

شهریارها

۲۷

مجموعه پژوهش، آموزش، اطلاع رسانی
برنامه ریزی و مدیریت شهری
دوره جدید، سال سوم - شماره ۲۷ - زمستان ۱۳۸۶
۸۸ صفحه - ۱۰۰۰ تومان



- شهر سالم، معیارها و شاخصهای شهرسازی
- ارتقای کیفیت زندگی شهری
- الگوهای رفتاری دفع زباله
- راهبندیهای شهری
- دارسای در قوانین فضاهای شهری
- راهبندیهای شهری
- کیفیت زندگی شهری در فورت
- کاهش فرسایش فضاهای شهری
- با استفاده از لاستیک های فرسوده
- مخاطبان در مورد «شهرداریها» چگونه می اندیشند
- ایر و یاد و سه و خورشید و فلک در کار برای زمین سبزتر
- ارزیابی از نمایشگاه محیط زیست دوسلدورف

MOBAREZ

MANUFACTURING & RESEARCH CO.
UNDER LICENCE OF BRITISH Co., DENNIS EAGLE

مبارز

تحت لیسانس کمپانی دنیس ایگل انگلستان



مبارز نامی آشنا در صنایع خدمات شهری در ایران

دستگاه حمل زباله و زباله جمع کن مبارز مدل ۸۰۱

⊕ قابل نصب بر روی شاسی خاور LP ۸۰۸ و شاسی های هم ردیف.

⊕ بارگیری از دریچه عقب بطور اتوماتیک.

⊕ بارگیری توسط سطهای زباله در اندازه های مختلف.

⊕ ارتفاع دریچه بارگیری از زمین: ۱ متر.

⊕ حجم دریچه بارگیری: ۱/۲ متر مکعب.

⊕ ظرفیت مخزن زباله: ۴ تن.

⊕ حجم مخزن زباله: ۸ متر مکعب.

⊕ ظرفیت مخزن شیرابه زباله: ۲۶۰ لیتر (مخزن شیرابه زباله جهت پیشگیری از

ریختن آب زباله ها به سطح شهر و برای پیشگیری از آلودگی محیط زیست می باشد).

⊕ آموزش کار با دستگاه بطور رایگان هنگام تحویل و صدور گواهی نامه.

⊕ ۶ ماه ضمانت.

⊕ ۱۵ سال تضمین خدمات و تامین قطعات.

با خدمات پس از فروش مجهز
در سراسر ایران
در خدمت مشتریان



دفتر فروش: اصفهان - سی و سه پل، ابتدای چهارباغ بالا

مجمع تجاری و اداری کوثر، طبقه هفتم، شماره ۹۰۲

تلفن: ۰۸-۶۲۵۱۹۷۶ خدمات پس از فروش: ۶۲۵۱۹۷۷ فاکس: ۰۲۱۱۱۶۲۵۱۹۷۸

کارخانه: اصفهان - منطقه صنعتی جی، خیابان پنجم

تلفن: ۰۱۸-۵۲۲۰۴۱۷ (۰۲۱۱) دورنگار: ۵۲۲۰۴۱۹





تجدایا

مجله پژوهشی آموزشی و اطلاع رسانی
برنامه ریزی و شهرت شهری
نورپردازی - سال سوم - مرداد ۱۳۸۰

۲۷

یادداشت سردبیر ۲
گزارش اصلی
ارتقای کیفیت زندگی شهری / مرجان نکاشی ۵
آندیشه و پژوهش
شهر سالم، معیارها و شاخصهای شهرسازی / غلامرضا حاجی خانی و اسماعیل صالحی ۱۲
الگوهای رفتاری دفع زباله / مهدی مهدوی و آرش ساکت خور ۱۶
قانون شهر
نارسایی در قوانین فضای سبز / حسین صالحی ۲۰
مشاور حقوقی
گفتگو ۲۲
راهنمای شهری / گفتگو با محسن میردامادی ۲۶
از نگاه شهردار
در اردستان، آسمان به زمین نزدیکتر است! / گفتگو با مهدی شفیعی اردستانی - شهردار اردستان ۳۱
شورا و مشارکت
جایگاه شهردار در برنامه ریزی شهری / مجید قعالی ۳۳
ابتکاری دیگر / کرمانشاه، گامی به سوی مدیریت واحد شهری ۳۶
القبای شهر / سرانه و تراکم / جلال معصوم ۳۸
تجربیات جهانی
محیط زیست و کیفیت زندگی شهری در نیورت / مرکز تحقیقات شهرداری نیورت ۴۱
شهر تاریخی آنتالیا در معرض تهاجم بازار / آپلین ازیلسلی ۴۴
کاهش ترسایش فضاهای شهری با استفاده از لاستیکهای فرسوده / ویلیام تامپسون ۴۸
آموزش
مبانی طراحی معابر شهری (۲) / حمید فتوحی ۵۲
ردآورد سفر
ایرو باد و مه و غورشید و فلک در کار برای زمینی سبزتر، گزارش از نمایشگاه محیط زیست در سلطرف
/ نرید سعیدی رضوانی ۵۷
شهرها و شهرداریهای جهان
شهرهای ژاپن در جستجوی فضاهای طبیعی، اتصنهای شهروندی در فریبورگ، آلمان و ۶۲
گزارشهای خبری / علم کلانتری ۶۵
شهرهای ما برای افراد کم توان طراحی نشده اند، راهکارهای بهبود ترافیک در سیستم
حمل و نقل شهری، شهرآزپها از زباله گاز گرفتند، برگزاری کارگاه آموزشی شیوه های
علمی تکنیک زمین، طرح لوله گذاری شبکه آب خام در کرج و ساوه اجرا شد
..... ۷۶
اخبار کوتاه
تشکیل شورای پژوهش در شهرداری قزوین، واگذاری جمع آوری زباله به بخش خصوصی در آمل،
پروسی کیفیت اتوبوسها توسط کمیته فنی وزارت کشور و ...
با مخاطب ۷۶
نقدی بر مقاله «مقایسه نحوه صدور پروانه ساختمانی در ایران و انگلیس» ۷۸
مفاطمیان در مورد شهرداریها، چگونه می اندیشند ۷۹
آمار شهر
اعتبارات فصل عمران شهری شهرداریهای کل کشور (۷۹-۱۳۷۵) ۸۲
تازدهای نشر ۸۲
فهرست انگلیسی ۸۶

طرح روی جلد: جمشید یاری شیرمزد
مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد یکی از بناهای قدیمی که به سبک معماری
رم ساخته شده است. مربوط به مقاله شهر سالم

- ۱- مطالب مندرج از بهاء بوانگو نظرات
و شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداریها در ویرایش و
تألیف مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده به هیچ وجه باز
گردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرحهای ماهنامه
تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
مدیر مسئول: احمد خرم
سردبیر: علی نوریپور
معاون سردبیر: نرید سعیدی رضوانی
هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی: زهراتشکر /
سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کاطهیان / سرویس
حقوقی: مین المانی / حسین شفیعی
ویرایش: غلامرضا طالبی
مدیر هنری: جمشید یاری شیرمزد
سازمانگ: کهنه امور فنی: سعید مردانه
تصویرساز: مهدی یار حسینی
امور آگهی: مرصیه ناخی
امور توزیع: مرصیه نوردانی
حرفهچین: فریده دارستانی فراهانی
نمونه خوان: لیلا شاه بختی
شمارگان: ۵ - نسخه

یادداشت سر دیبر

یادداشت سر دیبر

پس از سالها انتظار، اولین نشست شورایی سازمان شهرداریها با حضور وزیر کشور تشکیل شد. در این نشست، مقام عالی وزارت کشور بر نکته حساسی دست گذاشت و مدیریت سازمان را به رعایت آن توصیه نمود؛ نکته‌ای که غفلت از آن می‌تواند جهت‌گیری سازمان را در آینده تحت تأثیر قرار دهد و مانع تحقق اهداف و مأموریت‌های اصلی آن شود.

ایشان فرمودند سازمان شهرداریها نباید به گونه‌ای عمل کند که نتیجه آن ایجاد قدرت جدیدی در کنار نهاد شورا و شهرداری باشد و شائبه حضور و کنترل دولت را بر نهادهای محلی دامن زند. هدف از تشکیل این سازمان، حضور مؤثر دولت در جهت پشتیبانی از نهادهای محلی، گره‌گشایی و ایجاد بستری مناسب برای فعالیت آنهاست.

شکل‌گیری مدیریت واحد شهری قدرتمند، متکی به آرا و نظریات مردم و مستقل از نهادهای دولتی، از دیگر نکات اصلی سخنان مقام عالی وزارت بود. ایشان بر هدایت نهاد مدیریت شهری (شورا و شهرداری) به جایگاه واقعی خود تأکید کردند و از شورایی سازمان شهرداریها خواستند که این امر مهم را به عنوان هدئی استراتژیک پیگیری نماید.

سخنران وزیر کشور، بیان دغدغه‌های مدیری است که رسیدن به جامعه مدنی، یکی از اهداف برنامه‌های دولتی است که وی عضو آن است. او نمی‌خواهد مجدداً شهرداریها را به دامن دولت برگرداند و زحمات سالهای اخیر بر باد رود. او خواستار شکل‌گیری سازمان شهرداریها در جهت تقویت حضور مردم در اداره امور شهرواست و از مسئولان نمی‌ریست انتظار جدی دارد که در تهیه شرح وظایف و ترسیم اهداف و مأموریت‌های سازمان، به گونه‌ای برنامه‌ریزی و حرکت نمایند که شهرداریها را از جهت فنی و تخصصی توانمند سازد تا اولاً زمینه شکل‌گیری مدیریت واحد شهری فراهم گردد. ثانیاً مدیریت شهروها در ادامه حرکتی که با تشکیل شوراهای آغاز شده، در اختیار مردم آن شهر قرار گیرد. علاوه بر این، شوراهای نمایندگی از مردم صرفاً به وظیفه خود، یعنی تقنین و نظارت پیوندانند و از ورود به حیطه مسائل اجرایی پرهیز نمایند؛ به نحوی که تصمیمات آنها بیانگر روح جمعی و اراده عمومی شهروندان آن شهر باشد.

به نظر می‌رسد با توجه به سخنان وزیر کشور - که تلمح از برنامه‌های اعلام شده رئیس جمهوری است - ضروری است در برخی از قوانین موجود که به وظایف وزارت کشور در مورد شهرداریها مربوط می‌شود، بازنگری صورت پذیرد؛ قوانینی که تاکنون بر حضور قوی دولت در عرصه مدیریت محلی است. همچنین ضرورت دارد که مسئولان نمی‌ریست در وزارت کشور و استنادارها با این نگاه، صرفاً به تسهیل و بسترسازی در

جهت اعمال اراده عمومی مردم در مدیریت شهروها بپردازند و از دخالت‌ها و اعمال مدیریت‌های اقتدارگرایانه و تمرکز طلبانه، جداً پرهیز نمایند. به این ترتیب اجازه دهند که مدیریت شهری در اراده و اختیار شهروها - به نمایندگی از مردم - قرار گیرد.

این انتظار که نسیم اصلاحات پس از عبور از عرصه سیاست به عرصه شهروسازی و مدیریت شهری بوزده انتظاری منطقی بود و شکل‌گیری شوراهای اولین گام اصلاحات در این حوزه محسوب می‌شود. اما برای انجام اصلاحات در این عرصه، اقدامات جدی‌تری انتظار می‌رفت. امروز پس از گذشت ۴ سال، ارزیابی عملکرد دولت در این خصوص بسیار ضروری است؛ امری که بر عهده جامعه مهندسان مشاور، جامعه مهندسان شهروسان و تمامی متخصصان و مدیران در سازمانها و وزارتخانه‌های مسئول است.

مهمترین و اصلی‌ترین شاخص ارزیابی اصلاحات در عرصه شهروسازی و مدیریت شهری، مفهوم شهروند است. آیا این مفهوم توانسته است در تهیه طرح‌های توسعه شهری وارد شود؟ آیا شرح خدمات این طرح‌ها با در نظر گرفتن این مفهوم، بازنگری شده است؟ آیا مراجع تصویب و مسئولان اجرایی طرح‌ها با این نگاه به امور شهری نگریسته‌اند؟ آیا شوراهای شهرداریها در این وادی گام نهاده‌اند؟ آیا وزارت کشور، وزارت مسکن و شهروسازی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در این مسیر حرکت کرده‌اند؟ واحدهای مطالعاتی و برنامه‌ریزی این دستگاه‌های اجرایی، تا به حال چه اقداماتی انجام داده‌اند؟

اگر در عرصه شهروسازی، سه محور مهم داشته باشیم عبارت‌اند از:

الف - قوانین و مقررات شهروسازی.

ب - سازمان‌دهی و تشکیلات نظام شهروسازی.

ج - رویه‌ها و محتوای طرح‌های توسعه شهری.

بزرگ‌سیاه نشان می‌دهند که اگر شوراهای را استثنا کنیم در هیچ‌یک از محورهای بالا، اقدام اساسی صورت نپذیرفته است و دولت اصلاحات در این عرصه، کارنامه رضایت‌بخشی ندارد؛ امری که در گام دوم اصلاحات باید به صورت جدی به آن پرداخت و در جهت ورود مفهوم شهروندی، به تازمید نظام شهروسازی و مدیریت کشور، برنامه‌ها و اقدامات اساسی تهیه و اجرا نمود.

دعای کنیم که در پایان دوره دوم دولت اصلاحات، توسعه شهرونشینی بارشد فیزیکی شهروها هماهنگ شود، شهرونشیمان فعلی به شهروندان آینده تبدیل شوند و کالبد شهروها از جان شیرین شهروندی برخوردار گردند.



ارتقای کیفیت زندگی شهری

تنظیم: مرجان ذکائی

نمی‌توان به درستی تخمین زد که از چه زمانی این دغدغه به سر ساکنان شهر افتاد که بسؤال کنند آیا محیطی که در آن زندگی می‌کنند همان «فرم شهر خوب» است؟ فاصله واقعی که در آن به سر می‌برند با مطلوب چیست؟ این سؤال، پیشینه‌ای به قدمت تاریخ شهرنشینی دارد. همه آن آرمانشهرها، چه آنها که نوشته شدند و چه آنها که سعی شد پدید آیند، همه آن ساختنها و ویران کردنها، همه در پاسخ به یک نیاز جدی شکل گرفتند: دستیابی به کیفیت بالاتر زندگی شهری و کم کردن فاصله آنچه هست با آنچه باید باشد.

سویای همه دلمشغولیهای گذشتگان، هنوز هم «ارتقای کیفیت زندگی شهری» هدف همه تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان مسائل شهری است. اینکه تا چه حد توانسته‌اند این فاصله را کم کنند و تا کجا در رسیدن به الگوی مطلوب شهر موفق بوده‌اند، سؤال اصلی کسانی است که در نقد مسائل شهری می‌کوشند. ماهنامه شهرداریها با طرح مسائل مبتلا به شهر و شهرداریها سعی کرده است بر چنین فاصله‌هایی نور بتابد.

این بار در میزگردی به هدف همه تلاشها و برنامه‌ریزیهای شهری پرداخته‌ایم؛ ارتقای کیفیت زندگی شهری. آنچه را که می‌توان در این باره مورد مذاقه قرار داد در چهار محور مطرح کرده‌ایم: شهر مطلوب چگونه شهری است؟ توجه به کیفیت زندگی شهری تا چه حد ضرورت دارد؟ شاخصهای کیفیت زندگی شهری کدام است و راهکارهای اصلی تحقق آن چیست؟

صاحب‌نظران زیر با شرکت خود در میزگرد، ماهنامه را در طرح این موضوع یاری دادند:

۱- جهان‌شاه پاکزاد، عضو هیئت علمی دانشگاه و دکترای طراحی شهری،
 ۲- مظفر صراقی، عضو هیئت علمی دانشگاه و دکترای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای.

۳- خشایار ضیاء ظریفی، کارشناس ارشد شهرسازی از طرف شورای اسلامی شهر تهران.

۴- محمد مهدی عزیزی، عضو هیئت علمی دانشگاه و متخصص در شهرسازی.

۵- شهرتاز مرثوی، عضو هیئت علمی دانشگاه و روانشناس محیط.

ماهنامه شهرداریها از شرکت و اظهار نظر همه این عزیزان سپاسگزار است.

مطرح می‌شود. این چالش در دو جنبه جسمانی و روانی صورت می‌گیرد، اما متأسفانه تا این اواخر هنوز هم بیشتر همکاران مایه نازهای جسمانی و مادی پرداخته‌اند تا جنبه‌های روانی. عامل دیگر این است که این چالش در طول زمان حیات جریان دارد و نباید به آن به صورت نقطه‌ای نگاه کرد. با این تعریف می‌توان گفت که «محیط زندگی با محیط زیست و یا به تعبیر دیگر با محیط سکونت، تفاوت ماهوی دارد و این موضوعی است که کمتر به آن توجه می‌شود. محیط سکونت در واقع بیشتر به معنی وجود سرپناه است در حالی که در بحث کیفیت زندگی شهری - همان گونه که از عنوان آن بی‌دست - یکی از ارکان مهم بحث، محیط زندگی است.

جهان‌شاه پاکزاد: قبل از شروع بحث بهتر است تاحدی

مفاهیم مورد نظر را تعریف کنیم. در مورد کیفیت زندگی شهری، مفاهیم زیادی مطرح می‌شود ولی من ترجیح می‌دهم از مفاهیم اولیه شروع کنم. اگر مفاهیم را تفکیک کنیم می‌توان این گونه گفت که اولاً تعریف زندگی می‌تواند عبارت از این باشد که وجود و چالش جسمانی و روانی یک فرد یا جمع را در طول زمان خاصی زندگی بتأمین. این تعریف چند عامل اصلی را در بر می‌گیرد: ابتدا اینکه فرد یا جمع باید وجود داشته باشد تا زندگی بتواند شکل بگیرد. سپس وقتی وارد زندگی، بخصوص زندگی شهری می‌شویم بحث چالش



یاکزاد:

شهر مطلوب، شهری است که بتواند انواع توقعات، از توقعات شهروندان تا جهانگردان را برآورده کند

هر تخصصی:

واقعیت این است که در شهرهای ما هیچ کدام از ابعادی که برای زندگی متوسط - و نه مطلوب - نیز لازم است، مهیا نشده است. مهمترین این ابعاد، احساس امنیت است

و این انتظاراتی را در برمی گیرد که مثلاً از میدان داریم، اما در مورد خیابان نداریم. به عنوان مثال در میدان، سکون و تجمع پذیری را به عنوان کیفیت لازم داریم، اما از خیابان، کیفیتهای دیگری را مثل مداوم، حضور پذیری و... انتظار داریم. سطح سوم، توقعی است که قبلاً از یک خیابان محلی یا خیابان عبوری داریم. معمولاً توقعی که شهروندان از یک خیابان محلی دارند با توقع آنان از خیابان شهری متفاوت است. خیابان محلی غیر از اینکه زیبا و با هویت است، خیابان هم هست. خیابان محلی باید آرام باشد و خیابان شهری سرزنده.

در نهایت و در سطح چهارم، توقعات موضعی است که مربوط به موضع خاصی می شود. مثلاً توقعات از خیابان انقلاب در تهران یا خیابان زنده کوی در شیراز متفاوت است. شهروندان بر اساس خاطرات و تجرباتی که از موضع خاصی دارند از آن محل، توقع خاصی هم دارند که باید در برنامه ریزی و طراحی باید به آن توجه شود. به عنوان نتیجه طرح این مباحث باید بگویم جمع این کیفیتهاست که در نهایت می تواند هنر قضایی را موفقی تا موفقی کند. شهر مطلوب شهری است که

مفهوم دیگری که باید تعریف شود، مفهوم کیفیت است. کیفیت از نظر من چگونگی یک پدیده است که تأثیر عاطفی خاصی روی فرد یا جمع می گذارد. این مفهوم را البته باید همراه با کمیّت در نظر گرفت. کمیّت و کیفیت، دو وجه یک پدیده هستند. کمیّت مربوط به چندی یک موضوع یا پدیده است و کیفیت مربوط به چونی و چگونگی آن. وقتی در باره کیفیت یک پدیده بحث می کنیم مسئله مهمی که مطرح می شود، تأثیر عاطفی آن پدیده است. ما پدیده ها را ارزشگذاری می کنیم خوبه، بد زشته، زیبا و... و این ارزشگذاری بر اساس تأثیر عاطفی پدیده، روی انسان صورت می گیرد. مفهوم سومی که باید روشن شود مفهوم شهر است. شهر، محل زندگی مجموعه ای از انسانهاست که در وضعیت خاصی به چالش و تعامل اجتماعی می پردازند. شهر، محل زندگی افراد است نه صرفاً محل سکونت آنان. انسانها از ضروری ترین نیازها تا جمعی ترین فعالیتها را در شهر انجام می دهند. شهر، در واقع بستر رفع این نیازها و فعالیتهاست.

بر اساس نیازها و فعالیتهاست که ذکر شد در شهر فضاهایی ایجاد می شود. سلسله مراتب فضاها از خصوصی ترین فضا تا میدان و خیابان اصلی شهر که محل و مظهر تظاهرات و تعاملات اجتماعی است را در برمی گیرد. بین سلسله مراتب فضاها در شهر، روابطی وجود دارد و همین، بستر زندگی و روابط جمعی آنهاست. نکته ای که در اینجا باید به آن اشاره کنم این است که انسانها فقط در حال زندگی نمی کنند، آنان به نوعی به گذشته خود نیز وصل اند و همزمان توانی هم از آینده دارند. فضاها هم شهری باید بتوانند توقعات انسانها را از خود برآورده کنند.

حال می خواهیم ببینیم توقعات انسانها از شهر چیست؟ این توقعات قابل سطح بندی است و من چهار سطح توقع را از فضای شهری در نظر می گیرم: اول توقعات عام، یعنی توقعی که از هر فضای شهری به طور کلی وجود دارد. ما انتظار داریم فضا زیبا باشد، دارای هویت، وحدت و... باشد. سطح دوم، توقعات موضعی است

بتواند انواع توقعات، از توقعات شهروندان تا جهانگردان را برآورده کند.

شهر ناسازم تقصیری: پیش از آغاز صحبت‌های خودم، می‌خواهم چند نکته را در مورد صحبت‌های آقای پاکزاد یادآوری کنم. ابتدا در مورد اینکه فرمودند حتی تا همین اواخر نیز بیشتر به جنبه‌های جسمانی چالش انسان یا محیط پرداخته می‌شود تا جنبه‌های روانی؛ می‌خواهم بگویم وقتی نیازهای جسمانی فرد، حتی در سطح حداقل، در محیط زندگی برآورده نشود بر سلامت روحی او تأثیر نامناسبی برجامی گذارد. کودگانی که در محله‌های بد آب و هوا زندگی می‌کنند، از نظر عصبی رشد کافی نمی‌کنند. با وضعیت کنونی شهرهای ما، یعنی آلودگی هوا، ترافیک و آب آشامیدنی، می‌توان پیش‌بینی کرد که نوعی عقب‌ماندگی ذهنی جمعی برای شهروندان این شهرها به وجود خواهد آمد. حرف من این است که نه تنها به جنبه‌های روانی چالش انسان یا محیط توجه نشده است، بلکه حتی به جنبه‌های جسمانی آن نیز نپرداخته‌اند.

مسئله دیگر این است که ما نباید با نگرشی یک سوپه بگویم برنامه‌ریزان شهری، تنها با کشف نیازهای شهروندان است که باید شهری را طراحی کنند تا بتواند پاسخگوی نیاز آنان باشد. برنامه‌ریزان، علاوه بر پاسخگویی به نیازهای روزمره شهروندان، وظیفه فرهنگ‌سازی و ایجاد زمینه برای ظهور نیازهای جدید را نیز بر عهده دارند. یک موضوع قابل توجه در مورد نیازها این است که وقتی ضعفها و ناتوانیها، در هر زمینه‌ای، از یک حداقلی بگذرد دیگر آنچه بر آن افزوده می‌شود قابل مشاهده نیست. این عبارت مانند این است که وقتی روی صفحه‌ای که ۵۰ نقطه سیاه دارد ۲ نقطه دیگر هم اضافه شود، کسی متوجه نمی‌شود، اما اگر صفحه سفید باشد و فقط یک نقطه به آن اضافه کنیم، قابل تشخیص است. در این مثال اگر چه در حالت اول، نقاط بیشتری اضافه شده اما دیگر قابل درک نیست، هوا کثیف و کیفیت تر می‌شود و به مرحله‌ای می‌رسد که اگر ۲ درجه هم کیفیت تر شود، دیگر قابل تشخیص نیست. بنابراین از روی ذهنیات مردم نمی‌توان برای انسان برنامه‌ریزی کرد، بلکه برنامه‌ریزان باید با توجه به برخی اصول قطعی و نظر به آینده، بستر لازم را برای ظهور نیازهای جدید فراهم آورند. البته در این بحث، آموزش از جایگاهی مهم برخوردار است.

به نظر من وقتی راجع به شهر مطلوب صحبت می‌کنیم بهتر است واقعیات را مدنظر قرار دهیم، نه اینکه به عنوان متخصص، رشته‌ای از ایده‌آها را بدون توجه به امکاناتی که آنها مطرح کنیم که برای اجرا هیچ کاربردی نداشته باشند. واقعیت این است که در شهرهای ما هیچ کدام از ابعاد که برای زندگی متوسط - و نه مطلوب - نیز لازم است، مهیا نشده است. مهمترین این ابعاد احساس امنیت است.

انسان اگر همه عناصر و لوازم زندگی را داشته باشد، اما خطری حیات او را تهدید کند، تمامی احساس امنیت و آرامش خود را برای زندگی از دست خواهد داد. امنیت در ساختمان‌سازی، ترافیک، آب، هوای سالم و... همه اینها جنبه‌هایی از امنیت است که در زندگی شهری باید به آن توجه شود. بنابراین، یکی از مهمترین اهدافی که هنگام طراحی هر برنامه شهری باید در نظر گرفت همین بحث امنیت است.

موضوع دیگری که در برنامه‌ریزی برای شهر مطلوب مطرح می‌شود این است که اگر برنامه‌ریزان می‌خواهند که شهروندان در تدوین و اجرای برنامه‌ها نقش داشته باشند باید به مسئله اطلاعات

عزیزی:

اگر فضاهای شهری فقط چهار دیواری باشد که انسان را از آب، باد و آتش حفظ می‌کند سر پناه است، اگر قابلیت زیستن داشته باشد خانه است، اگر خانوار بتواند کمی فضای بیرونی را درک کند مسکن است و اگر در حد محدودی از روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برخوردار باشد محیط مسکونی است. اما شهر، فضایی است که روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی گسترده، در یک محدوده فیزیکی وسیع، در آن حاکم است

و اطلاعات رسانی توجه کافی بنمایند. متأسفانه در کشور ما سازمانهای مختلف در مورد پدیده‌های واحد، اطلاعات متفاوتی ارائه می‌دهند! وقتی اطلاعات متناقضی در مورد آلودگی هوا، تعداد خودروهای موجود، وضعیت آب آشامیدنی، ترافیک شهرها و... منتشر می‌شود شهروندان چگونه می‌توانند به برنامه‌های برنامه‌ریزان اعتماد کنند و با آنها همکاری نمایند. نکته دیگر اینکه اطلاعات متناقض، احساس امنیت روانی شهروندان را به خطر می‌اندازد و به این ترتیب حتی در یک شهر کاملاً آرام نیز مردم آرامش نخواهند داشت.

مظفر صرافی: من در شروع بحث خودم در مورد کیفیت زندگی شهری، این پرسش را مطرح می‌کنم که بنده به عنوان ساکن یک شهر، چه چیزهایی را معیار کیفیت زندگی شهری می‌دانم. شهر تنها دارای بعد کالبدی و فیزیکی نیست بلکه ابعاد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی او نیز مطرح است. مثلاً در بعد اجتماعی، همسنگی و تعلق خاطر که یک جمع به یکدیگر و به مکانی که در آن زندگی می‌کنند دارند یکی از معیارهای کیفیت زندگی است. در این زندگی مشترک، همه افراد از صفت ملکی و شخصی استفاده می‌کنند و با گفتن شهر من، خیالمان من و اجتماع من و... طوری صحبت می‌کنند که می‌توان سرمایه اجتماعی را در آن احساس کرد. بنابراین اگر بخواهیم پیش‌نیازهای کیفیت زندگی شهری را معرفی کنیم عبارت‌اند از: در بعد اجتماعی «عدالت اجتماعی»، در بعد اقتصادی «بقای اقتصادی» و در بعد زیست محیطی «امکان زیست‌پذیری» یا به گفته آقای پاکزاد - که صحیح‌تر هم هست - امکان زندگی پذیر، بنابراین، برنامه‌ریزان باید بتوانند برای هر شهر در سه بعد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی، هدفگذاری کلان بکنند.

حالا می‌خواهیم ببینیم شهر مطلوب چیست که برنامه‌ریزان می‌خواهند برای آن برنامه‌ریزی کنند. یکی از نگاههایی که

بسیار هم آنچه ملاک ارزیابی کیفیت شهری است، مسئله دسترسی است نه طول و عرض بزرگراهها. این موضوعی است که متأسفانه بسیار وجود اهمیتی که دارد، کمتر به آن پرداخته می‌شود و در عمل، کمیت، جایگزین کیفیت می‌گردد.

سوالی که در اینجا می‌خواهیم مطرح کنیم این است که اساساً در کما از کیفیت زندگی شهری چیست؟ من هم مانند بسیاری از دوستان به راه‌حلهای تکنوکراتیک انتقاد دارم؛ شیوه‌ای که به یک یا گروهی از متخصصان اجازه می‌دهد تا با افرادی که آنها را کشف کنند، راه‌حل آنها را بیاورند، با قانون مهندسی و غلبه بر نیروهای طبیعت، حکمی برای همه شهرها صادر کنند و کیفیت زندگی شهری را تعریف نمایند. در حالی که با نگاهی به گذشته، خواهیم دید که همه ما تعریف از شهر خوب را در درون خود داریم. شهر خوب همان «مدینه النبی»، «مدینه قاضیه»، «ارمانشهر» و «پایس‌های» یونان است که بر مبنای اصل برابری تمام افراد در حقوق و تکالیف استوار است. از درون همین اندیشه است که شهر خوب بیرون می‌آید نه با تأمین پروژه‌های مهندسی و تجویزهای از بالا به پایین. شهر، کالبدی است که متناسب با محتوا شکل می‌گیرد و از دل شهروند خوب، شهر خوب ظاهر می‌شود.

محمد مهدی عزیزی: برای مفهوم شهر، تعبیر مختلفی وجود دارد ولی آنچه منطقی‌تر به نظر می‌رسد این است که بگوییم شهر، فضایی است که انسان در آن زندگی می‌کند و روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به طور منطقی و از دیدگاه شهرنشینی در آن حاکم است. بنابراین با قوت می‌توانیم بگوییم که شهر فقط ساختمان، میدان و خیابان نیست. پس از ارائه تعریف نظری از شهر، بحث را این گونه ادامه می‌دهم که به نظر من در شرایط کنونی، غفلت بزرگی در شناخت شهر و ارائه تعریفی از آن مشاهده می‌شود. وقتی ما از شهر صحبت می‌کنیم، معلوم نیست منظورمان دقیقاً چیست و کدام تعریف از شهر را مدنظر داریم. شهرها را در یک تقسیم‌بندی، می‌توان به شهرهای با بافت قدیم، بافت جدید، بافت خودرو و به طور مفصل شهرهای جدید تقسیم کرد. هر کدام از این بافتها روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاص خود را می‌طلبد که هنگام برنامه‌ریزی باید به آن توجه کرد. وقتی می‌گوییم شهر، باید تعیین کنیم که منظورمان کدام شهر با کدام بافت است و وقتی می‌گوییم کیفیت زندگی شهری، باید توجه داشته باشیم که کیفیت زندگی در هر یک از بافتهای مختلف شهری متفاوت است.

در واقع ما فاقد الگوی عملی شهر مطلوب هستیم. اکنون ۴۰ سال است که شهرسازی امروزی را وارد کردیم؛ بنابراین ۴۰ سال تجربه داریم. اما هنوز هم مثالهایی که از شهر و خیابان مطلوب می‌زنیم سواردی است که ۴۰۰، ۳۰۰ سال پیش ساخته شده است. در الگوی شهرسازی که ما استفاده می‌کنیم توجهی به یافتههای قبلی شهرها نمی‌شود و به همین دلیل، خیابانهای جدید تهران، شیراز، اصفهان و شهرهای مختلف هیچ فرقی با یکدیگر ندارند یا اینکه یافتههای خودرو و حاشیهای، اساساً نتوانی ندارند، برنامه‌های شهری، حضور آنها را نادیده می‌گیرند و با وجود وسعتشان هنوز آنها به رسمیت شناخته نشده‌اند.

