشد (نامورراد، 1393: 43).

مزایای پیاده‌روی

پیاده‌روی هنوز ساده‌ترین و اصلی‌ترین راه جابجایی مخصوصاً در مسافت‌هایی مناسب با وضعیت و توانائی جسمانی انسان می‌باشد. در کل مزایای پیاده‌روی را می‌توان به صورت زیر دسته‌بندی نمود:

- عدم نیاز به هرگونه ابزار و وسیله
- عدم استفاده از منابع تجدید ناپذیر
- عاری از هرگونه آلودگی
- ناچیز بودن هزینه تأمین شبکه مناسب برای پیاده‌روی
- انعطاف‌پذیری در زمان و وقت موردنظر
- توزیع عادلانه دسترسی به امکانات شهری برای همگان در صورت

- فراهم بودن شرایط
- کمک به سلامت جسمی، روحی، روانی و نشاط افراد از طریق کاهش استرس و بیماری‌ها
- پویا کردن فضاهای شهری
- بالا رفتن میزان ادراک محیطی از طریق پیاده‌روی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط
- افزایش تعاملات اجتماعی از طریق برخوردهای اجتماعی ایجادشده پوراحمد و همکاران، (1394).

نوشهرگرایی

در دهه 1980 میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار ناراضیاتی کردند. در سال‌های پایانی دهه 1980 و ابتدای دهه 1990 این ناراضیاتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد (Lehrer, 2004). نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نوسنتی مشهور است) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده‌روی را به وجود می‌آورد. نوشهرگرایی واکنشی نسبت به پراکندگی شهری است و یک راه مؤثر برای مقابله با جوامع وابسته به اتومبیل است که در آن هر سفری با ماشین انجام می‌شود (Hikichi, 2003). نوشهرگرایی سعی می‌کند با ایجاد کاربری‌های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه‌های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده از سکونتگاه‌های حیاتی و محیط‌های طبیعی حفاظت کند مهم‌ترین سندی که به تشریح محتوای نظری جنبش نوشهرگرایی می‌پردازد، منشور نوشهرگرایی است. این منشور را که در سال 1996 میلادی و پس از برگزاری چهارمین گردهمایی سالانه انجمن نوشهرگرایی به‌عنوان منشور نظری نوشهرگرایی ارائه شد می‌توان بیانیه‌ای در مقابل منشور آتن دانست که در آن دیدگاه مدرنیستی به شهرسازی و معماری توسط کنگره بین‌المللی معماران مدرن (سیام) مطرح شده بود. این منشور تمامی سطوح قابل‌بررسی در ارتباط با اجتماعات انسانی از بلوک، خیابان و ساختمان، محله، بخش و محور شهری تا منطقه، کلان‌شهر، شهر و شهرک را موردبررسی قرار می‌دهد و هیچ‌یک را رد نمی‌کند (اصغرزاده یزدی، 1389: 52).

اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری

جنبش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه‌ی توسعه‌های مسکونی جدید به وجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت و اصلاح بافت‌های موجود تأکید کرده است و مخالف گسترش بیش‌ازاندازه و هرز شهر و در نتیجه هدر رفتن زمین می‌باشد (Nozzi, 2005). در همین راستا طرفداران جنبش نوشهرگرایی اصولی را به‌منظور اصلاح بافت‌های موجود در نظر گرفته‌اند که به‌روشنی اهداف مطرح‌شده در منشور نوشهرگرایی را عملی می‌سازد.

مهم‌ترین این اصول عبارت‌اند از (CNU&HUD, 2000 & www.newurbanism.org) و (اصغرزاده یزدی، 1389)

۱- قابلیت پیاده روی

یکی از اصول اصلی TND این است که مناطق مسکونی و تجاری را مناطق امن و مناسب برای پیاده روی فراهم کند. یک محیط با قابلیت پیاده روی جایگزین برای گردش خودرو موجب می شود مردم بیشتر از اتومبیل های خود خارج شده و اجازه می دهد مردم برای جلوگیری از برخی سفرهای خودرو و خیابان های شلوغ و پرتراکم پیاده روی کنند. با افراد بیشتر در پیاده روی، خیابان امن تر و جذاب تر شده، و برای افراد پیاده - برخلاف رانندگان - بیشتر فرصت هایی برای تعامل اجتماعی با همسایگان، با استفاده از پارک های عمومی و میداين و انجام ورزش روزانه فراهم می کند (Brian, 2001). یکی از مهم ترین اصول پیشنهادی نوشهرگرایی برای برنامه ریزی در بافت های موجود توجه به حرکت پیاده و پیاده سازی معابر، می باشد. نوشهرگرایی معتقد است خیابان ها و میداين باید برای پیاده روی ایمن و جذاب باشند و به شکلی طراحی شوند که موجبات آسایش ساکنین را فراهم کرده و آن ها را برای پیاده روی تهییج کند. لذا تأکید می کند کاربری های خدماتی روزانه و هفتگی در فاصله پیاده روی ۱۰ دقیقه ای ساکنین قرار گیرد.

- اغلب نیازها به فاصله ۱۰ دقیقه پیاده روی از محل کار یا خانه در دسترس باشند.
- خیابان ها مناسب افراد پیاده طراحی شوند.
- در موارد خاص خیابان هایی بدون حضور ماشین.

۲- همبستگی و پیوند عناصر

قابلیت نفوذپذیری و دسترسی در یک بافت، رعایت سلسله مراتب روشنی از فضاهای دسترسی با کارکردهای شهری و محله ای برای نوشهرگرایی امر بسیار مهمی تلقی می شود. نوشهرگرایی معتقد است شبکه معابر پیوسته و همچنین تعریف سلسله مراتب خیابان ها و کوچه ها و شبکه پیاده روی باکیفیت بالا موجب کاهش ترافیک و تسهیل پیاده روی و افزایش و ترغیب عموم به پیاده روی می شود.

- شبکه خیابان های به هم پیوسته با ترافیک آرام و تسهیلات پیاده روی
- سلسله مراتبی از خیابان های باریک، بلوارها و خیابان های اصلی
- شبکه پیاده باکیفیت مناسب و محدوده های عمومی که پیاده روی را لذت بخش سازد.

۳- کاربری های مختلط و متنوع

در نوشهرگرایی استفاده از کاربری های مختلف و متنوع در انواع فضاهای کار و زندگی در سطوح مختلف اجتماعات انسانی از جمله ترکیب فروشگاه ها، ادارات، آپارتمانها و مسکن در یک سایت، اختلاط کاربری ها در یک محله، در یک بلوک و در یک ساختمان و تنوع افراد با سنین و سطوح درآمدی مختلف و تنوع فرهنگ و نژاد از اهمیت قابل توجهی برخوردار است. استفاده از کاربری مختلط می تواند موجب فعال شدن بافت، افزایش امنیت، افزایش تعاملات اجتماعی کاهش سفرهای روزانه (بین محل کار و سکونت) و در نتیجه کاهش ترافیک شده و از گسترش افقی شهر جلوگیری کند. محله با کاربری مختلط جایی است که در آن ساختمان های مسکونی، تجاری و مدنی در مجاورت یکدیگر قرار دارند. این یک مفهوم برنامه ریزی است که بر پایه اصول شهر کوچک سنتی و توسعه واحد همسایگی شهر استوار است. توسعه محله سنتی در

واکنش به استفاده ناکارآمد از زمین و زیرساخت ها و عدم حس اجتماعی در بسیاری از تحولات جدیدتر به وجود آمده است (Brian, 2001). کاربری ها شاید به صورت افقی با یکدیگر ترکیب شوند یعنی در کنار یکدیگر قرار بگیرند و شاید به صورت عمودی، بدین معناست که آن ها در طبقات مختلفی از یک ساختمان جای می گیرند (Aurbach, 2005).

۴- تیپ های مختلف مسکونی

نوشهرگرایی معتقد است که در یک اجتماع انسانی، حضور طیف وسیعی از گونه ها، اندازه ها و قیمت های مختلفی برای واحدهای مسکونی نه تنها موجب می شود تا هر کس متناسب با علائق و سطح درآمد خود بتواند مناسب ترین انتخاب را داشته باشد بلکه می تواند به تعامل مثبت اقشار مختلف مردم از هر سن و نژادی و با هر درآمدی کمک کند. این اصل باعث ایجاد تنوع و گوناگونی در سیمای بافت شده و به سرزندگی و شاداب بودن جوامع محلی کمک می کند و آن ها را از خطر یکنواختی که موجب افسردگی ساکنان می شود، نجات می دهد.

۵- کیفیت معماری و طراحی شهری

نوشهرگرایی تأکید بسیاری بر زیبایی، ارزش های زیبایی شناسانه و آسایش و ایجاد حس مکان، مکان یابی کاربری های شهری و سایت ها در شهر، معماری در مقیاس انسانی و تغذیه روح بشر به وسیله زیبایی محیط دارد، به همین سبب اهمیت ویژه ای برای حفاظت بناهای باارزش تاریخی موجود به خصوص بناهای عمومی و مدنی موجود در یک بافت قائل است.

۶- بافت سنتی واحدهای همسایگی

نوشهرگرایی تأکید بسیاری بر حفظ ساختارهای شکل گرفته، وجود فضاهای عمومی در مرکز، وجود قلمرو عمومی باکیفیت و فضاهای عمومی طراحی شده به عنوان هنر شهری، استقرار کاربری ها و تراکم ها در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده روی، برنامه ریزی عرضی به گونه ای که بالاترین تراکم ها در مرکز شهر و به تدریج تراکم های پایین تر به سمت لبه ها قرار گیرد؛ و حفظ لبه های متمایز دارد. لذا در هنگام مداخله در بافت های موجود، سعی می کند ابتدا این ساختارها را در بافت شناسایی کرده، سپس با تمهیدات مختلف (از جمله تقویت فضاهای باز و عرصه های عمومی، حفظ لبه های متمایز و ...) سعی بر تقویت آن ها داشته باشد.

۷- افزایش تراکم

نوشهرگرایی معتقد است افزایش تراکم موجب می شود مسکن، فروشگاه ها و خدمات به یکدیگر نزدیک تر شده و فواصل کاهش یافته و از گسترش افقی شهر جلوگیری شود. این اصل باعث می شود در بافت های موجود شهری، حداکثر استفاده بهینه از زمین های داخل بافت صورت گرفته و اجتماعی فشرده تر حاصل شود که در آن پیاده روی تسهیل شده و منابع و خدمات به طور کارا تر و مؤثرتر به کار گرفته شده و در نهایت مکانی راحت، مطبوع و مناسب برای زندگی شهروندان ایجاد شود.

۸- حمل و نقل کارآمد

نوشهرگرایی تأکید ویژه ای بر تقویت و تجهیز نظام حمل و نقل عمومی داشته و معتقد است ایجاد شبکه پیوسته ای از خطوط حمل و نقل عمومی

که شهرهای بزرگ، کوچک و محلات را به یکدیگر متصل می‌کند، به کاهش معضلات آلوده‌شد کمک کرده و موجب حفظ انرژی و بهبود کیفیت هوا شده و ساکنین را به پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از اتوبوس برای عبور و مرور تشویق می‌کند.

۹- استفاده از مشارکت ساکنان

یکی از اصولی که نوشهرگرایی مخصوصاً به‌منظور برنامه ریزی در بافت‌های موجود شهری مورد استفاده قرار می‌دهد، استفاده از مشارکت ساکنین می‌باشد. نوشهرگرایی در تمام مراحل برنامه ریزی محله از مشارکت ساکنان، رهبران اجتماعی، سیاستمداران، مأموران دولتی، توسعه‌دهندگان و مؤسسات محلی استفاده می‌کند.

۱۰- حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز

نوشهرگرایی بر این اعتقاد است که فضاهای عمومی و پارک‌ها می‌توانند با تأمین فضاهایی جذاب باعث شکوفا شدن محلات و خلق مفهومی یگانه از فضا باشند. حفظ و تقویت فضاهای عمومی همانند پیاده‌راه‌ها، میادین، پارک‌ها، ساختمان‌های عمومی و فضاهای تجمع، به‌منظور ایجاد ملاقات غیررسمی و تماس‌های اجتماعی با سایر افراد موجب می‌شود محلات مانند محیط‌های زنده و متعادل به نظر برسند. یک محله سنتی ایده‌آل به‌نوعی متضمن تماس با یک پارک، میدان شهری و یا یک فضای سبز روستایی می‌باشد که در فاصله ۵ تا ۱۰ دقیقه‌ای از مرکز محله قرار داشته و با پای پیاده قابل دسترسی است.

۱۱- ایجاد و مدیریت توقفگاه‌ها

توقفگاه‌ها نقش مهمی در هر برنامه شهری ایفا می‌کنند که اغلب برنامه ریزان شهری به آن به‌عنوان چاره کار می‌نگرند. این مسأله برای نوشهرگرایی امری مهم تلقی می‌شود به‌طوری‌که یکی از اهداف اصلی آن تشویق ساکنان به پیاده روی به‌جای رانندگی از نقطه‌ای به نقطه دیگر است و یکی از مؤثرترین راه‌های انجام آن را توسعه برنامه بهینه توقفگاه‌ها می‌داند که محدودیت‌هایی را برای تعدادی از وسایل نقلیه مجاز در یک مکان به وجود می‌آورد (Revell, 2007).

۱۲- استفاده از ابزار طراحی جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری

نوشهرگرایی تأکید بسیاری بر استفاده از ابزار طراحی شهری در جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری دارد و معتقد است طراحی شهری مطلوب به امنیت هرچه بیشتر بافت‌های شهری کمک می‌کند. بر اساس نظر آن‌ها در ساماندهی مجدد یک بافت، طراحی ساختمان‌ها و خیابان‌ها باید به‌گونه‌ای صورت بگیرد که ساکنین خود بتوانند امنیت لازم را تأمین کنند.

۱۳- کیفیت زندگی

در نظر داشتن تمامی این عوامل، سبب بالا بردن کیفیت زندگی شده و مکان‌هایی را ایجاد می‌کند که سبب تعالی، اغنا و برانگیختن روح انسان باشند.

این رویکرد نوستی به‌نوعی تبلور تفکرات فرهنگ گرایانه شهرسازان معاصر است که در آن نگرش به مسأله گذراندن و حمل‌ونقل، انسان‌گرایی معاصر را دنبال می‌کند و در بیان اصول و مبانی آن، تداوم دیدگاه‌های افرادی چون کامیلوسیت، کریبر، کالن، لینچ، الکساندر و

به‌صورت گسترده جین جیکوبز مشهور است.

به‌طور خلاصه نکات مهم نظریات نیواوربانیست عبارت‌اند از (جلیلی، ۱۳۸۲: ۴۵):

- تشویق تمرکز و فشردگی فعالیت‌های متنوع در مراکز شهری در مقابله با پدیده پاشیدگی شهری
- ایجاد امکانات پیاده روی در شهرها- امنیت، آسایش و توجه به تمام اقشار
- توجه به جنبه‌های اجتماعی حاصل از حضور هر چه بیشتر مردم در فضاهای عمومی
- توجه به میراث تاریخی و فرهنگی و تلاش در حفظ و نگهداری آنان
- تشویق به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی مناسب
- تلاش در جهت ایجاد محیط امن، سالم، زیبا و مناسب با مقیاس انسانی
- توجه به مسأله پایداری

روش تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی - تحلیلی می‌باشد. بخشی از این تحقیق که مربوط به ادبیات موضوع است به روش توصیفی و بخش دیگر آن که مربوط به فعالیت‌های میدانی تحقیق است، به روش تحلیلی - پیمایشی انجام شده است. در سطح آمار توصیفی، ابتدا ویژگی‌های دموگرافیک توصیف و سپس جداول شاخص‌ها و ابعاد ویژگی‌های دموگرافیکی تدوین و فراوانی، درصد، تحلیل شده است و در سطح آمار استنباطی از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است.

محدوده مورد مطالعه:

منطقه ۶ شهر تهران، یکی از مناطق مرکزی است که بخش عظیمی از فعالیت‌های اداری و تجاری شهر را در برمی‌گیرد. مرکزیت مکانی منطقه در پهنه کلان‌شهر تهران از یکسو و موقعیت گره‌گاه ارتباطی و ترافیکی آن مابین مناطق شمالی، جنوبی، شرقی و غربی از سوی دیگر، موجب استقرار کاربری‌های متعدد اداری - خدماتی و مرکزیت کارکردی آن در تهران شده و آن را از نظر نوع عملکرد کاربری‌ها و تنوع فضایی به مهم‌ترین بخش هسته مرکزی پایتخت تبدیل کرده است. محله پارک لاله با وجود اماکن و مراکز از قبیل پارک لاله، موزه هنرهای معاصر، بلوار کشاورز و میدان ولیعصر و نزدیکی به میدان انقلاب و دانشگاه تهران از مهم‌ترین محلات منطقه ۶ محسوب می‌شود و بخش مهمی از بافت اداری و تجاری منطقه را در برمی‌گیرد.

یافته‌های تحقیق

همان‌گونه که اشاره شد، برای پاسخ به سوال تحقیق از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است. نتایج حاصل از این آزمون شاخص‌های مورد مطالعه در نمونه موردی را این‌گونه معرفی می‌کند:

شاخص دسترسی و پیوستگی مسیر

پیوستگی مسیر و دسترسی‌ها از معیارهای مهم برای ترغیب پیاده روی در شهر و محلات شهری هستند و قابلیت اتصال به سهولت حرکت از مبدأ به مقصد‌های عمده مربوط می‌شود. وضعیت شاخص‌های دسترسی و پیوستگی مسیر در محله پارک لاله در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

شاخص ایمنی

پیاده در تقویت بنیان های اجتماعی و فرهنگی شهر انکارناپذیر می نماید (فاضلی، محمد، ۱۳۹۳: ۲۱۸). شاخص تعاملات اجتماعی در محله پارک لاله مناسب می باشد.

نتیجه گیری

پیاده روها قسمتی از فضای شهری هستند که به جهت ویژگی های و پتانسیل های ارتباطی، عملکردی، فرهنگی و تاریخی و ... تسلط کامل عابر پیاده در آن وجود دارد. به طوری که بخش عمده ای از مفهوم زندگی شهر در پیاده روهای آن نهفته است و حیات مدنی این بخش از شهر وابسته به شیوه حرکت پیوسته و میزان دسترسی عابران پیاده در آن می باشد. در واقع این پیاده روی های پر جنب و جوش هستند که با فراهم کردن عرصه های بالقوه ای امکان برقراری روابط متقابل اجتماعی و گسترده ای را فراهم می کنند و به عنوان یک فضای شهری مهم ایفای نقش می کنند. این پژوهش به بررسی وضعیت شاخص های پیاده مداری در محله پارک لاله در منطقه ۶ شهر تهران انجام شده است. جهت تحلیل توصیفی و استنباطی داده ها از نرم افزار SPSS استفاده شده است. نتایج پژوهش (۱) بیانگر این است که وضعیت شاخص های پیاده مداری در محدوده مورد مطالعه مناسب می باشد. با توجه به پایین بودن سطح میانگین مشاهده شده در شاخص های ایمنی و تنوع کاربری ها توصیه می گردد شهرداری، سازمان منظر و فضای سبز، نیروی انتظامی و سایر ارگان های مربوطه نسبت به افزایش سطح کیفیت شاخص های فوق و جلب نظر شهروندان اقدام نمایند که این موضوع می تواند موجب بهبود چشمگیری در وضعیت شاخص های توسعه پیاده روی و نتایج مثبت آن گردد. در این مسیر می توان علاوه بر مطالعات دقیق، از کشورهای که این موضوع را به طور کامل مورد بررسی قرار داده و در آن به نتایج عملی قابل توجهی رسیده اند نیز الگوپذیری نمود؛ همچنین به مدیران و طراحان شهری توصیه می گردد که در طراحی و برنامه های بهسازی، از نقطه نظرات ساکنین نیز استفاده نمایند تا بستر لازم برای افزایش قابلیت پیاده روی در فضای شهری فراهم گردد.

با توجه به نتایج حاصل از تحلیل داده ها شاخص ایمنی عابران پیاده در محله پارک لاله در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.

شاخص امنیت

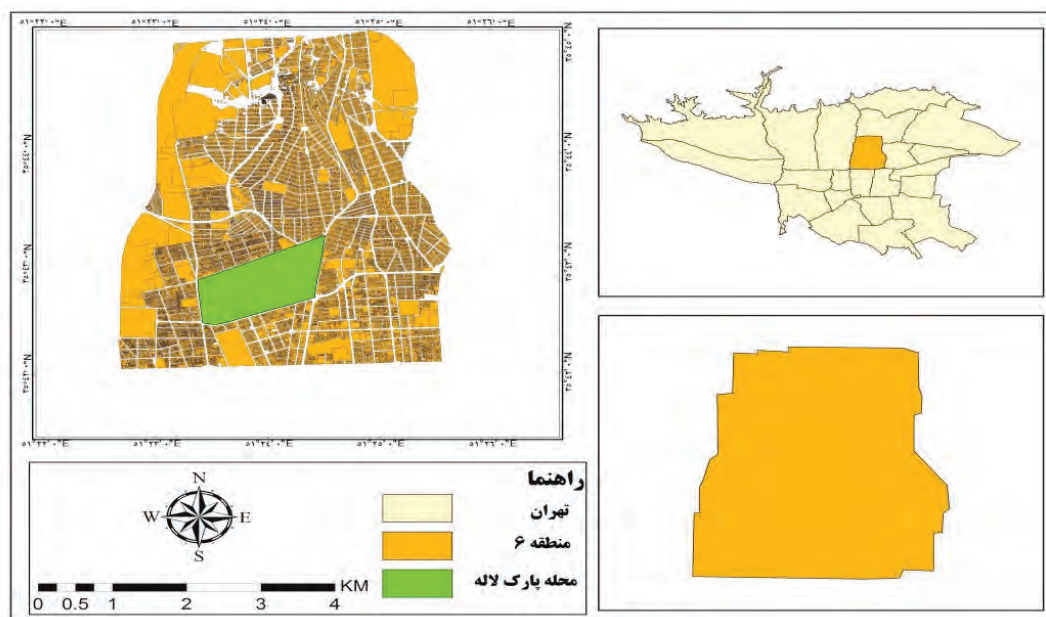
وضعیت شاخص امنیت پیاده مداری در محله پارک لاله در وضعیت مطلوبی قرار دارد.

شاخص تنوع کاربری ها

چیکویز تنوع را به عنوان راه حلی برای بازگرداندن نشاط و سرزندگی به شهرها می داند. وی در کتاب مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی، تنوع را یکی از شرایط کمک به حیات کلان شهرها می داند. تا جایی که برای نجات کلان شهرهای مدرن از سکون و مرگی که آن ها را تهدید می کند، استفاده از عناصر خرد شهری را توصیه می کند (Jacobs, ۱۹۶۹). با توجه به نتایج حاصل از تحلیل داده ها شاخص تنوع کاربری ها در محله پارک لاله در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.

شاخص تعاملات اجتماعی

یک شهر خوب برای ملاقات و تعامل اجتماعی اساساً شهری است که دارای فرصت هایی خوب برای سه فعالیت بنیادی انسان است: «دیدن، شنیدن و صحبت کردن» (غفاری و غفاری، ۱۳۹۲: ۱۴۸). پیاده روها، فرصت مناسبی را برای فعالیت های دیدن، شنیدن و صحبت کردن فراهم می کنند. معابری با بالاترین نقش اجتماعی هستند و به دلیل اینکه آموشد خودروها از آن ها حذف شده فرصت مناسبی را برای فعالیت هایی چون دیدن، شنیدن و صحبت کردن فراهم می آورد و می توانند شور و سرزندگی را به شهر و محلات آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، توسعه پیاده روی در محلات و پایداری اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی شهری را تضمین کنند. اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهر اتفاق می افتد، در آن صورت نقش فضاهای



نقشه شماره (۱): محدوده مورد مطالعه (محله پارک لاله در منطقه ۶ شهرداری تهران)

مروری بر مسائل حوزه مدیریت حمل و نقل شهری

گفتگو با مرضیه حصاری، مدیرکل دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور

مرضیه حصاری، متولد قزوین ۱۳۶۱



در زادگاهش درس خواند. دوره کارشناسی خود را در دانشگاه زنجان با گرایش عمران - عمران بیابان برد. در سال ۱۳۸۵ از دانشگاه خواجه نصیر با گرایش «راه و ترابری» دانشپایه‌ی کارشناسی ارشد گرفت و به تدریس در دانشگاه آزاد قزوین پرداخت. نرم‌افزارهای حمل و نقل را آموخت و در سال ۱۳۹۴ دوره TOD را در کشور زاین گذراند و اینک مدیرکل دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور است. از کارهای مشترک او: کتاب *سامانه‌های حمل و نقل* (۱۳۹۴)، کتاب *فناوری و سامانه‌های حمل و نقل همگانی* (۱۳۹۷) و مقالاتی در مجله‌های علمی - ترویجی است.

■ آرمان میرزاخانی

ایران مورد توجه است؟ آیا در سند آسیب‌شناسی حمل‌ونقل تریبی اتخاذ گردیده است تا از پتانسیل‌های داخلی علمی و دانشگاهی برای پیشبرد این اهداف بهره جست؟

■ بحث سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل و ترافیک بحثی است که در ۱۵ سال اخیر در دنیا بسیار بدان پرداخته شده است. به نظر من ما نسبت به کشورهای پیشرفته در سطح بسیار پایینی از این سامانه‌های هوشمند و نوین استفاده می‌نماییم. به‌غیر از شهرهای تهران اصفهان یا مشهد که در این رابطه به نسبت سایر شهرهای ایران پیشرو بوده‌اند، سایر شهرهای ما در استفاده از سامانه‌های هوشمند عملاً بی‌بهره بوده‌اند و تنها نمود آن محدود به دوربین‌های مورد استفاده در تقاطع‌ها و مدیریت چراغ‌های راهنمایی می‌باشد.

ما در سطح کلان ۶ یا ۷ سال است که به دنبال بهره‌گیری از سامانه‌های هوشمند شهری در شهرهای کشور هستیم. تمامی کشورها سند ITS دارند در حالی که در کشور ما این چنین نیست. در سند آسیب‌شناسی، بندی مصوب شده است که استفاده از سامانه‌های هوشمند را یک الزام می‌داند و در حال حاضر به دنبال اجرایی کردن آن هستیم. اولین اولویت ما تدوین سند ملی ITS است که شورای عتف، قرارداد آن را در سال ۱۳۹۱ با دانشگاه امیرکبیر منعقد کرده است. به دنبال آن هستیم تا چارچوب ITS در تمام شهرها آماده شود تا پایگاه‌ها، حوزه‌های اطلاعاتی، سامانه‌های هوشمند مورد نیاز، نحوه‌ی به‌کارگیری اطلاعات و ... برای هر شهر مشخص گردد. خوبی این سند در آن است که برون‌شهری و درون‌شهری باهم دیده شده‌اند و اطلاعات مورد نیاز را برای تمامی شهرها در سطح ملی می‌بیند.

سند پایه و اولیه‌ی ITS در حال حاضر در ۹ بسته آماده است. مدنظر است تا اسناد ۹ گانه‌ی پیشنهادی در سند ملی با پروژه‌های ITS اجرایی شده یا در حال اجرای شهرها تطبیق داده شود. تحقق این امر نیازمند بهره‌گیری از مراکز دانشگاهی و پژوهشی است. ما برای بحث تلفیق سند در نظر داریم تا از مراکز پژوهشی و دانشگاهی هر شهر استفاده نماییم. چراکه کسی که سند را تهیه کرده است نمی‌تواند بحث تطبیق را انجام دهد. شهرداری‌هایی مانند شهرداری شیراز در حال حاضر از

از دید شما چالش‌های اصلی پیش روی حمل‌ونقل شهری کشور به‌عنوان متولی حمل و نقل شهری در تهیه سند آسیب‌شناسی حمل‌ونقل چیست؟

■ با توجه به اینکه حدود ۱۲۴۵ شهر تحت نظر وزارت کشور در حال کار می‌باشند، نمی‌توان یک چالش اصلی را برای تمامی شهرها مشخص نمود. هدف ما در سند آسیب‌شناسی حمل‌ونقل به‌گونه‌ای بوده است که مصوبات پیشنهادی مطروحه در آن برای تمامی شهرها راهگشا باشد. از دید من معضلات و چالش‌های اصلی حمل‌ونقل شهری در کلانشهرهای ما مثل تهران، اصفهان و ... با شهرهای کوچک کاملاً متفاوت است. در کلانشهرهای کشور با توجه به توسعه‌ی خودروهای شخصی و تعدد بالای وسایل نقلیه موتوری، به‌طور ناخودآگاه نگاه‌ها معطوف به آلودگی هوا و تراکم ترافیکی می‌گردد. چالش اصلی در کلانشهرهای ما در حوزه‌ی حمل‌ونقل بحث آلودگی هوای ناشی از تعدد وسایل نقلیه موتوری است. آلودگی هوا مسأله‌ای است که با سلامت شهروندان در رابطه‌ی مستقیم بوده و از این حیث باید در اولویت نخست متولیان شهری قرار گیرد. هر توسعه‌ای که بخواهد به محیط‌زیست و سلامت شهروندان آسیب برساند، هیچ ارزشی ندارد. در رابطه با شهرهای کوچک با توجه به اینکه در آن‌ها هنوز تراکم وسایل نقلیه به‌مانند کلانشهرها نیست باید در همان ابتدا از بذل توجه بیش‌ازحد به وسایل نقلیه موتوری جلوگیری کرد و در عوض به موضوعاتی چون انسان‌محوری در حوزه حمل‌ونقل روی آورد. تمامی برنامه‌ریزی‌ها می‌باید به سمت‌وسویی پیش رود که انسان در مرکز توجه قرار گیرد، نه وسایل نقلیه موتوری. در همین راستا در سند پیش رو توجه به توسعه‌ی پایدار برای جلوگیری از آسیب‌رسانی به محیط‌زیست، سلامت انسان‌ها از اهم موضوعات بوده است.

ارتقای سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل و ترافیک در تمامی کلانشهرها و شهرهای دنیا به امری حیاتی و لازم بدل گشته است که پیرو آن ایمنی، مدیریت زمان سفر، کاهش آلودگی و ... را برای شهروندان به ارمغان خواهد آورد. در این رابطه به نظر شما لزوم به‌کارگیری سامانه‌های مدرن هوشمند و دانش‌بنیان تا چه اندازه در

دانشگاه‌های بومی مانند دانشگاه شیراز برای تطبیق استفاده می‌نمایند.

نقد و بررسی یکی از اساسی‌ترین و مهم‌ترین معضلات شهرها پیرامون حمل‌ونقل شهری، رفتارهای پرخطر ترافیکی، تصادفات شهری، عدم رعایت قوانین شهری، مصرف مواد الکلی و... می‌باشد. در این رابطه لزوم فرهنگ‌سازی در تمام سطوح از کودکان تا بزرگسالان اجتناب‌ناپذیر است. در سند پیش‌رو به منظور اصلاح رفتارهای خطرآفرین چه تمهیدات و اقداماتی در راستای فرهنگ‌سازی در نظر گرفته شده است؟

بخش عمده‌ای از مصوبات ما مرتبط با مباحث ایمنی است. دلیل آن هم واضح است، ما در بحث تصادفات متأسفانه در جهان دارای عملکرد ضعیفی می‌باشیم. آمار تصادفات در ایران بسیار بالاست که اکثر این موارد به مباحث فرهنگی شهروندان برمی‌گردد. مطالعاتی که سایر کشورها برای ایران انجام داده‌اند نشانگر این مورد است که بالای ۸۰ درصد از مشکلات ایمنی حمل‌ونقل ایران مربوط به موارد فرهنگی است. حدود ۵۰۰۰ کشته ناشی از تصادفات در شهرها را نشان می‌دهد که آمار بالایی است. بیشتر این تعداد کشته مربوط به عابران پیاده و موتورسواران می‌باشد. از دید من در بحث فرهنگی بخصوص شهرداری‌های کشور کم‌کار شده است، ولی طی ۲ سال اخیر اقدامات خوبی در زمینه‌ی فرهنگ‌سازی برای کاهش تصادفات صورت گرفته است.

در سند آسیب‌شناسی نیز سعی بر آن بوده است تا تمامی موارد مرتبط با تصادفات خصوصاً مقوله‌ی فرهنگ‌سازی دیده شود. اعتقاد داریم فرهنگ از کودکی شکل می‌گیرد. به همین دلیل به منظور فرهنگ‌سازی مؤثر با وزارت آموزش و پرورش به منظور وارد کردن مفاهیم مرتبط در کتب درسی در مدارس به تفاهم رسیده‌ایم. از طرفی سازمان صداوسیما تقبل کرده است که پخش تیزرهای تبلیغاتی آماده‌شده توسط شهرداری‌ها را بدون درج اسم شهرداری بر عهده گیرد. بعلاوه سازمان صداوسیما استان‌ها موظف‌اند در مراکز استانی این موارد را پیگیری نمایند.

از دیگر اقدامات صورت گرفته برای تعالی فرهنگ‌سازی تهیه‌ی چارچوب و ضوابط فرهنگ‌سازی برای شهرداری‌ها است که متولی تهیه آن سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بوده است. در این چارچوب دستورالعمل‌های مشخص برای شهرداری‌ها در رابطه با تهیه کتاب، بنرهای تبلیغاتی، پوستر، تیزرهای تبلیغاتی، نحوه‌ی استفاده از شبکه‌های اجتماعی و... آورده شده است که موجبات یکپارچگی را مابین شهرداری‌های کل کشور فراهم می‌آورد.

نقد و بررسی همان‌طور که مستحضرید آلودگی ناشی از سوخت مواد فسیلی یکی از معضلات اصلی آلودگی کلانشهرهای ایران است. در این رابطه آیا تدابیری برای جایگزینی نوع سوخت وسایل نقلیه شخصی یا عمومی صورت گرفته است؟

هدفگذاری و تعیین سید سوختی از سوی دولت و وزارت نفت صورت می‌گیرد. مثلاً در قانون توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی مصوب سال ۱۳۸۶، پیش‌بینی برای سید سوختی جایگزینی گاز با بنزین و گازوییل بود که بنا بر آن قانون توسعه بدن سمت‌وسو حرکت کرد. استفاده از اتومبیل‌های گازسوز به خصوص تاکسی‌ها، از نمونه اقدامات مناسب با

قانون مدنظر بود. در رابطه با سؤال اینکه باید دید در برنامه ششم توسعه کشور، سید سوختی به چه شکل دیده می‌شود، باید گفت سوخت یک سیاست کلان است و خیلی از عوامل داخلی و خارجی برای تعیین سید سوختی مشخص‌کننده هستند. لذا ما نمی‌توانیم به‌طور مؤثر وارد بحث شویم. ولی در این رابطه بحث پیرامون استفاده از خودروهای هیبریدی (برقی) بای مدنظر قرار گیرد تا با استفاده از ظرفیت قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای مالی کشور، نوسازی تاکسی‌ها پیگیری گردد. علاوه بر این بحث جایگزینی موتورسیکلت‌های موجود با موتورسیکلت‌های برقی مطرح بوده و باید اجرایی شود. در کنار موارد فوق توسعه‌ی دوچرخه‌سواری به‌جای استفاده از وسایل نقلیه موتوری که نیازمند سوخت می‌باشد مدنظر ما می‌باشد. ولی بازم تأکید می‌کنم، با توجه به اینکه دستگاه‌های مختلفی در بحث سوخت دخیل هستند ما نمی‌توانیم خیلی اعمال نظر نماییم.

نقد و بررسی در سند مصوب، مباحث مربوط به حمل‌ونقل عمومی و وظیفه‌ی کدام ارگان، نهاد و یا سازمان می‌باشد؟ آیا نهادها و یا سازمان‌های دیگر حق دخالت در امور مربوط به حمل‌ونقل عمومی را دارند یا خیر؟

به‌طور کلی متولی حمل‌ونقل بار و مسافر طبق ماده‌ی ۹ قانون توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی شهرداری‌ها هستند و نه سازمان یا نهاد دیگر. ولیکن با توجه به اینکه در بحث حمل‌ونقل عمومی مباحث گوناگونی چون عدالت اجتماعی، خدمات شهروندی و... مطرح است و علاوه بر آن بسیار هزینه‌بر نیز می‌باشد (درآمدزا نیست)، دولت برای جبران بخشی از هزینه‌ها برای کمک به شهرداری‌ها دخالت دارد. کمک دولت مربوط به ارائه یارانه بر روی هزینه بلیت‌ها است و به‌واسطه‌ی این کمک در تعیین چارچوب‌های حمل‌ونقل عمومی دخالت دارد. در حقیقت دولت نقش راهبری و سیاستگذاری را بر عهده می‌گیرد ولی در نهایت متولی اصلی شهرداری‌ها هستند.

نقد و بررسی از دید شما چارچوب‌های اصلی الگوی حمل‌ونقلی شهرهای کشور می‌بایست در بردارنده‌ی چه مواردی باشد؟ آیا در حال حاضر الگوی بومی متناسب با شرایط فرهنگی، جمعیتی، زیرساختی و... هر شهر را داریم؟

از دید من چارچوب‌های اصلی هر الگوی حمل‌ونقل می‌بایست در بردارنده‌ی مفاهیمی چون توسعه‌ی پایدار، حفظ محیط‌زیست، حفظ سلامت شهروندان و انسان‌محوری باشد.

در رابطه با بومی بودن باید گفت که الگوها می‌بایست بر اساس مطالعات جامع حمل‌ونقل ترافیک مصوب شورای عالی ترافیک هر شهر تعریف شود. اکثر شهرهای مراکز استان این مطالعات جامع را دارند و بر اساس سیاست‌های تعریف‌شده در مطالعه، الگوهای ترافیکی و حمل‌ونقلی خود را تعریف می‌کنند. ما در گذشته قانون داشتیم که ۷۵٪ از حمل‌ونقل می‌بایست مختص حمل‌ونقل عمومی باشد در حالی که نمی‌توان یک قانون و الگو را برای تمامی شهرها تعریف نمود. توسعه حمل‌ونقل و تعیین سهم حمل‌ونقل عمومی باید بر اساس مطالعات جامع هر شهر صورت بگیرد، این یعنی بومی‌سازی.

نقد و بررسی با توجه به اعلام معاون محترم عمرانی وزیر کشور در خصوص اجرای طرح صدور سند حمل‌بار شهری، لطفاً توضیح بدهید که باربرگ چیست و راننده چگونه

می‌توانند آن را دریافت کنند؟

■ همانطور که فرمودید، طرح یکپارچه صدور سند حمل بار شهری یا همان «باربرگ» از تاریخ ۲۰ آبان‌ماه در کل شهرهای کشور اجرایی شد. در فاز اول طرح، ناوگان باری بالای ۱۰ تن مکلف شدند که به ازای هر حمل بار، باربرگ دریافت کنند.

به عبارت دیگر باربرگ سندی کاملاً الکترونیکی است که به ازاء هر حمل بار در سطح شهر توسط کاربران از طریق درگاه‌های سامانه با ثبت اطلاعات فرستنده، گیرنده، مبدا، بارگیری، مقصد تخلیه، مشخصات کالا، مشخصات خودرو و راننده حامل بار دریافت و به عنوان سندی معتبر جابجایی بار را قابل مدیریت می‌کند. مالکان و رانندگان ناوگان باری از دو روش می‌توانند باربرگ را دریافت کنند. یک روش از طریق نرم‌افزار تلفن همراه باربرگ است که می‌توانند آن را از وبسایت www.BaarBarg.ir دریافت و بر روی گوشی هوشمند خود نصب کنند. از این طریق راننده‌ای که قصد حمل بار در سطح شهر را دارد، می‌تواند بدون نیاز به مراجعه حضوری و در کمتر از چند ثانیه، سند حمل مورد نیاز خود را دریافت و فرآیند حمل‌ونقل بار را آغاز کند. در روش دیگر، راننده‌هایی که گوشی هوشمند ندارند، می‌توانند مستقیماً از طریق وبسایت باربرگ به نشانی www.BaarBarg.ir سند حمل خود را دریافت کنند. در ضمن برای خودروهایی که درجا کار می‌کنند یا مبدا و مقصدهای متعددی دارند، امکان دریافت مجوز تردد روزانه تحت عنوان «باربرگ روزانه» در هر دو روش بالا در نظر گرفته شده است.

مزایای باربرگ چه مزیت‌هایی برای فعالان حوزه حمل‌ونقل از جمله راننده‌ها، مالکان ناوگان و مدیران شهری و ستادی در بر خواهد داشت؟

■ باربرگ می‌تواند یک ابزار کارآمد در دست مدیران شهری جهت نظارت و سیاست‌گذاری در حوزه جابجایی بار در بخش شهری باشد. از این طریق می‌توانیم تأثیرات قابل توجهی در بخش مدیریت ترافیک و کاهش آلودگی هوا داشته باشیم. مبتنی بر سند حمل می‌توان ساعت تردد ناوگان، سن ناوگان، نوع ناوگان مجاز و حتی پلاک‌های خاص را مدیریت کرد. به عبارتی می‌توانیم از این طریق اعمال قاعده کرده و رفتار خودروها را ثبت کنیم. مثلاً ساعات تردد ناوگان سنگین دیزل در شهر تهران از ساعت ۲۲ به بعد می‌باشد. این قابلیت در سامانه باربرگ قابل اعمال است. در ضمن لزومی ندارد که این قاعده در سایر شهرهای کشور هم وجود داشته باشد و در هر شهری قاعده خاص آن شهر اعمال می‌شود.

از سوی دیگر از طریق ثبت اطلاعات در این سیستم و ایجاد امکان رصد برخط بار حمل شده، در حوزه جابجایی بار در داخل شهرهای کشور یک اعتماد بین مالک بار و راننده وسیله‌نقلیه برقرار می‌شود. در ضمن باربرگ، یک سازوکار هدفمند برای تخصیص انواع تسهیلات و خدمات از جمله بیمه تأمین اجتماعی، خدمات نوسازی ناوگان، تخصیص هدفمند سهمیه سوخت و تخصیص لاستیک و قطعات یدکی ایجاد می‌کند. بر این اساس، عملکرد واقعی فعالان حوزه حمل‌ونقل شهری شناسایی می‌شود و مطمئن می‌شویم این قبیل تسهیلات صرفاً به افراد واجد شرایط تعلق می‌گیرد و نگران سوءاستفاده‌های احتمالی نخواهیم بود. بنابراین می‌توانیم به هدف اصلی سیاست‌گذار که حمایت از افرادی که در فرایندهای اقتصادی نقش ایفا می‌کنند است، دست بیاییم. همچنین

بر اساس تعامل صورت گرفته با وزارت نفت، از ابتدای ماه گذشته به خودروهای دیزل فعال در حوزه حمل بار شهری، بر اساس پیمایش متناسب با باربرگ‌های دریافتی، سهمیه سوخت تخصیص داده شده است.

مزایای باربرگ - با توجه به تاثیر حمل‌ونقل در مسائل زیست‌محیطی و آلودگی هوا در شهرهای کشور، چه تمهیداتی از سوی دفتر حمل‌ونقل سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در نظر گرفته شده است؟

■ امروزه یکی از علل مهم آلودگی در شهرهای کشور، حمل‌ونقل موتوری یعنی خودرو و موتورسیکلت شناخته می‌شود. به عنوان مثال مطابق آمارهای ارائه شده در کلان‌شهر تهران، ۷۵٪ آلودگی هوا ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری می‌باشد. در همین راستا این سازمان تصمیم به گسترش حمل‌ونقل پاک شامل دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی به عنوان شیوه‌هایی از حمل‌ونقل در کنار سایر شیوه‌های موجود نموده است. بدین منظور، اقدام به تشکیل کمیته پویش ملی حمل‌ونقل پاک با حضور شهرداری‌های کشور، سمن‌ها و افراد علاقمند در این حوزه نموده که تا کنون نزدیک به ۲۰ شهرداری با ابراز تمایل بدین پویش پیوسته‌اند. نقشه راه این پویش، با تمرکز بر مسائل فنی، فرهنگی و اجتماعی و بر اساس مشارکت‌های مردمی شامل ۱۲ بند تدوین شده است. در راستای اقدامات زیرساختی و عمرانی، تهیه و اجرای طرح‌های Road-diet، Placemaking و همچنین در راستای فعالیت‌های فرهنگی، تدوین تقویم ملی دوچرخه، تهیه نشان پویش ملی حمل‌ونقل پاک و طراحی بیلبوردهای انگیزشی برای نصب توسط شهرداری‌ها در دستور کار این پویش قرار گرفته است. امید می‌رود با تداوم این پویش در شهرداری‌های کشور، اقدامات خوبی در این حوزه صورت گیرد.

مزایای باربرگ - یکی از اقدامات مهم دفتر در خصوص ایجاد و گسترش مراکز معاینه فنی بوده که برنامه جامع ۵ ساله برای آن تهیه شده است. نتایج این اقدامات تا کنون چه بوده است؟

■ در سال‌های اخیر با توجه به اهمیت ایمنی و در راستای کاهش آلودگی هوای شهرهای کشور، بحث معاینه فنی اولویت دوچندان پیدا کرده است. در این خصوص و در راستای حمایت از بخش خصوصی و در جهت برنامه‌ریزی منظم در شهرها، برنامه جامع ۵ ساله ایجاد و گسترش مراکز معاینه فنی در سطح استان با برگزاری جلسات کارشناسی بصورت جداگانه با نمایندگان هر استان تنظیم و ابلاغ شد. برنامه مذکور با در نظر گرفتن تمامی جوانب و شاخص‌های مندرج در آیین‌نامه ابلاغی وزیر محترم کشور اعم از هزینه‌کرد هر مرکز، مسافت بین مراکز، پراکنش مناسب مراکز در سطح استان تنظیم شد. با ابلاغ مصوبات مذکور پیشرفت خوبی در ساماندهی فرآیند مجوزهای صادره به مراکز معاینه فنی را شاهد بوده‌ایم. در نتیجه اکثر کارگروه‌های استانی با کارشناسی کامل تر و قابل قبولی شرایط متقاضیان را بررسی کرده و نسبت به صدور مجوز احداث مرکز اقدام می‌کنند.

موضوع دوم در خصوص راه‌اندازی سیستم ارجاع مراکز معاینه فنی به مراکز هیدرواستاتیک بصورت تصادفی می‌باشد که مشکلات به وجود آمده در این خصوص نیز حل‌وفصل شده است.

مزایای باربرگ - با تشکر از شما.



■ حسین پرستار

کارشناس ارشد حقوق خصوصی

قانون شهرداری تاسیس و جزو موسسات وابسته به شهرداری ها بوده و طبق بند ۱ ماده واحده قانون فهرست نهادها و موسسات عمومی غیر دولتی، نهاد عمومی غیر دولتی محسوب می شوند. مفاد قانون منع بکارگیری بازنشستگان در خصوص سازمان های همیاری شهرداری ها نیز جاری می باشد.

● اقبای اشخاص موضوع تبصره ۱ بند ۸ قانون منع مداخله در چه صورت از معامله با دستگاه محل خدمت اشخاص مشمول قانون ممنوع هستند؟

● با توجه به تبصره ۱ بند ۸ قانون منع مداخله وزراء و نمایندگان مجلسین و کارمندان دولت در معاملات دولتی و کشوری که مقرر می دارد: « پدر و مادر و برادر و خواهر و زن یا شوهر و اولاد بلافصل و عروس و داماد اشخاص مندرج در این قانون و همچنین شرکتها و موسساتی که اقبای فوق الذکر به نحو مندرج در بند ۷ و ۸ در آن سهیم یا دارای سمت باشند نمی توانند با وزارتخانه ها و یا بانکها و یا شهرداریها و یا سازمانها و یا سایر موسسات مذکور در این قانون که این اشخاص در آن سمت وزارت و یا معاونت و یا مدیریت دارند وارد معامله یا داوری شوند.» اقبای مذکور در صورتی از انجام معامله ممنوعند که اشخاص موضوع قانون، سمت وزارت و یا معاونت و یا مدیریت در مراجع مورد نظر قانون را داشته باشند.

● آیا ماده ۱۲ قانون شهرهای جدید با مقررات فصل چهارم آئین نامه زمین شهری و ماده ۵ قانون ساماندهی و عرضه مسکن تعارضی وجود دارد؟

● در اجرای ماده ۱۲ قانون شهرهای جدید مصوب ۱۳۸۰ بین فصل چهارم آئین نامه زمین شهری مصوب ۱۳۷۱ و ماده ۵ قانون ساماندهی و عرضه مسکن تعارض ندارد بلکه مقررات ماده ۵ شرایط و تکالیفی بیش از موارد شمول آئین نامه زمین شهری مقرر نموده است. فلذا هر دو مقرر در جای خود قابل اجراء می باشد. صرف نظر از آن و علی فرض تغایر دو مقرر مذکور، علی الاصول قانون ساماندهی و عرضه مسکن بر آیین نامه حاکمیت دارد.

● مسؤولیت مأمورین شهرداری از جهت ارتکاب جرم یا وارد نمودن خسارت به غیر چگونه است؟

● مسؤولیت مأموران (کشوری و لشگری) در دو حوزه حقوقی و کیفری قابل بحث است در امور حقوقی و مدنی در رابطه با جبران خسارات وارده به اشخاص، ماده ۱۱ قانون مسؤولیت مدنی مقرر می دارد «مسؤولیت مأموران کارمندان دولت و شهرداری ها و موسسات وابسته به آنها که بمناسبت انجام وظیفه عمدا یا در نتیجه بی احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسؤول جبران خسارت وارده می باشند ولی هر گاه خسارات وارده مستند بعمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و موسسات مزبور باشد در اینصورت جبران خسارت بر عهده اداره یا موسسه مربوطه است ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هر گاه اقداماتی که برحسب ضرورت برای تامین منافع اجتماعی طبق قانون بعمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارات نخواهد بود.» و ماده ۱۲ قانون مذکور نیز چنین بیان می دارد «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسؤول جبران خساراتی میباشند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کار یا بمناسبت آن وارد شده است مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط هائی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می نموده بعمل آورده یا این که اگر احتیاط های مزبور را بعمل می آوردند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی بود کارفرما میتواند به واردکننده خسارت در صورتیکه مطابق قانون مسؤول شناخته شود مراجعه نماید.» بنابر این در ماده ۱۱ در مواردی که خسارات وارده مستند بعمل مأمور بوده و مربوط به نقص وسائل ادارات و موسسات مزبور هم نباشد، خود مرتکب، مسؤول می باشد و در مورد ماده ۱۲ اصل بر مسؤولیت کارفرماست که در صورت مقصر بودن کارگر، کارفرما می تواند برای جبران خسارت به وی مراجعه کند. اما در امور کیفری و با توجه به ماده ۱۵۸ قانون مجازات اسلامی در صورتی که ارتکاب رفتار به حکم یا اجازه قانون و یا برای اجرای قانون اهم لازم باشد و نیز چنانچه ارتکاب رفتار به امر قانونی مقام ذی صلاح باشد و امر مذکور خلاف شرع نباشد؛ هر چند رفتار فی النفسه جرم باشد مرتکب مسؤولیتی نداشته و قابل مجازات نیست. اما مطابق ماده ۱۵۹ قانون مجازات اسلامی هر گاه به امر غیرقانونی یکی از مقامات رسمی، جرمی واقع شود امر و مأمور به مجازات مقرر در قانون محکوم می شوند لکن مأموری که امر امر را به علت اشتباه قابل قبول و به تصور اینکه قانونی است، اجراء کرده باشد، مجازات نمی شود و در دیه و ضمان تابع مقررات مربوطه است. لذا در غیر مواردی که جزو موانع مسؤولیت کیفری احصاء نشده، خود مرتکب مسؤول می باشد.

● آیا قانون منع بکارگیری بازنشستگان به سازمان های همیاری شهرداری ها نیز تسری دارد؟

● با عنایت به شمولیت قانون مذکور به دستگاههای اجرائی ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری (از جمله موسسات عمومی غیر دولتی)؛ از آنجائیکه سازمانهای همیاری شهرداری ها وفق ماده ۸۴

شهری کهن خفته در سیلاب

عباس جلالی



سند‌های پیش‌رو، گزارشهایی است از سیلی مهیب که بزرگترین شهر زیارتی ایران را با بحرانی کلان رویاروی می‌کند. شهر بزرگ و بلندآوازه‌ی مشهد در گل و لای این سیل عظیم زانو می‌زند، شهری که برخلاف دیگر شهرها، در ساختار مدیریتی خود، مدیری پرتوان و توانگر را نشانده است، مدیری که گاه در میان دیگر مدیران حتی در آن روزگار حرف اول را می‌زده است. این بزرگ شهر مذهبی بر تارک خود جایگاهی اداری دارد که می‌تواند گذشته از چرخش کارهای استان قدس رضوی، در گردش و مدیریت کارهای شهری اثربخش بوده باشد که در برهه‌هایی از زمان، از این نیز پا فراتر گذاشته است. مانند آبادانی و شکوفایی چشمگیر شهر به هنگام نیابت تولیت محمد ولیخان اسدی در دهه‌ی دوم سده‌ی چهاردهم خورشیدی است. انگاره‌های این شکوفایی هنوز هم پس از ۸ دهه خودنمایی می‌کند. در رأس مدیریت شهر مشهد در دهه سوم - سال سیل ۱۳۲۹- کسی چون استاندار به چشم می‌خورد، زیرا که این شهر مرکز استان نهم (خراسان) نیز بوده. مدیرانی چون فرماندار در سایه‌ی این شخص جلوه‌ی چندانی در تصمیم‌گیری و مدیریت انجام کارهای شهر نداشته، در عوض نیابت تولیت استان قدس در جایگاه دوم و گاه اول می‌نشسته است. در این میان جای مدیر واقعی شهر با نام بی‌مسمای "شهردار" اصلاً مشخص نمی‌شود. چندانکه در هیچیک از گزارشها، حتی نامی نیز از او به میان نیامده است. در حالیکه شهردار حتی اگر گمارده‌ی وزیر کشور هم بوده باشد، می‌باید جایگاهی روشن و والا در تصمیم‌سازی و پیشبرد کار می‌داشته، از دیگر سو، شهر مشهد بخاطر داشتن پادگان نظامی مدیر دیگر نیز برای خود داشته که در بحرانهای همه‌کارسازتر بوده است، چندانکه در گزارش‌های (دوازده‌گانه) نامی از شهردار برده نشده است و حال آنکه چندین و چندبار از فرماندهی پادگان شهر سخن به میان آمده و سپاسگزاری نیز شده است (سند شماره ۱۰)

مدیران شهر بهنگام بحران، از کار بازمانده‌اند. نگاهی به رخدادهای این سال چشم‌انداز روشنتری را در پیش‌روی ما باز خواهد کرد.

گاهشناسی سند (سال ۱۳۲۹ خورشیدی)

۱ فروردین) علی منصور رئیس شورای عالی سازمان برنامه از سوی شاه، نخست وزیر می‌شود.

۲۱ فروردین) مجلس سنا در نشست خود حقوق سناتورها را هزار و پانصد تومان و حقوق رئیس سنا را سه‌هزار تومان تعیین می‌کند.

۵ اردیبهشت) نخست‌وزیر، امان‌الله اردلان را به سمت وزیر کشور معرفی می‌نماید.

۶ خرداد) ساعت ۹:۳۰ شب احمد دهقان مدیر مجله‌ی تهران‌ی‌صور و نماینده‌ی مجلس شورای ملی در ساختمان تماشاخانه‌ی تهران با سه گلوله کشته می‌شود. قاتل حسن جعفری کارمند شرکت نفت ایران و انگلیس در آبادان است.

۱۴ خرداد) کارگران کارخانه‌های نساجی شاهی دست از کار می‌کشند و در پی زد و خوردی با مأموران شهربانی تنی چند کشته می‌شوند.

۲۸ خرداد) جمعیت ایرانی هواداران صلح در تهران چهره می‌بندد. ملک الشعراى بهار، دکتر شایگان از چهره‌های شناخته‌ی این جمعیت است و روزنامه‌ی نصیحت نشریه وابسته آنان است.

۱۱ مرداد) به دستور نخست‌وزیر مردم موظف می‌شوند برای سوارشدن به اتوبوسهای شهری در صفوف منظم قرار بگیرند تا حقی از آنها زایل نشود. ضمناً وی دستور می‌دهد که بوق زدن خودروها در تهران و شهرستانها ممنوع بشود.

۲۵ شهریور) مجلس شورای ملی طی ماده واحده‌ای تصمیمات هیأت تصفیه را لغو و بی‌اثر می‌گرداند.

۴ مهر) سیل در اهر جاری می‌شود و شصت خانه را ویران می‌کند.

۲۷ مهر) طرح همکاری استفاده از اصل ۴ ترومن به مبلغ پانصد هزار دلار میان نخست‌وزیر و سفیر امریکا امضاء می‌شود.

۲۶ آذر) گزارش کمیسیون نفت در جلسه‌ی امروز مجلس قرائت شده و پیشنهاد ملی کردن صنعت نفت با امضای یازده نفر از

نمایندگان تقدیم می‌گردد.

۳۰ آذر) دانشجویان دانشگاه در صفوف منظم و شعار (نفت ایران باید ملی شود) در میدان بهارستان گرد می‌آیند. ۹ دی) بخش وسیعی از جنگلهای شمال طعمه‌ی حریق می‌شود و آتش‌سوزی بر روی هم ۶۰ ساعت ادامه می‌یابد. ۱۶ اسفند) پیش از ظهر امروز رزم‌آرا نخست‌وزیر در مسجدشاه با شلیک گلوله‌ای کشته می‌شود. کشته خلیل طهماسبی از فدائیان اسلام است.

بورسی سند

روز دوشنبه ۸ خرداد ۱۳۳۹ بارش پرمناهی از ساعت ۳ بعدازظهر آغاز گردید و سراسر دره‌ی توس را فرا گرفت. مردم مشهد و آبادیهای پیرامون با پیشینه‌هایی که از رگیارهای بهاری بیاد داشتند، از طولانی شدن بارش باران هراسیده، چشم براه سیلاب ماندند. یکساعت بعد - از ۴ بعدازظهر - سیل مهیبی از کوهسنگی (در جنوب باختری مشهد) آبکوه (در باختر شهر) و خواجهربیع (از شمال) سرازیر گردید. راه خود را از میان بالا (خیابان) و سیلگرد قدیمی - کال قره‌خان در سعد آباد گشود و در اندک زمانی، در بالا خیابان آب بالا زده و رفته رفته شهر را در خود گرفت. به گونه‌ای که سراسر شهر مشهد را در سیلابی به ارتفاع ۲۵ سانتیمتر فرو برد. کال قره‌خان که گنجایش آنهمه سیلاب پرفشار یکساعته را نداشت همه‌ی دیواره‌های خود را شست و برد و خانه‌های بسیاری را که پشت به این سیلگرد داشتند، آوار کرد. دیوار زندان شهربانی فرو ریخت و زندانیان گریختند... کارخانه‌ی برق و ساختمان شیر و خورشید را ویران نمود. اینک خاموشی و تاریکی نیز بر خرابی

اوضاع افزوده بود. وسایل ارتباطی مانند تلفن و تلگراف در بسیاری از مسیرها، گسیخته شد و راههای آمد و رفت نیز قطع گردید. حالا دیگر شهر و حرم حضرت رضا (ع) در محاصره‌ی کامل سیل قرار گرفته بود. فشار ویرانگر آب از ساعت ۴ تا ۶ بعدازظهر بسیار بالا بود و بیشترین خسارتها را وارد نمود. شبی سخت برای سیلزدگان شهر آغاز گردید. مردم توانسته بودند تنها جان خود را نجات دهند. کمتر کسانی توانستند چیزی را از میان سیلاب و گل، بجز تن و تنپوش خویش با خود در ببرند...

نخستین گزارش سیل را روزنامه‌ی *اطلاعات* روز بعد از فاجعه به زیر چاپ فرستاد و در روز بعد آمار کاشانه‌های ویران شده به ۱۰۰۰ خانه رسید و کشتگان میان ۴۰ تا ۵۰ نفر اعلام شد. ویرانی خرابی و بی‌سروسامانی در شهر چندان بود که روز سه‌شنبه ۹ خرداد مدیران شهر؛ صدراالشرف؛ استاندار و بدر؛ نایب تولیت، فرماندار و فرمانده لشکر و برخی از رؤسای اداری انجمن می‌کنند. خسارت وارده ۵۰ میلیون ریال برآورد می‌شود که برای آن روزگار رقم بزرگی است.

سند شماره ۱۰۵

برای اهالی مشهد

خواهران عزیز، برادران محترم،
خسارتیکه سیل بشهرمشهد واهالی
آن وارد آورده‌است، باندازه ایست
که جبران آن جز باهمت شما عملی
نخواهد بود.

بن و اظهاراتم اعتمادداشته‌باشید
چهارشنبه‌روزاز یامداد تادوساعت و
نیم بعد از نیمه‌شب، بهراهی خواهران
مهربانم، کارکنان شیروخورشیدسرخ،
بالجوتی دردمندان و نصب جادرها و
توزیع خوراک اشتغال‌داشتیم.

اکنون بدینوسیله پیام آن آسیب
دیدگان را باطلاع شما می‌رسانم:
خانه وزندگی اهالی مشهدبطوری
یابود شده است که ارسال يك استان،
يك كاسه، يك بشقاب كوچك برای
آنها حائز نهایت اهمیت است.

هرچه دارید، آنجیزها تیرا که
لازم‌ندارید، و بخیال خود از جز ارتفاع خارج
است، برای سازمان امداد شیروخورشید
ارسال دارید تا شخصاً بقتصد برده با آسیب
دیدگان برسانم.

ایکاش شما نیز میتوانستید مسانند
من از نزدیک وضع رفت‌بازر مشهد را
میدیدید اهالی شهر مشهد بتقاضای مساعدت
ما جواب مثبت دادند، و اکنون نیز انتظار
دارند که اهالی تهران هم کمکهای لازم
را بآنها برسانند.

از طرف جمعیت شیروخورشید سرخ
نایب‌سازمان امداد

مریم مستوفی اردلان

بدین ترتیب مشهد ویران شد



در این دو عکس که، بخبر روزنامه از مشهد ارسال داشته‌است، جریان سیل اخیر و خسارتی که در عیدگاه و مناطق اطراف استانداری بهر مشهد وارد شده‌است دیده میشود.



سربازان با جدیت مشغول گرفتن
انابه مردم از میان آب و نجات‌مفروزی
و جستجوی خانه‌های ویران شده هستند.
عکس سمت چپ سربازان را که
از شاز بیارستان شاهرضا عبور نموده
نشان میدهد. این عکس بر از فرو نشستن
آب برداشته شده‌است.
اهالی مشهد انتظار دارند که
هم مهربان ایرانی پدر استقامت و
برای کمک بآسیبیده‌گان همت از خود
نشان دهند.

نخستین کمک رسانی از سوی سازمان شیر و خورشید سرخ انجام می‌شود. به اشاره‌ی رئیس ستاد ارتش یک هواپیمای دو موتور را با یک پزشک و دو پزشکیار و مبلغ یکصد هزار ریال پول نقد، پوشاک و لحاف (۱) به مشهد پرواز می‌دهند. شیر و خورشید سرخ هر روز از طریق روزنامه تقاضای کمک به سیلزدگان می‌کند. روز پنجشنبه ۱۸ خرداد، مریم مستوفی نماینده‌ی سازمان امداد جمعیت شیر و خورشید سرخ در گزارش خود می‌نویسد: "خانه و زندگی اهالی شهر مشهد بطوری نابود شده است که ارسال یک استان، یک کاسه، یک بشقاب کوچک برای آنها حائز اهمیت است...! هر چه دارید، آن چیزهایی را که لازم ندارید و به خیال خود از حیث انتفاع خارج است. برای سازمان امداد شیر و خورشید ارسال دارید تا به مقصد برده به آسیب دیدگان برسانم (سند شماره‌ی ۱۰) گستره‌ی بحران تا جایی پیش می‌رود که روز پنجشنبه یازدهم خرداد، محمدرضا پهلوی شاه به مشهد پرواز می‌کند و از شهر بازدید می‌نماید و دستورات لازم را می‌دهد.

مدیریت شهری ناهمگن و بی‌ابزار و ماشین‌آلات یکسره از پای درآمده و با ناتوانی از مردم ایران یاری می‌طلبد، چندانکه در روز دوشنبه ۱۵ خرداد شماره حسابی را در بانک ملی می‌گشاید تا خیرین بدان واریز نمایند... هیچ پیش‌بینی، پیش‌آگاهی و برآوردی از توان مدیریت شهری در دست نبوده و ضربات شکننده‌ی سیلاب شهر را در یکساعت به ویرانه‌ای بزرگ بدل کرده است (سند عکسهای سیل). گزارش روز ۲۲ خرداد، شمار خانه‌های ویران شده را ۱۶۰۰ واحد اعلام کرده است. دولت بعدها بناگزیر خانه‌های کوچکی را در جنوب غربی مشهد، نزدیک به کارخانه‌ی خسروی می‌سازد تا به این بی‌سر و سامانی پایان دهد که به "محله‌ی سیلزدگان" آوازه یافت. در روز دوشنبه ۲۲ خردادماه روزنامه/اطلاعات در گزارشی از ویرانی یکی از محله‌های کهن مشهد به نام "عیدگاه" یاد می‌کند. این محله یکی از بزرگترین اجتماعات کلیمیان را در خود جای می‌داد که در این سیل یکسره ویران شده و باشندگان آن از این

خرابه‌ی بزرگ گریخته و آواره شدند. گزارشگری در نگاهشده‌ی خود، در روزنامه/اطلاعات آسیب‌دیدگان و سیلزدگان مشهد را به سه گروه بخش کرده است:

(۱) طبقه‌ای که از هستی ساقط هستند. ویلان و سرگردان در کوچه و خیابان می‌زیند که فقط و فقط وجوه اعانات می‌تواند آنها را اداره کند.

(۲) طبقه‌ای که دارای مختصر زمین و ملکی هستند، اما بی‌پولند و نمی‌توانند ساختمان و مسکن برای خود بسازند که می‌باید بانک رهنی به آنها یاری برساند، تجدید بنا بکنند.

(۳) طبقه‌ای که خود قدرت رفع خسارت و تجدید ساختمان را دارند که این طبقه محتاج به کمکی نخواهند بود.

در پایان باید یادآور شد که آمار جمعیت آن سالهای مشهد ۲۰۰ هزار نفر برآورد شده است که بیشتر این جمعیت در محله‌های پایین شهر و پیرامون حرم مانند چهنو، عیدگاه و عباسقلی‌خان و... می‌زیست‌اند. حال اگر بُعد خانوار را برای این شهر زیارتی ۴ نفر فرض کنیم و شمار خانوارهای یک خانه (صاحبخانه و همسایگان) را ۳ خانوار تخمین بزنیم در هر خانه ۱۲ نفر ساکن خواهند بود و بنابر آمار روزنامه که خانه‌های ویران شده را ۱۶۰۰ واحد گزارش کرده بر روی هم این رخداد ۱۹۰۰۰ نفر بیخانمان و سیلزده داشته که برای یک چنین شهر زیارتی با بافت‌های کهن و فرسوده بحرانی بزرگ شمرده می‌شود.

پایه نگاشته‌ها

- (۱) اطلاعات، روزنامه شماره‌های ۷۲۳۷ تا ۷۲۴۵ سال ۱۳۳۹ ش
- (۲) اطلاعات ۸۰ سال، مؤسسه‌ی اطلاعات و شرکت ایرناچاپ، ج ۱، چاپ سوم ۱۳۸۷.
- (۳) رضوانی، علیرضا، در جستجوی هویت شهری، مشهد، وزارت مسکن و شهرسازی، چاپ یکم ۱۳۸۴.
- (۴) عاقلی، باقر، روزشمار تاریخ ایران، جلد ۱، نشر گفتار، چاپ پنجم، ۱۳۷۹.

The collage consists of several overlapping newspaper clippings from 'Aftab-e Mashhad'. The most prominent ones include:

- غریبه قدرهانی و تنگ آسپاهان مشهد**: A notice from the 'Mashhad Relief Committee' (جمعیت شیر و خورشید سرخ) regarding the flood victims.
- اعلامیه جمعیت شیر و خورشید سرخ**: A public notice from the same relief committee.
- مشهد تقاضای کمک دارد**: A headline asking for help from the city.
- خبرهای کشور**: A section of national news.
- مشهد در انتظار کمک شهسان**: A notice about the city's need for relief.
- غریب ۱۰۰۰ خانه دهرانی**: A notice about 1000 homeless people in Dehghan.
- سیلاب در انتظار کمک شهسان**: A notice about the flood victims.

تازه‌شهری رُسته از ریشه‌های کهن

محمد طولایی



محمود اشرفی، زاده‌ی نوش‌آباد در ۱۳۴۷ خورشیدی است. دوره‌ی متوسطه را در کاشان گذراند. سپس دوره‌ی کاردانی و کارشناسی را با دو گرایش معماری (در کاشان) و روابط الکترونیک (در دانشگاه خمین) پایان برد. برای ادامه تحصیل دوره‌ی کارشناسی ارشد حقوق، وارد دانشگاه آزاد کاشان شد و در ۱۳۹۷ آن را به اتمام رساند. اشرفی پس از تأسیس شهرداری در نوش‌آباد به خدمت شهرداری درآمد و امور فنی را به دست گرفت. مدت سه سال و نیم هم معاونت شهرداری را عهده‌دار بود. محمود اشرفی هفتمین شهردار نوش‌آباد است.

تجزیه و تحلیل - تا جایی که منابع را دیده‌ایم در دهه‌ی چهارم، نوش‌آباد روستای کوچکی بوده است، در سال ۱۳۴۵، ۴۰۰ هزار و خرده‌ای جمعیت داشته. حالا یک روستا به این کوچکی، با این جمعیتی که گفتیم، کی شهر شده؟ تاریخش برای ما مهم است.

- بله. در سال ۱۳۶۷، با وجود شهری در کنار نوش‌آباد به نام آران و بیدگل. واحدی از شهرداری در نوش‌آباد پا گرفت که نوش‌آباد را یکی از مناطق چهارگانه‌ی آران و بیدگل تلقی می‌کردند. از این سال تا نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۰، شهرداری آن محل، واحدی از آران و بیدگل بود. شهرداری آران و بیدگل قطعاً فردی را به عنوان سرپرست آن شهرداری، از طریق شهرداری آران و بیدگل انتخاب می‌نمود که امور اداری شهرداری را انجام بدهد. در نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۰، شهرداری نوش‌آباد، مستقل شد و از شهر آران و بیدگل جدا گردید.

تجزیه و تحلیل - ببخشید این تغییراتی که می‌فرمایید، یعنی نمایندگی شهرداری را داشته، بخاطر نزدیکی‌اش به آران و بیدگل بوده؟

- بله. فاصله نوش‌آباد تا شهرستان آران و بیدگل حدود سه کیلومتر است. شهر آران و بیدگل که حالا به نوعی شهرستان آران و بیدگل است.

تجزیه و تحلیل - پس این جدایی چیست و علت آن کدام است؟

- نوش‌آباد از قدیم الایام خودش به عنوان یک روستا، یک ده، جدا بوده است.

تجزیه و تحلیل - دلیل تبدیل اون نمایندگی به یک شهرداری مستقل چیست؟

- دلیلش فزونی جمعیت نوش‌آباد بود که خودش، بنا به استقلال مرزی که داشت یک شهر مستقل.

تجزیه و تحلیل - بسیار خوب. حالا جمعیت فعلی نوش‌آباد چند نفر است؟

- طبق آخرین آمار مرکز آمار ایران و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی

استان و سرشماری ۱۳۹۵، جمعیت شهر ۱۱۸۳۸ نفر است.

تجزیه و تحلیل - چیزی که توی نقشه خیلی به چشم می‌زند اینست که فاصله‌ی شما از، بزرگ‌شهر کاشان، ۱۰ کیلومتر بیشتر نیست.

- البته به ۹ کیلومتر رسیده!

تجزیه و تحلیل - بله. ما سابقه‌ی این رویداد را توی شمال داشتیم مخصوصاً، با افزایش جمعیت، شهرها به سمت هم پیش می‌روند، الان در منطقه‌ای در شمال، چند تا شهر، نزدیک هم دارند به همدیگر می‌پیوندند. به لحاظ جمعیت، چون اصلاً جدایی بی‌معناست. حالا اینطور به نظر می‌رسد که نوش‌آباد، یک شهر خوابگاهی برای کاشان است، یا اینکه جمعیت سرریزش را به نوش‌آباد داده، کدام یکی از این دو ممکن باشد؟ یا هیچکدام؟

- هیچکدام نمی‌تواند باشد. دلیلش اینست که نوش‌آباد قدمت فراوانی برای خودش دارد. بعد از بحث تمدن سیلک در کاشان، که تاریخی‌ترین مکانها و آثاری هم که در اطراف کاشان دیده شده، نوش‌آباد بوده است.

تجزیه و تحلیل - یک قلعه‌ی زیبایی هم دارد، اسم آن قلعه را می‌توانید بگویید؟

- بله یک قلعه‌ای در نوش‌آباد هست بنام قلعه‌ی «سیزان» یا قلعه‌ی «خشتی فرزین». اینکه نام قلعه‌ی خشتی فرزین برده شده، دلیلش اینست که از قدیم‌الایام در مالکیت خاندان فرزین بوده.

تجزیه و تحلیل - مالکش بوده‌اند؟

- قدمت نوش‌آباد برمی‌گردد به دوره‌ی ساسانیان. که یکی از شاهان ساسانی هنگام عبور از محل نوش‌آباد که جویبارها و ۳۳ چشمه‌ی قنات داشته از قبل. می‌گوید اینجا را دهی بنا کنند و همان ده می‌شود

نوش‌آباد شهر نوپایی است که بر کناره‌ی یکی از کهنترین خاستگاه‌های تمدنی ایران زمین (تمدن سیلک) نشسته است. آبادی از روزگار ساسانیان که همه‌ی یادنگاره‌های گسترده و باستانی خود را در دل خاک‌های بارآورش تا به امروز دست نخورده و یکدست برای اکنونیان نگاه داشته است. این شهر بر فراز ۸۹۵ متری از روی دریا در ۹ کیلومتری شمال کاشان در استان اصفهان بر پا مانده با آب و هوایی گرم و خشک. نوش‌آباد به همراه آران و بیدگل یک شهرگان (مجموعه چند شهر بهم پیوسته) را می‌سازند که در آینده‌ای نه چندان دور در هم تنیده خواهند شد.



تجربیا - بسیار عالی. حالا یک سوال ریز از تان می‌پرسم، من از خیلی از شهردارها پرسیدم هر کدام جواب خاصی دادند. این بومی بودن شما یک امتیاز برایتان محسوب میشود یا نه دست و پا گیر است؟

- شکی در این نیست که بومی بودن، یک رشته معایبی، معایب که نه، دست و پا گیر بودن‌هایی را دارد. اما یک رشته محاسنی هم دارد که اطلاعاتم در مورد شهری که دارم خدمت می‌کنم، فراوانه. و به نوعی عرقی که به شهر خودم دارم، شاید تو شهر غریب نداشته باشم. شناختی که از منطقه و مردم شهر دارم و پتانسیل‌های موجود شهر، سبب می‌شود آن مسائلی که حالا بار منفی یا بُعد منفی دارد، مشکلاتش برطرف بشود.

تجربیا - این مسؤلیت شما را سنگین تر کرده؟

- بله. سنگین تر کرد. در قبال مردم شهرم تعهد بیشتری دارم.

تجربیا - حدس می‌زدم. که منطقه‌ی نوش‌آباد یک منطقه‌ی نیمه‌خشک، خشک و گرم محسوب می‌شود. درست می‌گوییم؟

- بله. کاملاً صحیح است.

تجربیا - خوب حالا اینجا یک پرسش مطرح می‌شود که این روستا با ۴ هزار و خرده‌ای جمعیت در سال ۱۳۴۵، یقیناً غنی بوده، و کشاورزی خیلی خوبی ام داشته. مثلاً غله، پنبه و پنبه

پایتخت انوشیروان عادل، که وجه تسمیه‌ی نوش‌آباد از آن‌وشه که پایتخت انوشیروان بوده، کم‌کم به نوش‌آباد تغییر می‌کند.

تجربیا - از آن زمان‌های خیلی دور، چیزی به یادگار مانده؟

- بله. ما الان رسیدیم به جایی که تو عمق ۴ الی ۲۲ متری سطح زمین، در بافت قدیم نوش‌آباد، به دالان‌ها و اتاق‌هایی دسترسی پیدا کرده‌ایم که «شهر زیرزمینی» لقب گرفته. و این اتاق‌ها و دالان‌ها پناهگاه مردم قدیم این روستا بوده تا از گزند دشمنان برکنار باشند. هم‌ااش هم دست‌کن هست. آثار کُنگ دارد. ساختگی ندارد. اصلاً جای مرمتی ندارد.

تجربیا - حالا بفرمایید که شهر نوش‌آباد تا به حال چند تا شهردار به خودش دیده؟

- بنده هفتمین شهردار نوش‌آباد هستم. از نیمه‌ی دوم سال هشتاد که شهرداری تاسیس شد، به مدت هفت سال فعالیت در امور فنی شهرداری داشتم و با حفظ سمت ۳/۵ سال هم جانشین شهردار وقت بودم.

تجربیا - شهردار نبود و شما کار او انجام می‌دادید.

- توی شهرداری، تو همون زمان کارمندیم که سه سال و نیم کارمند بودم، سه سال و نیم با حفظ سمت کارمندی خودم که امور فنی شهرداری بود، جانشین شهردار هم بودم.

شاخص تر بوده. خب حالا جمعیتی ۱۱ هزار و اندی نفری است. یقیناً این منابع آبی که اون موقع بوده الان، بخشی باید صرف آب آشامیدنی شهر بشود. شما چه منبعی را تدارک دیده‌اید؟ آیا با مشکل آب روبه‌رو هستید؟

– الان بزرگترین مشکلی که قاعدتاً در شهرهای حاشیه‌ی کویر دیده می‌شود، کم‌آبیست. نوش‌آباد هم از این موضوع مستثنا نبوده. مشکل کم‌آبی نوش‌آباد ابتدا سبب خشک شدن قنوات نوش‌آباد شده که من عرض کردم، ۳۳ چشمه‌ی قنات از قدیم‌الایام داشته، با توجه به خشک شدن اینها، در حدود چهل سال قبل، ابتدای انقلاب، مجوز حفر چاهها به کشاورزان داده شد و این چاهها که حفر شد، یعنی نزدیک به ۴۰ تا حلقه چاه، و شاید یک مزرعه دو جا حفر چاه داشت، شاید یک مزرعه اصلاً نداشت و اینست که بنا به استقبالی که کشاورزان می‌کردند، چاهها حفر شد. پیش از انقلاب، کشاورزان چونکه با نظام ارباب رعیتی کار می‌کردند، و به نوعی بحث فتوَدالی (زمینداری)، فتوَدال‌ها (زمینداران) پیش آمد، این اراضی حق ریشه داشتند مجوز حفر چاههای آب از طریق هیأت‌های هفت نفره به اینها داده شد. گفته بودند که تا هفت سال سند منتقل می‌کنند که آن هیأت‌های هفت نفره به هفت سال نکشید.

– یکی از مشکلات نوش‌آباد اینست که علاوه بر اینکه در مزارع نوش‌آباد مجوز حفر چاه داده می‌شود متأسفانه داخل سرچشمه‌های قنوات که به سمت کوهپایه‌ها می‌رود نیز این اجازه داده می‌شد. این سبب شد که آن حالت روانپها که به سمت پایین دست بود، قطع بشود و به نوعی دچار کم‌آبی بشوند و سال به سال چاهها دچار افت آب شدند و کم‌آبی سبب این شد که کشاورزهایی که عمده‌ی فعالیتشان در ابتدای انقلاب کشاورزی بود و رونق خوبی هم داشت، با افت سطح آب، به دامداری رو بیاورند، یعنی برای امرار معاش دام را در کنار کشاورزی خودشان داشته باشند، چند سالی هم همین موضوع باعث شد که دامداری‌ها به صورت متفرقه در مزارع شکل بگیرد و به نوعی، پاتوق‌های محلی اطراف شهر و مزارع شکل بگیرد.

تجزیه و تحلیل - یعنی حاشیه‌نشینی اتفاق افتاد؟

– حاشیه‌نشینی نه، پاتوق‌های محلی که ...

تجزیه و تحلیل - در خود نوش‌آباد یا رفتند به طرف کاشان؟

– اقدامات خوبی که انجام شد، الحمدالله از حاشیه‌نشینی جلوگیری شد. یعنی در همان پاتوق‌ها موضوع متوقف شد. درآمد مردم نوش‌آباد علاوه بر اینکه حاصل کشاورزی پنبه و جو بود غلات را هم مثل گندم کشت می‌کردند، همچنین باغات مثل باغهای میوه که در نهایت رو به خشکسالی رفت ولی مهاجرت از نوش‌آباد خیلی کم اتفاق افتاد و دلیل آن فراهم شدن امکانات شهری متناسب بود به همین دلیل جمعیت مردم نوش‌آباد از باشندگان بومی و اصیل هستند.

تجزیه و تحلیل - معمولاً باید ساکنان با هم خویشاوندی داشته باشند؟

– اکثراً باهم خویشاوندی دارند و این باعث شده که یک امنیت خاصی در آنجا احساس بشود.

تجزیه و تحلیل - بسیار عالی.

– و این امنیت باعث ماندگاری آنها شده و از مهاجرت آنها جلوگیری

کرده است.

تجزیه و تحلیل - بسیار خب. حالا با کمی فاصله از این مقوله به این موضوع می‌پردازیم که اگر نوش‌آباد قرار بود نمادی برای شهرداری انتخاب کند بنظر من یقیناً قلعه سیزان را انتخاب می‌کرد چون چهل سال پیش تمام شهرداری‌ها در ایران یک پرچم بعنوان نماد یا نشانه داشتند، مثلاً بندرلنگه یک لنگر کشتی با دو عدد مروارید بود ولی اگر بناست که یک نمادی شما فرض کنید توی شهر برای گردشگران درست کنید، فکر می‌کنم همان قلعه‌ی سیزان خواهد بود. چون من تصویرش را فقط دیدم خیلی زیباست. حالا راجع به قلعه‌ی سیزان کمی توضیح بدهید؟

– قلعه‌ی سیزان با مساحت حدود ۱۱۶۰۰ مترمربع در ضلع شرقی شهر قرار دارد. یکی از ورودی‌ها و خروجی‌های آن، شهر زیرزمینی نوش‌آباد می‌تواند باشد و الان کاوش‌هایی که انجام می‌شود، راهروها دارد به همان سمت می‌رود. قلعه‌ی نوش‌آباد حدود ۹ تا برج دارد. ضخامت دیوار قلعه از ابتدا ۷ متر است. در انتها که حدود ۳۰ سانتی‌متر تیزی دیوار است. قلعه قاعدتاً پناهگاه مردمان و به نوعی خوانین آن زمان بوده است.

تجزیه و تحلیل - قلعه تمام خشتی است؟

– بله. معروف به قلعه خشتی فرزین است. قسمتهای داخلی قلعه با گذشت زمان که به عنوان انبار کشاورزی استفاده می‌شده از حالت سکونت بیرون آمده و یک مقدار تخریب شده است.

تجزیه و تحلیل - در حال حاضر اداره‌ی آن بر عهده‌ی چه نهادی است؟

– الان مالکیت قلعه را شهرداری به عهده دارد. خریداری شده، و در حال حاضر شش دانگ قلعه در مالکیت شهرداریست و به ثبت آثار ملی رسیده است.

تجزیه و تحلیل - بنابراین نوش‌آباد یک عامل بزرگ گردشگری را در خودش دارد و این شانس بزرگی است.

– بله

تجزیه و تحلیل - شما چه استفاده‌ای از این قضیه کرده‌اید؟

– قلعه را پس از ثبت آثار ملی، به عنوان مکانی برای سرمایه‌گذاری، با بخش خصوصی گفتگو شده است. شورای قبلی، با سرمایه‌گذار صحبت کردند، توافق‌نامه‌ای تنظیم شد، اما چون توافق‌نامه مشروط به بعضی از موارد آثار تاریخی نوش‌آباد بود، مثلاً وقتی قلعه مرمت یا بازسازی بشود، بخشی از شهر زیرزمینی در اختیار سرمایه‌گذار قرار بگیرد، بعضی از شروط را دوره‌ی جدید شورا نپذیرفتند و سبب لغو توافق شهرداری و سرمایه‌گذار شد. هم اکنون در حال رایزنی با بخش خصوصی هستیم تا قرارداد جدید بسته شود.

تجزیه و تحلیل - زمانی در نوش‌آباد کار ابریشم‌بافی انجام می‌شد، آیا در حال حاضر هم کارگاه‌های ابریشم‌بافی رونق دارد؟

– الان در مورد کارگاه بافت ابریشم، فعالیتی در نوش‌آباد نیست متأسفانه، اما یک رشته صنایع‌دستی که خب نوش‌آباد هم به نوبه‌ی

خودش دارد.

تذکره - یعنی الان توستانهای شهر از بین رفته است؟

- بله متأسفانه باغات توت و در ادامه آن پرورش کرم ابریشم از بین رفته است که آنهم به دلیل کم‌آبی است که در منطقه شاهد آن هستیم.

شهرداریها: سؤال بعدی اینکه منابع شهرداری برای مدیریت شهر چیست؟ تأمین هزینه‌های شهرداری با کدام منبع پایدار یا نیمه پایدار است؟

- در خصوص اقدامی که برای تعریف درآمدهای پایدار در شهر نوش‌آباد انجام شده است، پس از آنکه در سال ۱۳۸۱ که وجود راهروها و اتاقک‌های زیرزمینی شناخته و کشف شد، شهرداری با همکاری میراث، اعتبارات و هزینه‌هایی را برای آنجا به سرانجام رسانید و یکی از درآمدهای پایدار الان شهر نوش‌آباد حضور گردشگران برای بازدید از اماکن تاریخی است. از دیگر آثار باستانی شهر، مسجد جامع، مناره‌ی مسجد جامع، بُقاع و امامزادگان هستند. مانند مسجد قائمیه و مسجد علی با محرابش.

تذکره - آیا می‌دانید این آثار تاریخی متعلق به چه سالهایی است؟

- بعضی‌ها را بله، بعضی‌ها را نه.

تذکره - قدیمی‌ترین آثار تاریخی کدام است؟

- مسجد علی است.

تذکره - متعلق به دوران صفویه؟

- بله. محراب قدیمی‌ای دارد که همان محراب قدیمی با خط کوفی نام حضرت علی و ائمه نوشته شده، حالا می‌گویند که در دیواره‌ی مناره‌ی نوش‌آباد، اسم چهار خلیفه نوشته شده است.

تذکره - یعنی قدیمی‌تر است؟

- بله از زمان حضرت محمد(ص)

تذکره - اداره‌ی میراث نتوانسته قدمت مسجد را بسنجد؟

- نه متأسفانه چون فقط از روی نوشته‌های روی مناره نمی‌شود تشخیص داد بلکه باید از روی آجر و کاشی‌های اثر نیز تشخیص داده شود.

تذکره - ثبت اینکه این ساختمان دقیقاً مال آن دوره‌هاست، فقط از روی نوشته نه، از اینکه آنها تشخیص بدهند که مثلاً این آجر یا این کاشی یا چینش برای رفتن تو مناره، پله‌هایش، همه متعلق به آن دوران است. این آگه اثبات بشود منبع مهمی خواهد بود.

- در حال حاضر شهر زیرزمینی در دست شهرداریست و میراث ناظر است، و یک درآمد پایدار برای شهرداری شمرده می‌شود اما شهرداری برای درآمدهای پایدار خودش و ایجاد شغل، قبلاً در سال ۱۳۸۳، اقدام به تعریف منطقه‌ی صنعتی در ۲۰۰ هکتار از اراضی کنار شهر نمود، در فاصله‌ی سه کیلومتری شهر، و حدود ۳۵ درصد از این پلاک‌هایی که تفکیک شد، شکل گرفته و به نوعی با یک سرعتی،

الان رو به تکمیل است.

تذکره - به کدام سو؟

- به سمت کاشان است. در راه مابین نوش‌آباد و کاشان.

تذکره - شهرداری می‌خواهد شهر صنعتی را در آنجا احداث کند؟

- شهرک صنعتی ساخته شده. الان هم ۳۵ درصد آن شکل گرفته است.

تذکره - تولیدات آن چیست؟

- فرش ماشینی و قطعات فولادی است، در عرصه فرش ماشینی، هم به صورت مدرن است و هم به نوعی سنتی. سنتی از لحاظ اینکه، از دستگاه‌های ایرانی استفاده شده و به نوعی با فناوری روز، از دستگاه‌هایی که از آلمان وارد شده و فرش‌هایی با ظرافت و ۱۵۰۰ شانه، تولید می‌شود و مشتریانش بیشتر اروپایی‌ها هستند که شرکت‌های ما، فرش‌هایشان، نقشه‌هایشان را به آنجا ارائه می‌دهند، اینجا بافته می‌شود و به کشورهای اروپایی، مخصوصاً خود ترکیه ارسال می‌گردد و از طریق مرز ترکیه وارد اروپا می‌شود.

در بحث درآمدهای پایدار، ساماندهی به وضعیت کاسبان شهر، البته این سامان دادن به کسبه‌ی شهر است و به نوعی بافتهای تاریخی. خدمات ستاد بازرگانی هم البته در آن زمینه‌ها کار کرده که یک مقدار بافت قدیمی شهر، تخلیه نشود. یعنی زنده نگه داشتن بافت تاریخی هم به نوعی برای شهرداری درآمدزا است از این لحاظ که هجوم به بافتهای جدید، کمتر باشد، یعنی ماندگاری را ما در بافت قدیم حفظ کنیم.

تذکره - مگر بافتها تغییر وضعیت داده، مثلاً شهرداری بلندمرتبه سازی کرده است؟

- نه ما سعی کردیم که ارتفاع را در شهرمان از ۷/۵ متر بیشتر بالا نبریم. آن چیزی که ضوابط طرح جامع ما و مطالعاتی که روی آن انجام شده، اما در بافت قدیم‌مان شاید چهار پنج متر مجوز بدهیم و مجوزها را هم با ۵۰٪ تخفیف و پنجاه درصد آن را که اداره‌ی کل راه و شهرسازی می‌دهد.

تذکره - حالا چیزی که مطرح می‌شود اینست که، در بخش فرهنگی، نوش‌آباد از امکانات فرهنگی، به چه صورت برخوردار می‌شود؟ یعنی کمک کاشان است، یا اصفهان؟ اصلاً ارتباط شما با اصفهان به چه صورت است؟

- نوش‌آباد یکی از شهرهای آقماری شهرستان آران و بیدگل است. یعنی به نوعی زیرمجموعه‌ی شهرستان آران و بیدگل، شهرهایی مثل خود آران و بیدگل، ابوزیدآباد، سفیدشهر و نوش‌آباد است که به طور مستقیم شهرداری آن زیر نظر استانداری اصفهان است.

تذکره - ولی کاشانی‌ها خیلی تعصب دارند به این قضیه، خیلی اصرار دارند که کاشان را به عنوان هسته‌ی مرکزی منطقه، بشناسند و شهرهای دیگر آقماری هستند تا حد قمصر،

- بله

تذکره - گویا مساله‌ی جدا شدن از اصفهان و مسائلی مانند

این مطرح است.

- منظور بحث استان شدن است.

تراپا- بله

- اما بزرگترین شهر در منطقه، کاشان است، بعد آران و بیدگل و سومین شهر پرجمعیت، نوش‌آباد است. یعنی قمصر، نیاسر، برزک، جوشقان، کامو و مشکات شهرهایی هستن که جمعیت آنها نسبت به نوش‌آباد کم جمعیت است.

تراپا- یعنی کمتر از نوش‌آباد

- بله! حتی ابوزیدآباد، شهرهای حوزه‌ی آران و بیدگل و کاشان، مجموعاً دوازده تا شهر هستند، پرجمعیت‌ترینشان کاشان، آران و بیدگل و نوش‌آباد است. بعد از آن دیگر جمعیت‌ها همه چهار پنج هزار نفریست.

تراپا- حتی قمصر؟

- قمصر حدود سه هزار جمعیت دارد که متغیر است. فصلی‌ست. تابستان، سه برابر می‌شود.

تراپا- می‌خواستم از امکانات فرهنگی منطقه‌ی نوش‌آباد مثل سینما، کتابخانه و تئاتر و ... بگوئید، مردم از این امکانات برخوردار هستند؟

- شهر نوش‌آباد از یک سالن اجتماعات دویست نفری برخوردار است. ۱۳ مدرسه دارد، از دبستان تا دبیرستان، یک سالن کتابخانه‌ی عمومی که مساحتش قابل ملاحظه است.

تراپا- شما از آن پشتیبانی می‌کنید یا آموزش و پرورش؟

- سالن کتابخانه زیر نظر انجمن کتابخانه‌ها که انجمن هم زیر نظر اداره‌ی کتابخانه‌های شهرستان آران و بیدگل است. فرهنگ‌سرای هم در نوش‌آباد خیری کلنگش را زده، الان شروع به ساخت کرده، با زیربنایی حدود ۴۵۰ مترمربع، و پایگاه‌های فرهنگی متفرقه در محلات دارد. نوش‌آباد پنج منطقه یا محله دارد. خود پنج منطقه، هر کدام به واسطه‌ی اینکه پنج آبادی بوده که به هم متصل شدند، و هر کدام مستقلاً مسجد، تکیه، آب انبار و حمام‌های عمومی داشته و بیشتر آنها حالا مثل حمام‌های عمومی دیگه تعطیل شده، آب انبارها هم تعطیل شده‌اند.

تراپا- برای گردشگرها محفوظ نمائید؟

- الان در سه یا چهار نقطه، آب انبارها هستند اما فعال نیستند.

تراپا- منظورم گرمابه‌ها هستند.

- نه منظور بنده، همان آب انبارها هستند که حالا «پایاب» می‌گویند که کوچکتر از آب‌انبار است.

تراپا- نه منظورم گرمابه‌هاشون هستند؟

- گرمابه‌ها، دو یا سه گرمابه بیشتر فعال نیست.

تراپا- یعنی هیچکدام از گرمابه‌ها به صورت فعال نگهداری نمی‌شود که اگر گردشگری برای بازدید آمد بتواند از آن استفاده کند؟

- الان دنبال احیا آن هستیم.

تراپا- توجه کنید که بطور مثال در گرجستان، توی شهر

تفلیس، هنوز از گرمابه‌های دوره‌ی صفوی برای گردشگران استفاده می‌شود. خیلی قدیمی هستند. ولی بازسازی کرده‌اند. چون ارزش این کار را دارد. حالا من می‌خواستم آخرین سوال را از شما بپرسم؟ نوش‌آباد یک شهر سنتی است.

- بله

تراپا- هجوم خودرو و اتومبیل با نوش‌آباد چه کرده؟ یعنی هنوز مردم با دوچرخه رفت و آمد می‌کنند؟ یا همه با ماشین‌های شخصی در رفت و آمدند؟

- مردم از دوچرخه‌ها استفاده می‌کنند، حتی گردشگرهایی که از مشهد آمدند، همچنین تعدادی از مسؤولان روابط عمومی آستانقدس مشهد، دیدند که مغازه‌ها دوچرخه‌های قدیمی برای فروش دارند حتی مایل بودند بخرند. منظورم اینست که دوچرخه‌سواران همچنان داخل شهر هستند. به علت اینکه بحث تعریض و عقب‌نشینی را شهرداری‌ها داشتند، بخشی از بافت، تخریب شده ولی اکثراً باز زنده‌سازی می‌شود، ما ۸۱ هکتار از بافت قدیمی نوش‌آباد را ثبت کردیم یعنی ثبت بافت فرسوده‌ی شهری شده که از ستاد بازآفرینی کمک گرفته شود که هم بدنه‌سازی کنیم هم کف‌سازی.

تراپا- بزرگترین چالشی که شما الان با آن روبه‌رو هستید چیست؟

- من در شهر ۲۷ هکتار، فضای سبز دارم، یعنی سرانه‌ی فضای سبز شهر من، ۲۲/۵ مترمربع هست یعنی ۲۷ هکتار را تقسیم بر دوازده هزار نفر جمعیت بکنید، اینست که با کمبود آب واقعا مواجه هستیم به خصوص در فصل گرما، حدود پنج ماه از سال را به شدت گرفتار این موضوع هستیم که از آب آشامیدنی شهری هم قاعدتاً نمی‌توانیم استفاده کنیم. چاههای آب شهرداری پاسخگوی فضای سبز نیست و این فضای سبز را شهر نیاز داشته با توجه به وجود گردشگران زیادی که در حال حاضر حضور دارند، به طور روزمره هم ما از گردشگر خارجی، از صبح تا هشت شب، در شهر زیرزمینی از بازدیدکنندگان استقبال می‌کنیم، تورهای مختلف وارد شهر می‌شوند، اما زیرساختهای شهر ما فراهم نیست. یکی از مشکلات ما بحث کمبود آب بود، دومین مشکل ما اینست که سه هزار تبعه‌ی افغانی در شهر ما زندگی می‌کنند.

تراپا- چرا؟

- به خصوص در بافت فرسوده. این نشان می‌دهد که مردم شهر نوش‌آباد، مهمان‌نوازند. این تبعه‌های افغان در شهر ساکن شدند، بیشترشان در کاشان، کار می‌کنند ولی اکثرشان تو خود نوش‌آباد هستند، سرانه‌ای که مالیات بر ارزش افزوده به شهرداری نوش‌آباد می‌دهند، به نرخ جمعیت، ۱۱۸۳۸ نفر، به نرخ جمعیت می‌دهند، اما من نزدیک به سه هزار، افغانی را خدمات می‌دهیم، بابت این موضوع دولت هیچ اعتباری به شهرداری نمی‌دهد.

تراپا- چون ناپیداست.

- بله. پیدا نیست.

تراپا- یعنی آنها از نوش‌آباد به عنوان خوابگاه استفاده می‌کنند؟

- خوابگاه و کسائی هستند که بچه‌هایشان در نوش‌آباد متولد شدند و الان سی چهل ساله هستند. تشکیل خانواده داده‌اند و با لهجه‌ی نوش‌آبادی سخن می‌گویند، فقط از چهره متوجه می‌شوید که این تبعه‌ی افغانیست، و عجیب آنکه فرهنگشان با ما عجیب شده، حتی تکیه دارند، محل اجاره می‌کنند در ماه محرم. حتی بخشی از قبرستان شهر در اختیار آنهاست و این است که دولت، در این بحث توجهی به آمار جمعیت این‌ها ندارد که اعتباری را برای خدمات به شهرداری بدهد و یک مشکل بزرگی هم که قاعدتاً شهرداری نوش‌آباد دارد اینست که اگر شهرداری نوش‌آباد را با شهرداری به طور مثال، خوانسار مقایسه بکنید، اینست که معابر شهر کویری، همیشه بیشتر از معابر شهر کوهستانی است، و این معابر مساحتش خیلی بیشتر است ولی قیر یارانه‌ای که دولت به ما میدهد، مطابق با نرخ جمعیت به من میدهد. مثلاً معابر خوانسار، یک دوم معابر نوش‌آباد است به حالت فعلی، و اگر افغانی‌ها را، تبعه را، مثال زد، جمعیت قمصر، سه هزار نفر است، من سه هزار نفر تبعه دارم، اگر در ماه، پنجاه میلیون تومن، مالیات بر ارزش افزوده به قمصر بدهند، من ماهی پنجاه میلیون تومن، متضرر هستم. خدمات پارک، جمع‌آوری زباله، به هر جهت مشکل است. و یکی از مشکلات دیگری که ما داریم اینست که، ما تو حقوق و مزایای نیروهای شهرداری با توجه به کمبود اعتبارات، در مضیقه هستیم، البته فقط ما نه، بلکه همه شهرداری‌ها.

تجزیه و تحلیل - بله. و مخصوصاً که شما در واقع به لحاظ آران و بیدگل می‌گوییم، که شکوفه‌ای هستید که از کنار یک گلی درآمده‌اید، به هر حال خیلی آسیب‌پذیری تان بالاست.
- بله. آفرین.

تجزیه و تحلیل - این ۳ هزار نفری که گفتید، دغدغه‌ی بزرگیست که مدیران شهری نوش‌آباد باید راهی برای آنان پیدا کنند، غیر از شما، افراد دیگر هم باید مطرح کنند که آن همه ضرر و زیان ناپیدا رو متحمل نشوید. این ضرر و زیان به باشنده‌های دائمی

نوش‌آباد هم برمی‌خورد یعنی آنهایی که سنتی هستند و آنجا زندگی کردند، خانه و زندگی‌شان آنجاست، حالا باید این هزینه به آنها را هم متحمل بشود.

تجزیه و تحلیل - به لحاظ بهداشتی و داشتن درمانگاه و بیمارستان وضعیت به چه صورت است؟ یعنی باید پزشک از کاشان بیاید؟

- نه داریم. خوشبختانه طی چند سال گذشته، به واسطه‌ی حضور خیرین درمانگاه خوبی به نام درمانگاه ثامن‌الحجج(ع) در نوش‌آباد احداث شد و قابلیت‌های خوبی دارد و به نوعی، شبانه‌روزی هم هست و درمانگاه قبلی، با عنوان پایگاه سلامت در دو نقطه‌ی شهر که اخیراً ساختمان جدید آن ساخته

شده. آن هم فعال است

تجزیه و تحلیل - یعنی آمبولانس دارند؟

- بله. پایگاه اورژانس ۱۱۵ دارد و این درمانگاه جدید هم دارد و راههای ارتباطی الان در شهر ما، مشکل خاصی ندارد، اما زیرساختهای شهری ما مورد انتقاد بعضی از شهروندان است، دلیلش اینست که کمبود اعتبارات، شهرداری نتوانسته شهر را مانند شهرهای با جمعیت خودش یا مشابه این را که در حاشیه‌ی کویر هستند، به آنها برساند و یک مقداری از این برنامه‌ها عقب است.