بسیاری ورودیه بحث شاخصهای کیفیت زندگی شهری لازم است ابتدا کارگردهایی را که از شهر انتظار داریم تعریف کنیم. شهر فقط محل سکونت نیست، اگر فضاها شهری فقط چهار دیواری باشد که انسان را از آب، باد و آتش حفظ می‌کند سرپناه است، اگر قابلیت زیستن داشته باشد، خانه است. اگر خانوار بتواند کمی فضای



مظفر صرافى

می‌توانیم به شهر مطلوب داشته باشیم، مظفر کیفیت زندگی شهری است. با تعیین شاخصهایی به منظور تعیین کیفیت زندگی شهری و دستیابی به آنها می‌توانیم به سمت زندگی در یک شهر مطلوب، حرکت کنیم. نکته بسیار مهمی که مدیران باید به آن توجه نمایند و در بیشتر مواقع هم در مورد آن خلط معنایی به وجود می‌آید، تفاوت شاخصهای کیفیت زندگی با ابزارهای رسیدن به آنهاست. مثلاً سلامت، امید به زندگی، امنیت، حقوق فردی و مدنی و... از جمله شاخصهای کیفیت زندگی است و برای رسیدن به هر کدام، ابزارهای مختلفی نیز وجود دارد. هنگام هدفگذاری یا ارزیابی کیفیت زندگی شهری باید در نظر داشت که هدف، دستیابی به شاخصهای کیفیت زندگی شهری است نه استفاده صرف از ابزارها. به عنوان مثال، دسترسی، بخشی از کیفیت زندگی شهری است اما نمی‌توانیم دسترسی را با بزرگراه یکسان بگیریم. حتی اگر تعداد و طول بزرگراههای ما در جهان، اول هم بشود، اما

صرافى:

هنگام هدفگذاری یا ارزیابی کیفیت زندگی شهری باید در نظر داشت که هدف، دستیابی به شاخصهای کیفیت زندگی شهری است نه استفاده صرف از ابزارها

ضیاء ظریفی:

شهرها باید با توجه به وضعیت فعلی و امکانات قابل دسترسی خود، چشم‌اندازی برای اهدافشان تعیین کنند. شهرهایی که برای خود، مانیفست و منشوری دارند شاید بهتر بتوانند نسبت به حل مسائل شهرشان و دست کم، تدوین یک شناسنامه برای شهر عمل کنند



جهانشاه پاکزاد



محمد مهدی غزینی

پاکزاد:
خیابانهای جدید شهرهای مختلف ما
دیگر هیچ فرقی با یکدیگر ندارند، در
حالی که انتظار مردم از این شهرها
متفاوت است. اگر ما می خواهیم
شهرهای شهر و تدمدار داشته باشیم باید
قبل از هر چیز شهروندان و توقعات ذهنی
آنان را مدنظر قرار دهیم

تصمیمات، دائماً تمییز جهت ندهند و مردم نیز با احیای از چشم انداز آینده شهر خود و اعتماد به اجرای برنامه ها، در طرحهای شهری مشارکت کنند.

سازمانده شهر دار پها: حال این بحث مطرح می شود که وقتی از شاخصهای کیفیت زندگی شهری حرف می زنیم، آیا می توانیم معاصری را ذکر کنیم که بتوانند در تمام شهرها به ظهور ببینند؟ آیا می توان گفت هدف از هر برنامه ریزی شهری، ارتقای کیفیت زندگی شهری است و صرف نظر از تفاوت شهرها، آیا می توان یک رشته شاخصهای عام را برای ارتقای کیفی همه شهرها معرفی کرد؟

جهانشاه پاکزاد: به نظر من، یکی از خطرناکترین کارها این است که ما بخواهیم برای تمام شهرها همان یک رشته شاخص مشترک تعریف کنیم. این همان اتفاقی است که الان افتاده است و همان طوری که مطرح شد، خیابانهای جدید شهرهای مختلف ما دیگر هیچ فرقی با یکدیگر ندارند، در حالی که انتظار مردم از این شهرها متفاوت است. اگر ما می خواهیم شهرهای شهر و تدمدار داشته باشیم باید قبل از هر چیز شهروندان و توقعات ذهنی آنان را مدنظر قرار دهیم. البته در بحثهای کارشناسانه و تدوین برنامه های شهری، این مشکل وجود دارد که تصمیمات، بسیار انتزاعی است و

بیرونی را درک کند مسکن است و اگر در حد محدودی از روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برخوردار باشد محیط مسکونی است. اما شهر، فضایی است که روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی گسترده، در یک محدوده فیزیکی وسیع، در آن حاکم است. بنابراین، هنگام ارزیابی کیفیت زندگی شهری باید بتوانیم شاخصهایی برای کیفیت روابط درون شهری تعیین کنیم. البته همان گونه که گفتم ابتدا باید به این نکته توجه داشته باشیم که کیفیت مطلوب روابط در بافتهای مختلف شهری، متفاوت است؛ پس به شاخص سازی بپردازیم.

خشنا پاز ضیاء ظریفی: بحث شهرها را نمی توان بدون توجه به شهروندان مطرح کرد. اگر بخواهیم شهرها را بر اساس ساختمانها و نه آدمها بشناسیم، بین هنگ کنگ و شیکاگو هیچ فرقی نیست. همه جا می تواند ساختمان وجود داشته باشد اما آنچه مهم است روابطی است که انسانها در محل زندگی خود برقرار می کنند. شهرها باید با توجه به وضعیت فعلی و امکانات قابل دسترسی خود، چشم اندازی برای اهدافشان تعیین کنند. شهرهایی که برای خود مانعیت و منشوری دارند شاید بهتر بتوانند نسبت به حل مسائل شهرشان و دست کم، تدوین یک شناسنامه برای شهر عمل کنند. مثلاً شهر تهران با اینکه کلانشهری جهانی است تاکنون فاقد چنین چشم اندازی بوده است. در اردیبهشت ماه سال جاری، شورای شهر تهران با همکاری اساتید دانشگاه و گروههای متخصص در مسائل شهری، مجموعه ای به نام منشور تهران تدوین کرد که مراحل پایانی خود را طی می کند. تصویری که در این منشور برای شهر تهران ارائه شده در واقع، شهری است بر مبنای پایداری و شهروندمداری. این منشور می تواند خطوطی را برای مدیران شهری ترسیم کند که در نهایت، شهر را به اهداف تعیین شده در منشور برساند. اهداف ذکر شده در منشور در واقع، همان شاخصهای کیفیت زندگی شهری است که در هفت محور زیست محیطی، پایداری کالبدی، پایداری حمل و نقل شهری، پایداری اجتماعی، پایداری اقتصادی، جاگاه شهر در مقیاس ملی، منطقه ای و بین المللی و مدیریت شهری تدوین شده است. به این ترتیب لازم است که هر شهر، برنامه بلندمدت خود را تنظیم و ارائه کند تا با تغییر مدیران شهری،

مرتضوی:

برنامه ریزان ضمن اینکه توقعات شهروندان را دریافت می کنند باید بتوانند شاخصهایی را نیز تعیین کنند که تمامی شرایط اقلیمی و فرهنگی در آنها لحاظ شده باشد. علاوه بر این، این شاخصها باید همواره نگاهی به آینده و عناصر و لوازم زندگی نوین داشته باشند و فرهنگ سازی نیز باید در کنار آنها صورت پذیرد



حشایار حسینا، نظریه گر

عزیزی:

به منظور ارائه شاخصهایی برای کیفیت زندگی شهری باید بتوان اصل انعطاف پذیری و پویایی را در آن رعایت کرد

صرافی:

برخی از شاخصهای کیفیت زندگی مشترک هستند و اصلاً نمی توان آنها را به مشارکت گذاشت مانند حقوق بشر، حقوق مدنی، امنیت و... طرح این موضوعات در سطحی است که از حوزه مشارکت مردم خارج است

کارشناسی، شهر را به عنوان یک کل نگاه می کند، در حالی که شهروندان هر شهر، کوچه و محله به خوبی می دانند که چه توقعی از محل زندگی خود دارند. آنچه شهروندان می بینند بسیار ملموس تر از بحثهای انتزاعی کارشناس است. ما نمی توانیم همه انتظارات شهروندان را از شهر، کمی کنیم و در قالب عدد و رقم، برنامه ای کلی بدهیم.

واقعیت این است که انسانها بر اساس تصویر ذهنی خود در مورد هر پدیده ای قضاوت می کنند حال اگر برنامه هایی که برای شهر ارائه می شود، منطبق با این تصویر ذهنی نباشد، حتی در صورت درستی آن، باز هم از طرف مردم مورد قبول واقع نمی شود. ممکن است، به عنوان کارشناس، چیزهایی را مهم بدانیم که برای مردم اصلاً مهم نیست و برعکس. همین الان در بسیاری از شهرها، ما به اسم دستوری، انوپان و نوسازی، تمام خاطرات جمعی ملت را خراب کرده ایم. اجرای طرحهایی که صرفاً بر مبنای نظرات کارشناسی بوده روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بسیاری از محلات را از بین برده است. بنابراین، برنامه ریزی شهری فقط کاری کالبدی نیست. اگر مدیران شهری می خواهند برنامه های را در شهر اجرا کنند ابتدا باید بدانند که توقع مردم آن منطقه شهری یا محله از محل زندگی شان چیست.

شهرتاز مرتضوی: آنچه من می خواهم بر آن تاکید کنم، بحث ذهنیت آدمهاست که آقای پاکزاد مطرح کردند. سؤال من این است که ذهنیت آدمها از کجا به دست آمده است؟ مگر نه این است که تجارب قبلی ما ذهنیت های ما را تشکیل می دهد؟ مثلاً کسی که قبلاً در روستا زندگی کرده است الان هم خانه های روستایی را به آپارتمانی در شهر ترجیح می دهد. بنابراین نمی توان برنامه ریزی را در سطح خواسته های مردم یا این آورد اگر چه باید نظر مردم را نیز جویا شد. مثلاً اگر فرض کنیم که ما به لحاظ فرهنگی، انسانهایی جمع گرا هستیم، وقتی فشار جمعیت و تمرکز امکانات در مراکز شهرها، ما را مجبور می کند آپارتمانهای ۵۰ یا ۶۰ متری بسازیم، این برخلاف فرهنگ ماست. حالا اگر برنامه ریزان بخواهند با توجه به توقعات مردم برای ساختمان سازی تصمیم بگیرند، پس معضل مسکن چه می شود؟

اتفاقاً برنامه ریزان باید ضمن اینکه نظرات مردم را جویا می شوند برای آنان، فرهنگ سازی نیز بکنند. اگر تعبیرات دنیای چندینه افراد را مجبور می کند که در خانه ۶۰ متری زندگی کنند و وزن و شوهر، هر دو، به سر کنار بروند دیگر نمی توان انتظار داشت که مانند گذشته، پدر بزرگها و مادر بزرگها با نسل قبلی خود زندگی کنند تا بتوانند بچه ها را نگهدارند. یا اینکه دیگر نباید در حسا و سیما و سایر رسانه های جمعی، دائم تکرار شود که خانواده هایی که پدر و مادرشان را در خانه سالمندان می گذارند بدترین آدمهای دنیا هستند.

بنابراین، برنامه ریزان ضمن اینکه توقعات شهروندان را دریافت می کنند باید بتوانند شاخصهایی را نیز تعیین کنند که تمامی شرایط اقلیمی و فرهنگی در آنها لحاظ شده باشد. علاوه بر این، این شاخصها باید همواره نگاهی به آینده و عناصر و لوازم زندگی نوین داشته باشند و فرهنگ سازی نیز باید در کنار آنها صورت پذیرد.

محمد مهدی عزیزی: آنچه در برنامه ریزی باید مدنظر قرار دهیم این است که شهرها در تاریخچه ای چند صدساله، حیاتی ارگانیک یافته اند و نمی توان با برنامه ای ارائه شده از بالا، ظرف



شهردار زن تنصوی

را ارائه دهند. برای این دسته از شاخصها، شهرداری می تواند نظرسنجی از مردم را آغاز کند تا اهداف یک زندگی خوب و شهر خوب برایش روشن شود. به موازات توقعات مردم، مطالعات و توصیه هایی جهانی نیز برای شهر مطلوب وجود دارد که از تلفیق این دو، شاخصهای نهایی کیفیت زندگی هر شهر استخراج می شود و شهرداری می تواند گزارش سالانه خود را بر مبنای این شاخصها تنظیم کند. این گزارش، یکی از ابزارهای مدیریت و سیاست گذاری است و فرهنگ سازی نیز می کند؛ یعنی مردم را در همان سطح تجارب پیشین خود نگه نمی دارد بلکه در پرتو یک رشته اهداف متعالی کشوری و جهانی به آنها جهت نیز می دهد.

البته من می دانم که برای انجام این کار، شهرداری به لحاظ اجرایی با مشکلاتی روبروست؛ از جمله اینکه متولی بسیاری از شاخصهای کیفیت زندگی و ابزارهای رسیدن به آنها نیست، اما شهرداری می تواند یا ایقاعی نقش کار گزار، فرهنگ سازی کند و مردم به جای دریافت انبوهی از اطلاعات آمار و ارقامی به عنوان عملکرد شهرداری - که اصلاً معلوم نیست چه تاثیری بر کیفیت زندگی آنان می گذارد - به طور مشخص، گزارشی از شاخصهای کیفیت زندگی دریافت کنند تا فاصله بین تصمیم گیر و تصمیم پذیر کاهش یابد و مردم بر اساس آن بتوانند دست کم اعضای شورای شهر خود را انتخاب کنند.

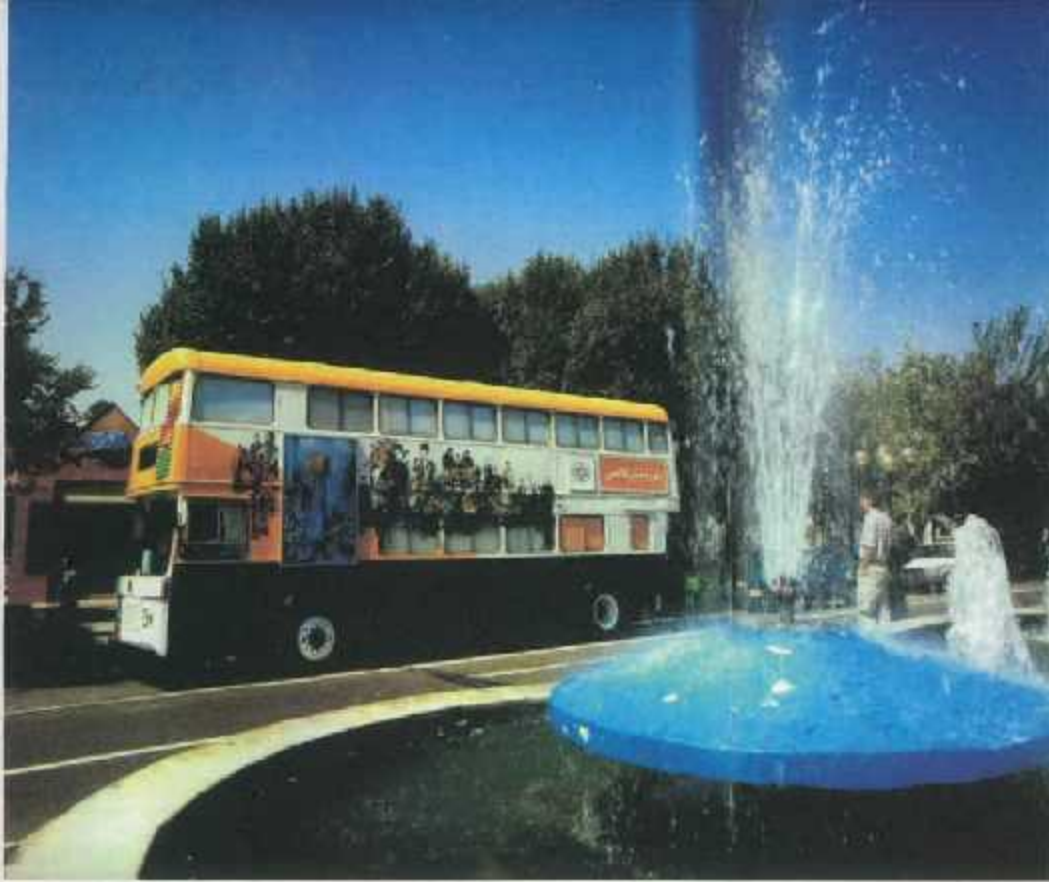
ماهنامه شهرداریها: هدف از این میزگرد ارائه تعریفی از شهر مطلوب، ضرورت توجه به کیفیت زندگی شهری، ارائه شاخصهای کیفیت زندگی شهری و پیشنهاد راهکار برای تحقق این موارد بود. افراد شرکت کننده در جلسه، تعریف خود را از شهر ارائه دادند و در نهایت، بر سر این موضوع توافق کردند که در بحث کیفیت زندگی شهری، تنها نباید به بعد کالبدی شهر توجه کرد بلکه محور اصلی بحث، شهروندان و روابط درون شهری است. اگر قرار باشد شهرها شهروند ساز باشند کیفیت زندگی شهری بسیار مهم است و این خود شهروندان هستند که با اعلام خواسته های خود از محیط زندگی، بخشی از شاخصهای کیفیت زندگی شهری را معرفی می کنند و بخش دیگر شاخصها را برنامهریزان با توجه به تحولات جهانی ارائه می دهند. به این ترتیب، برنامه های متناسب با وضعیت خاص هر محیط تدوین می شود.

البته شاخصهای کیفیت زندگی شهری، ابزارهای رسیدن به این شاخصها و راهکارهای اصلی، موضوعی است که مجال بیشتری را می طلبد. اما از جمله پیشنهاد های ارائه شده در این میزگرد، تدوین منشور هر شهر به گونه ای است که چشم انداز آینده شهر در آن مشخص باشد. مطلب دیگر اینکه شهرداریها و شورا های شهر می توانند با ساز و کاری که در این میزگرد مطرح شد شاخصهای کیفیت زندگی شهری را متناسب با هر شهر استخراج کنند. علاوه بر این، شهرداریها می توانند سالانه گزارشی وضعیت کیفیت زندگی را منتشر کنند تا مدیریت شهری از این طریق به سمت شفاف سازی اطلاعات و برنامهریزی بهتر حرکت کند.

به هر حال، بحث « کیفیت زندگی شهری » از جمله مباحثی است که با وجود اهمیتی که دارد کمتر به آن توجه شده است. علاوه بر این، معرفی شاخصها و راهکارهای تحقق کیفیت زندگی شهری از جمله موضوعاتی است که خواست جمعی تمام سازمانهای تصمیم گیر در اسور شهری و تلاش همه جانبه صاحب نظران در حیطه مسائل شهری را می طلبد. با تشکر از حضور شرکت کنندگان در میزگرد امیدواریم که توانسته باشیم باب گفتگویی را در این زمینه باز کنیم.

مدت مطلقاً ۱۰ سال، روابط درون شهری را تغییر داد. یکی از مهمترین موضوعاتی که باید به آن توجه کنیم روابط اقتصادی درون شهرهاست. در حال حاضر، ریشه بسیاری از مشکلات شهری را باید در عوامل اقتصادی جستجو کرد. بر جهان، دسترسی ها، آلودگی هوا و آبار تهاهایی کوچک، مصداقهایی هستند که ریشه در مشکلات اقتصادی دارند. روابط اجتماعی و فرهنگی نیز در طول زمان تغییر می کنند. بنابراین به منظور ارائه شاخصهایی برای کیفیت زندگی شهری باید بتوان اصل انعطاف پذیری و پویایی را در آن رعایت کرد. در ارائه معیارها باید هنجارها را در نظر بگیریم و از آنجا که هنجارها و ایده آنها در طول زمان تغییر می کنند، معیارها نیز باید آمادگی و توان تغییر را داشته باشند.

مفکر صراف: برای رسیدن به کیفیت زندگی، بیش نیازهایی لازم است که تعیین آنها اهمیت بسیاری دارد. مثلاً نیاز به درآمد، مسکن، دسترسی، تسهیلات جمعی، بهداشت، درمان و... چیزهایی است که فی نفسه، کیفیت زندگی نیست بلکه در خدمت اهداف برتری مانند سلامت، امنیت، آسایش فکری و... قرار دارد. که در مجموع، یک شهر خوب را در ذهن شهروند می سازد. موضوع قابل توجه این است که لزوماً نمی توان تعیین کرد که بهترین ابزار برای رسیدن به شاخصهای کیفیت زندگی چیست و این ابزار، بسته به مکان، زمان و افراد متفاوت است. به همین دلیل پیشنهاد می کنیم شهرداری سالانه گزارشی از وضعیت کیفیت شهری منتشر کند تا به وسیله آن بتوان کار گزارها را ارزیابی کرد برای تعیین و ارزیابی شاخصهای کیفیت زندگی، من با ترکیبی از نظرات خانم مرتضوی و آقای پاکزاد موافقم. برخی از شاخصهای کیفیت زندگی مشترک هستند و اصلاً نمی توان آنها را به مشارکت گذاشت مانند حقوق بشر، حقوق مدنی، امنیت و... طرح این موضوعات در سطحی است که از حوزه مشارکت مردم خارج است. در برنامه ریزی این شاخصها نباید دچار عوام زندگی شویم. اما در مقابل، بخش دیگری از شاخصهای کیفیت زندگی، خاص هستند و به ویژگیهای فرهنگی و اجتماعات محلی اختصاص دارند. شهروندان حق دارند در این گونه موارد، نظر خود



۳- شهر باید بتواند خود را برای تأمین نیازهای فزاینده و تغییر زندگی، تطبیق دهد.

۴- شهر باید بتواند ساکنان خود را قادر سازد تا از مزایای آن استفاده کنند (بحث کارایی).

۵- موارد یادشده نمی‌توانند کامل شود مگر اینکه مردم آموزشهای لازم را ببینند.

دکتر جان اشتون شهر سالم را محصول ارتباط متقابل و نزدیک بین شهروندان، فعالیتهای اقتصادی و اجتماعی داخل شهر و منابع محیط شهر می‌داند (۱۳). از نظر او شهر موقعی ناسالم است که نتواند منابع اساسی را برای سلامت شهروندان خود تأمین کند. منابع اساسی مورد نظر او عبارتند از: خوراک سالم و کافی، هوای پاکیزه برای تنفس، آبرسانی سالم، بهداشت، جان پناه، عاری بودن از فقر، فضای تفریح و فعالیت.

نکته قابل توجه از نظر جان اشتون، این است که این منابع به تنهایی کافی نیستند؛ برای اینکه مردم و خانواده‌ها از سلامتی کامل در شهر برخوردار شوند، مجموعه‌ای از پیش‌نیازهای محیطی (اقتصادی، فیزیکی، اجتماعی و فرهنگی) نیز باید به آنها افزوده شود (۱۴).

به همین دلیل اقدامات شهر سالم را - از اقدامات سنتی در جهت جلوگیری از مرگ و میر، شیوع بیماری، کیفیت درمان و خدمات پزشکی پیشگیری کننده گرفته تا اقدامات فرهنگی، مشارکت و همکاری بین بخشهای اجتماعی و سطوح خدماتی - ارتباطی متقابل می‌داند. در واقع از نظر او شهر سالم، پلی بین این گونه اقدامات است.

صاحب نظران دیگری نیز در این زمینه به ارائه تعریف پرداخته‌اند. سازمان بهداشت جهانی - که متولی اصلی پروژه‌های شهر سالم است - با اصلاحات مختصری، تعریف دهل و هنگوک را مبنای تعریف شهرهای سالم قرار داده است. تعریف این سازمان از شهر سالم به این شرح است: شهر سالم، شهری است که محیطش را بهبود می‌بخشد و منابعش را توسعه می‌دهد، به طوری که مردم بتوانند یکدیگر را در جهت بالاترین تواناییهای فردی پشتیبانی کنند (۱۵).

اولین بار مفهوم شهر سالم را پرفسور لئونارد دهل مطرح کرد

شهر سالم، شهری است که به طور مداوم و پیوسته در حال ایجاد و بهبود محیطهای اجتماعی و کالبدی خویش است و منابع اجتماعی خود را گسترش می‌دهد

زندگی را به سهولت و با کارایی مطلوب امکانپذیر می‌سازد (۹). سپس در سال ۱۹۸۶ دهل با همکاری هنگوک (۱۰) تعریف دیگری ارائه داد و به واسطه آن، تعریف قبلی را به این صورت تکمیل نمود: «شهر سالم، شهری است که به طور مداوم و پیوسته در حال ایجاد و بهبود محیطهای اجتماعی و کالبدی خویش است و منابع اجتماعی خود را گسترش می‌دهد. شهر سالم، این امکان و فرصت را در اختیار مردم قرار می‌دهد تا در اجرای همه عملکردهای زندگی اجتماعی و پرورش حداکثر تواناییهای بالقوه خود به طور متقابل از یکدیگر حمایت و پشتیبانی کنند (۱۱)». این تعریف، شروطنی دارد که پروفیسور دهل، قبلاً آنها را به شرح زیر اعلام کرده بود (۱۲):

- ۱- پاسخهای شهر نسبت به نیازهای گسترده مردم سازمانها، باید متناسب و مؤثر باشد.
- ۲- شهر باید قادر به مقابله با ناتوانیها و کاستیهای سیستم و اعضای خود باشد.



۲- نظریه پروفیسور دهل (۱۷)

● شهرهای سالم، نوعی احساس ویژه تاریخی دارند که شهروندان خود را به آن پیوند می دهند و به خاطر همین احساس است که ارزشهای مشترک جامعه جهت می یابند.

● شهرهای سالم چند بعدی هستند، با اقتصادی پیچیده، فعال و ارتباط متقابل بین اجزای آن.

● شهرهای سالم در جهت گسترش عدم تمرکز قدرت و مشارکت شهروندان در تصمیم گیریها و تدوین خط مشیها تلاش می کنند.

● مدیران در شهرهای سالم با وجودی که به تمام شهر توجه دارند، ارتباطی منطقی نیز بین اجزای کل برقرار می کنند.

● شهرهای سالم می توانند خود را با تغییرات تطبیق دهند، در مقابل صدمات از طریق خود ترمیمی مقاومت کنند و از تجارب خود و شهرهای دیگر درس بگیرند.

● شهرهای سالم، شهرهایی هستند که زیرساختهایشان را حفظ و حمایت می کنند.

معیارها و شاخصهای شهر سالم

قبل از ارائه معیارها و شاخصهای شهر سالم، ضروری است که از دیدگاه شهرسازی نیز شهر سالم را تعریف کنیم تا بر اساس این تعریف، معیارها و شاخصها مشخص شوند.

تعریف شهر سالم از دیدگاه شهرسازی به این شرح است: «شهر سالم، عرصه سالمی است برای تحقق انسان سالم و این امر بر اساس ارتقاء نظام یافته فعالیت های سازگار، فرمانهای منطبق بر عملکرد و فضاهای موزون و جذاب ذهنی اجتماعی است.»

برخی از مهمترین معیارها و شاخصهای شهرسازانه ایده شهر سالم، براساس تعاریف و تبیین کیفیت های شهر سالم، در چارچوب پسا ادایم «حرفه - دانش» شهرسازی در جدول زیر به صورت خلاصه ارائه شده است:

کیفیت های شهر سالم

بر اساس تعریف ارائه شده از شهر سالم، کیفیت های شهر سالم در قالب چند الگو به شرح زیر معرفی می شود:

۱- الگوی سازمان بهداشت جهانی (۱۶)

● محیط کالبدی پاک، امن و با کیفیت بالا (شامل مسکن مناسب).

● اکوسیستمی که در زمین خالی استوار باشد و در بلندمدت به حیات خود ادامه دهد.

● محله های سالم، فعال و حامی یکدیگر.

● درجه ای مناسب از مشارکت و هدایت مردم در زمینه تصمیماتی که بر زندگی، سلامتی و رفاه آنان اثر می گذارد.

● تسامح نیازهای اساسی (غذا، آب، مسکن، درآمد، امنیت، اشتغال) برای تمامی شهروندان.

● دسترسی به امکانات و منابع قابل توجه و مطلوب در برقراری انواع تماسها، مبادلات و ارتباطات.

● درآبودن اقتصادی متنوع، فعال و سازنده.

● ترغیب در برقراری پیوند با گذشته، میراث های فرهنگی و بیولوژیکی ساکنان و سایر گروهها.

● ایجاد فرصتی که بسا و بزرگهای یادشده سازگار باشند و به اعتلای آن کمک کند.

● وجود سطح مطلوبی از خدمات بهداشتی و درمانی که برای عموم قابل دسترسی باشد.

● وجود سطح بالایی از بهداشت (پایین بودن بیمارها).

زیر نویسها

- 1-Beyond Health Care
- 2-L.Duhl
- 3-John Ashton, Healthy Cities: Concepts & Visions, "A Resource For The WHO Healthy Cities Project", University of Liverpool, 1988, P14.
- 4-Healthy Cities Concept
- 5-WHO, Twenty Steps for Developing a Healthy Cities Project, R.O.F. Europe, 1992, P3.
- 6-E. Girouk, The Healthy City Concept Its Implementation In Developing Countries, Geneva, 1993.
- 7-Agis D. TSOUROS (ed), World Health Organization Healthy Cities Project: A Project Becomes a Movement, Copenhagen, WHO, 1991, P20.
- 8-E. Girouk, OP. Cit, P1.
- 9-حسین پوری، «مدیران چگونه می توانند حیات خود ادامه دهند»، مجله شناسی، شماره ۱۵، مؤسسه مطالعات محیط زیست، ص ۸۴.
- 10-Handbook
- 11-Ashton John (ed), Healthy Cities Concepts & Visions, University of Liverpool, 1988, P 14.
- 12-رک ۱۶
Duhl, L., "Function: The Healthy City: It's Future..." 1985.
- 13-Ashton, John, op, cit, P.3.
- 14-Ibid, P 15.
- 15-WHO, Twenty Steps for Developing a Healthy Cities Project, Regional Office for Europe, 1992, P2.
- 16-Ibid, P4.
- 17-Norris, Tyler, The Healthy Communities, Handbook, 1993, P8.

الگوهای رفتاری دفع زباله

مهدی مهدوی زفرقندی و آرش ساکت، خ

دانشجویان معماری

تقریباً از زمانی که یادمان هست در شهرهایمان با زباله‌هایی مواجه شده‌ایم که در گوشه و کنار شهر گذاشته شده‌اند. وجود چنین تصاویری از شهر به خاطره‌های ما از فضاهای شهری پیوسته است و به دیدن آنها عادت کرده‌ایم.

وقتی خانه‌ای نوساز را می‌خریم، دیری نمی‌پاید که زیبایی خانه جدید، جای خود را به زشتی حاصل از صحنه‌هایی که زباله‌ها آفریده‌اند می‌دهد؛ کنجی در کنار خانه نوساز مان به آشغال‌دانی محل یا اهالی کوچه تبدیل می‌شود. شبها بوی زننده زباله‌ها به داخل منزل می‌آید و روزها صحنه زشت آن، آزارمان می‌دهد. جالب اینکه جمالات هشداردهنده هم فایده‌ای ندارد و منزل ما دیگر قربانی عادت و روش نادرست دفع زباله همسایه‌ها شده است!



در خیابانهای محروم، زباله‌ها در مقابل در ورودی قرار می‌گیرند.

که نحوه و میزان استفاده از فضا در فرهنگهای مختلف با یکدیگر متفاوت باشد.

در این کتاب، عوامل فرهنگی و محیطی به عنوان مهمترین عوامل تأثیرگذار در نحوه رفتار افراد در فضای شهری مطرح شده‌اند. به این ترتیب استفاده از فضا، بخصوص توسط افراد پیاده، عمدتاً ریشه و منشأ فرهنگی دارد و محیط، تنها نقش حمایت‌کننده یا بازدارنده را بازی می‌کند.



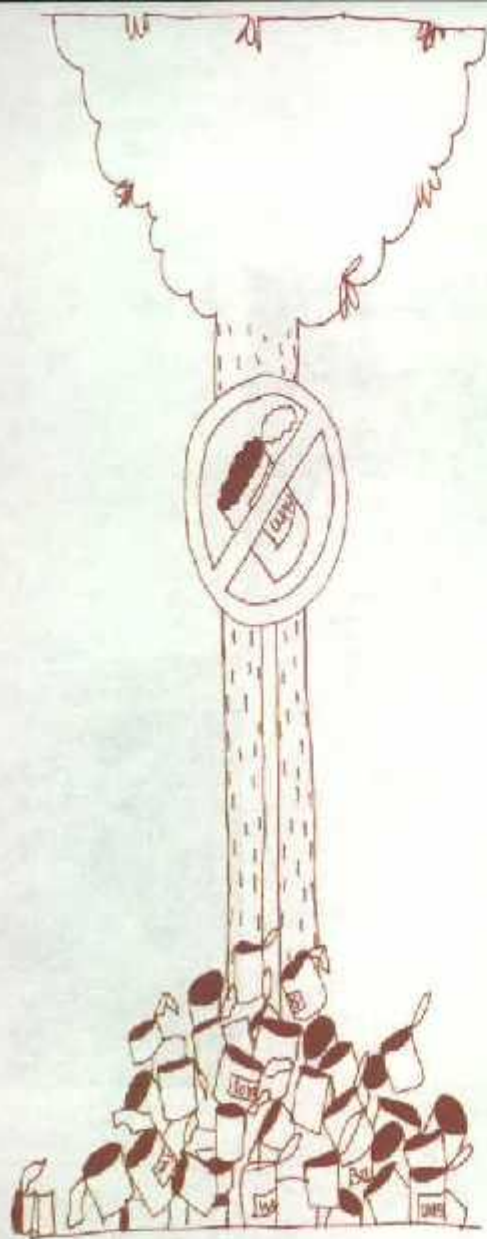
عبارت رفتار و مناسبات موجود (حمایت‌کننده یا بازدارنده)

در ریشه‌یابی الگوهای رفتاری، علاوه بر عامل فرهنگ،

اگر کمی به اطرافمان نگاه کنیم می‌بینیم که رفتارهای مردم در دفع زباله، خیلی متفاوت و خاص است؛ آن‌گاه به این فکر می‌افتیم که این رفتارها مطمئناً باید تابع قواعد و اصول مدون و از پیش بیان شده‌ای باشند اما آیا به راستی رفتارهای مردم در دفع زباله، تابع قاعده یا قواعد خاصی است؟

تأثیر فرهنگ و عوامل اقلیمی بر الگوهای رفتاری در کتاب «تحلیل فضای شهری» نوشته سیدحسین بحرینی چنین آمده است: «هر فعالیتی که توسط انسان صورت می‌گیرد، اساساً متکی به فرهنگ است و فرهنگ، نتیجه مقررات نامدون، عرف، عادات، آداب و رسوم، سنتها، سبکها و شیوه‌های متداول زندگی و غیره است. فعالیتها تابع خصوصیات فرهنگی جامعه‌ای است که صاحبان این فعالیتها بدان تعلق دارند. به عبارت دیگر فرهنگ، الگوی رفتاری را به وجود می‌آورد و سپس الگوهای رفتاری، تعیین‌کننده و مبین چگونگی استفاده مردم از فضاها می‌شود. پس طبیعی است

تقاطع کوچه و خیابان، مکانی انتخاب شده از طرف ساکنان کوچه.