تجزیه و تحلیل - از آن کاریزها یا قنات‌هایی که آن همه قدمت دارند، چیزی مانده؟ حتی اگر یکی هم آب‌دهی خیلی اندکی هم داشته باشد؟

- نه هیچی نمانده.

تجزیه و تحلیل - همه خشک شدند؟

- همه خشک شده و چیزی که عرض کردم ۳۳ چشمه، ما نقطه‌ای را داریم در نوش‌آباد که سه قنات البته می‌گویند چهارتا ولی آن چیزی که محرز شده، سه قنات از روی هم رد می‌شوند. یعنی در ارتفاعات، محل تلاقی‌ای را داریم که سه تا کاریز است.

تجزیه و تحلیل - کاریز دو طبقه داریم ولی سه طبقه نداریم.

- سه تا، اونجا حالا می‌گویند چهار تا ولی قریب به یقین سه تاست و دنبال کاوش آن هستند.

تجزیه و تحلیل - که پیدایش کنند.

- که پیدایش کنند و چیز عجیبی که آنجا بود من قدمت اش را نگفتم، همان شهر زیرزمینی ما که قدمتی ۱۵۰۰ ساله دارد.

- و از ارتفاع چهار متر تا بیست و دو متر شروع می‌شود، سه طبقه است و از داخل طبقه‌ی اول به دوم و سوم، حلقه‌های چاه هستند.

تجزیه و تحلیل - با تشکر



مهم‌ترین اقدامات توسعه‌ی اجتماعی برای شوراهای و شوراییاران

■ دکتر حسین ایمانی جاجرمی

عضو هیأت علمی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران



به عنوان مبنای فعالیت مورد بهره‌برداری قرار گیرد. این اقدامات عبارتند از:

۱. **مرامنامه اخلاقی** تدوین کنید و به آن عمل کنید. تلاش‌های بدون پشتوانه اخلاقی ارزشی ندارند. اخلاق در جهان امروز مبنای تفاوت میان عملکردهای موفق و ناموفق در درازمدت است. اعمال غیراخلاقی ممکن است در کوتاه‌مدت تأثیر اندکی داشته باشند اما به عنوان یک فردی که از طرف مردم برای توسعه محلی انتخاب‌شده، باید به افق‌های بلند چندین ساله فکر کنید. از همین رو نیازمند مرامنامه اخلاقی مانند پهلوانان و عیاران تاریخی این سرزمین هستید.

۲. **سند چشم‌انداز شهر**، روستا یا محله خود را با مشارکت مردم محلی تدوین کنید. از مردم درباره آینده محل خود پرسش کنید و به آن‌ها اجازه دهید تا نظرات خود را در این باره بیان کنند. در شهر آلفن اندراین در کشور هلند برای آن‌که ذهن مردم برای تصور آینده آماده شود به آن‌ها عینک‌های طلقی ساده دو رنگ دادند و از آن‌ها خواستند تا دیده‌های خود را پیش و پس از گذاشتن عینک بیان کنند. با این ترفند ساده مردم متوجه شدند تا چگونه به شکلی متفاوت به

یکی از پرسش‌های مهمی که نهادهای دموکراتیک مدیریت محلی مانند شوراهای یا شوراییاری‌ها با آن‌ها مواجه‌اند، چگونگی ترسیم آینده‌ی اجتماع محلی است و مهم‌ترین اقداماتی که مدیران محلی تصمیم‌گیر مانند شوراهای باید برای رسیدن به آن انجام دهند؟ مسأله آن است که حضور نمایندگان مردم در عرصه‌های تصمیم‌گیری باید همراه با تغییرات و تحولاتی به سمت وضعیت بهتر باشد وگرنه ممکن است منتقدان مَهَر کم‌کاری یا بی‌اثری به نهادهای انتخابی مدیریت محلی بزنند. آنچه باید سرلوحه فعالیت اعضای شوراهای قرار گیرد، توسعه اجتماع محلی است. منظور از اجتماع محلی در این نوشته مردم و ساکنان شهر، روستا و یک محله شهر هستند. هدف از تشکیل شوراهای این بوده که وضعیت مردم محلی بهتر شود و آن‌ها در عرصه‌های عمومی شهر یا روستا و حتی محله با مشکلات کمتری درگیر باشند. در این نوشته کوتاه ۲۲ فعالیت مهمی که اعضای شوراهای و شوراییاران می‌توانند برای اجتماع محلی خود انجام دهند، آمده است. این‌ها فعالیت‌ها و اقداماتی است که می‌تواند مبنای بحث میان اعضا شورا قرار گیرد و با کم و زیاد کردن با توجه به ویژگی‌های اجتماع محلی

SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats)

واقعیت‌های پیرامون خود بی‌اندیشند و آینده را به تصویر درآورند. به مردم کمک کنید تا وضعیت بهتر را ببینند و البته خود اعضای شورا در این موضوع پیش‌تاز باشند. مهم‌ترین اهدافی را که می‌خواهید به آن‌ها دست‌یابید با کمک مردم محلی تهیه و در سند چشم‌انداز وارد کنید.

۳. با تحلیل «سوات»، **شناسایی نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای اجتماع محلی** را انجام دهید. منافع محلی را بشناسید و از آن‌ها پاسداری کنید. این منافع می‌تواند ابعاد کالبدی و ابعاد معنوی داشته باشد هم شامل فرهنگ مادی شود و هم فرهنگ غیرمادی محل را در برگیرد. اثری تاریخی یک ثروت مادی است اما در کنار آن می‌توان آداب‌ورسوم محلی را نام برد که ثروت معنوی هستند. یک مثال خوب بازی‌های کودکان است که با تغییر فضای زندگی از سنتی به مدرن، از خانه‌های حیاط دار به آپارتمان‌نشینی از میان می‌رود یا رفته است. آن‌ها را ثبت و نگهداری کنید زیرا بخش مهمی از ثروت معنوی شما هستند. خوراکی‌های محلی مثال خوب دیگری است. این خوراکی‌ها می‌توانند باعث شهرت شهر یا روستای شما شوند و به توسعه آنجا کمک کنند. پوشاک محلی، لباس‌های زنانه، مردانه، کودکانه، لباس‌هایی که اصناف و قشرهای مختلف مردم در روزگار گذشته به تن می‌کردند. کلاه‌هایی که بر سر می‌گذاشتند، شال‌هایی که به کمر می‌بستند و پاپوش‌هایی که به پا می‌کردند. همه آن‌ها ثروت محلی هستند. تلاش کنید پس از شناسایی نقاط ضعف محل آن‌ها را کاهش دهید و تهدیدهای شناسایی شده را هم بدل به فرصت کنید.

۴. **مأموریت** شورای خویش را تعریف کنید. پس از تدوین چشم‌انداز و تحلیل سوات، وقت آن رسیده است که بیانیه مأموریت را تهیه کنید و پس از شور و مشورت با گروه‌های مردمی مختلف آن را نوشته و به اطلاع همگان برسانید. مأموریت باید در قالب جملاتی ساده و قابل‌فهم بیان شود. آن قدر گزیده اما چون در که در اذهان مردم بنشیند و همواره آن را به یاد داشته باشند. اهمیت مأموریت در این است که برای همه ساکنان اجتماع محلی راه رسیدن به اهداف چشم‌انداز مشخص شده است.

۵. **شناسنامه محل** را تهیه کنید. بانک اطلاعات شهر و روستای خود را در اختیار داشته باشید. باید بدانید به‌طور دقیق چند نفر در محل شما زندگی می‌کنند و خصوصیات آن‌ها چیست. چه تعداد باسواد و دانشگاه رفته دارید و تخصص‌های هر کدام چیست؟ در هر خانه چه کسانی زندگی می‌کنند. نقشه‌های خانه‌ها و اماکن عمومی را داشته باشید.

۶. **برنامه توسعه محلی** را تهیه کنید. برای این کار از سازوکار مشارکتی بهره بگیرید. از همکاری‌های بخش خصوصی - عمومی به‌خوبی استفاده کنید.

۷. **نگاه دارایی مینا** داشته باشید نه نیاز مینا. به دارایی‌های و ثروت شهر و روستای خود توجه کنید نه مشکلات و نیازهای بی‌انتهای مینای برنامه‌ریزی را بر اساس دارایی‌ها و نقاط قوت خود قرار دهید و تلاش کنید بر اساس آن‌ها نیازهای خود را رفع کنید.

۸. **فرصت‌های سرمایه‌گذاری و جذب کسب‌وکار** در اجتماع محلی خود را شناسایی و تبلیغ کنید. سرمایه در دنیای امروز شناور است و به دنبال فرصت‌های خوب می‌گردد. این فرصت‌ها را ایجاد کنید تا دارایی به اجتماع محلی شما وارد شود.

۹. **پیاده‌محوری** را در اولویت قرار دهید و از خودرو محوری در شهرها و روستاهای خویش پرهیز کنید. اجازه ندهید تا زندگی و حیات

اجتماعی به سبب تسلط خودرو از میان برود. فضاهای انسانی یعنی فضایی که در آن امکان تعامل نزدیک و رودررو وجود دارد. می‌توانید سلام کنید و احوال بپرسید. بچه‌ها در این فضاها می‌توانند بدون بازای کنند و ترسی نداشته باشند. اگر خودرو را میدان دهید تمام این فضاها را نابود کرده و در اختیار خود قرار خواهد داد. اشتباه تهران را انجام ندهید که شهر را قربانی حرکت خودرو کرده است و در نتیجه آن سلامتی و امنیت ساکنان خویش را به خطر انداخته است.

۱۰. **فضاهای سبز و موقعیت‌های طبیعی** را به هر قیمتی حفظ کنید. دید توسعه پایدار داشته باشید و بدانید که چه چیزی را برای نسل‌های آینده به یادگار خواهید گذاشت. به آن‌ها هم این فرصت را بدهید تا مناظر طبیعی زیبا مانند دامنه کوه‌ها، تپه‌ها، چشمه‌ها و مزارع سرسبز را شاهد باشند. مبنای تصمیماتتان فقط پول نباشد که در این صورت حتماً ضرر خواهید کرد. بگذارید نسل‌های آینده نام شما را به نیکی برند.

۱۱. در شورا از نظام ریاستی مبتنی بر منیت پرهیز کنید و به‌سوی **نظام هیأتی** که در آن منیت معنی ندارد حرکت کنید. همه اعضا با هم یک واحد باشید. باید یاد بگیریم که در عین داشتن اختلاف نظر و دیدگاه می‌توانیم با هم بر سر مهم‌ترین اهداف و اقداماتی که برای بهبود وضعیت مردم انجام داد، به تفاهم و اجماع می‌رسیم و اگر نشد تن به آراء می‌دهیم و نتیجه را هر چه باشد می‌پذیریم.

۱۲. به **گروه‌های اجتماعی خاص** مانند معلولان، کهنسالان، زنان و جوانان توجه ویژه داشته باشید و نیازمندی‌ها و خواسته‌های آنان را هم در سیاست‌ها و برنامه‌های محلی وارد کنید. در آلمان زمانی که شما اجازه بهره‌برداری تجاری از یک مکان مانند رستوران‌داری داده خواهد شد که دسترسی معلولان را به مکان تجاری فراهم کرده باشید. در حرف و سخن همه ما خودمان را طرفدار گروه‌های اجتماعی خاص می‌دانیم اما باید در عمل با دادن امکانات و فضاهای عمومی لازم به آن‌ها، حرف‌های خودمان را ثابت کنیم.

۱۳. **شفافیت مالی و اداری** داشته باشید. «حاسبو قبل ان تحاسبو» را در سربلوه کارهای خود قرار دهید. شما امانت‌دار مردم برای مدت معینی هستید. این حق آن‌هاست که از چگونگی هزینه کردن و تصمیم‌گیری آگاه باشند. چیزی را از آن‌ها پنهان نکنید. فرصت غیبت کردن و بدگویی را از بدخواهان بگیرید. قانون هم شوراها را موظف کرده است که هر شش ماه یک‌بار گزارش مالی به مردم بدهند.

۱۴. **شهر، روستا و محله‌ی دوستدار کودک** داشته باشید. کودکان آینده اجتماع محلی هستند و هرگونه سرمایه‌گذاری برای بهبود وضعیت آن‌ها مانند رسیدگی به پیاده‌روها، ساخت فضاهای بازی و تفریح ویژه کودکان، در اولویت قرار دادن مدرسه و تبدیل آن به کانون زندگی اجتماعی نوید آینده‌ای بهتر را برای مردم محل می‌دهد. ببینید بقیه شهرها در دنیا برای کودکان‌شان آنچه کرده‌اند، شما هم از آن‌ها عقب نمانید.

۱۵. از فعالیت‌های **کارآفرینی زنان** حمایت کنید. با تغییر شیوه زندگی و تبدیل خانواده‌های گسترده به خانواده‌های هسته و افزایش تأسف‌برانگیز آمار طلاق تعداد زنان سرپرست خانوار یا زنان نیازمند کمک بیشتر از گذشته شده است. شوراها باید به فکر چاره‌ای در این زمینه باشند. بهترین سیاست آن‌ها است که شرایط کار برای زنان را فراهم کنید به‌جای آن‌که آن‌ها را به حال خود رها کرده یا تبدیل به کمک‌گیرندگان منفعل بکنید. وضعیت زنان در هر جامعه و میزان رفاه و برخورداری آنان به‌خوبی وضعیت توسعه آن جامعه را نشان می‌دهد.

۱۶. **سازمان‌های اجتماع مینا** تأسیس کنید. باید شرایطی را فراهم کرد که مردم در قالب گروه‌های سازمان‌یافته گرد هم آمده و برای مسائل مشترک راه‌چاره بجویند. بهترین قالب برای این کار سازمان‌های محله‌ای است که پیشینه تاریخی در کشور ما دارند. از گذشته درس بگیریم و با توجه به شرایط امروزی، زمینه‌های تأسیس و گسترش این سازمان‌ها را فراهم کنید. آن‌ها بهترین یاوران شوراها برای فعالیت و دستیابی به هدف خواهند بود.

۱۷. به **سرمایه انسانی** توجه کنید. در دوره‌ها و کارگاه‌های آموزشی شرکت و کنید و آخرین اطلاعات حوزه کاری مدیریت محلی را به دست آورید.

۱۸. **قابل شناسایی** باشید. شهر و روستای خود را به جهان بشناسانید. فناوری‌های جدید ارتباطی مانند اینترنت اجازه داده است که صدا و تصویرتان در سراسر دنیا قابل شنیدن و دیدن باشد. از این فرصت‌ها بهره بگیرید.

۱۹. **ایمنی و امنیت** را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهید. شما مسؤول جان شهروندان هستید و باید به آن عمل کنید. بررسی کنید و ببینید چه عواملی بیشترین لطمات را به جان و مال مردم شما وارد می‌کند. با برنامه‌ریزی جهت کاهش تأثیر یا حذف آن‌ها بکوشید. برای مثال حوادث رانندگی هر ساله تعداد زیادی از هم‌میهمان ما را نیست و نابود می‌کند. برای ارتقا فرهنگ رانندگی ایمن بکوشیم.

۲۰. برنامه‌های **جذب کسب‌وکار** را تدوین و مدیریت کنید و از

گسترش و حفظ کسب‌وکارهای موجود حمایت کنید. اجتماع محلی بدون درآمد و کاسبی از هم می‌باشد. باید تا جای ممکن کسب‌وکار را رونق داد و از درآمد آن‌ها با گرفتن مالیات‌ها و عوارض منصفانه برای هزینه‌های عمومی خرج کرد. این قاعده‌ای که کشورهای پیشرفته به کار بسته‌اند و شهرها، روستاها و محله‌های پروتق و مرفه‌ای را پدید آورده‌اند.

۲۱. **فرصت‌های اعتبارات و کمک‌های دولتی** را شناسایی کنید و برای استفاده از آن‌ها اقدام کنید. سازمان‌های بسیاری موظف‌اند تا برای بهبود وضعیت اجتماع کمک‌های مالی و اعتباری بدهند. بسیاری از این فرصت‌ها خبر ندارند. شما به عنوان اعضای شورا همیشه اخبار مجلس و دولت را دنبال کنید و پس از تصویب قانون یا مقررات عمرانی و توسعه‌ای با پیگیری‌های خود زمینه اجرای آن‌ها را به نفع اجتماع خود و به نفع کشور فراهم کنید.

۲۲. سایر **مقامات محلی به‌ویژه مقامات سیاسی** را در جریان کارهای خود قرار دهید. هر مقامی که بر حوزه کاری شما مؤثر است می‌تواند مهم‌ترین عامل موفقیت یا عامل ناکامی شما باشد. این مقامات را بشناسید و با آن‌ها در تعامل باشید. آن‌ها باید به‌خوبی نسبت به اهداف، مأموریت و اقدامات شما توجیه باشند تا بتوانند از شما دفاع کنند. در غیر این صورت و اگر کارهای شما آن‌ها را غافلگیر کند ممکن است در مقابل شما قرار گیرند.



تالار گفت‌وگوی شهر؛ بستری برای مشارکت شهروندی در مدیریت شهری

موسی پژوهان



و به‌عنوان کانالی برای رساندن صدای شهروندان و متخصصان و متفکران امور شهری به گوش مدیران و متولیان مدیریت شهری به رسمیت شناخته‌شده است و نظرات آنان بر جریانات تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری مدیریت شهری تأثیرگذار است.

در ایران، مدیریت شهری از زمان شکل‌گیری تاکنون که بیش از صدسال می‌گذرد، همواره با نوسان‌هایی هم در ساختار و هم در نحوه ارتباط با محیط داخل و خارج از خود مواجه بوده است به‌گونه‌ای که این نوسانات، که در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان آن‌ها را به نوسان‌های شکلی و محتوایی تقسیم‌بندی نمود، به‌شدت عملکرد مطلوب آن را متأثر نموده و شاید بخش بزرگی از ناراضی‌های امروز شهروندان ناشی از عملکرد ناقص و متضاد نظام مدیریت شهری باشد که طی یک قرن ظهور خود هنوز نتوانسته نظام ارتباطات درونی و بیرونی خود را به شکلی مطلوب و نسبتاً پایدار تنظیم نماید. این در حالی است که نظام شهری کشور به‌ویژه طی ۵۰ سال اخیر به‌تدریج دچار دگرگونی‌های بزرگی هم در افزایش چشمگیر تعداد شهرها و هم در رشد سریع جمعیت شهرنشین شده است. این دو عامل موجب شده تا مشکلات، چالش‌ها و مسائل اجتماعی، اقتصادی و کالبدی فراروی مدیران شهری به‌ویژه در مناطق کلان‌شهری قرار گرفته و فقدان تنها ابزار سیستماتیک در دست این مدیران یعنی نظام مطلوب مدیریت شهری موجبات تشدید مشکلات را فراهم آورده است. هم‌زمان فقدان سازوکارهای مؤثر در مدیریت شهری مشارکتی از جمله تالارهای گفت‌وگوی شهری به‌عنوان فرصتی برای تبادل نظر و رساندن صدای اقصای مختلف شهروندان به گوش مدیریت شهری موجب شده تا در نظام مدیریت شهری و تعداد معین و معدودی برای تمامی مسائل و محتوای شهر و شهرنشینی تصمیم بگیرند. بنابراین به نظر می‌رسد وجود نهادهای جامعه مدنی از جمله تالارهای گفت‌وگوی شهر می‌تواند گامی مهم در راستای تعریف سازوکاری کارآمد برای مشارکت شهروندان و گروه‌های مرجع و تخصصی در مدیریت شهری محسوب شود.

تالار گفت‌وگوی شهر و مدیریت مطلوب شهری

فضاهای شهری به تعبیری عرصه اصلی زندگی و فعالیت مردم و مهم‌ترین مکان برای نمایش دادن و اهمیت بخشیدن به رویدادها و

بیان مسئله و ضرورت‌های موضوع در ایران

شهرها همواره بیان‌کننده اندیشه، فرهنگ، منازعات قدرت و سبک خاص زندگی شهروندان بوده‌اند و تجلی ارزش‌های آنان می‌باشند. ویکتور هوگو معتقد است که شهرها کتاب‌هایی هستند که مفاهیم تاریخی و فرهنگی خود را به خوانندگان انتقال می‌دهند و به صورتی نمادین، بیانگر تاریخ و عادات اجتماعی ساکنان خود هستند. و نیز در رویکرد جامعه‌شناختی، شهر به‌مثابه یک واقعیت اجتماعی تعریف می‌شود. بنابراین در اینجا شهر درنهایت شالوده‌ای از مجموعه روابط میان بازیگران اجتماعی است که شکل‌گیری فضاها و روابط شهری از این روابط تبعیت می‌کنند (فکوهی، ۱۳۸۳:۳۴).

به لحاظ تاریخی، فضای شهری و مدیریت شهری همواره مفاهیمی مرتبط به هم بوده که تعداد و نوع بازیگران و سهم آن‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای در ماهیت این رابطه داشته است. تا اندکی پس از جنگ‌های جهانی اول و دوم همواره دولت‌ها یکه‌تاز عرصه مدیریت شهری بوده‌اند و مشارکت همه کنشگران شهر در اداره شهر عمدتاً در حوزه‌های نظری و دانشگاهی مطرح بوده و در عرصه عمل مدیریت شهری نهادهای دولت مرکزی و عناصر دولت محلی بازیگران عمده تصمیمات شهری بودند. در اثر جنبش‌های اجتماعی دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی و افزایش آگاهی‌های مدنی و اجتماعی، تغییرات بنیادین در مفهوم شهروند و حقوق شهروندی پدید آمد و ایفای نقش مؤثر و فعال شهروندان در فرایند مدیریت شهری و تقسیم قدرت تصمیم‌گیری بین نهادهای دولت مرکزی، دولت محلی و نهادهای جامعه مدنی تبدیل به مطالبه اصلی شهروندان شد. در این بستر تکامل تاریخی و درحالی‌که تجارب موفق دنیا در مدیریت شهری نشان می‌دهد که آن‌ها با توجه تحولات گذشته به‌خوبی توانسته‌اند تمام کنشگران و ذینفعان بخش عمومی، دولتی، خصوصی و مردمی را با تحت پوشش قرار دادن تمام ابعاد زندگی شهری و با تنظیم ارتباط با نهادهای حکومتی فرادست و نهادهای مدنی فرودست خود، یک نظام مدیریت شهری مطلوب را طراحی و مستقر نمایند. یکی از نمودهای بارز این یکپارچگی در مدیریت شهری، تالارهای شهر یا City Halls هستند که محلی برای تبادل نظر، اعتراض مدنی به روندها و تصمیمات اشتباه مدیریت شهری و همفکری در خصوص مسائل مختلف شهر محسوب شده



وقایع اجتماعی هستند (سلطانی و نامداریان، ۱۳۸۹، ۱۲۶). مدیریت این فضاها در هر سطح و عملکردی، باید دارای ویژگی‌هایی باشند تا بتوانند نیازهای استفاده‌کنندگان خود را تأمین نموده و خواسته‌های آنان را مرتفع گردانند. وجود فضای گفت‌وگو، وجود روح مدنیت در قالب کالبد شهری که تبلور آن را در فضاهای شهری متعامل و باز برای گفت‌وگو می‌توان ملاحظه نمود و در نهایت فراهم نمودن زمینه مشارکت‌های مردمی، به‌عنوان اصلی‌ترین ویژگی‌های اجتماعی هستند که یک فضای شهری در حالت مطلوب باید داشته باشد و میزان دستیابی به آن در شهرها شاخصی برای مطلوبیت مدیریت شهری قلمداد می‌شود. مدیریت شهری باید قادر باشد بر اساس نیازهای مبتنی بر سن، جنس، گروه‌های اجتماعی و اقلیت‌های قومی و نژادی به امر مدیریت شهری بپردازد و این موضوع بدون مشارکت این گروه‌های سنی، جنسی و اجتماعی و فرهنگی امکان‌پذیر نیست (Golany, ۱۹۹۶). بسته به میزان همخوانی، تطابق و تناسب با نیازهای روزمره گروه‌های اجتماعی و همخوانی با کلیت ساختار شهر، فضای شهری می‌تواند از وجوه برجسته‌تری از نظام مطلوب بهره‌گیرد. فضای شهری در عین دارا بودن ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی جامعه، ظرف فعالیت‌های شهری و ضرورت‌های مترتب بر آن نیز محسوب می‌گردد (Gehl, ۱۹۸۷). از سوی دیگر، چنانچه فضای شهری را واجد دو مفهوم گسترده و در عین حال عمیق فضا و شهر بدانیم، فضا یک محصول اجتماعی است. به این معنا که در تولید آن، مجموعه‌ی هستی‌های اجتماعی افراد در کنش متقابل که با یکدیگر برقرار می‌کنند؛ سبب می‌شوند که فضا شکل گیرد. به این ترتیب صرف اندیشه مدیر شهر، شهرساز یا برنامه‌ریز شهری باعث تولید فضا نمی‌شود. به عبارتی همان تضادهایی که برای یک محصول وجود دارد، بر فضا نیز مترتب است با این تفاوت که فضا در بازتولید شرایط موجود به نحو مؤثری تأثیرگذار است. به اعتقاد لوفور فضا یک محصول اجتماعی است. فضا ناشی از روابط انسان‌ها باهم است. بنابراین وقتی فضا محتوایی اجتماعی ندارد یعنی فضا نیست بلکه خلأ است (Shields, ۱۹۹۸).

در این راستا، تالار گفت‌وگوی شهر (آن چنان که در شهرهایی نظیر نیویورک از ۱۵۰ سال پیش تاکنون چنین عمل کرده‌اند) می‌تواند تجلی دو مفهوم فضا و شهر در معنای مدنی است که دارای محتوایی دیالکتیک اجتماعی است و از طریق آن شهروندان اعم از متخصصان، محققان، اصناف مختلف، عامه مردم و... می‌توانند در آن گفت‌وگو کرده و سیاست‌ها و تصمیمات مدیریت شهری را نقد کنند. از این منظر، این تالارها بسترهای تحقق ابعاد مدیریت مطلوب و مطلوب شهری اعم از مشارکت، شفافیت و پاسخ‌دهی، قانون‌گرایی، برابری در توزیع منابع و کارایی (کازمیان، جاجرمی و دیگران، ۱۳۹۲: ۱۷۳) را فراهم می‌سازند.

اهداف مشترک تالارهای گفت‌وگوی شهر و مدیریت شهری مطلوب را می‌توان به شرح زیر بیان نمود:

- بهره‌گیری از ظرفیت‌های اجتماعی و فرهنگی شهر و شهروندان برای مشارکت در مسائل مربوط به توسعه شهر و ایجاد فضایی مناسب برای تأثیرگذاری شهروندان بر آینده خویش از طریق مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها
- هم‌افزا بودن نهادها و ذینفعان و ذی‌نفعان شهری در فرایند تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی
- احقاق حقوق شهروندی در فرایند توسعه شهری و تصمیمات مدیریت شهری
- فعال‌سازی و کاربردی کردن ایده‌ها و خلاقیت‌های اقلیت مختلف برای اداره بهتر امور شهر

- فراهم نمودن بستری برای تعامل و گفت‌وگو میان اندیشمندان، محققان، انجمن‌های علمی و تخصصی، نهادهای مدنی و نهادهای عمومی دولتی پیرامون مسائل روز شهر و نقد سازنده تصمیمات مدیریت شهری
- گذار از مدیریت شهری به حکمروایی خوب شهری
- ایجاد حمایت و عزم سیاسی میان صاحبان منافع مختلف (طراحی سیستم مدیریت مجموعه شهری تهران، پژوهشکده تربیت مدرس، ۱۳۸۵: ۸۴-۸۲).
- ظرفیت‌سازی نهادی و ارتقاء سطح چانه‌زنی شهری (به‌ویژه در اجتماعات محلی)
- ارتباط مداوم بین نقش‌آفرینان (بازیگران) مانند صاحبان مختلف منابع و حرفه‌مندان متعدد، اجتماعات بومی ذینفعان و ذی‌نفعان محلی
- فرایند مدیریت مطلوب مبتنی بر مشارکت، شفافیت و پاسخ‌دهی، قانون، مقررات و برابری و کارایی است.
- تشریک‌مساعی و همکاری مبتنی بر اعتماد و معامله به‌مثل بین بازیگران مختلف بخش‌های عمومی، خصوصی و دولتی از طریق تعامل مداوم و سازمان‌دهی شده در چارچوب شبکه سازمان‌های چندقطبی.
- قانونمندی و احترام به عرصه عمومی، مدنی و قانون از طریق به رسمیت شناختن حقوق فردی، مدنی و اجتماعی
- شراکت پایدار بخش‌های عمومی، دولتی و خصوصی در اداره امور (کازمیان، ۱۳۸۳: ۱۲۰).

جمع‌بندی

ایده تالارهای گفت‌وگوی شهر که با اهداف فراهم آوردن بستری برای لازم برای افزایش مشارکت عمومی شهروندان و محققان شهری برای گفت‌وگوی چند طرفه و نقد در خصوص ابعاد مختلف زندگی شهری و بحث در حوزه‌های عمومی شهر، ارتقای سطح آگاهی‌ها نسبت به مسائل شهری، آشنایی عموم شهروندان با حقوق شهروندی از جمله حق اظهار در خصوص محیط زندگی و شهر خود و ایجاد و افزایش مسئولیت اجتماعی شهروندان نسبت به شهر ایجاد می‌شوند، زمینه‌های مناسبی را برای باز شدن گره بخشی از مشکلات نظام مدیریت شهری، حداقل از جهت ایجاد فضایی برای گفت‌وگو پیرامون مسائل شهری و کمک به شفاف شدن سیاست‌ها و مقاصد مدیریت شهری، فراهم می‌آورد. با ایجاد چنین تالارهایی یک گام اساسی در تعریف یک نظام مدیریت مطلوب شهری برداشته می‌شود. چرا که سیاست‌ها، تصمیمات، اقدامات و مجموعه فعالیت‌های مدیریت شهری در حوزه عمومی توسط رسانه‌ها، افراد متخصص در زمینه‌های مختلف و عموم شهروندان نمایش داده‌شده و مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد.

آینده پژوهی مسائل مدیریت شهری در ایران با تأکید بر مدیریت مشارکتی بافت‌های فرسوده

■ دکتر شهریار خالدی

عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی

■ عقیل اجاق

دانشجوی دکتری جغرافیا و آمایش و کیفیت محیط دانشگاه شهید بهشتی

■ مصطفی هراتینی

عضو باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

مقدمه:

درون محدوده شهرها را می‌توان رویکرد دهه ۸۰ نظام برنامه‌ریزی کالبدی کشور تلقی کرد. واقعیت‌های همچون تراکم کم جمعیت در شهرهای کشور در بسیاری از موارد نسبت به نرم‌های جهانی، توسعه ناموزون درون شهرها، فرسودگی کالبدی بخش‌های وسیعی از شهرها که در نیمه اول سده اخیر گسترش یافته‌اند و آسیب‌پذیری آنها در مقابل بلایای طبیعی و گسترش افقی شهرهای بزرگ به رغم اتخاذ سیاست توسعه منفصل، مبانی اصلی چرخش مذکور و دوری از ایده آرمانی شهرهای جدید بوده است. در حال حاضر ۳۵ هزار هکتار از اراضی فرسوده در شهرهای کشور شناسایی شده است و برآورد می‌شود این سطح تا ۱۰۰ هزار هکتار افزایش یابد. در ۱۴ هزار هکتار از اراضی فرسوده شهری کم و بیش برنامه‌هایی برای نوسازی و بهسازی ارائه شده است. همچنین ۱۲ هزار هکتار بافت پیرامونی با اسکان غیر رسمی با جمعیتی بالغ بر ۶ میلیون نفر در سطح شهرهای کشور شناسایی شده است. به تنهایی در شهر تهران ۳۲۶۰ بافت فرسوده موجود است.

نزدیک به ۸۵ درصد بافت‌های فرسوده و پیرامونی شهرهای کشور در پهنه‌های با خطر بالای زلزله قرار دارند و شبکه زیرساخت بافت‌های فرسوده و حاشیه‌ای بشدت ناپایدار بوده و دچار نقص می‌باشند. بافت‌های فرسوده بواسطه مسایل متعدد از جمله مسائل اجتماعی، نواحی جذاب برای سکونت شهروندان محسوب نمی‌شوند لذا تراکم ساختمانی و تعداد طبقات و در نتیجه تراکم خالص مسکونی در این نواحی اغلب کم‌تر از نرم‌های معمول است اما تراکم ناخالص به جهت کمبود فضاها و کاربری‌های عمومی در این نواحی بیش از سایر مناطق می‌باشد. با این حال ظرفیت جمعیت‌پذیری این نواحی بدیهی به نظر می‌رسد. برای نمونه با فرض نوسازی کل بافت فرسوده تهران که با احتساب ۵۰ درصد آن برای کاربری‌های عمومی و ۵۰ درصد برای کاربری مسکونی، با فرض نوسازی با تراکم ساختمانی معمول تهران (۲۴۰ درصد و چهار طبقه)، امکان افزایش ظرفیت تا بیش از ۲۶۰ هزار واحد مسکونی و در نواحی فرسوده شهر تهران قابل برآورد است به عبارت دیگر با نوسازی بافت فرسوده و با بازسازی این نواحی برای یک میلیون نفر ساکن در این نواحی نیز مسکن با دوام و با دسترسی به خدمات مناسب تأمین خواهد شد.

تغییر جهت برای ساماندهی بافت‌های فرسوده که با توجه به پتانسیل‌های فوق‌صورت گرفته است در صورتی موفق خواهد بود که بر اساس برنامه‌ریزی دقیق و حساب شده تمامی جوانب امر را دربر

در چند دهه گذشته، توسعه شهری در ایران بیشتر مفهوم کالبدی داشته و بصورت گسترش پیرامونی یا منفصل و در قالب شهرهای جدید مطرح بوده است. بافت‌های فرسوده، عرصه‌ها و فرصت‌هایی برای توسعه درونی شهرها بوده و به دلیل گستردگی محدوده، فقر ساکنان و معضلات مختلف اجتماعی بایستی با اولویت نوسازی و بهسازی مشارکتی زمینه را برای رفع تهدید زلزله در آن فراهم نمود. لذا ارتقاء حیات اجتماعی و اقتصادی بافت و بهبود کیفیت محیط زیست، با هدف تأمین ایمنی و سلامت ساکنان می‌تواند مدنظر نوسازی باشد. از طرفی جریان مداوم نوسازی، ماهیتاً نوعی بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های زیستی - فعالیتی شهر محسوب می‌شود. با تفکیک حوزه‌های مختلف نوسازی بر اساس نقش‌آفرینان (مردم، شهرداری، دستگاه‌های مسئول دولتی، سرمایه‌گذاران و ...) و زمینه‌سازی برای حضور هرچه بیشتر آنان در این عرصه، فضای شفاف‌تری برای مدیریت کارآمد جریان نوسازی و برنامه‌ریزی اقدامات فراهم می‌آید و برنامه‌ها و پروژه‌های پیش‌بینی شده تضمین‌هایی برای تحقق پیدا می‌کنند. وجود مدیریت یکپارچه نکته پراهمیت دیگری است که می‌تواند یکی از شروط مهم تحقق برنامه‌ها در فرآیند نوسازی این بافت‌ها می‌باشد. برای انسجام بخشی و نظام‌مند ساختن بافت‌های شهر که به دلایلی چون عدم توجه لازم مدیریت شهری و یا رشد سریع شهر، در حال تخریب و فرسودگی است، توجه به مدیریت مشارکتی در بافت‌های فرسوده امری ضروریست.

طرح و تبیین:

در طی دهه‌های گذشته جمعیت کشور به سرعت افزایش یافته است بطوری که در ۵۰ سال اخیر جمعیت بطور متوسط با نرخ رشد سالانه ۲/۶ درصد بیش از ۳/۶ برابر شده است. از طرف دیگر جمعیت شهرنشین در همین دوره با نرخ رشد سالانه ۴/۲ درصد حدود ۸ برابر شده است. ساخت شهرهای جدید به منظور جذب سرریزهای جمعیتی شهرهای بزرگ بعنوان سیاست غالب نظام برنامه‌ریزی کالبدی کشور در دهه ۷۰ بوده است که بنا به دلایل متعدد همچون ضعف‌های ساختاری نظام برنامه‌ریزی بخشی کشور، ناتوانی لجستیک در حمایت از شهرهای جدید و مسائل فرهنگی و عدم تمایل جمعیت شهرنشین به سکونت در شهرهای اقماری، با موفقیت مورد انتظار مواجه نبوده است.

توجه به ساماندهی مجدد و افزایش ظرفیت جمعیت‌پذیری بافت‌های



فرسوده شهری در شرایط ایران

- تعیین اصول و روش های تهیه و اجرای طرح های توسعه شهری با رویکرد نوسازی و بازسازی بافت های فرسوده شهری

فرآیند شکل گیری بافت های فرسوده شهری:

شناخت زمینه های فرسودگی و بررسی فرآیند ایجاد بافت های فرسوده شهری می تواند در پیدا کردن راهکار مناسب در حل معضل بافت های فرسوده شهری کمک نماید. این زمینه ها در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، زیست محیطی، حقوقی و مدیریت شهری تأثیرات شگرفی را در ایجاد فرسودگی محیط های شهری به دنبال داشته است. (عندلیب؛ ۱۳۸۶)

۱- عوامل و زمینه های اقتصادی و مالی:

- رکود فعالیت ها، وضعیت نامطلوب اشتغال و درآمد ساکنین
- سکونت اقشار کم درآمد
- موقعیت و ارزش اقتصادی زمین و افت قیمت زمین و مسکن و توقف ساخت و ساز در این مناطق
- سرمایه گذاری ناموزون و نامتعادل در امور عمران شهر

۲- عوامل و زمینه های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی:

فقدان رویکرد اجتماعی نسبت به بافت های فرسوده از عوامل پیدایش و تشدیدکننده ی فرسودگی و محرومیت در این بافت ها به شمار می رود که مشکلات و ناهنجاری های اجتماعی، فرهنگی زیر از علائم آن است:

- پراکندگی نامتوازن جمعیت و بارگذاری نامتعادل آن در نواحی شهری
- مشکلات و ناهنجاری های اجتماعی، فرهنگی و کاهش امنیت اجتماعی

۳- عوامل و زمینه های کالبدی و فنی:

- ناپایداری ابنیه و بناهای موجود

بگیرد. به عبارت دیگر شناخت ماهیت بافت های فرسوده شهرهای ایران، راهکارهای عملی برای ورود جریان نوسازی و بازسازی به بخش اعظم اراضی شهری موجود برای مواجهه با موج جمعیت شهری پیش رو و پایدار کردن فرآیند نوسازی در بافت های مذکور باتوجه به شرایط عمومی کشور و تجارب سایر کشورها، موضوع را از حالت کاملاً اداری که باید بر اساس بخشنامه عمل کند خارج کرده و ضرورت توجه به مطالعات پژوهشی بنیادی در این زمینه را یادآور می شود. این تحقیق بر آنست تا بتواند با برنامه ریزی مدیریت بهینه و مشارکتی برای بافت های فرسوده شهری و تطبیق آن با سایر کشورهای پیشرفته و استفاده از تجربیات آنها در صدد بهترین راهکارهای مدیریتی برای مداخله در نوسازی بافت های فرسوده شهرها قدم بردارد.

ضرورت بررسی موضوع مورد تاکید را می توان اینگونه بیان کرد، ایران روی خط زلزله خیز آلپ هیمالیا قرار دارد و به طور میانگین هر سال یک زلزله بزرگ و هر ۱۰ سال یک زلزله بالای ۷ ریشتر با تلفات جانی و مالی غیرقابل جبران مانند زلزله های گیلان و بم و زلزله های متعدد شمال و جنوب خراسان و... در آن رخ داده است به نحوی که به رغم داشتن یک درصد جمعیت دنیا، ۶ درصد تلفات ناشی از زلزله، در ایران به وقوع پیوسته است. احیا، نوسازی و بهسازی بافت های فرسوده اتفاق نمی افتد مگر اینکه این مسأله توسط مردم (نوسازی مشارکتی) صورت پذیرد و برای اینکه این اتفاق بیافتد باید دولت و نهادهای عمومی (اعم از شهرداری ها و...) اعتماد مردم را دوباره به دست بیاورند. برای دستیابی به این هدف باید بسترها و زیرساخت های لازم برای مردم فراهم شود. هدف کلی از این تحقیق عبارت است از:

- فراهم کردن بسترهای علمی توسعه پایدار بافت های فرسوده شهری در نظام برنامه ریزی و اجرایی کالبدی کشور و اهداف فرعی عبارت است از:
- تعیین اصول، روش ها و ساختارهای بهینه مدیریت بافت های

- ناکارآمدی زیرساخت‌ها و کمبود خدمات و تاسیسات شهری زیربنایی

۴- عوامل و زمینه‌های محیط زیستی:

- انواع آلودگی‌های آب و هوایی، صوتی و بصری و نیز کمبود پوشش گیاهی و عناصر طبیعی.

۵- عوامل و زمینه‌های سیاستی، قانونی و حقوقی:

عمدتاً این عوامل به دلیل ضعف و نارسایی قوانین، ضوابط، مقررات ناکارآمد و سیاست‌ها و خط مشی‌های نادرست شکل می‌گیرند. عمده‌ترین موارد نمود این عوامل عبارتند از:

- موانع و مشکلات ثبتی نظیر مشاعی، وراثتی و فاقد سند بودن برخی املاک

- موانع حقوقی نظیر توقیف و بازداشت و دارای پرونده قضایی بودن برخی املاک

- موانع اداری، نداشتن پایان کار، احداث‌های غیر مجاز و مانند آن

۶- عوامل و زمینه‌های مدیریتی، ساختاری و اجرایی:

به دلیل ناکارآمدی مدیریتی و سازمانی، ناکارآمدی طرح‌ها، برنامه‌ها، شیوه‌ها و روش‌های اجرایی و نیز ضعف همکاری نهادها این عوامل مورد توجه قرار می‌گیرد. به این ترتیب، عوامل و زمینه‌های فوق موجب پیدایش فرسودگی در محیط‌های شهری و تولید و شکل‌گیری انواع بافت‌های فرسوده شهری و تداوم فرسودگی آنها می‌شود. (عندلیب؛ ۱۳۸۶)

تفاوت‌های احیای شهری کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه

به طور کلی کشورهای توسعه یافته شروع شهرنشینی نسبتاً زودتری نسبت به کشورهای در حال توسعه دارند، به عنوان مثال انگلیس در قرن بعد از انقلاب صنعتی، آمریکا بعد از رکود بزرگ دهه ۱۹۳۰، در زمانی که اکثر کشورهای جهان سوم از دهه ۱۹۵۰ به بعد به سرعت در حال شهرنشینی شدن بوده است. در همان زمان شهرنشینی منجر به ظهور سکونت‌گاه‌های غیررسمی، فرسودگی مرکز شهر و رها کردن اراضی و... در کشورهای توسعه یافته شد. این مسائل در نواحی مسکونی و همه انواع ساختمان‌های تجاری، صنعتی و... ادامه یافت. در اصل، کشورهای توسعه یافته روی پاکسازی و توسعه مجدد سکونتگاه‌های غیررسمی تمرکز کرده‌اند. بنابراین، با توسعه تدریجی واحدهای همسایگی در این سال‌ها، تاکید از توسعه مجدد به توان بخشی و ارتقای چرخش کرده است. اما اکنون، توسعه مجدد تقریباً به عنوان راهی برای بازنده‌سازی نواحی شهری قدیمی در کشورهای توسعه یافته منسوخ شده است. با دنباله‌روی از کشورهای توسعه یافته احیای شهری به عنوان پاسخی به فرسودگی شهری، و به عنوان راهبردی جهت حل مسائل سکونتگاه‌های غیررسمی در کشورهای در حال توسعه نیز مورد توجه قرار گرفته بود. هر چند که اگر احیای شهری در این دو نوع از کشورها بیشتر مورد مطالعه قرار گیرد، تفاوت فرایند فرسودگی مابین آنها، که دلیل اصلی احیای شهری است، می‌تواند به صورت زیر پیدا شود: در کشورهای توسعه یافته شهرنشینی بوسیله انقلاب صنعتی ایجاد شده و نواحی صنعتی زیادی را در مرکز شهر ایجاد کرده و تعداد زیادی اشتغال برای مهاجرین فراهم کرده است. پس گسترش شهری به ارزش بالای زمین‌های مرکز شهر نتیجه شده، فعالیت‌های صنعتی زیادی را به دلیل زمین‌های ارزان‌تر به بیرون از نواحی مرکزی کشانده است. ضمناً محیط فقیرتر و

جذابیت کمتر در مرکز شهر که به وسیله گسترش شهری ایجاد شده، موجب شده که بسیاری از افراد با درآمدهای متوسط و زیاد به سوی حومه‌های شهری نقل مکان کنند و سپس برخی فعالیت‌های تجاری به تبعیت از افراد با درآمدهای متوسط و بالا به با هم جمع شدن در بهترین نواحی تمایل داشتند. همه اینها موجب رهاشدگی اراضی در مرکز شهر و ظهور سکونتگاه‌های غیررسمی شده است. در نهایت احیای شهری برای پاسخگویی به حل مسائل بوجود آمده است.

فرایند فرسودگی شهری در کشورهای در حال توسعه:

در کشورهای در حال توسعه، رشد شهری موجب توسعه صنعتی مشخصی نشده است و شهرها نتوانستند اشتغال کافی برای مهاجرین جذب و یا فراهم کنند، که موجب مسائلی در جنبه‌های اجتماعی و اقتصادی شده است. در ضمن، مشکل رهاشدگی زمین در کشورهای در حال توسعه به عمومیت کشورهای توسعه یافته نیست. مک اسلان (Mc Auslan) (۱۹۸۵) درباره سه نوع پدیده سکونت‌عدوانی در جهان سوم بحث کرده است که عبارتند از شهرنشینی خصوصی^۱، تصرفات عدوانی^۲، نفوذ عدوانی^۳. احیای شهری در کشورهای در حال توسعه برای حل مسائل شهری مخصوصاً مشکل ظهور سکونت‌گاه‌های عدوانی به وجود آمده است. نمودار شماره (۱) فرایند فرسودگی شهری در کشورهای در حال توسعه را نشان می‌دهد.

انواع مداخله در بافت قدیم شهری در کشورهای توسعه یافته و تفاوت آن با ایران

مداخله شهری را می‌توان به چهار دسته تقسیم کرد:

۱- مداخله نوگرایانه

این نوع مداخله متأثر از نظریه‌های شهرسازان قرن نوزدهم است. هدف از این نوع مداخله، ارتقای سطح بهداشت و سلامت، افزایش کارایی و بالا بردن زیبایی در سطح شهر است و با منطقه‌بندی فعالیت‌ها بر اساس چهار کاربری اصلی، سکونت، رفت و آمد، اوقات فراغت و کار به دنبال نظم بخشیدن به شهر می‌باشند. مداخله نوگرایانه بر پایه "شهرسازی - بولدوزری" و "شهرسازی - چاقویی" استوار است. این نو مداخلات در مقیاس بنا یا در مقیاس بافت، ایجاد مجموعه‌ای ساختمانی مستقل از یکدیگر را مطرح می‌کند تا بدین ترتیب بتواند نور و فضای سبز را برای شهروندان به ارمغان آورد.

۲- مداخله فرهنگ‌گرایانه

این نوع مداخله متأثر از نظریه‌های شهرسازان قرن نوزدهم است. هدف از این نوع مداخله، زنده کردن ارزش‌های فرهنگی گذشته در شهر، تکیه بر رشد شهر بر اساس اشکال کهن، توجه به ارزش‌های زیبایی شناختی شهرهای کهن و به حداقل رساندن دخل و تصرف در بافت‌های با ارزش می‌باشد. برای رسیدن به این اهداف، مداخله فرهنگ‌گرایانه توجه به ارزش‌های فرهنگی کهن را به عنوان مینا قرار می‌دهد. این نوع مداخله مواجه با مشکلات شهری را از طریق تداوم فرهنگی میسر می‌داند.

۳- مداخله فرا نوگرایانه

این نوع مداخله متأثر از نظریه‌های شهرسازان دهه ۶۰ قرن بیستم به بعد است. مداخله فرانوگرایانه می‌تواند تلفیقی از مداخله نوگرایانه و مداخله فرهنگ‌گرایانه باشد که از افراط و تفریط دو نوع مداخله فوق

بکاهد. محور اصلی این مداخله، حفظ تار و پود بافت کهن در کنار دگرگونی های کالبدی - فضایی شهر است.

۴- مداخله مردم گرایانه

این نوع مداخله متأثر از نظریه های شهرسازی مشارکتی دهه های اخیر قرن بیستم است که هدف آن، بالا بردن میزان مشارکت مردم در تغییرات سازمان فضایی شهر است. مداخله مردم گرایانه، مخاطبان اصلی هر مداخله ای را مردم و ساکنان محدوده های مورد عمل می داند. بنابراین قبل از هر گونه مداخله ای، باید به نظرهای مردم توجه داشت و پس از بررسی آنها، مداخله در بافت با همکاری مردم صورت پذیرد. این مداخله بیش از همه به برنامه ریزی می اندیشد، به طوری که در آن مردم نقش اساسی را در ساماندهی شهری بازی می کنند.

نتیجه گیری:

کلید هدف گذاری ها، برنامه ریزی ها، اقدامات و عملکردهای مدیریت نوسازی بافت های فرسوده در ایران بر پایه اصول ده گانه ای که در زیر به آنها اشاره می گردد، ارزیابی و مورد عمل قرار می گیرد. این اصول در واقع می تواند نقطه ثقل موفقیت برنامه ها و فرآیند مدیریت بهینه و مشارکتی در نوسازی بافت های فرسوده با توجه روز افزون به این مسأله را بیان میکند.

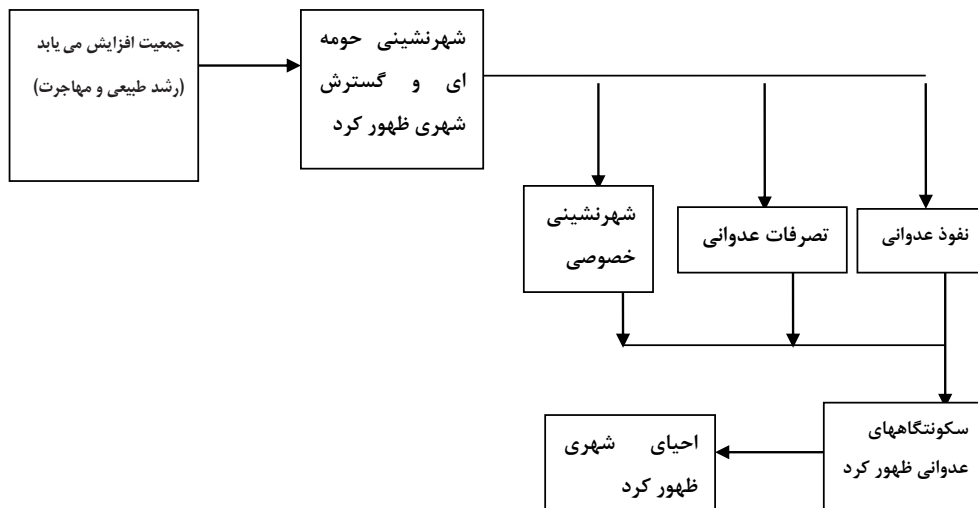
مدیریت و مردم محوری: در ابتدا باید بپذیریم که ساکنین بافت های فرسوده در حقیقت ذی نفعان اصلی اقدامات نوسازی محسوب می گردند. در اینصورت و به تبع آن، خواهیم پذیرفت که تحقق منافع این ساکنین، کاهش معضلات اجتماعی، فرهنگی و خدماتی، تقویت روحیه "حاضر و ناظر" بودن آنان و نیز بازگرداندن آرامش، آسایش و زیبایی به محیط بافت های فرسوده را به دنبال دارد. علاوه بر این یکی از راه کارهای اجرای عدالت اجتماعی می تواند از طریق توزیع عادلانه منافع نوسازی میان مردم محلی و ساکنین این مناطق صورت گیرد. همچنین پرهیز از نگرش درآمدزایی به نوسازی و بازگرداندن سود و عواید آن به نوسازی محیط زندگی، و تامین نیازهای اساسی ساکنان باید مورد توجه قرار گرفته و جهت گیری های

بعدی در آن سمت صورت گیرد.