نقشه فرهنگی

فرهنگ، الگوی رفتاری را به وجود می آورد و سپس الگوهای رفتاری، تعیین کننده و مبین چگونگی استفاده مردم از فضاها می شود. پس طبیعی است که نحوه و میزان استفاده از فضا در فرهنگهای مختلف با یکدیگر متفاوت باشد

به ویژه گیهای اقلیمی و محیطی هر فضای خاص نیز باید توجه کرد. این عوامل می توانند باعث ایجاد جاذبه یا دافعه برای رفتاری خاص در فضایی خاص بشوند.

خیابان به عنوان نمادی فرهنگی

در زندگی شهری امروزه، خیابانها نه تنها محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیتهای شهری به یکدیگرند، بلکه منظر و آینه زندگی هر شهر نیز به حساب می آیند. بنابراین باید انتظار داشت که در فرهنگهای مختلف، خیابانها به صورتهای گوناگون و متفاوتی تبلور یابند. نمونه واقعی زندگی ساکنان یک شهر - اعم از فعالیتهای عمومی یا خصوصی - در خیابانهای آن شهر وجود دارد. همین فعالیتهاست که همراه با هر چیز دیگری که نمایانگر ارزشهای ساکنان شهر است، در کالبد شهر انعکاس می یابد. با این دید، خیابان وسیله بسیار مؤثری برای انتقال اطلاعات است. به همین جهت بررسی الگوهای رفتاری می تواند تا حدودی نحوه استفاده واقعی از این فضاها را مشخص کند.

نقشه الگوهای رفتاری نشان می دهد که با گرم شدن هوا، چه در طول یک روز و چه در فصول مختلف سال، عامل اقتاب و سایه اهمیت تعیین کننده ای در چگونگی رفتارها دارد؛ به این صورت که هنگام گرما و آفتاب، استفاده از فضاهای سرپوشیده و محصور، از جمله پیش آمدگی ساختمانها، کنسول، چادر، نمازخانه و بخصوص درختها، همچنین فضاهای پشت به آفتاب که با ساختمانهای بلند محصور شده اند، مطلوبیت بیشتری می یابند و در مقابل، فضاهای باز رو به آفتاب و بدون درخت از مطلوبیت کمتری برخوردار می شوند. عکس این وضعیت را می توان حدوداً برای فصل سرما، پیش بینی کرد. این در حالی است که در اغلب فضاهای شهری جدید کشور ما تدبیر خاصی برای کنترل عوامل اقلیمی - محیطی و متعادل کردن آنها برای استفاده کنندگان، مدنظر قرار نگرفته است.

طرح نظری مدل و فرضیات تحقیق

مسئله زیاله از نظر گروههای متفاوت جامعه دارای درجه اهمیت متفاوتی است. همچنین مکانهای دفع زیاله نیز در سطح شهر در حد اهمیت خود زیاله، در نظر افراد متفاوت است.

موضوع زیاله در شهرهای ایران، دردی مزمن و مشکلی ادامه دار است. شهرها از لحظه بیرون گذاشتن زیاله گرفته تا جمع آوری و دفع آن توسط شهرداری، کثیف و زشت شده است. آلودگی ناشی از این وضعیت، ناراحتیهای بسیاری در پی دارد. ظرفیتهای زیاله عمومی هم که به واسطه بی نظمی و بی توجهی مردم، از رده خارج شده اند و یا دیگر مورد استفاده نیستند؛ تا جایی که در بعضی از موارد، شهرداری اقدام به جمع آوری آنها کرده است.

زیاله در مناطق مختلف شهر به شکلهای مختلفی بروز می کند. ساکنان هر محله، کوچه و خیابان اصلی و فرعی، زیاله های خود را با روشهای مختلف و در مکانهای مختلف دفع می کنند. بعضی از این مکانها برای ساکنان محل به شدت جاذب زیاله هستند و به طور دائم از زیاله آلوده اند. اما بعضی از این مکانها و عناصر شهری این توان را ندارند و با وجود روشهای مختلفی که انجام می گیرد نمی توانند به مکان اصلی تجمع زیاله تبدیل شوند.

رایج ترین نظریه ای که در این باره مطرح است صرفاً به بی اهمیتی مردم نسبت به زیاله های خود و سرتوشت آن در بیرون منزل (دقت کنید در بیرون منزل!) اشاره دارد. بسیاری از مردم هم در اثر عوامل فرهنگی، نسبت به شهر خود

در خیابانهای اصلی و عرضی، زباله‌ها بر خیابان می‌ریزند



عناصر عمومی درخت

پس‌انداز این مدل تحلیلی، می‌توان فرضیات زیر را در مورد الگوی رفتاری مردم برای دفع زباله تبیین کرد:

- عموم مردم به این نتیجه رسیده‌اند که مهم‌ترین مسئله آنان دور کردن و خارج کردن زباله از منزل خودشان است
- اکثر مردم فقط تا دم در خانه خود (از طرف داخل) از منزل خود می‌دانند و کمتر به تیرهای بیرون منزل، اهمیت می‌دهند
- سیستمی که شهرداری در مورد جمع‌آوری زباله به آن عمل می‌کند به گونه‌ای است که مردم را مجبور کند چنین رفتارهایی سوق می‌دهد
- هشدارها و تبلیغات موجود به واسطه غیر عملی بودن و شخصی بودن آنها، تأثیری ندارد
- مردم مجبورند زباله‌های خود را در معرض دید قرار دهند تا حتماً دیده شده و تخلیه گردد
- برنامه‌های نامنظم جمع‌آوری زباله از طرف مسئولان باعث شده است که مردم نظمی را در این باره رعایت نکنند
- مکان‌هایی که محل تجمع زباله‌اند حتماً باید در معرض دید باشند تا مسئولان جمع‌آوری زباله‌ها را ببینند و آنها را جمع کنند

مشاهده

برای بررسی وضعیت حاکم بر چگونگی دفع و انتقال زباله شهروندان به خیابان از روش مشاهده مستقیم و عکس‌برداری استفاده شد؛ به این صورت که از ساعات اولیه‌ای که زباله از منزل خارج می‌شود، تصویربرداری آغاز

می‌توجه‌اند و فقط به داخل منزل خود توجه می‌کنند. کارشناسان معتقدند الگوی خاصی در ذهن مردم وجود دارد و آنان با توجه به داده‌های فکری خود، زباله‌هایشان را بیرون از منزل می‌گذارند. آنان به داده‌های جدیدی نیاز دارند تا مکانی بهتر را انتخاب کنند. مردم کاری را انجام می‌دهند که در روش موجود، از آنان خواسته شده است. اگر متولیان این سیستم، یعنی شهرداریها، سیستم بهتری ارائه کنند و از مردم مسئولیت بیشتری بخواهند، مردم هم حتماً به آن بن‌خواهند داد.

در سیستم موجود، شهروندان راه مناسبی برای دفع زباله خود پیش‌رو ندارند. سیستم فعلی، مکان خوب و مناسبی را برای شهروندان پیش‌پیش نکرده است تا اینکه او مطمئن شود که زباله‌اش از آن مکان تخلیه می‌شود و آن مکان، بهترین مکان و این روش، بهترین روش است. بنابراین می‌توان گفت که واکنش رفتاری مردم تابع دلایل و قواعدهی است و با شناخت نقشها، کمبودها، داده‌های اطلاعاتی و عوامل روانی می‌توان این دلایل را شناخت و برای آن برنامه‌ریزی کرد. نمودار یک، نشان‌دهنده مدل تحلیلی مورد استفاده برای شناخت دلایل رفتار مردم در مورد چگونگی دفع زباله و انتقال آن از منزل به خیابان است.

هر محله، کوچه و خیابان، زباله‌های خود را با روشهای مختلف و در مکانهای مختلف دفع می‌کنند. بعضی از این مکانها به شدت جاذب زباله هستند و به طور دائم از زباله انباشته‌اند. اما بعضی از این مکانها با وجود روشهای مختلفی که انجام می‌گیرند نمی‌توانند به مکان اصلی تجمع زباله تبدیل شوند



عناصر عمومی صندوق پست



شد و ثانیمه شب که عمل جمع‌آوری به پایان می‌رسد، ادامه یافت.

تصاویر ارائه شده، نشانگر نمونه‌های رایج و شیوه‌های مختلف دفع زباله و محل قرار دادن آن در سطح معابر شهر تهران است.

تحلیل و نتیجه‌گیری نهایی

در مشاهدات عینی به این نتیجه رسیدیم که سطوحی زباله‌های که شهرداری نصب کرده است، کارایی خود را از دست داده‌اند. آنها یا کوچک و نامتناسب هستند و یا به خاطر عدم شستشو، به عناصری متغفن و آلوده‌کننده محیط تبدیل شده‌اند. در این حالت، ساکنان و مالکان منازل اطراف، این گونه سطوح را معدوم می‌کنند و از بین می‌برند. گاه این سطوح در مکان‌هایی دور از دسترس ساکنان محل قرار دارند. اکثر این سطوح در خیابان‌های اصلی قرار دارند و به کار ساکنان منازل مسکونی - که بیشتر در کوچه و پس‌کوچه‌ها و دور از خیابان هستند - نمی‌آید. از این رو مردم باید به دنبال جایی برای زباله‌های خود بگردند. بر مبنای مشاهدات انجام شده، الگوهای رایج استقرار زباله را در سطح معابر می‌توان به شرح زیر استنتاج کرد:

۱- اصولاً ساکنان کوچه‌هایی که عرض آنها بین ۳ تا ۶ متر است، به دنبال مکانی خارج از کوچه برای دفع زباله‌های خود هستند. این کار دلایل خاص خود را دارد، از جمله کمبود فضای معمولاً آن هم به محل پارک اتومبیل‌ها اختصاص

می‌یابد. علاوه بر این، احتمال دیده نشدن آن توسط مأمور جمع‌آوری زباله نیز از دلایل اصلی دیگر است. نکته قابل توجه دیگر این است که اتومبیل‌هایی که زباله به وسیله آنها حمل می‌شود، اصولاً وارد چنین کوچه‌هایی، بخصوص کوچه‌های بن‌بست نمی‌شوند. از این رو ساکنان مجبورند زباله‌های خود را به تقاطع کوچه و خیابان عریض‌تر در محلی قابل رؤیت ببرند.

۲- ساکنان کوچه‌های عریض‌تر و خیابان‌های فرعی که مشکل دیده شدن زباله توسط مأموران را ندارند و اتومبیل جمع‌آوری زباله تا در منزل آنها می‌آید، با خیالی آسوده به دنبال اولین مکان تجمع زباله هستند و معمولاً این مکان می‌تواند درست مقابل در منزل خودشان باشد.

۳- ساکنان خیابان‌های اصلی عریض‌تر هم مشکلات دیگری دارند و مجبور به رفتارهای خاص هستند. آنان باید زباله‌هایشان را از منزل خارج کنند و پس از عبور از پیاده‌رو به خیابان برسانند. در این معابر، پیاده‌رو عریض است و انتقال زباله به اتومبیل در حال حرکت توسط چند مأمور انجام می‌شود. بنابراین، ساکنان باید زباله‌هایشان را به حوزه حرکت آنان برسانند و در اولین محل تجمع زباله قرار دهند تا از دید مأمورانی که به سرعت زباله‌ها را جمع‌آوری می‌کنند دور نماند.

۴- مکان‌های تجمع زباله مکان‌هایی هستند که مورد توجه افراد یک محله قرار می‌گیرند و در ساعات بیرون گذاشتن زباله‌های منازل، مملو از زباله می‌شوند. اصولاً این مکان‌ها بین ۱۰ تا ۳۰ منزل مسکونی، مشترک هستند و فاصله‌ای کمتر از ۱۰۰ متر از یکدیگر دارند. در تمامی این مکان‌ها، عناصر مشترکی جذابیت را تشدید می‌کنند. اولین گروه از این عناصر، عناصری عمودی هستند که عبارتند از: درخت، تیر چراغ برق، صندوق پست، جعبه پست برق، جعبه تقسیم تلفن، علائم راهنمایی و رانندگی و...

عناصر فوق به علت تناسبشان مورد توجه و دید هستند؛ مأموران شهرداری آنها را به راحتی از دور می‌بینند. تقریباً این عناصر، هم در ذهن مأموران و هم در ذهن مردم، میمادگاه زباله هستند. مأمور جمع‌آوری زباله در هنگام ورود به کوچه به اولین جایی که توجه می‌کند، همین عناصر است.

از سوی دیگر، این عناصر به علت مجاورت مداوم با زباله کثیف شده‌اند و ناخواسته، رنگ و بوی زباله به خود گرفته‌اند. ضمن اینکه طبق مشاهدات حضوری، تمایل مردم بر عمودی بودن کیسه‌های زباله، باعث جذابیت بیشتر این عناصر می‌شود. اینکه چرا مردم سعی می‌کنند زباله‌هایشان را به صورت عمودی بگذارند و آن را به جایی تکیه دهند، دلیل صداقت و دلپش هم، محتویات آغشته به مایع زباله است.

۵- در مواقعی که عناصر عمودی وجود ندارند، عناصر برجسته در سطح خیابان مورد توجه قرار می‌گیرند. مانند جدول حایل بین خیابان و پیاده‌رو، جدول جوی آب و دیواره‌های باغچه‌های خیابانی. این گونه مکان‌ها در خیابان‌های فرعی بسیارند.

از دیگر عناصر شهری که جاذب زباله هستند (در نبودن عناصر بیان شده) می‌توان از چوب‌پا، فرورفتگی‌های خیابان و سیلاب نام برد.

نارسایی در قوانین فضای سبز

حسین صالحی

تاریخچه قانونگذاری

قوانین، مقررات و ضوابطی که در مورد فضای سبز شهرها، سابقه تصویب دارند، از اهدافی به شرح زیر برخوردارند:

۱- قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴: به موجب بند یک ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴ ایجاد باغهای عمومی در حدود قوانین موضوعه از وظایف و تکالیف شهرداریها شمرده شده است. همچنین به موجب بند ۱۷ ماده ۲۵ این قانون می توان گفت موافقت با ایجاد و توسعه باغهای عمومی از وظایف انجمن شهر (در حال حاضر شورای اسلامی شهر) است.

۲- قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷: ایجاد، حفظ و نگهداری پارکهای عمومی و باغهای عمومی شهرها به صراحت در ماده یک این قانون مورد اشاره قرار گرفته و از وظایف اساسی شهرداریها شناخته شده است و از نظر قانون، شهردارها در این زمینه مکلف به تهیه برنامه های اساسی و نقشه های جامع شده اند.

۳- لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب ۱۳۵۹: شورای انقلاب پس از پیروزی انقلاب اسلامی، مصوبه ای را گذراند که به صراحت بر حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها دلالت دارد.

الف - ممنوعیت قطع بدون مجوز درختان

به موجب ماده یک این لایحه قانونی «بمنظور حفظ و گسترش فضای سبز و جلوگیری از قطع بی رویه درختان، قطع هر گونه درخت در معابر، میدانی، بزرگراهها و پارکها، باغات و محلهای که به صورت باغ شناخته شوند در محدوده قانونی و حریم شهرها بدون اجازه شهرداری ممنوع

گیاهان، درختان و فضای سبز شهری در بهداشت و سلامتی شهروندان و طراوت و زیبایی محیط زندگی آنان بسیار مؤثر است و تأثیر مستقیم آن بر هوای شهرها به درجه ای از حساسیت رسیده است که به طور کاملاً جدی مورد توجه طراحان و برنامه ریزان امور شهری قرار گرفته است؛ از جمله می توان به اهمیت آنها در جذب پرتوهای خورشیدی، همچنین تولید اکسیژن و جذب گاز کربنیک هوا اشاره کرد (۱). گیاهان و درختان با جذب گاز کربنیک هوا باعث کاهش این گاز خطرناک و با آزاد کردن اکسیژن در هوا، موجب افزایش این گاز حیاتی در محیط می شوند. بنابراین کوشش برای حفظ و گسترش فضای سبز، امری لازم و ضروری است.

طبق بررسیهای صورت گرفته، هر هکتار جنگل در مدت یک سال معادل $(2/5 \times 10^8)$ لیتر گاز کربنیک موجود در هوا را مصرف می کند و با نگهداشتن کربن موجود در آن، اکسیژنش را که مایه حیات انسان و دیگر موجودات است، آزاد می کند (۲). همچنین باید به تأثیر فضای سبز در جذب گردوغبار و به تبع آن، پاکیزه کردن هوا اشاره کرد. در این باره، درختان و گیاهان مانند یک صافی عمل می کنند و گردوغبار معلق در هوا را به سوی خود جذب می کنند. درختان با کاستن از دمای محیط و افزایش رطوبت هوا، باعث تعدیل آب و هوا می شوند. هر جا که رطوبت هوا بیشتر باشد، باران بیشتری نیز می بارد و «هر جا که باران به حد کافی ببارد تمرکز و تراکم نیروی انسانی (جمعیت شهری و...) بیشتر است» (۳).

مطلوب ترین معیارها و پیشرفته ترین استانداردهای بین المللی و منطقه ای که مدیران شهری را برای حفظ و گسترش فضای سبز عمومی شهرها ترغیب می کند تا سرانده فضای سبز شهری، محدوده عملکرد خود را افزایش دهد، گاه با ناکارآمدی قوانین و مقررات مرتبط با نحوه حفظ، تأمین و توسعه فضای سبز شهرها به صورتی عقیم و بی نتیجه جلوه گر می شود و متصدیان و متولیان امور عمومی شهرها را با سردرگمی و خستگی مواجه می سازد.

در این مقاله، ضمن اشاره به مهمترین قواعد امره موجود در زمینه فضای سبز شهرها، به طور اختصار موانع و تنگناهای حقوقی و قضایی موجود در این باره نیز مورد بررسی قرار می گیرد. از آنجا که پیش نویس لایحه جدید حفظ، نگهداری و گسترش فضای سبز در حال تهیه است، بررسی این موضوع نیز امری ضروری و اساسی است.



م. گارمکانندی

از سوی دیگر، مأموران شهرداریها برحسب مورد می‌توانند برای تنظیم یا تطبیق برگ شناسایی درختان یا در دست داشتن معرفی نامه و نمایندگی دادستانی (در حال حاضر رئیس حوزه قضایی) وارد محلهای مشمول این قانون بشوند (ماده ۳ قانون یاد شده).

نکته قابل ذکر اینکه عدم تنظیم شناسنامه مورد بحث برای درختان و یا عدم ابلاغ آن، باعث رفع ممنوعیت قطع بدون مجوز درختان نمی‌شود (ماده ۴ قانون). نکته دیگر اینکه کاشت، حفاظت و آبیاری درختان معابر، میادین، بزرگراهها و پارکهای عمومی از اهم وظایف قانونی شهرداریهاست (تبصره ۴ ماده ۴ قانون).

ج - تکلیف مالکان

مالکان باغها و محلهایی که به صورت باغ شناخته می‌شوند (طبق این قانون و از طریق شهرداریها) مکلفاند به ازای درختهایی که اجازه قطع آنها از طرف شهرداریها صادر می‌شود، دوبرابر آن در همان محل و یا هر محلی که شهرداری تعیین نماید، بر طبق ضوابط و دستورالعملهای موجود در فصل مناسب غرس نمایند (تبصره ۴ ماده ۴ قانون).

د - کیفر جرم قطع درخت

به موجب ماده ۶ قانون مورد بحث، هر کس غلاماً و غامداً و برخلاف مقررات این قانون، مرتکب قطع یا موجبات از بین رفتن درختان مشمول این قانون را فراهم کند، به حبس تا ۳ سال و پرداخت جزای نقدی برحسب نوع، محیط، سن درخت و موقعیت آن از یک هزار ریال تا یک صد هزار ریال محکوم خواهد شد. نکته قابل ذکر در مورد حداقل میزان حبس

می‌باشد.

از سوی دیگر، به موجب تبصره یک ذیل ماده ۴ قانون یاد شده، اراضی مشجر، اماکن مسکونی و محلهای کسب، پیشه و تجارت که مساحت آن از ۵۰۰ مترمربع تجاوز نکند از مشمول قانون مستثنی شده‌اند.

علاوه بر این، قطع هر نوع درخت در اراضی حاصل از تفکیک اراضی مشجر و باغهای بزرگتر از ۵۰۰ مترمربع (در قطعات تفکیک شده) هر مساحت که باشد بدون اجازه شهرداری ممنوع است (تبصره یک ذیل ماده ۵).

همچنین تعیین و قید تعداد درختی که در اثر ساختمان باید قطع شود، در پروانه‌های ساختمانی که براساس طرح جامع یا هادی شهرها از طرف شهرداریها صادر می‌شود، به موجب تبصره ۲ ماده ۴ ضروری دانسته شده است و در صورتی که پس از دریافت پروانه و قطع درخت، ظرف مدت مندرج در پروانه بدون عذر موجه اقدام به ساختمان نشود، مرتکب، مشمول مجازاتهای مقرر در قانون موصوف می‌گردد.

ب - تکلیف و اختیار شهرداریها

به موجب ماده ۴ لایحه قانونی مورد بحث، شهرداریها مکلفاند در محدوده قانونی و حریم مصوب شهرها ظرف مدت یک سال شناسنامه‌ای شامل تعداد، نوع، محیط و سن تقریبی درختان محلهای مشمول قانون تنظیم کنند و این شناسنامه را هر ۵ سال تجدید نمایند.

همچنین براساس تبصره ذیل ماده یاد شده، شهرداریها مکلفاند پلاک کوبی درختان معابر، میادین بزرگراهها و پارکها را (براساس تنظیم مشخصات آنها) انجام دهند.

مندرج در قانون این است که حداقل مدت حبس ۹۱ روز است و قضای در این موارد نمی‌تواند به حبس کمتر از ۹۱ روز رأی دهد (۴).

در تبصره یک ذیل ماده یاد شده به مطالبی اشاره شده است که اهمیت زیادی دارد. بر اساس این تبصره در صورتی که قطع درخت از طرف مالکان به نحوی باشد که باغی از بین برود و از زمین آن به صورت تفکیک و خانه‌سازی استفاده شود، همه زمین به نفع شهرداری ضبط خواهد شد و به متصرف خدمات عمومی شهر و محرومان خواهد رسید. مجازاتهای مندرج در این قانون (ماده ۶) به صراحت تبصره ۲ ذیل آن قابل تعلیق و یا تبدیل به جزای نقدی نیست (منظور مجازات حبس و ضبط ملک است) و احکام صادره فقط قابل پژوهش اعلام شده است.



۵- گزارش خلاف واقع

به موجب ماده ۷ قانون، گزارش مأموران شهرداریها در صورتی که قبلاً با وظایف ضابطان دادگستری آشنا شده باشند به منزله گزارش ضابطان دادگستری محسوب می‌شود. از سوی دیگر، حسب مفاد ماده ۸ قانون مورد بحث، هر کس اعم از مأموران مجری این قانون و یا سایر اشخاصی که عالماً جرائم یاد شده را در این قانون به خلاف حقیقت به کسی نسبت دهند و یا گزارش خلاف واقع بدهند به مجازات حبس تا ۳ سال محکوم می‌شوند (در این مورد نیز حداقل مجازات حبس ۹۱ روز است (۵) مگر اینکه در قوانین جزایی، مجازات شدیدتری پیش‌بینی شده باشد). این مجازات قابل تعاریف یا تبدیل به جزای نقدی نیست.

۴- قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها مصوب ۱۳۷۴: به موجب ماده یک این قانون به منظور حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها و تداوم بهره‌وری آنها از تاریخ تصویب این قانون، تغییر کاربری اراضی زراعی و باغها در خارج از محدوده قانونی شهرها و شهرکها جز در موارد ضروری ممنوع اعلام گردید.

تغییر کاربری اراضی زراعی و باغها به تصویب کمیسیون خاص موضوع تبصره یک ماده یک قانون یاد شده و رعایت

سایر تشریفات قانونی تیز دارد. علاوه بر این، به موجب ماده دو این قانون در مواردی که مجوز تغییر کاربری طبق مقررات اعطاء می‌گردد، ۸۰ درصد قیمت روز این اراضی و باغها با احتساب ارزش زمین پس از تغییر کاربری بابت عوارض از مالکان اخذ و به خزانه‌داری کل واریز می‌گردد.

همچنین به موجب ماده ۲ قانون یاد شده، مالکان یا متصرفان اراضی زراعی و باغهای موضوع این قانون که به طور غیرمجاز کاربری اراضی زراعی و باغها را تغییر داده‌اند، علاوه بر پرداخت عوارض (۸۰ درصد مورد اشاره) به پرداخت جزای نقدی تا سه برابر بهای اراضی و باغها به قیمت روز زمین با کاربری جدید محکوم می‌شوند و در صورت تکرار، علاوه بر این، به حبس از یک تا ۶ ماه نیز محکوم خواهند شد. نکته مهم تفاوت مجنونه عملکرد و اجرای قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها (مصوب ۱۳۷۴) و لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها (مصوب ۱۳۷۴) است. اولی در محدوده قانونی شهرها قابل اعمال نیست و از حوزه‌های عملی شهرداریها، تنها محدوده حریم مصوب شهرها را در برمی‌گیرد، در حالی که دومی محدوده قانونی و حریم مصوب شهرها را پوشش می‌دهد. تفاوتها و کاستیهای دیگری نیز وجود دارد که در جای خود بررسی خواهد شد.

۵- قانون مجازات اسلامی (مصوب ۱۳۷۵): در قانون مجازات اسلامی (مصوب ۱۳۷۵) مجازاتهای گوناگونی برای حمایت از فضای سبز آمده است. به موجب ماده ۶۷۵ این قانون، آتش زدن اشجار، مجازات ۲ تا ۵ سال حبس و در پی دارد و بر اساس ۶۸۴ این قانون، خراب کردن تاکستان یا باغ میوه، یا نخلستان، همچنین قطع، خشک کردن، تنسیع و وارد کردن آسیب دیگری به آنها (به نحوی که آنها را از استفاده بیندازد) مستوجب حبس از ۶ ماه تا ۳ سال و شلاق تا ۷۴ ضربه خواهد بود. همچنین به استناد ماده ۶۸۵ این قانون، قطع یا از بین بردن اصله خرما به هر ترتیب یا به هر وسیله، بدون مجوز قانونی، جرم شناخته می‌شود و مرتکب مستوجب ۳ تا ۶ ماه حبس و یا یک و نیم تا ۳ میلیون ریال جزای نقدی و یا هر دو مجازات معرفی شده است. مواد یاد شده، مستقیماً به حمایت، حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها اختصاص نیافته، اما در ماده ۶۸۶ قانون، حکم خاصی در این باره آمده است.

به موجب ماده ۶۸۶ قانون مجازات اسلامی، هر کس درختان موضوع ماده یک قانون (حفظ و) گسترش فضای سبز (در شهرها) مصوب ۱۳۵۹ را عالماً عامداً و برخلاف این قانون، قطع و یا موجبات از بین رفتن آنها را فراهم آورد، علاوه بر جبران خسارت وارده، حسب مورد به حبس تعزیری از ۶ ماه تا ۳ سال و یا جزای نقدی از ۳ تا ۱۸ میلیون ریال محکوم خواهد شد.

نکته مهم و قابل ذکر در مقام مقایسه ماده ۶۸۶ قانون مجازات اسلامی (مصوب ۱۳۷۵) با ماده ۶۸۶ لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها (مصوب ۱۳۵۹) این است که قانونگذار در قانون مؤخر اگر چه مجازات حبس را به نوعی تشدید کرده است، اما با اعطای اختیار به محکمه برای صدور حکم مجازات حبس یا جزای نقدی، حمایت قاطع از فضای سبز را با گونه‌های تزلزل و احتمالاً تأثیری اندک، مواجه

مالکان باغها و محل‌هایی که به صورت باغ شناخته می‌شوند مکلفاند به ازای درخت‌هایی که اجازه قطع آنها از طرف شهرداریها صادر می‌شود دوبرابر آن در همان محل و یا هر محلی که شهرداری تعیین نماید، بر طبق ضوابط و دستورالعمل‌های موجود در فصل مناسب غرس نمایند

کیفر ضبط و مصادره اراضی در مورد قطع اشجار برای ساختمان‌سازی، با نوعی ابهام قانونی مواجه است و مرتکبان قطع اشجار پس از ارتکاب جرم، عملاً از طریق برای گرفتن مجوز از شهرداری اقدام می‌کنند. در این فاصله ممکن است زمینه ارتکاب جرائم دیگر و تخلفات تسهیل کننده جرم اصلی نیز فراهم شود بنابراین، شایسته است که حکم مقنن در این مورد به نوعی اصلاح گردد

مرتکبان قطع اشجار پس از ارتکاب جرم، عملاً از طریق برای گرفتن مجوز از شهرداری اقدام می‌کنند. در این فاصله ممکن است زمینه ارتکاب جرائم دیگر و تخلفات تسهیل کننده جرم اصلی نیز فراهم شود بنابراین، شایسته است که حکم مقنن در این مورد به نوعی اصلاح گردد. علاوه بر این، رویه قضایی و سابقه رسیدگی‌های قضایی در مورد ضبط و مصادره زمین به نفع شهر و مصرف کردن آن در امور عمومی شهروندان و محرومان، عملکرد روشن و مطلوبی در پی نداشته و به دلایل گوناگون کمتر شاهد اجرای این مجازات بوده‌ایم. به همین دلیل، زمینه‌های رفع این ابهام و دوگانگی باید مرتفع گردد.

۵- مطالعات فنی، اجرایی و حقوقی در زمینه امور مربوط به فضای سبز شهرها از اهمیت ژاندا توصیفی برخوردار است. گرچه اکسون فن آوریهای جدید در زمینه قوانین و مقررات مرتبط به ایجاد، حفظ و گسترش فضای سبز شهری در اختیار دست‌اندرکاران است، اما لازم است زمینه‌های تبدیل آنها به قواعد امره و لازم‌الاجرا فراهم شود.

نتیجه گیری

از آنچه بیان شد، موارد زیر استنباط می‌گردد:

۱- تدوین قوانین و مقررات جامع در زمینه فضای سبز شهرها ضروری است. متولیان فضای سبز شهرها و طراحان و برنامه‌ریزان می‌توانند پیشنهادها و عملی خود را با همراهی حقوقدانان با سابقه در این زمینه در قالب پیشنهاد قانون ارائه نمایند.

۲- شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرها به عنوان متصدیان اصلی مدیریت شهرها، در بخش مهمی از مدیریت خود به برنامه‌ریزی، نظارت و اجرای طرحهای مربوط به فضاهای سبز عمومی شهر نیاز دارند و این فراز از امور شهری را باید به صورتی کاملاً فنی و حساب شده در برنامه‌های سالانه (بودجه و اعتبارات) و یا برنامه‌های پنج‌ساله توسعه شهر پیش‌بینی نمایند.

۳- تقویت فرهنگ عمومی به منظور ایجاد، حفظ و گسترش فضای سبز عمومی و کمک مستقیم شهرداریها برای کاشت نهال و ایجاد فضای سبز در محیط زندگی خصوصی افراد و داخل منازل آنان - که زمینه‌ساز مشارکت عمومی شهروندان است - از اهمیت شایان توجهی برخوردار است.

کرده است؛ زیرا جریمه نقدی برای متخلفان در این زمینه، بویژه در شهرهای بزرگ، اساساً مجازات مفید و مؤثری محسوب نمی‌شود.

۶- قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران (مصوب ۱۳۷۵): در ماده ۷۱ این قانون (بند ۲۳) نظارت بر نحوه اجرای ایجاد و توسعه فضاهای سبز بر طبق مقررات موضوعه، جزء وظایف شورای اسلامی شهر شناخته شده است که قابل توجه بوده و تلاش جدی شوراها را در این زمینه می‌طلبد.