مدیریت و همه جانبه نگری: همان گونه که نوسازی امری پیچیده است، ابعاد و عناصر گوناگونی در آن، بر یکدیگر تاثیرگذارند. نگرش به همه جوانب و دیدن تمام ابعاد در سطوح متفاوت کالبدی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، عملکردی، زیست محیطی، حقوقی و مدیریتی، درک این پیچیدگی را آسان نموده و حل آن را ممکن می سازد. به این ترتیب همه جانبه نگری به مفهوم باز تعریف ماموریت نوسازی کالبدی به نوسازی همه جانبه زندگی مردم باید مورد توجه و نظر قرار گیرد.

مدیریت و جامع نگری: بدین معنی که نوسازی با اندیشه نوین، در حقیقت، سبک و سیاق جدیدی از مدیریت و برنامه ریزی راهبردی - اجرایی را عرضه می سازد. این نوع مدیریت تمامی اولویت ها را جهت نوسازی در سطوح فوری، کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت مدنظر قرار داده، مطالعه و برنامه ریزی می نماید. بنابراین، مدیریت نوسازی، مدیریتی راهبردی است که جامع نگر و چند لایه است. توجه به نیازهای گوناگون در زمان های متفاوت، باید برنامه ریزی تامین نیازهای فوری و افق های کوتاه مدت تا بلند مدت را در برنامه کار خود قرار دهد.

مدیریت و فرایند محوری در بافت: با وجود تنوع مفهومی "نوسازی"، که ریشه در تنوع نگرش های موجود به این موضوع دارد، تاکید بر یک ویژگی مشترک در همه این نگرش ها قابل توجه است. "نوسازی" نه اجرای یک پروژه، بلکه یک فرآیند است، که طی مراحل خویش پرورش تکامل یافته و خود را به نقطه هدف می رساند. بدین معنا، جریانی است مداوم که هر عنصر مدیریتی آن، عناصر دیگر را تعریف کرده و تکمیل می نماید. در اینصورت نقش و سهم هر جزء از عوامل در نوسازی به تدریج در بستر آن خود را نشان داده و تعریف می نماید. این ویژگی است که در واقع "نوسازی" را به عنوان یک فرآیند تعریف می نماید، شاید اصلی ترین دلیل "فرهنگی" بودن و "فرهنگ ساز" شدن این اندیشه باشد، چرا که استمرار آن را تضمین می نماید.



نمودار شماره ۱: فرایند فرسودگی شهری در کشورهای در حال توسعه، ماخذ: Li Rui, ۲۰۰۳, p۱۱

- 1- Private Urbanization
- 2- Squatter Invasions
- 3- Squatter Infiltration



- مدیریت و مشارکت

برانگیزی: ایجاد بستر مناسب جهت حضور و مشارکت همه بخش‌ها و تشویق به ایفای نقش موثر آنها از طریق توسعه و گسترش حوزه عملیات نوسازی در چارچوب مدیریتی یکپارچه از اصول مهم نوسازی بافت‌های فرسوده است. چرا که اساساً یک سازمان کوچک نه ظرفیت و نه قابلیت آن را ندارد که بتواند مسؤولیت اجرای این امر خطیر را به عهده گیرد. به این ترتیب، اقدام به بستر سازی مناسب جهت تجمیع تمامی عوامل نوسازی و بردار نیروهای آنان اصلی‌ترین گام مدیریت نوسازی است. علاوه بر این، مدیریت نوسازی باید قادر باشد همه عوامل موثر در این راستا را در حوزه وسیع جغرافیایی شهر بسیج نموده، توانمندی‌های آنها را پای کار آورده و در نوسازی شهر درگیر نماید.

- **مدیریت و نوآوری:** از آنجا که نوسازی در مفهوم ذاتی و درونی خویش طبعاً ساز و کارهای "نو" را می‌طلبد، لذا تغییر و تحول اساسی در شیوه‌ها، روش‌های جاری و سازوکارهای اجرایی کم اثر، امری الزامی و ضرورتی انکارناپذیر خواهد بود. به عبارت دیگر اگر بپذیریم که بافت‌های فرسوده امروز را نمی‌توان با دانش و شیوه‌های دیروز برای نسل فردا نوسازی نمود، طبعاً این امر، جز از طریق خلاقیت و نوآوری در یافتن راه‌های تازه میسر نخواهد بود. از این روی لزوم ایجاد فضای رقابتی با حمایت از ایده‌ها، گروه‌های خلاق و مبتکر

جوان به عنوان یک اصل اساسی مورد تاکید است.

- **مدیریت و اطمینان بخشی (اعتماد سازی):** مادامی که نوسازی از درجه بالای شفاف سازی و نیز اطمینان بخشی برخوردار نباشد نمی‌تواند مدعی تداوم و تضمین مسیر خویش باشد. این ضمانت و مداومت طبعاً منوط به تامین پشتوانه‌های لازم در سطح سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در ابعاد حقوقی، مالی، مدیریتی، اجرایی و حتی ابعاد معنوی و روحی روانی آن می‌باشد. به عبارت دیگر سطح اتکای تداوم و ارتقاء نوسازی به گام‌های بالاتر، وجود یک باور کلی از ناحیه همه دست‌اندرکاران و جوامع ذی‌ربط نوسازی می‌باشد.

جدول شماره (۲): مقایسه راهبرهای مداخله در بافت‌های قدیمی؛ مأخذ: حبیبی و دیگران، ۱۳۸۶: ۳۳۱

کشورهای توسعه یافته	ایران
حفاظت از مرکز سنتی شهر و حداقل تخریب و مداخله کالبدی از اهداف اساسی است.	تخریب و تعویض جزء اساسی مداخله کالبدی است.
رشد کاربری‌های تجاری در این بخش از شهر وابسته به حفاظت و مرمت عناصر فرهنگی و تاریخی است.	کاربری‌های تجاری و فضاهای خدماتی وابسته به آن همچون حمل و نقل و انبارداری در حال گسترش است.
حفاظت از بافت ارگانیک و محله بندی تاریخی و عدم دخالت موثر در شالوده‌شکنی ساختار فضایی آن	تبیین جراحی‌های صلیبی و تعمیم آن به شهرهای متعدد تاریخی جهت به هم ریختن ساختار فضایی آن
مدیریت واحد شهری امکان تحقق پذیری طرح‌های توسعه شهری همچون راهبردی - ساختاری را به شدت افزایش می‌دهد.	عدم وجود مدیریت واحد شهری امکان تحقق پذیری طرح‌های توسعه همچون راهبردی - ساختاری را به شدت کاهش می‌دهد.
هدف اصلی طرح‌های توسعه تا قبل از دهه ۱۹۷۰ سازگاری بین شهر و وسیله نقلیه بود و برنامه ریزی حمل و نقل شهری اساس برنامه ریزی بود.	هدف اصلی طرح‌های توسعه از ابتدا تا به امروز سازگاری و تحمیل عنصر جدید شهری (اتومبیل) بر بافت قدیم بوده است و برنامه ریزی حمل و نقل یکی از محورهای اصلی طرح‌های توسعه همردیف کاربری‌های و تراکم‌های شهری محسوب می‌شود.

فضاسازی در ایستگاه‌های مترو

■ فروغ غضنفری راد

کارشناسی ارشد مهندسی حمل و نقل ریلی



تنها یک محیط آلوده، پر سروصدا، تاریک، خسته‌کننده، دلگیر و فاقد معماری نیست بلکه این فضا می‌تواند به محیطی جذاب شامل فضاهای سبز، هنری، تفریحی، آموزشی، مراکز خرید، اماکن ورزشی، سرگرمی، تجاری، فرهنگی شامل بازارچه‌ها، کتابخانه‌ها، موزه‌ها، فرهنگسراها، سینماها... در نهایت به محلی برای آسایش و مراودات اجتماعی تبدیل گردد. آسایش محیطی در آن‌ها فراهم شده باشد و نقش بسیار عمده‌ای در برطرف کردن نیازهای گوناگون اجتماعی، فرهنگی و روان شناختی شهروندان داشته‌باشند. این در حالی است که این گونه فضاها در صورت عدم اتخاذ تمهیدات مختلف، بسیار مستعد رفتارهای ناهنجار و مجرمانه نیز هستند. بنابراین علاوه بر پتانسیل‌های موجود در فضاهای مترو، عوامل نامطلوبی وجود دارند که در اثر بی‌توجهی می‌توانند تهدید آفرین باشند.

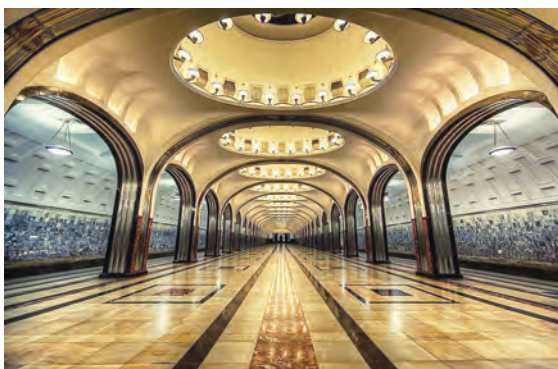
امروزه بسیاری از ایستگاه‌های مترو می‌بایست برای جلب مشتری، از طرح‌های مناسب و جذابی برخوردار باشند. این امر شاید خود باعث شود که هزینه معماری این مکان‌ها بسیار بالا باشد، اما از آنجایی که می‌توان معنایی جز حمل‌ونقل را برای آن‌ها قائل شد، بنابراین جایگاه‌هایی ساخته می‌شود که می‌توان از زیبایی و ابهت آن لذت برد. ویژگی اصلی چنین ایستگاه‌هایی این است که آن‌ها علاوه بر عملکرد اصلی

فضاهای زیرزمینی دارای پتانسیل‌های فراوانی بوده و تأثیر به‌سزایی در بهبود محیط زندگی شهری از جنبه‌های مختلف دارند. فضاهای زیرزمینی در طول دهه‌های اخیر در کلانشهرها اهمیت فراوانی پیدا کرده است. کمبود فضای باز، تراکم بالا، کمبود فضاهای سبز و تفریحی موجب می‌شود تا فضاهای زیرزمینی که منبعی با ارزش می‌باشند در کمک به فضاهای روزمینی قابلیت طرح پیدا کنند. اواخر قرن بیستم به‌طور ویژه پیشرفت‌هایی در حوزه ساخت‌وساز زیرزمینی رخ داد که توسعه روبه‌جلو فضای زیرزمینی شهری در شهرهای متراکم، از جمله تونل‌های بزرگ در زیر سطوح کم‌عمق را ممکن ساخت.

ایستگاه مترو به‌عنوان عنصری جدید در عرصه فیزیکی شهر فضایی را در بر می‌گیرد که در ساده‌ترین حالت، می‌تواند به یک یا چند ورودی و خروجی محدود شود. اما از آنجاکه هریک از این ایستگاه‌ها به‌تدریج بر محدوده‌هایی از محیط پیرامون خود از جهات مختلف تأثیر می‌گذارند؛ امروزه در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای ایستگاه‌ها، با توجه به ویژگی‌های عملکردی و مزیت‌هایشان، با محدوده پیرامون به‌صورت مجموعه‌ای واحد و هماهنگ و دارای روابط و تأثیرات متقابل در نظر گرفته می‌شوند.

برخلاف تصور عمومی فضای ایستگاه‌های مترو یا قطار زیرزمینی

به شیوه‌ای هنرمندانه با استفاده از سنگ مرمر، کاشی و سرامیک و بر اساس الگوهای اکرانی ساخته شده‌اند. سراسر سقف ایستگاه گچ‌بری شده و به وسیله نقاشی‌های دیواری از هنرمند اکرانی جی اپریشکو تزئین شده است. دیوارهای مسیر ایستگاه نیز با سنگ‌های مرمر سفید و خاکستری تزئین شده‌اند و کفپوش زمین نیز از سنگ گرانیت خاکستری انتخاب شده است. یکی از ویژگی‌های ایستگاه کیفسکایا، نقاشی‌های دیواری موجود در انتهای سالن مرکزی است که با موضوع اتحاد و صلح بین اکران و روسیه کشیده شده‌اند و نظر هر مسافری را به خود جذب می‌کنند.



ایستگاه کیفسکایا - مایاکوسکایا - مسکو - روسیه

ایستگاه رادهوست - استکهلم - سوئد

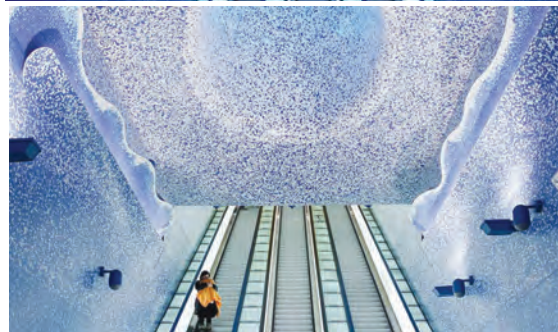
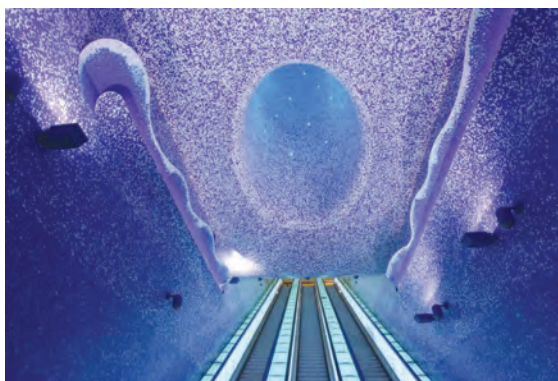
شهر استکهلم دارای ۹۰ ایستگاه متروی تزئین شده و با معماری داخلی بی‌نظیر است که هریک دارای زیبایی‌های بصری با هویت هنری ویژه هستند. استکهلم از این نظر با شهرهایی چون مسکو و پاریس رقابت می‌کند. ایستگاه رادهوست هم یکی از زیباترین این ایستگاه‌هاست. این ایستگاه که سال ۱۹۷۵ ساخته شده است، شبیه یک غار بزرگ قرمز رنگ است. رادهوست در زبان سوئدی به معنای خانه عدالت است و علت این نام‌گذاری نیز قرار گرفتن این ایستگاه در پایین دادگستری استکهلم است. همچون سایر ایستگاه‌های شهر استکهلم، رادهوست نیز از معماری ارگانیک برخوردار است. تمام طراحی‌های داخلی و تزئینات این ایستگاه روی سنگ‌بستر اصلی صورت گرفته است. این معماری هوشمندانه سبب شده مسافران با حضور در رادهوست احساس کنند در یک غار هستند. سنگ‌های داخل راهروهای متروی استکهلم با استفاده از افشان، با لایه‌هایی از بتن پوشانده شدند که حالتی شبیه «غار» به فضاها داده است.

خود، یعنی جابه‌جایی مسافران، مکان بروز فعالیت‌های جنبی و اتفاقات فرهنگی هنری و یا تفریحی نیز هستند. این امر به معنای وجود جذابیت و سرزندگی در این ایستگاه و به نوعی نشان‌دهنده‌ی امنیت و ایمی‌ی این فضا برای وقوع این اتفاقات است.

اگرچه مترو معمولاً از وسایل نقلیه اصلی مورد استفاده گردشگران نیست، اما برخی از ایستگاه‌های مترو با آن‌چنان خلاقیت و هنری ساخته شده که توانسته است در فهرست جاذبه‌های گردشگری شهری قرار گیرد. در این بخش مروری بر زیباترین ایستگاه‌های مترو در جهان که نمونه بارزی از هنر معماری و فضا سازی بی‌نظیر می‌باشند، انجام شده است.

ایستگاه تولدو - ناپل - ایتالیا

شهر ناپل دارای خطوط مترویی پرجاذبه‌ای است. سیزده ایستگاه از ایستگاه‌های این شهر به ایستگاه‌های هنری معروف هستند. در هریک از این ایستگاه‌ها نمونه‌هایی از هنر معاصر این کشور به نمایش درآمده است تا هر مسافری را طی مسافرت درون شهری خود سرگرم کند. زیباترین این ایستگاه‌ها در شهر ناپل ایستگاه تولدو است. ورودی این ایستگاه بسیار زیبا و هنرمندانه توسط اسکار توسکوئتس بلانکا تزئین شده است و نظر هر مسافری را در بدو ورود به خود جلب می‌کند. این ایستگاه در خط یک متروی ناپل قرار گرفته و سال ۲۰۱۲ بازگشایی شده است. موضوع اصلی طراحی داخلی ایستگاه تولدو، آب و روشنایی است.



ایستگاه تولدو - ناپل - ایتالیا

ایستگاه کیفسکایا - مایاکوسکایا - مسکو - روسیه

یکی دیگر از ایستگاه‌های زیبا که در شهر مسکو قرار دارد ایستگاه کیفسکایا است که سال ۱۹۵۳ ساخته شده است. ساخت این ایستگاه را یک گروه هفت نفره متشکل از معماران هنری، معماران ایستگاه و مهندسان سخت‌افزار بر عهده داشته‌اند. ستون‌های ایستگاه کیفسکایا



ایستگاه کیروفسکی - پترزبورگ - روسیه

ایستگاه زولوتی وروتا - کیف - اوکراین

این ایستگاه یکی از معروف‌ترین توقفگاه‌های سیستم متروی اوکراین می‌باشد. این ایستگاه در ۳۰ دسامبر ۱۹۸۹ افتتاح شد. گروهی از معماران برای طراحی این ایستگاه دست به همکاری مشترک زدند. البته ساختار اصلی آن به بوریس و پسرش وادیم ژیرین مدیون است. همان اندازه نیز وام‌دار هنرمندانی همچون آدامکو و رالکو است. این ایستگاه به ستون‌های سه طاقی و با پیش‌زمینه‌ای از معماری روسی - اوکراینی مزین گشته است. همچنین لوسترهایی به فرم شمعدان که لامپ‌هایشان نیز شبیه به شمع طراحی شده‌اند، از دیگر بخش‌های باشکوه این ایستگاه به شمار می‌آیند که سبب شده‌اند ایستگاه مثل طلا بدرخشد. موزاییک‌های جذابی که اثر هنرمندان معروف فدکو و کورن است را می‌توان روی ستون‌ها و طاق‌ها مشاهده نمود. این موزاییک‌ها از مرمر سفیدی که با فلزات پرداخت‌شده تشکیل شده‌اند. در ضمن کف ایستگاه نیز از سنگ گرانیت ساخته شده است.



ایستگاه زولوتی وروتا - کیف - اوکراین

تونل دیدنی - شانگهای - چین

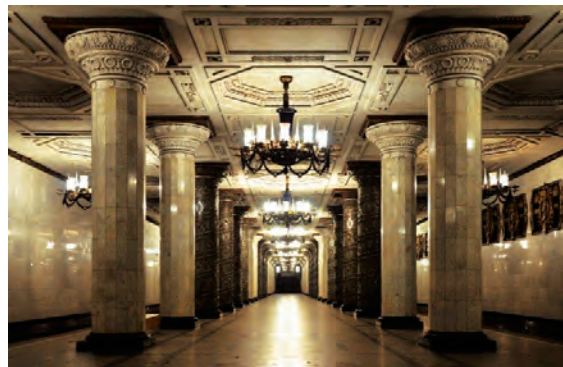
اینجا شاید رسماً به عنوان مترو شناخته نشود هرچند که سفر در آن بسیار ارزشمند و تماشایی است. این تونل که از زیر رودخانه «پو» عبور می‌کند یکی از جاذبه‌های گردشگری شانگهای به حساب می‌آید. معنای لغوی نام آن پشته خاکی یا دیوار ساحلی است. توریست‌ها می‌توانند سوار بر ماشین ریلی کوچکی شوند که آن‌ها را از میان تونلی مملو از نور چراغ عبور می‌دهد که به صورت دستی کنترل شده و به اشکال گوناگونی رقص نور انجام می‌دهند. این رقص نور آن‌چنان شما را



ایستگاه رادهوست - استکهلم - سوئد

ایستگاه کیروفسکی - سن پترزبورگ - روسیه

ایستگاه مترو سن پترزبورگ شاید از نظر شکوه و عظمت قابل قیاس با مسکو نباشد اما همچنان تأثیرگذار است. در حقیقت این ایستگاه ویژگی خاص خود را دارد که آن را از سایر ایستگاه‌های مترو جهان متمایز کرده است. این ایستگاه، عمیق‌ترین ایستگاه مترو جهان محسوب می‌شود. ایستگاه کیروفسکی در ۱۵ نوامبر ۱۹۵۵ افتتاح شد. نام آن برگرفته از نام کارخانه کیروف است که در همان نزدیکی قرار دارد. علاوه بر راهروهای بزرگ و کف شطرنجی آن، مجسمه‌هایی نیز در این ایستگاه دیده می‌شوند.



مجنذب خود می‌کند که ناگهان متوجه می‌شوید تونل به انتها رسیده و نورها محو شده‌اند. در طی عبور از تونل موزیک نیز نواخته می‌شود تا فضا را شاعرانه‌تر کند.



ایستگاه موزه هنر و صنایع دستی - پاریس، فرانسه

ایستگاه بلوار فرموسا - کوشونگ - تایوان

در این ایستگاه یک اثر هنری شیشه‌ای تشکیل شده از ۴۵۰۰ پتل وجود دارد که گفته شده بزرگ‌ترین اثر شیشه‌ای در دنیا است. این، بزرگ‌ترین اثر نصب شده در مکان‌های عمومی در جهان بوده که از هزاران تکه شیشه رنگی ساخته شده است. خالق این شاهکار نارسیسوس کوآگلیاتا است که ساخت این گنبد را در مدت چهار سال به اتمام رساند. این هنرمند شیشه‌های رنگی را از کشور آلمان خریداری کرده و برای نصب به تایوان حمل کرد. قطر این گنبد ۳۰ متر بوده و در مجموع فضایی معادل ۶۶۰ مترمربع را به خود اختصاص داده است. نقش و نگارهای روی گنبد تاریخچه حیات بشر را طی چهار مرحله نشان می‌دهد: آب که نشانه بطن زندگی است، خاک که معرف کامیابی و رشد است، نور که آفریننده روح بوده و آتش که نماد نابودی و تولد دوباره می‌باشد. تمام این اثر روی هم‌رفته پیام عشق و بردباری را به ذهن انسان متبادر می‌کنند.



ایستگاه بلوار فرموسا - کوشونگ - تایوان

ایستگاه کانگستراد گاردن - استکهلم - سوئد

این ایستگاه یادگارهایی از استکهلم قدیم و کاخ ماکالس را در خود جای داده است و دارای طراحی داخلی با ظاهری صنعتی و چشم‌گیر است.



تونل دیدنی - شانگهای - چین

ایستگاه موزه هنر و صنایع دستی - پاریس، فرانسه

این ایستگاه دقیقاً زیر موزه هنر و صنایع دستی پاریس ساخته شده و شبیه به یک جاذبه گردشگری است. طراحی این ایستگاه به شکل یک زیردریایی است. دیوارهای مسی و دریچه‌های گرد و پنجره مانند کاملاً فضای یک زیردریایی را به بیننده منتقل می‌کند. ایستگاه موزه هنر محل تقاطع دو خط از خطوط مترو پاریس است که سال ۱۹۹۴ به شکل امروزی بازسازی شد. طراح اصلی فرانسوا سویتن که خود خالق کتاب‌های کمیک است، سعی کرده فضای داخلی ایستگاه را به‌افتخار ژول ورن متناسب با کتاب ۲۰ هزار فرسنگ زیر دریا طراحی کند. بازدیدکنندگان از موزه هنر و صنایع دستی، ایستگاه متروی آن را همانند بخشی از موزه در نظر گرفته و به تماشای آن می‌روند.



نسبت به سایر سیستم‌ها از این مزیت برخوردار است که از اشتباهات دیگران درس گرفته و شبکه‌ای قدرتمند و کارآمد را ایجاد کرده است. درحالی که اولین ایستگاه ساخته شده بسیار ساده و معمولی بود اکنون طراحان جسارت بیشتری به خرج داده و ایستگاه‌های مدرن تری خلق می‌کنند. بعضی از این ایستگاه‌ها همچون دالفراسترس که توسط یورگن لایخ و پیتر لنز طراحی شده سرشار از رنگ می‌باشند و بعضی دیگر همچون وست فریدهوف اثر اینگو مایر سرشار از نور هستند.



ایستگاه وست فریدهوف - داسلدورف - مونیخ - آلمان

ایستگاه چمپ دومارس - مونترال - کانادا

این ایستگاه در ۱۴ اکتبر ۱۹۶۶ و به‌عنوان بخشی از اولین شبکه مترو شهر مونترال افتتاح شد. این ایستگاه که در بخش قدیمی شهر و در ناحیه ویله ماری واقع شده، اکنون بخشی از مسیر حمل و نقل سریع‌السیر این شهر به‌حساب می‌آید. این ایستگاه مخصوصاً در روزهای آفتابی جلوه بیشتری دارد، هنگامی که نور خورشید از میان پنجره‌های رنگ شده توسط مارسل فرون نقاش، به درون ایستگاه نفوذ می‌کند. این اثر هنری جز شاهکارهای این خانم هنرمند بوده و معروف‌ترین کار او به‌شمار می‌آید. در سال ۱۹۶۸ فرمانداری کبک این کار هنری را به‌عنوان کار تمثیلی برتر برای مترو انتخاب کرد.



ایستگاه چمپ دومارس - مونترال - کانادا

ایستگاه مرکزی پارک - کوهیونگ - تایوان

نام آن به دلیل نزدیکی به پارک مرکزی انتخاب شده است. این، یک ایستگاه دو سطحی است که توسط معمار انگلیسی ریچارد راجرز طراحی شده است. بخشی از این ایستگاه سکوهایی شیب دار پوشیده از چمن هستند که با گل‌هایی شبیه به آسیاب بادی که ظاهراً تمثیلی از گل‌های آفتابگردان هستند تزئین شده‌اند.



ایستگاه کانگسترداد گاردن - استکهلم - سوئد

ایستگاه تی سانترال - استکهلم - سوئد

این ایستگاه از بیرون خیلی معمولی است اما همین که قدم به داخل آن می‌گذارید با سطوحی غارمانند در رنگ‌های آبی و سفید روشن مواجه می‌شوید. حرف تی در اینجا به‌طور اختصاری به واژه سوئدی تونل که به معنی زیرزمین یا ترن زیرزمینی است اشاره دارد. این ایستگاه، هسته مرکزی متروی استکهلم را تشکیل می‌دهد. اینجا جایی است که خطوط مختلف مترو به هم می‌رسند. به‌عبارت‌دیگر اینجا شلوغ‌ترین و پر رفت و آمدترین ایستگاه این شهر می‌باشد.



ایستگاه تی سانترال - استکهلم - سوئد

ایستگاه وست فریدهوف - مونیخ - آلمان

این ایستگاه شامل ۱۱ چراغ روشنایی مقعر است که فضا را از نورهای مسحورکننده آکنده می‌نمایند. سیستم متروی مونیخ در سال ۱۹۷۲ شروع به کار کرد ولی تنها در عرض مدت کوتاهی و به‌سرعت گسترش یافت. اکنون این سیستم با داشتن ۹۸ ایستگاه در سراسر شهر به شهروندان خدمت‌رسانی می‌کند. این سیستم مترو به دلیل جوان بودن



ایستگاه اولیاس - لیزین - پرتغال
 ایستگاه اسلاوین اسکای - مسکو - روسیه



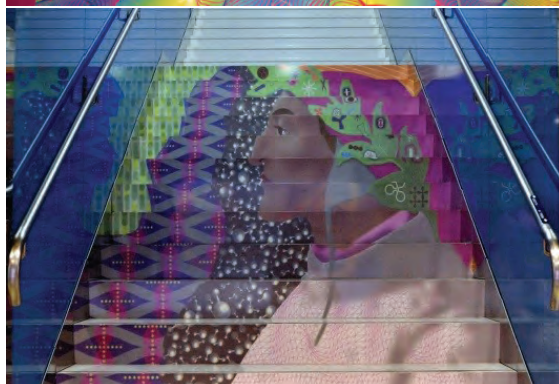
ایستگاه مرکزی پارک - کوهیونگ - تایوان
 ایستگاه دانشگاه - ناپل - ایتالیا



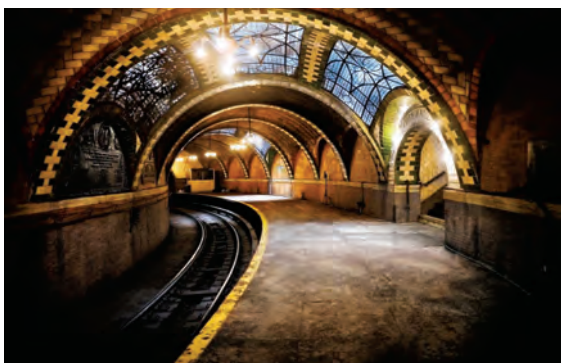
ایستگاه اسلاوین اسکای - مسکو - روسیه



ایستگاه سالن شهر - نیویورک - ایالات متحده



ایستگاه دانشگاه - ناپل - ایتالیا



ایستگاه اولیاس - لیزین - پرتغال



ایستگاه سالن شهر - نیویورک - ایالات متحده



احداث ایستگاه جدید با رویکرد توسعه‌ی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی

(مطالعه موردی ایستگاه تبادلی در محمد شهر کرج)

تهیه و تنظیم: مریم لک

کارشناس ارشد مدیریت و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل

مقدار واحد قابلیت توسعه در رقابت با یکدیگر قرار دارند. بنابراین برای تعیین پتانسیل توسعه هر منطقه، نه تنها بایستی به پتانسیل‌های کلی توسعه توجه داشت، بلکه بایستی مناطق را به‌عنوان رقبای جذب این توسعه، با یکدیگر به مقایسه گذارد.

یکی از عوامل با اهمیت، موضوع دسترسی است. این عامل تنها به فاصله فیزیکی منطقه‌ای از منطقه‌ای دیگر اشاره نداشته بلکه به فاصله عملکردی یا دسترسی یک منطقه به منطقه‌ای دیگر نیز می‌پردازد. به عبارتی یکی از عوامل بسیار مهمی که می‌بایستی در تعیین پتانسیل جمعیت‌پذیری و یا حداقل در تعیین تمایل به سکونت و اشتغال و به عبارتی جاذبه توسعه در نظر گرفته شود، دسترسی است. هر چه منطقه‌ای دارای شبکه‌های ارتباطی منظم‌تر و کارآمدتر باشد و فاصله دسترسی عملکردی آن با سایر مناطق شهری کمتر باشد، تمایل به سکونت و سرمایه‌گذاری یا به عبارتی قابلیت توسعه آن افزایش می‌یابد.

بر همین مبنا در این پروژه به بررسی توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) پرداخته شده و روش‌ها و شاخص‌های مهم موردنظر در حیطه مسافت پیاده‌روی از ایستگاه‌ها و استانداردهای جهانی موجود مرتبط موردبررسی قرار گیرد. یکی از عوامل مهمی که در بحث امکان‌سنجی احداث ایستگاه تبادلی مطرح می‌شود و به‌طور خاص با شبکه دسترسی مربوط است، عامل یا شاخص مسافت پیاده‌روی مسافران جهت دسترسی به سایر سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی است. یکی از مواردی که در این مطالعه به آن پرداخته شده، فاصله ایستگاه متروی محمدشهر با ایستگاه تبادلی راه‌آهن است که از موارد قابل توجه در رویکرد TOD است.

۲- اهمیت ایستگاه‌ها و پتانسیل توسعه‌ای آن‌ها

ایستگاه‌ها دارای دو هویت به‌نوعی متضاد هستند. از یک سو «هسته‌آ» محسوب می‌شوند که به‌نوعی محل دسترسی به قطارها اتصال آن‌ها به سایر شبکه‌های حمل‌ونقل است. در این دیدگاه ایستگاه به‌عنوان یک هسته ترافیکی مطرح است، همان‌گونه که تقاطع‌ها یا میدان‌ها چنین نقشی را در شبکه‌های دسترسی سواره ایفا می‌کنند. از سوی دیگر «مکان‌آ» محسوب می‌شوند و بخش خاصی از یک شهر هستند که نه تنها در آن زیرساخت‌ها متمرکز شده‌اند، بلکه مجموعه‌ای متنوع از ساختمان‌ها و فضاهای باز وجود دارد. به عبارتی در این دیدگاه ایستگاه‌ها به‌عنوان مکان‌هایی از شهر مطرح بوده که دارای پتانسیل‌های توسعه هستند.

دیدگاه ایستگاه به‌عنوان «مکان»، منظر جدیدی را برای برنامه‌ریزان شهری و شهرسازان ایجاد می‌کند. در این دیدگاه، ایستگاه حمل‌ونقل ریلی یک ایستگاه معمولی نیست، بلکه مکانی است که در آن فعالیت‌های مختلف صورت می‌پذیرد و می‌تواند به‌نوعی ارزش‌افزوده

چکیده:

مطالعات مرتبط با شهرسازی و حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری با رویکردهای مختلفی از نقطه‌نظر ساختار شهری، دسترسی‌ها و کاربری‌های موجود انجام می‌گیرد. راهکارهای ارائه‌شده در خصوص حل برخی معضلات حمل‌ونقلی و یا در جهت بهینه‌سازی خدمات سیستم‌های حمل‌ونقلی می‌تواند با اجرایی شدن در راستای سیاست‌های کلان‌شهری و کشوری بازخورد مطلوب‌تری را نتیجه دهد. در این راستا یک مطالعه موردی در خصوص ایجاد یک ایستگاه جدید برای خط آهن جمهوری اسلامی که در فاصله ۱۰۰۰ متری از ایستگاه محمدشهر خط ۵ متروی تهران-کرج دارد، با ارائه راهکارهای توسعه مبتنی بر رویکرد TOD انجام گرفته است.

در این مطالعه ابتدا به اهمیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و شاخص‌های توسعه آن‌ها پرداخته شده، سپس در خصوص ویژگی‌های ایستگاه‌های تبادلی و راهکارهای افزایش مطلوبیت آن‌ها سخن گفته شده است. در بخش سوم از این مطالعه تأثیر یک ایستگاه تبادلی یا به عبارتی مجتمع ایستگاهی بر جذب مسافر مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت به ارائه راهکارها و گزینه‌های مطرح در ایجاد جذابیت به خط ریلی راه‌آهن جمهوری اسلامی برای احداث ایستگاه برای آن، باهدف ایجاد تعادل در تقاضای مسافر هر دو مد حمل‌ونقلی و استفاده بهینه از تمامی زیرساخت‌های موجود پرداخته شده است. درواقع این مطالعه راهکارهای موفقیت در احداث ایستگاه جدید برای قطار راه‌آهن و شیوه‌های قابل‌اجرا برای جذب مسافر برای آن با رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی می‌پردازد.

۱- مقدمه

درمجموع در مباحث توسعه‌ی شهری، به شبکه‌های حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه شهری نگریسته می‌شود. شبکه‌های جدید حمل‌ونقل همواره خود یک پتانسیل عمده برای توسعه محسوب می‌شوند. مترو شبکه حمل‌ونقل جدیدی است که در تهران شروع به کار نموده و بدون تردید در آینده نزدیک، بر معادلات جذب جمعیت و پتانسیل توسعه مناطق اثر خواهد گذاشت. آنچه دارای اهمیت است شناخت نحوه تأثیرگذاری این سیستم جدید حمل‌ونقل بر توسعه شهری است.

به‌طورکلی موضوع توسعه و توسعه شهری را می‌توان از دو دیدگاه مورد بررسی قرار داد. از یکسو بحث حداکثر قابلیت توسعه یک مکان در مقابل با سایر مکان‌ها در پهنه سرزمین مطرح است و از سوی دیگر نحوه توزیع و جذب پتانسیل توسعه یک مکان در بین مناطق مختلف آن مطرح می‌باشد. به عبارتی می‌توان گفت که هر مکان در مقایسه با سایر مکان‌ها در پهنه سرزمین دارای یک مقدار مشخصی از قابلیت توسعه است؛ اما مناطق مختلف در پهنه یک مکان در جذب همین

1-Transit Oriented Development
2- Node

3- Place
4- Bertolini & Spit; "Cities on Rails" E&F Spons 1998

ایجاد نماید. بر این اساس یک ایستگاه می‌تواند فضای اطراف را کاملاً تحت تأثیر قرار دهد و نوع و ترکیب کاربری‌های مستقر را عوض کند. چنین تغییراتی می‌تواند تأثیر بسزایی بر فرآیند شهرسازی و فرم شهری داشته باشد. زیرا با تمرکز بر برخی فعالیت‌های روزمره در یک مکان، برخی فعالیت‌هایی که در بافت‌های مسکونی صورت می‌گیرند، به این مکان‌ها منتقل شده و محیط‌های مسکونی از مزاحمت‌های روزمره رهایی می‌یابند. همچنین پتانسیل محدوده توسعه یک شهر تحت تأثیر کانون‌های جدید جذب توسعه قرار گرفته و بر الگوی توسعه شهری تأثیر گذارد.

به عبارت دیگر ایستگاه‌های سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی مانند مترو یا راه‌آهن و فرودگاه که فضای زیادی را می‌طلبند، از یک دیدگاه به‌عنوان هسته‌های یک شبکه حمل‌ونقل دیده شده و موقعیت مکانی آن‌ها در جذب مسافر به لحاظ برنامه‌ریزی حمل‌ونقل حائز اهمیت است. از سوی دیگر ایستگاه‌ها خود یک مکانی هستند، که به دو شکل امکان توسعه دارند. یک شکل توسعه، توسعه خود ایستگاه و فعالیت‌هایی است که می‌تواند در محل ایستگاه متمرکز گردد، فرم دیگر توسعه، تأثیری است که ایستگاه بر اراضی پیرامونی خود دارند. ایستگاه‌ها در هر یک از نقش‌های فوق دارای حوزه نفوذ خاصی هستند. هرچند محدوده این حوزه نفوذ با توجه به دیدگاه مربوطه متفاوت بوده و به عبارتی محدوده تأثیر ایستگاه‌ها بر اساس ابعاد مختلفی که دارند متفاوت می‌باشد.

آنچه در این مبحث حائز اهمیت است موضوع تأثیر ارتباط ایستگاه‌های مدهای مختلف حمل‌ونقل عمومی بر میزان جذب مسافر است. پرداختن به این موضوع همان‌طور که اشاره شد اساساً مرتبط با شاخص‌های ترافیکی و طراحی شهری است به طوری که تأثیر آن بر جذب مسافر از سایر مدهای حمل‌ونقلی به حمل‌ونقل عمومی مطرح می‌شود. از سوی دیگر آنچه در مطالعات برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای ما اهمیت می‌یابد، نقش ایستگاه به‌عنوان مکان است. مکانی که در معرض تردد یا حرکت طبیعی عابران قرار گرفته و این تردد خود پتانسیل توسعه برای آن مکان را فراهم نموده است.

۱-۲- پیش‌درآمدی بر توسعه‌ی شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی

بر اساس مستندات و مطالعات باستان‌شناسی بیشتر شهرهای باستانی و قرون وسطی در اروپا تنها کسری از یک کیلومتر مربع مساحت داشته‌اند. که یکی از علل این فشردگی ضرورت استقرار کاربری در محدوده «پیاده‌روی» بوده است.

با وجود اینکه در طول قرن‌ها بر وسعت این شهرها به میزان زیادی افزوده شد، تراکم (جمعیتی) به‌جز در شرایط بحرانی در محدوده معینی ثابت ماند به طوری که در شهرهای اروپایی تراکم جمعیتی قسمت‌های ساخته شده از دوران روم باستان تا اوایل قرن نوزدهم در حدود ۸۰۰۰ تا ۱۶۰۰۰ نفر در کیلومتر مربع باقی ماند و تا اواخر قرن نوزدهم «پیاده‌روی» حتی در شهرهای صنعتی و غرب، گونه غالب جابجایی شهری بوده است.

اولین خطوط ریلی شهری واگن روباخ مسافربر که با نیروی اسب کشیده می‌شد، بانام آمانی‌باس در سال ۱۸۹۱ در پاریس عرضه شد؛ اما انقلاب واقعی در حمل‌ونقل انبوه شهری با آمدن سیستم تراموای برقی در سال ۱۸۸۸ به وقوع پیوست و به واسطه این تحول میزان کیلومتر پیموده شده تراموا در دهه بعد تا سه برابر افزایش یافت. در آمریکای شمالی رواج اتومبیل در حوالی ۱۹۱۰ عرصه را به کلی

دگرگون کرد. اتومبیل سرعت سفرهای برون‌شهری را بیش از سه برابر حمل‌ونقل عمومی تا حدود ۳۵ کیلومتر در ساعت افزایش داد، به عبارت دیگر مساحت قابل پوشش در یک ساعت نه برابر گردید که این پدیده خصوصاً در امریکای شمالی باعث توسعه شدید شهرها و بزرگراه‌ها گردید؛ اما در اروپا اتومبیل نسبت به آمریکای شمالی با مقداری تأخیر رواج یافت و به‌جای آن شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه بر مانند قطار زیرزمینی در لندن و مترو پاریس تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر توسعه شهری گذاشت.

این الگو تحت عنوان «توسعه شهری بزرگراه‌گرا» نامیده می‌شد که در پیوند با نیروی بازار و صنایع خودروسازی بود. در این راستای توسعه شهری علاوه بر آمریکا و اروپا، بسیاری از مناطق شهری جهان را به درجات مختلف تحت تأثیر قرار داده است. به عبارت دیگر، می‌توان ادعا کرد، این الگو منجر به سلطه خودرو بر زندگی شهری و اتلاف منابع سوختی زمین شده است و این امر باعث برخی مخالفت‌ها با چنین توسعه‌ای گشته است.

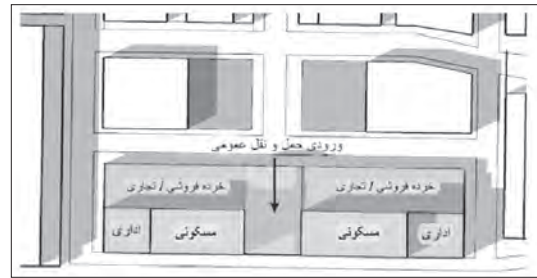
از حدود سه دهه قبل هم‌زمان با شکل‌گیری موج نوین طرفداری از محیط‌زیست، شهر سازان و برنامه‌ریزان شهری نوگرا نیز به مطالعه راهکارهایی جهت تغییر این وضعیت پرداختند و تحت عنوان توسعه هوشمندانه به مجموعه‌ای از الگوهای جدید و بازیابی شده روی آوردند. تأکید اساسی این جریان بر تلفیق کاربری زمین با سیستم حمل‌ونقل جهت به حداقل رساندن تقاضای سفر است که از جمله این مفاهیم توسعه شهری با مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) است. تعاریف زیادی از توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی ارائه شده است که جامع‌ترین آن‌ها تعریفی است که پیتر کلتورپ، از رهبران جنبش نوشهرگرایی، ارائه داده است. کلتورپ توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را این‌گونه تعریف می‌کند: "یک محله با کاربری مختلط در یک فاصله متوسط پیاده‌روی ۲۰۰۰ (فوتی) یا ۱۰ دقیقه‌ای از یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی یا هسته تجاری. ترکیب کاربری‌های مسکونی، خرده‌فروشی، اداری، فضاهای باز و کاربری‌های عمومی در یک محیط پیاده‌مدار، استفاده از حمل‌ونقل عمومی، دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی و خودرو را برای ساکنین و شاغلین در حوزه محلی مربوط تسهیل می‌کند" [کلتورپ، ۱۹۹۳].

۱-۱-۲- مزایای اجرای برنامه‌های توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل

امروزه رشد هوشمند شهری به‌عنوان یک اولویت کلیدی مورد توجه قرار دارد. یک رویکرد متعادل در رشد هوشمند توجه به توسعه شهری با حمایت از توسعه اقتصادی، محیط‌زیست سالم و جوامع قدرتمند می‌باشد. استفاده عاقلانه از زمین‌های اطراف ایستگاه‌های اتوبوس و مترو یک رویکرد برای رسیدن به اهداف رشد هوشمند شهر است. برنامه‌ریزی صورت‌گرفته در مناطق ایستگاه‌ها به ترویج اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی، رفاه شهرها می‌شود که این نتایج حاصل از موارد ذیل است:

- مشخص کردن گزینه‌های حمل‌ونقلی و افزایش حمل‌ونقل مسافران
- بهره‌گیری از پایین‌ترین ظرفیت حمل‌ونقل
- کاهش وابستگی به خودرو و کاهش انتشار آلاینده‌ها
- استفاده از خدمات مؤثر زمین برای کمک به ایجاد فرم فشرده شهری
- ایجاد ارتباطات بهتر بین شغل و مسکن

- ایجاد بازار مسکن در شکل‌ها و محدوده‌ی قیمت‌های مختلف
 - ایجاد فرصت برای مسکن ارزان قیمت
 - افزایش مجاورت و گزینه‌های سفر برای افراد فاقد خودرو
 - ساخت محلات قابل شناسایی و پیاده مدار
 - فعالیت بیشتر خیابان‌ها و ایستگاه‌های امن تر از نظر محیط‌زیست
 - اقدام به‌عنوان یک سازمان‌دهنده برای سرمایه‌گذاری و توسعه خصوصی
 - افزایش ارزش ارزیابی زمین‌های خالی و کمتر استفاده‌شده
- شکل ۲-۱ نمونه‌ای از ترکیب افقی رهیافت توسعه شهری حمل نقل محور را نشان می‌دهد.



شکل ۲-۱ نمونه‌ای از ترکیب افقی کاربری‌ها [گارلند، ۲۰۰۶]

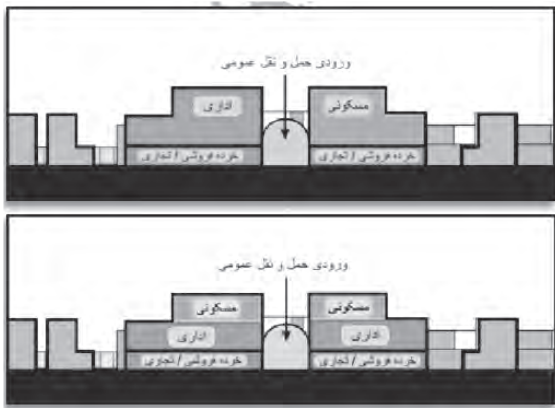
۲-۱-۲- مؤلفه‌های کلیدی توسعه شهری حمل‌ونقل محور

بررسی تعدادی از شهرستان‌ها در سراسر شمال آمریکا نشان می‌دهد که TOD شکل منحصربه‌فردی از توسعه شهری است. هیچ دو ایستگاهی یکسان نیستند. برنامه‌ریزی و توسعه یک ایستگاه بستگی به ویژگی‌های خاص ایستگاه و جامعه اطراف آن دارد. باین‌حال، عناصر کلیدی زیر معمولاً برای موفقیت توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی حیاتی می‌باشد.

استفاده بهینه از زمین اطراف ایستگاه:

سیستم حمل‌ونقل از کاربری‌هایی که نیازمند مشتریان و استفاده‌کنندگان بسیار می‌باشند، حمایت کرده و فرصت سفرهای چندمنظوره را برای استفاده عابران پیاده به‌وجود می‌آورد. بالا بودن تراکم متوسط در کاربری‌های مسکونی، اداری، مدارس و دانشکده‌ها در این مناطق نشانه‌ی حمایت سیستم حمل‌ونقل از این کاربری‌هاست. علاوه بر آن وجود خرده‌فروشی مناسب، رستوران‌ها، سرویس‌های شخصی و مدنی حمایت‌کننده کاربری‌ها و فعالیت‌های تولیدی در هردو ساعت اوج و غیراوج می‌باشند. از طرفی عدم استفاده از سیستم حمل‌ونقل در یک منطقه سبب بلااستفاده ماندن مناطق وسیعی از زمین و متروک یا ناامن شدن آن محیط برای عبور و مرور عابران پیاده می‌گردد؛ بنابراین تشویق به ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، اداری و خدمات پشتیبانی در ایستگاه‌های حمل‌ونقل می‌تواند سفرهای حمل‌ونقلی را در طول روز تولید کرده و فرصتی را برای مردمی که تمایل به نزدیک بودن به محل کار خود دارند، به وجود می‌آورد.

مسافران می‌توانند به خدمات مناسب در ایستگاه‌ها دسترسی داشته باشند. ساکنان و بازدیدکنندگان نیز می‌توانند به فعالیت‌های گوناگونی در زمان خارج از اوج بپردازند. شکل ۲-۲ نمونه‌ای از ترکیب عمودی کاربری‌ها را به تصویر کشیده است.



شکل ۲-۲ دو نمونه از ترکیب عمودی کاربری‌ها [گارلند، ۲۰۰۶]

افزایش تراکم در حوالی ایستگاه:

تراکم و تراکم فعلیتی در حمایت از سیستم حمل‌ونقل عمومی و ایجاد سرزندگی در خیابان، یک عامل کلیدی در ارتقای کیفیت محیط محسوب می‌شود. تراکم بالا بایستی در محل‌هایی ایجاد شود تا بهترین دسترسی را به سیستم حمل‌ونقل عمومی داشته باشد. در این صورت تعداد بیشتری از مسافران حمل‌ونقل عمومی را پشتیبانی خواهد کرد. از سوی دیگر، با توجه به این موضوع که کاربران اصلی در TOD پیاده‌ها هستند، تراکم باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که افراد بدون اینکه از مقیاس‌های بزرگ وحشت‌زده شوند، به راحتی به مقاصد موردنظرشان پیاده‌روی کرده و ارتباطات چهره به چهره داشته باشند.

تبدیل ایستگاه و اطراف آن به یک مکان جذاب برای عابران:

ایجاد مکان جذاب و دلپذیر اطراف هر ایستگاه با طراحی خیابان‌های عابرپیاده‌سند و جالب از نظر بصری، درختکاری، محوطه‌سازی گسترده، پیاده‌رو جداگانه، حمایت مردم از ترافیک وسیله نقلیه، بهترین استفاده از معماری در ترکیب جذاب نمای ساختمان‌ها، پنجره‌ها و عناصر مختلف معماری پیاده‌رو، توجه به نور خورشید و کاهش در مقیاس حس ساختمان‌ها، طراحی برای همه فصول و در نهایت ایجاد منطقه لذت‌بخش و دلپذیر برای عابر پیاده میسر می‌باشد.

ایجاد الگوهای توسعه فشرده:

به‌طور عام مرز محدوده TOD بافاصله از ایستگاه حمل‌ونقل عمومی تعریف می‌شود. از آنجاکه کاربران اصلی در این توسعه، عابران پیاده هستند، این امر بافاصله‌ای تعریف می‌شود که در آن قابلیت پیاده‌روی راحت و ایمن وجود دارد. فاصله معمول باقابلیت پیاده‌روی راحت فاصله ۶۰۰ متری یا حدود ۵ تا ۱۰ دقیقه‌ای در نظر گرفته می‌شود. همچنین مرز محدوده TOD تحت تأثیر موانع دسترسی پیاده مانند آزادراه‌ها، توپوگرافی زمین و مسیرهای ریل قطار تعریف و یا تعدیل می‌شود. بحث دیگری که در حوزه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته می‌شود گرادینتی از شدت کاربری، تراکم و ارتفاع ساختمان‌ها است. بدین معنا که در نواحی نزدیک‌تر به ایستگاه که خدمات بیشتری به پیاده و خدمات کمتری به خودرو ارائه می‌شود، تراکم و اختلاط بیشتری از کاربری‌ها موردنیاز است و با دور شدن از ایستگاه این شدت کاهش پیدا می‌کند. به این ترتیب هر حوزه TOD بر اساس شدت و مقیاس توسعه به سه زیرحوزه

دروازه‌ای، میانی و انتقال تقسیم می‌شود. زیرحوزه دروازه‌ای محدود به بلافاصل ایستگاه و جایی است که مسافران به وسیله حمل‌ونقل عمومی وارد یا از آن خارج می‌شوند. این زیرحوزه در حدود ۱۰۰ الی ۱۵۰ متری اطراف ایستگاه قرار گرفته که در آن بالاترین درجه یکپارچه‌سازی حمل‌ونقل عمومی با منظر خیابان، مناسب‌ترین ارتباط و اتصال بین ایستگاه و ساختمان‌های اطراف و بالاترین تراکم و اختلاط کاربری وجود دارد. زیرحوزه میانی، محدوده مابین زیرحوزه دروازه‌ای و زیرحوزه انتقال است که کاربری غالب آن مسکونی است. همچنین کاربری‌های اداری و خرده‌فروشی نیز در آن وجود دارد. در این محدوده توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی که کاربری غالب آن مسکونی در ترکیب با کاربری‌های اداری و خرده‌فروشی است. شدت توسعه در آن با توسعه موجود یا آینده در خارج از حوزه TOD برابری می‌کند و کم‌ترین ارتفاع و تراکم ساختمانی در کل حوزه در آن به چشم می‌خورد [CANPZD، ۲۰۰۶].

۲-۲- عوامل مؤثر در توسعه شهری با محوریت حمل‌ونقل عمومی

امروزه توسعه شهرنشینی و روند افزایش جمعیت در شهرها و به دنبال آن وسعت شهرها پیشرفت صنعت خودرو و وابستگی روزافزون به آن موجب بروز مشکلات ترافیکی و ازدحام، مشکلات پارکینگ، طولانی شدن زمان جابجایی، عدم ظرفیت مناسب حمل‌ونقل عمومی، مشکلات حمل‌ونقل غیرموتوری، ازدست‌دادن فضاهای عمومی، اثرات نامطلوب زیست‌محیطی، تصادفات و عدم ایمنی و افزایش مصرف زمین شده است که از تبعات سیستم حمل‌ونقل ناپایدار در مناطق شهری باشد. در این زمینه آنچه در هزاره سوم مورد تأکید قرار گرفته برنامه‌ریزی شهری در چارچوب توسعه پایدار می‌باشد. به عبارتی دیگر توسعه شهری پایدار به عنوان راهکاری برای مقابله با این مشکلات و جایگزینی روش‌های سازگار با محیط‌زیست مورد توجه قرار گرفته است و TOD رهیافتی نوین در راستای کاهش معضلات ترافیکی مراکز شهری در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته به شمار می‌آید.

۲-۲-۱- حجم تردد مسافر

تعداد مسافر ایستگاه بر نوع خدماتی که می‌تواند یا بایستی در ایستگاه ارائه شود، تأثیر می‌گذارد. برای مثال ایستگاهی که روزانه تنها ۵۰۰۰ مسافر دارد با ایستگاهی که روزانه ۵۰۰۰۰ نفر از آن استفاده می‌کنند، یکسان نیست. در یک ایستگاه تنها امکان ایجاد دکه روزنامه‌فروشی وجود دارد درحالی‌که در ایستگاه دیگر امکان ایجاد رستوران و کافی‌شاپ و برخی فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی چون آرایشگاه و کفافی و حتی خدمات مالی و بیمه و غیره را فراهم است. از این رو مطالعات حوزه نفوذ و مسافرپذیری ایستگاه بر پتانسیل توسعه ایستگاه به عنوان یک مکان مطرح است.

۲-۲-۲- نوع ایستگاه و نوع توسعه

علاوه بر تعداد مسافر در هر ایستگاه، یکی از عوامل تأثیرگذار در توسعه ایستگاه‌ها به عنوان مکانی مستعد جهت سرمایه‌گذاری، نوع ایستگاه می‌باشد. البته این موضوع بیشتر برای ایستگاه‌هایی مطرح است که مکان لازم جهت توسعه و سرمایه‌گذاری موردنظر را داشته باشند. به عنوان مثال ایستگاه‌های متروها به دلیل نوع و ساختار ایستگاه‌ها می‌توانند مستعد چنین برنامه‌ریزی شهری به شمار آیند. این ایستگاه‌ها در صورتی حالت ویژه به خود می‌گیرند که تنها برای مسافرینی که مبدأ و مقصد آن‌ها ایستگاه مربوطه نیست نیز

قابل استفاده باشد. قرار گرفتن ایستگاه موردنظر در کنار یک پایانه اتوبوس‌رانی یا تاکسی‌رانی و یا استقرار مترو یا راه‌آهن، می‌تواند از جمله موارد ویژه برای اتخاذ تصمیمات مرتبط با اختصاص سرمایه در مکان مربوطه باشد. در مطالعه حاضر، توسعه اراضی اطراف مترو به ویژه آنکه حوزه تحت تملک قطار راه‌آهن دارای وسعت مناسبی جهت توسعه شهری می‌باشد، یکی از عوامل ویژه در شکل‌گیری تصمیمات ویژه در جهت اختصاص اعتبار برای توسعه و ساخت‌وساز است.

نوع توسعه خود تأثیر بسزایی بر نوع توسعه آینده خواهد گذاشت. هرچند در مجموع بایستی بر این نکته تکیه کرد که وقوع توسعه مستلزم وجود روند توسعه است. به طوری که در مواردی که ایستگاه‌ها در مناطق رو به توسعه قرار گرفته‌اند این روند توسعه را تشدید نموده‌اند، اما در مواردی نیز که ایستگاه‌ها در مناطقی که دچار افول اقتصادی بوده و رو به اضمحلال بوده‌اند، بر روند سقوط شدت بخشیده‌اند. دسترسی تسریع‌کننده هر یک از این روندها می‌باشد. بنابراین بایستی در بررسی پتانسیل‌های توسعه ناشی از احداث ایستگاه‌های جدید سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی دقیق بوده و به روندهای کلی توجه نمود. به منظور جذب توسعه بایستی خصوصاً به فرایند متقابل شبکه ارتباطی و کاربری زمین و تأثیر آن بر توسعه توجه خاص مبذول داشت.

در مطالعه پیش‌رو، با توجه به اینکه تمامی موارد موردنیاز جهت توسعه فراهم بوده و در واقع یکی از اهداف پیش‌روی مسؤلان توسعه اراضی اطراف آن است، بنابراین مانعی برای سرمایه‌گذاری و توسعه مشاهده نمی‌گردد. تنها نیاز آن توجه ویژه سازمان‌های مربوطه و ایجاد شرایط راحت جهت سرمایه‌گذاری در این منطقه است.

به عنوان نمونه می‌توان گفت؛ با توجه به بافت شهرهای جدیدی مانند هشتگرد و بررسی میانگین سنی ساکنین شهر، مشخص می‌شود که بازه سنی پویا و جوانی در این منطقه ساکن بوده و با توجه به جمعیت کودک و خردسال این مناطق، می‌تواند نویدی بر ساخت مهد کودک و مکان‌های نگهداری خردسالان بوده و خانواده‌ها نیازی به تغییر مسیر خود جهت رساندن فرزندانشان به مهدکودک نداشته و هم‌زمان با تغییر وسیله سفر خود، فرزند خود را به مهدکودک برسانند. این امر برای افرادی که دسترسی به وسیله شخصی نداشته و نیاز به چندین تغییر وسیله برای رساندن کودک به مهد و سپس رفتن به محل کار خود را دارند، در نوع خود شرایطی ویژه فراهم می‌نماید.

۲-۲-۳- الگوی سفر مسافر

بررسی الگوی رفتاری مردم در رسیدن به ایستگاه‌های راه‌آهن یا مترو، شناخت خوبی از تأثیر ایستگاه بر روی محلات و بافت اطراف ایستگاه به دست می‌دهد. منظور از الگوی آمدو شد، نحوه استفاده از ایستگاه به صورت روزانه، هفتگی یا به شکل‌های دیگر است و به عبارتی تناوب استفاده از شبکه را نشان می‌دهد.

الگوی آمدو شد به ایستگاه‌ها نیز در نوع خدمات و کالاهایی که می‌تواند در محدوده بلافاصل ایستگاه‌ها عرضه شود، مؤثر است. استفاده روزمره از سیستم موردنظر می‌تواند عادت تهیه برخی مایحتاج روزانه، از محل ایستگاه را تقویت نماید. نوع استفاده‌کنندگان نیز، در نوع خدمات ارائه‌شده مؤثر هستند. برای مثال تردد منظم کارمندان و شاغلین می‌تواند حمایت‌کننده تمرکز برخی مراکز خرید (هایپر و مال و غیره) باشد.

هرچند ممکن است الگوهای متفاوت استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی و آمدو شد به آن به یک سطح ثابت مسافر در روز در ایستگاه

ختم شود، اما اگر ایستگاهی مبدأ یا مقصد سفرهای منظم روزانه باشد، پتانسیل بیشتری برای جلب انواع فعالیت‌های روزمره اقتصادی خواهد داشت. حال آنکه ایستگاه‌هایی که به‌طور غیرمنظم مورد استفاده قرار می‌گیرند، هرچند دارای تعداد مسافر زیادی باشند، باز هم امکان توسعه انواع فعالیت‌های اقتصادی و خصوصاً فعالیت‌های روزمره در آن‌ها فراهم نیست. بنابراین بایستی به الگوی آمدوشد و یا به عبارتی الگوی رفتاری مسافری ایستگاه‌ها توجه خاص مبذول داشت. این مقوله در ایستگاه‌های تبدالی به دلیل گستردگی اهداف سفر مسافرین و افزایش قابل توجه تردد، می‌تواند بیش از سایر ایستگاه‌ها قابل پیش‌بینی بوده و نتایج مطلوب‌تری جهت جذب مشتری به فروشگاه‌های محدوده را داشته باشد.

۲-۴-۴- اراضی بایر موجود در محدوده

یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر توسعه که بیش از همه بر مکان و شدت جذب توسعه اثر می‌گذارد وجود اراضی بایر و یا اراضی است که توسعه به میزان محدودی در آن‌ها صورت گرفته و تخریب و بازسازی آن‌ها مقرون به‌صرفه است. در برخی موارد دیده شده که توسعه پیرامون ایستگاه‌ها به دلیل فقدان اراضی قابل توسعه به تعویق افتاده است. برای مثال توسعه پیرامون ایستگاه‌ها مترو در تورنتو به دلیل آنکه این اراضی در زمان احداث ایستگاه‌ها توسعه یافته بوده تا زمانی به تعویق افتاد که فشار توسعه، ارزش اراضی پیرامون ایستگاه‌ها را به حدی افزایش داد که تخریب و بازسازی ساختمان‌ها و استفاده از آن‌ها برای کاربری‌های با شدت بیشتر به لحاظ اقتصادی مقرون به‌صرفه شد.

در برخی نمونه‌ها نیز مانند سیستم بارت سانفرانسیسکو، فراهم بودن زمین قابل توسعه مؤثرترین عامل در جذب توسعه بوده است، به‌طوری‌که ایستگاه‌های که دارای اراضی قابل توسعه بوده‌اند بیش از سایر ایستگاه‌ها جاذب توسعه شده‌اند. هرچند عموماً این‌گونه توسعه طی زمان و با کندی انجام می‌شود. نمونه ایستگاه فرمونت در ۲۵ کیلومتری جنوب مرکز شهر سانفرانسیسکو است که چنین روند توسعه‌ای را نشان می‌دهد. جدول ۱۲ نیز تراکم، ارتفاع و سطح اشغال به‌کاررفته در طراحی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را برای دو ایستگاه موجود در ایالت‌های آریزونا و کالیفرنیا نشان می‌دهد. بنابراین با توجه به زمین‌های بایر و اراضی قابل توسعه اطراف ایستگاه تبدالی مورد مطالعه، می‌توان پیش‌بینی کرد که شرایط راحتی که برای توسعه این اراضی وجود دارد می‌تواند یکی از عوامل جذب

مسافر به هردو سیستم حمل‌ونقل عمومی مترو و راه‌آهن گردد.

۲-۵- دانه‌بندی اراضی قابل توسعه

علاوه بر فراهم بودن اراضی قابل توسعه، اندازه قطعات و به عبارتی دانه‌بندی نیز بر قابلیت جذب توسعه مؤثر هستند. هر چه قطعات زمین درشت‌تر و بزرگ‌تر باشند، تملک و سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های بزرگ ساده‌تر می‌گردد. در مقابل هر چه قطعات کوچک‌تر باشند، تملک، تجمیع و توسعه آن‌ها با مشکلات و همچنین خطرات بیشتری روبروست. بنابراین بایستی در حوزه نفوذ سیستم حمل‌ونقل عمومی به بررسی اندازه قطعات پرداخته و ایستگاه‌های دارای پتانسیل بالاتر را شناسایی نمود.

۲-۳- بررسی اراضی قابل توسعه در حوزه مورد مطالعه ایستگاه (پتانسیل توسعه منطقه)

در بررسی فعالیت‌های اطراف ایستگاه‌ها، تنها حوزه نفوذ پیاده ایستگاه‌ها مدنظر می‌باشد. زیرا افراد سواره چه با وسایل نقلیه عمومی و یا وسیله نقلیه شخصی، در جلوی ایستگاه مترو از وسیله خود پیاده شده و خود را به ایستگاه می‌رسانند. بر این اساس، افراد، تنها با کاربری‌های شکل‌گرفته در اطراف و نزدیکی ایستگاه‌های سیستم حمل‌ونقلی (نهایتاً تا شعاع ۵۰ متری)، برخورد خواهند کرد. این در حالی است که افراد پیاده، از محل حرکت تا رسیدن به ایستگاه موردنظر خود، از کنار کاربری‌های شکل‌گرفته در حاشیه خیابان‌ها و معابر عبور می‌کنند.

دومین مورد قابل‌طرح برای اراضی اطراف ایستگاه‌ها به‌منظور کاهش بار روانی پیاده‌روی طولانی برای طی مسیر است. مهم‌ترین و اصلی‌ترین عامل بررسی اراضی حفاصل ایستگاه تبدالی محمدشهر و ایستگاه مترو محمدشهر، ایجاد جاذبه‌های پیاده‌روی برای افرادی است که مجبور به طی مسیر مابین این دو ایستگاه می‌باشند. به‌عبارت‌دیگر به دلیل مسیر به نسبت طولانی‌تر بین دو ایستگاه مذکور، تلاش می‌شود با ایجاد جاذبه‌های پیاده‌روی و توسعه اراضی مسیر پیاده‌روی مسیر مطلوب‌تری از نظر کاربردی و نیز ذهنی ایجاد نموده و جذابیت هر دو سیستم حمل‌ونقل عمومی را افزایش داد.

۳- بررسی ویژگی‌های ایستگاه تبدالی و راهکارهای افزایش مطلوبیت آن

از آنجا که یکی از راهکارهای بررسی موفقیت در هر پروژه‌ای ایجاد ابزارهایی جهت کسب رضایت مردمی و افزایش مطلوبیت آن است. یکی از شاخص‌های موردنظر برای افزایش مطلوبیت، نحوه و طول

جدول ۲-۱- تراکم، ارتفاع و سطح اشغال به‌کاررفته در طراحی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی برای ایستگاه‌های ایالت آریزونا و کالیفرنیا [CANPZD, ۲۰۰۶]

فاصله تا ایستگاه (متر)	حداقل زیربنا و کاربری‌ها (غیرمسکونی)	حداقل تراکم واحد مسکونی (واحد مسکونی در هر جریب)	حداکثر ارتفاع ساختمان (متر)	حداکثر سطح اشغال (زیربنا)
۰-۱۵۰	۰.۶۰	۲۰	۱۵۰ درصد ارتفاع در توسعه موجود	۷۰٪
۱۵۰-۳۰۰	۰.۴۰	۱۲	۱۵۰ درصد ارتفاع در توسعه مجاور یا ۱۳.۶ متر (کمترین مقدار)	۵۰٪
۳۰۰-۶۰۰	۰.۳۰	۶	۱۵۰ درصد ارتفاع در توسعه مجاور یا ۱۰.۶ متر (کمترین مقدار)	۵۰٪

زمان دسترسی به ایستگاه و مسیر دسترسی به ویژه برای افراد پیاده است.

در این بخش ابتدا به بررسی ویژگی‌های مورد نیاز ایستگاه‌های سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی پرداخته می‌شود و سپس راهکارهای امکان‌پذیر جهت ارتقای مطلوبیت سیستم حمل‌ونقلی پیشنهاد می‌گردد.

۳-۱- ویژگی‌های ایستگاه تبادلی مورد مطالعه از نقطه نظر دسترسی

با توجه به اینکه فاصله عمودی ایستگاه محمدشهر با خط ریل راه‌آهن، در حدود ۱۰۰۰ متر است و این فاصله نهایتاً با احداث ایستگاه مابین دو خط مترو و راه‌آهن به ۶۰۰ متر کاهش می‌یابد؛ اما در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که آیا طی مسیر ۶۰۰ متری بین دو ایستگاه می‌تواند افت مطلوبیت سیستم حمل‌ونقلی را به همراه داشته باشد؟ چراکه دسترسی به وسیله، از متغیرهای اصلی تعیین مطلوبیت هر وسیله نقلیه‌ای به شمار می‌آید. این متغیر تقریباً در تمامی مدل‌های تفکیک وسیله دارای اعتبار بوده و ضریب منفی آن عموماً در تعیین میزان مطلوبیت وسیله به نسبت سایر متغیرها قابل توجه است. یکی از موارد مربوط به دسترسی، طول مسیر پیاده‌روی است. این میزان در کشورهای مختلف و برای سیستم‌های حمل‌ونقلی مختلف متفاوت است. بررسی‌ها نشان می‌دهد، جهت ارزیابی طول مناسب مسیر پیاده‌روی، از فاصله استاندارد بین ایستگاه‌های هر وسیله استفاده شده است. جدول ۳-۱ مقادیر متوسط طول مسیر پیاده‌روی را برای سیستم‌های حمل‌ونقل مختلف نشان می‌دهد.

شکل ۳-۱ و شکل ۳-۲ نقشه‌های هوایی ایستگاه مترو محمدشهر و ریل راه‌آهن را نشان می‌دهد که مقدار تقریبی فاصله ریل راه‌آهن با مترو محمدشهر در حدود ۱ کیلومتر است.

در بررسی اولیه طول مناسب مسیر پیاده‌روی، نتایج این موضوع در کشورهای مختلف مورد بررسی قرار گرفته است. به عنوان نمونه، بر اساس نظرسنجی انجام گرفته در کانادا، تمایل افراد به پیاده‌روی برای اهداف سفر مختلف، متفاوت بود. در این نظرسنجی، اکثریت افراد تمایل به پیاده‌روی تا حداکثر سه کیلومتر برای رسیدن به محل کار یا مراکز خرید داشتند. این افراد حداکثر طول پیاده‌روی برای انجام فعالیت تفریحی را ۲ کیلومتر اعلام کرده بودند و بیشینه میزان طول پیاده‌روی برای دسترسی به حمل‌ونقل عمومی را تنها ۰٫۵ کیلومتر انتخاب کردند. این مورد نشان می‌دهد که مسیر بایر مابین دو ایستگاه مورد مطالعه (۶۰۰ متر) فاصله چندانی با تمایل مردم برای پیاده‌روی ندارد؛ و می‌توان با راهکار توسعه شهری یا محوریت حمل‌ونقل عمومی به هدف ارتقای رضایت افراد در استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی دست یافت.

همان‌طور که در جدول ۳-۱ مشخص است فواصل متوسط ایستگاه‌های مترو بیشتر از سایر سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی ریلی می‌باشد و با توجه به فاصله بیشتر ایستگاه‌های سیستم‌های ریلی نسبت به فاصله ایستگاه‌های اتوبوس معمولی، لازم است در توقفگاه‌های سیستم‌های ریلی، ایستگاه‌های تبادلی برای تغییر مد کاربران و استفاده از مدهای با عملکرد متوسط و پایین برای پوشش مناطق مسکونی لحاظ گردد.



شکل ۳-۱- نمایی از ایستگاه محمد شهر کرج [google earth]



شکل ۳-۲- موقعیت مکانی ایستگاه‌های مترو و راه‌آهن تهران-کرج [google earth]

جدول ۳-۱. نمونه فواصل بین ایستگاه‌های سیستم حمل‌ونقل همگانی در دنیا (کیلومتر)

مترو	مونوریل‌های حمل‌ونقل شهری	مونوریل‌های حمل‌ونقل شهری	قطار سبک شهری
کالکته	۱/۰	چانگ‌کینگ چین	۱/۰۹
هنگ کنگ	۱/۰	جاکارتا	۰/۹۶
مکزیکوسیتی	۱/۲	مسکو	۱/۲۵
پوسان	۱/۰	گولدکووست استرالیا	۱
ریودونانبرو	-۱/۸	سیدنی	-۰/۵۱
ساندیاگو	-۰/۷	برودبیج استرالیا	-۰/۶۵
سانتوپولو	-۰/۹	بارا (برزیل)	-۰/۸
سنول	۱/۲	سیاتل	۱/۵
کاراکاس (خط شماره ۴)	۱/۵	جکسون ویل	۱
بانگکوک (BTS)	۱	لاس وگاس	۱/۵
مکزیکوسیتی (خط B)	۱/۱	نوکیو-هاندای	* ۱/۸۸
		ناها (اکیتاوا)	۰/۹۱۴
		نیوارک (آمریکا)	۰/۶۸۶
		سنتوسا (استگابور)	۰/۷۰
بازه متداول	۰/۷-۱/۵	۰/۶۵-۱/۵۹	-۰/۳-۱/۳
متوسط	۱/۰۴	۰/۹۷	۰/۸

* از مقدار ۱,۸۸ در مونوریل به علت خارج بودن از مقادیر نرمال صرف نظر می‌شود.

۳-۳- راهکار دوم، ایجاد راه سبز

در صورت عدم انحراف خط راه‌آهن به سمت ایستگاه متروی محمدشهر و با توجه به بایر بودن مسیر مابین مترو محمدشهر با مکان احتمالی ایستگاه تبدالی راه‌آهن، یکی از راهکارهای ساده و به نسبت کم هزینه جهت بهبود مطلوبیت یک وسیله سفر، ایجاد یک مسیر مناسب جهت دسترسی به آن است. در این مسیر می‌توان با درختکاری طول مسیر و ایجاد فضایی سبز که محیطی خنک‌تر توأم با سایه را برای سفرهای ساعات گرم روز فراهم کرد. در واقع راه سبز ایجاد فضای سبز خطی در مسیر مابین ایستگاه‌های مترو و راه‌آهن است. این راهکار کاملاً کم‌هزینه بوده و در کوتاه‌مدت قابلیت اجرا دارد.

۳-۴- راهکار سوم، توسعه اراضی بایر بر مبنای رهیافت توسعه حمل‌ونقل محور (TOD)

پیشتر در زمینه توسعه پایدار شهری با استفاده از رهیافت توسعه حمل‌ونقل (TOD) محور توضیحاتی ارائه شد. در تعریف دیگری از TOD؛ "توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی ترکیبی عملکردی از کاربری زمین با حمل‌ونقل عمومی، به وسیله ایجاد محلات فشرده، قابل پیاده‌روی و با کاربری مختلط در یک فاصله با قابلیت پیاده‌روی از ایستگاه حمل‌ونقل عمومی است. این نوع از توسعه افراد، مشاغل و خدمات را در کنار یکدیگر قرار داده و به گونه‌ای طراحی می‌شود که سفرهای پیاده و یا با استفاده از دوچرخه و نیز حمل‌ونقل عمومی را به سفرهای ایمن، کارا و راحت مبدل می‌سازد" [CANPZD۲۰۰۶].

حمل مسافر زمانی بهینه می‌گردد که حوزه جذب مسافر قابلیت جذب حداکثر مسافر را دارا بوده و در عین حال فاصله بین ایستگاه‌ها به قدر کافی طولانی باشد تا جذابیت کاهش زمان سفر حفظ گردد. برای سیستم قطار شهری (مترو) حمل‌ونقل ریلی با ظرفیت بالا بازه متداول فاصله بین ایستگاه‌ها بین ۷۰۰ تا ۱۵۰۰ متر می‌باشد. فواصل ۱۵۰۰ متری برای ایستگاه‌های حاشیه‌ای و فواصل ۷۰۰ متری برای ایستگاه‌های واقع در مرکز شهر، مناسب می‌باشد. فاصله ۱۵۰۰ متری برای ایستگاه‌های حاشیه‌ای، حداکثر مسیر پیاده‌روی را به ۷۵۰ متر می‌رساند. مقایسه این میزان با طول مسیر پیاده‌روی نشان می‌دهد که فاصله بین ایستگاه تبدالی محمدشهر بدون احتساب مسیر داخل ایستگاه‌ها، مقدار مناسبی بوده و مشکلی برای مسافر ایجاد نمی‌کند.

۳-۲- راهکار اول، کاهش مسیر پیاده با انحراف ریل راه‌آهن

اولین و مناسب‌ترین راهکاری که به نظر می‌رسد انحراف خط ریلی راه‌آهن به سمت ایستگاه مترو است. اگرچه این امر در صورتی امکان‌پذیر است که توپولوژی مسیر و اراضی مربوطه مشکلی در این راستا نداشته باشند؛ بنابراین بررسی هندسه مسیر و طراحی مهندسی انحراف خط ریلی به عنوان مطالعه آتی پیشنهاد می‌گردد. در صورت تحقق، این امر می‌تواند بسیاری از مشکلات مربوط به رضایت مردمی و موانع سر راه جذب مسافر از بعد مطلوبیت در دسترسی را حل و فصل نماید.

اطراف ایستگاه‌ها، چهره خوش‌منظره‌ای نداشته و می‌بایست تصمیمات ویژه‌ای برای زیباسازی مناظر آن برای مطلوبیت بیشتر مسیر صورت گیرد.

با استفاده از مطالعات گذشتگان و طراحی‌های صورت گرفته در کشورهای توسعه‌یافته و نیز متناسب با ساختار شغلی و سنی مسافران مسیر موردنظر می‌توان طراحی محدوده مورد مطالعه را انجام داد؛ اما باید توجه گردد که توسعه اراضی می‌تواند نه تنها با استفاده از بخش دولتی صورت گیرد، بلکه با جذب سرمایه از بخش خصوصی می‌توان رونقی دوچندان به محدوده مستعد توسعه و نیز به سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی داد.

۴- تأثیر ایجاد ایستگاه تبادلی محمد شهر بر جذب مسافر

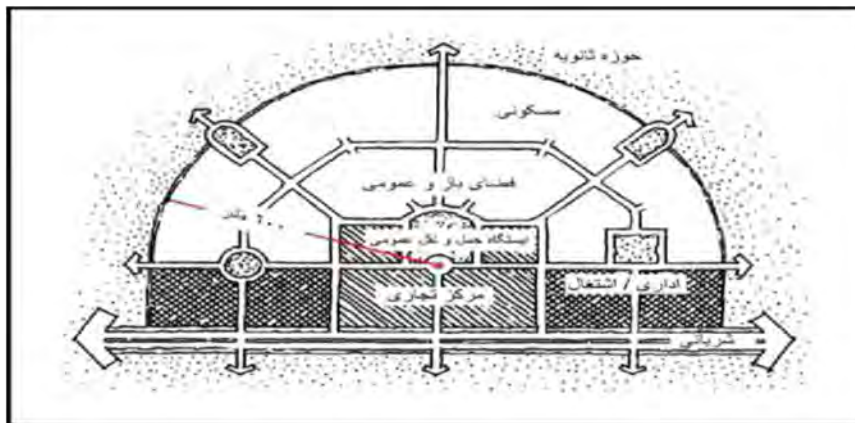
پس از بررسی‌های صورت گرفته در خصوص میزان جذب مسافر به ایستگاه راه‌آهن جمهوری اسلامی در محمد شهر کرج، این سؤال مطرح می‌گردد که با ایجاد مجتمع ایستگاهی (TOD) در این ایستگاه تا چه حد می‌توان انتظار افزایش مسافر را داشت. بررسی‌های رفتاری در کشورهای اروپایی و آمریکایی نشان می‌دهد که ایجاد جذابیت در محوطه ایستگاه‌های سیستم‌های حمل‌ونقل انبوه بر، تأثیر

فاصله‌ای که یک فرد مایل به طی کردن، برای رسیدن به یک ایستگاه حمل‌ونقل می‌باشد، تعیین‌کننده منطقه‌ای است که (TOD) در آن اتفاق می‌افتد. این فاصله معادل تقریباً ۵ دقیقه پیاده‌روی، یا ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر است. در این شعاع اطراف یک ایستگاه پتانسیل ۱۲۵ تا ۲۰۰ هکتار برای توسعه حمل‌ونقل - محور وجود دارد.

درواقع می‌توان گفت؛ توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی به این دلیل مناسب است که به افزایش تراکم، پیاده‌روی آسان تا محل ایستگاه حمل‌ونقل اصلی و با ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، اشتغال و فرصت‌های خرید، طراحی شده برای افراد پیاده بدون حذف خودرو منجر گردد [برنیک و سورو، ۱۹۹۷].

ساختاری از توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی که توسط کلتورپ پیشنهاد شده است در شکل ۳-۳ قابل مشاهده است. بر اساس این ساختار، توسعه تا شعاع ۶۰۰ متر صورت گرفته است. ایستگاه حمل‌ونقل عمومی در مرکزیت آن قرار داشته و مراکز تجاری و فضای سبز اولین فضای بعد از ایستگاه را به خود اختصاص داده‌اند.

شکل ۳-۴ تصاویری از اراضی بایر اطراف مترو محمدشهر و ریل راه‌آهن را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، اراضی



شکل ۳-۳- دیاگرام پیشنهادی کلتورپ برای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی



شکل ۳-۴- تصاویری از محوطه مترو محمد شهر و محدوده راه‌آهن نزدیک آن

دوچندان بر جذب مسافر از سایر سیستم‌های حمل‌ونقلی دارد. این امر با توجه به تأمین مایحتاج مردم از مجتمع تجاری اطراف ایستگاه یا سایر نیازهای خانوار از جمله سفرهای با قصد خرید بدون نیاز به وسیله شخصی و تنها با طی مسافت پیاده کوتاه، تأییدکننده‌ی تأثیر بسزای این ساختمان است؛ بنابراین ایجاد مجتمع ایستگاهی یا به عبارتی ایستگاه تبادلی، می‌تواند در کنار افزایش مطلوبیت سیستم‌های انبوه بر مترو و راه‌آهن، مقصد سفر جدیدی را برای ساکنین محدوده جهت تأمین مایحتاج مصرفی ایجاد نمود.

رونق مجتمع ایستگاهی از یک‌سو به سود سرمایه‌گذاری‌های انجام‌گرفته در راه‌آهن و مترو بوده و از سوی دیگر به کاهش سفرهای مازاد باهدف تأمین مایحتاج خانوار کمک می‌نماید. درواقع استفاده هرچه بیشتر از زیرساخت‌های حمل‌ونقلی باهدف توسعه شهری، آرمان یک شهر درحال توسعه به شمار می‌آید.

تاکنون پیاده‌سازی چنین رویکردی با محوریت ایجاد مجتمع ایستگاهی و تأثیر آن بر میزان جذب مسافر در ایران انجام نگرفته است؛ و تنها به مطالعاتی در شهر قزوین که هم‌اکنون نیز در حال انجام است بسنده شده است. همچنین اگرچه بحث و بررسی در این خصوص و آمار و ارقام مربوطه به عوامل بسیاری وابسته است؛ اما مطالعات سایر پروژه‌های این‌چنینی در شهرهای توسعه‌یافته جهان، این ارقام را بین ۵ تا ۱۵ درصد اعلام می‌کنند؛ اما دستیابی به رغم دقیق پروژه موردنظر، به عوامل متعددی وابسته است که در ادامه به چند مورد اصلی اشاره می‌شود:

- ساختار خدماتی مجتمع ایستگاهی
- وسعت تملک اراضی مجتمع ایستگاهی
- نحوه دسترسی به مجتمع با استفاده از سایر وسایل نقلیه اعم از پیاده و خودرو شخصی
- میزان امکانات پیش‌بینی‌شده جهت حمل‌ونقل کالای خریداری‌شده از مجتمع
- سایر امکانات موجود در این مجتمع از جمله تسهیلات مربوط به نگهداری و حمل کودک
- مسیر سبز دسترسی به مجتمع
- اطلاع‌رسانی از امکانات، خدمات و نحوه دسترسی به مجتمع ایستگاهی
- مسیر جاده‌ای دسترسی به مجتمع
- ایجاد تسهیلات موردنیاز خودروهای شخصی از جمله پارکینگ و مسیر جاده‌ای مطلوب به سمت ایستگاه.
- درواقع طراحی مناسب مجتمع ایستگاهی و ایجاد محیطی مناسب برای اقشار مختلف مردمی و نیز زمان‌بندی بهینه خدمات‌رسانی ایستگاه‌ها و ایستگاه تبادلی، نقشی اساسی در موفقیت هر چه بیشتر چنین پروژه‌هایی دارد. در این پژوهش سعی بر آن شده است که علاوه بر مطالعه در خصوص برآورد تقاضای مسافر، راهکارهای مؤثر در موفقیت بیشتر این پروژه نیز ارائه گردد.

۵-۱- اعلام نظر در خصوص گزینه‌های مطرح در ریل حومه‌ای

مطالعات پیش رو ابعاد مختلفی از ایجاد ایستگاه تبادلی در محمد شهر کرج را مورد بحث و بررسی قرار داده است. که برآن اساس ایجاد مجتمع‌های ایستگاهی که شیوه نوینی برای توسعه شهری با محوریت حمل‌ونقل عمومی است، باهدف ارتقای مطلوبیت سیستم‌های حمل‌ونقل انبوه‌بر بررسی و مبانی مربوطه تشریح شده

است که با توجه به موارد فوق به بررسی و ارائه نظر در خصوص گزینه‌های ممکن و قابل طرح احداث ایستگاه راه‌آهن در محدوده محمد شهر پرداخته می‌شود. راهکارهای مختلفی برای ایستگاه و نحوه هدایت مسیر ریلی در این محدوده قابل بررسی است که در چهار گزینه مطرح می‌گردد.

۵-۱- گزینه اول؛ ایجاد یک مسیر انحرافی با احداث تونل زیر نوار ساختمان‌های مسکونی موجود در اطراف ریل کنونی

با توجه به وجود یک بلوک عرضی ساختمان مسکونی در ضلع شمالی ریل راه‌آهن و مشکلات موجود برای مالکیت اراضی جهت ساخت‌وسازهای دولتی، می‌توان با صرف هزینه، اقدام به ایجاد تونل انحرافی در مسیر منتهی به ایستگاه متروی محمد شهر شده و فاصله بین دو ایستگاه را به صفر رساند.

موارد متعددی در این طرح مطرح می‌گردد که از جمله آن هزینه‌های ریالی آن است. پروژه حفر تونل اگرچه شاید نسبت به هزینه ساخت ریل در سطح زمین پرهزینه‌تر باشد، اما با توجه به کمینه‌سازی فاصله مابین دو ایستگاه موردنظر، مطلوبیت قطار راه‌آهن بیشینه شده و جذب مسافر بدون نیاز به هیچ هزینه مازاد، اعم از ایجاد مجتمع ایستگاهی و تملک بخش زیادی از زمین‌های زراعی را ممکن می‌سازد.

از سوی دیگر، هزینه تملک زمین‌های مسکونی و تغییر محل سکونت اهالی منطقه، همواره موضوعی زمان‌بر و دشوار بوده است. چراکه رضایت ساکنین از پرداخت هزینه در ازای تملک زمین می‌تواند ناراضی‌سازکنان و مخالفت تصمیم‌گیران از جمله شورای شهر را به همراه داشته باشد.

۵-۲- گزینه دوم؛ ایجاد انحراف مسیر ریلی جهت کاهش فاصله بین دو ایستگاه

در این گزینه، امتداد انحراف ریل به سمت ریل متروی محمد شهر تنها اندکی و بیشتر باهدف کاهش فاصله پیاده‌روی حداقل دو ایستگاه انجام می‌گیرد. انحراف خط ریلی، کاهش حدود ۴۰۰ متری فاصله و رساندن فاصله بین دو ریل به حداکثر ۶۰۰ متر را نتیجه می‌بخشد. در این حالت، همچنان ایجاد مجتمع ایستگاهی و تملک اراضی پیشنهاد می‌شود، با این تفاوت که در صورت عدم امکان انحراف کامل ریل راه‌آهن تا مترو، این گزینه می‌تواند به کاهش مسیر پیاده‌روی و افزایش مطلوبیت نسبی قطار منتهی شود. در این گزینه به تملک زمین‌های مسکونی ریل راه‌آهن و تملک اراضی مابین دو خط ریلی، همچنان نیاز است.

در این گزینه، کسب موفقیت و دستیابی به اهداف موردنظر، متأثر از طرح‌های توسعه ایستگاهی و ایجاد ایستگاه تبادلی با طراحی مناسب شهری بوده و جذب مسافر و تأمین رضایت مسافر در سایه ایجاد محیط پیاده‌روی ایمن و مطلوب میسر است. مباحث مربوط به توسعه شهری حمل‌ونقل محور در سال‌های اخیر، خبر از روش‌های نوینی در کسب رضایت مسافر در استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل انبوه‌بر می‌دهد.

۵-۳- گزینه سوم؛ ایجاد انحراف در مسیر ریلی در سطح زمین

در این گزینه پیشنهاد می‌شود از مسیر جاده‌ای که در میانه اراضی مسکونی وجود دارد، جهت ایجاد یک خط ریلی جدید استفاده شود. در این روش، قطار حرکت خود به سمت ایستگاه احداث‌شده را به‌صورت حرکت رفت و برگشتی انجام می‌دهد. تملک اراضی مسکونی و حتی زراعی در این روش به حداکثر میزان خود می‌رسد. درحالی‌که فاصله

۵-۵- جمع بندی

در این مطالعه گزینه‌های امکان‌پذیر جهت ساخت ایستگاه محمدشهر در مسیر قطار راه‌آهن جمهوری اسلامی مطرح شد. اگرچه پرداختن به نحوه ساخت و احداث ایستگاه نیاز به مطالعات زمین‌شناختی و نقشه‌برداری و محاسبات تخصصی دارد، اما از نقطه نظر حمل‌ونقلی می‌توان مسیر کلی خط راه‌آهن را طرح نمود. از میان گزینه‌های پیشنهادی نیز، بهترین گزینه از دید تخصصی، بیشتر بر اساس متغیرهای دسترسی و مطلوبیت در سفر پیاده و سواره خواهد بود. بررسی عوامل مؤثر در تصمیم‌گیری در خصوص انتخاب مکان مناسب احداث ایستگاه به‌خودی‌خود مستلزم مطالعات میدانی و تخصصی بسیاری است اما در نهایت با بررسی‌های میدانی در خصوص گزینه‌های پیشنهادی، گزینه سوم که ایجاد یک مسیر انحرافی تا لبه ایستگاه مترو است به عنوان گزینه برتر انتخاب می‌شود. برخی از مزایای این روش در بند مربوط مطرح شد که از آن جمله، عدم نیاز به تملک کامل زمین‌های مابین دو ریل موجود و عدم نیاز به سرمایه‌گذاری و ساخت مجتمع ایستگاهی است. همچنین عدم نیاز به تملک ساختمان‌های مسکونی جهت ایجاد مسیر ریلی موردنیاز از دیگر مزایای این گزینه پیشنهادی می‌باشد. اما همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، مزیت شاخص این گزینه در حذف مسیر پیاده‌روی برای مسافران بین دو ایستگاه است که منجر به افزایش قابل‌توجه مطلوبیت سیستم‌های آن‌بوه بر می‌شود.

منابع و مراجع

۱. رضازاده، راضیه، آریا نفر، علیرضا، "روش بررسی پتانسیل‌های توسعه ایستگاه‌های مترو"، (۱۳۸۹)
۲. رفیعیان، مجتبی، "ارائه فرآیند طراحی شهری اجتماعات محلی با تأکید بر رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور"، ۱۳۹۱.
۳. رضایی، رحیم و وسعت، امیراوغلی، "بررسی حوزه نفوذ کلان‌شهر تهران با روش زمانی و مدل جاذبه"، آمایش سرزمین، ۱۳۸۹.
۴. بهرامی، رحمت‌الله، مرصومی، نفیسه، "توسعه پایدار شهری"، انتشارات دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۰.
5. Coppack, P. M. (1988). "The Evolution and Modeling of the Urban Field." in Essays on Canadian Urban Process and Form III: The Urban Field, edited by P. M. Coppack, L. H. Russwurm, C. R. Bryant. Waterloo, Ontario: Department of Geography, University of Waterloo, pp:5-27.
6. CANPZD (2006). Transit Oriented Development (TOD) Guidebook, City of Austin Neighborhood Planning and Zoning Department, Austin: Metropolitan Council
7. Valley Connections. (2001). Model Transit-Oriented District Overlay Zoning Ordinance, Prepared for Valley Connections, Valley, Community Design and Architecture, Inc.
8. Calthrope, P. (1993). the Next American Metropolis (Ecology, Community and American Dream) Princeton, N.J: Princeton Architectural Press.

بین دو ایستگاه به سفر رسیده و مسافر عملاً مسافت پیاده‌روی جهت تغییر وسیله را نخواهد داشت.، این گزینه را می‌توان بر اساس محاسبات سرانگشتی، کم‌هزینه‌ترین گزینه به شمار آورد. در این گزینه تملک زمین به‌مراتب کمتر از گزینه دوم و چهارم خواهد بود، در نتیجه هزینه‌های مربوطه کاهش یافته و نیازی به تملک اراضی مسکونی و جابجایی ساکنین منطقه نبوده و از این رو رضایت ساکنین را به همراه خواهد داشت.

مهم‌ترین و شاخص‌ترین مزیت این گزینه نزدیکی دوخط ریلی و رساندن فاصله پیاده‌روی به صفر خواهد بود. این مزیت از نقطه نظر حذف هزینه‌های ساخت و ایجاد مجتمع ایستگاهی و زیرساخت‌های خدماتی دیگر، دلیلی واضح بر انتخاب این گزینه به‌عنوان گزینه برتر خواهد بود. لازم به ذکر است که هر دو گزینه ۱ و ۳، با اندک تفاوتی مشابه بوده و هر دو، در اولویت پیشنهاد متخصصین حمل‌ونقلی هستند. اگرچه بررسی و انتخاب دقیق گزینه‌های پیشنهادی، نیاز به مطالعات بیشتر و تخصصی‌تر در زمینه‌ی علوم زمین‌شناختی، طراحی خطوط ریلی و هزینه‌های ریلی هر کدام دارد.

۵-۴- گزینه چهارم؛ خط ریلی موجود (حالت پایه)

در این گزینه نیازی به ایجاد خط ریلی جدید و تخصیص مسیر برای آن نبوده و در نتیجه کارفرما هزینه‌ای بابت ایجاد خط راه‌آهن جدید متحمل نمی‌شود؛ اما در صورت عدم تغییر در مسیر، حداقل بین دو ایستگاه تا حدود ۱ کیلومتر، همچنان از دلایل نامطلوبیت سامانه راه‌آهن خواهد بود. علاوه بر آنکه، کمی پیریشانی در تصمیمات مسافران وجود خواهد داشت؛ چراکه در صورت عدم ایجاد مجتمع ایستگاهی، طی مسیر از ایستگاه راه‌آهن به سایر نقاط نیاز به استفاده وسایل نقلیه موتوری نیمه همگانی و شخصی بوده و یا طی مسیر در حداقل بین دو ایستگاه تا زمان ایجاد یک مسیر مناسب بعد از تملک اراضی، اجبار نامطلوبی را در پی خواهد داشت. همچنین این گزینه به دلیل وجود ساختمان‌های مسکونی در امتداد خط ریلی راه‌آهن به دلیل نیاز به ساخت ساختمان ایستگاه و متعلقات مربوطه، نیاز به تملک ساختمان‌های مسکونی موجود در محدوده داشته و از معایب اصلی این گزینه به شمار می‌رود؛ بنابراین مشخص‌ترین ویژگی و مزیت این گزینه، هزینه کم ایجاد ایستگاه راه‌آهن خواهد بود.

شکل ۵-۱ مسیر ریل راه‌آهن بر اساس گزینه‌های پیشنهادی تصویری شما تیک از گزینه‌های پیشنهادی را نشان می‌دهد.



شکل ۵-۱- مسیر ریل راه‌آهن بر اساس گزینه‌های پیشنهادی

طرح تخصیص سوخت دیزل بر اساس پایش پیمایش و سامانه‌ی حمل و نقل بار درون شهری

■ سید ابراهیم عبدالمنافی

دکتری مهندسی عمران

در گرایش مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل

■ محمد عباسی

دانشجوی دکتری اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

■ حسین حیدریان

دانشجوی دکتری صنایع دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی

مقدمه:

رشد روزافزون جمعیت و افزایش مالکیت وسایل نقلیه در شهرها، مشکلات فراوانی را برای زندگی شهری در شهرها و به ویژه کلانشهرهای کشور ایجاد کرده است که از مهمترین آنها می توان به ازدحام ترافیک، تصادفات، آلودگی هوا و مصرف سوخت و انرژی اشاره کرد. در این میان بخش اعظم مصرف سوخت متعلق به بخش حمل و نقل بوده است، که با توجه به عمر ناوگان دیزل درون شهری همواره در حال ازدیاد می باشد. بنابراین به منظور کاهش و مدیریت مصرف سوخت در بخش حمل و نقل، طرح سهمیه بندی و کارت هوشمند سوخت به اجرا درآمد. اما به دلیل عدم مدیریت بهینه تخصیص نفتگاز در بخش حمل و نقل، اجرای طرح موجب عرضه سوخت خارج از شبکه برای افراد سودجو در قالب قاچاق شده است. لذا به منظور بهبود وضعیت موجود و توزیع عادلانه سوخت، هیأت دولت مصوب های به شماره ۱۳۷۳/۱۳۷۳/ت/۵۱۵۱۲هـ در مورخ ۱۳۹۳/۱۱/۱۴ را به تصویب رسانده است.

مصوبه هیأت دولت

محتوای این مصوبه به دنبال آن است تا تحویل سوخت به هر خودروی مشمول در طرح یعنی کامیون، کامیونت، اتوبوس، مینیوسه های حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و برون شهری با سوخت مصرفی نفت گاز تابع مقدار پیمایش آن باشد. بنابراین شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران مکلف است بر اساس مقادیر پیمایش اعلام شده به تفکیک هر وسیله نقلیه، میزان سوخت مربوط را در مقاطع زمانی قابل تعریف، محاسبه و در کارت سوخت خودرو ثبت نماید. مبنای محاسبات شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران، اطلاعات دریافتی از سامانه جامع پیمایش می باشد که ایجاد آن بر عهده وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است.

برخی از مواد مهم این مصوبه به شرح ذیل است:

• ماده ۲- در این تصویب نامه منظور از سامانه جامع پیمایش، سامانه ای است که بر اساس اطلاعات سامانه موقعیت یاب جغرافیایی (GPS) و اسناد جابجایی کالا و مسافر میزان پیمایش هر وسیله نقلیه را در دوره زمانی مشخص محاسبه و تعیین می کند.

• ماده ۳- وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) و وزارت کشور (سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور) مکلف اند حسب مورد و به ترتیب در بیرون و درون شهرها تا پایان نیمه اول سال ۱۳۹۵ نسبت به تجهیز کلیه خودروهای مشمول به سامانه جامع پیمایش اقدام نمایند.

• ماده ۷- وزارت نفت (شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران) مکلف است از ابتدای مهرماه ۱۳۹۵ برای خودروهای برون و درون شهری، بر مبنای پیمایش ثبت شده توسط سامانه جامع پیمایش، سوخت مورد نیاز خودروهای مشمول این تصویب نامه را توزیع نماید.

• ماده ۸- هفتادوپنج درصد از منابع مورد نیاز برای سامانه موقعیت یاب جغرافیایی (GPS) به سرمایه گذاران مجری از محل منابع ماده (۱۳)

قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور- مصوب ۱۳۹۴- پرداخت خواهد شد.

• ماده ۱۰- وزارتخانه های راه، شهرسازی و کشور (حسب مورد) مکلفند به منظور تحقق بندهای (۵) و (۹)، کلیه تمهیدات و نظارت های لازم جهت ثبت، صحت و اعتبارسنجی، امنیت و ارسال اطلاعات برای وزارت نفت را به عمل آورند.

اقدامات اجرایی کارگروه

در راستای مصوبه هیأت وزیران، کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارتخانه های نفت (شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران- رئیس کارگروه)، راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای)، کشور (سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور) و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت تشکیل گردیده است.

جلسات متعددی در قالب کارگروه های راهبردی، فنی، کسب و کار و ... تشکیل شده و بر اساس تصمیمات اتخاذ شده، مقرر گردید تا سهمیه سوخت به دو بخش تقسیم گردد:

- سوخت سهمیه پایه،
- سهمیه عملکردی،

سهمیه پایه بخشی از سهمیه سوخت است، که در هر ماه برای تمامی وسایل نقلیه نفتگازسوز به عنوان سهمیه در نظر گرفته می شود. سهمیه پایه به ماه های بعد انتقال نمی یابد.