۱۱- نقد و تأمل در قوانین و مقررات مربوط به فضای سبز در شهرها

آنچه در مورد تاریخچه و مفاد قوانین مربوط به فضای سبز در شهرها بیان شد، تشریح وضع گذشته و حال است. بنابراین، روشن نمودن کاستیها و ناکارآمدیهای قوانینی و قواعد امره موجود برای حفظ و گسترش فضای سبز عمومی در شهرها نیز لازم و ضروری است. این موارد عبارت‌اند از:

۱- در قوانین و مقررات موجود اشاره صریح و قاطعی به تخریب گیاهانی که در محیط شهری، بخش مهمی از فضای عمومی شهرها را به خود اختصاص می‌دهند و حجم قابل توجهی از آلودگیهای هوا و محیط را تحمل می‌کنند، نشده است؛ از این رو پیش‌بینی این امر مهم در آینده، اجتناب‌ناپذیر است.

۲- در حال حاضر با افزایش جمعیت شهری، تراکم شهروندان در مناطق گوناگون شهرها و کمبود فضای سبز عمومی، استننا کردن اراضی و املاک کمتر از ۵۰۰ مترمربع، بویژه در شهرهای بزرگی مانند تهران، مشهد، کرج و اصفهان و حتی در سایر شهرها، منطقی و موجه به نظر نمی‌رسد؛ بنابراین، این استننا باید با اصلاح قانون لغو شود.

۳- الزام متخلفان به کاشت درخت در محل قطع اشجار یا محلی که شهرداری تعیین می‌کند، کیفری معقول و کارآمد است. تلاش برنامه‌ریزان باید در جهت گسترش این نوع مجازات - که عام‌المنفعه نیز هست - صورت پذیرد. با اصلاح قانون می‌توان چنین الزام و تکلیفی را برای مرتکبان جرائم و تخلفات مشابه نیز وضع نمود و به عنوان مجازاتهای تکمیلی، مورد عمل قرار داد.

۴- کیفر ضبط و مصادره اراضی در مورد قطع اشجار برای ساختمان‌سازی، با نوعی ابهام قانونی مواجه است و

منابع

- ۱- مصطفی تقی‌زاده ابراهامی، حقوق محیط زیست، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌های تهران، ۱۳۷۲، ص ۶۹.
 - ۲- حسن باوری، بدایع در حقوق فقهی، محیط زیست، ۱۳۵۷، ص ۶۹.
 - ۳- مصطفی تقی‌زاده ابراهامی، همان کتاب، ص ۶۹.
 - ۴- رای، شماره ۶۶۲ و مدت رویه دیوان عالی کشور، مجموع قوانین سال ۱۳۷۸، آردن نامه، ص ۱۰۰.
- دکتر سید محمود موسوی استادیار
۵- همان منبع.

مشاور حقوقی

دفتر حقوقی وزارت کشور
شمس الدین عیسیایی

مشاوره حقوقی این شماره به دو موضوع، یعنی وضعیت حقوقی «مستخدمان شهرداری» و تخلفات ساخت و ساز قبل از تأسیس شهر و شهرداری در روستاهایی که تبدیل به شهر می‌شوند، پرداخته است. پاسخهای ارائه شده به منزله دیدگاههای دفتر حقوقی وزارت کشور است و مشاور حقوقی، آن را تنظیم کرده است.

قانون بودجه اصلاحی سال ۱۳۴۳ به ترتیب دارای، امین نامه‌های خاص استحضامی، حقوق و مزایاست و به این ترتیب از امین نامه استحضامی شهرداریهای سراسر کشور در موارد استحضامی تبعیت نمی‌نمایند علاوه بر این «شهردار» یک سمت است و برای آن، پست ثابت سازمانی در ساختار تشکیلاتی شهرداری لحاظ نمی‌شود. به همین دلیل، از آنجا که شهردار برای تصدی پست ثابت سازمانی استحضام نمی‌گردد، مشمول بند الف پیش گفته نیز نخواهد بود.

ب- شهردار، همچنین مشمول عنوان استحضامی به کار رفته در بندهای ب، ج و تبصره ماده مورد بحث قرار نمی‌گیرد زیرا به دلیل تبعیت از قوانین و مقررات استحضامی خاص مشمول قوانین و مقررات یاد شده در بندهای مورد بحث و تبصره ماده ۲ نخواهد بود. بنابراین عنوان استحضامی شهردار غیر از موارد یاد شده است.

با توجه به مطالب مطروح شده، چنین استنباط می‌شود که شهردار از لحاظ مقررات استحضامی با هیچیک از قسمتهای مورد اشاره در ماده ۲ و همچنین ماده ۲۰ امین نامه استحضامی شهرداریهای سراسر کشور، مستخدم شهرداری تلقی نمی‌گردد.

۲- یکی از مهمترین آثاری که بر رابطه استحضامی شخص با شهرداری بار می‌شود مستخدم شهرداری به لحاظ رابطه استحضامی، مشمول مقررات حاکم بر آن موضوع می‌گردد. بحث رسیدگی به تخلفات و سر جج صالح برای رسیدگی به تخلفات مستخدم شهرداری است. بررسی مقررات حاکم بر رسیدگی به تخلفات شهردار و مستخدمان شهرداری، مبین این امر است که شهردار دارای مقرراتی خاص برای رسیدگی به تخلفاتش بوده و از این نظر نیز از شمار مستخدمان شهرداری خارج است. برای رسیدگی به تخلفات کارمندان و مستخدمان شهرداری، قانون رسیدگی به تخلفات اداری (مصوب ۱۳۷۲/۹/۷) تصویب گردیده و به طور صریح در آن اشاره شده است که این قانون برای رسیدگی به کارمندان دستگاههای مشمول قانون یاد شده تصویب گردیده و صلاحیت هیئتهای رسیدگی به تخلفات اداری با توجه به مواد متعدد قانون (تبصره ۲ ماده ۹ و مواد ۱۴ و ۱۵) ناظر به کارمندان و مستخدمان است. بنابراین از آنجا که شهردار با توجه به مطالب

● آیا شهردار، کارمند شهرداری محسوب می‌شود؟

۱) یکی از بحثهای مهم در مورد شهرداران این است که آیا آنان کارمند و مستخدم شهرداری محسوب می‌شوند یا خیر؟ این بحث به لحاظ آثار آن، از تبعات حقوقی که عنوان «مستخدم شهرداری» دارنده واجد اهمیت است. اگر شهردار، مستخدم شهرداری محسوب شود باید مانند سایر مستخدمان، مشمول آثار حقوقی مترتبه بر عنوان «مستخدم شهرداری» گردد؛ مثلاً در صورت تخلف اداری، مورد لو نیز در هیئتهای رسیدگی به تخلفات اداری شهرداری قابل رسیدگی و پیگیری باشد. بر این اساس سعی می‌شود که این موضوع با توجه به قوانین و مقررات حاکم بر وضعیت حقوقی «شهردار» و اصول و قواعد استحضامی و اداری بررسی شود و پاسخ مناسب ارائه گردد.

۱- مطابق ماده ۲ امین نامه استحضامی شهرداریهای کشور، مستخدمان شهرداری، به سه نوع تقسیم می‌شوند: الف- مستخدم ثابت که برای تصدی پست ثابت سازمانی استخدام شده باشد. ب- مستخدم موقت که به موجب قرارداد برای مدتی معین و کاری مشخص به خدمت شهرداری در آید. مقررات استحضامی این قبیل مستخدمان با پیشنهاد شهرداری و تأیید سازمان امور اداری و استحضامی کشور (سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور) به تصویب انجمن شهر خواهد رسید. ج- مستخدم رسمی که مشمول مقررات قانون استخدام کشوری می‌شود.

تبصره - کارگران شهرداری، مشمول قانون کارند. تشخیص مشاغل کارگری در شهرداری به پیشنهاد شهرداری و تأیید سازمان امور اداری و استحضامی کشور (سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور) است.

شهردار بنابه دلایل ذیل، مشمول هیچیک از موارد مندرج در ماده یاد شده نیست: الف- شهردار، مستخدم ثابت موضوع بند الف ماده مورد بحث، محسوب نمی‌شود؛ زیرا مستخدم ثابت شهرداری مطابق ماده ۳ همین امین نامه، مشمول مقررات امین نامه استحضامی شهرداریهای کشور خواهد بود، در حالی که شهردار مطابق تبصره ۱ ماده ۵- قانون اصلاح باره‌ای از مواد و اتحاق مواد جدید به قانون مصوب شهرداری، همچنین تبصره ۳۸ ماده واحده

فرهنگ شهرداری

منظور روح شده در بند یک، جزء هیچک از انواع مستخدمان شهرداری قرار نمی‌گیرد، به همین دلیل، مشمول قانون رسیدگی به تخلفات اداری نبوده و صلاحیت هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری موضوع قانون یاد شده ناظر به وی نخواهد بود.

شهردار با توجه به ماده ۷۲ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای کشور و انتخابات شهرداران (مصوب سال ۱۳۷۵) در مقابل شورای شهر پاسخگوست. اگر شهردار، مرتکب تخلفی شود، شورای شهر از طریق مکانیسم استیضاح و پرسش، به موضوع مورد نظر رسیدگی می‌کند و در صورت لزوم، نسبت به عزل وی اقدام می‌نماید (مواد ۷۱ و ۷۲ قانون موسوف). بنابراین، تنها مکانیسم رسیدگی به تخلفات شهردار، پرسش و استیضاح است و تخلفات وی قابل طرح و رسیدگی در هیئت‌های تخلفات اداری موضوع قانون رسیدگی به تخلفات اداری نخواهد بود.

علاوه بر این، از آنجا که اصولاً در دستگاه‌های اجرایی، مقام نایب در قبال مقامات منصوب از لحاظ اداری پاسخگو نیست و با توجه به اینکه مطابق ماده ۷۶ اصلاحی آیین‌نامه شهرداریها (موضوع تصویب نامه شماره ۱۷۵۷۰/ت/۱۵۷ مورخ ۱۳۶۸/۳/۲) شهرداران با ترتیباتی دارای همان اختیاراتی هستند که رؤسای سازمانهای مستقل دولتی در مورد تخلفات اداری دارند که از جمله می‌توان به عزل و نصب اعضای هیئت‌های تخلفات اداری اشاره کرد؛ بنابراین با توجه به مجموع مطالب مطرح شده، شهردار کارمند و مستخدم شهرداری محسوب نمی‌شود و از لحاظ اداری، استخدامی و رسیدگی به تخلفات، تابع قوانین و مقررات مخصوص به خود است.

● آیا تخلفات مربوط به ساخت و ساز که قبل از تأسیس شهر و شهرداری احداث شده را می‌توان بعد از تأسیس شهرداری در کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مطرح کرد و نسبت به آنها تصمیم گرفت؟

○ به موجب تبصره ۲ بند ۳ قانون الحاقی یک بند و ۳ تبصره به عنوان بند ۳ به ماده ۹۹ قانون شهرداریها (مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۱) به منظور جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز در خارج از حریم

منصوب شهرها و رسیدگی به تخلفات احتمالی، کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارت کشور، قوه قضائیه و وزارت مسکن و شهرسازی در استان‌ها تشکیل می‌شود. این کمیسیون به تخلف مورد نظر رسیدگی می‌کند و حسب مورد، نسبت به صدور رأی قلع بنا یا جریمه معادل ۵۰ درصد قیمت روز عیانی تکمیل شده اقدام می‌کند. برای رسیدگی به تخلفات ساختمانی، مربوط به محدوده شهر یا حریم آن، مطابق ماده ۱۰۰ و تبصره ۵ این، کمیسیون خاص مرکب از نماینده وزارت کشور به انتخاب وزیر کشور و یکی از قضات دادگستری به انتخاب وزیر دادگستری (رئیس قوه قضائیه) و یکی از اعضای انجمن شهر به انتخاب انجمن شهر تشکیل می‌گردد؛ آن گاه با توجه به مقررات حاکم در تبصره‌های ماده ۱۰۰ اقدام به صدور رأی در مورد تخلفات ساختمانی می‌نماید. با توجه به مطالب فوق و سایر مقررات حاکم بر ساخت و ساز در محدوده قانونی شهرها، همچنین حریم آن و خارج از حریم شهرها مشخص می‌گردد که برای ساخت و ساز در شهر و خارج از آن و به منظور رسیدگی به تخلفات مستحدثه، ضوابط جداگانه و مراجع متفاوت وجود دارد.

بنابراین با توجه به تفاوت مقررات حاکم بر ساخت و ساز در شهر و خارج از آن و همچنین قواعد و ضوابط و مراجع متفاوتی که در داخل شهر و خارج از آن به منظور رسیدگی به تخلفات ساختمانی وجود دارد و نظر به اینکه مبدأ زمانی اجرای قوانین و مقررات شهرداری در خصوص ساخت و ساز، از جمله قواعد مربوط به مرجع صالح برای رسیدگی به تخلفات ساختمانی، زمان تشکیل شهر و تأسیسات شهرداری است؛ از این رو آن دسته از تخلفات ساخت و سازی در کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها قابل طرح است که از زمان تشکیل شهر و تأسیس شهرداری حادث شده باشند.

به این ترتیب، تخلفات ساخت و سازی قبل از تشکیل شهر و تأسیس شهرداری، قابل طرح در کمیسیونهای ماده ۱۰۰ قانون شهرداری نخواهد بود.

راهوندهای شهری

بازشناسی فضاهای شهری بومی

گفتگو با محسن میردامادی
ناصر بزرگ پور



دکتر محسن میردامادی

محسن میردامادی، متولد ۱۳۲۳ تهران، در سال ۱۳۴۹ در رشته معماری از دانشگاه تهران فارغ التحصیل شد و پس از آن به فعالیت حرفه‌ای معماری و شهرسازی پرداخت. او همچنین دروس معماری را در دانشگاه‌های تهران و آزاد تدریس کرده است. میردامادی هم‌اکنون مدیر عامل مهندسان مشاور پایسته است و علاوه بر این در دانشگاه آزاد نیز تدریس می‌کند. از او مقاله‌هایی در نشریه‌های تخصصی مختلف به چاپ رسیده است.

ایتالیا - میلان

امروزه در حوزه شهرسازی و معماری، صحبت از بازشناسی و احیای بعضی از ارزشها و عناصر مطلوب گذشته و انطباق آنها با زندگی امروزی است. مثلاً «محله» یکی از آنهاست. یکی دیگر از عناصری که شما به معرفی آن پرداخته‌اید «راهوند شهری» است. اما این مفهوم هنوز ناشناخته است و صرفاً در حد چند نوشته و سخنرانی باقی مانده است. ابتدا بفرمایید راهوند شهری چیست و چه معنایی دارد؟

(معمولاً برای انسان از دست دادن هر چیز ممکن است سخت‌تر باشد از نداشتن چیزی که هنوز به دست نیآورده است. یکی از مواردی که برای مردم اهمیت دارد و همیشه بیسان می‌کنند این است که فضاهای شایسته زندگی را در شهرهایشان از دست بدهند. راهوند شهری می‌تواند یکی از این فضاها باشد.

به طور کلی برای توضیح این مفهوم می‌توان گفت هر مجموعه یا هر کاربرد شهری در محدوده خود می‌تواند با راه ادغام شود. حال اگر این راه در آن مجموعه اثر گذاشته باشد و یا بخشهایی از مجتمع با راه ادغام شده باشند و فضای راه را غنی کرده باشند می‌توان اصطلاح راهوند را بر آن اطلاق کرد. در این حالت، راه فقط گذر یا تونلی نیست که مردم از آن رد بشوند، بلکه اثر گذار است؛ یعنی مردم در رفت و آمد خود ناخودآگاه اتفاقات دیگری هم هستند و یا در فعالیتهایی که در مسیرشان قرار گرفته است مشارکت می‌کنند. برای مثال

یکی از معیارهای ارزیابی کیفیت محیط هر شهر، وجود فضاهای شهری عمومی است؛ فضاهایی که شهروندان در آنها بتوانند با ایمنی و آسایش خاطر با هم به تعامل و گفتگو بپردازند یا آداب و مراسم اجتماعی خود را برگزار کنند. از این نظر، شهرهای ما کیفیت بسیار پایینی دارند. برای نمونه، آیا در تهران پایتخت چنین فضایی وجود دارد؟

اما در گذشته دور در شهرهای ایران، فضاهایی عمومی وجود داشت که «راهوند» نامیده می‌شد و مردم در آنها به برگزاری مناسک اجتماعی می‌پرداختند. اینک بجز مواردی اندک، از راهوندهای شهری فقط نامی به جای مانده است. گفتگوی حاضر به بازشناسی این فضاهای شهری بومی پرداخته است.



یک خشت نقاشی بر پیاده راه، آیا راهوند تلقی می شود

تقسیم بندی برجستای همشهری بودن صورت می گرفته، مثلاً بزودی هاء، اصقاعی ها و خراسانی ها، هر یک از اینها در درون خود، اجتماعی صمیمی را تشکیل می دادند، اما نسبت به دیگران در چالش و جدال بودند و حتی دروازه های محله های خود را به روی غیر خودی ها می بستند. صمیمی بودن روابط در درون هر یک از این اجتماعات، فضاهایی عمومی را به وجود می آورد که مناسب و آداب مشترک در آنجا انجام می شد. در نتیجه بیشترین راهوندها در تکیه ها و حسینیه ها شکل گرفته است.

● به این ترتیب، راهوندها بیشتر جنبه مذهبی داشته اند؟

○ بهتر است بگوییم مناسب اجتماعی تا مذهبی، دسته ها، تعزیه ها و حتی تئاترهایی که گاه جنبه مذهبی هم نداشته اند ممکن بود در راهوندها اجرا شوند. اساساً راهوندها محل جمع شدن مردم بوده اند.

● لطفاً در باره معماری راهوندها قدری بیشتر توضیح دهید؛ آیا شکل ویژه ای داشته اند یا خیر؟

○ فرض کنید موقعی که می خواستند کنار بازار، حسینیه ای بزنند، برایشان مهم بوده است که رفت و آمد مردم حتماً از کنار آن صورت بگیرد؛ یعنی فضای راه که مخصوص حرکت است با فضایی دیگر ادغام شود که کارکرد دیگری دارد. با ترکیب اینها دیگر در راه فقط حرکت صرف صورت نمی گیرد. مثلاً اگر قرار بوده است در راهوند

تئاترهایی که کنار خیابان اجرا می شوند یا نمایشگاههایی که کنار کوچه و خیابان برگزار می شوند، راهوند هستند. در این موارد، راه با کاربردی دیگر و نوعی فضاسازی، غنی شده است و فقط رسیدن از یک نقطه به نقطه دیگر، مورد نظر نیست.

● قاعدتاً، راهوندها نباید فضاهای بسته ای باشند.

○ نه، راهوند اصلاً نمی تواند بسته باشد ویژگی غالب معماری و شهرسازی راهوندی این است که مجموعه خود را در محدوده های ملکی و صاحب اختیاری نمی بندد، بلکه خود را به روی مردم باز می گذارد تا آنان به راحتی و سادگی در مسیر فعالیتهای آن قرار بگیرند. این موضوع، نشان دهنده تفاوت دو دیدگاه است؛ یک نوع، دیدگاه راهوندی است که فعالیتها و کارکردهای شهری را به روی مردم باز می گذارد؛ یعنی مردم پذیر و دمکراتیک می شود. دیدگاه دیگر، این است که کارکردها را بر اساس سند مالکیت تعریف می کند و به روی مردم می بندد؛ یعنی همان دیدگاهی که امروزه حاکم است.

● عملکرد غالب راهوندها در گذشته چه بوده است؟

○ برای پاسخ به این سؤال، ابتدا باید نکته ای را بگویم. در گذشته در ایران، چه بد و چه خوب، جوامع خودی و غیر خودی وجود داشته و این وضعیت در شهرها بسیار برجسته بوده است. مثلاً به لحاظ مذهبی، حنفی ها از شافعی ها جدا بودند و شافعی ها از شیعه ها جدا بودند. یا این

راه فقط گذر یا توفلی نیست که مردم از آن رد بشوند، بلکه اثر گذار است؛ یعنی مردم در رفت و آمد خود ناظر اتفاقات دیگری هم هستند و یا در فعالیتهای که در مسیرشان قرار گرفته است مشارکت می کنند

به تعبیر امروزی، نوعی مبادله فرهنگی در راهوند صورت می گیرد و فرهنگ به متن شهر و راه می آید، راه دیگر مسیر رسیدن از نقطه ای به نقطه دیگر نیست، بلکه در کنار آن، اتفاق دیگری نیز می افتد که راه را غنی و دلپذیر می کند. کسی که از این راه می گذرد با فعالیتهایی آشنا می شود و حتی در آن مشارکت می کند

سخنرانی یا تمزیه اجرا شود، فضا را برای آن مرتب می کرده اند. این نکته هم اهمیت نداشته که بخشی از فضای راهوند در یک طرف راه قرار گیرد و بخش دیگر در طرف دیگر راه؛ چون مسئله دیوار و نرده در کار نبوده است و قرار هم نبود، از کسی برای ورود به آن بلیت بگیرند. اگر کسی می خواست، راهش را ادامه می داد و یا در صورت تمایل در آن فعالیت، شرکت می کرد.

به تعبیر امروزی، نوعی مبادله فرهنگی در راهوند صورت می گیرد و فرهنگ به متن شهر و راه می آید، راه دیگر مسیر رسیدن از نقطه ای به نقطه دیگر نیست، بلکه در کنار آن، اتفاق دیگری نیز می افتد که راه را غنی و دلپذیر می کند. کسی که از این راه می گذرد با فعالیتهایی آشنا می شود و حتی در آن مشارکت می کند. در این حالت، بسیاری از فعالیتهای راهوند را می توان به صورت راهوندی دید. اگر در قدیم، کارگردان غالب راهوندها متاسک اجتماعی بوده است، امروزه ما با مسائل



آلمان - فرانکفورت

اصفهان - چارسوبی در بازار

وارد گسترش شهری ناهمسان با گذشته شدیم، در این وضعیت به شهرسازی جدید متوسل شدیم که متکی بر تجارب گذشته نبود. مثلاً افزای تفکیک زمین به موضوعی مهم و تعیین کننده تبدیل شد. خیابانی احداث می شد و اراضی اطراف آن را به قطعات بر ۶ متر، ۸ متر و... تفکیک می کردند. هر کس قطعه ای می خرید و می توانست داخل آن را به صورت اختیاری درآورد.

زمانی هم که کار به طرحهای شهری و برنامه ریزی شهری کشید مفاهیم جدیدی به میان آمد. مثلاً در مورد راهها تعابیری همچون راه درجه یک و درجه دو به جای خیابان و کوچه به کار بردند. بویژه در طرحهای شهری جامع و هادی، کمیته های ریاضی، جابجایی حرکتیهای کیفی در شهر شد به این ترتیب، راهوندها فراموش شدند و شهرسازی ملکی جای شهرسازی راهوندی را گرفت.

هنری و فرهنگی گوناگونی رو به رو هستیم که می توان آنها را به صورت راهوندی تدارک دید و در اختیار عموم مردم قرار داد.

● یعنی مثل فرهنگسراها و سایر مراکز هنری و فرهنگی، بسته و محدود نباشند.

● به عقیده شما چرا راهوندها، بویژه با توجه به اینکه می توانستند بسیاری از نیازهای روابط اجتماعی را پاسخ دهند منسوخ شدند و از بین رفتند؟

● یکی از دلایل آن، تغییر جامعه ما از حالت سنتی به امروزی است. در جامعه سنتی، سدها سال مشخص بود که چگونه کار می کنیم و چه فضاهایی را در شهر نیاز داریم. بنابراین، به تدریج یاد گرفته بودیم که چگونه فضاهای شهر را ویرایش کنیم و چگونه آنها را غنی تر سازیم. ولی ناگهان



نمایشگاه راهبندی، به این صورت فرهنگ از متن شهر می‌تراورد

ن. به نظر من باید شکل بگیرد. ظاهراً تولید معماری و فضاهای شهری، هنوز برای ما به یک کار جدی تبدیل شده است. به همین دلیل آن را به حال خود رها کرده‌ایم تا هر چه می‌خواهد پیش بیاید.

● دیدگاه معماری و شهرسازی راهبندی، چگونه با دیدگاه ملکی در تقابل قرار می‌گیرد؟

ن. با دیدگاه راهبندی ما از زاویه حرکت عمومی مردم، فضاهای شهر را سازمان‌دهی می‌کنیم. دیدگاه راهبندی را من با دیدگاه دمکراتیک بودن فضاهای شهر، یکی می‌دانم. قضاهای راهبندی را می‌توانیم قضاهای مردم‌پسند نیز بنامیم؛ چون این فضاها می‌توانند پاسخگوی زندگی و حرکت عمومی و مشارکتهای مردمی باشند.

در گذشته، در فضا سازی شهری و معماری ما سکناس‌ها یا بخشهای حوالی از فضا شکل می‌گرفته است و نمونه آن در اصفهان و بعضی از شهرهای قدیمی وجود دارد؛ یعنی فضاها در سطح شهر پشت سرهم قرار می‌گرفته‌اند و هر کدام برای خود مجموعه‌ای را تشکیل می‌داده‌اند. مثلاً در اصفهان فضاهای چهارباغی و سی و سه پل یا میدان نقش جهان و بازار، هر کدام برای خود یک سکناس شهری محسوب می‌شوند و به صورت متوالی پشت سرهم قرار دارند. در معماری، توالی فضاها یا بخشها خیلی روشن بوده است، ولی امروزه دیگر وجود ندارد. بنابراین، هم در شهرسازی و هم در معماری، فضاها به صورت متوالی و پشت سرهم قرار می‌گرفته‌اند و هر کدام برای خود مشخص می‌شده‌اند. دیدگاه‌های زیبایی‌شناختی و زیست‌نگی نیز در هر یک از این بخشها به کار می‌رفته است و نه در کل مجموعه. مثلاً یکی از اصول زیبایی‌شناسی معماری ما تقارن بوده است. اما شما کل مسجد شیخ لطف‌الله را متقارن نمی‌بینید، بلکه در هر فضای آن تقارن دیده شده است. در شهر و در مورد راهبندی‌ها هم همین حالت را می‌بینیم؛ بخشهایی از فضایی که کاربردی داشته به راه ملحق می‌شده است و بخشهایی هم که باید کار خود را به صورت دیگری انجام می‌داده‌اند سوا می‌شده‌اند. مثلاً مسجد جامع یزد و وسط یک راه قرار گرفته است؛ یعنی برای عبور از آنجا باید حتماً از صحن مسجد رد شویم، اما این راه را به شیستان مسجد نداده‌اند. صحن مسجد، راهبند

● بد نیست این دو دیدگاه را بیشتر توضیح دهید و این‌کس هر یک چه تأثیری بر شکل شهر و فضاهای عمومی آن می‌گذارد؟

ن. ببینید، به تناسب توسعه و اعتلای جامعه، نیاز به وجود نهادهای جمعی و سازمانهای مدنی افزایش می‌یابد؛ به این معنی که زندگی از حیطه‌های خصوصی به حیطه‌های عمومی کشیده می‌شود. اگر تصور کنیم که شهر ما فضای حرکات اجتماعی و زندگی اجتماعی ماست، خواه ناخواه باید حیطه‌های زندگی عمومی را نیز در آن ببینیم. منتها در کنار حرکتی که برای تقویت نهادهای مدنی رو به اعتلا دارد ما با تفکر منسوخ شده‌ای روبه‌رو هستیم و آن، ملکی دینس فضاهای عمومی شهری است. برای من همواره این احساس شگفت‌آور وجود داشته که چطور گاهی حتی نهادهای عمومی، خود را مالک خیابانها و فضاهای عمومی می‌دانند و هیچ بعید نیست که در وسط خیابان هم ساختمان سازی کنند!



رح - نشان گذار گاهی

وجه دیگر دیدگاه ملکی در افراز و تفکیک زمینهای شهر است. در وضعیت موجود، آنچه فراموش می‌شود بخشی است که با فضای عمومی شهر ارتباط می‌یابد. هر کس دست به ساخت و ساز می‌زند فکر می‌کند چار دیواری اختیار است و به میل خود هر گونه می‌تواند بسازد و نمای ساختمان را به هر شکلی در آورد. یکی می‌خواهد نمای ساختمان را از سنگ بسازد، دیگری نمای شیشه‌ای درست می‌کند و یکی هم اصلاً دوست ندارد ساختمانش نما داشته باشد. هیچ کس هم به این موضوع کاری ندارد. در صورتی که این مسائل به فضاهای عمومی شهر مربوط می‌شود و ما باید مدعی العموم فضاهای شهری داشته باشیم تا حافظ منافع عمومی و فضاهای عمومی شهر باشد اما این مدعی العموم را نداریم.

● مدعی العموم فضاهای شهری، نهاد جالبی می‌تواند باشد. به عقیده شما چنین نهادی می‌تواند شکل بگیرد؟

اگر تصور کنیم که شهر ما فضای حرکات اجتماعی و زندگی اجتماعی ماست، خواه ناخواه باید حیطه‌های زندگی عمومی را نیز در آن ببینیم

بزرگ فرهنگی را به جای اینکه در محیطهای بسته قرارداد یا راه ادغام کرد و به شکل راهوند درآورد.

در سالهای اخیر می‌بینیم که شهردارها پلاکهای را در کنار خیابانها در اختیار می‌گیرند و سپس در آنها گل و درخت می‌کارند یا اسباب‌بازی برای بچه‌ها نصب می‌کنند. این کار را باید تقدیر کرد، اما می‌توان این طور فکر کرد که نیازهای آن محل ممکن است بسیاری از کاربردهای دیگر مانند کافی‌نت، قهوه‌خانه، نمایشگاه و یا هر چیز دیگر نیز باشد که در این صورت هر کدام از آنها را می‌توان در یک یا چند تا از آن پلاکها تعبیه کرد و فضا را هم به روی مردم نیست. حتی گاهی اوقات بعضی از این پلاکها به قدری کوچک است که نتوانسته‌اند گل و درخت در آن بکارند. ولی به هر حال، این امکان بسیار خوبی برای ساختن یک فضای کوچک با معماری راهوندی است. مثلاً فرض کنید این فضا تبدیل به رواقی شود که مردم از آن بگذرند و در سایه‌اش سکویی نیز تعبیه شود که روی آن بنشینند. انواع کارکردهای فرهنگی و عمومی را می‌توان با معماری راهوندی ایجاد کرد. در نتیجه، شهردارها به جای اینکه به کاشتن چند درخت یا نصب چند اسباب‌بازی در اراضی کنار خیابان اکتفا کنند، می‌توانند انواع نیازهای خدماتی و فرهنگی را به صورت راهوندی در آنها تأمین کنند.

● با توضیح شما این فکر به ذهن آدم می‌رسد که چه راحت می‌توان فضای شهر را غنی کرد و چقدر از آن غفلت شده است!

واقعاً همین طور است. نمونه این کار در کشورهای دیگر انجام شده است، مثلاً در ایتالیا شهردار رم طبقات همکف ادارات دولتی یا بخش خصوصی را در جاهایی که مناسب بود خرید و به راه سلحق کرد. سپس این فضاها را برای انجام کنسرت، نمایشگاه و سایر فعالیتهای فرهنگی و هنری اختصاص داد. به این ترتیب، مردم در حین عبور از راه، شاهد فعالیتهای هنری نیز هستند. در نتیجه، فضاهای شهری بسیار غنی در هم شکل گرفته است. ما که خودمان این تفکر و این نوع فضاها را در گذشته داشته‌ایم، به راحتی می‌توانیم آنها را احیا کنیم.

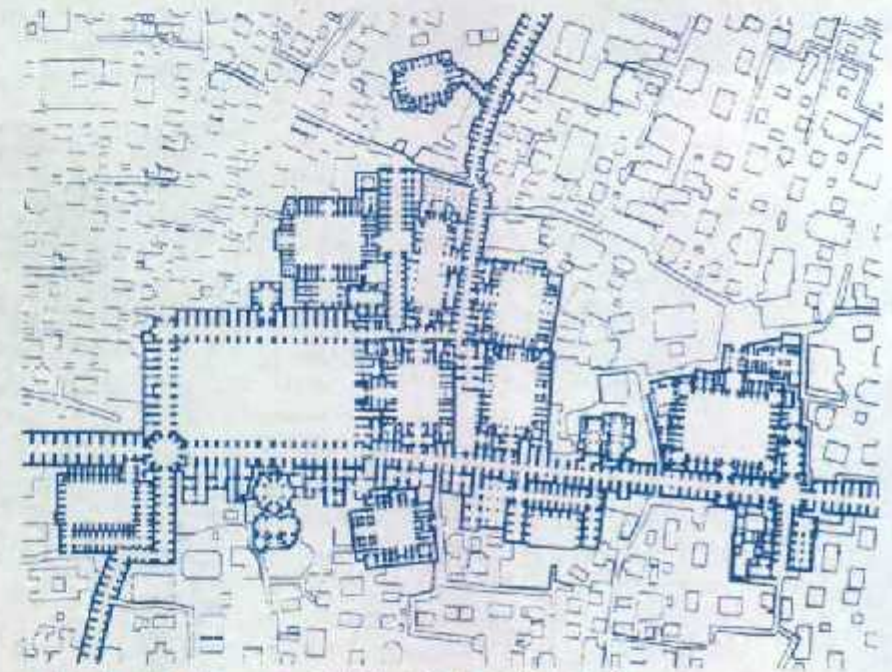
● باید دید کدام شهر در این راه پیش قدم می‌شود؟

بنا وجود اینکه ما شهرهای دیرپا و فرهنگی بسیار داریم، ولی تهران به دلیل امکانات و نیازهایی که در آن وجود دارد، می‌تواند سرآغاز ساختن راهوندها یا راهوندی کردن شهر برای غنای بیشتر فضاهای شهری باشد. ● یا سپس از شما.