سهمیه عملکردی، مقدار سهمیه ای است که در هر دوره متناسب با مقدار پیمایش اعلام شده از سوی سامانه پیمایش تعیین خواهد شد. سهمیه عملکردی مازاد بر نیاز ماهانه در کارت سوخت باقی می ماند.

میزان کاهش سهمیه پایه در فازهای مختلف اجرای مصوبه هیأت دولت:

• در فاز اول که از ابتدای مهرماه سال ۹۴ آغاز و تا انتهای آبان ماه همان سال ادامه داشته است، که میزان سهمیه پایه به طور میانگین ۱۵ درصد نسبت به سهمیه اولیه کاهش یافت.

• در فاز دوم که از ابتدای آذرماه آغاز و تا انتهای دی ماه ادامه داشته است، که میزان سهمیه پایه به طور میانگین ۲۵ درصد نسبت به سهمیه اولیه کاهش یافت.

• در فاز سوم که در ماه بهمن سال ۹۴ به اجرا درآمد. میزان سهمیه پایه به طور میانگین ۲۸ درصد نسبت به سهمیه اولیه کاهش داشته است.

• فاز چهارم از ابتدای اسفندماه سال ۹۴ آغاز گردید که در آن میزان سهمیه پایه به طور میانگین ۲۹ درصد نسبت به سهمیه اولیه کاهش یافت.

• فاز پنجم از اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۶ شروع و تا آبان ماه سال جاری نیز ادامه یافت و طی آن سهمیه ناوگان سنگین مسافری با کاهش ۲۰ درصدی مواجه گردید.

از ابتدای سال ۱۳۹۶ و با اجرای طرح ملی ساماندهی ناوگان حمل و نقل بار و مسافر دیزل شهری، طی ۶ ماه، به مرور سهمیه های پایه مصوب برای ناوگان بخش شهری صرفاً به ناوگان ثبت نام و احراز هویت شده تخصیص یافت.

از ابتدای دی ماه سال ۱۳۹۶ نیز، متعاقب اطلاع رسانی انجام گرفته، سهمیه پایه فوق الذکر در بخش شهری، صرفاً به ناوگان دارای پروانه فعالیت معتبر از شهرداری ها تعلق می گیرد.

• در فاز ششم که از ابتدای دی ماه سال جاری و همزمان با اجرای طرح ملی و یکپارچه صدور سند حمل بار شهری (باربرگ) در سراسر شهرهای کشور اجرایی گردیده است، کلیه ناوگان دارای ظرفیت های بین ۱۰ تا ۳۰ تن و ۳۰ تن به بالا، به صورت ماهانه، به ترتیب با کاهش سهمیه پایه معادل ۱۰ و ۱۵ درصدی مواجه می گردند. لذا ناوگان مذکور به مرور سهمیه خود را صرفاً به صورت عملکردی و بر اساس میزان پیمایش حاصل از بارنامه (برای بخش برون شهری) و باربرگ (برای بخش درون شهری) دریافت خواهند کرد.

استقرار نظام مدیریت یکپارچه حمل و نقل درون شهری

به منظور اجرای مصوبه هیئت دولت در خصوص ساماندهی و تخصیص سهمیه سوخت به ناوگان نفت گاز سوز بخش حمل و نقل درون شهری مبتنی بر پیمایش، اقدامات مورد نیاز در قالب ۴ مرحله اصلی «ساماندهی فعالان حمل و نقل درون شهری و حومه ای»، «استقرار نظام صدور سند حمل بار درون شهری (باربرگ)»، «سامانه اعتبارسنجی اطلاعات پیمایش» و «تجهیز ناوگان حمل و نقل درون شهری به دستگاه هوشمند سپیاد» در نظر گرفته شده که طی یک برنامه اجرایی به کارگروه راهبری موضوع بند ۶ مصوبه فوق الذکر ارائه شده و از ۶ بهمن ماه ۱۳۹۵ در دست انجام می باشد.

۱- ساماندهی فعالان حمل و نقل درون شهری و حومه ای:

مرحله اول از تاریخ ۹۵/۱۱/۰۶ با همکاری وزارت کشور، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت نفت به صورت متمرکز و یکپارچه اجرا شده و تا بحال بالغ بر ۲۹۰ هزار خودرو فعال نفت گاز سوز شهری ضمن ثبت نام و انجام اصالت سنجی سیستمی از طریق اتصال به بانک های داده ای پایه در کشور، توسط شهرداری های کشور موفق به دریافت مجوز فعالیت در بخش شهری شده اند. در این راستا، از طریق ارتباط برخط با وزارت نفت، علاوه بر تخصیص بهینه و هوشمند سهمیه سوخت دیزل به کلیه ناوگان فوق الذکر، تاکنون از محل اجرای گام اول طرح مذکور، بالغ بر ۹۰۰ میلیون لیتر از قاچاق این سرمایه ملی به خارج از کشور جلوگیری شده است. نتایج به دست آمده به گونه ای بوده است که طرح پیمایش در بیانات ریاست محترم جمهور مورخ ۱۳۹۷/۰۶/۰۶ به عنوان موفق ترین طرح در حوزه مبارزه با قاچاق فرآورده های صادراتی معرفی گردید.

۲- استقرار نظام صدور سند حمل بار درون شهری (باربرگ): در ادامه با فراهم شدن زیرساخت نرم افزاری و

سخت افزاری سامانه صدور سند حمل بار درون شهری (باربرگ)، استقرار مرحله دوم و بهره برداری از این سامانه در کلیه شهرهای کشور از ۲۰ آبان ماه ۱۳۹۷ آغاز شده است. قابل ذکر است باربرگ، بر اساس قانون تجارت الکترونیک و به صورت الکترونیکی طراحی شده و به عنوان سندی معتبر، امکان مدیریت یکپارچه و برخط جابه جایی بار در سطح شهرهای کشور را فراهم می کند. لذا سند مذکور، ضمن شناسایی فعالان واقعی حوزه حمل و نقل، سازوکار لازم را جهت تخصیص هدفمند و سیستمی خدمات و تسهیلات دولتی از جمله تخصیص سهمیه لاستیک و قطعات یدکی، شناسایی واجدان شرایط بیمه تأمین اجتماعی، ارائه تسهیلات نوسازی ناوگان و سهمیه سوخت بر اساس عملکرد ثبت شده خودرو ایجاد می کند.

۳- اعتبارسنجی اطلاعات پیمایش:

در راستای اجرای بند ۱۰ مصوبه هیئت دولت در خصوص لزوم اعمال تمهیدات و نظارت های لازم جهت صحت و اعتبارسنجی ارسال اطلاعات پیمایش ناوگان به وزارت نفت و جلوگیری از صدور باربرگ های بدون پشتوانه، مرحله سوم طرح به صورت موازی با اجرای مرحله دوم، در قالب انجام هماهنگی جهت یکپارچه سازی اطلاعات کلیه دوربین های پلاک خوان تحت مدیریت شهرداری های سراسر کشور در سامانه ملی در حال انجام می باشد.

۴- تجهیز ناوگان حمل و نقل درون شهری به دستگاه هوشمند سپیاد

به منظور اجرای مصوبه هیئت دولت و مقابله با مصرف بی رویه و قاچاق فرآورده های نفتی، سامانه یکپارچه پایش عملکرد ناوگان درون شهری یا سپیاد مورد بهره برداری قرار گرفته است. سند مشخصات فنی مربوط به این سامانه با توجه به نیازمندی های مصوبه مذکور و همچنین نیازمندی هایی موجود در شهرهای کشور با مشورت اساتید صاحب دانش و شرکت های دانش بنیان در حوزه دستگاه های موقعیت یاب تهیه و نهایی گردید. شرکت های دارای صلاحیت مشروط به رعایت قواعد عنوان شده در سند مشخصات فنی و اخذ تأییدیه از آزمایشگاه های مرجع معرفی شده برای تجهیزات خود، امکان ورود به طرح و نصب دستگاه بر روی ناوگان شهری را خواهند داشت.

متذکر می گردد مطابق بند شماره ۸ مصوبه هیئت دولت و اصلاحیه آن، مقرر شده است ۷۵ درصد از منابع مورد نیاز برای دستگاه هوشمند سپیاد از محل منابع ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور مصوب ۱۳۹۴ پرداخت شود. لذا اجرایی شدن این مرحله منوط به تأمین مالی این بخش از محل نامبرده می باشد که با وجود انجام پیگیری های متعدد، تا بحال منجر به اقدام عملیاتی نشده است. این در حالی است که همانطور که پیشتر گفته شده، زیرساخت نرم افزاری و سخت افزاری مورد نیاز این مرحله به طور کامل پیاده سازی شده و آماده بهره برداری می باشد.

جمع بندی

در راستای مصوبه هیئت دولت در بخش درون شهری و استقرار نظام مدیریت یکپارچه حمل و نقل تلاش گردیده است تا با ارائه خدمت به فعالان این حوزه سامانه های مناسب طراحی و اجرا گردد. بدیهی است اجرای کامل سامانه در شهرهای کشور منوط به همکاری شهرداری ها بوده و امید است این مهم به نحوه احسن اجرا درآید.

اتوبوس‌های هدایت‌شده خط شیدامی شهر ناگویا

Guideway Bus (Guided Bus) System, Shidami Line

■ **مرضیه حصارى**

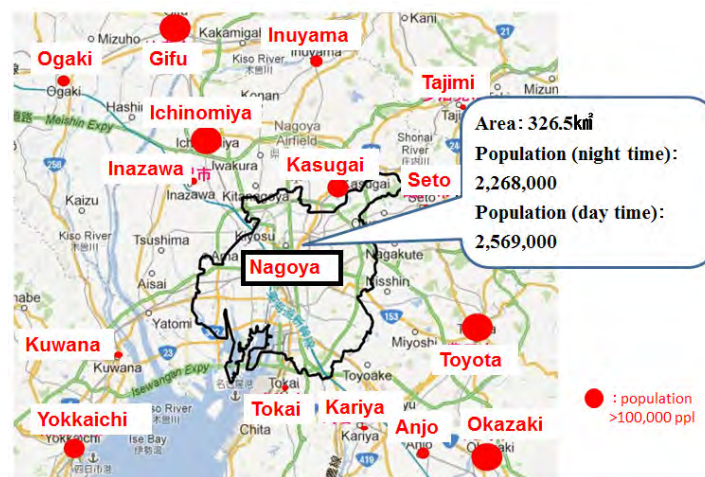
مدیر کل دفتر حمل‌ونقل عمومی و ترافیک شهری

■ **افشین لرزنگنه**

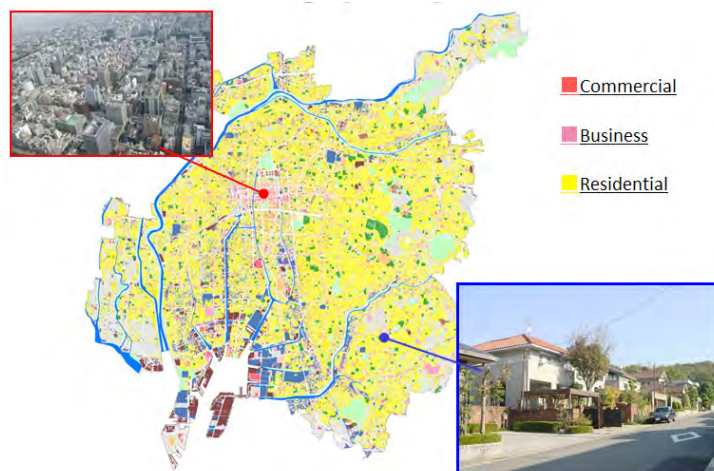
مدیرعامل سازمان مدیریت حمل و نقل و بار و مسافر کرمانشاه

۷۵۸ کیلومتر است که شبکه اتوبوس شهری با ایجاد یکپارچگی با شبکه راه‌آهن اصلی، بیشتر نقاط شهر را پوشش می‌دهد. این شهر همچنین به داشتن صنایع هوافضا و حمل‌ونقل مشهور است. شبکه معابر از مساحت شهر ۱۸ درصد است که در ناحیه اصلی شهر به ۳۰ درصد هم می‌رسد. همچنین برنامه‌ای برای احداث یک خط قطار سریع‌السیر شینکانسن که توکیو را به ناگویا وصل خواهد کرد وجود دارد. شایان ذکر است خودروهای شخصی در شهر ناگویا سهم بالاتری را در سفرهای شهری نسبت به شهر توکیو پوشش می‌دهند.

شهر ناگویا در قسمت مرکزی ژاپن قرار دارد و از لحاظ مکانی بین توکیو و اوساکا قرار گرفته است. شهرهای با جمعیت ۱۰۰ تا ۴۰۰ هزار نفر در شعاع ۴۰ کیلومتری شهر به دلایل شغلی یا تحصیلی با این شهر در ارتباط هستند. در قسمت مرکزی شهر بافت تجاری و اداری قرار دارد و در نواحی پیرامونی آن بافت مسکونی جای گرفته است. از مشخصه‌های اصلی حمل‌ونقل این شهر می‌توان به داشتن ۶ خط مترو در ۱۷ ریل، ۲ خط اتوبوس هدایت‌شده به طول ۷٫۴ کیلومتر (با بهره‌برداری بخش خصوصی) و ۲۹ پایانه مسافربری اشاره نمود. همچنین این شهر دارای ۱۶۳ خط اتوبوس (۱۱۰۰ اتوبوس) به طول



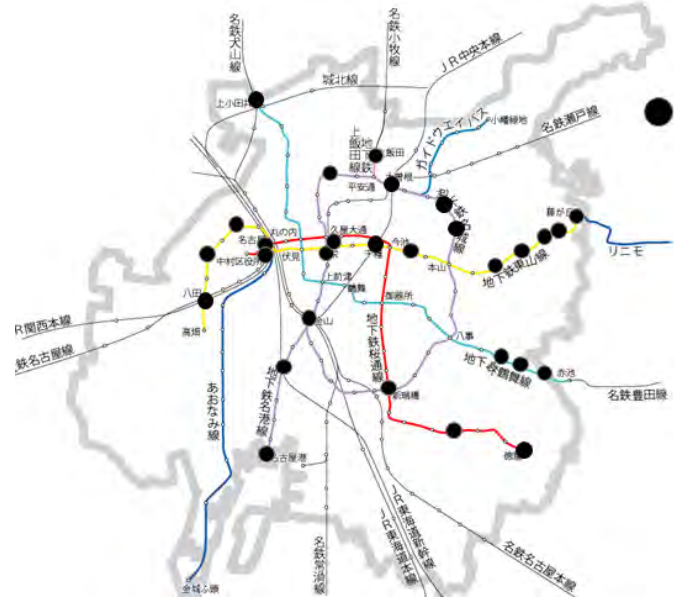
شکل (۱): نقشه و مشخصات کلی شهر ناگویا



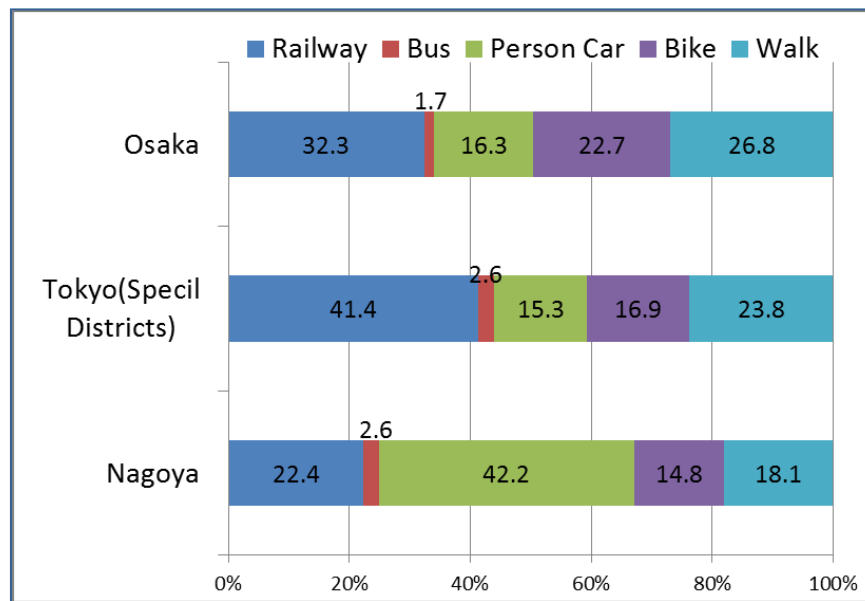
شکل (۲): نقشه کاربری‌های شهر ناگویا



شکل (۴): نقشه خطوط اتوبوسرانی ناگویا



شکل (۳): پایانه‌های اصلی اتوبوس شهر ناگویا



شکل (۵): سهم مد های حمل و نقل از سفرهای شهری در شهرهای ناگویا، توکیو و اوساکا

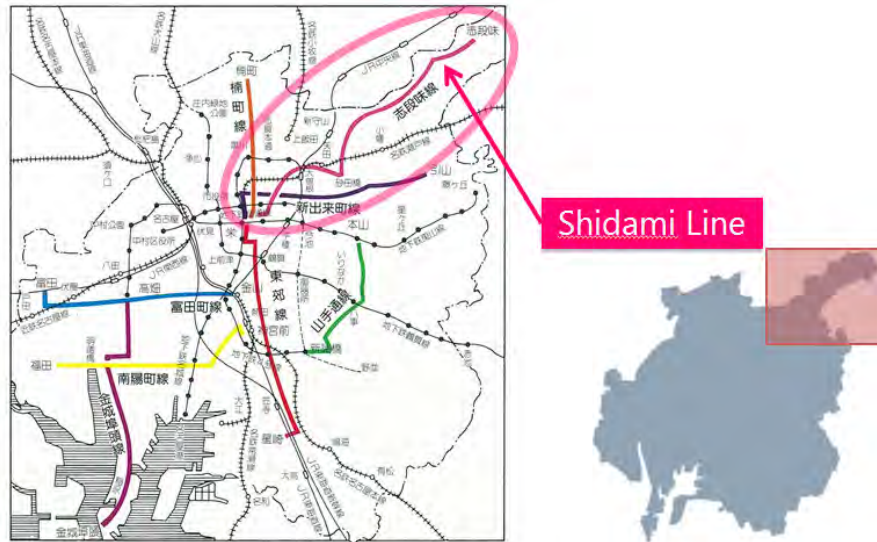
نسبت به خطوط اتوبوسرانی عادی که اجرا و نگهداری آن سریع و کم‌هزینه باشد، جهت اتصال منطقه شیدامی به مرکز شهر به دلایل زیر مطرح گردید:

- ترافیک بسیار سنگین در اکثر مقاطع مسیر
- امکان نداشتن سناریوهای دیگر برای مسیرهای جایگزین
- وجود تقاطع راه‌آهن
- عرض کم خیابان (۲۵ متر) و در نتیجه ایجاد اختلال در ترافیک عبوری در صورت اضافه شدن خط اتوبوس در مسیر
- تأمین تقاضای فعلی و نیازهای آینده
- بهترین استفاده از شرایط موجود با حداقل سرمایه‌گذاری
- کمک به کاهش ترافیک عبوری

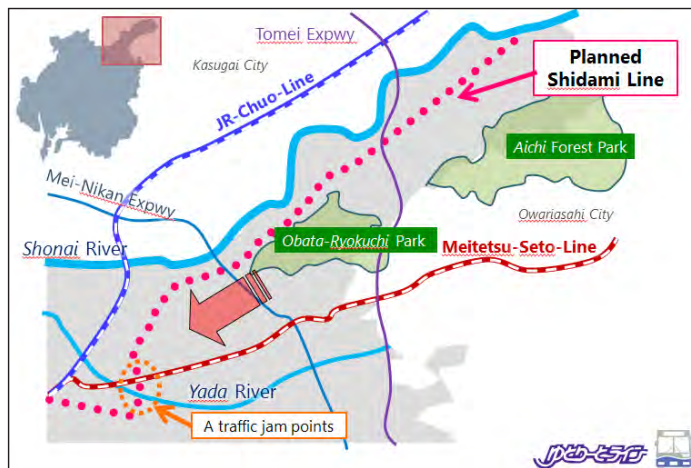
خط اتوبوس شیدامی شهر ناگویا، اولین بار در سال ۱۹۷۹ به عنوان بخشی از پلان اصلی مسیر اتوبوس شهر و بنا به دلایل زیر طراحی شد.

- بسیاری از مناطق امکان دسترسی به خط آهن Meitetsu-Seto را نداشتند.
- ظرفیت خط Meitetsu-Seto پاسخگوی تقاضای فعلی نبود.
- ترافیک سنگین در محل تلاقی پل رودخانه یادا و مسیر راه‌آهن وجود داشت و در نتیجه امکان ایجاد خط انبوه بر هم‌سطح وجود نداشت.

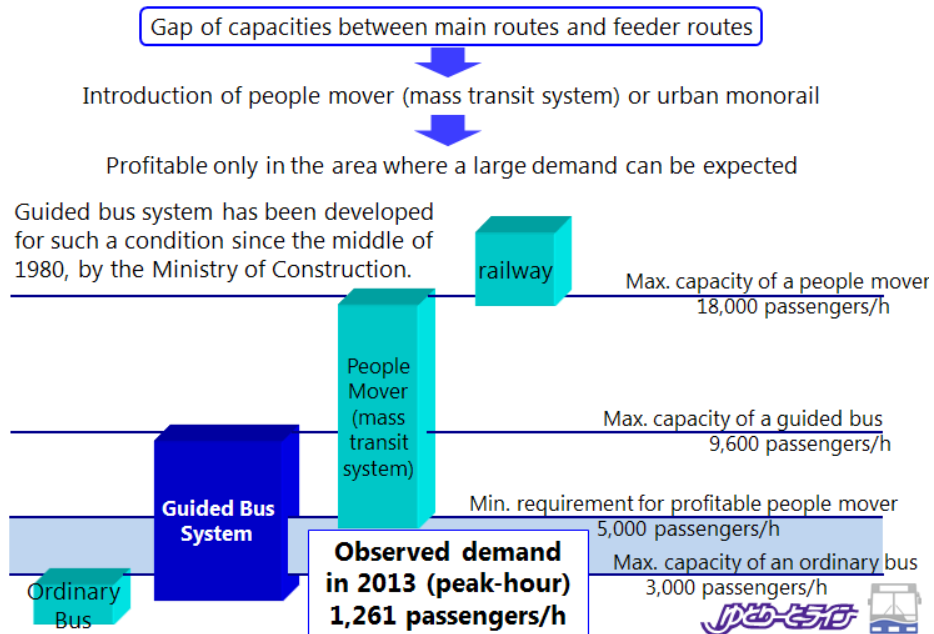
از طرفی با توجه به رشد جمعیت شهری منطقه شیدامی و افزایش تقاضا در خط موجود، نیاز به طراحی یک سیستم جدید با کارایی بیشتر



شکل (۶): نمایی از خط شیدامی

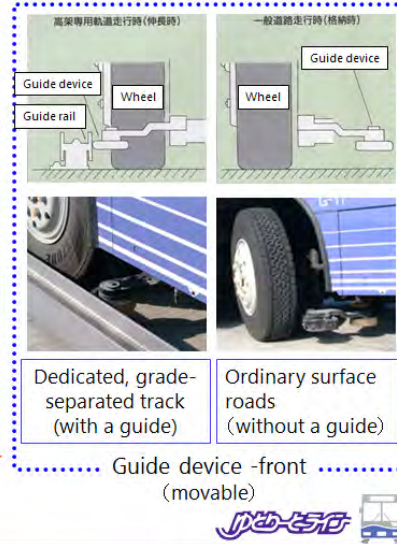
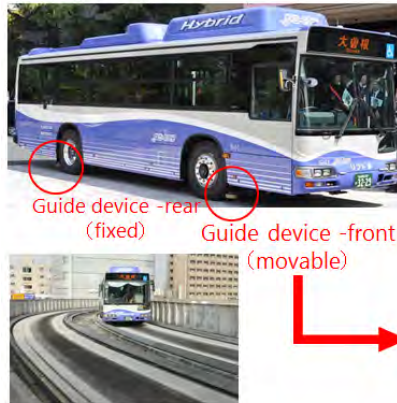


شکل (۷): علل شکل گیری خط اتوبوس شیدامی



شکل (۸): جایگاه سامانه بر اساس تعداد جابجایی مسافر

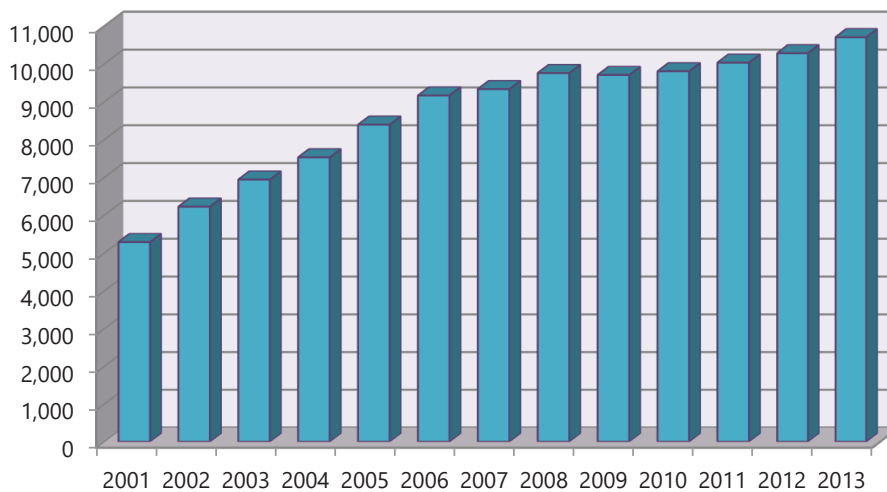
(1) Simple running mechanism with a guide system on a bus



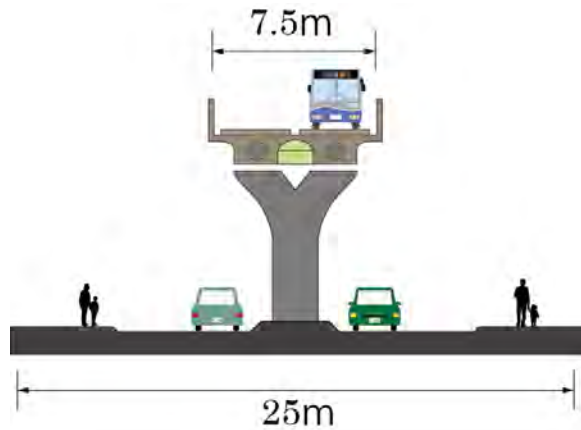
شکل (۹): نمایی از کلیات سامانه اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا (Guided Bus)

هدایت می‌شود امکان خروج اتوبوس از مسیر اصلی خود وجود ندارد. عرض هر مسیر (رفت و برگشت) کاملاً بهینه و برابر با ۷,۵ متر است؛ بنابراین صرفاً نیاز به قدرت موتور اتوبوس می‌باشد. این سامانه نیاز به کابل‌های برق نداشته و تنها با قدرت موتور اتوبوس حرکت می‌کند. طول این خط اتوبوس‌های هدایت‌پذیر در حدود ۱۴,۱ کیلومتر است. از این مسافت در حدود ۶ کیلومتر به دلیل ترافیک سنگین به صورت پل اجرا شده و در مابقی، مسیر بر روی سطح حرکت می‌کند. از مهم‌ترین خصوصیات این است که وقتی از ارتفاع به سطح عادی می‌رسد در نقاط تغییر (change points) نیازی به تعویض ناوگان و سواره و پیاده شدن مسافر نیست. ذکر این نکته ضروری است که عبور از مسیر ۶,۸ کیلومتری از روی ارتفاع منجر به کاهش زمان سفر از ۳۲ دقیقه به ۱۳ دقیقه شده است. میانگین سرعت حرکت ۳۰ کیلومتر بر ساعت، فاصله زمانی اعزام اتوبوس‌ها در ساعات شلوغی بین ۲ دقیقه تا ۵ دقیقه (Headway) و در ظهر (۱۲ تا ۱۳) ده دقیقه است که این زمان در ساعات شلوغ بعدازظهر به ۵ دقیقه می‌رسد. میانگین تعداد مسافر جابجا شده در روز ۱۱ هزار نفر هست و در

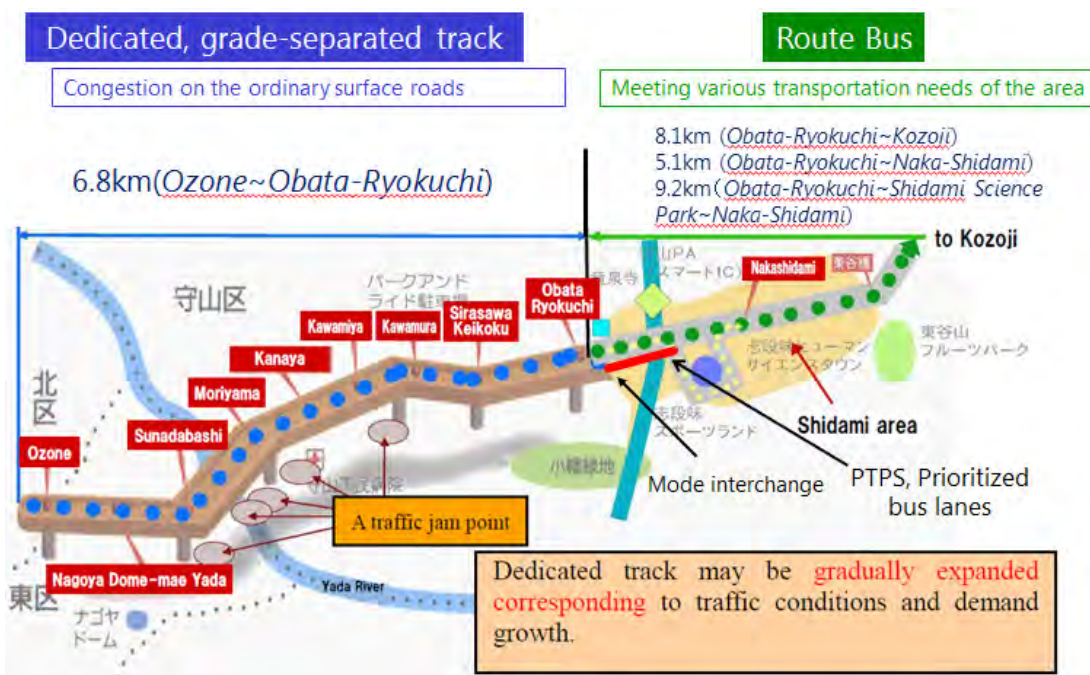
بررسی‌ها در نهایت، منجر به طراحی سامانه اتوبوس هدایت‌شده گردید. این سامانه حداقل خطوط انبوه بر و خطوط تغذیه‌کننده حمل‌ونقل تعریف شده است. در این خط، استفاده از مونوریل مدنظر قرار نگرفت زیرا تنها این سامانه هنگامی از بازدهی مطلوب اقتصادی برخوردار است که تقاضای قابل توجهی برای استفاده از آن وجود داشته باشد. به عبارت ساده‌تر، تحقیقات انجام شده نشان می‌دهد که برای سودآور بودن یک سیستم مانند مونوریل بایستی حداقل تقاضای جایجایی ۵۰۰۰ مسافر در ساعت وجود داشته باشد. حال آنکه در این خط تقاضا حداکثر به ۱۳۰۰-۱۳۰۰ مسافر می‌رسد. در این سامانه به دلیل جدا بودن مسیر در مناطق پرترافیک، اتلاف زمان به حداقل می‌رسد. همچنین ضمن هزینه نسبتاً مناسب احداث این سامانه، امکان بسط و گسترش آن در آینده به راحتی وجود دارد. از ویژگی مهم این سامانه هدایت‌پذیر بودن اتوبوس است که ضمن تأمین ایمنی به عرض کمتری برای مسیر ویژه اتوبوس نیاز است. به بیان دیگر، از آنجایی که مسیر حرکت اتوبوس توسط ریل و دستگاه



شکل (۱۰): نمودار تغییرات تعداد مسافر جابجا شده در روز در خط شیدامی در سال‌های مختلف



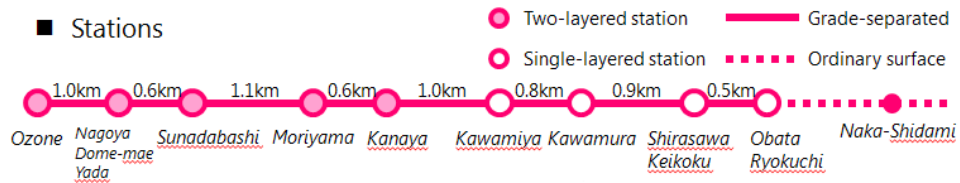
شکل (۱۱): نمایی از سازه مسیر



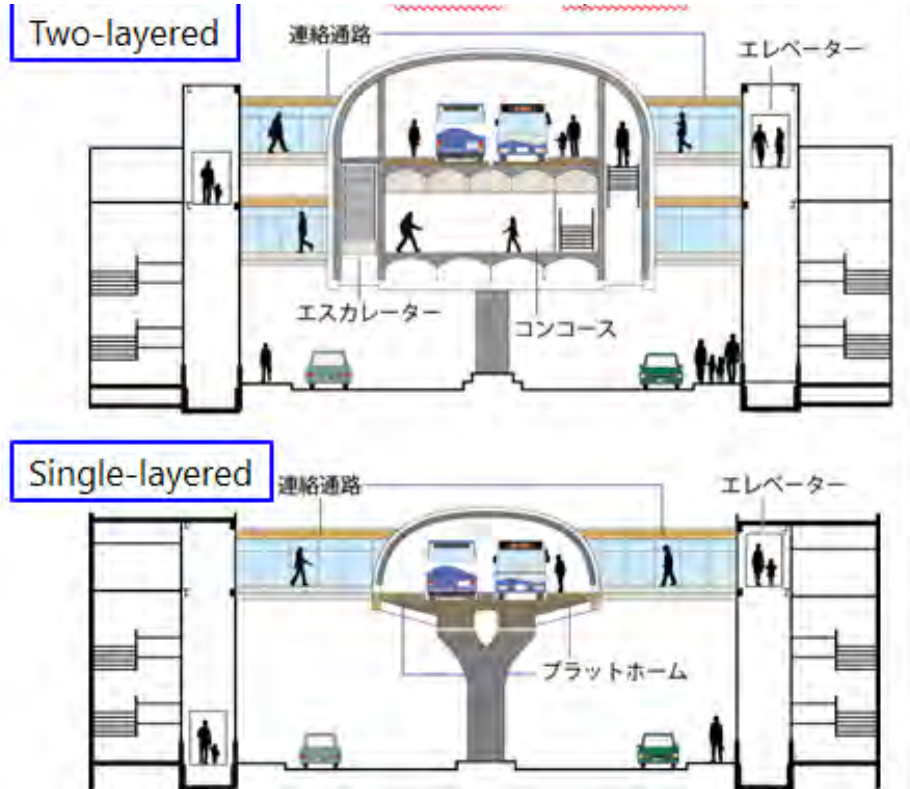
شکل (۱۲): نمایی از مسیر

اتوبوس ندارد. از نظر بودجه‌بندی، در مجموع کل هزینه احداث این شبکه ۳۷,۵ میلیارد ین ژاپن بوده است که بخش عمده آن را در حدود ۳۲ میلیارد ین، هزینه احداث زیرساخت از قبیل ایستگاه‌ها، تیرچه‌ها، ستون‌ها و تأسیسات ایمنی شامل شده است. ۱۰ میلیارد ین هزینه‌ها، توسط دولت پرداخت گردیده و مابقی هزینه‌ها شامل ناوگان، تجهیزات داخل ایستگاه‌ها و دستگاه‌های هوشمند پایش و اطلاع‌رسانی حدود ۱۵٪ هزینه‌ها را شامل شده است. به‌طور کلی و مختصر می‌توان گفت که Automatic Guide way Bus (سامانه اتوبوس‌های هدایت‌شده) یک سیستم هدایت اتوماتیک است که می‌تواند هم در معابر عادی (هم‌سطح با سایر مسیرها) و هم به‌طور غیرهم‌سطح و در ارتفاع (به‌صورت طبقه‌ای) برای عبور سریع از نواحی دارای ازدحام حرکت کند که در نتیجه، حرکت و سفری آرام و سریع را برای شهروندان فراهم می‌کند.

سال‌های اخیر به دلیل افزایش مسافر در کریدور و اجرای سیاست‌های تشویقی سیر صعودی داشته است. همچنین برای ساخت بخشی که در ارتفاع قرار دارد از زیرسازی جدید استفاده نشده، بلکه با احداث ستون در جاده اصلی، این بخش را ساخته‌اند. شایان‌ذکر است در روی مسیر حرکت، یک ریل راهبر وجود دارد و روی هر چهارچرخ اتوبوس، چهار عدد سوئیچ (دستگاه) تعبیه شده است. علت استفاده از این تجهیزات، حفظ ایمنی اتوبوس است که در تمام مسیر روی ریل به‌درستی حرکت کند. دستگاه راهبر روی محور جلویی وسیله نقلیه قرار دارد. دستگاه راهبر به چرخ‌ها فرمان‌های لازم را صادر می‌کند به‌نحوی که هنگام عبور از قوس‌ها، احتیاجی به هدایت از طرف راننده وجود ندارد و به‌صورت خودکار هدایت می‌شود. وجه اصلی تسمیه این سیستم آن است که اتوبوس روی ریل توسط دستگاه کنترل شده و راننده در این بخش از مسیر نقشی در هدایت

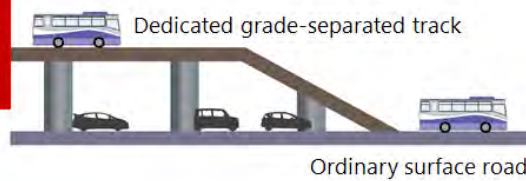


شکل (۱۳): ایستگاه‌های خط شیدامی



شکل (۱۴): مقطع عرضی از ایستگاه‌های خط شیدامی

(3) Dual mode for both of dedicated grade-separated track and ordinary surface road



Continuous running between dedicated grade-separated track and ordinary surface road

Possible for extending the dedicated grade-separated track according to the change of traffic condition and demand increase in the future



Mode interchange



شکل (۱۵): تغییر ارتفاع در مسیر بر اساس خصوصیات ترافیکی مقاطع مختلف مسیر



شکل (۱۷): اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا



شکل (۱۶): اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا



شکل (۱۹): اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا



شکل (۱۸): چرخ و هدایت‌کننده اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر



شکل (۲۱): مرکز کنترل اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا



شکل (۲۰): مسیر اتوبوس‌های هدایت‌شده شهر ناگویا در ارتفاع

گزارش برگزاری همایش بزرگداشت روز ملی حمل و نقل

۲۶ آذرماه ۱۳۹۷ وزارت کشور

■ محمدصادق صادقی پور



مقدمه:

۲۶ آذرماه در هر سال یادآور فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (قدس سره) معمار کبیر انقلاب شکوهمند اسلامی ایران در سال ۱۳۶۲ است که برای فرستادن کامیون‌ها به بنادر جنوبی کشور با هدف تخلیه کالاها و وارداتی صادر گردید. به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و برای آگاه‌سازی هر چه بیشتر جامعه با نقش و جایگاه بخش حمل و نقل، روز ۲۶ آذر ماه، از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور به عنوان روز "حمل و نقل" شناخته شد.

وزارت کشور به عنوان متولی حمل و نقل شهری، همایش بزرگداشت روز ملی حمل و نقل را در تاریخ ۲۶ آذرماه سال جاری و در آستانه چهلمین سالگرد پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی با همت دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به عنوان سیاست‌گذار اصلی و دبیرخانه همایش و با حمایت معاونت امور شهرداری‌های این سازمان و همچنین پشتیبانی‌ها و حمایت‌های بی‌دریغ وزیر محترم کشور و رییس محترم سازمان برگزار نمود.

هدف اصلی در برگزاری این همایش، فرهنگ‌سازی و معرفی بخش حمل و نقل شهری برای شهروندان، تجلیل از خادمان و فعالان موفق این عرصه و تشویق آنان به پویایی و خلاقیت بیشتر بود. با عنایت به نقش سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ارتقای سطح

کیفی و کمی خدمات حمل و نقل در شهرهای کشور و از آنجا که فرهنگ‌سازی و تقدیر از متولیان یکی از اصلی‌ترین و مهم‌ترین روش‌ها در ارتقای انگیزه جهت حرکت به سمت تحقق اهداف و ارزش‌ها می‌باشد، در قالب برگزاری این همایش، با تبیین شاخص‌های شناسایی افراد حقیقی و حقوقی فعال در این حوزه مانند شهرداری‌ها، سازمان‌های مرتبط، رانندگان، نخبگان و ... نسبت به پایش تجربیات و دستاوردهای چند سال گذشته اقدام شد و به همه فعالان این حوزه این اطمینان خاطر را بخشید که تمامی زحمات و تلاش‌های اثربخش آنان در راستای بهبود وضعیت حمل و نقل برای سازمان بسیار مهم و ارزشمند است؛ زیرا سازمان بر این باور است که تقدیر در سطح ملی می‌تواند منجر به جریان‌سازی در پرورش رانندگان حرفه‌ای، شهرداری‌ها و سازمان‌های موفق و ایجاد انگیزه به هنرمندان و نسل جوان کشور در تلاش برای بهبود حمل و نقل شهری گردد.

مروری بر برنامه‌های همایش

همایش در نخستین ساعات صبح روز ۲۶ آذرماه با ورود مهمانان از سراسر کشور در سالن ۶۰۰ نفره وزارت کشور آغاز شد. مهمانان شامل وزرای وزارتخانه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل شهری و دستگاه‌های اجرایی، استانداران و معاونان امور عمرانی استانداری‌ها، پلیس راهور ناجا و معاونین آنها، رانندگان بخش حمل و نقل عمومی اعم از تاکسی، مینی‌بوس، اتوبوس، مترو و نیز عکاسان حرفه‌ای و مردمی



الکترونیکی و هوشمندسازی طرح ترافیک و اجرای طرح LEZ نیز از جمله برنامه‌های این حوزه بوده است. وی ادامه داد: در حوزه حمل‌ونقل ریلی نیز اقدامات خوبی انجام شده است، که امضای طرح توسعه حمل‌ونقل مسافران با قطار شهری کلانشهرها را داشتیم که بر اساس آن، تا پایان سال ۱۴۰۰، دو هزار واگن برای شهرهای تهران، اصفهان، تبریز، شیراز، قم، مشهد، کرج و کرمانشاه تحویل داده شود. رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور خاطرنشان کرد: بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، وزارت نفت مکلف شده است به ازای هر مسافر که در نتیجه استفاده از حمل‌ونقل حدود ۰/۶ لیتر سوخت صرفه‌جویی می‌کند، تسهیلات برای توسعه حمل‌ونقل عمومی ارائه کند. وی به آمار حوزه ناوگان ریلی شهری اشاره کرد و گفت: ارتقای خطوط و ناوگان مترویی در ۹ کلانشهر یکی از برنامه‌های مهم است که ۹۵ کیلومتر آن در دست بهره‌برداری است، ۱۹۳ ایستگاه، ۱۷۳۹ واگن موجود، ۸۲۴ میلیون سفر مسافر سالانه داریم و به علاوه حدود ۲۸۹ کیلومتر خطوط قابل اضافه داریم. او گفت: تعداد واگن‌های جدید موردنیاز تا پایان طرح دو هزار دستگاه واگن است که امیدوارم تا سال ۱۴۰۰ محقق شود. در این صورت ۱۵۵۳ میلیون سفر مسافران سالانه اضافه شده و جمع کل خطوط در پایان طرح ۵۸۴ کیلومتر می‌شود که تعداد کل مسافر در پایان طرح ۲۳۳۷ میلیون سفر خواهد بود. دکتر جمالی نژاد در پایان از همکاران سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، معاونت عمرانی وزارت کشور و استانداردها، شهرداران کلانشهرها و فعالان حوزه حمل‌ونقل از جمله نوابران سخت‌کوش قدردانی کرد.

در ادامه همایش، آقای مهندس بخارایی رییس محترم "جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها" و رییس کمیته انتخاب رانندگان برتر همایش و یکی از فعالان پیشکسوت حوزه حمل‌ونقل کشور به ایراد سخنرانی

حوزه حمل‌ونقل، دانش‌آموزان دوچرخه‌سوار از خانه تا مدرسه، فعالان پلیس راهور، رؤسا و مدیران عامل سازمان‌های حمل‌ونقلی شهرهای مختلف، شهرداران و اعضای شوراهای اسلامی شهرها و دهیاران موفق در حوزه حمل‌ونقل روستایی بودند. همایش با پخش سرود ملی جمهوری اسلامی ایران و قرائت آیاتی از قرآن مجید آغاز شد. پس از پخش تیزر همایش و خوشامدگویی مجری همایش، جناب آقای دکتر جمالی نژاد رییس محترم سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به عنوان رییس همایش، سخنرانی افتتاحیه و خوشامدگویی به میهمانان همایش را ایراد نمودند. معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور و رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: خوشبختانه فصل جدیدی را در راستای ارتقای انسان‌محوری در شهرها و به تبع آن نگاه نوین به افزایش کیفیت زندگی و حمل‌ونقل عمومی شهرها را در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور شاهد هستیم. به خصوص در دهه‌ی اخیر کارهای بسیار خوبی انجام گرفته و تلاش شده نگاهی که به شهرها و روستاها تجویز می‌کنیم، در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به عنوان نهاد نظارت‌کننده، حمایت‌گر و کمک‌کننده شهرداری‌ها و دهیاری‌ها بطور حقیقی و عملی حاکم باشد.

وی ضمن تبیین رویکردهایی که در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور دنبال می‌شود ابراز امیدواری کرد، مجموعه حمل‌ونقل وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، با همکاری شهرداری‌ها و جلب حمایت‌های فربخش، بتوانند اهداف مدنظر در عرصه حمل‌ونقل را محقق سازند. ایشان افزودند: پیگیری نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور شروع شده و امیدواریم با وجود شرایط سختی که داریم بتوانیم، این نوسازی را خصوصاً در شهرهای بزرگ به صورت بازرسی اجرا کنیم. وی در ادامه به طرح‌های در دست اجرا اشاره کرد و گفت: اجرای قانون هوای پاک (که شامل معاینه فنی، نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، استفاده از دوچرخه و موتورهای برقی و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده می‌شود)، پیگیری سند آسیب‌شناسی حمل‌ونقل مصوبه هیات وزیران، تبدیل شهر خودرومحور به شهر انسان‌محور، ارتقای سطح ایمنی معابر شهری، شناسایی نقاط حادثه‌خیز شهری و تکلیف به استفاده از صندلی کودک را در دستور کار قرار داده‌ایم. رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با بیان اینکه اقداماتی نیز در حوزه تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی داشته‌ایم، گفت: تصویب طرح‌های جامع شهرهای بزرگ و میانی کشور، تدوین ضوابط نظارتی سرویس مدارس و سرویس ادارات، تدوین ضوابط نظارت بر ساماندهی حمل‌ونقل بار و مسافر، ساماندهی تردد موتورهای سطح کشور و تعیین تکلیف هویت موتورها در بانک شماره‌گذاری راهور و برخورد با تخلفات حادثه‌ساز، ارتقای کیفیت تولید موتورسیکلت‌ها و امضای تفاهم‌نامه‌هایی با معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در برای استفاده از موتورسیکلت‌های برقی و برنامه ترویج فرهنگ استفاده از کلاه ایمنی از سوی موتورسیکلت‌سواران در این راستا انجام می‌شود. وی با اشاره به اینکه در عرصه هوشمندسازی اقدامات زیادی انجام شده است، گفت: بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و ارتباطی برای توسعه نظم و اعمال قانون در حوزه حمل‌ونقل عمومی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین در ارتقای سیستم‌های ناوبری و اتوبوس‌های شهری، استفاده از دوربین‌های نظارتی تصویری و استفاده از تجهیزات

ریس کمیته داوران انتخاب آثار برتر هنری همایش به ایراد سخنرانی پرداختند. ایشان تعداد خودروهای در حال تردد در خیابان‌های تهران سال ۱۳۹۶ را ۶ برابر ظرفیت معابر دانستند، در شرایطی که احداث اتوبان‌ها و خیابان‌های شهری ۷۰ کیلومتر جلوتر از افق سال ۱۴۰۴ بوده‌اند. تاریخ اشاره به آلودگی هوای تهران در مطبوعات به سال ۱۳۳۶ برمی‌گردد و در این ۶۱ سال همچنان این مشکل کم و بیش وجود دارد. امروزه شهروندان تهرانی حدود ۲۲ میلیون ساعت از عمرشان را در ترافیک از دست می‌دهند و این رقم در کشور حدود ۵۰ میلیون ساعت و ارزش آن معادل ۳۰ هزار میلیارد تومان از سرمایه ملی کشور است. مشکل آلودگی هوا صرفاً با برنامه‌ریزی برای رفع مشکل خودروها یا بهبود کیفیت سوخت حل نمی‌شود بلکه راه‌حل همکاری همه مردم در کنار نهادن خودروی شخصی در تردهای درون‌شهری است و این امر با تقویت حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه حمل و نقل پاک امکان‌پذیر است.

در ادامه همایش کلیپ با موضوع حمل و نقل عمومی و حمل‌ونقل پاک به نمایش درآمد و سپس آقای دکتر پیروز حناچی شهردار محترم تهران به نمایندگی از شهرداران کل کشور به ایراد سخنرانی پرداختند. حناچی در ابتدای سخنان خود با اشاره به روایتی از پیامبر اکرم (ص) مبنی بر این‌که «حسن السؤال، نصف العلم»، گفت: بر اساس این روایت، سوال درست نیمی از علم را در خود دارد. به باور من، این بیان روح مدیریت استراتژیک است و ما را به مسیر درست می‌رساند. ایران کشوری است با فرهنگی عظیم و سابقه‌ای دیرینه و بر این اساس، بسیاری از راهکارهای حل مشکلات امروز در ادبیات ما نهفته است. شهردار تهران به سختی‌های مردم در تحمل ترافیک تهران پرداخت و عنوان کرد: همه ما مسؤول رنج مردم در ترافیک شهری هستیم و باید برای حل آن تلاش کنیم. ترافیک پدیده‌ای است که مولود زندگی در شهرهای بزرگ است و ما در قرون گذشته با چنین پدیده‌ای مواجه نبودیم. او افزود: در علم شهرسازی می‌گوییم زمانی که شهر به جمعیت بالاتر از ۵۰۰ هزار نفر رسید، باید برای تردد شهری تدابیری اندیشید. زمانی که شهر به جمعیت بالاتر از یک میلیون نفر رسید، هزینه‌های مدیریت ترافیک شهری بالا می‌رود و زمانی که جمعیت از مرز ۵ میلیون نفر عبور کرد، دیگر حل معضلات حمل و نقل به سادگی میسر نخواهد بود. به گفته حناچی، مسؤولان در تهران زمانی به فکر حل مشکلات ترافیکی افتادند که جمعیت این شهر از ۵ میلیون نفر عبور کرده بود. شهردار تهران تأکید کرد: به هر حال امروز باید تلاش کنیم تا مشکلات ترافیکی تهران حل شود و این بدون همکاری و همدلی مدیران و مسؤولان ذیربط و مشارکت مردم امکان‌پذیر نخواهد بود. امیدوارم با تلاش و کوشش به روزی برسیم که رضایت مردم را کسب کنیم که بزرگ‌ترین پاداش ما خواهد بود. حناچی با بیان اینکه ترافیک و آلودگی هوا از پیامدهای زندگی شهری است، گفت: متأسفانه آمار روزهای آلوده در شهرهای بزرگ کشور بالاست و شاید یکی از دلایل این آلودگی تجمع سرمایه‌گذاری‌ها در این شهرها باشد. بر اساس آمارهای سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، ۹۵ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در کشور در شهرهای بزرگ اتفاق می‌افتد و این تجمع منجر به آلودگی این شهرها می‌شود. لازم به یادآوری است که این آمار در تهران ۳ برابر است. او با طرح این سوال که آیا موضوع ترافیک و آلودگی هوا در شهرهای بزرگ لاینحل است، تصریح کرد: از ۵ تا ۹ دسامبر ۱۹۵۲، ۴ هزار نفر در شهر لندن به دلیل



پرداختند. ایشان ضمن معرفی فعالیت‌های مردم‌نهاد "جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها" در راستای توسعه فرهنگ ترافیک و کاهش تصادفات، به تبیین نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در توسعه‌ی همهی حوزه‌ها به‌ویژه حمل‌ونقل پرداخت. وی به اهمیت ایمنی در جهان معاصر اشاره کرده و آن را مورد توجه جوامع بین‌المللی دانست و هدف را حرکت به سوی دستیابی به حمل‌ونقل بدون حادثه دانست و انتخاب دهه اقدام برای ارتقای ایمنی، روز جهانی یادمان قربانیان سوانح رانندگانی و روز ایمنی حمل‌ونقل را اقداماتی فرهنگی در این زمینه دانست. ایشان تقدیر از رانندگان حرفه‌ای را در این همایش نمادی از تقدیر از این جامعه زحمتکش دانست و پیشنهاد ایجاد ایمنی کامل در محورهای خاص شهری را همسو با اقدامات ارزشمندی مانند برگزاری همایش روز حمل‌ونقل، تشکیل خانه حمل‌ونقل رانندگان حرفه‌ای، تأسیس باشگاه رانندگان و جشنواره‌های مشابه را در دلگرمی مردم جامعه و زحمتکشان حوزه حمل‌ونقل و نیز ارتقای ایمنی و کاهش تصادفات و توسعه فرهنگ ایمنی بسیار مؤثر دانست. در ادامه همایش تیزر حامیان همایش شامل معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، شهرداری قزوین، اتحادیه تاکسی‌رانی‌های شهری کشور، اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور، اتحادیه اتوبوس‌رانی‌های شهری کشور، اتحادیه سازمان‌های پایانه‌های مسافربری شهرداری‌های کشور، شرکت‌های تولیدی بارز و کوپرتایر و حامیان معنوی همایش شامل پویش سه‌شنبه‌های بدون خودرو و جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها و همچنین شهرداری‌های تهران، قزوین، تبریز، اصفهان، مشهد، اراک، قم، نسیم‌شهر، نیشابور، بیرجند و ماهشهر و ایده‌آل لنت که هدایای برگزیدگان را تقبل کرده‌اند، به نمایش درآمد.

در ادامه همایش، دکتر درویش به عنوان فعال محیط زیست و

موتورسیکلت در تهران است که برخی از آن‌ها چند برابر یک خودرو آلودگی ایجاد می‌کنند. بر این اساس، باید به دنبال افزایش استفاده از موتورسیکلت‌های برقی برای حل این معضل باشیم. حناچی در پایان به افزایش استانداردهای معاینه فنی، جلوگیری از تردد خودروهای دیزلی و اعمال طرح ترافیک جدید بعد از تصویب در شورای عالی ترافیک برای مقابله با آلودگی هوا و ترافیک اشاره کرد و گفت: همه‌ی ما وظیفه داریم که تمام تلاش خود را برای کاهش آلودگی هوای تهران و ترافیک شهری انجام دهیم، چرا که حفظ جان شهروندان برای ما اهمیت ویژه ای دارد.

پس از پایان سخنان ایشان، برنامه استندآپ کمدی با اجرای آقای محمدعلی مؤمنی از فعالان عرصه طنز مطبوعاتی با موضوع لزوم توجه به توسعه حمل و نقل عمومی با تأکید بر گسترش حمل و نقل پاک با زبانی طنز به نمایش درآمد.

در ادامه همایش با ورود جناب آقای دکتر رحمانی فضلی وزیر محترم کشور، دکتر مهدی جمالی‌نژاد رییس همایش به منظور خوشامدگویی روی صحنه آمدند و به ارائه گزارشی از نحوه برگزاری همایش پرداختند و از حضور افراد غیردولتی و فعالان سازمان‌های مردم‌نهاد در همایش تشکر کردند و مباحث مطرح‌شده را کارشناسی ارزیابی کردند و از وزیر محترم کشور برای حضور در همایش علی‌رغم مشغله زیاد کاری‌شان تشکر کردند.

در ادامه همایش، وزیر محترم کشور به ایراد سخنرانی پرداختند. ایشان با اشاره به اینکه تلاش کرده‌ایم هماهنگی بسیار خوبی میان دستگاه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل عمومی شهری برقرار نماییم از پیشنهاد دولت در لایحه بودجه سال آینده مبنی بر کاهش سه دهک بالا از دریافت کنندگان یارانه و اختصاص آن در جهت حمایت از حمل و نقل و تولید و ارتقای معیشت خبر داد. ایشان گفتند: در



آلودگی هوا جان خود را از دست دادند. در آن زمان لندن شهری با ۱۲ میلیون جمعیت بود، اما امروز جمعیت این شهر به ۷ میلیون رسیده است و دیگر خبری از آن آلودگی‌ها نیست. این نشان می‌دهد که می‌توان مشکل آلودگی هوا و ترافیک را حل کرد. شهردار تهران با بیان این‌که علاوه بر لندن، بسیاری از کلانشهرها این مشکل را حل کردند، گفت: اجرای شبکه حمل و نقل عمومی می‌تواند یکی از این راه‌حل‌ها باشد که هنوز در تهران به اندازه لازم گسترش پیدا نکرده است. واقعیت این است که خطوط مترو تمام شهر را پوشش نمی‌دهد و ما در تهران شاهد عدم پیوستگی مدهای حمل و نقل هستیم. او با اشاره به سفر خود به پاریس در گذشته و بررسی وضعیت ترافیکی این شهر تصریح کرد: گاهی این موضوع مطرح می‌شود که برای مقابله با آلودگی، خودروهای جدید شماره‌گذاری نشوند، اما در سفری که به پاریس داشتیم مدیران این شهر گفتند که ۱۳ میلیون خودرو در پاریس پلاک‌گذاری شد. به اعتقاد آن‌ها نمی‌توان به خاطر آلودگی، جلوی صنعت و اشتغال را گرفت.

حناچی ادامه داد: در این شرایط، آن‌ها سیاست دیگری را برای کنترل آلودگی پیش گرفتند مبنی بر اینکه فردی که با خودروی شخصی قصد ورود به پاریس مرکزی را داشت، نقره‌داغ می‌شد. جالب اینجاست زمانی که با مدیرعامل شرکت خودروسازی «رنو» جلسه داشتیم، متوجه شدیم که با مترو سرکار می‌آید، در حالی که خود، مدیر یک شرکت بزرگ خودروسازی بود. شهردار تهران با تأکید بر اینکه باید فرهنگ عدم استفاده از خودروهای شخصی را از مدیران خود شروع کنیم تا مردم بپذیرند که از خودروهای شخصی خود استفاده نکنند، گفت: پیوستن من به کمپین سه‌شنبه‌های بدون خودرو برای این است که وقتی مردم ببینند ما به این کمپین‌ها پیوستیم، آن‌ها هم این پویا را جدی بگیرند. از شما مدیران هم می‌خواهم این روش را در پیش بگیرید. وی خاطرنشان کرد: تغییر رفتار مردم در استفاده از خودروهای شخصی یک فرایند پیچیده است و باید متخصصان علوم انسانی و مدیریت شهری ما را در این حوزه یاری کنند. مدیران شهری در ترغیب مردم به استفاده نکردن از خودروهای شخصی با وجود تلاشهایی که کردند موفق نبودند و شهرداری همچنان به تلاش خود برای رسیدن به این هدف، اتخاذ تصمیم‌های سخت‌گیرانه‌تر برای خودروهایی است که قصد ورود به محدوده طرح ترافیک دارند. به گفته شهردار تهران، باید با فرهنگ‌سازی مردم را مجاب کرد که از خودروهای شخصی تا جای ممکن استفاده نکنند چرا که ارتباط معناداری بین آلودگی و مرگ و میر مردم وجود دارد. حناچی در بخش دیگری از سخنان خود با تقدیر از احمد خرم، وزیر پیشین راه و شهرسازی گفت: تا قبل از ایشان اطلاعات مربوط به تلفات جاده‌ای محرمانه بود و زمانی که این آمار علنی شد عمق فاجعه را درک کردیم و کوشیدیم مشکل را حل کنیم. حناچی یکی از دلایل آلودگی هوا در تهران را حجم بالای خودروهای شخصی تک‌سرنشین در معابر و عدم توزیع یکنواخت ناوگان حمل و نقل عمومی در تهران دانست و تصریح کرد: تهران ۳ هزار اتوبوس کم دارد و سیاست‌های محدوده طرح ترافیک نیازمند اصلاح و بازنگری است. ضمن این‌که روزانه ۵۰۰ هزار خودرو از خارج از تهران به این شهر وارد می‌شوند که همکاران من برای کنترل ورود این خودروها و یا خودروهایی که فاقد معاینه فنی هستند، برنامه‌هایی را در نظر دارند. یکی دیگر از معضلات ما تردد ۳ میلیون



همه آنان اعطا فرماید. ایشان با تاکید بر اینکه موضوع حمل و نقل به ویژه حمل و نقل درون شهری، موضوعی میان بخشی است، گفت: نمی‌توان ایرادات را صرفاً به دارندگان خودرو وارد کرد، چرا که اگر طراحی شهری به گونه‌ای نباشد که دسترسی به خدمات به سهولت ممکن شود، رانندگان مجبور به طی مسافت زیادی خواهند بود که بار ترافیکی را افزایش می‌دهد. یا اگر راهنمایی و رانندگی در طراحی و علامت‌گذاری و هدایت مسیر به خوبی عمل نکند باز موجب بار ترافیکی می‌شود و یا اگر شهرداری‌ها در طراحی شهری و مهندسی خیابان‌ها و مهندسی ترافیک خوب عمل نکنند، همچنین کارشناسان فنی نتوانند امر خدمات‌رسانی را به سیستم‌ها و تکنولوژی‌های جدید منتقل کنند و امکان استفاده از تکنولوژی‌های جدید برای کاربران فراهم نشود، مردم با سختی‌های زیادی روبرو خواهند شد و خود این شرایط بار ترافیکی زیادی در شهر ایجاد می‌کند. وی با اشاره به اینکه در این عرصه‌ها اقدامات خوبی انجام شده اما هنوز بیش از ۵۰ درصد کارها و فعالیت‌ها با تکنولوژی‌های جدید و نرم افزارهای هوشمند ارائه نشده است، گفت: طرح ارتقاء سیستم خدمات‌رسانی دولتی در مجلس چهارم مطرح شد اما هنوز اجرایی نشده است و شرایط به گونه‌ای است که بدون مراجعات حضوری مردم کار مختل می‌ماند. لذا وقتی می‌گوییم حمل و نقل یا آلودگی هوا، موضوع تنها به عده خاصی که در این زنجیره قرار گرفته‌اند، معطوف نمی‌شود و همه مشکلات به گردن آن‌ها نیست.

وزیر کشور با بیان اینکه هزینه‌های بسیار زیاد اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی در موضوع حمل و نقل و ترافیک متقبل می‌شویم، گفت: در مصرف سوخت در روزهای اوج مصرف ۱۰۰ میلیون لیتر را نیز داشتیم و در مجموع به طور متوسط روزانه ۸۰ تا ۸۵ میلیون لیتر

جریان برگزاری جلسات شورای عالی ترافیک در وزارت کشور و شورای ترافیک استان‌ها و تشکیل کمیسیون کلانشهرها، تصمیمات خوبی اتخاذ شده و پیگیری مصوبات ادامه دارد. وی ضمن قدردانی از قشر تلاشگری که زحمت حمل و نقل و جابجایی و رساندن مردم را بر عهده دارند، گفت: چنین مراسمی فرصتی است برای کوچکترین کار ممکن؛ یعنی تقدیر و تشکر از زحمات عزیزان فعال در حوزه حمل و نقل. وی با اشاره به نامگذاری روز ۲۶ آذرماه به عنوان روز ملی حمل و نقل گفت: این روز یادآور زمان جنگ و نمایش غیرت فوق‌العاده این قشر زحمت‌کش در آن دوران است. وی افزود: اوایل جنگ فشارها بسیار سنگین و شرایط سخت بود، تامین کالای اساسی اهمیت بسیار زیادی داشت و تحرکات در امر مختل کردن حمل و نقل در داخل علاوه بر فشار جنگ، بمباران مناطق مختلف کشور در روند سوخت‌رسانی، خدمات، تامین قطعات و لاستیک دنبال می‌شد و شرایط به قدری سخت بود که امام دستور خاصی در این زمینه دادند که این قشر زحمت‌کش و فعال حمل و نقل به عرصه بیابند و جهاد کنند. این حرکت ایثارگرانه و عظیم بود و از سوی فعالان حمل و نقل، استقبال با شکوهی از آن شد. وی ادامه داد: فعالان حمل و نقل حتی در میدان جنگ و خطوط مقدم نقش‌آفرینی بی‌بدیلی داشتند. در جنگ وسایل نقلیه خود مردم استفاده می‌شد و رانندگان و صاحبان خودروها به عنوان امر واجب شرعی و ملی به این موضوع نگر بستند و هزینه کردند و بنده از نزدیک ناظر زحمات آن‌ها بودم که یکی از این روزها ۲۶ آذر بود که روز حمل و نقل نامیده شد.

وزیر محترم کشور تاکید کرد: از سال ۵۷ تاکنون در هر مقطعی و در هر شرایطی که لازم بوده کسانی که در حوزه حمل و نقل فعالیت داشتند، به خوبی حاضر شدند و کار کردند و خداوند اجر عظیم به

سوخت مصرف می‌کنیم که با توجه به متوسط زمان سفر رقم بسیار بالایی به نسبت به شاخص بین‌المللی است. وی افزود: برآوردهایی که در زمینه خسارت‌ها و هزینه‌های آلودگی هوا می‌شود، در حدود ۸ میلیارد دلار است. همین طور سالانه ۵ هزار نفر تلفات درون شهری در حوزه حمل و نقل مردم را دچار مشکلات زیادی می‌کند و هزینه‌های زیادی ایجاد می‌شود.

وزیر کشور با تاکید بر اینکه بخش مهمی از جریان زندگی مردم در رفت و آمد در جریان است، گفت: همه با هم باید کاری کنیم که در کنار تامین زندگی راحت و آسان، هزینه‌های زندگی را نیز برای مردم کاهش دهیم. وی به اقدامات خوب انجام شده در حوزه ریلی اشاره کرد و افزود: سفارش خرید دو هزار واگن در کنار ۳۵۰ واگن دیگر برای حمل و نقل ریلی درونشهری در حال پیگیری است. در بحث فرسودگی ناوگان حمل و نقل که موجب افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا و طولانی شدن سفرها می‌شود، وزارت کشور به همراه شهرداری‌ها اقدامات خوبی انجام دادند که در نتیجه تا حدودی وسایل حمل و نقل عمومی نوسازی شده است. اما در مقایسه با تعداد خودروهای فرسوده رقم پایینی است و باید با شتاب بیشتری انجام شود. وزیر محترم کشور به قانون هدفمندسازی یارانه‌ها اشاره کرد و گفت: در شروع اجرای این قانون دو اولویت تولید و حمل و نقل عمومی مدنظر بود که منابع حاصل از هدفمندسازی یارانه صرف این دو اولویت شود اما به دلیل پرداخت یارانه نقدی به همه کشور، مبالغ حاصل از هدفمندی صرف پرداخت یارانه نقدی شد و دولت تدبیر و امید نیز درگیر همین موضوع شد چراکه امکان کاهش هزینه‌های مردم وجود نداشت. البته بنده بارها اعلام کردم که نحوه پرداخت یارانه را به استان‌ها محول کنید و از طریق وزارت کشور پیگیری این موضوع شدیم. اگر این مبالغ صرف تولید، حمل و نقل و ارتقای معیشت نیازمندان شود، حاضریم این موضوع را بر عهده بگیریم. این بحث را ارائه و دنبال کردیم که در نهایت سال گذشته این طرح بر عهده وزارت رفاه گذاشته شد که به دلیل کمبود آمار و عدم همکاری دستگاه‌ها و مسائلی از این قبیل نتوانست به معنای واقعی این طرح را انجام دهد. رحمانی فضلی تصریح کرد: نهایتاً در بودجه امسال مقرر شد که استانداری‌ها و وزارت کشور در استان‌ها، تلاش کنند بر پایه اطلاعات صحیح، سه دهک بالا از دریافت کنندگان یارانه را کاهش دهند و بتوانند از این کاهش در جهت حمایت از حمل و نقل و تولید و ارتقای معیشت استفاده کنند. وی افزود: فرمانداران به دلیل اینکه با مردم و در کنار مردم زندگی می‌کنند به خوبی می‌توانند تشخیص دهند که چه کسانی باید از لیست یارانه بگیران حذف شوند و چه کسانی در لیست بمانند. مردم نیز اگر ببینند این مبالغ برای خودشان هزینه می‌شود استقبال خواهند کرد. وزیر محترم کشور در پایان خاطر نشان کرد: وزارت کشور با تمام معاونت‌ها و حوزه‌های زیر نظرش در مباحثی از جمله ترافیک و حمل و نقل به اندازه توان خود تلاش می‌کند و همگی با انگیزه، جدیت و علاقه این موضوع را دنبال می‌کنیم و بخش‌ها و جنبه‌های مختلف مباحث این عرصه به دقت در شورای عالی ترافیک پیگیری می‌شود.

در ادامه همایش، با حضور وزیر محترم کشور و هنرمندان، شهرداران، مسوولان سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل شهری و فعالان تشکل‌های مردمی، از برگزیدگان این حوزه تقدیر شد. دکتر جمالی نژاد با اشاره به ضرورت چنین جریان‌سازی‌هایی در حوزه

حمل و نقل شهری گفت: با توجه به ارتباط کاری ۱۲۷۴ شهرداری و بیش از ۳۷ هزار دهیاری با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور این قطعا شروع یک آغاز جدید است.

رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با تاکید بر اینکه تلاش این سازمان در کلانشهرها و شهرهای بزرگ تبدیل شهر «خودرو محور» به «انسان محور» است، گفت: تلاش می‌کنیم گفت‌وگوهای شهر انسان محور را به شهرهای کوچک نیز تسری دهیم. وی افزود: شهرداری‌ها در شهرهای بزرگ با توجه به انتظارات شهروندان باید به‌طور جدی به تحقق حمل و نقل سبز و پیاده محوری ورود نمایند.

دکتر جمالی نژاد ابراز امیدواری نمود که چنین مراسم‌هایی که مدیران در آن حضور دارند با توجه به تاثیر آن بر افکار عمومی در دستور کار شهرداری‌ها و شوراها قرار گیرد.

در خاتمه همایش نیز، بیانیه پایانی این همایش توسط دکتر جمالی نژاد قرائت شد. متن این بیانیه به این شرح است:

«بر پایه‌ی آخرین مطالعات و بررسی‌های صورت گرفته در معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، تعداد خودروهای موجود در پایتخت بیش از شش برابر ظرفیت معابر عمومی است. این در حالی است که میزان ساخت پل‌ها، بزرگراه‌ها و تونل‌ها در تهران حتی ۷۰ کیلومتر بیشتر از پیش‌بینی برنامه دوم شهرداری تهران بوده است. نظیر چنین وضعیتی کم‌وبیش در دیگر کلانشهرهای ایران از جمله اصفهان، شیراز، تبریز، مشهد، اهواز و کرمانشاه هم وجود دارد. از سوی دیگر، در طول چندسال اخیر بر روی ارتقای کیفیت سوخت خودروها و بهبود کیفیت موتور آن‌ها و تشدید الزام به دریافت معاینه فنی کارهای مثبت فراوانی رخ داده است. با این وجود، نه ترافیک و نه آلودگی هوا و آلودگی صوتی را نتوانستیم آنگونه که باید مدیریت کنیم.

پیام ساده نهفته در این بررسی آماری ساده نشان می‌دهد که باید راه سومی را برگزید که مبتنی بر آموزه TOD یعنی توسعه حمل‌ونقل محور است. چنین است که ما اینجا دور هم جمع شده‌ایم تا در روز ملی حمل‌ونقل، تاکید کنیم: راهی نداریم جز آنکه با کمک به تغییر مبلمان شهری از خودرومحوری به زیست‌محوری، شهرهایی را بازآفرینی کنیم که شهروندانش با امنیت و رعایت شئون انسانی بتوانند به جای تک‌سرنشین رانند، داوطلبانه خودروهای شخصی یا موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز خود را کنار نهاده از دوچرخه، BRT، مترو و یا مسیرهای جذاب پیاده‌راه استفاده کنند.

تجربه موفق شهرداری اصفهان در چهارباغ نشان می‌دهد که به رغم مخالفت‌های احتمالی برخی از کاسبان محل، در نهایت چنین حرکتی به نفع همه تمام می‌شود.

در خاتمه ضمن قدردانی از اقدام شایسته شهردار محترم تهران در حمایت از پوشش مردمی سه‌شنبه‌های بدون خودرو، آرزو داریم این رویه ارزشمند که در راستای ساده‌زیستی و حمایت عملی از اقتصاد مقاومتی است، در بین دیگر شهرها و شهرداران ایران هم گسترش یابد.»

در پایان همایش بزرگداشت روز ملی حمل و نقل، مراسم هم‌رکابی نمادین دکتر جمالی نژاد رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و رییس این همایش و یکصد نفر از مدیران حوزه حمل و نقل عمومی شهری حاضر در همایش از وزارت کشور تا بوستان لاله تهران انجام شد.

رهاورد سفر به ۱۸ استان

■ کوروش میرسعیدی



کشور با سیاستهای کلان دولت، وزارت کشور و سازمان از دیگر اهداف این سفرهاست.

در این سفرها برنامه‌های مختلفی انجام می‌شود که نشست با شهرداران و دهیاران منتخب و روسای شوراهای استانها یکی از برنامه‌های ثابت می‌باشد. در این نشست استاندار، معاون عمرانی استاندار و مدیران کل دفاتر امور شهری و روستایی استانداری و برخی نمایندگان مجلس گزارشی از وضعیت شهرداری‌ها و دهیاری‌های استان و برخی شهرداران، دهیاران و روسای شوراهای انتظارات و مسایل و مشکلات حوزه‌ی کاری خود را بیان می‌نمایند. در انتها دکتر جمالی‌نژاد و یکی از مدیران که به همراه وی در این سفر حضور دارد، ضمن اعلام آخرین برنامه‌ها و تصمیمات کلان حوزه‌ی مدیریت شهری و روستایی توضیحات لازم را در زمینه پرسشهای مطرح شده بیان می‌نمایند. بیشتر انتظارات شهرداری‌های متوسط، کوچک و دهیاری‌ها در زمینه اعطای کمک‌های مالی، تسهیلات و وام و تامین ماشین آلات مورد نیاز و رفع مشکلات استخدامی کارکنان شهرداری‌ها و تبدیل وضعیت آنهاست.

یکی از توصیه‌های همیشگی دکتر جمالی‌نژاد در این سفرها به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و شوراهای ضرورت تغییر نگاه آنها در روش اداره‌ی شهر و روستا با توجه به تحولاتی که در سالهای اخیر در عرصه‌های مدیریتی و اقتصادی و حوزه مدیریت شهری کشور پیش آمده، و بهره‌گیری از روش‌های جدید مدیریتی و فناوری‌های نوین و شناسایی قابلیت‌ها و ظرفیتهای شهر و روستا برای ایجاد درآمد و تولید

مهدی جمالی‌نژاد معاون عمران و توسعه‌ی امور شهری و روستایی وزیر کشور و رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از زمان انتصاب به این سمت در هفتم مهرماه ۹۷ انجام سفرهای استانی و دیدار با شهرداران، دهیاران و اعضای شوراهای اسلامی شهرها و روستاها را در اولویت کاری خود قرار داده و تا پایان دی ماه از ۱۸ استان کشور بازدید کرده است.

جمالی‌نژاد با سفر به نقاط مختلف که اکثرا در انتهای هفته انجام شده و انجام نشستهای تخصصی و کاری با استانداران، معاونان و مدیران کل استانداری‌ها، شهرداران، دهیاران و روسای شوراهای اسلامی شهرها و روستاها و سایر دست اندرکاران عرصه‌های مدیریت شهری و روستایی و ملاقات‌های مردمی ضمن پیگیری روند اجرایی توسعه شهرها و روستاهای کشور، طرح‌های مختلف در حوزه‌های عمران شهری و روستایی را افتتاح کرد و ضمن آگاهی از نوآوری‌ها و برنامه‌های جدید برخی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در جریان میزان پیشرفت پروژه‌های ملی استانها هم قرار گرفت.

طی این سفرها برای مسؤولان این امکان فراهم می‌شود تا از نزدیک در جریان مشکلات کلان مدیریت شهری و روستایی استان‌ها و میزان پیشرفت پروژه‌های مختلف قرار گرفته و برای حل این مشکلات با همفکری دستگاه‌ها تصمیم‌گیری نمایند. برقراری ارتباط بهتر میان حوزه‌ی معاونت عمران و توسعه‌ی امور شهری و روستایی وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با شهرداری‌ها، دهیاری‌ها، شوراهای استانداران و روستایی‌ها و همراه ساختن آنها در اقصی نقاط

با حضور دکتر جمالی نژاد تشکیل شد و آخرین برنامه‌ها و سیاست‌های کلان دولت و وزارت کشور در این حوزه برای حاضران تشریح شد. در بازدید از کلانشهر شیراز ضمن افتتاح دو ایستگاه جدید مترو، مراسم ورود ۱۸۵ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان حمل و نقل عمومی این شهر با حضور وی برگزار شد. در بازدید از کلانشهر مشهد مقدس، نشست بررسی روند اجرای پروژه‌های طرح نوسازی و بهسازی بافت پیرامون حرم مطهر رضوی با حضور دکتر جمالی نژاد تشکیل شد. در بازدید از کلانشهر کرج از پروژه بزرگراه شمالی این شهر بازدید صورت گرفت. در بازدید از کلانشهر اصفهان دکتر جمالی نژاد ضمن شرکت در نشست هیات مدیره مترو از یکی از کارگاه‌های مربوط به احداث خط دو بازدید و در مراسم اختتامیه نشست تخصصی و دوره آموزشی شهردوستدار کودک و همایش ملی ساختمان پایدار و انرژی و افتتاح نمایشگاه تخصصی بهره‌وری آب و انرژی در ساختمان، صنعت و حمل و نقل با رویکرد حفاظت از محیط زیست شرکت کرد. همچنین نخستین سفر استانی دکتر جمالی نژاد، که مسؤلیت کمیته‌ی زیرساخت ستاد مرکزی اربعین حسینی را هم بر عهده دارد، مربوط به بازدید از مرزهای مرتبط با مراسم اربعین شامل شلمچه و چذابه در استان خوزستان، مهران در استان ایلام و مرز خسروی در استان کرمانشاه بود و در بخش پایانی این سفر از مناطق زلزله زده سرپل ذهاب نیز بازدید به عمل آمد. دکتر جمالی نژاد تاکنون از مرزهای مرتبط با مراسم اربعین حسینی در استان‌های خوزستان، ایلام و کرمانشاه، مناطق زلزله زده استان کرمانشاه، استان‌های فارس، بوشهر، البرز، گلستان، آذربایجان غربی، چهارمحال و بختیاری، کهگیلویه و بویراحمد، کردستان، همدان، خراسان جنوبی، زنجان، قزوین، خراسان رضوی، لرستان و شهرهای کاشان، شاهین شهر و اصفهان بازدید نموده است.

ثروت و کارآفرینی بود. رییس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور همچنین با اشاره به محدود بودن منابع و اعتبارات دولتی برای کمک به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از شهرداران و دهیاران خواست برای اجرای پروژه‌های شهری از ظرفیت سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی استفاده نمایند. وی همچنین با اشاره به وجود جاذبه‌های طبیعی منحصر بفرد کشور برای جذب گردشگر در تمامی سفرها از شهرداری‌ها و دهیاری‌ها خواست تا با تقویت زیرساخت‌های گردشگری علاوه بر کسب درآمد پایدار به رونق فضای کسب و کار در بخش‌های مختلف شهر و روستا هم کمک نمایند.

بازدید از پروژه‌های عمرانی شهرداری‌ها از دیگر برنامه‌های ثابت این سفرهای استانی است که با توجه به مدت زمان این سفرها و مساحت زیاد برخی استانها، بازدید از پروژه‌های تمامی شهرها امکان پذیر نیست و اکثراً از پروژه‌های شاخص شهرداری مراکز استان بازدید به عمل آمده است. توجه به رویکرد حفاظت محور و انسان محور شهرداری‌ها، توجه به پیاده محوری و دوچرخه سواری، پاسداری از میراث فرهنگی و توجه به ابعاد گسترده فرهنگی، گردشگری، اقتصادی و اجتماعی در پروژه‌های بازآفرینی و رفاه حال مسافران و بسترسازی برای جذب گردشگر؛ از موضوعاتی بوده که در این بازدیدها بر آنها تاکید شده است. دکتر جمالی نژاد همچنین در خلال این سفرها به عنوان نماینده‌ی دولت از برخی پروژه‌های ملی استانها نظیر احداث خطوط راه آهن و آزادراه، پروژه‌های توسعه‌ی بندر جنوبی، احداث بیمارستان و ... بازدید نمود.

اعطای احکام وزیر کشور در خصوص انتصاب استاندار جدید خراسان جنوبی، شهرداران جدید مشهد، کرج و بوشهر از دیگر بخش‌های سفرهای استانی معاون عمران و توسعه‌ی امور شهری و روستایی وزیر کشور بود. ضمناً در چند استان نیز جلسه‌ی شورای ترافیک استان



برگزاری دوره آموزشی تخصصی حمل و نقل عمومی و ترافیک



دوره آموزشی تخصصی حمل و نقل عمومی و ترافیک ۱۹ دی ماه از سوی مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی و دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و با همکاری اتحادیه سازمان های حمل و نقل همگانی کشور در تهران برگزار شد. در این دوره آموزشی دبیران شورای ترافیک شهرهای استانها، نمایندگان شهرداری های مراکز استانها و مدیران عامل سازمان های حمل و نقل همگانی کشور شرکت نمودند. نخستین موضوعی که در این دوره آموزشی ارایه شد، پایش شاخص های حمل و نقل و ترافیک شهری است. همچنین موارد مرتبط با سند حمل بار شهری (باربرگ) و یکپارچه سازی تجهیزات هوشمند ناوگان اتوبوس رانی شهری (AVL, AFC) برای حاضران تشریح شد. این دوره آموزشی از ساعت ۸,۳۰ الی ۱۶ روز چهارشنبه ۱۹ دی در پایگاه مدیریت بحران منطقه ۶ شهرداری تهران واقع در بوستان لاله برگزار شد.

لکه گیری پوشش آسفالت در بافت تاریخی شهر اراک

شهرداری اراک، در ادامه عملیات بهسازی معابر شهری و ترمیم نقاطی که کندمان آب و فاضلاب در آنها صورت گرفته، نیروهای اجرایی و اکیپ های دستی پخش و توزیع آسفالت سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری خود خواست، برای لکه گیری آسفالت معابر منطقه بافت تاریخی شهر اقدام نمایند، خیابان آزادی و میدان ارگ از جمله معابری بودند که لکه گیری آنها انجام شد.

ساماندهی پیاده‌روها در علی آباد کتول

اجرای این طرح در نظر گرفته شده و امیدواریم بتوانیم در کل شهر و محلات مختلف، پیاده‌روها را ساماندهی نماییم.



ابوذر اسفندیاری پور، شهردار علی آباد کتول از آغاز طرح ساماندهی پیاده‌روهای شهری خبر داد و گفت: با بررسی های انجام شده یکی از نیازهای حوزه عمران شهری، ساماندهی پیاده‌روها و معابر در شهر می باشد، که سعی کردیم در سال جاری به این موضوع توجه ویژه کنیم. وی افزود: هدف از اجرای این طرح آسان سازی آمد و شد رهگذران، زیباسازی منظر شهری و بهبود کیفیت خدمات شهری می باشد که با اعتبار حدود ۷۵۰ میلیون تومان در قالب ۴ قرارداد عملیات بنایی با ۴ گروه پیمانکاری در شهر و در محلات مختلف و تا پایان سال جاری در دست اجرا می باشد. ایشان خاطر نشان کرد که در سال آینده نیز اعتبار مناسبی برای

طنزپردازان و کاریکاتوریستهای اصفهانی میهمان شهرداری شدند

عضو افتخاری شهرداری بوده و با طرح‌ها و راهکارهای خود به مدیریت شهری کمک کنند تا گره‌ای از کار شهر و شهروندان باز شود. نوری ادامه داد: باید نگاه تیزبینانه طنزپردازان و نویسندگان به گونه‌ای باشد که حق مردم توسط مسؤولین تضییع نشود. بنابراین طنزپردازان به عنوان پاسدار، دیده‌بان و نگهبانان مستمر و دائمی باید مراقب باشند پست خود را خالی نکنند. باید از توفیق الهی و استعدادی که در نهاد طنزپردازان و کاریکاتوریست‌ها گذاشته شده استفاده شود زیرا قلم می‌تواند بسیار اثربخش باشد.

در حوزه شهرداری اصفهان با زبان شوخی و گاهی انتقادی بیان کنند. قدرت‌الله نوری، شهردار اصفهان سخنان هنرمندان و شاعران طنز را شنید و ضمن تبریک به هفت هنرمند کاریکاتوریست اصفهانی که آثار آنها به کتابی معتبر تبدیل و به جشنواره جهانی کاریکاتور راه پیدا کرده است، گفت: ما از متن مردم آمده‌ایم و قرار است کار مردم را حل کرده و با مردم باشیم، این موضوع با مراقبت‌های طنزپردازان و نقادان اتفاق می‌افتد. زیرا طنزپردازان دیده‌بان حقوق شهروندی هستند. وی بیان کرد: همه طنزپردازان می‌توانند

چهلیمین نشست از سلسله نشست‌های هم‌اندیشی «اصفهان فردا» با حضور جمعی از طنزپردازان، شاعران، هنرمندان کارتونیست و کاریکاتوریست شهر اصفهان برگزار شد. سلسله نشست‌های هم‌اندیشی «اصفهان فردا» به چهلیمین برنامه رسید و اینبار متفاوت‌تر از همیشه با حضور جمعی از شاعران، نویسندگان طنزپرداز، هنرمندان کاریکاتوریست و کارتونیست شهر اصفهان در حضور شهردار اصفهان برگزار شد. این هنرمندان آمده بودند تا در فضایی نقادانه در قالب طنز، دغدغه‌های خود را

بلوار قدر همدان با تملک و تخریب سه پلاک گشوده شد

که نیازمند تملک تمامی پلاک‌های موجود است و به تازگی ۳ پلاک دیگر توسط واحد املاک شهرداری منطقه سه خریداری شده است که روز گذشته عملیات تخریب این سه باب منزل مسکونی در ادامه بازگشایی بلوار سی و پنج متری قدر انجام شد. وی افزود: با بازگشایی بلوار قدر در کوی خضر شاهد اتصال این بلوار به بزرگراه امام خمینی (ره) خواهیم بود که این منطقه را از بن بست خارج خواهد کرد و در راستای تعریض این بلوار اقداماتی دیگر نظیر توسعه فضای سبز، نورپردازی، افزایش مبلمان شهری، اصلاح جالیز و زیرسازی و لکه‌گیری آسفالت این منطقه توسط شهرداری منطقه سه در دستور کار قرار دارد که در همین راستا عملیات دیوار چینی رودخانه و دال گذاری ترافیکی از سمت بزرگراه امام (ره) نیز به اتمام رسیده است.

او با بیان اینکه کوی خضر یکی از نقاط پرجمعیت شهر همدان به شمار می‌رود که معابر اصلی آن به ویژه بلوار قدر نیازمند بازگشایی و تعریض معبر است، تصریح کرد: متأسفانه به دلیل ساخت و سازهای غیرقانونی که از سال‌های قبل در این منطقه وجود داشته است، اقدام جدی برای توسعه این منطقه صورت نگرفته و امروز شاهد تردد بالای خودروها و نیز افزایش حجم ترافیک در ساعات پرتردد در این منطقه هستیم که مشکلات زیادی را برای شهروندان به همراه داشته است. امیدواریم با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در شهرداری منطقه سه و تا قبل از بیست و دوم بهمن ماه دو پلاک باقی مانده در این مسیر نیز تملک شود تا شاهد بازگشایی کامل این بلوار باشیم. شهردار همدان اضافه کرد: طول مسیر بازگشایی این بلوار حدود ۷۰۰ متر است

در ادامه عملیات اجرایی بازگشایی بلوار قدر در کوی خضر، روز گذشته و با حضور شهردار همدان، نایب رئیس شورای اسلامی شهر، رئیس کمیسیون خدمات شهری شورا و سرپرست شهرداری منطقه سه، سه ملک مسکونی تخریب شد. عباس صوفی، شهردار همدان گفت: بازگشایی معابر اصلی و فرعی در نقاط مختلف شهر به منظور کاهش ترافیک و تسریع در تردد شهروندان از مهمترین ضروریات مباحث ترافیکی به شمار می‌رود که از اواخر سال گذشته این موضوع در دستور کار شهرداری قرار گرفت و چندین مورد آن پیگیری و به سرانجام رسید و در سال جاری نیز بازگشایی معابر شهری در دست اقدام است که خوشبختانه با همراهی و تعامل مالکان بلوار قدر در کوی خضر شاهد تملک و تخریب سه پلاک دیگر در این منطقه هستیم.

پیشرفت تأمین روشنایی در شهر یزد

محمود دهقان، معاون امور زیربنایی و حمل و نقل شهری شهرداری یزد، از پیشرفت قابل توجه تأمین روشنایی در شهر خبر داد. وی ضمن تأکید بر اهمیت مسأله روشنایی و زیبایی شهر، گفت: از نیمه دوم سال جاری تاکنون اقدامات مهمی در خصوص اصلاح روشنایی در شهر صورت گرفته است که در این سه ماهه سوم اعتباری بالغ بر ۵۰ میلیارد ریال در این خصوص هزینه شده است. وی تعویض، ساخت و نصب پایه چراغ‌های روشنایی، تأمین روشنایی خیابانها، گذرگاهها و پارکینگ‌های سطح شهر، جابجایی تاسیسات برق، نورپردازی اماکن تاریخی و پارک‌ها، ساماندهی شبکه‌های برق، اصلاح روشنایی اماکن و معابر را از مهمترین اقدامات انجام شده در این راستا برشمرد. محمود دهقان افزود: اجرای روشنایی پروژه‌های بزرگی چون خلیج فارس و پارک بزرگ مهرآوران نیز در دست اقدام می‌باشد.



زنده‌گیری سگ‌های ولگرد در شهرداری آذرشهر



طرح زنده‌گیری سگ‌های ولگرد به جای معدوم کردن آن‌ها توسط شهرداری آذرشهر در حال اجرا است و سگ‌های ولگرد پس از جمع‌آوری به محل نگهداری پیش‌بینی شده در خارج از شهر انتقال می‌یابند. محمدرضا ایمانی، شهردار آذرشهر با بیان اینکه همچون گذشته طرح جمع‌آوری سگ‌های ولگرد در آذرشهر اجرا می‌شود، اظهار کرد: متأسفانه در سال‌های گذشته این طرح به روش کاملاً سنتی انجام می‌گرفت که همین امر موجب ناراحتی و اعتراض بسیاری از شهروندان و حامیان حقوق حیوانات و حیات وحش را به دنبال داشت. در همین راستا و در جهت احترام به حقوق حیوانات، امسال شهرداری آذرشهر طرح زنده‌گیری را جایگزین روش‌های قبلی کرده است. وی افزود: هدف از اجرای این طرح کنترل بیماری‌های قابل انتقال بین انسان و حیوان، ایجاد امنیت برای شهروندان و همچنین ارتقای سطح آگاهی عمومی در خصوص رعایت اصول بهداشتی در مواجهه با حیوانات مزاحم دانست و تصریح کرد: در این طرح سگ‌ها با ابزار مخصوص مهار و بدون بی‌هوشی و کوچکترین آسیبی جمع‌آوری می‌شوند پس از آن به محل نگهداری پیش‌بینی شده در خارج از شهر انتقال پیدا می‌کنند.

جشنواره شب‌های فرهنگی-گردشگری دزفول



طبیعی، تاریخی، مذهبی، تفریحی، صنایع دستی، خدمات گردشگری، موسیقی به شهروندان و علاقه‌مندان معرفی گردید. لازم به ذکر است که در شب آخر این جشنواره به منظور زنده نگه داشتن سنت کهن ایرانی، جشن شب یلدا با اجرای برنامه‌های متنوع نظیر نقالی‌خوانی، استند آپ کمدی، اجرای موسیقی زنده و مسابقه برگزار شد.

در راستای معرفی جاذبه‌های فرهنگی و گردشگری این شهرستان، جشنواره شب‌های «فرهنگی-گردشگری» به همت معاونت فرهنگی و اجتماعی شهرداری دزفول و با همکاری فعالان گردشگری و سازمانهای مردم‌نهاد برگزار شد. در این جشنواره که از تاریخ ۲۸ تا ۳۰ آذرماه سال جاری در مجموعه فرهنگی ورزشی شهید سوداگر برگزار شد، کلیه‌ی ظرفیت‌های

اجرای نمایش خیابانی با موضوع فرهنگ ترافیک در تقاطع های ارومیه



به منظور ارتقاء فرهنگ رانندگی و ترافیک در تقاطع های شهر ارومیه نمایش خیابانی اجرا شد. اجرای این برنامه از سوی معاونت حمل و نقل و ترافیک و با همکاری اداره ارتباطات و امور بین الملل شهرداری و اجرای یک گروه نمایشی انجام گرفت. اجرای این نمایش در ۲۰ آذر ماه شروع شد و در روز ۲ دی ماه خاتمه پیدا کرد که این برنامه با استقبال شهروندان مواجه شد.

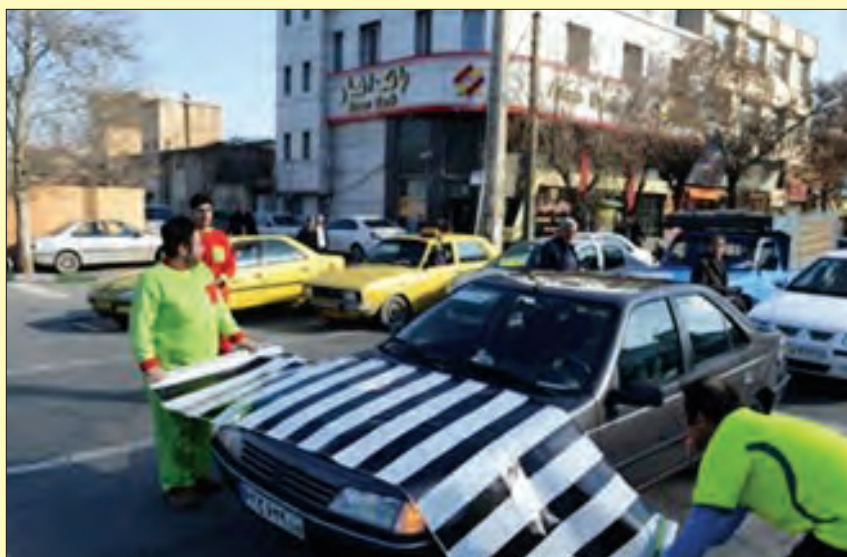
شیوه اجرای نمایش خیابانی با موضوع ترافیک و رانندگی در قالب یک سناریوی طنز و از پیش تعیین شده بود. در این سناریو سه شخصیت کمدی حضور داشتند که

عبارت بودند از داور و دو نفر دستیار کمک داور (یکی چاق و یکی لاغر). داور مسابقه با مشاهده تخلفات رانندگان، به آنها کارت قرمز می داد و همراه کارت، پیام ترافیکی مربوطه به همراه یک شکلات تقدیم راننده می کرد. در مواردی هم داور به راننده های که همه قوانین و مقررات رانندگی را رعایت می کرد؛ کارت سبز به همراه شکلات به راننده می داد و از وی تشکر می کرد. دستیاران داور پیام های ترافیکی نوشته شده بر روی بنر بزرگ را به بقیه رانندگان نشان می دادند تا متوجه خطا صورت گرفته بشوند.

این اجرای خیابانی در هفت

روز به طول انجامید و در بیشتر تقاطع های اصلی و مهم ارومیه نمایش ترافیکی اجرا شد. موضوع پیام های ترافیکی ارائه شده در این اجراها عبارت بوده اند از: بین خطوط برانیم؛ از ناوگان حمل و نقل عمومی استفاده کنیم، نه به خودرو تک سرنشین؛ مسیر گردش به راست را ببندید؛ روی خط عابر پیاده توقف نکنید؛ کمربند ایمنی را ببندید و

قوانین و مقررات رانندگی تنها برای رانندگان نیست. محمد حضرت پور، شهردار ارومیه از معاونت حمل و نقل و ترافیک و اداره ارتباطات و امور بین الملل به خاطر اجرای این برنامه خوب و مثبت تقدیر کرد. مهندس ذاتی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری هم با اشاره به وجود معضل ترافیک در شهر ارومیه، فرهنگ سازی و اتخاذ رویکرد فرهنگی در مواجهه با این معضل را یک راهکار اساسی می داند. وی خاطر نشان کرد که در آینده نزدیک شاهد اجرای برنامه های فرهنگی بیشتری در ارتباط با موضوع ترافیک و حمل و نقل خواهیم بود.



نشست بانوان شورای شهر قزوین با بانوان تاکسیران

اسماعیل عرشیان، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری قزوین، از نشست صمیمی بانوان عضو شورای اسلامی شهر قزوین و مدیرکل امور بانوان و خانواده استانداری با بانوان تاکسیران شبکه تاکسی بی‌سیم، در سازمان تاکسیرانی خبر داد.

عرشیان افزود: در ابتدای این جلسه، گزارشی در خصوص نحوه فعالیت تاکسی بی‌سیم بانوان سازمان تاکسیرانی ارائه شد و ناهنگی درباره یک روز کاری یک بانوی تاکسیران نیز برای حاضران به نمایش درآمد. وی ادامه داد: تقدیر از بانوی تاکسیران فرزند شهید و تقدیر از دو تن از بانوان تاکسیران که با گذراندن دوره دانشگاهی موفق به دریافت مدرک رشته تاکسیرانی شده‌اند از دیگر برنامه‌های این نشست بود و در خاتمه نیز تعدادی از بانوان تاکسیران در خصوص دغدغه‌های صنفی خود چون وضعیت معیشت، بیمه، بحث نوسازی و سختی کار مطالبی را بیان کردند و اعضای محترم شورا نیز در خصوص حمایت از این قشر زحماتش قول همکاری دادند.

عرشیان اظهار داشت: شبکه تاکسی بی‌سیم ۱۳۳ سازمان تاکسیرانی شهرداری قزوین در سال ۱۳۸۵ با به کارگیری ۳۰ دستگاه خودرو فعالیت خود را آغاز کرد. این شبکه در آغاز کار، روزانه پاسخگوی حدود ۲۰۰ تماس تلفنی بود که در حال حاضر، به علت استقبال فراوان شهروندان و رضایت بالایی آنان از خدمات ارائه شده، به طور شبانه‌روزی و حتی در روزهای تعطیل پاسخگوی بیش از ۱۵۰۰ تماس تلفنی است و در زمانی کمتر از ۱۰ دقیقه، به محل مورد درخواست فرستاده می‌شود.

وی همچنین گفت: با توجه به موفقیت چشمگیر شبکه و میزان رضایتمندی شهروندان از تاکسی بی‌سیم، به منظور رفاه حال بانوان ارجمند، شبکه تاکسی بی‌سیم بانوان نیز فعالیت خود را از دی ماه سال ۸۷ آغاز کرده و تا کنون در حال خدمات‌رسانی به بانوان و همشهریان گرامی است.

عرشیان در خاتمه بیان کرد: در حال حاضر ۲۶ بانوی تاکسیران در شبکه تاکسی بی‌سیم ۱۳۳ سازمان تاکسیرانی مشغول ارائه خدمت به بانوان محترم هستند که تعدادی از آنان سرپرست خانواده می‌باشند.



تصویب طرح جامع و برنامه راهبردی توسعه مدیریت پسماند شهرداری اردبیل



لایحه طرح جامع و برنامه راهبردی توسعه مدیریت پسماند شهرداری اردبیل با حداکثر آرا در جلسه شورای اسلامی شهر تصویب شد.

حمید لطف‌اللهیان، شهردار اردبیل در آن جلسه اظهار کرد: طرح جامع مدیریت پسماند یک موضوع بسیار مهم است که در دستور کار قرار گرفت و در این راستا جلسات متعدد کارشناسی و بررسی در شهرداری و کارگروه پسماند برگزار شد و شهرداری بنا به وظیفه خود در زمینه تعیین و تکلیف پسماند شهر این لایحه را برای تصویب به شورای شهر ارسال کرده است.

وی افزود: واگذاری حمل و دفن پسماند به بخش خصوصی از محورهای این طرح بوده و مباحثی مانند تفکیک از مبدا و تولید کمپوست نتیجه اصلی این طرح است. اقداماتی اعم از تفکیک، کمپوست و دفن زباله در چارچوب این طرح انجام خواهد شد و نقشه‌ی راهی برای مدیریت پسماند شهر خواهد بود.

وی گفت: سال‌هاست که ما در شهر اردبیل با مشکلات و معضلات جمع‌آوری و دفن زباله روبرو هستیم که در قالب این طرح جامع به راحتی می‌توانیم طرح ارائه شده را با حضور شهروندان اجرایی و عملیاتی کرده و از این مشکلات گذر کنیم.

شهردار اردبیل خاطر نشان کرد: ما به راحتی می‌توانیم با استفاده از تجربیات سایر استان‌ها و حتی کشورهای دیگر این طرح جامع را به شکل دقیق و عملیاتی اجرا کنیم، به شرط آنکه فرآیند تولید انرژی یا کمپوست را مشخص کنیم که البته طرح ارائه شده در مورد تولید انرژی از زباله نتیجه‌ای نداشته و ما به زودی خروجی بررسی‌های خودمان را در این باب ارائه خواهیم کرد.