است، اما شپستانش راهوند نیست. با ساکنان بندگی درست توانسته‌اند این راهوند را طوری بسازند که هم حرکت مردم در این صورت می‌گیرد و هم کارکرد مسجد به درستی انجام می‌شود.

● به نظر شما راهوندها امروزه چه جایگاهی می‌توانند در شهرهای ما داشته باشند؟ آیا می‌توان آنها را احیا کرد و یا نیازهای امروزی انطباق داد؟

بله، ببینید امروزه نهادها و سازمانهای مدنی، نسبت به گذشته، خیلی بیشتر شده است. طبعاً فضاهای عمومی و



کرمان - بازار کجعی خان - بافتهای قدیم، مجموعه ای از راه و راهوند است

شهردارها به جای اینکه به کاشتن چند درخت یا نصب چند اسباب‌بازی در اراضی کنار خیابان اکتفا کنند، می‌توانند انواع نیازهای خدماتی و فرهنگی را به صورت راهوندی در آنها تأمین کنند

فضاهایی که کارکردهایی برای اعتلای فرهنگی شهروندان دارند نیز افزایش یافته‌اند. اگر دقت کنید هر کدام از این فضاها که در سالهای پیش ساخته شده‌اند محصور هستند و دورشان دیوار یا نرده کشیده شده است؛ حتی نور پارکها را نیز با دیوار یا نرده محصور کرده بودند. ولی دیدیم که با باز شدن پارکها و نزدیک شدن آنها به راهوند، راهها چقدر زیباتر شدند. حالا اگر کسی بخواهد رهش را کوتاه کند می‌تواند از دل این پارکها بگذرد. همین صورت می‌توان مجتمه‌های کوچک و

از نگاه شهردار

در اردستان، آسمان به زمین نزدیکتر است!

گفتگو با مهدی شفیعی اردستانی - شهردار اردستان

محمد سالاری راد



پروینق هم می‌خواهیم. اردستان یا آرک دستان (پدر رستم) شهری با قدمت چند هزار ساله است. نام این شهر و مناطق پیرامون آن همچون زواره (پسرادر رستم) و قناتهای اروند شاه، خسرو شاه و سپراب، همگی نشان از قدمت این منطقه دارند. اما اکنون آنچه از سابقه کهن این شهر باقی مانده، شهری است کوچک با ۱۵ هزار نفر جمعیت که به سختی آن را سرپا نگاه داشته‌ایم.

● **باعث تعجب است؛ شهری به کوچکی اردستان، اما رشد آن، همپای رشد جمعیت کشور! سؤال این است: شهری که مهاجر فرستی ناچیزی داشته و حتی می‌توان گفت که خالص مهاجر فرستی آن تقریباً صفر بوده است، همچنین شهری که اشتغال زایی، فعالیت و صنعت درست و حسابی ندارد، چگونه توانسته است جمعیت خود را حفظ کند؟**

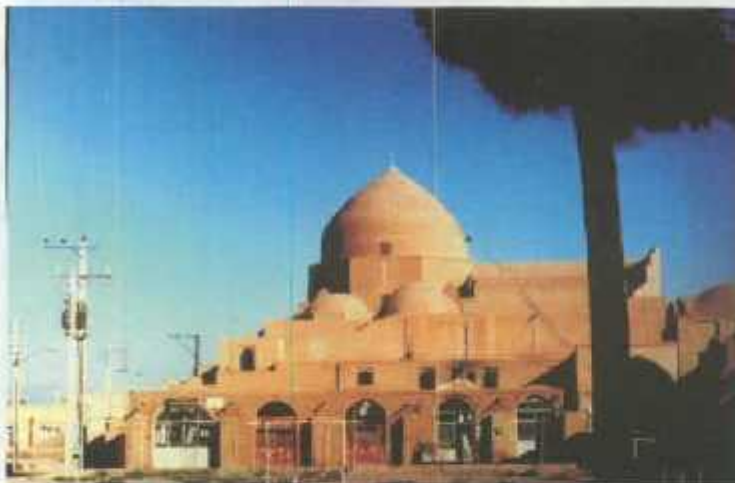
○ این گونه نیست؛ اتفاقاً اردستان جمعیت فرست است، اما جمعیت تحصیل کرده، متخصص و پولدار. آنان به شهرهای بزرگ و به‌طور عمده به اصفهان و تهران مهاجرت می‌کنند و در عوض، روستاهایی هم هستند که در این سالهای خشکسالی و بی‌بارائی، از جمعیت تخلیه شده و به اردستان آمده‌اند. به این ترتیب، مشاهده می‌کنیم که رقم کلی جمعیت، ثبات نداشته است. برای حفظ جمعیت کوششهایی هم شده است مانند احداث مراکز ورزشی، تفریحی، دانشگاهی، بیمارستانی و... که احتمالاً در حفظ جمعیت مؤثر بوده‌اند.

- **بفرمایید که درآمد و هزینه شهرداری چقدر است؟**
- درآمد چندانی نداریم؛ حدود ۱۰۰ میلیون تومان در سال که ۷۲ میلیون تومان آن هزینه دستمزد و حقوق ماهانه‌ای است که به ۵۳ نفر کارکنان تعلق می‌گیرد.
- **این درآمد از کجا به دست می‌آید؟**
- از عوارض ساخت و ساز، ماشین آلات و کسب و کار.
- **به این ترتیب، هزینه عمرانی شهر کمتر از ۳۰**

نفساوت شهرهای بزرگ و کوچک در چیست؟ یکی از تفاوت‌های این است که شهردار شهرهای کوچک رانی توان تسوی خیابان و درگیر مسائل شهر، مردم و کارکنان شهرداری، پیدایش کرد ساعت ۱۰ صبح در حالی که کاروت از سروروی شهر می‌بارید، مهدی شفیعی اردستانی، شهردار اردستان، با کارکنان شهرداری صحبت می‌کرد و شهروندان را دعوت می‌کرد که آشنایان ردمی شدند و سلامی و تعارفی می‌کردند. او خیلی زود، همچون بسیاری از شهروندان بومی شهر، آدم غریبه‌ای را که به قصد کنجکوی به اردستان یا گذشته می‌شناسد و گفتگو از خیابان آغاز می‌شود هم‌زمان به کارکنان فضای سبز نیز سرکشی می‌کند همانجا چند تن از اعضای شورای شهر به تبادل نظر می‌پردازد و خیلی از امضاها و مطالبات مردم را همان بیرون ساختمان انجام می‌دهد. بعد از ظهرها وقتی مردم گرم‌اشکسته می‌شوند، در همان پارک روبه‌روی ساختمان شهرداری که به مسجد جامع ۹۰ ساله شهر مشرف است، روی نیمکتی می‌نشیند و با شهروندان به صحبت و پرسش و جو می‌پردازد. اما تریزه مشکلات شهر، اما این مشکلات هم با مشکلات شهرهای بزرگ تفاوت دارد؟ بهتر است گفتگو را بخواهیم:

● **آقای شهردار، اردستان، شهر کوچک شما را منظم و پر تراوت دیدم؛ شما چگونه این شهر را اداره می‌کنید و سرپا نگه می‌دارید؟**

○ خوشحالم که شما شهر را این گونه دیده‌اید و این همه، فقط به همت شهرداری به وجود نیامده، بلکه مردم این شهر - که شهری کویری است - بسیار منضبط و منظم هستند و به زیبایی و نظافت شهرشان اهمیت می‌دهند. آنان شهر را تمیز نگه می‌دارند و کار نه ما کاری برایشان نمی‌کنیم. ما وظیفه خود را انجام می‌دهیم. لذا به هر حال انتظار ما بیش از این است و کوشش می‌کنیم چهره شهر، بیش از این باظرفوت باشد. ما شهرمان را علاوه بر این،



اردستان - مسجد جامع



اردستان - نمایان از مسجد جامع، پارک ملت و گروه‌های کرکس

گذشته، سازمانه‌های مرتبط با شهر، مانند مسکن و شهرسازی، زمین شهری و ادارات مختلف، محله‌ها، شهرک‌ها، تأسیسات و ساختمان‌های پراکنده‌ای را ساخته‌اند و یافت مرکزی شهر را رها کرده‌اند؛ این یافت هم بتدریج فرسوده و غیر قابل استفاده شده است. این محله‌ها و شهرک‌ها تا جندی بیش از حد اقل دسترسی هم بر بهره بودند و لازم بود که با احداث معابر، ضمن تأمین دسترسی برای محله‌های تازه ساز، نظام کامل شهری را هم ایجاد کنیم. به عبارت دیگر، زحمت و هزینه آن پراکنده‌کارها و نداشتن کار به هم کردن شهرداری افتاد به این ترتیب، مطابق با طرح هادی شهر، میدانها، خیابانها و بلوارها احداث شدند اما هنوز بسیاری از آنها آسفالت نشده‌اند. ما هر روز باید خیابانی را به طول ۹ کیلومتر و با ۱۲ نفر رفتگر نظافت کنیم. این خیابانها همگی دارای فضای سبز، درخت کاری و گل کاری هستند. قسمت زیادی از لبه این خیابانها، باغچه‌ها، مزارع و اراضی بایر است و هیچ گونه استفاده شهری از این لبه‌ها نمی‌شود.

● به این ترتیب، مشکل اصلی شما، مسائل مالی نیست، بلکه وسعت بیش از اندازه شهر است؟
 (خیر، اگر نخواهیم دست‌بندی کنیم، مشکل اصلی شهر ما، نه مسائل مالی و نه حتی وسعت شهر است، بلکه وجود مراکز تصمیم‌گیری در خارج از شهر است؛ مدیران داخلی شهر، از جمله شهردار و شورای شهر نمی‌توانند برای شهر تصمیم‌گیری کنند؛ مثلاً همین ساخت و سازهای پراکنده را کسانی در خارج از شهر برعهده داشتند که الان هم با وجود مخالفت اکید شورای شهر و شهرداری، به کنار خود ادامه می‌دهند؛ نمونه‌اش ساخت اداره دادگستری است که در یکی دو سال اخیر در دورترین نقطه نسبت به مرکز شهر، یعنی در ابتدای ورودی شمالی شهر ساخته شد و وقتی که شورای شهر به آن اعتراض کرده گفتند ما از شور دستور نمی‌گیریم، رئیس ما کس دیگری است؛ بدیهی است که وقتی اداره پراکنده‌ای مانند دادگستری با فاصله چند کیلومتری از مرکز شهری به کوچکی اردستان در نقطه‌ای ساخته شود که اطرافش اراضی کشاورزی است، چه تأثیر مخربی بر مرکزیت شهر می‌گذارد.

میلیون تومان در سال است؟

(نه، مابقی آن هم به صورت عیدی و پاداش به کارکنان پرداخت می‌شود اما هزینه‌های عمرانی از محل کمک‌های استانداری اصفهان به مبلغ ۶۰۰ میلیون تومان تأمین می‌شود. اگر این پراختها نبود، ما قادر به اداره شهر در وضع کنونی نبودیم.

● از زمان تصدی شما در شهرداری اردستان چه اقداماتی انجام شده است.

(من یک بار در سالهای ۷۰-۱۳۶۵ و بار دیگر از سال ۱۳۷۶ تاکنون، شهردار این شهر بوده‌ام. طی این دو مقطع، اقدامات زیادی انجام داده‌ام. از جمله انتقال آب قنات خسروشاه به بلوار مرکزی. در این پروژه، ضمن جلوگیری از هدر رفتن آب در جویهای خاکی، با انتقال آن از طریق کانالهای سیمانی، آب نمایی هم برای شهر درست شده که پروژه در محل ورودی شهر - از طرف جنوب - جلوه‌ای به شهر داده است. همچنین اراضی پیرامون قنات اروتنه شاه را - که به باغ قلعه معروف بود - به پارک ملت تبدیل کردیم و آب آن قنات را هم به صورت آب نمایی دیگری در آوردیم. علاوه بر این، طی سالهای ۱۳۷۶ تاکنون ساخت پنج میدان، چند خیابان و بلوار و کارهای جزئی دیگر نیز از جمله اقدامات شهرداری در زمان تصدی من بوده است.

● اداره شهر نوعی فعالیت اقتصادی است و مدیریت شهر باید از منابع کمیابی مانند سرمایه، زمین و نیروی انسانی با دقت بسیار و به صورت بهینه استفاده کند. اضافه کردن این همه میدان، خیابان و بلوار به مجموعه معابر عزیزش و طویل‌شهر کوچک چون اردستان، فشار فوق‌العاده زیادی به شهرداری وارد می‌کند. این معابر نیازمند آسفالت، فضای سبز، زفت و روب، نگهداری و... هستند. بفرمایید یا توجه به کمبود منابع مالی، چه ضرورتی برای احداث پنج میدان و چند خیابان و بلوار در اردستان وجود داشت؟

(گرچه اردستان از نظر جمعیتی، شهری کوچک است، اما از نظر وسعت شهر بزرگی است. مساحت این شهر حدود ۴۰ کیلومتر مربع و طول خیابان مرکزی آن حدود ۹ کیلومتر است و بخشی از مشکلات شهر، از همین جا ناشی می‌شود. در چند دهه



جایگاه شوراها در برنامه ریزی شهری

مجید غلامی

پیچیدگی مسائل شهری و پدیده‌های آن به حدی است که مدیریت این مجموعه در هم تنیده، بدون برنامه‌ریزی و پیش‌بینی راه‌حل معضلات مختلف، قبل از وقوع آنها امکان‌پذیر نیست. بدون برنامه‌ریزی، اداره‌کنندگان شهر ناچار خواهند بود به دنبال وقوع هر مشکل، راه‌حلی برای آن بیابند و به جای عمل، دست به عکس‌العمل بزنند. شوراها در نظام برنامه‌ریزی متمرکزی آغاز به کار کردند که با روح شورا در تضاد است. از این رو، شروع کار شوراها با دشواریهای بسیاری رو به روست؛ دشواریهایی که اگر به درستی و از روی اندیشه برطرف نشوند، دلسردی توده‌های مردم و حامیان اصلی شورا را در پی خواهد داشت.

شهر مطلوب

شهر یک موجود خیالی و انتزاعی نیست، بلکه قضایی کالبدی است که کیفیت روابط آن قابل ارزیابی است. شهر باید به گونه‌ای باشد که شهروندان آن احساس لذت، آرامش و امنیت نمایند، نه اینکه مانند بسیاری از شهرهای بزرگ ما، از محل کار به خانه و از خانه به محل کار فرار کنند و در هیچ کدام از آنها و حتی در طی مسیر نیز آرامش نداشته باشند. تمامی بحثهایی که بر سر مسائل مالی، حقوقی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و... شهر می‌شود، در نهایت به این منظور است که شهر بتواند درست کار کند و شوراها را باید این موضوع را مدنظر قرار دهند؛ در غیر این صورت طرح هر موضوعی و پرداختن به آن، بی‌ثمر خواهد بود.

بر اساس یک تعریف، شهر باید دارای دو ویژگی باشد: یکی از این دو ویژگی، کارایی است. مردم باید بتوانند به راحتی در شهر زندگی کنند. منظور از زندگی، زندگی به معنای وسیع آن است؛ یعنی هم در شهر ساکن باشند و هم بتوانند در آن کار، تفریح و رفت و آمد کنند و اوقات فراغتشان را بگذرانند. ویژگی دیگر شهر، کیفیت است؛ یعنی ایمنی، بهداشت و آسایش. مردم باید بتوانند بدون سر و صدای زیاد بخوابند، در صورت وقوع بلایای طبیعی مانند زلزله و سیل احساس امنیت کنند و از فضاهای زیبای شهر لذت ببرند.

این تعریف کمک می‌کند تا بدانیم که شهر مطلوب چیست. از آنجا که هدف نهایی از تشکیل شورای شهر، رسیدن به شهر مطلوب است، شورا باید همواره این پرسش را پیش رو داشته باشد که آیا به سمت این هدف در حال حرکت است یا خیر. البته در وضعیت کنونی، اعضای شوراها بسیار بیشتر از زمان موظفی تعیین شده در قانون به حل و فصل موضوعات مطروحه در شورا می‌پردازند، اما اینکه آیا این حجم کار ما را به سمت دستیابی به شهر مطلوب سوق می‌دهد یا خیر موضوعی است که آنان به عنوان هدف اصلی خود از حضور در مجموعه مدیریت شهری باید به آن بپردازند.

شورای شهر، بین برنامه و عمل

در حال حاضر نظام برنامه‌ریزی شهری ما مجموعه‌ای از سازمانها و ارتباط آنها با قوانین و مقررات، طرحها و برنامه‌هایی را شامل می‌شود که با واقعیت شهر، مسائل شهرهای ما و فرآیند تحولات شهری، سازگاری چندانی ندارند. تقریباً تمامی طرحهای جامع و تفصیلی شهرها در درون خود منطقی و سازگارند. در این طرحها شهر به منطقه، محله و ناحیه تقسیم می‌شود و توزیع خدمات بر مبنای جمعیت و ویژگیهای مکان صورت می‌پذیرد. اما از آنجا که این برنامه‌ریزی از نوع برنامه‌ریزی متمرکز است و دستگاههای غیرمحلی آن را انجام می‌دهند، برنامه‌های ابلاغ شده با مسائل شهر همخوانی چندانی ندارند. طرح تفصیلی شهرهای مختلف اغلب بدون اطلاع و توجه کافی به مسائل ویژه شهر، نحوه قشر بندی اجتماعی، قدرتهای حاکم در شهر، روابط حاکم بر مالکیت زمین، اقتصاد شهر و نیروهای اجتماعی آن، در مرکز تدوین و سپس ابلاغ می‌شود. شوراهای در چنین ساختاری متولد شدند و هنگام تولد آنها تمامی این سازمانها و قوانین در جای خود تثبیت شده بودند. طرحهای جامع و تفصیلی شهرها در دفاتر مرکز تهیه می‌شدند و مسیر خود را می‌پیمودند؛ شهرها هم با توجه به واقعیات موجود، مسیر خود را طی می‌کردند. شورای شهر به عنوان نماینده مردم باید

شورای شهر به عنوان نماینده مردم باید در صدد باشد تا شکاف میان برنامه و واقعیت موجود را کاهش دهد. این شورا ویژگیهایی دارد که می‌تواند در نظام برنامه‌ریزی تحول ایجاد کند و برنامه‌ریزی و مجریان برنامه را به یکدیگر نزدیک نماید

در صدد باشد تا شکاف میان برنامه و واقعیت موجود را کاهش دهد. این شورا ویژگیهایی دارد که می‌تواند در نظام برنامه‌ریزی تحول ایجاد کند و برنامه‌ریزی و مجریان برنامه را به یکدیگر نزدیک نماید. اعضای شوراها، نمایندگان مردم‌اند و شورای شهر نهادی است که به طور مستقیم با مسائل شهر در ارتباط است. حضور شوراها در نظام برنامه‌ریزی شهری می‌تواند برنامه‌ها را به سمت پاسخگویی سوق دهد و همچنین اینکه طرحهای شهری توسط کسانی که قرار است شهرها را اداره کنند، در سازوکاری مشارکتی تدوین شود.

فاصله تصمیم سازان و مجریان

موضوع دیگری که شوراها باید به آن توجه خاصی داشته باشند، بحث شهرداریهاست. شهرداری در واقع مهمترین نهادی است که به طور ملموس، واقعی و روزمره با موضوعات شهری درگیر است. به دلیل شیوه برنامه‌ریزی متمرکز در کشور، شهرداریها تا به حال فقط نقش مجری را ایفا کرده‌اند و در مواردی که طرح قابل اجرا یا مناسب خصوصیات شهر نبوده است، طرح را کنار گذاشته‌اند و برای مشکل بلندمدت شهر راه‌حل کوتاه‌مدتی ارائه کرده‌اند. شوراها

بدون برنامه‌ریزی، اداره کنندگان شهر ناچار خواهند بود به دنبال وقوع هر مشکل، راه حلی برای آن بیابند و به جای عمل، دست به عکس‌العمل بزنند

هدف نهایی از تشکیل شورای شهر، رسیدن به شهر مطلوب است، شورا باید همواره این پرسش را پیش رو داشته باشد که آیا به سمت این هدف در حال حرکت است یا خیر

یک دریچه، یک نگاه



یکی از مهمترین نیازهای انسانی که مبنای بسیاری از تحولات تاریخی نیز شمرده می‌شود، نیاز به احترام است. طراحی شهرها باید به گونه‌ای صورت پذیرد که مناسب حال شهروندان و پاسخگوی شخصیت انسانی آنان باشد. شهرها در حلقه اول متعلق به مردم هستند. تصمیم‌گیران، حاکمان و صاحبان اصلی هر شهر را شهروندان آن تشکیل می‌دهند. به همین دلیل، مدیران شهری باید شناخت عمیقی از مردم به دست آورند و خواسته‌های آنان را در تصمیمات شهری دخالت دهند. در این مسیر، ما باید بتوانیم به جای اینکه «برنامه‌ریزی برای مردم» داشته باشیم به «برنامه‌ریزی با مردم» برسیم. شهر، از گانیزمی زنده است. حیات بخش کالبد بیجان شهر، همان انسانهایی هستند که در آن زندگی می‌کنند و به آن طراوت و شادابی می‌بخشند.

از آنجا که خرد جمعی و وجدان اجتماعی کمتر اشتباه می‌کند، برنامه‌ریزان در تمامی سطوح مملکتی می‌توانند به خواست و اندیشه افراد مراجعه کنند. انجام این کار در شهرهای کوچک به راحتی و در شهرهای میانه با تدابیری نه چندان پیچیده امکانپذیر است. البته دستیابی به خرد جمعی در شهرهای بزرگ ساز و کارهای پیچیده و توفیقی را می‌طلبد. به هر حال، مشارکت مردم - توأم با احترام به آنان - به همان اندازه که موجب تکریم و بویایی آنان می‌شود، برای مدیران شهری نیز یکی از مهمترین ابزار دستیابی به خرد جمعی است.

از شهردار ریاحی - شهردار زنجان -

شوراها برای اینکه بتوانند نظام تصمیم‌گیری متمرکز را به سمت نظام شورایی سوق دهند، باید بتوانند ذهنیت اجرایی شهرداریها را به ذهنیتی برنامه‌ریز تبدیل کنند و آنها را نیز به مشارکت دعوت نمایند

برای اینکه بتوانند نظام تصمیم‌گیری متمرکز را به سمت نظام شورایی سوق دهند، باید بتوانند ذهنیت اجرایی شهرداریها را به ذهنیتی برنامه‌ریز تبدیل کنند و آنها را نیز به مشارکت دعوت نمایند. شهرداری، هم باید آموزش ببیند و هم از نظر قانونی این اختیار را پیدا کند تا به عنوان مجموعه‌ای که شهر را اداره می‌نماید و از نزدیک با مسائل آن آشناست، بتواند در تهیه طرح مشارکت کند و در نهایت، پاسخگو باشد. نزدیک شدن تصمیم‌سازان و مجریان تصمیمها به یکدیگر موجب خواهد شد که ضمانت اجرایی تصمیمات افزایش یابد و از هزینه‌های اجرای طرح کاسته شود.

تخصص شوراها

حال این سؤال مطرح می‌شود که شوراها چگونه می‌توانند نیازهای شهر را بشناسند، ساز و کارهای ارتباطی با مردم و نهاد قدرت را تعریف کنند، به شهرداریها آموزش دهند و در نظام تصمیم‌گیری حضوری پررنگ داشته باشند. از آنجا که اصل آزادی شهروندان در انتخاب نمایندگان خود، قطعی و پذیرفته شده است، ضرورت وجود واحدهای تخصصی در کنار شوراها کاملاً احساس می‌شود. این واحدهای تخصصی می‌توانند موضوعات شهر را کشف و شناسایی کنند و پیش از اینکه بحرانی ایجاد شود، در مورد مسائل شهر و نیازهای تازه ایجاد شده در آن بیندیشند.

ابتکارهای دیگر

دستیابی به مدیریت واحد شهری، شاید بزرگترین چالشی و آرزوی شوراهای سراسر کشور باشد. شوراها همواره از نبود مدیریت واحد شهری گلعبند. بوده‌اند تا جایی که حتی بسیاری از صاحب‌نظران، شورای عالی شهر را فقط شورای شهرداری می‌دانند زیرا در واقع شهرداری تنها نهادی است که با شورای شهر در تعامل مستقیم و مؤثر است.

شورای شهر کرمانشاه با در نظر گرفتن نیاز عمیقی که در مورد دستیابی به مدیریت واحد شهری و ایجاد هماهنگی بین نهادهای مرتبط با مسائل شهر احساس می‌شود و با توجه به خلأ قانونی در این زمینه، دست به ابتکاری تازه زده است. این شورا در واقع به نوعی در صدد تبیین روابط بین ادارات، سازمانها و نهادهای مؤثر در موضوعات شهری برآمده است.

منتخبان مردم در کرمانشاه، هر هفته با تشکیل جلسه‌ای با مدیران و مسئولان یکی از ادارات مرتبط با مباحث شهر و شهروندی، به طرح مشکلات مرتبط با آن سازمان می‌پردازند. اما آنچه در این جلسات بیش از حل مشکلات موجود جلب توجه می‌کند، راز اهمیت زیادی برخوردار است، گفتگو و تبادل نظر در مورد برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت مسئولان و مدیران مختلف شهری و هماهنگی آنها با برنامه‌های شهرداری است.



در واقع این جلسات که با حضور مدیران و مسئولان آب منطقه‌ای شهرستان؛ گاز شهری؛ برق منطقه‌ای، تربیت بدنی، آموزش و پرورش شهرستان و سایر مسئولان ذی‌ربط تشکیل می‌شود، گامی عملی در جهت تحقق الگوی مدیریت واحد شهری است.

شورای شهر کرمانشاه با مینا قرار دادن اینکه «دانستن حق مردم است» ارتباط نزدیکی و مستمری را با مطبوعات و نشریات محلی این شهرستان برقرار کرده است. این شورا با انتقال مشکلات شهر به افکار عمومی، اعتماد مردم را نیز به دست آورده است. شورای این شهرستان با توجه به اقبال عمومی، مدیران نهادها، ادارات و سازمانهای تأثیرگذار در مسائل شهری را نسبت به شرکت در جلسات یادشده و همکاری و هماهنگی با شورا مجاب نموده است.

آنچه بیش از هر چیز جلب توجه می‌کند، این است که گرچه مسئولان شهرستان کرمانشاه به لحاظ قانونی ملزم به شرکت در

کرمانشاه، گامی به سوی مدیریت واحد شهری

یک دریچه، یک نگاه



شکل گیری شوراهای و تعامل آنها با شهرداری، چالشهای مختلفی را به وجود آورده است. ناآشنایی شهرداریها و شوراهای به نوع ارتباط با یکدیگر، همچنین ابهام در نحوه تصمیم گیری و اجرای تصمیمات از جمله مشکلاتی است که در این الگوی جدید تصمیم گیری و تصمیم سازی به چشم می خورد. اگرچه پیدایش چنین چالشهایی در نحوه ارتباط شورا و شهرداری به لحاظ نوع مدیریت چندین ساله شهرداری و نبود سابقه شورایی قابل پیش بینی نیز بود.

شهرداریها که سالها با مدیریتی مقتدر و تمرکزگرا، تصمیم گیری می کردند و تصمیمات را به اجرا در می آوردند، با ظهور شوراهای دچار تغییرات عمده مدیریتی شدند. این تغییرات چنان است که بسیاری از شهرداران در شهرهای مختلف، شوراهای را عامل از بین رفتن اقتدار لازم شهرداریها برای اجرای تصمیمات شهری می دانند. علی صفری - مدیر روابط عمومی شورای شهر قزوین - در این زمینه می گوید: مدیر باید مقتدر باشد، ولی در عین حال پاسخگو نیز هست و این پاسخگو بودن نافی اقتدار نیست. وظیفه شوراهای نظارت بر شهرداری و پاسخگو کردن مدیر اجرایی در مقابل نمایندگان مردم است. می توان هم مدیری مقتدر و هم تحت نظارت شورا بود و این باعث سالم شدن مدیران خواهد شد. وی می گوید: اگر مدیریت مقتدر بداند که نظارتی وجود دارد، خود را ضابطه مند می کند. در این صورت، شهردار منتخب شورا از اقتدار عمل و اعتماد عمومی بیشتری برخوردار خواهد بود.

جلسات شورا نیستند، ولی به دلیل پذیرفتن شورا و باور نظام شورایی و همچنین درک این موضوع که با وجود ارتباط تنگاتنگ شورای شهر با مردم، راحت تر و بهتر می توان مشکلات شهر را حل نمود، در این جلسات شرکت می کنند.

روند اجرای تصمیمات اتخاذ شده در این جلسات که با رایزنی و مشورت بین شرکت کنندگان در جلسه انجام می شود نیز از وضعیت مناسبی برخوردار است، به طوری که با بررسی کارهای انجام شده، موفقیتهای چشمگیری مشاهده شده است.

از آنجا که مبنای تصمیم گیری در جلسات، تفاهم و توافق بین مسئولان، مدیران و اعضای شورا است، تصمیمات شورا از قضاوت اجرایی مناسبی نیز برخوردار است.

علاوه بر این، شورای شهر کرمانشاه، مکانیسمی برای تشویق مسئولان متعهد به اجرای تصمیمات این جلسات در نظر گرفته است. شورا با اطلاع رسانی به افکار عمومی، صدور تشویق نامه برای این گونه مسئولان و مدیران و ارائه گزارش به مسئولان بالاتر، انگیزه فعالیت بیشتر را نیز برای آنان فراهم کرده است.

مدیران این شهرستان می دانند که شورا اگرچه اهرم قانونی در اختیار ندارد، ولی افکار عمومی به شورا اعتماد دارند. به همین دلیل، این شورا، ملاحظات رابطه ای را با هیچ مسئولی شایسته نمی داند. مدیران ادارات و سازمانهای مختلف کرمانشاه نیز این واقعیت را پذیرفته اند که حرف شورا، حرف ۸۰۰ هزار نفر شهروند کرمانشاهی است. آنان با شورا به تفاهم، هماهنگی و همفکری رسیده اند.

سرانه و تراکم

سازمان شهرداری

در این شماره می‌خواهیم دو اصطلاح دیگر شهرسازی، یعنی سرانه‌ها و تراکمهای شهری را برای شما تعریف کنیم و ارتباط میان آنها را بیان نماییم.

برای درک بهتر هر یک از مفاهیم وابسته به سرانه‌ها و تراکمها، مثالهایی نیز آورده‌ایم. بهتر است هنگام مطالعه این مفاهیم به جدول زیر که در آن مشخصات شهر فرضی «الف» ارائه شده است مراجعه نمایید. در این شهر فرضی، تمامی اراضی، زیر پوشش واحدهای مسکونی و یا کاربریهایی وابسته به آنها قرار دارد و هیچ زمینی بدون کاربری شهری وجود ندارد.

جدول مشخصات شهر فرضی «الف»

جمعیت	مساحت
۵۰۰۰ نفر	۶۰ هکتار*
مساحت کل	۶۰ هکتار
مساحت اراضی مسکونی	۲۰ هکتار
مساحت کل زیربنای ساختمانی	۱۲ هکتار
مساحت فضای سبز	۲۰۵ هکتار

* برای محاسبه سرانه‌ها، ارقام جدول به متر مربع (رضی ضرب در عدد ۱۰۰۰۰) تبدیل شده است.

تراکم:

تراکم در شهرسازی، دو مفهوم دارد: تراکم جمعیتی و تراکم ساختمانی.

الف) تراکم جمعیتی: عبارت است از نسبت تعداد جمعیت به واحد سطح و مقیاس آن در مطالعات شهری کشور ما، نفر در هکتار است. بیشترین کاربرد این نوع تراکم در شهرسازی در تعیین تراکمهای مسکونی است و به دو شکل خالص و ناخالص محاسبه می‌شود.

۱- تراکم ناخالص مسکونی: عبارت است از محاسبه نسبت تعداد جمعیت ساکن به کل مساحت یک محدوده شهری یا تمام شهر که اراضی مسکونی و سایر کاربریهایی شهری را شامل می‌شود.

نفر در هکتار $120 = \frac{5000}{40}$ جمعیت ساکن (نفر)
 مساحت کل اراضی مسکونی در شهر (هکتار) $40 = \frac{5000}{120}$ تراکم ناخالص مسکونی شهر (الف)

۲- تراکم خالص مسکونی: عبارت است از محاسبه نسبت تعداد جمعیت ساکن به مساحت زمینهای مسکونی در یک محدوده شهری یا تمام شهر.

نفر در هکتار $250 = \frac{5000}{20}$ جمعیت ساکن (نفر)
 مساحت اراضی مسکونی (هکتار) $20 = \frac{5000}{250}$ تراکم خالص مسکونی شهر (الف)

ب) تراکم ساختمانی: عبارت است از نسبت مساحت زیربنای ساختمانی (در مجموع طبقات) به کل مساحت زمین مسکونی که به درصد بیان می‌شود.

در صد $200 = \frac{12000}{60000}$ مساحت کل زیربنای (هکتار)
 مساحت اراضی مسکونی (هکتار) $60000 = \frac{12000}{200}$ متوسط تراکم ساختمانی شهر (الف)



سروانه:

در شهرسازی، سروانه عبارت است از مقدار زمینی که به طور متوسط از کاربریهای شهری در یک محدوده شهری یا تمام شهر، سهم هر یک از ساکنان می شود. معیاس اندازه گیری سروانه در مطالعات شهری کشور ما، مترمربع به ازای هر نفر است. همان طور که متوجه شده اید، مفهوم سروانه، عکس تراکم است و عملیات محاسبه آن نیز عکس عملیات محاسبه تراکم؛ با این تفاوت که معیاس آنها با هم فرق دارد.

$$\begin{aligned} \text{جمعیت (نفر)} &= \text{تراکم} \times \text{مساحت (مترمربع)} \\ \text{مساحت (هکتار)} &= \text{جمعیت (نفر)} \end{aligned} = \text{سروانه}$$

در شهرسازی مهمترین انواع سروانه عبارت اند از:

۱- سروانه ناخالص مسکونی: این نوع سروانه عبارت است از سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی ناخالص مسکونی.

$$\text{مترمربع به ازای هر نفر} = \frac{\text{مساحت اراضی مسکونی (مترمربع)}}{\text{جمعیت ساکن (نفر)}} = \text{سروانه ناخالص مسکونی شهر}$$

۲- سروانه خالص مسکونی: این نوع سروانه عبارت است از سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی خالص مسکونی.

$$\text{مترمربع به ازای هر نفر} = \frac{\text{مساحت اراضی مسکونی (مترمربع)}}{\text{جمعیت ساکن (نفر)}} = \text{سروانه خالص مسکونی شهر}$$

۳- سروانه کاربریها: عبارت است از سهم هر یک از افراد ساکن در شهر از اراضی تحت پوشش هر یک از کاربریهای شهری.

$$\text{مترمربع به ازای هر نفر} = \frac{\text{مساحت اراضی تحت پوشش کاربری (مترمربع)}}{\text{جمعیت ساکن (نفر)}} = \text{سروانه کاربری شهر}$$

یکی از پیچیده ترین و در عین حال دشوارترین مراحل مطالعات شهرسازی، تعیین میزان تراکمها و سروانه های پیشنهادی برای شهر و هر یک از مناطق، توأحی و محلات شهری است. برای این منظور، شهرسازان باید شاخصهای بسیار زیادی را مطالعه کنند و آنها را به طور همزمان در نظر داشته باشند. به طور مثال برای تعیین سروانه کاربریهای شهری لازم است عواملی به این شرح مدنظر قرار گیرند: شرایط آب و هوایی محل، ویژگیهای اجتماعی و فرهنگی ساکنان، درآمد خانوار، بُعد خانوار، نرخ رشد جمعیت، بهداشت جسمی و روانی، مصرف انرژی، احتمال سوانح طبیعی، میزان عرضه زمین، قیمت زمین، نوع و میزان مصالح ساختمانی در محل، سیاستها و برنامه های کلان مسکن و دهها عامل دیگر. در تعیین تراکمها نیز باید به مضرات و فواید انواع تراکم توجه شود. برخی مضرات تراکمهای بالای مسکونی عبارت اند از: ایجاد شلوغی، تمرکز جمعیت، کاهش شرایط آسایش و آرامش، کمبود تأسیسات و تجهیزات شهری، افزایش آلودگیهای محیطی، بحران ترافیک، بروز تفاسد ها و کج رویهای اجتماعی، فقدان محرمیت و مشکل اشراق، در مقابل، تراکمهای کم نیز معایبی دارند که می توان به

این موارد اشاره کرده: فرد گسری جمعیت و دور شدن از زندگی اجتماعی، بالا رفتن هزینه ایجاد و نگهداری تأسیسات زیربنایی و خدمات شهری، مصرف بی‌رویه زمین و گسترش اقمی شهرها. به هر ترتیب آنچه در میزان موفقیت برنامه‌ریزیهای شهری اهمیت دارد، اعتدال در تعیین سرانه‌ها و تراکمها از طریق توجه به حفظ سلامت اجتماع و قابلیت اجرایی برنامه‌هاست. از این رو تعیین حد مطلوبی از تراکم و سرانه در برنامه‌ها تابعی از میزان ژرف‌نگری در برنامه‌ریزی است.

هنگامی که سرانه‌ها، تراکمهای مسکونی و غیرمسکونی معلوم گردید، تراکمهای ساختمانی نیز مشخص خواهد شد و پس از آن افزایش بیش از حد تراکمهای ساختمانی، مشکل را خواهد بود. علت این امر این است که افزایش تراکم ساختمانی، خارج از قیوابط برنامه‌ها، تراکم بالای جمعیتی را به همراه دارد و از آنجا که میزان تراکم با میزان سرانه، نسبتی معکوس دارد، سهم هر یک از افراد از کاربریهای شهری کاهش خواهد یافت. مثلاً با افزایش جمعیت در یک محله، سهم هر یک از ساکنان آن محله از فضای سبز و

آموزشی کاهش می‌یابد. در حقیقت، هنگامی که فقط طبقات ساختمانی افزایش یابد و ظرفیت تأسیسات و خدمات شهری ثابت بماند، بحران آغاز می‌شود. این همان دغدغهای است که متخصصان شهری از فروش بی‌حساب تراکمهای ساختمانی در بعضی از شهرها از جمله تهران دارند.

یک گام فراتر

برای آشنایی بیشتر با دو اصطلاح تراکم و سرانه به منابع زیر مراجعه نمایید:

- ۱- سعیدنیا، احمد: نظام مراکز شهری و فضاهای مسکونی (جلد چهارم مجموعه کتابهای سبز راهنمای شهرداریها)، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، ۱۳۷۸.
- ۲- شیعه، اسماعیل: با شهر و منطقه در ایران، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۸.
- ۳- هیواسکار، جی، کی: درآمدی پرمیانی برنامه‌ریزی شهری، ترجمه م. سلیمانی و ایکاشی فرد، جهاد دانشگاهی تربیت معلم، ۱۳۷۶.



همکاران و نویسندگان صفحه نور و مشارکت
 مهرداد کاشانی
 مهرداد کاشانی
 زینب حسینی

محیط زیست و کیفیت زندگی شهری در نیورت



مرکز تحقیقات شهری داری نیورت
در چمه مینو موسوی

بهبود و ارتقای کیفیت زندگی در شهرها نیازمند فراهم نمودن مجموعه امکانات و منابعی است که بخش عمده‌ای از نیازهای شهروندان را فراهم می‌کند. مرتفع نمودن این نیازها لازمه تداوم رضایت شهروندان و افزایش جاذبه زندگی شهری است. براین اساس «شهر قابل زندگی» شهری است که موانع و مشکلات عمده‌ای در زندگی شهری، فراروی شهروندان وجود نداشته باشد. رفع موانع و مشکلات موجود در شهرها باید بر دو اصل استوار گردد. این دو اصل عبارت‌اند از: رعایت اصول زیست محیطی و ارائه خدمات عمومی.

اصول زیست محیطی در ارتقای کیفیت زندگی شهرها، مهار و کنترل الاینده‌ها و آثار مخرب اکولوژیک آنهاست؛ در حالی که ارائه خدمات عمومی بر اساس «دسترسی» شهروندان به منابع و امکانات محاسبه می‌شود. شهری از کیفیت شهری برخوردار است که هیچیک از دو اصل یادشده، فدای دیگری نشود؛ یعنی ضمن داشتن شهری تمیز و پاک، تمامی شهروندان به امکانات شایسته یک شهر خوب نیز دسترسی داشته باشند. مقاله‌ای که فراروی دارید، تجربه یکی از شهرهای نسبتاً متوسط فرانسه در ایجاد «شهر سالم و شهری برای همه» است.

مکانهایی هستند که باید کاملاً حفظ و نگهداری شوند. پارکینگ وسایل نقلیه شهری در آنها و اتوبوسها به سیستمهای جدیدی مجهز شده‌اند (سیستمهای برقی و ...).

اکثر شهر دارها فعالیتها را برای حفظ کیفیت آنها انجام داده‌اند و این مسئله جزء امری است که در اولویت قرار گرفته است. اداره امور شهری، با ایجاد تصفیه خانه، آبی در اختیار خانوادهها قرار می‌دهد که ترکیبات آن مطابق استانداردهای لازم برای سلامتی انسان است. مزه آب فقط در برخی از بخشهای شهر مطابق میل شهروندان نیست. فعالیتهای انجام شده، امکان بهبود نتایج مربوط به این امر را نیز به وجود آورده است. به هر دلیلی آب منازل قطع نخواهد شد؛ حتی اگر مشترکان، قبضهها را پرداخت نکرده باشند. ولی از زمانی که بدیهکاران قاهر به پرداخت بدهی خود باشند مورد پیگرد قرار خواهند گرفت.

باز یافت زیاله

تفکیک انتخابی زیاله‌ها، بویژه توسط مراکز مخصوص تفکیک و دفن زباله در نیورت و استانهای دیگر، چشم‌اندازهای جالبی را برای محیط زیست به ارمغان آورده است. در مکانیابی برای امور مربوط به زیاله باید محلها را انتخاب کرد که هزینه‌های مربوط به حمل و نقل تا حد ممکن کاهش یابند تا به این ترتیب، ارزش زیاله‌ها افزایش یابد. می‌توان منتظر نتایج جدیدی ماند که در اثر کاربرد موفقیت آمیز تفکیک انتخابی زیاله به دست می‌آید.

مراجعه به آمار به دست آمده از تحقیقات نشان می‌دهد که محیط زیست و کیفیت زندگی شهری در راس امور فرانسویها قرار گرفته است. شهروندان نیورت (Niort شهری در ۳-۴ کیلومتری جنوب غربی پاریس) نیز بسیار نگران کیفیت زندگی شهر خود هستند. از این رو، شهرداری باید سیاست مبتنی بر اراده را در این زمینه دنبال کند و قطعاً نتایج مثبتی را به دنبال خواهد داشت. شهرداری همچنین باید تمام فعالیتهای عمومی را مدنظر داشته باشد.

دروازه‌هایی سبز

محلهای سرسبز، راههای عبور و مرور عمومی (صدها کیلومتر پیست دوچرخه‌سواری، مکانهای پیاده‌روی و اسب‌دوانی) همه جز

تفکیک انتخابی زباله‌ها، بویژه توسط مراکز مخصوص تفکیک و دفن زباله در نیورت و استانهای دیگر، چشم‌اندازهای جالبی را برای محیط زیست به ارمغان آورده است

امنیت یکی از اولویتهای اصلی برای توسعه کیفیت زندگی شهری در نیورت محسوب می‌شود. میزان بزهکاری اجتماعی در این شهر در مقایسه با سایر شهرهای متوسط غرب، بسیار کم است



برخی محله‌ها نیاز به آمایش ویژه دارند. در مورد پروژه «گردنه سبز» نیورت - که یکی از موفق‌ترین شهرهای اروپایی محسوب می‌شود - باید گفت که اولین مشخصه طرح جمع‌آوری زباله در شهر بر پایه طرحی است که با مشارکت ساکنین شهر به اجرا در می‌آید. علاوه بر این، امکان ساخت مسائل مربوط به عبور و مرور شهری در تمام سطوح و در مورد ایستگاه‌ها را نیز فراهم می‌آورد. طرح جمع‌آوری در شهر که باید با همکاری همه‌جانبه به اجرا در آید، تمام خدمات و آسیبهای مربوط به این امر را بررسی می‌کند. در این طرح، جایگاه ویژه‌ای به بحث حمل و نقل عمومی اختصاص یافته است.

شبهه جاده‌ها که شهر در قلب آن قرار گرفته است برگ برنده‌ای واقعی برای شهر محسوب می‌شود. تعداد کمی از شهرهای متوسط اسروزی از شبکه ارتباطی با سایر شهرها برخوردارند.

نیاید ایجاد ارتباط توسط قطار سریع‌السیر و افتتاح خط جدید را فراموش کرد. تمام دستگاههای اجرایی، از شهر نیورت به عنوان یکی از گام‌های مثبت دولت برای بهبود کیفیت زندگی و فضاهای شهری نام می‌برند. فعالیتهای مربوط به تحولات شهری، حفظ و نگهداری میراث فرهنگی برای آمایش بهتر سرزمین و ایجاد

پویایی مجدد در شهر، جزء مولد مفید و روشهایی هستند که برای هدایت فعالیتهای توسعه‌ای محله‌ها در نیورت، مورد توجه قرار گرفته‌اند.

برای تمام طبقات اجتماعی، مسکن یک حق اجتماعی مسلم است. شهر تاری، آنبه‌سازی و تقسیم‌بندی آن را تا حد زیادی در تمام محله‌ها بهبود بخشیده است. این پروژه، خانه‌های قدیمی مرکز شهر را نیز در بر گرفته است. براساس قانونی که در گذشته وجود داشت و ایجاد ۲۰ درصد از این مسکن را منحصر می‌کرد. نیورت این هدف را گسترش داد و بیش از ۵ هزار و ۵۰۰ واحد مسکونی ایجاد کرد. این امر، تنها مسکن‌های جمعی و گروهی را شامل نمی‌شود، بلکه اغلب خانه‌های قدیمی نیز مجدداً احیا می‌شوند. این پروژه، به‌خصوص افراد سالمند را مدنظر قرار داده است. ایجاد این نوع واحدهای مسکونی به افراد سالم، این امکان را می‌دهد که در منازل خود زندگی کنند. گنجایش این نوع واحدهای مسکونی در نیورت باید به بیش از ۲۰۰ سوئیت و ۱۶۰ آپارتمان افزایش یابد تا نیاز شهروندان برآورده شود. برای افرادی که در حاشیه جامعه قرار گرفته‌اند نیز محله‌های مسکونی موقتی تدارک دیده شده است. علاوه بر این، این پروژه با سرپوشش متخصص مسائل خیابانی و مددکاران اجتماعی تقویت نیز شده است.

اراضی عمومی در شهر

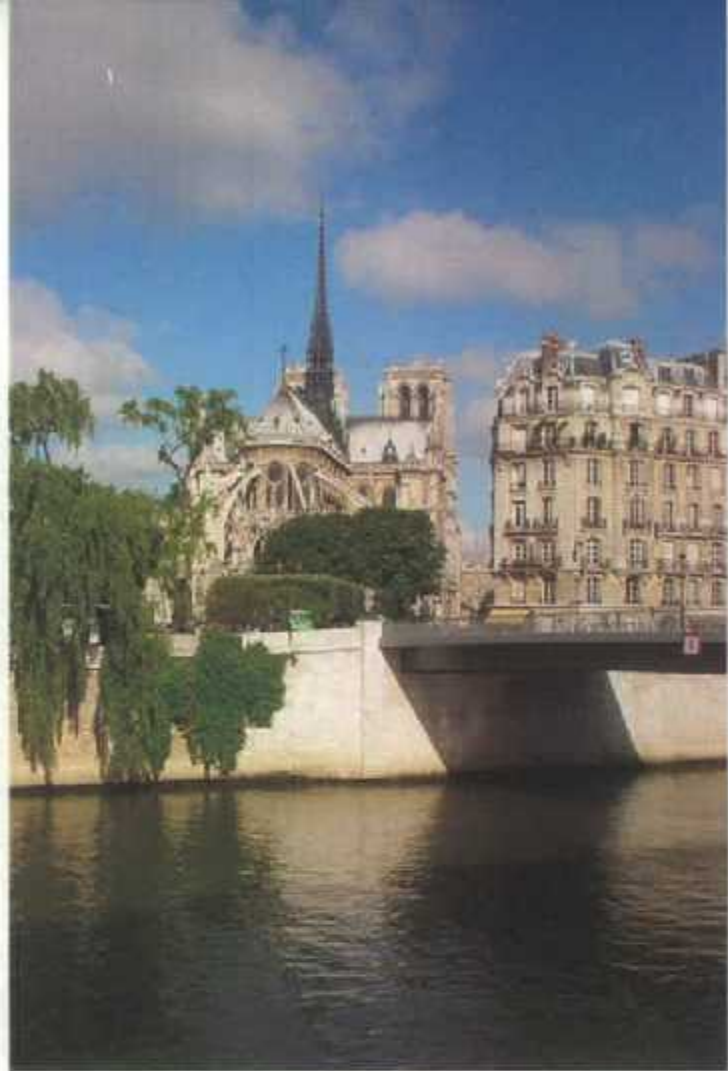
امنیت یکی از اولویتهای اصلی برای توسعه کیفیت زندگی شهری در نیورت محسوب می‌شود. میزان بزهکاری اجتماعی در این شهر در مقایسه با سایر شهرهای متوسط غرب، بسیار کم است. اما این مسئله مانع از این امر نشده که شهرداری با دولت قرار دادهایی برای امنیت محلی منعقد نکند. شهرداری برای تقویت این مسئله ۳۰ مددکار اجتماعی و تعدادی پلیس کمکی را استخدام کرده است. همچنین مکانی را برای کمک به قربانیان و کمکهای لازم در موارد کیفری، به وجود آورده است. اخیراً در شهر نیورت قرارداد دیگری برای حمایت از همکار بهای لازم با پلیس شهرداری به تصویب رسیده است.

فرهنگی مشترک برای همه

ایجاد فرهنگی مشترک برای همه، یکی دیگر از فعالیتهای شهرداری نیورت است. خانه هنرستان، مدرسه شهرداری، هنرهای تجسمی و موسیقی، استعدادهای زیادی را پرورش داده است. هزینه مناسب با بودجه خانواده‌ها، استفاده از این امکانات هنری را آسان کرده است. از برنامه‌های جوانان هنرمند محلی نیز حمایت می‌شود.

این ساختار که در واقع یک شبکه مشارکتی را تشکیل می‌دهد، یکی از برتسامه‌های اصلی سرویسهای خدمات عمومی است که هدف اصلی آن، ارتقای فرهنگ همه مردم و ایجاد مرکزی برای گذراندن اوقات فراغت است. موفقیت مرکز فعالیتهای فرهنگی شهرداری نیورت (با بیش از ۳ هزار عضو) نشانگر این است که توسعه کیفیت زندگی شهری، در واقع، برآورده نیاز شهروندی است؛ یعنی نیساز مردمی که از نظر فرهنگی از سطحی بالا برخوردارند. قرار دادهای آموزشی محلی و قراردادهای مربوط به اوقات فراغت، بر پایه این اصل استوار است که باید مناسباتی را در محله‌ها ایجاد کرد و به دانش آموزان اجازه داد تا در فعالیتهای مختلف شرکت کنند. این فعالیتهای می‌تواند در خارج از مدرسه و مطابق زمان سایر مراکز فرهنگی باشد. در این صورت دانش آموزان از کلاسهای تقویتی و آموزشی متفاوت استفاده خواهند کرد.

می‌توان روشهای جدیدی را برای توسعه فرهنگی در جامعه



۲۰ میلیون فرانک از طرف دولت برای فعالیت‌های مربوط به احیای مجدد فضاهای شهری نیورت اختصاص یافته است و این مبلغ امکان بهبود کیفیت زندگی شهری در محل‌های مختلف این شهر را به وجود خواهد آورد

دنیا را کرد. اجرای یک برنامه فرهنگی دائمی، امکان ایجاد ابزاری مناسب را نیز به وجود می‌آورد. از این طریق، جایگاه ویژه‌ای به خلاقیت‌های معاصر و پیام‌های اجتماعی که به ارمان می‌آورد، اختصاص می‌یابد.

ارائه پیشنهاد‌های جدید

شهر نیورت به عنوان یکی از شهرهای نسبتاً کوچک فرانسه، دارای چنان امکانات و فرصت‌های متنوعی است که از هر حیث جاذبه و زندگی در این شهر را افزایش داده است. طراحی فضاهای شهری در جهت گذران اوقات فراغت، ورزش، حمل و نقل درون شهری، پارکینگ‌ها، ایستگاه‌ها و... در این شهر به شیوه مناسبی طراحی و اجرا شده‌اند. به عنوان مثال، محله‌های مناسبی برای انجام ورزش‌های روی یخ یا خیابانی از قبیل اسکیت، هاکی، دوچرخه سواری به وجود آمده‌اند تا شهروندان در وضعیت مناسب از آن‌ها استفاده نمایند.

براین اساس در طرح کاربری زمین در نیورت، ابعاد مختلف زندگی شهری به شیوه‌ای متناسب، نظام‌مند و عاری از تعارضات درونی، مدنظر قرار گرفته است. به این ترتیب در این شهر با استفاده از اسلوب‌ها و سازوکارهای مبتنی بر شیوه‌های آموزشی و

اطلاعرسانی، تمامی امکانات و منابع موجود از قبیل پارکینگ‌ها، ایستگاه‌ها، پارک‌ها، ساعات تردد اتوبوس‌های درون شهری، مترو، مراکز خرید، تفرجگاه‌ها و میدانی ورزشی در اختیار شهروندان است. از تمامی این موارد، مسئله حمل و نقل درون شهری، جایگاه ممتاز و ویژه‌ای در ارتقای کیفیت زندگی شهری در نیورت دارد. کیفیت بالای حمل و نقل عمومی در نیورت درخور توجه است، به سلفسور ارزش و کارسری زمین در قلب شهر نیورت، بهتر است که تمام ایستگاه‌های وسائط نقلیه از این قسمت حذف شوند.

دو میدان کوچک شهر با مناظر زیبا، گل‌ها و چشمه‌های مصنوعی تزئین شده‌اند. این ایستگاه‌ها را می‌توان به ایستگاه‌های زیرزمینی با ظرفیتی حداقل یک هزار و ۵۰۰ تا دوهزار جای پارک تبدیل کرد. میدان «پرش» باید مجدداً آمایش شود. مکان‌هایی که به گیاهان اختصاص یافته، باید مهم شمرده شوند. این فضاهای زیبا نباید دستخوش آسیب‌های ناشی از وسائط نقلیه موتوری شوند. پیاده‌روها باید گسترش یابند و براساس استانداردهای قانونی، ساماندهی شوند.

اهالی شهر نیورت در این موارد با یکدیگر مشورت کرده‌اند. مشاوره‌ای جهت نوآوری محلی در چارچوب پروژه‌های مختلف، از جمله پروژه در فضایی سبز.

به هر حال باید شهر (دستشویی‌های عمومی، باغ‌های گل، محله‌های عبور و مرور و...) را با تمام روش‌های ممکن زیبا کرد. ۲۰ میلیون فرانک از طرف دولت برای فعالیت‌های مربوط به احیای مجدد فضاهای شهری نیورت اختصاص یافته است و این مبلغ امکان بهبود کیفیت زندگی شهری در محله‌های مختلف این شهر را به وجود خواهد آورد. باغ گیاهان به یک پارک شهری برای حیوانات تبدیل شده است. در پایین باغ، ساختمان‌های مربوط به کارخانه‌های قدیمی با معماری درخور توجه، می‌تواند به مکانی پر جنب و جوش و مفید تبدیل شود. همچنین با ایجاد پلی متحرک می‌توان بستری مناسب برای قایق‌های موتوری به وجود آورد.

علاوه بر موارد یادشده، تجهیزات مربوط به مواد سوختی و شواژه‌ها نیز مدنظر قرار گرفته‌اند. نیورت، شهر گنجاننده خیابان‌های شریانی که هر روز پذیرای تعداد زیادی از افراد است. تصویری منفی از شهر به وجود آمده؛ زیرا نشانی از شلوغی است. خیابان‌های زیادی که در اثر قطع شدن درختان، چهره خوبی نداشته‌اند، دوباره درخت‌کاری شده‌اند، باید با تمام قدرت علیه عواملی که باعث زشتی شهر می‌شوند، مبارزه کنیم. باید با ایجاد مکان‌های جذاب و دیدنی، شهر را به توریست‌ها معرفی نماییم. توریست‌ها دوست دارند در جایی اقامت کنند، لذت ببرند و دوباره نیز به آنجا بازگردند. باید در سطح ملی و توسط مجلات تبلیغاتی، ویژه شهر نیورت را معرفی کنیم. توریست‌های این شهر، هر ساله ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش می‌یابند و این شهر دائماً به تجهیزات خاصی مجهز می‌شود. باید ساعات کار اداره گردشگری، موزه‌ها، کتابخانه‌ها، مکان‌های ورزشی و تفریحی افزایش یابد تا افراد بیشتری بتوانند از آنها استفاده کنند. باید شهر داری در مورد رعایت موازین زیست‌محیطی، نمونه و الگو باشد. به عنوان مثال با بهبود اجرای استانداردهای (14001) (ISO) در مورد سرویس‌های خدمات‌دهی توسط شهرداری، می‌توان گامی مؤثر در کیفیت زندگی شهری برداشت.

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:
www.google/Qualitedela
viourbaine



ترکیه - آنتالیا - خیابان اصلی قدیم شهر

تجربه اجرای طرح توسعه گردشگری در شهر تاریخی آنتالیا نشان می‌دهد که با سودجویی فردی نمی‌توان منافع درازمدت عمومی را تأمین نمود. بر این اساس، عدم کنترل نیروهای بازار و نبودن برنامه‌ای همه‌جانبه و هماهنگ در سطح ملی و محلی، همچنین ضعف اجرایی برنامه‌ها، گردشگری شهری را در درازمدت به خطر می‌اندازد. در این مقاله مشخص شده است که برنامه اولیه توسعه جهانگردی در یک شهر تاریخی کوچک، چگونه به مرور زمان به توسعه بی‌برنامه و درهم و پیرهمی تبدیل شده است و تدریجاً جاذبه‌های آن شهر را کاهش داده است. قاطعانه می‌توان گفت میراث تاریخی، فرهنگی و هویت محلی یک شهر یا کشور اگر در رویارویی با نیروهای ویرانگر بازار کنترل، مهار و حفظ نشوند، در نهایت منافع بازار و اقتصاد گردشگری نیز از رونق و اعتبار خواهند افتاد. این مسئله هشدار است در جهت ضرورت تدوین برنامه توسعه همه‌جانبه برای شهرهای کوچک تاریخی ایران که مورد توجه خاص جهانگردان است تا سیاستهای ملی یا منافع محلی این شهرها ارتباطی منطقی برقرار کنند و مهمتر اینکه هماهنگی لازم در اجرا و کنترل بر سیاستهای اجرایی به وجود آید.

آنتالیا شهری با قدمت تاریخی بسیار زیاد در سواحل مدیترانه‌ای ترکیه واقع شده است. شواهد در این شهر حکایت از این دارند که گردشگری، قربانی توسعه بی‌رویه بازار و مراکز تجاری شده است.

از لحاظ تاریخی، پیدایش این شهر به ۲ قرن قبل از میلاد برمی‌گردد. در آن زمان، یعنی دوره سلطنت پراگماتون، این شهر به عنوان یکی از بنادر مهم از اعتبار سوق الجیشی و تجاری بالایی برخوردار بوده است. یک قرن گذشت تا اینکه با استیلای امپراتوری روم بر ویرانه دولت - شهرهای یونان، معماری روم بر فضایی این شهر مسلط شد. پس از رکودی طولانی، یعنی در قرن دوازدهم، با ورود ترکان سلجوقی، بندر آنتالیا مجدداً رونق و شکوفایی را تجربه کرد. کشتیهای تجاری در سواحل این بندر پهلو گرفتند و ارتباط آن با جهان خارج دو چندان شد. پس از پایان دوره تاریخی و طلوع دوره جدید، آنتالیا به عنوان یکی از بنادر بسیار مهم امپراتوری عثمانی مطرح شد که در آن گروههای جمعیتی و زبانی متعددی از ترکان عثمانی گرفته تا یونانی‌ها، یهودی‌ها و ارمنی‌ها زندگی می‌کردند. قرن بیستم و تحولات جهانی و منقهای آن نیز آثار خود را بر بافت جمعیتی و جاذبه‌جایی

شهر تاریخی آنتالیا در معرض تهاجم بازار

آیلین آریاس لی
ترجمه حمید صابری



فرهنگ - آنتالیا - نمایش زنده در بازار خاورمیسی در شهر

حاشیه این شهر، آبار تمانهای بتونی جدیدی نیز ساخته شده‌اند که با شکوه و زیبایی این شهر قدیمی در تضاد است. برنامه‌ریزی حفاظت از این شهر قدیمی به عنوان یکی از اولین پروژه‌های توسعه جهانگردی در ترکیه از سال ۱۹۷۷ به شکل جدی مطرح شد. در این سال، هسته تاریخی آنتالیا در پروژه توسعه جهانگردی قرار گرفت و براساس آن مقرر شد که تسهیلات لازم برای گردشگران فراهم شود در مرحله اول پروژه، وزارت فرهنگ و جهانگردی با سرمایه‌گذاری بانک جهانگردی و با استفاده از یک تیم ۷ نفره معمار و شهرساز، ناحیه‌ای را به وسعت ۵/۵ هکتار بازسازی نمودند. در این ناحیه، محله‌های مخصوصی برای قایقرانی و ماهیگیری پیش‌بینی شد. همچنین ساختمانهای متروک به معازمها و کافه‌ها به رستورانها تبدیل شدند و یک انبار چهار طبقه قدیمی نیز به یک هتل متوسط تبدیل شد. در قسمت ساحلی شهر، محوطه‌سازی ساحل برای ایجاد یک آمفی تئاتر و تعدادی رستوران و کافه در فضای باز با ظرفیت ۴ هزار نفر، مدنظر قرار گرفت.

مرحله اول پروژه ۴/۵ میلیون دلار هزینه در برداشت و عمدتاً برای زیرساختها مصرف شده بود، اما پس از آن

جمعیت در این شهر بر جای گذاشت. این شهر به مدت ۲ سال (۲۱-۱۹۱۹) در اشغال ایتالیا بود، تا اینکه در سال ۱۹۲۳ با اعلام جمهوری ترکیه، جمعیت یونانی آن بامهاجان ترکی در یونان می‌بادله شدند.

امروزه آنتالیا به عنوان یکی از بناهای تاریخی مهم ترکیه، به دلیل نزدیکی به سواحل مدیترانه، داشتن امکاناتی همچون فرودگاه بین‌المللی و سایر امکانات لازم، برای گردشگران این شهر ساحلی و مهمتر اینکه با برخورداری از هویت تاریخی به عنوان قطب جهانگردی سواحل جنوبی ترکیه در نظر گرفته شده است. اما رشد بی‌رویه شهر از دهه ۱۹۶۰ آثار زیباییاری به دنبال داشته است. از این دهه به بعد بلندمرتبه‌سازی، هسته تاریخی این شهر را احاطه کرد و به دنبال خود مشکلات زیرساختی و ترافیکی جدی به همراه آورد. در سال ۱۹۷۳ مسئولان شهری، به منظور جلوگیری از آثار مخرب توسعه بی‌رویه، مرکز تاریخی و قدیمی شهر را به عنوان ناحیه‌ای حفاظت شده اعلام کردند. این در حالی بود که از مدت‌ها قبل بندری جدید جایگزین این بندر تاریخی شده بود. شهر قدیمی آنتالیا دارای خیابانهای باریک و شیبدار، خانه‌های بزرگ و قصر مانند و چشم‌انداز ساحلی است. اما در



ترکیه - آنتالیا - شهر قدیمی که بهشت گردشگران شد اما جایب های خود را تا حد زیادی از دست داده است

شهر قدیمی آنتالیا دارای خیابانهای باریک و شیبدار، خانه‌های بزرگ و قصر مانند و چشم انداز ساحلی است. اما در حاشیه این شهر، آپارتمانهای بتونی جدیدی نیز ساخته شده‌اند که با شکوه و زیبایی این شهر قدیمی در تضاد است

تاریخی آنتالیا مهمانخانه‌ها، رستورانها و مغازه‌هایی با مصالح بتونی مانند قارچ از دل زمین رویدند و اعتبار و اهمیت این شهر را به شدت کم رنگ نمودند. بنابراین سالهای ۹۰-۱۹۸۵ سالهای بحرانی در شهر آنتالیا بود. در همین سالها بود که شهر قدیمی ویران شد، بافت شهر به شدت تغییر کرد، هتلها، کافه‌ها و رستورانها گسترش یافتند، نظم، آرامش و جذابیت قبلی از بین رفت. دارندگان مغازه‌های لوکس با فریاد در جستجوی جذب گردشگران برآمدند و دیگر، خبری از نانوایی‌ها، چایخانه‌ها و به طور کلی هویت تاریخی این شهر نبود. در حقیقت آنچه آنتالیای با شکوه را به ویرانه‌ای تبدیل

در آمدهای ناشی از اجاره بهای هتلها و مغازه‌ها این هزینه را تا حد زیادی جبران نمود. این مرحله از پروژه توانست جاذبه سیب طلایی را از اتحادیه بین‌المللی گردشگری دریافت کند، اما با وجود این، این پروژه نتوانست اقتدار کم درآمد را به سوی خود جذب نماید و در حقیقت، محله بازاری شده قدیمی به مکانی برای گذران اوقات فراغت طبقه اعیان تبدیل شد، درحالی که ساکنان کم درآمد آن محله یا ماهیگیران فقیر، بهره‌چندانی از نتایج آن نبردند.