لطف‌اللهیان راهکار ارائه شده در این زمینه را با استفاده از تحقیقات و مطالعات انجام شده توسط جهاد دانشگاهی حرکت به سمت تولید کمپوست با برنامه اجرایی تفکیک زباله از مبدا اعلام کرد و گفت: ما نقشه راه خودمان را در این زمینه باید به شکل دقیق و با روشنگری ترسیم کنیم تا برای همیشه تکلیف ما با موضوع جمع‌آوری پسماند و زباله و خروجی آن مشخص شود.

نگاه انسان محور و اندیشه‌ی توسعه‌گرانه از سیاست‌های کلان شهرداری خوی در حوزه‌ی حمل و نقل و ترافیک شمرده می‌شود



محرم اکبرزاده، شهردار خوی ضمن اعلام این مطلب اظهار داشت: تغییر رویکرد کلی شهرداری و تدوین سیاست‌های کلان شهرداری بر اساس نگاه انسان محور و اندیشه توسعه‌گرانه، موجب ایجاد تحولات اساسی در حوزه‌های اقدامات حمل و نقل و ترافیک و پروژه‌های عمرانی زیربنایی شهری بوده است.

محرم اکبرزاده افزود: کمربندی ضلع غربی خوی بعنوان مطالبه مهم شهروندان و دغدغه مدیریت شهری برای تکمیل حلقه دور شهر در دست احداث بوده، مسیرگشایی و خاکبرداری بیش از ۴۵۰ هزار مترمکعب و خاکریزی بیش از ۱۸۰ هزار مترمکعب به همراه طراحی و اجرای ۲ پل با دهانه ۱۰ متری و یک پل با دهانه ۱۳ متری، اجرای بیش از ۴/۵ کیلومتر مسیر دوچرخه سواری برای اولین بار در سطح شهر ویژه خانواده‌ها در مسیر کمربندی با طراحی ویژه بر

اساس ویژگی‌های جغرافیایی این مسیر و ایجاد فضای جاذب شهری و گردشگری برای مسافران و گردشگران و اتصال این مسیر به جاده قطور بعنوان نزدیک‌ترین مرز زمینی ایران به ترکیه از جمله ویژگی‌های این پروژه کلان شهری است که با اعتباری در حدود تقریبی ۱۰۰ میلیارد ریال و پیشرفت فیزیکی در حدود ۴۰ درصد در دست اجراست.

شهردار خوی گفت: تقاطع غیر همسطح آیت الله خویی(ره)، پروژه کلان عمرانی دیگری است که بطور همزمان از سوی شهرداری با پیشرفت فیزیکی ۴۰ درصد در دست اجرا بوده، اجرای ۴ راست گرد شبدری، تسهیل سازی عبور و مرور خودروها، تسهیل امور ترافیکی و اتصال دهنده کمربندیهای شهید حجازیفر، ۴۵ متری ضلع غربی و بلوار آیت الله خویی(ره) بوده، در کنار طراحی جلوه بسیار مناسبی برای ورودی شهر خوی نقش مهمی در حوزه روانسازی ترافیکی در این بخش شهری ایفا می‌کند.

اکبرزاده افزود: طول تقاطع غیر همسطح ۷۰۰ متر با عرض ۴۰ متر بوده، دو مسیر رفت و برگشت در این تقاطع طراحی شده که هر مسیر دارای ۴ باند با عرض ۳ و نیم متر همراه با ۴ راست گرد بدون تداخل حرکتی مسیرها با اعتباری بالغ بر ۱۱۰ میلیارد ریال در دست اجراست و مدت زمان اجرای پروژه فاز یک کمربندی ضلع غربی و تقاطع غیر همسطح آیت الله خویی(ره) ۱۵ ماه کاری برنامه ریزی شده است.

وی تصریح کرد: ایمن سازی معابر با هدف کاهش تصادفات فوتی و جرحی، مطالعات رو به اتمام طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهری، اصلاح هندسی میادین، اتمام مطالعات طراحی تابلوهای هدایت مسیر و انتظامی، هوشمند سازی تقاطعات شهر، توسعه دوربین های نظارتی و پلاک خوان و بهسازی معابر در سطح شهر از دیگر اقدامات حوزه حمل و نقل و ترافیک شهرداری در سال ۹۷ بوده است

شیروان

شاهرخ شاهرخی شهردار شیروان در نشست مشترک معاونت خدمات شهری شهرداری و مشاور افتخاری خود در امور مناسب سازی با محوریت مناسب سازی شهر گفت: مناسب سازی معابر، خیابان ها و پارک ها برای استفاده قشر های مختلف جامعه در اولویت برنامه های این شهرداری است و از همین رو در تمام معابر جدید در دست اجرای شهر، استانداردهای لازم برای مناسب سازی با دقت دنبال می شود.

وی گفت: در هر پروژه اجرایی و کار عمرانی که در شهر انجام می گیرد، موضوع مناسب سازی در اولویت طراحی ها و برنامه ها قرار دارد.

شهر باید محیطی برای تردد استفاده همه شهروندان با هر میزان توان باشد.

طالقان

جلسه ی نظارت و برخورد با ساخت و ساز غیر مجاز با حضور علی قاسم پور شهردار طالقان، آقای حسینی مدیر جهاد کشاورزی، آقای گودرزی معاونت خدمات شهر و اعضای پلیس ساختمان شهرداری و گشت جهاد کشاورزی برگزار شد.

در این جلسه شهردار طالقان ضمن تشریح معضلات ساخت و ساز غیر مجاز بیان کرد: از هر منظری به ساخت و ساز غیر مجاز نگاه کنیم در نهایت باعث برهم زدن سیستم طبیعی منطقه، از بین رفتن اراضی قابل کشت، مشکلات عدیده برای اهالی، ضرر به شهرداری، جهاد کشاورزی و آسیب دیدن خود مردم می گردد.

شهردار طالقان از توافق شهرداری با جهاد کشاورزی در خصوص جلوگیری از ساخت و ساز غیر مجاز خبر داد و ادامه داد: شهرداری در کنار و با تعامل جهاد کشاورزی ساخت و ساز غیر مجاز را جدی خواهند گرفت و گشت مشترک (گشت حفظ حریم شهر) را به انجام خواهند رساند.

مهندس قاسم پور اضافه نمود: آنچه تاکنون اتفاق افتاد که پیش زمینه تبصره ماده ۱ قانون حفظ کاربری، طرح در کارگروهها و غیره حتما با برداشت های هلی شات شناسایی و واحد شهرسازی آنها احصا نماید و نامه همه را به جهاد ارسال کنند تا مراحل قانونی طی شود.

در پایان شهردار طالقان دستور اطلاع رسانی و آموزشهای لازم به شهروندان عزیز در خصوص معضلات ناشی از ساخت و ساز غیر مجاز را به واحد روابط عمومی شهرداری صادر نمود.

گناوه

مانور آمادگی نیروها و تجهیزات سازمان آتشنشانی شهرداری گناوه در خیابان ساحلی برگزار گردید.

اهواز

عباس دغاغله، مدیر عامل سازمان عمران گفت: باند کندرو ضلع شمالی پل ولایت از ابتدای عرشه بسمت تقاطع «چهارشیر» در مساحتی بمقدار ۳۴۶۵ متر مربع قیر پاشی و آسفالت شد.

وی گفت: باند کندرو ضلع جنوبی بسمت میدان چهار اسب (سه راه تپه) نیز که نیاز به عملیات لکه گیری و ترمیم آسفالت داشت با مساحت ۳۰۰ متر مربع انجام شد.

بستک

• سید بدر آل عبایی، شهردار بستک از بهسازی مسیر و محوطه مجموعه گردشگری پارک ریخونه ای شهر خبر داد

• او گفت با توجه به ضرورت بهبود کیفی وضعیت محدوده پارک ریخونه ای به عنوان یکی از تفرجگاه ها و جاذبه های گردشگری شهر بستک، و از آن جهت که رفت و آمد ماشینها بدلیل عرض کم مسیر دشوار می باشد، شروع به اصلاح مسیر در پارک ریخونه ای نموده ایم.

وی افزود: در این راستا محوطه جدیدی از پارک، خاکریزی و شروع به کف سازی شده است که بخشی از این محوطه شامل پارکینگ ماشین های شهروندان و بخشی به محل استراحت و نشستن و بخشی دیگر به زمین فوتبال ساحلی اختصاص می یابد که ماسه بادی این زمین از قبل توسط ماشین آلات شهرداری در این محل انبار شده است.

• شهردار بستک لوله کشی مجدد آب و روشنایی سرویس بهداشتی و نظافت یک روز در میان این مجموعه گردشگری را از دیگر خدمات شهرداری بستک عنوان کرد.

• آل عبایی بیان داشت: نصب یک قلعه بادی و ایجاد پیست موتورسواری کودکان با مشارکت مردمی از دیگر برنامه هایی است که در دستور کار این شهرداری قرار دارد.

بندرگز

با نزدیک شدن به اجرای عملیات روکش آسفالت معابر شهر، عملیات زیرسازی معابر ۲۰متری ولیعصر(عج) توسط واحد عمران و موتوری شهرداری در حال اجراست.

آخرین وضعیت متروی کلانشهرهای کشور

■ فروغ غضنفری راد

کارشناس ارشد مهندسی حمل و نقل ریلی

تکرار شد- در تهران باید ۳۰ درصد از جابه‌جایی‌ها با قطار شهری انجام شود. این رقم برای سایر کلانشهرها ۱۰ درصد در نظر گرفته شده است؛ اما در حال حاضر ۲۳ درصد از کل جابه‌جایی‌های درون‌شهری با مترو تهران انجام می‌شود. در شهر مشهد این رقم به ۷ درصد رسیده، در شیراز حدود ۳ درصد و در شهرهای تبریز و اصفهان نزدیک به یک درصد سهم جابه‌جایی مسافر با مترو انجام شده است.

با توجه به اینکه انجام پروژه‌های مترویی شامل سه بخش اصلی سیویل (عملیات عمرانی)، تجهیزات ثابت و ناوگان می‌باشد و بنابر قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی کشور پنجاه درصد هزینه‌ها برعهده دولت و پنجاه درصد بر عهده شهرداری می‌باشد، دولت در سیاستگذاری‌های جدید، تامین ناوگان مورد نیاز کلانشهرها را بعنوان سهم عمده‌ای از هزینه‌های اجرایی پروژه برعهده گرفته و لذا پروژه تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن به ارزش ۲ میلیارد یورو و پروژه تامین ۳۱۵ دستگاه واگن به ارزش ۲۸۶ میلیون یورو از طریق سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و از طریق بودجه دولت در دست انجام می‌باشد.

از تعداد ۳۱۵ دستگاه واگن قرارداد کلانشهرهای شیراز اصفهان و تبریز تاکنون ۱۰۰ دستگاه واگن در قالب CBU از طریق شرکت واگن سازی پوژن چین تحویل شهرها شده و در دست بهره برداری می‌باشند. تعداد ۲۱۵ واگن باقیمانده به انضمام ۲۵ درصد افزایش کل تعداد واگن تا سقف ۲۹۵ واگن بصورت ساخت داخل و با مشارکت واگن سازی ایریکو در دست ساخت می‌باشد

همچنین قرارداد ۲۰۰۰ دستگاه واگن پس از اخذ مصوبه شورای اقتصاد با کارفرمایی وزارت کشور - سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور فعال گردید که مقرر است طی بسته‌های جداگانه، واگن کلانشهرهای

برنامه توسعه خطوط ریلی درون شهری و حومه‌ای در ۹ کلانشهر کشور شامل تهران، مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، اهواز، کرج، قم و کرمانشاه در دست اجراء و بهره برداری می‌باشد. طول کل خطوط مصوب مترویی برابر با ۸۴۰ کیلومتر می‌باشد که از این مقدار ۲۹۵ کیلومتر شامل ۱۹۳ ایستگاه در دست بهره برداری بوده و ۲۸۹ کیلومتر دیگر در دست ساخت است که پیش بینی می‌گردد تا پایان سال ۱۴۰۲ تکمیل و به بهره برداری برسد. همچنین مابقی خطوط به طول ۲۵۶ کیلومتر در دست مطالعات تکمیلی می‌باشند که پس از طی فرایند تامین اعتبار و ابلاغ اعتبار از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور به مرحله اجرا خواهند رسید.

بر اساس آمارهای ارائه شده تعداد کل جابه‌جایی مسافر مترویی در سال ۱۳۹۶ برابر با ۸۲۴ میلیون نفر سفر در پنج کلانشهر تهران، مشهد، شیراز، اصفهان و تبریز از طریق ۲۹۵ کیلومتر خط مترویی و ۱۹۳ ایستگاه و با بهره برداری از ۱۷۳۹ واگن محقق شده است. با توجه به برنامه ریزی انجام شده برای توسعه و بهره برداری از خطوط در دست ساخت به طول ۲۸۹ کیلومتر و افزایش واگن‌های مترویی از طریق پروژه ۲۰۰۰ دستگاه واگن و بقیه پروژه‌های تامین واگن، پیش بینی می‌گردد تا پایان سال ۱۴۰۲، تعداد ۱۵۵۳ میلیون نفر سفر به شبکه خطوط مترویی اضافه گردد و بهره برداری از ۵۸۴ کیلومتر خط مترویی در ۹ کلانشهر کشور با ظرفیت جابه‌جایی ۲۳۳۷ میلیون نفر سفر در سال ۱۴۰۲ صورت پذیرد.

متروی تهران با ۲۰۵ کیلومتر خط در دست بهره برداری و ۱۰۹ ایستگاه بزرگترین شبکه مترویی کشور محسوب می‌گردد که ۱۴۳۸ واگن فعال در دست بهره برداری دارد.

بر اساس قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت - که در برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه کشور، همه اهداف و شاخص‌های آن

شهر	طول خطوط در دست بهره برداری (کیلومتر)	تعداد ایستگاههای در حال بهره برداری	تعداد واگن موجود	تعداد مسافر سالانه (میلیون نفر)	طول خطوط قابل اضافه در پایان طرح (کیلومتر)	تعداد واگن مورد نیاز در پایان طرح	تعداد مسافر سالانه اضافه شده در پایان طرح (میلیون سفر)	جمع طول خطوط در پایان طرح (کیلومتر)	کل تعداد مسافر سالانه در پایان طرح (میلیون سفر)
تهران	۲۰۵	۱۰۹	۱۴۳۸	۷۳۰	۱۰۶	۱۰۵۰	۵۱۳	۳۱۱	۱۲۴۳
مشهد	۳۴	۳۳	۱۰۰	۴۷	۳۳	۱۹۷	۱۸۰	۶۷	۲۲۷
شیراز	۲۴/۵	۲۰	۶۵	۱۸	۱۵	۱۳۵	۱۴۴	۳۹/۵	۱۶۲
اصفهان	۲۱	۲۰	۶۰	۱۸	۲۴	۱۳۵	۱۴۴	۴۵	۱۶۲
تبریز	۱۰/۵	۱۱	۶۰	۱۱	۲۹	۱۲۵	۱۵۱	۳۹/۶	۱۶۲
کرج	۰	-	۱۴	۰	۲۷	۱۱۴	۱۱۳	۲۷	۱۱۳
اهواز	۰	-	۰	۰	۲۲/۷	۶۵	۸۱	۲۲/۷	۸۱
قم	۰	-	۲	۰	۱۹/۶	۱۲۳	۱۶۲	۱۹/۶	۱۶۲
کرمان شاه	۰	-	۰	۰	۱۳	۵۶	۶۵	۱۳	۶۵
مجموع	۲۹۵	۱۹۳	۱۷۳۹	۸۲۴	۲۸۹	۲۰۰۰	۱۵۵۳	۵۸۴/۴	۲۳۳۷

ردیف	خطوط	تعداد واگن مورد نیاز					
		واگن درون شهری سبک		واگن مترویی (سنگین)			
		مونوریل	LRT	تغذیه ریل	تغذیه بالاسری		
مجموع	واگن های حومه ای			تغذیه سوم	تغذیه بالاسری	قطار شهری کشور	
۱	تهران	-	-	۸۶۸	-	۱۰۵۰	۱۸۲
۲	مشهد	-	۴۷	۱۵۰	-	۱۹۷	-
۳	شیراز	-	-	-	۱۳۵	۱۳۵	-
۴	تبریز	-	-	-	۱۲۵	۱۲۵	-
۵	اصفهان	-	-	-	۱۳۵	۱۳۵	-
۶	اهواز	-	-	-	۶۵	۶۵	-
۷	کرج	-	-	۱۱۴	-	۱۱۴	-
۸	قم	۱۸	-	۱۰۵	-	۱۲۳	-
۹	کرمانشاه	-	۵۶	-	-	۵۶	-
۱۰	مجموع	۱۸	۱۰۳	۱۲۳۷	۴۶۰	۲۰۰۰	۱۸۲

و وابسته آنها اجازه داده می شود با سرمایه گذارانی که منجر به کاهش مصرف انرژی می گردند، قراردادی به منظور پرداخت سهم صرفه جویی حاصله از مصرف حامل های انرژی منعقد نمایند.

در همین راستا با عنایت به اینکه توسعه خطوط حمل و نقل ریلی درون شهری بعنوان یکی از مهمترین عوامل موثر در کاهش مصرف سوخت می باشد، جلسات متعددی از سال ۱۳۹۳ فیما بین شرکت بهینه سازی مصرف سوخت، سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور و سازمان برنامه و بودجه کشور برای محاسبه مقدار صرفه جویی حاصله به ازای هر نفر سفر مترویی تشکیل گردید و در نهایت طی مصوبه شورای اقتصاد به شماره ۱۱۹۳۵۲۶ مورخ ۰۸/۰۳/۱۳۹۶، رقم ۹/۸ سنت به ازای صرفه جویی ناشی از افزایش هر سفر اضافی در سامانه های حمل و نقل ریلی شهری برای کلان شهرهای کشور و بازپرداخت سرمایه گذاری به ازای صرفه جویی محقق شده پس از شروع به کار واگن های جدید به تصویب رسید. مبنای شروع طرح سال ۱۳۹۶ می باشد و در سال های بعدی به ازاء هر سفر اضافه شده به سیستم مترویی نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۶ بعنوان سال پایه، مبلغ بازپرداخت محاسبه و به قطار شهری مربوطه پرداخت خواهد گردید. حداکثر بازپرداخت به سرمایه گذاران عامل صرفه جویی در تهران ۱،۴۲۱،۵۰۰،۰۰۰ دلار طی ۱۰ سال و تا پایان سال ۱۴۰۹ و برای مجموع سایر کلانشهرها مبلغ ۱،۱۸۲،۹۱۰،۰۰۰ دلار طی ۱۵ سال و تا پایان سال ۱۴۱۴ می باشد.

کشور تامین گردد. از کل ۲۰۰۰ دستگاه واگن تعداد ۱۰۵۰ دستگاه واگن مربوط به کلانشهر تهران و مابقی برای ۸ کلان شهر دیگر می باشد. در مرحله اول تعداد ۶۳۰ دستگاه واگن برای متروی تهران به مرحله مناقصه بین المللی گذاشته شد که واگن سازی سی.آر.سی چین با مشارکت واگن سازی تهران برنده مناقصه شدند. قرارداد تامین ۶۳۰ واگن با طرف خارجی به امضاء رسیده و ابلاغ گردیده است. برای بقیه بسته های قراردادی، مدارک فنی و مشخصات خطوط ریلی کلانشهرها تعیین گردیده است.

با راه اندازی این خطوط و بهره برداری از واگن های فوق، تعداد مسافر سالانه مترویی از ۸۲۴ میلیون سفر سالانه به ۲۳۳۷ میلیون سفر سالانه خواهد رسید.

علاوه بر تامین ناوگان، دولت کمک های نقدی نیز به متروهای کشور انجام داده است و کل پرداختی دولت از محل طرح های تملک دارائی های سرمایه ای کشور به قطار شهری های کشور مبلغ هفتاد و سه هزار و پانصد (۷۳،۵۰۰) میلیارد ریال بوده است. دولت برای توسعه خطوط مترویی تاکنون مجوز انتشار یکصد و هفت هزار (۱۰۷،۰۰۰) میلیارد ریال اوراق مشارکت اسلامی را صادر نموده که از این مقدار تضمین پنجاه و سه هزار و پانصد (۵۳،۵۰۰) میلیارد ریال بر عهده دولت می باشد.

یکی دیگر از منابع تامین مالی برای قطار شهری های کشور ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور می باشد. براساس این قانون به وزارتخانه های نفت و نیرو و شرکت های تابعه

نامه‌ای از شهروندان آینده به شهرداری از اکنونیان

نامه‌ای را که خواهید خواند شاید از اندک شمار نامه‌هایی است که نگارندگان با آن احساسهای پاک و ساده، برای عالی‌ترین مقام مسؤول بودباش خود نگاشته‌اند، از بُن احساس! از ته دل و از برای ساده‌ترین نیازشان.

حرفهایی که در این هیاهوی زندگی امروزی، در گوشه‌ای دور افتاده از این سرزمین از دل‌های کوچک و پر تپش کودکان بر آمده و بر دل بزرگترها نشسته؛ بر دل کسانی که توانسته‌اند برای لحظاتی همزاد پنداری کنند و به این خواسته‌های زیبا پاسخ دهند که این خود درسی است از شهروندسازی و مهر افشایی بر آنان...!

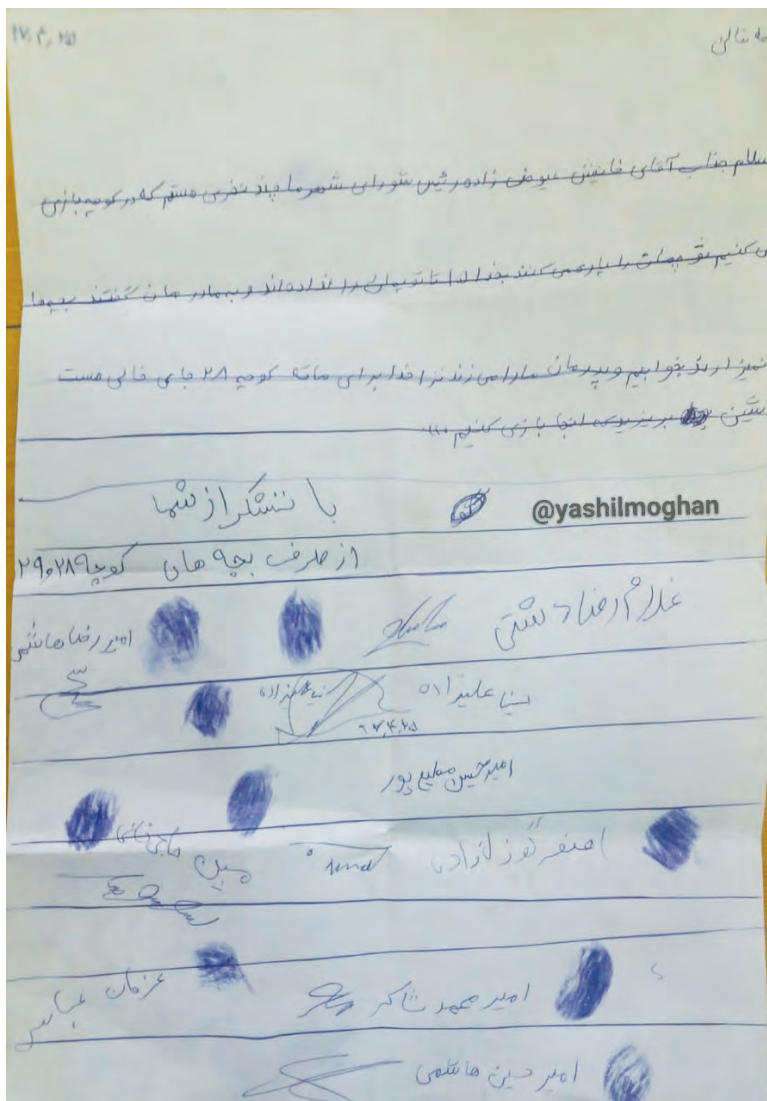
بعد از انتشار این نامه به دستور اعضای شورای اسلامی شهر و رحمت انوری آذر شهردار پارس‌آباد، گروهی از نیروهای شهرداری اقدامات لازم برای آماده سازی و هموارسازی محل مورد نظر را انجام دادند. همچنین برای هر کدام از کودکان کوچه‌های فوق یک دست لباس ورزشی، چندین عدد توپ فوتبال و دروازه فلزی فوتبال آماده و تهیه نمودند.

اعضای شورای اسلامی شهر و شهردار پارس‌آباد با حضور در محله‌ی زیرنهرتراب مسابقه دوستانه‌ای با کودکان کوچه ۲۸ و ۲۹ برگزار کردند.

در روزهای اخیر کودکان کوچه ۲۸ و ۲۹ محله‌ی زیر نهرتراب، نامه‌ای با دستخط کودکانی خود که با امضاء جمعی از آنها در فضای مجازی منتشر کردند که اعضای شورای اسلامی شهر و شهردار پارس‌آباد نسبت به آن نامه واکنش نشان دادند.

در این نامه کودکان، جمعی از بچه‌ها از خانم عیوض‌زاده رئیس شورای اسلامی پارس‌آباد درخواست هموارسازی و شن‌ریزی زمین خالی انتهای کوچه ۲۹ زیر نهرتراب را کرده بودند.

در بخشی از این نامه نیز از پاره شدن توپ فوتبال خود به دست همسایه‌ها گلهمند بودند که بخاطر نبود محل مناسب برای بازی، سر و صدایشان باعث آزرده‌گی خاطر همسایه‌ها شده است.



اتحادیه سازمانهای حمل و نقل همگانی کشور

اتحادیه با هدف پشتیبانی، توسعه و تجهیز سیستم حمل و نقل درون‌شهری کشور و بهبود ارائه خدمات به شهروندان از طریق فراهم آوردن زمینه‌های همکاری مناسب و مساعدت به سازمان‌های حمل و نقل همگانی کشور و سازمان‌های مدیریت حمل و نقل شهرداری‌ها در خصوص تامین امکانات مورد نیاز و ارائه خدمات آموزشی، فنی، تخصصی و ایجاد هماهنگی و برنامه‌ریزی پیرامون طرح‌های جاری و آتی فعالیت می‌نماید.

عملکرد فنی و اجرایی

• گردآوری و تدوین کتابچه «مجموعه دستورالعمل‌های ملاک عمل»

- ضوابط احداث ایستگاه‌های تاکسی در معابر درون شهری
- سیاست‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای
- ضوابط ایمن‌سازی گذرگاه‌های عرضی هم سطح عابر پیاده در معابر شهری
- آشنایی با علائم و تجهیزات ترافیکی شهری
- ضوابط فنی انتخاب سامانه‌های هوشمند تاکسی
- ضوابط احداث ایستگاه‌های اتوبوس در معابر درون شهری
- میانه، جزایر ترافیکی و دوربرگردان جلد ۱ و ۲

• تهیه شیوه‌نامه‌های اجرایی برای اتحادیه

- شیوه‌نامه ساماندهی و نظارت بر شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پرداخت الکترونیکی کرایه ناوگان همگانی
- شیوه‌نامه انجام مطالعات حمل و نقل در شهرهای تحت پوشش اتحادیه

- شیوه‌نامه ارزیابی و رتبه‌بندی مراکز معاینه فنی

• تهیه گزارشات تحلیلی و موضوعی

- ارزیابی تحلیلی نحوه توزیع خدمات معاینه فنی در سطح کشور
- گسترش حمل و نقل پاک و غیرموتوری در شهرهای کوچک
- لاغرسازی معابر

- ساماندهی ۱۹۱،۷۶۹ دستگاه ناوگان فعال حوزه حمل و نقل مسافری و باری درون شهری در ۱،۱۸۱ شهر کشور
- افزودن ۱،۳۱۶ دستگاه تاکسی به چرخه حمل و نقل عمومی در قالب طرح توسعه از سال ۱۳۹۵ تاکنون
- نوسازی ۱۴،۰۹۸ دستگاه ناوگان فرسوده تاکسی در قالب طرح نوسازی از سال ۱۳۹۵ تاکنون
- تحت پوشش قرار گرفتن ۶۴،۵۹۶ از رانندگان حمل و نقل درون شهری از خدمات بیمه تامین اجتماعی
- ساماندهی ۲۶،۶۵۵ دستگاه ناوگان فعال تاکسی تلفنی

عملکرد برنامه ریزی و پژوهش

• انجام مطالعات آسیب‌شناسی ترافیکی ۸۴ شهر تحت پوشش

تعداد استان‌های مطالعه شده تا پایان آذر سال ۹۷	۱۷
تعداد شهرهای مطالعه شده تا پایان آذر سال ۹۷	۸۴

• انجام مطالعه بهبود تردد شهری در ۷ استان و ۱۰ شهر (موضوع بند «و» تبصره «۶» قانون بودجه سال ۹۵)

استان	تهران	البرز	قزوین	زنجان	مازندران	لرستان	یزد
شهر	صالحیه	بومهن	هشتگرد	ایک	تاکستان	خرمدره	نکا
					درد	پلدختر	اردکان

سال	تعداد دوره	تعداد نفرات	تعداد استان	تعداد مرکز
۱۳۹۷	۲	۱۳۱	۲۵	۸۵
۱۳۹۶	۱۵	۷۵۳	۳۱	۱۸۳
۱۳۹۵	۸	۳۹۰	۳۰	۳۲۳
۱۳۹۷	۲	۶۸	۳۱	-
۱۳۹۷	۱	۳۵	۱	-
۱۳۹۷	۱	۳۴	۱	۱۰

بازرسی چشمی خودروهای با سوخت گاز طبیعی

آشنایی با سیستم‌های حمل و نقل هوشمند

آشنایی با استانداردها، آیین‌نامه‌ها و قوانین معاینه فنی

آشنایی با روند معاینه فنی و سامانه سیمفا

عملکرد معاینه فنی

وضعیت موجود مراکز معاینه فنی سبک کشور

در حال حاضر در سطح کشور ۵۶۵ مرکز معاینه فنی سبک با ظرفیت ۷۱۸ خط، فعال می باشند، که از این تعداد ۴۴۸ مرکز قابلیت بازدید چشمی خودروهای دوگانه سوز را دارا هستند

• جدول گسترش تعداد مراکز معاینه فنی ۱۳۸۹-۱۳۹۷

سال فعالیت	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷
تعداد کل مراکز معاینه فنی	۱۹۲	۳۱۰	۳۵۵	۳۹۴	۴۳۰	۴۴۳	۴۴۸	۵۲۹	۵۶۵

• تعداد مراکز آزمون های تکمیلی مخازن خودروهای گازسوز(هیدرواستاتیک)

سال فعالیت	۱۳۹۶	۱۳۹۷
تعداد	۱۳۴	۲۳۲
مجموع	۳۶۶	

بازدیدهای انجام گرفته واحد اجرایی معاینه فنی		
علت بازدید	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷
مراکز جدیدالاحداث	۷۰	۵۱
مراکز بازدید ادواری	۱۴۸	۱۰۰
بازدید افزایش خط	۱۹	۶
بازدید جهت جابجایی	۲	۶
مجموع بازدیدها	۲۳۹	۱۶۳

• عملکرد سامانه سیمفا

- تولید نرم افزار اتصال دستگاه های تست مراکز بنزینی به صورت برخط به سیمفا
- تولید نرم افزار دوربین بر روی خط آزمون جهت رهگیری خودرو در مرکز معاینه فنی
- تولید و راه اندازی سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا)
- تولید نرم افزار دوربین بر روی خط آزمون جهت رهگیری خودرو در مرکز معاینه فنی
- تولید سرویس کد گذاری ارسال و دریافت نتایج آزمون به سیمفا
- تولید و راه اندازی سامانه پرداخت آنلاین و کیف پول جهت حذف برگ و برچسب
- اتصال سیمفا به راهور و دریافت اطلاعات برخط مشخصات خودرو
- تولید و راه اندازی سامانه نظارتی پایش و اتصال تمامی ستادها و کارگروه ها استانی به این سامانه
- تولید و راه اندازی سامانه هیدور استاتیک
- تولید و راه اندازی سامانه بازرسی چشمی خودروهای دوگانه سوز
- تولید و راه اندازی سامانه LEZ با قابلیت استعمال روزانه پنج

میلیون استعمال

- تولید و راه اندازی سرویس اتصال کلانشهرها تهران، اصفهان، تبریز، قم، مشهد مقدس، کرج، کرمانشاه، اهواز و شیراز به سامانه LEZ
- تولید و راه اندازی سامانه اطلاع رسانی USSD با شماره #۲۰۰۸*
- راه اندازی سامانه اطلاع رسانی سیمفا به نشانی www.Symfa.moi.ir
- تولید سامانه پذیرش خودرو در مراکز معاینه فنی پس از پرداخت عوارض سالانه خودرو به شهرداری
- تولید سرویس اتصال و برخط سازی مراکز معاینه فنی خودرو های سنگین به سیمفا
- امور در دست اقدام واحد انفورماتیک سیمفا
- راه اندازی آزمایشی سامانه نوبت دهی آنلاین در مراکز معاینه فنی
- راه اندازی آزمایشی اپلیکشن همراه خودرو سبز
- راه اندازی آزمایشی سامانه حضور و غیاب کارشناسان معاینه فنی
- راه اندازی سامانه تشخیص عیوب ظاهری خودرو به وسیله پردازش تصویر
- راه اندازی سامانه مدیریت کالیبراسیون

سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا)

symfa.ir

■ علیرضا ملکوتی نیکو

کارشناس دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری

■ محمدمهدی قدیری

کارشناس مسؤول معاینه فنی اتحادیه سازمان های حمل و نقل همگانی کشور

فنی خودرو در دی ماه سال ۱۳۹۳ این سامانه به سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا) تغییر نام یافت.

در سامانه سیمفا علاوه بر نظارت بر نحوه توزیع، نحوه صدور گواهی معاینه فنی در مراکز نیز رصد می شود البته قابلیت های این سامانه به این مورد ختم نمی شود که چند نمونه آن در زیر بیان می شود:

۱. ثبت آنلاین مشخصات مالک و خودرو بعد از استعلام پلاک خودرو از سامانه راهور ناجا (در فاز بعدی بعد از ارسال تصویر پلاک خودرو توسط دوربین های شماره خوان مستقر در مراکز معاینه فنی بدون دخالت کاربر، اطلاعات از راهور استعلام می شود).

۲. ثبت مقادیر نتایج آزمون های مختلف خودرو در مراکز معاینه فنی به صورت مکانیزه و آنلاین (اینترنتی)

در سامانه سیمفا که با این قابلیت امکان قبولی و ردی خودروها توسط سامانه سیمفا صورت می پذیرد و مراکز نقشی در تایید و یا عدم تایید خودرو ها ندارند.

۳. با توجه به اتصال سامانه سیمفا به سامانه راهور امکان جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی به صورت مکانیزه توسط راهور از طریق دوربین های نظارت تصویری وجود دارد.

۴. نظارت به صورت مکانیزه در سامانه سیمفا توسط ستادهای معاینه فنی شهرداری ها و کارگروه های استانی به صورت لحظه ای و برخط امکان پذیر است و مراکز به صورت لحظه ای در حال رصد هستند.

۵. اجرای روند استاندارد و یکنواخت در تمام مراکز معاینه فنی کشور در نحوه و نوع آزمون ها، مدت زمان اعتبار گواهی معاینه فنی، مبلغ معاینه فنی و ...

۶. با توجه ابلاغ دستورالعمل ماده ۳ آیین نامه ی پیشگفته امکان آزمون ادواری خودروهای گازسوز (آزمون چشمی تجهیزات و مخازن) و موتورسیکلت ها توسط این سامانه امکان پذیر است.

۷. امکان حذف گواهی معاینه فنی به صورت فیزیکی با توجه به قابلیت برخط و سراسری بودن آن وجود داشته که این بخش می تواند موضوع جعل گواهی های معاینه فنی را بطور کامل مرتفع نماید.

همچنین سایر مواردی که با توجه به اقتضائات زمانی مورد نیاز باشند، در این سامانه قابلیت اجرا خواهد داشت.

سامانه سیمفا بعد از حدود دو سال اکنون در تمام مراکز معاینه فنی کشور در حال استفاده بوده و طبق قانون گواهی صادر شده خارج از این سامانه فاقد اعتبار می باشد. از این رو و با توجه به پیشرو بودن اجرای طرح LEZ ابتدا در شهر تهران و سپس سایر شهرهای آلوده، پیشنهاد می گردد کلیه دارندگان وسایل نقلیه با مراجعه به سایت <http://symfa.moi.ir> (از صحت گواهی معاینه فنی خود اطمینان حاصل نمایند.

امید است سامانه سیمفا بتواند با همراهی سایر ارگانهای ذی ربط در کاهش آلودگی قدمی موثر و مفید برداشته و هم چنین نقشی چشمگیر در کاهش تصادفات رانندگی ناشی از نقص خودرو داشته باشد.

معاینه فنی خودرو دارای سابقه ای بیش از یکصد سال در دنیا می باشد. مدت کوتاهی بعد از تولید خودرو، ایمنی خودرو دارای اهمیتی دو چندان گشت تا خودرو تولیدی ایمنی و قابلیت استفاده مناسب را دارا باشد. در ایران نیز مقوله معاینه فنی بیش از نیم قرن سابقه دارد که این کار در ابتدا با مسؤولیت راهنمایی و رانندگی و به صورت سنتی انجام می شد که بعدها با تصویب قوانین جدید مسؤولیت این امر به شهرداری ها سپرده شد.

بعد از افزایش آلودگی هوا در کلانشهرها و به خصوص شهر تهران در سال ۱۳۷۴ قانونی در زمینه ضرورت معاینه فنی خودرو در مجلس شورای اسلامی مصوب و ابلاغ گردید (قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا) که طبق آن شهرداری ها مکلف به انجام معاینه فنی در مراکز مجاز شدند. بنابراین در نقاط مختلف شهر تهران و در تعدادی از تعمیرگاه های منتخب، آزمون آلودگی خودرو و رفع عیب خودروهای معیوب شروع شد که در سال ۱۳۷۹ اولین مرکز معاینه فنی مکانیزه با ۶ خط فعال در بیهقی تهران افتتاح و شروع به فعالیت نمود. این مراکز تنها در تهران تا سال ۱۳۸۱ به ۶ مرکز و ۲۴ خط مکانیزه افزایش یافت که به تبعیت از تهران و شهرهای بزرگ سایر شهرها نیز اقدام به احداث مراکز معاینه فنی مکانیزه نمودند که تعداد این مراکز در حال حاضر بالغ بر ۴۲۵ مرکز می باشد.

تا قبل از سال ۱۳۸۹ مراکز معاینه فنی به صورت جزیره ای و کاملاً مستقل از یکدیگر فعالیت می نمودند و هر مرکز دارای کارت و برچسب (گواهی معاینه فنی) مختص خود و متفاوت با سایر مراکز بود و حتی بعضاً روند و شیوه آزمون نیز در مراکز بصورت سلیقه ای صورت می پذیرفت که در اواسط سال ۱۳۸۹ سامانه صدور برگ و برچسب معاینه فنی توسط مسؤولین وقت و با پیشنهاد سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور افتتاح گردید. رسالت اصلی این سامانه استفاده برگ و برچسب معاینه فنی در تمام مراکز معاینه فنی کشور بود که بعد از حدود یکسال به جز تعدادی از کلانشهرها، سایر مراکز از این سامانه استفاده می کردند و البته این سامانه تنها نظارت بر توزیع برگ و برچسب مصوب کارگروه ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو، در مراکز معاینه فنی را برعهده داشت.

از ابتدای سال ۱۳۹۲ و با حساسیت زیادی که در زمینه آلودگی هوا و کاهش تصادفات وجود داشت، تحقیقات در زمینه سامانه ای جامع و برخط در زمینه کلیه امور معاینه فنی آغاز و بعد از حدود یک سال و با حضور متخصصان این حوزه در اوایل سال ۱۳۹۳ به مرحله اجرا رسید که این سامانه در بازه ای کمتر از شش ماه، بالغ بر ۸۰ درصد مراکز معاینه فنی کشور را تحت پوشش خود قرار داد. یکی از مهمترین اهداف این سامانه انتقال نتایج آزمون های معاینه فنی به صورت برخط بروی سرور سیمفا با هدف کاهش خطای انسانی و عدم دخالت اشخاص در رد و یا قبولی خودرو بوده است.

بعد از ابلاغ آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه

معرفی مفاهیم پیشاهنگ

■ عمار داودی



نام کتاب: مجموعه‌ی ۵ جلدی معرفی مفاهیم پیشاهنگ / پدیدآور: پرویز پیران*؛ به کوشش مهسا سحرخیز/ناشر: سازمان عمران و بهسازی شهری، ۱۳۹۶/ چاپ نخست: بهار ۱۳۹۶ / شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه / بهاء: ۴۴۵۰۰ تومان

موضوع بازآفرینی شهری و آموزه‌های آن از مباحث نو و تازه‌ی مدیریت شهری در بسیاری از کشورهای جهان است. در این رابطه سخنان و نوشته‌های زیادی به چشم نمی‌خورد بخصوص در کشورهای در حال توسعه (از جمله کشور ما)، کتاب پیش رو مجموعه‌ای ۵ جلدی است که به عنوان پروژه‌ی «محله یاری ایران (میا)» به درخواست شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران، انجام شده است.

این مجموعه که در قطع رقعی و قاب زیبایی قرار گرفته، به مفاهیم کلی بازآفرینی محله پرداخته است. و در پیشگفتار آن دغدغه‌ی نویسنده چنین عنوان می‌شود «زندگی سال‌های آینده‌ی فرزندان ایران باید بر مدار مشارکت‌های تام و تمام واقعی اجتماعی در محدوده‌های مکانی یا مشارکت واقعی و پویای مکان محور استوار باشد».

همانگونه که می‌بینید متن نوشته‌ها به فارسی زیبایی نگاشته شده است که نمونه‌ی آن را خواندید، اما امروزه کمتر شاهد چنین نثرهایی در آثار مختلف بخصوص آثار تخصصی می‌باشیم. البته این نوع نگارش خالی از اشکال هم نیست از جمله اینکه واژه‌هایی که در این کتاب انتخاب شده برخی دارای بار محتوایی زیبایی نیست مثل واژه‌ی «دخیلان» که در متن چنین آمده است «...پس از این لحظه به بعد همه جا به تمامی کسانی که خارج از محله زندگی می‌کنند ولی با محله، بطور تعریف شده و مستمر در ارتباط کاری یا داوطلبی می‌باشند را ما دخیلان می‌نامیم...» که نگارنده این واژه را به پیشنهاد خود و در برابر واژه‌ی «ذینفعان» [=سودبران] بکار برده است. همچنین در کتاب برخی جملات بیش از اندازه طولانی شده که بنظر مخل بار علمی و آموزشی مجموعه می‌باشد؛ بطوریکه داریم «...پس آبادی با کاشتن بوته‌ای، افشاندن دانهای،

بیل زدن ساده‌ای آغاز و تا ساختن چیزی شبیه منهنن نیویورک ادامه دارد...». ولی تلاش ستودنی نویسنده برای فارسی نویسی قابل تقدیر می‌باشد. اکنون در زیر هر کدام از قسمتهای مجموعه ۵ جلدی را بطور خلاصه و مختصر و مفید بررسی می‌کنیم:

کتاب نخست به موضوع آموزش و فراگیری پرداخته است. نوع و نحوه‌ی آموزش همچنین شیوه‌های مختلف آموزشی در ۱۲ مرحله عنوان شده که از تعریف و معرفی آموزش تا نحوه‌ی استفاده از محرکهای سنتی در آموزش نکاتی بیان شده در ادامه چالشهای پیش روی آن و نوع نگاه افراد در برخورد با مسائل ذکر گردیده است.

* پرویز پیران جامعه‌شناس و متولد شهر همدان به سال ۱۳۲۹ می‌باشد. در سال ۱۳۴۹ تحصیل در رشته‌ی جامعه‌شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید بهشتی را آغاز و برای ادامه تحصیل در دانشگاه مورها به آمریکا سفر کرد. او تألیف ۳ کتاب به زبان انگلیسی که توسط سازمان ملل متحد چاپ شده را در کارنامه کاری خود دارد. از او تاکنون حدود ۵۰ مقاله به زبان فارسی و ۱۰ مقاله به زبان انگلیسی به چاپ رسیده است.

مراحل انجام کار به زبانی ساده بیان و گام‌های هشتگانه تسهیلگری نیز ذکر شده است.

کتاب چهارم مشارکت‌مبنایی و مشارکت‌محوری نام گرفته و بحث بر اهمیت مشارکت و مفاهیم و آسیب‌های پیش روی آن همراه مثال‌هایی گفته شده است. در پایان کتاب چهارم مطالب بصورت ترتیبی و نحوه‌ی اجرای برنامه‌های عنوان گردیده است. **کتاب پنجم** مبحث برنامه‌ریزی محله‌ای است که در آن مراحل برنامه‌ریزی و نحوه‌ی اجرای آن به زبانی که برای مخاطبان مفید و مفهوم باشد بیان شده. همچنین نوع تعامل با سایر نهاد از جمله شهرداری به گونه‌ای است که می‌شود نقش هر نهاد را واضح و کاربردی مشخص نمود.

برنامه‌ریزی پروژه‌ی بازآفرینی و اجرای آن در هشت گام ذکر شده:

- آماده سازی و راه‌اندازی
- تسهیم شدن در اطلاعات
- تشخیص منابع
- تجسم و تصویر آینده
- تجزیه و تحلیل نیازها
- رسیدن به اجماع
- خلق برنامه عمل
- اجرا

البته این مجموعه بر روی اجرای عملی برنامه‌ها تأکید بیشتری دارد و نقش مداخله‌گران محله‌ها از جمله مردم بخوبی مشخص شده است.

پدیدآور برای نگارش مجموعه از ۳۲ منبع فارسی و انگلیسی استفاده کرده است.

کتاب دوم، محله نام گرفته؛ همانگونه که از اسم آن پیداست به موضوع محله، تاریخ و نحوه‌ی شکل‌گیری آن پرداخته است. در ادامه بیان می‌دارد که محله در ابتدا مکانی برای حفظ و حراست از حریم خانواده بوده و سپس با گسترش شهرها و کشورها و همچنین نزاعهایی که بین آنها اتفاق افتاده به مرور و همینطور تأثیر نظام سرمایه‌داری نیز کارکرد آن دستخوش تغییراتی شده است. این عناوین همراه با مثالهایی است که بیشتر به دل خواننده می‌نشیند.

کتاب سوم دخیلان [سودبران] اولین، دومین و... (دخیلان تسهیلگر): در کتاب سوم نظام سرمایه‌داری به عنوان مقصر اصلی از بین رفتن محله‌ها معرفی و عنوان می‌دارد «برنامه‌ریزی از بالا به پایین، لباسی بنام توسعه‌ی محلی می‌دوخت و بدون آنکه مردم محله‌ها آن لباس را آزمایش یا بقول معروف به هنگام دوختن، چندبار آنرا به تن کنند تا مشخص شود که لباس اندازه آنان است، بزور به تن مردم می‌کرد که نتیجه آن معلوم است» مردم به عنوان ساکنان محله، اولین دخالت‌کنندگان (دخیلان اولیه) هستند و همانگونه که گفته شد به تعریف نگارنده دخیلان در برابر واژه ذینفعان پیشنهاد شده است. سایر دخالت‌کنندگان به شرح ذیل عنوان شده است:

- دخیلان دوم: متخصصان و کسانی که با محله سرو کار دارند مانند شهرداری‌ها
- دخیلان سوم دستگاههایی که در محله نیستند ولی نقش تعیین‌کننده‌ای دارند مانند عرضه‌کنندگان کالا و خدمات
- دخیلان چهارم: سازمانهای مردم نهاد
- دخیلان پنجم: مدیران عالی کشور و قانونگذاران
- دخیلان ششم: عامه مردم کشور



Contents

Note	2
Special Report	
- A pathological viewpoints of Today Transportation/ A. Jâfarpoor	3
Idea and Research	
- Reviewing the Role of Urban Division and Thoroughfare Net in Modern Urbanization/ S.Mashhoodi	11
- Suggestion Methods for Promoting Sustainable Transportation in Developing Cities/F.Quseri & Q.PoorHushem.	17
- Recreating Pedestrian Spaces as a component of Urban Resistance/ Q.Afshar	22
- Examining The Indicator of Pedestrian Promoting with approach of Modern Urbanization/ M. Zand & H. Noroozi	28
Dialogue	
- A leafing in Approaches of Transportation pattern Forming/ A. Mirzâxani	33
Legal Counselor	36
Municipality According to Documents	
- An old City Among The Flood /A.Jalali	37
Mayor's View	
- A new City sprout up Ancient Roots/ M. Toolâbi	40
Councils and Participation	
- The most Important Social Development Moves for Council and Council –mate/ H.Imani Jajarmi	46
- Dialogue Hall of City, A plan for Citizen Participation in Urban Management/ M. Pazooan	49
- The Future Research of Urban Management Problems in Iran/ Sh. Xuledi, A. Ojuq & M. Harayinee	51
World Experiences	
- Space Making in Subway Stations/ F. Qazanfariy Rad	56
Plan and City	
- Making new Stations with an Approach on Public Transportation/ M. lak	62
Instruction	
- Allocating Gas oil Depend on Control and Trekking of City Interior Cargo Transporting System/ A.Abdol manafee& M. Abbassi & H. Hydarian	72
Souvenir	
- Guided Bus, in Shidami Line in Nagoya/ M. Hessari& H. Lorzangene	74
News Report	
- “National Transportation Day” Remembrance (Report)/ M. Sâdeqi	81
Travels Report	
A Souvenir from 18 Provinces/ K. Mirsaeedi	87
Brief News/ H. Garshasbi	89
Glance at Cities	
Bastak, Bandar Gaz, Talequn	95
Urban Statistics	
- The Last State of Subway in Iran's Metropolitans/ F. Qazanfari	96
Letter	
- A letter from Future Citizens to A Mayor in Now	99
Introducing of Org. Institute	
- “The Union of Public Transportation Systems”	101
Web Sites	102
New Publication	
- Introducing of Pioneer Concept/ A. Davoodi	102

Address: No. 17, Naderi st. , keshavarz BLvd. Tehran

Graphic Designer: www.hamedyaghoobi.com

Tel: 0098-2163902050 Fax: 88976657

ISSN: 1606-7495

http://www.imo.org.ir

E.mail: shahrdariha91@yahoo.com

- Reviewing the Role of Urban Division and Thoroughfare Net in Modern Urbanization
- Suggestion Methods for Promoting Sustainable Transportation in Developing Cities
- An old City Among The Flood
- A new City sprout up Ancient Roots
- The most Important Social Development Moves for Council and Council-mate
- Dialogue Hall of City, A plan for Citizen Participation in Urban Management
- Making new Stations with an Approach on Public Transportation
- "National Transportation Day" Remembrance (Report)
- The Last State of Subway in Iran's Metropolitans