در سال ۱۹۸۵ به دنبال طرح توسعه گردشگری در ترکیه، بندر آنتالیا به طور کامل مورد بهره‌برداری قرار گرفت. در این سال درآمد ناشی از گردشگری به بیش از سه برابر سال ۱۹۸۳ رسید. در فرآیند توسعه گردشگری در این بندر، مرحله دوم پروژه به سرعت و بازنده‌سازی خانه‌های ساکنان محلی معطوف شد؛ ضمن اینکه در سال ۱۹۸۵ برنامه‌های حفاظتی مرکز تاریخی بندر متوقف شده بود. با متوقف شدن برنامه حفظ و احیای مرکز تاریخی آنتالیا و تخصیص سرمایه‌گذارها به احیای محله‌های مسکونی، مشکلاتی جدی گریبانگیر این شهر شد.

اگر چه هدف اصلی پروژه، حفظ و نگهداری ۷۵ درصد مناطق مسکونی قدیمی شهر بود، اما این هدف مورد بی‌توجهی قرار گرفت و با عدم کنترل مالکیتها، در قلب شهر

سیاسی.

- ۶- وجود نارسایی و تعارض در قوانین موجود که راه سوء استفاده را باز می‌گذارد.
 - ۷- کوتاهی در برنامه‌ریزی در سطح محلی و کنترل کاربسی زمین و نبودن سازوکار مناسب جهت رویارویی با فشارهای مقامات سیاسی.
 - ۸- وجود ارتشا و فساد در تمام سطوح.
- بررسی موردی آنتالیا اهمیت، سازوکار کنترل در برنامه‌ریزی، آثار منفی اصول بازار و اهداف سودجویانه را در بافتهای تاریخی نشان می‌دهد. در این شهر کمتر از یک دهه تمامی محله‌های تاریخی به مراکز خرید و فروش تبدیل شدند. ساکنان قدیمی که محله‌های تاریخی را محیط زندگی

**نمونه آنتالیا نشانگر این نکته
هست که زیرساختهای موجود در
بافت قدیمی و تاریخی، گنجایش و
تحمل ظرفیت‌سازیهایی جدید را ندارد**

خود قرار داده بودند آنجا را ترک کردند و به این ترتیب، میراثی که نسبتاً خوب حفظ شده بود، از بین رفت. علاوه بر این، نمونه آنتالیا نشانگر این نکته نیز هست که زیرساختهای موجود در بافت قدیمی و تاریخی، گنجایش و تحمل ظرفیت‌سازیهایی جدید را ندارد! ضمن اینکه با ایجاد فضاهای سکونتی جدید در مجاورت این بافتهای تقاضا برای سکونت در این شهرها نیز کاهش می‌یابد. به طور خلاصه، با نفوذ بازار در آنتالیا میراث تاریخی و معماری این شهر از بین رفت. علاوه بر این، خرواری از بتون جایگزین مصالح قدیمی به کار رفته شد و نتیجه این امر، چیزی جز کاهش کیفیت زندگی در این شهر نبود. همچنین در ذهن جهانگردان نیز تصویری منفی و نادرست از این شهر برجای ماند. قابل توجه اینکه آنتالیا نمونه‌ای منحصر به فرد نیست، بلکه به طور کلی، توسعه‌ستایان تجارت و سوداگری در ترکیه آثاری منفی بر شهرهای تاریخی این کشور داشته است و در این میان شهرهای کوچک با وجود توسعه بی‌رویه و بی‌قاعده، فرصت بیشتری برای دور بودن از این گونه آثار منفی داشته‌اند.

**با عدم کنترل مالکیتها، در قلب شهر
تاریخی آنتالیا مهمانخانه‌ها،
رستورانها و مغازه‌هایی با مصالح بتونی
مانند قارچ از دل زمین رویدند و اعتبار
و اهمیت این شهر را به شدت کم رنگ
نمودند**

**در حقیقت آنچه آنتالیای با شکوه را به
ویرانه‌ای تبدیل کرد، نداشتن یک تیم
حرفه‌ای از برنامه‌ریزان، معماران،
اقتصاددانان، همچنین عدم
برنامه‌ریزی صحیح مالی و بی‌توجهی
به خصوصیات محلی این شهر بود**

کرد، نداشتن یک تیم حرفه‌ای از برنامه‌ریزان، معماران، اقتصاددانان، همچنین عدم برنامه‌ریزی صحیح مالی و بی‌توجهی به خصوصیات محلی این شهر بود. دلایل این بی‌توجهی را باید در نفوذ تجارت سوداگرانه و مبتنی بر سودجویی سردی در این شهر قدیمی جستجو کرد. به دنبال این نفوذ، مغازه‌های کوچک و مستقلی از دل منازل مسکونی تاریخی بیرون آمد و صاحبان این منازل توانستند با کسب مجوز، این مناطق تاریخی را با استفاده از بتونهای مسلح به مغازه‌ها و رستورانها تبدیل کنند! البته علاوه بر این تغییر در بافت قدیمی مسائل دیگری را هم باید در نظر گرفت که نمونه‌ای از آن به شرح زیر است:

- ۱- تعارض میان سیاست ملی معطوف به رشد شتابان گردشگری، سیاست منطقه‌ای معطوف به ایجاد زیرساختها و سیاستهای محلی معطوف به توسل به بخش قدیمی آنتالیا.
- ۲- تعارض و ناسازگاری میان اهداف توسعه در سطح محلی و اهداف توسعه در سطح ملی.
- ۳- عدم تعامل میان تصمیم‌گیریهایی سیاسی و تدابیر حرفه‌ای.
- ۴- غلبه اهداف سودجویانه بر اهداف برنامه‌ریزی و یکپارچگی بافتهای قدیمی شهر.
- ۵- نادیده گرفتن اهداف درازمدت در تصمیم‌گیریهایی

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:
Aylin Orbasi, "The Old Town of Antalya, Turkey", Tourists in Historic Towns, Urban Conservation & Heritage Management, E & FN Spon Publishers, London & New York, 2000, PP. 123-127.

کاهش فرسایش فضاهاى شهری با استفاده از لاستیک‌هاى فرسوده

ویلیام تامپسون

ترجمه فریدرز بهروز فر

لاستیک‌هایی که در حال حاضر در کالیفرنیا مورد استفاده قرار می‌گیرند، سالانه صدها هزار تن ضایعات به شکل ذرات ریز و غبار به محیط زیست وارد می‌کنند. از پیامدهای منفی و درازمدت ورود این ذرات به محیط، اطلاع دقیقی در دست نداریم؛ زیرا مطالعاتی در مورد آن صورت نگرفته است. گرچه به نظر نمی‌رسد که این ذرات در ردیف ضایعات سمی طبقه‌بندی شده باشند، اما به هر حال، انبوه لاستیک‌های از رده خارج شده، در ردیف ضایعاتی هستند که بویژه اگر به حال خود در محیط رها شوند، زمان تجزیه آنها بسیار به درازا می‌کشد. از سوی دیگر، به دلیل حجم عظیم لاستیک‌های از رده خارج شده، دفن بهداشتی آنها به منظور تسریع زمان تجزیه، مقرون به صرفه نیست. در مقاله حاضر، برای استفاده موند از این گونه لاستیک‌ها در محیط زیست، پیشنهادهایی ارائه شده‌اند. ایده اصلی در این پیشنهادها، بهره‌وری از لاستیک‌های فرسوده، به عنوان «بخیه‌های جذب شونده» برای مرمت و بازسازی زخمهای محیط زیست است. شاید نیازی به شمارش مزایای استفاده از این راه‌حلها نباشد؛ با وجود این، یادآور می‌شویم که مقرون به صرفه بودن و بازدهی بالای استفاده از این روشها، تنها یکی از مزایای اصلی آنهاست؛ بویژه که براساس نتایج آزمایشها، ادعا شده لاستیک‌های استفاده شده در سازه‌های گوناگون، هیچ گونه مواد سمی به درون خاک و آبهای زیرزمینی وارد نکرده و پیامدهای منفی نشان نمی‌دهند. به هر حال، مطالب مطرح شده در این مقاله، ایده‌هایی جالب توجه و قابل تأمل است و به یقین ارزش مطالعه و بررسی بیشتری نیز دارد....

استفاده از لاستیک فرسوده اتومبیل برای بهبود مناظر تنزل یافته و بازگرداندن آنها به مناظری سبز، سالم و شکوفا، در ابتدا ایده‌ای عجیب به نظر می‌رسد. آیا بهتر نیست این لاستیک‌های کثیف به جایی که ظاهراً به آن تعلق دارند - یعنی محل دفن زباله - حمل شوند؟

با این همه، در برخی از نقاط کالیفرنیا، لاستیک‌های کهنه برای ساختن سدهای آزمایشی، تقویت بسترهای درحال فرسایش رودخانه‌ها و دریاچه‌ها و حتی برای ساخت تراس باغها مورد استفاده قرار می‌گیرند. طراحان خلاق در استفاده از این گونه مصالح، نقش مهمی در حفظ محیط ابقا می‌کنند. این را در نظر داشته باشید که جامعه فراصنعتی ما در تولید مقادیر گسترده‌ای از محصولات که لاستیک یکی از آنهاست بسیار خوب عمل می‌کند؛ لاستیک‌هایی که به سرعت فرسوده و از رده خارج می‌شوند.

معماران متظرف که به این گونه ضایعات برای استفاده در سواحل و دیگر نقاط قابلیت می‌بخشند، حداقل از سه راه به حفاظت محیط یاری می‌رسانند:

الف - باز یافت مواد از طریق کنترل جریان بی پایان ضایعات و کاهش فشار ملتهب کننده آن در محل‌های دفن.

ب - استفاده از ضایعات برای ساختن منظر و آیین به معنای بهره‌کشی کمتر از منابع زمین، معادن و استخراج مواد از آن است.

ج - از آنجا که این مصالح پیشتر تولید شده‌اند،



پروفسور بازنشسته استوارت هونیک، یک منبع استفاده از لاستیک های فرسوده برای کنترل فرسایش و کاربرد های دیگر، او در کنار سد و که زیر نظر شهرداری پدیده از لاستیک ساخته شده است رود می باشد. خوردن این سد و اطراف آن گرده است در این تصویر، و بدون فرسودگی برای ساختن فراس باغ، مورد استفاده قرار گرفته است. آنچه در تصویر دیده می شود، مراحل کار، بلافاصله پس از آماده سازی، در مرکز مطالعات احیا - کالیفرنیا است.

ایالت اوکلاهما در سال ۱۹۹۶ قانونی را گذراند و اعتباراتی را به منظور استفاده از لاستیک فرسوده برای اهداف نگهداری منابع فراهم نمود

در «یومونا»ی کالیفرنیا، تحت رهبری او با استفاده از لاستیک های کهنه، تراس بیانی به منظور پرورش سبزیجات، گیاهان و درختان سیوه ساخته شده است. از دیگر پیشگامان استفاده از لاستیک کهنه، استوارت هونیک، پروفسور بازنشسته و ساکن پیماکاوتی آرizonاست. او در آنجا همراه با جاشوا مین یارد، که مهندس زمین شناس است با استفاده از لاستیک برای جلوگیری از فرسایش یک نهر صحرایی، سدی آزمایشی را طراحی نموده است. مین یارد مدتی کوتاه پس از تکمیل شدن سد به مجله «ستاره آرizonا» گفت: «ما می خواهیم سیستمی ابداع کنیم که هر فردی در دنیا بتواند از آن استفاده کند. آن وقت بود که به فکر استفاده از لاستیک افتادیم».

حدود ۲ هزار لاستیک از طرف برنامه مدیریت ضایعات شهرداری به این پروژه اهدا گردید و به شکل رایگان به محل مورد نظر حمل شد. شکل کار این گونه بود که ۵ لایه لاستیک در بستر نهر انباشته شد و در کنارهای آن دفن گردیدند. سپس لاستیک ها، با بندهای لاستیکی، پیش از بردن یا شن درشت و پوشش یافتن یا توری زنجیری، به هم بسته شدند کل هزینه برای هر متر طول سد، ۶ هزار و ۵۰۰ دلار برای طراحی و ساخت بود و صرفه جویی آن در برابر هزینه یک سد متعارف بتونی ۶۳ هزار و ۵۰۰ دلار برآورد

بهره برداری از آنها پیامدهای منفی ناشی از تولید را در بر ندارد. مزیت دیگر استفاده از چنین مصالحی این است که اغلب به شکل محلی و با هزینه پایین و یا بدون هیچ گونه هزینه ای در دسترس اند که حفاظت را با صرفه می سازد.

بر اساس یک برآورد، سالانه بیشتر از ۲۵۰ میلیون حلقه لاستیک در ایالات متحده از رده خارج می شوند (حدود یک حلقه برای هر مرد، زن و بچه در کشور). این لاستیک ها یا سواد آنها می توانند در ساخت منظر و کاربردهای متنوعی مانند پناهگاه و سطوح درون زمینهای بازی کودکان مورد استفاده قرار گیرند، برای این منظور، ممکن است بین استفاده از لاستیک ها و یا بخشهایی از آن (لاستیک خرد شده) در منظر و در درون زمین تفاوت قابل توجهی زیرا می توانند در شکل محصولات جدید - مانند فرشهای جذب کننده - بازسازی شوند. این مقاله، روی برخی از استفاده های متعدد از لاستیک و بخشهایی آن متمرکز خواهد شد. این مواد عبارتند از: سوانع صوتی در طول بزرگراهها، دیوارهای حایل، حصارها و سوانع محافظ برای جلوگیری کشتی و مسیرهای مسابقه و... سازندگان ساختمان در جنوب غربی کالیفرنیا، حتی در حال ساخت خانه با لاستیک اند. یکی از میثاق استفاده از مواد بازیافت شونده لاستیک های از رده خارج شده در منظر، جان لایل بود. در «مرکز مطالعات احیا»



در این تصویر، حدود ۲۵۰ متر از ساحل در حال ریزش به ارتفاع ۱ متر در امتداد دیوار کروی که منطبق بر منحنی ساحل با ۲۴ هزار لاستیک به یکدیگر بسته شده، تثبیت شده است. کاپله به یک نگهدارنده (یک لاستیک در انکوری) که در فاصله مشخصی در بالای ساحل دفن شده است اتصال یافته است.

بسون و یا دیگر شیوه‌های متعارف قرار می‌گیرد. در برخی ایالات، برای این گونه پروژه‌ها نیروی کار بخش اصلاحات در دسترس است که باز هم از هزینه‌ها می‌کاهد.

یک پروژه که به عنوان نتیجه‌ای از قانون گذاری در اوکلاهما پایان یافته، در امتداد «دیوار کروی» در شهرداری «کوستر» واقع است؛ در جایی که ۲۴ هزار حلقه لاستیک، حدود ۲۵۰ متر از ساحل در حال ریزش را تا ارتفاع ۹ متر تثبیت کرده‌اند. این، حداقل یکی از ۱۸ پروژه‌ای است که در سطح ایالت اجرا شده است. مارک رز، مدیر اجرایی «انجمن حفاظت و توسعه منابع دشتهای بزرگ و یکی از شرکای پروژه دیوار کروی» می‌گوید: «من هفته پیش به آنجا رفتم. بسیار عالی به نظر می‌رسید. درختها، ۱/۸ تا ۲/۴ متر بلندی داشتند. این، بخش مهمی از چنین پروژه‌هایی است: برگرداندن درختها به جایی که معمولاً قرار داشتند».

رز، به این مطلب، دقت دارد که سیستم‌های ساخته شده با لاستیک، علایج همگانی برای تمامی سواحل در حال فرسایش نیستند و اینکه بخش حفاظت منابع طبیعی وزارت کشاورزی ایالات متحده (که انجمن حفاظت و توسعه منابع دشتهای بزرگ و واحدی از آن است) استفاده از آنها را تشویق نمی‌کند؛ با این باور ساده است که داده‌های کافی مبنی بر اینکه چنین سیستم‌هایی در درازمدت کارایی دارند وجود ندارد. اما ایالت اوکلاهما به پشتیبانی استفاده از آنها ادامه می‌دهد و رز می‌گوید از ۱۸ یا تعداد بیشتری پروژه در اوکلاهما، ۸۰ تا ۹۰ درصد آنها موفقیت آمیز بوده‌اند. در سطح ایالت، بیشتر از نیم میلیون لاستیک فرسوده در چنین پروژه‌هایی، استفاده شده است.

نوآوریها در باز یافت لاستیک فرسوده، شامل دستگاه‌های متحرک تلقیح لاستیک است که شماری از لاستیک‌ها را در یک لنگه فشرده می‌سازد. وزن این لنگه تا یک تن بوده و به دلیل سنگینی آن، بسیار پایداری است. نمونه‌های چنین لنگه‌هایی، هر کدام ۱۰ تا ۱۲ دلار قیمت دارند و حمل و نقل نیز به مخارج اضافه می‌شود. به همین دلیل، یافتن یک تأمین کننده محلی لاستیک اهمیت پیدا می‌کند. چنین لنگه‌هایی که در درون یک بایه بتونی جداسازی شده‌اند، تاحدی شبیه مصالح حفاظت پناهگاههاست که برای تثبیت خط ساحلی لیک کارلسباد در نیومکزیکو مورد استفاده قرار گرفت. رهیافتی کمی متفاوت، از سوی اکوسیستم‌ها در لیک لاند فلوریدا نیز ابتراع شده است: لنگه‌ها در درون بتون قالب بندی شده‌اند. با اتصالات کام و زبانه، یلوکها می‌توانند به شکل دیوارهایی با بلندی حدود ۸ متر ساخته شوند.

کاربردهای تشریح شده در بالا، باید معرف نمونه‌های بسیاری از کاربردهای لاستیک‌های فرسوده و بخشهای لاستیک‌ها در منظر باشند. طراحانی که خود را درباره راه‌حل‌های جایگزین لاستیک‌های با کلاف فولادی مطلع نگه می‌دارند، در همان حال که منظرهایی با پایداری بیشتر برپا می‌سازند، در قبال یاری رساندن به باز یافت مولد ضایعات نیز مسئولیتی به دوش می‌کشند.

نوآوریها در باز یافت لاستیک فرسوده، شامل دستگاه‌های متحرک تلقیح لاستیک است که شماری از لاستیک‌ها را در یک لنگه فشرده می‌سازد. وزن این لنگه تا یک تن بوده و به دلیل سنگینی آن، بسیار پایدار است

پس از نصب، حرکت آب به سوی پایین رودخانه، ذرات را در درون لاستیک‌ها رسوب می‌دهد و در طی زمان، بیشترین شمار از لاستیک‌ها در زیر گل و لای دفن می‌شوند. دیگر عنصر اساسی این سیستم، درختانند که ریشه‌های آنها در درازمدت، ساحل را در جای خود نگه می‌دارند. در حقیقت، لاستیک‌ها و درختان به یکدیگر وابسته‌اند: لاستیک‌ها درختان را مجاز می‌سازند تا لنگر بیابند و ریشه‌ها پس از مستقر شدن، آب رودخانه را از خالی ساختن خاک زیر لاستیک‌ها باز می‌دارند. در اوکلاهما درخت آفاقای سیاه ترجیح دارد؛ زیرا یافت ریشه‌های فیبری دارد و درختان جدیدی ایجاد می‌کند.

از آنجا که این گونه پروژه‌ها در امتداد مسیرهای آبی انجام می‌شوند، هر کدام نیاز به اجازه اتحادیه مهندسان دارد که در برخی موارد، ممکن است مشاوره طراحی در اختیار بگذارند. براساس یک برآورد هزینه چنین سیستمی حدود ۱۳۵ دلار برای هر متر از ساحل است و در برابر حدود ۹۰۰ دلار برای هر متر ساحل تثبیت شده با سنگ چینی نامنظم،

این مقاله ترجمه‌ای از منبع زیر است:
Stuart Hoising, "Retreading Worn Landscapes", Landscape Architecture, May 2000, PP. 38-42.

مبانی طراحی معابر شهری

حمید قلی‌خانی

کارشناس ارشد معماری و برنامه‌ریزی حمل و نقل

بخش دوم

در بخش اول این مطلب، سلسله مراتب معابر شهری و ویژگیهای مورد نظر برای راههای رده‌های مختلف این سلسله مراتب مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در این شماره، چند اصل پایه در مورد طراحی معابر در محیطهای مسکونی معرفی می‌شود؛ اصولی که در عین سادگی می‌توانند تأثیر عمده‌ای در ایمنی و آسایش شهروندان داشته باشند.

ویژگیهای اصلی طراحی

یکی از جنبه‌های اصلی طراحی راهها، ایمنی آنهاست. در بررسی تصادفات مناطق مسکونی نمی‌توان نقاط تصادف خیز خاصی را مشخص نمود؛ زیرا در سراسر منطقه مسکونی، امکان وقوع تصادف وجود دارد، اما قدر مسلم این است که بیشتر تصادفات مناطق مسکونی در خیابانهای توزیع کننده و خیابانهای عبوری رخ می‌دهند. بر اساس مطالعاتی که سازمان توسعه همکاریهای اقتصادی سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۸ انجام داده است سه چهارم تصادفات مناطق مسکونی در خیابانهای توزیع کننده و عبوری اتفاق می‌افتد و وجود تقاطعها نیز در مناطق مسکونی، خطر تصادف عابران پیاده را افزایش می‌دهند. عوامل مهم ایمنی ترافیک در مناطق مسکونی عبارتند از:

- ۱- مناطق مسکونی با تراکم زیاد و مناطق مسکونی قدیمی که در مجاورت مرکز شهر واقع شده‌اند، از ایمنی ترافیک برخوردار نیستند.
- ۲- در صورتی که تعداد منازلها و مدارس در منطقه مسکونی زیاد باشند و فضای کافی برای بازی کودکان منظور نگردد، ایمنی منطقه کاهش می‌یابد.
- ۳- وجود تقاطعهای بسیار زیاد، عدم تفکیک ترافیک، خیابانهای کم عرض و طول در مناطق مسکونی، ایمنی را کاهش می‌دهند.



۱- طرح نامناسب برای شبکه راهها که راه دسترسی باعث جذب ترافیک عبوری می‌شود.



۲- طرح دروازه برای شبکه راهها که باعث حذف ترافیک عبوری از راه دسترسی می شود



طرحی که از میان برداشتن راه دسترسی جلوگیری می کند



طرحی که از عبور ترافیک عبوری از راه دسترسی جلوگیری می کند



طرحی که با تقویت دسترسی به راه اصلی از عبور ترافیک آن جلوگیری می کند



طرحی که امکان دسترسی به مسیر اصلی را از ترافیک عبوری اجتناب می کند



طرحی که امکان دسترسی به مسیر اصلی را از ترافیک عبوری اجتناب می کند



طرحی که امکان دسترسی به مسیر اصلی را از ترافیک عبوری اجتناب می کند



طرحی که با تقویت دسترسی به مسیر اصلی از عبور ترافیک آن جلوگیری می کند



طرحی که از عبور ترافیک عبوری از راه دسترسی جلوگیری می کند

۳- انواع طرح دسترسی به راههای اصلی



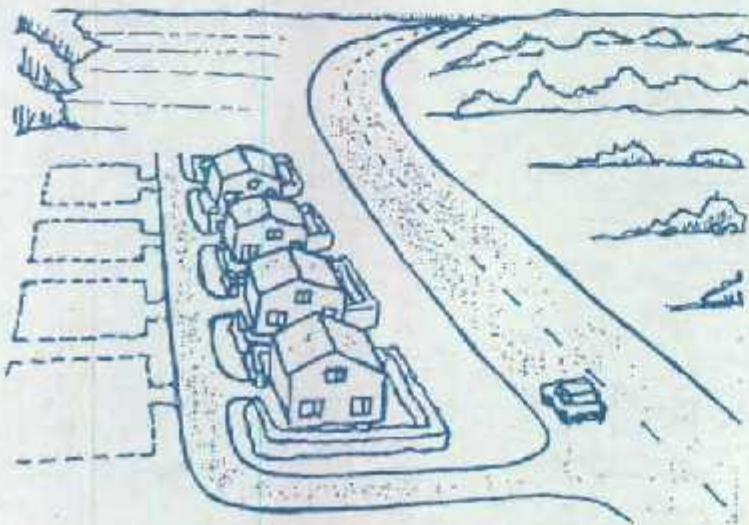
۴- خیابانهایی که از حجم ترافیک بالا برخوردارند، تأثیری منفی بر ایمنی ترافیک برجای می گذارند؛ همچنین توقف اتومبیل ایسر در این گونه خیابانها تأثیر نامطلوبی در ایمنی ترافیک محله دارد.

۵- تکلیک ترافیک، ایجاد کوچه های تن گرد که دارای فضای کافی جهت دور زدن باشند و طراحی راههای حلقه ای، تأثیر مثبتی در ایمنی محله های مسکونی دارند.

به منظور ایمنی شبکه راهها و حمل و نقل، از منطقه مسکونی نباید راههای شریانی عبور کند، اما وجود یک خیابان توزیع کننده محلی با توجه به اصول سلسله مراتبه از اجزای آن است. خیابانهای توزیع کننده محلی اساساً برای توزیع ترافیک به خیابانهای محلی و دسترسی به منازل طراحی شده اند و نیاز به انشعاب از راه اصلی دارند، اما خیابانهای محلی و دسترسی به منظور جلوگیری از عبوری شدن، بهتر است با خیابانهای توزیع کننده محلی در ارتباط باشند. نمودارهای ۱ و ۲ نمونه ای را از نحوه حذف ترافیک عبوری و برقراری سلسله مراتب در یک محله به نمایش می گذارند.



۴- در این طرح هر منزل مسکونی یک دسترسی مخصوص به خود از راه اصلی دارد. خانه های طراحی شده بر آن سوی خیابان نیز به همین شکل با واحد بومیه تاثیر این خاطر تصادفات افزایش می یابد.



۵- در این طرح دسترسی منازل تنها از طریق یک راه جایی که با راه اصلی فقط یک تقاطع T شکل دارد برقرار می شود.

۶- نمایشی مسکونی که یک راه اصلی، مدارس و محل کار را از یکدیگر جدا کرده است. با این کار، دانش آموزان مجبورند هر صبح این راه را طی کنند.



در طراحی شبکه راههای محلی باید به این اصل توجه شود که دسترسیهای محلی، معابر می هستند که در ابتدا یا انتهای سفرهای غیر تجاری مورد استفاده قرار می گیرند و نزدیکترین معبر به امکان محل زندگی مردم محسوب می شوند. نمودار ۳ نمونه هایی را از شبکه راههای محلی منشعب از یک راه توزیع کننده نشان می دهد که استفاده ترافیک عبوری از آنها امکانپذیر نیست. ملاحظه می شود که استفاده از راههای حلقه ای (Loop) و کوچه های پین گرد (Culs-de-Sac) به منظور از بین بردن ترافیک مزاحم به این طرحها کمک می کنند.

در طراحی شبکه راههای دسترسی باید توجه کرد که دسترسیها تحت کنترل قرار گیرند و بتوان کنترل کاملی بر دسترسیها و توسعه ها اعمال نمود تا دسترسی به معابری که ماهیتا جنبه حرکت دارند به حداقل ممکن کاهش یابد. نمودارهای ۴ و ۵ دو نوع نحوه کنترل دسترسی را در طراحی معابر نشان می دهند. از نظر مهندسی ترافیک، طرح نمودار ۴ مردود و طرح نمودار ۵ قابل قبول است.



۷- نمایشی مسکونی که معابر می، محل کار و سایر جنبه های عبوری را از هم جدا کرده است.





۹- راه زمین شهری که از یک دوستان عبور می‌کند و باعث ترافیک عبوری و محلی می‌شود.



۱۰- ایجاد راه کنارگذر (کریپدی) برای وضعیت فوق العاده حلقه ترافیک عبوری از روی، خاص شود به نقاط دسترسی محدود در راه جدید نوبه کنه

طراحی کاربریهای زمین نباید به شکلی باشد که ساکنان یک محله مجبور شوند از عرض بگ خیابان شریانی و یا یک بزرگراه عبور کنند. برای مثال نمودار ۹ یک راه اصلی را نشان می‌دهد که محل مدارس و محل کنار در طرفین آن قرار گرفته؛ بنابراین کارمندان و دانش آموزان مجبورند هر روز عرض راه را طی نمایند، اما در طراحی مناسبی که در نمودار ۱۰ نشان داده شده است در ناحیه مسکونی، محل مدارس، محل کار و سایر فعالیتهای مورد نیاز در یک طرف راه اصلی طراحی شده و نیاز به عبور از عرض راه نیست. در سواردی که بالا جبار یک راه اصلی بافتن و از میان منطقه‌ای محلی عبور می‌نماید، ممکن است نیاز به استفاده از روگذر و یا زیرگذر باشد. برای مثال در نمودار ۸ یک بزرگراه از میان منطقه‌ای تفریحی عبور نموده است و به ناچار برای ایجاد پیوستگی در رفت و آمد موتوری و غیر موتوری محلی، اقدام به طراحی روگذر به صورت غیر همسطح گردیده است.



۱۱- پیوستگی مسیرهای عابر پیاده و چلانداری از راه ترافیک عبوری در منطقه‌ای شهری.

- سردر عبور عابران
- پارکینگ
- محل ایستادن خودرو
- بافتن سوارهوار
- محل ایستادن سوارهوار



چهارمین این مقاله را دکتر پاکزاد بر انتخاب ماهنامه قرار داده است از ایشان سپاسگزاریم.

مقاله

- 1- Institution of Highways and Transportation: Roads and Traffic in Urban Areas, New Castle, UK, 1987.
- 2- McShane & Roess: Traffic Engineering, Practice - Hall, New Jersey, USA, 1990.
- 3- TRL: Towards Safer Roads in Developing Countries, UK, 1994.
- 4- Engineering Division of the City of San Buenaventura: Traffic Information Brochures, CA, USA, 1990.

در سواردی که جاده‌های بین شهری از میان آبادیها و سرازتر تجاری عبور می‌کنند، سرعتهای زیاد باعث بروز خطرات زیادی برای ترافیک محلی و عابران پیاده می‌گردد (نمودار ۹). در این گونه سواردی می‌توان با استفاده از یک راه کنارگذر، ترافیک عبوری را از ترافیک محلی جدا نمود. در این صورت باید عمداً وضعیت جاده قبلی را تسهیل داد و دسترسی را با استفاده از راههای منشعب به انجام رساند (نمودار ۱۰). اگر ساخت کنارگذر از نظر اقتصادی توجیه پذیر نباشد باید تمهیداتی برای کاهش سرعت ترافیک عبوری صورت پذیرد و شرح آن را می‌توان در مباحث آرامسازی ترافیک و روشهای کاهش سرعت جستجو نمود.

در خاتمه خاطر نشان می‌کنیم که راههای محلی از نظر ضوابط و استانداردهای طراحی هندسی نیز به محاسباتی نیاز دارند که عناصر آن عمدتاً بر مفروضات سرعت استوارند. این ضوابط از نظر مسیوبتهای افقی و عمودی، مقاطع عرضی، قابلیت رؤیت، زهکشی معابر و روشنایی معابر به بحثهای خاص خود نیاز دارند.

ابر و باد و مه و خورشید و فلک در کار برای زمینی سبزتر

گزارشی از نمایشگاه محیط زیست دوسلدرف
نوید سعیدی رضوانی

نمایشگاه سه سالانه محیط زیست (Envitec) در ماه می ۲۰۰۱ (اردیبهشت ۱۳۸۰) در دوسلدرف آلمان (شهر نمایشگاه‌های علمی) با حضور بیش از ۹۰۰ شرکت و مؤسسه از ۹۶ کشور جهان برگزار گردید.

موضوعات اصلی این کنفرانس بین‌المللی عبارت بودند از: دستاوردهای جدید در زمینه توسعه پایدار، روشهای بازیابی انرژی و بازیافت مواد زائد، دفع مواد زائد، نحوه برخورد با زباله و بازیافت، روشهای پالایش خاک و بهبود وضعیت زیست محیطی مناطق مختلف، سیستمهای اندازه‌گیری، تحلیل و کنترل آلودگی هوا، سیستمهای کاهش آلودگی صوتی، فنون استحصال و پالایش آب آشامیدنی و شیوه‌های حفظ منابع طبیعی. فریدریش آر. آرتلد (Friedrich r. Arnold) رئیس نمایشگاه در مورد هدف از اجرای این نمایشگاه می‌گوید: «اتنوی یک، سکوی تبادل اطلاعات بین‌المللی برای دنیای حفاظت محیط زیست و فن‌آوریهای دفع و بازیابی مواد زائد است. موضوع اصلی نمایشگاه امسال، بحث درباره مفاهیمی است که در دنیای امروز به آن نیاز داریم. در این نمایشگاه، آخرین پیشرفتهایی که در زمینه حفاظت محیط زیست به دست آمده، عرضه شده است. در این نمایشگاه، جزئیات روشهای مرسوم و جدید در زمینه برخورد با مواد زائد، بازیافت، فن‌آوری آبهای زائد، کنترل آلودگی هوا، کاهش سر و صدا و تأمین پالایش آب به نمایش درآمده و منابع سبز انرژی معرفی شده است.»

همزمان با این نمایشگاه، نمایشگاه بزرگ بهداشت شغلی و ایمنی کار (A+A) نیز در نمایشگاه بین‌المللی دوسلدرف برگزار شد.

فریدریش، همزمانی این دو نمایشگاه را ناشی از این می‌داند که امور مربوط به امنیت شغلی و حفاظت محیط زیست، اغلب به وسیله افراد و مؤسسات واحدی مدیریت می‌شوند.

از آنجا که اطلاعات بسیار گسترده‌ای در این نمایشگاه عرضه شد، امکان پرداختن به همه جزئیات و دستاوردهای نمایشگاه وجود ندارد. بنابراین با توجه به اهمیت مسئله بازیافت زباله به تشریح پنج فن در بازیافت مواد اکتفا می‌کنیم. علاقمندان می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر در مورد دستاوردهای این نمایشگاه و مطالعه کامل گزارش، با ماهنامه شهرداریها تماس بگیرند.

مفضل صورت گرفته است تا از صرف بودجه زیاد که برای زباله در نظر گرفته شده است جلوگیری شود. اما با وجود برسیها و اقدامات بسیاری که به منظور گسترش صنعت بازیافت زباله صورت گرفته است هنوز هم مشکلاتی وجود دارد.

بسته‌بندی زباله به شکل گرد و فشرده، می‌تواند بسیاری از مشکلات مهم را در جمع‌آوری زباله حل کند. این روش، بسیار سالم و کارساز است و به شهرداریها اجازه می‌دهد که زباله را برای مدتی طولانی بدون اینکه برای کسی مزاحمتی ایجاد کند، حتی در دمای زیاد نیز نگهداری نمایند.

انبساط کردن زباله به شکل کم حجم و سالم برای مدتی طولانی

روش معمول و قدیمی جمع‌آوری و نگهداری زباله مشکلات بسیاری را به همراه آورده است، از جمله آلوده کردن زمین، آب، هوا و به طور کلی منابع مهم حیاتی، همچنین ایجاد مشکل در زندگی ساکنانی که در مجاورت مناطق دفع زباله قرار دارند و افزایش مخارج و هزینه دفع زباله به همراه زیاد شدن حجم آن. در بسیاری از مناطق دنیا، اقداماتی در جهت مبارزه با این

صفحه «ورماورد سفر»
صفحه‌هایی است که در آن
مشاهدات و یافته‌هایی که از
مدیریت شهرهای کشورهای
خارجی به دست می‌آید مطرح
می‌شود تا مسئولان و مدیران
شهری در ایران از این نوآوریها
استفاده کنند و ضمن ارتقای
خدمات از هزینه‌های آن نیز
بکاهند.
ماهنامه شهرداریها در
شماره‌های گذشته خود به دو
نمونه از این تجربه‌ها اشاره
کرده است. در این شماره نیز
گزارشی از نمایشگاه سه سالانه
محیط زیست دوسلدرف درج
شده که امید است مورد استفاده
قرار گیرد. برای شماره آینده هم
گزارش بازدید از کارخانه
زیاده‌سوز کومی ایتالیا و مشاهداتی
در زمینه شهرسازی و طراحی
شهری در برخی از کشورهای
اروپایی را در نظر گرفتیم.
ماهنامه شهرداریها از انعکاس
تجربه‌های سایر
دستان کارگران و کارشناسان
مدیریت، برنامه‌ریزی و طراحی
شهری در این صفحه استقبال
می‌کند.

به عبارت دیگر، این نوع جمع‌آوری و نگهداری زباله به تدریج به حفظ محیط زیست کمک می‌کند و فضای بهتری برای ساکنان مناطق به وجود می‌آورد.

کمپرس شدن نیز باعث کاهش هزینه حمل و نقل می‌شود و به دلیل فشرده بودن بسته‌بندیهای آن، فضای کمتری در انبار اشغال می‌کند. مشخصات اصلی این بسته‌بندی به شرح زیر است:

- اندازه آن یک متر و ۲۰ سانتیمتر مربع است.
- حجم آن یک متر و ۳۰ سانتیمتر مکعب است.
- وزن آن ۵۰۰ تا یک تن و ۲۰۰ کیلوگرم است.

محسسات و مزایای این نوع بسته‌بندی عبارتند از:

- ۱- کوچک و گه‌گه‌گه زباله کوچک شده، احتیاج به محل نگهداری کوچک و کم‌حجم دارد و باعث می‌شود که در تعداد زیاد و حجمی کمتر حمل و نقل شود. علاوه بر این، به دلیل گرد بودن آن، هیچ‌گونه باله‌ای از آن در زمان حمل و نقل پاره نمی‌شود.
- ۲- هیچ‌گونه هوایی داخل آن نمی‌ماند، فاسد نمی‌شود و

۷- برای بازیافت مجدد آماده است. محتوای بسته فقط با لایه‌های پلاستیک محافظت می‌شود، بسیار آسان باز می‌شود، هیچ نوع سمم‌آهنگی در آن برای خم کردن استفاده نشده است و احتیاجی به دیگر انواع و مواد مختلف جهت عملیات سوزاندن آن نیست.

بسته فشرده شده سفید رنگ - که در مورد آن توضیح دادیم - مقدار زیادی رطوبت در زباله (جمع شده در منزل) نیز دارد، اما هیچ‌کس سازمانی که پلاستیک خارجی محافظ برداشته شود، متوجه آن نمی‌گردد، علاوه بر این، این بسته‌بندی، پدیده‌های جدید، تمیز و بهداشتی است و هیچ‌بویی از خود متصاعد نمی‌کند. تأسیسات و ابزار این نوع بسته‌بندی، گرد، قابل حمل و نقل است و تنها قبل از اینکه کار شروع شود به آماده‌سازی کوتاه مدتی نیاز دارد.

این دستگاه، در مجموعه‌های ساده ساخته شده است، به آسانی قابلیت حمل و جابه‌جایی دارند، آن را می‌توان به سادگی به محیطی در داخل یا خارج از محل انتقال داد و اجرای عملیات آن با سرعت

آلمان - دومیندرف - نمایان از رود راین



خطری در مورد به وجود آمدن گاز در داخل آن وجود ندارد.

- ۳- روشی برای حفظ سلامت محیط زیست است؛ زیرا تور محافظ بسته از جنس تایلون است و یک لایه تایلون دیگر نیز روی آن کشیده می‌شود. روکش خارجی از مواد بازسازی شده پلی‌ئین ساخته شده است و خطری برای محیط زیست ندارد.
- ۴- به طور کامل بسته‌بندی شده و چسبندگی کاملی دارد و به عبارت دیگر، انرژی و نیروی گازی زباله مهار شده است و هیچ‌گونه شیرابه‌ای وجود ندارد.
- ۵- به دلیل بو نداشتن بسته، برای پرندگان و حیوانات غیر قابل شناسایی است. از سوی دیگر، توری بسته‌بندی چسبندگی دارد و هیچ پرندگانی به دلیل روکش سفید پلاستیکی که روی آن است حتی به آن توجه نمی‌کند.
- ۶- تمیز و بی‌بوست و هیچ مشکلی برای نگهداری آن در فضای باز - حتی برای چند سال - وجود ندارد.

۷- برای بازیافت مجدد آماده است. محتوای بسته فقط با لایه‌های پلاستیک محافظت می‌شود، بسیار آسان باز می‌شود، هیچ نوع سمم‌آهنگی در آن برای خم کردن استفاده نشده است و احتیاجی به دیگر انواع و مواد مختلف جهت عملیات سوزاندن آن نیست.

بسته فشرده شده سفید رنگ - که در مورد آن توضیح دادیم - مقدار زیادی رطوبت در زباله (جمع شده در منزل) نیز دارد، اما هیچ‌کس سازمانی که پلاستیک خارجی محافظ برداشته شود، متوجه آن نمی‌گردد، علاوه بر این، این بسته‌بندی، پدیده‌های جدید، تمیز و بهداشتی است و هیچ‌بویی از خود متصاعد نمی‌کند. تأسیسات و ابزار این نوع بسته‌بندی، گرد، قابل حمل و نقل است و تنها قبل از اینکه کار شروع شود به آماده‌سازی کوتاه مدتی نیاز دارد.

این دستگاه، در مجموعه‌های ساده ساخته شده است، به آسانی قابلیت حمل و جابه‌جایی دارند، آن را می‌توان به سادگی به محیطی در داخل یا خارج از محل انتقال داد و اجرای عملیات آن با سرعت

آلمان - دومیندرف - رودی نمایشگاه

طراحی شده است به راحتی آن را چاک می دهد و باز می کند در واقع به همین دلیل است که هیچ میسی از نوع فلز برای این نوع بسته بندی استفاده نشده و پس از باز کردن محتوا، بسته احتیاجی به عملیات معدماتی قبل از سوزاندن ندارد، اما در مورد نوار پلاستیکی محتاطاً بسته، همان طور که اشاره شد، این نوع پلاستیک از پلی تین فاقد کلر به وجود آمده که قابلیت بازیافت مجدد دارد و یا اینکه می توان آن را به همراه زیاله سوزاند، بدون اینکه هوا را آلوده کند.

ماشین خودکار بازیافت

به وسیله این ماشین خودکار می توان قوطیهای نوشابه و کنسرو، قنجرهای پلاستیکی، قوطیهای شیر و... از کارخانه های مختلف و در اندازه های گوناگون را جمع آوری کرده به کمک این ماشین از دور ریختن قوطیها و چیزهای دیگر بزرگی می شود. برای تشویق مردم به استفاده از این دستگاه جایزی نیز به صورت اتفاقی به بهره داران تعلق می گیرد.

از زمانی که عملیات بسته بندی زیاله به شکل کوچک و بی فشار (بدون هوا) شروع می شود، هیچ گونه نشت آب از زیاله وجود ندارد و این نوع بسته بندی، بهترین راه حل، حتی برای پرآب ترین نوع زیاله شناخته شده است



ماشین بازیافت بطورهای استفاده شده



کالاهای غیر قابل شناسایی توسط ماشین، شناسایی شده عبور می کنند و به یک کانال جداگانه برگردانده می شوند. رایانه ای که در این ماشین مورد استفاده قرار گرفته است، برای شناسایی کالاهایی که به آن داده شده، بسیار راحت قابل برنامه دادن است. بسته های انتخاب شده توسط ماشین، با توجه به نوع فلز و جنس آنها - که رمز آنها در ماشین ثبت شده است - از هم جدا می شوند. مایع باقیمانده داخل ماشین از قوطیهای مختلف و چیزهای مشابه، توسط یک منبع جمع آوری مایعات ذخیره می شود و به این ترتیب از آلودگی باقیمانده در ماشین در اثر پیشرفت بوهایی بد و ناخوشایند، توسط منبع ذخیره مایعات جلوگیری می شود. همچنین به منظور کاهش فضای اشغال شده و محل نگهداری زیاله های قابل بازیافت، در این محلها، از سیستم فشرده کردن استفاده می شود و چیزهای غیر قابل بازیافت، فشرده و یا خرد می گردند. خالص بودن چیزهای از هم جدا شده، برای

زیاده قابل انجام است. زیاله بسته بندی شده به این شکل، کاملاً و کیوم شده و مقدار حجمی آن بسیار کوچک است (حداقل سائز) چیزی که زیاله ها را له و خرد نکردم و بسیار راحت بسته بندی می شود. در این روش از زمانی که عملیات بسته بندی زیاله به شکل کوچک و بی فشار (بدون هوا) شروع می شود، هیچ گونه نشت آب از زیاله وجود ندارد و این نوع بسته بندی، بهترین راه حل، حتی برای پرآب ترین نوع زیاله شناخته شده است. همچنین، یکی از مزایای سیستم اندازه کوچک بسته ها است، این نوع بسته بندی را می توان خارج از منزل و در محیط باز برای چند سال نگهداری کرد؛ زیرا بسیار مطمئن، سالم و دارای استحکام کافی است.

باز کردن این بسته ها برای بازیافت به طور مستقیم در هر زمانی بیامان است. یک وسیله ساده که برای این نوع بسته بندی

زیاله سوز بازیافتی

ایبار کردن زیاله های فشرده



به منظور کاهش فضای اشغال شده و محل نگهداری زباله های قابل بازیافت، از سیستم فشرده کردن استفاده می شود و چیزهای غیر قابل بازیافت، فشرده و یا خرد می گردند. خالص بودن چیزهای از هم جدا شده، برای بازیافت مجدد، بسیار مناسب است

- جدا کردن پلاستیکهایی که در برابر حرارت و آتش مقاوم اند که موادی از قبیل Br و Ci را شامل می شوند و با دیگر انواع پلاستیک فرق می کنند.

- جدا کردن چوبهایی که دارای As و Cu و Cr هستند، از چوبهای قابل اشتعال.

دوباره سازی لوازم خانگی الکتریکی مستعمل

السواع لوزمی که در این روش، بازیافت می شوند عبارت اند از: تلویزیونها، یخچالها، ماشینهای لباسشویی و تهویه ها. روش پردازش نیز به این ترتیب است: باز شدن توسط دست، خرد شدن توسط پرس، طبقه بندی کردن و بازیافت گاز فریون یخچال.

چگونگی بازیافت

تلویزیون: ابتدا قطعات مختلف به وسیله دست از هم جدا می شوند؛ همچنین قسمت لامپ تصویر نیز از هم جدا شده و به دو قسمت لامپ تصویر و شیشه روی آن تقسیم می شوند. لامپ تصویر پس از پرس، خرد شده، شستشو و تمیز می شود و قابلیت بازیافت می یابد. شیشه روی لامپ نیز برای مصرف معمولی در صنعت شیشه، مورد استفاده قرار می گیرد. سپس کابین تلویزیون پس از پرس شدن به پلاستیک تبدیل می شود و قابل استفاده در مصارف پلاستیکی خواهد بود.

ماشینهای لباسشویی: پس از خرد شدن توسط پرس، موتور آنها جدا می شود و توسط حرارت ذوب می گردد. بدنه ماشین نیز پرس شده و سایر قطعات آن توسط آهن رهای مغناطیسی، پس از تفکیک مانند پلاستیک، آهن و فولاد، طبقه بندی می شوند.

سیستمهای تهویه: به وسیله دست از یکدیگر جدا می شوند و بدنه آنها مانند قیل، تجربه می گردند. گاز حاصل از سیستمهای تهویه نیز گرفته می شود تا از آلودگی هوا و لایه آزن جلوگیری شود. **یخچالها:** به وسیله دست از هم جدا می شوند و گاز آنها، همان مسیر قبلی را طی می کنند. بدنه یخچالها نیز پس از پرس شدن توسط ماشین کمپرس، جمع نوری می شوند.



بازیافت اتومانیگ فوطیهای زائد

بازیافت مجدد، بسیار مناسب است.

سیستم بازیافت توسط اشعه ایکس

این سیستم، یک روش خودکار است، به این صورت که ذرات فلز توسط نور فلوتورسنت و اشعه ایکس، طبقه بندی و شناسایی می شوند. این روش می تواند حدود پانزده طبقه فلز مختلف را در یک زمان از نظر جنس و ترکیبات آن، شناسایی و طبقه بندی کند. سیستم XRF (اشعه ایکس و نور فلوتورسنت) می تواند انواع فلز را شناسایی و تفکیک کند.

سیستم بازیافت و طبقه بندی توسط اشعه ایکس دارای یک قسمت لوزان است که به وسیله یک سیمه عریض، عمل حرکت، آزمایش و شناسایی مکانیکی را انجام می دهد. این سیستم داخل یک کانتینر نصب شده است و به راحتی قابلیت جابه جایی را دارد. همچنین این دستگاه دارای فعالتهای زیر است:
- دسته بندی جداگانه فلزات کهنه در اندازه ۳ تا ۵ سانتیمتر.



به دلیل افزایش روزافزون
عوارض زباله و تغییرات
پی در پی قوانین مربوطه،
شهرداریهای سوئیس
در یافت عوارض زباله را به
دقت بررسی می کنند. از
این پس، عوارض زباله،
تنها بر اساس وزن زباله
تولید شده دریافت
می گردد

سوئیس - نوربخ

قرآیند باز یافت لوازم خانگی الکترونیکی

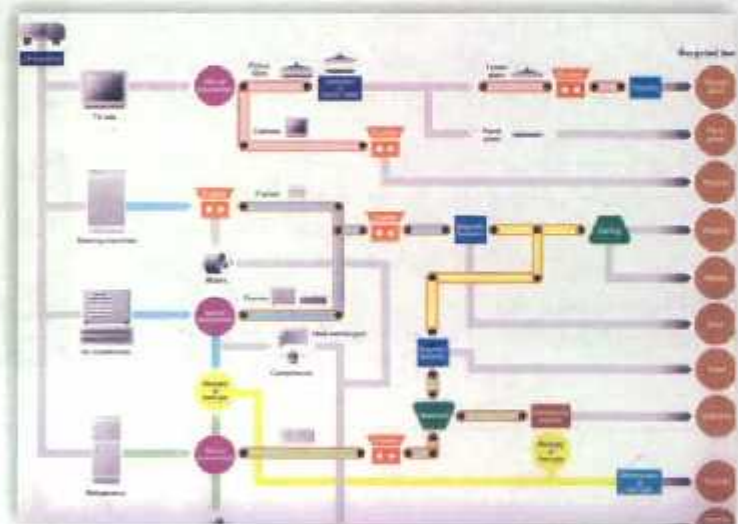
وجود دارد که باید آنها را نیز مدنظر قرار داد. بنابراین، شهرداریها بیش از پیش تأکید دارند که از این سیستم جدید استفاده کنند. بویژه در مساطبق فرانسوی زبان سوئیس که بیش از ۱۵ ناحیه شهرداری از کانتینر یا ایستگاههای پرس زباله ECO استفاده می کنند.

سیستم جمع آوری زباله ای که در جهت منافع شهروندان طراحی شده است حکم می کند که هر شهروند، کارگاه، کارخانه و یا فروشگاه، بر اساس میزان زباله تولیدی خود، عوارض پرداخت کند. در این صورت، ملاک سنجش، حجم زباله نیست، بلکه وزن آن است؛ در واقع همان معماری که در تأسیسات سوزاندن زباله یا انبارها ملاک عمل است.

اساس دستگاه کانتینری یا ظرفیت ۳۰۰ لیتر با تجهیزات و لوازم توزین، مطابق با معیارهای سنجش وزن اروپاست که در آن دستگاهی برای تعیین تنوع زباله (زباله خانگی یا نوع دیگری از زباله) تعبیه گردیده است. کسر عوارض با کارتی معنایی، شبیه کارتهای اعتباری صورت می گیرد. این کارت فقط برای یک شخص یا کارگاه صادر می شود و فقط برای همان مورد قابل استفاده است. کارت مستقیماً در محفظه مخصوص گذاشته می شود و پس از اینکه دستگاه اعتبار کارت را تأیید کرد، در پیچه ورود زباله به طور خودکار باز می شود. زباله به داخل دستگاه انداخته می شود و وزن و هزینه آن بر روی صفحه نمایشگر درج می گردد. با فشار یک دکمه، در پیچه بسته می شود و کارت اعتباری آزاد می گردد. این دستگاه در تمام مدت شب و روز و تمام روزهای سال قابل استفاده است.

زباله در داخل دستگاه پرس می شود و به این طریق از ایجاد کوهی از زباله جلوگیری می گردد. این سیستم برای محلههای شهری، مجتمعهای مسکونی، کارگاهها و فروشگاهها بسیار مناسب است.

* ترجمه متون آلمانی مربوط به این قسمت از گزارش توسط دفتر مدارخ انجام شده است



فن آوری جدید جمع آوری زباله در سوئیس *

شهرداری سوئیس از این پس در جمع آوری زباله، روش جدیدی را به کار می گیرند؛ به این صورت که عوارض زباله تنها بر اساس وزن زباله تولیدی محاسبه و دریافت می گردد.

به دلیل افزایش روزافزون عوارض زباله و تغییرات پی در پی قوانین مربوطه، شهرداریهای سوئیس دریافت عوارض زباله را به دقت بررسی می کنند. از این پس، عوارض زباله، تنها بر اساس وزن زباله تولید شده دریافت می گردد. این روش جدید کانتینرهای پرس زباله ECO نام دارد. زباله در دستگاه مخصوص، وزن می شود و عوارض آن به طور خودکار از کارت اعتباری کسر می گردد.

با وجود موفقیت روشهای قبلی، معلوم شده است که دریافت عوارض بر حسب کیسه های زباله، چاره اساسی نیست و جایگزینهای مختلفی برای وضع عوارض بر حسب کیسه زباله

شهرهای ژاپن در جستجوی فضاهای طبیعی



ژاپن، کشوری که از جزیره‌های متعدد تشکیل شده، به دلیل گسترش بی‌رویه شهرسازی، دچار کمبود فضاهای طبیعی شده است.

در این کشور، کمبود فضاهای طبیعی مانند باغ، پارک و... بر روی چهره پایتخت این کشور یعنی توکیو - که یکی از بزرگترین و شلوغ‌ترین شهرهای دنیاست - تأثیر منفی داشته است. از سوی دیگر، فضاهای طبیعی موجود نیز هیچ سودی برای مردم ندارد؛ چرا که بیشتر آنها خصوصی بوده و کمتر در خدمت شهر و شهروندان قرار گرفته است.

کمبود فضاهای باز و طبیعی و تراکم فضاها در این شهر، همچنین بحرانهای ترافیکی، باعث آلودگی شدید هوا شده است.

این موضوع باعث شده است ژاپنی‌ها برای بهینه‌سازی محیط زندگی شهری خود با ساخت مکانهای تفریحی مصنوعی، این کمبود را جبران کنند که از جمله می‌توان به معبد آب اشاره کرد. این معبد در کنار ساختمان شهرداری توکیو واقع شده و از دو برج بلند تشکیل شده است که به وسیله یک پل معلق به



ژاپن - توکیو - پارک زندگی دریایی

یکدیگر متصل شده‌اند.

در واقع، معبد آب جایگاهی برای ادای احترام به این مایع حیات بخش و یادآور اعتقاد پیشینیان به این منبع زندگی است.

ژاپنی‌ها با ساخت این معبد به دنبال ایجاد گفتمانی درونی میان طبیعت و انسان هستند که در هزاره سوم میان آهن و دود غرق شده است!

در این سازه مذهبی، یک هرم سفید در مرکز قرار گرفته و آب، اطراف آن را مانند پرده‌ای احاطه کرده است و این امر، از اعتقاد ژاپنی‌ها به فداست آب نشأت می‌گیرد.

در ساخت این معبد از فن آوری نیز استفاده شده و سازه کارگری سیستمی الکترونیکی، جریان آب به مطابق شرایط آب و هوایی نظیر باد و باران، تنظیم شده است.

شبه‌انیز در این معبد به وسیله نورپردازی دقیق، تصاویر زیبایی به وجود می‌آید و عابران خسته از شلوغی شهر را به خود جلب می‌کند.

امروزه که در شهرها دیگر رودخانه‌ای وجود ندارد، حوضچه و اینماهایی از این دست می‌توانند به نوعی یادآور عناصر طبیعی و آستی انسان و محیط اطراف خود باشند.

ترجمه علی سفری
منبع

Maria Jose Sorensen, SQUARES
PLAZAS, Atrium, 1993.

پارکینگ‌های مکانیکی در آلمان

به منظور ایجاد افزایش مکان برای پارک اتومبیلها در آلمان، پارکینگ‌های طبقاتی ایجاد شده است.

ساخت پارکینگ‌های طبقاتی در شهرها، پدیده نوینی نیست، اما پارکینگ که در شهر زیتل فینگن آلمان ساخته شده دارای خصایس یک اثر معماری بدیع است.

این پارکینگ، پس از تجزیه و تحلیل پارامترهای جغرافیایی، زمین‌شناسی، زیبایی‌شناسی و اقتصادی منطقه در ابعاد ۵ هزار و ۹۵۰ مترمربع، ۷ طبقه و گنجایش ۱۲۴ اتومبیل بنا شده است.

چهار سالایر مکانیکی، ماشینها را جابه‌جایی می‌کنند و شیشه‌های بزرگ شفاف

باعث سبکی هرچه بیشتر ساختار نما شده است.

در این پارکینگ، حمل و نقل عمودی اتومبیلها قابل رؤیت است و درهای ورودی آن، تنها نقاط ارتباطی صاحبان اتومبیل با پارکینگ است.

با استفاده از یک سیستم خاص، مکان آزاد موجود برای انتقال و پارک اتومبیل به سرعت مشخص می‌شود و در مدت ۳ دقیقه نیز اتومبیلها تحویل رانندگان می‌گردد.

ترجمه میتو موسوی
منبع

L' Architecture D' Aujourd' HUI.
328, Juin 2000





ترجمه فرحناز نوبخت
منبع

"Den Wünschen der Bürger Gehör
Schenken", Deutschland, April/Mai
2001, P. 37

در یکی از مدارس پروکسل مطرح شد و سپس گسترش یافت.

تزدیک کردن محل سکونت و شغل افراد. علاوه بر این، این انجمن، تلاشهایی را نیز برای بهبود وضعیت جابه‌جایی شهروندان در نظر گرفته است؛ به این صورت که ویان با اصلاح هندسی معابر به محله‌ای تبدیل خواهد شد که مسافتهای آن کوتاه است و ساکنان می‌توانند پیاده به مغازه‌ها، مدارس، ایستگاههای ترانوا و دیگر مراکز خدماتی دست یابند. شهروندان، این مسافتها را زیر ۷۰۰ متر در نظر می‌گیرند.

از سوی دیگر، در بیشتر نقاط محله ویان از ایجاد پایانه و گاراژ جلوگیری شده است و این مکانها در حاشیه محله قرار می‌گیرند.

شاید ذکر است که این انجمن برای استفاده بهینه و هر چه بیشتر از زمین در نظر دارد پارکینگ را از متراکم حذف کند؛ به این صورت که شهروندان به استفاده از خودروهای عمومی ترغیب شوند و به ۵۰ درصد از واحدهای مسکونی، پارکینگهایی در گاراژهای عمومی واگذار گردد.

همچنین در ویان پیش‌بینی شده است که در آینده، واحدهای مسکونی به صورت آتیه احداث گردند و هزینه‌های مالی آن با مشارکت افراد دروتمند دریافت شود تا به این ترتیب، شهروندان کم‌درآمد نیز صاحبخانه شوند.

ترجمه مینو موسوی
منبع

www.Google/Qualite' de La Vie
Urbaine

برای ایجاد مسکن، مسائل مربوط به سالک و مستأجر و تالیفات برای جلب کمکهای مردمی در مورد ساخت مسکنهای کم هزینه است.

همچنین انجمن محله ویان، اهدافی را در چهار چوبهای مشخص به شرح ذیل دنبال می‌کند؛ تلاش برای کاهش تعداد اتومبیلهای شخصی، افزایش کاربریهای



مختلط در زندگی شهری به واسطه ایجاد تعداد زیادی فضاهای عمومی، تلاش برای دستیابی به اقتصاد شهری پایدار همراه با بهبود مسائل مربوط به بوم‌شناسی، بازیافت زباله‌ها به روش صحیح، ارزش نهادن به بوم‌شناسی منطقه و ایجاد فضاهای سبز، معرفی فنون جدید در مورد فاضلابهای شهر و تلاش برای

از طریق اینترنت

شهروندان اروپایی در باره آینده شهرهایشان نظر می‌دهند

از این پس، شهروندان اروپایی می‌توانند از طریق اینترنت، پیشنهادهای خود را به کمیسیون اتحادیه اروپا منتقل کنند. انسان از طریق وب سایتی به نام Futurum نظرات خود را در زمینه‌های شهرنشینی، اقتصاد سیاست، جامعه و... منعکس می‌کنند تا مسئولان بتوانند از تصورات، بیمها و امیدهای آنان آگاه شوند و با توزیع آینده‌ای بهتر، برای مردم تلاش کنند. سران اتحادیه اروپا معتقدند عقاید و نظرات مطرح شده از این طریق باید مورد توجه و دقت قرار گیرد؛ زیرا با استفاده از این پیشنهادهای می‌توان از زمان بیشتری گرفت.

شایدان ذکر است که این طرح، نخست

فریبورگ، شهری دانشگاهی با ۲۰۰ هزار نفر جمعیت که از ملیتهای مختلف تشکیل شده است با مشارکت شهروندان و در قالب انجمنهای شهروندی اداره می‌شود.

در محله ویان فریبورگ، مشارکتهای اجتماعی، نمود بیشتری دارد و شهروندان

انجمنهای شهروندی در فریبورگ آلمان

پس از تشکیل انجمنها از سوی دولت حمایت می‌شوند.

انجمن ویان از تخصصهای مختلف حقوقدانان، بوم‌شناسان، شهرسازان، زیست‌شناسان، فیزیكدانان و کارشناسان اقتصادی، مالی و جغرافیایی تشکیل شده است.

فعالیتهای اصلی این گروه، مشورت

مقابله با فقر و کاهش بیکاری از طریق گسترش فضای سبز، مدنظر قرار گرفته است.

همچنین در بخش ایمنی در ساخت و ساز شهری، به کارگیری اصول ایمنی در تمامی ساخت و سازهای شهری و لزوم توجه مستمر به جنبه‌های ایمنی، بویژه در مناقصه‌های شهرسازی مورد تأکید قرار گرفت و ایمنی ساخت و سازها، پیش شرط اساسی ارتقای کیفیت پایدار زندگی شهری عنوان گردید.

همچنین در این پروژه به جنبه اقتصادی رعایت قواعد ساخت و ساز اشاره شد و اعلام گردید، با رعایت این قواعد، از هزینه تعمیرات بعدی جلوگیری می‌شود. در بحث کاهش آلودگی هوا نیز به رابطه آلودگی هوا با کاربری زمین اشاره شد و میزان آلودگی، به عنوان شاخص تعیین کننده در ارزیابی کیفیت زندگی شهروندان اعلام گردید. ترجمه زهره مشایخ منبع

www.Google/Municipality of Dusseldorf



نتایج اجلاس زیست - محیطی دوسلدرف

در بخش گسترش فضای سبز شهری، ایجاد فضای سبز در زمینهای بلااستفاده، حیاط مدارس، محوطه مجتمعهای مسکونی، خیابانها، معابر و میدانی پرتراکم و پرجمعیت مورد تأکید قرار گرفت. هدف این پروژه، ارتقای کیفیت زندگی و بهبود هوای شهر، بویژه در مناطق پرتراکم عنوان گردیده و حتی برنامه‌هایی برای

اجلاس زیست - محیطی دوسلدرف به منظور ارتقای کیفیت زندگی شهری، زوئن سال جاری در آلمان برگزار شد. در این اجلاس، پروژه‌هایی از جمله گسترش فضای سبز شهری، ایمنی در ساخت و ساز شهری و کاهش آلودگی هوا مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

معماری قدیمی آن حفظ شود؛ حتی در قسمتی از آن در کنار تپه‌های موجود در پارک مجموعه بلکاتی که سالها قبل ساخته شده، به همان حالت قدیمی حفظ شده است و یک تراس، مشرف به پاریس با فلورهای و آبنماهای مصنوعی نیز بر روی تپه ساخته شده است.

در بواره فضای سبز این پارک قدیمی باید گفت که رمان کاشت اولین درخت در این پارک، مربوط به سال ۱۸۸۴ بود که با آغاز بهسازی پارک انواع درختان آن به ۳۰۰ گونه رسیده است.

این پارک دارای باغ گل‌هایی است که به زیبایی آراسته و تزئین شده‌اند و معلول از گیاهان فعلی هستند.

قسمتهایی از این پارک به گونه‌های طراحی شده است که شهروندان می‌توانند از گذرگاههای پوشیده از سایه‌های درختان، عبور کنند و پس از آن به گذرگاه پرریم و خم آفتابی برسند که آلاچیقهای آن خوشامدگویی مهمانان از راه رسیده است.

ترجمه نینو موسوی منبع

www.Google/Municipality of Paris



پاریس - پارک بل ویل

که می‌توان تمامی پاریس را مشاهده کرد. این پارک، علاوه بر چشم‌اندازهای زیبا و مکانهایی که برای تفریح و سرگرمی دارد مکانی فرهنگی نیز محسوب می‌شود؛ چرا که از یک تئاتر روباز و مکانی برای اجرای موسیقی برخوردار است. در بهسازی پارک سعی شده است

پارک بل ویل که در یکی از محلات تاریخی پاریس واقع شده است با تلاشهای شهرداری از تخریب همه‌جانبه‌های یافت و بهسازی شد. این پارک در مرکز محله‌های تاریخی قرار گرفته و چشم‌انداز آن به گونه‌ای است

توسط شهرداری پاریس پارک بل ویل بهسازی شد

شهرهای ما برای افراد کم توان طراحی نشده اند

زهره خوش نمک

طبق آمار سازمان بهداشت جهانی ۱۰ درصد جمعیت دنیا به طریقی دچار معلولیت جسمی و کم توانی هستند. همچنین براساس برآورد سازمان ملل متحد از مناطق در حال توسعه، حداقل یک کودک از ۱۰ کودک متولد شده دچار اختلال جسمی، حسی و روانی است و یا به آن مبتلا می شود.

برآورد صندوق بین المللی کودکان در سال ۱۹۸۰ در مورد معلولیت، حاکی از وجود ۵۱۴ میلیون نفر معلول در سطح جهان بود که تخمین زده شد در اوایل هزاره سوم، این میزان به ۱۳/۵ درصد از کل جمعیت جهان نیز برسد. به همین دلیل، مجمع عمومی سازمان ملل متحد، سال ۱۹۸۱ را به عنوان سال جهانی معلولان اعلام کرد و تصمیم بر این شد که توانبخشی حدود ۴۵۰ میلیون نفر از جمعیت جهان که به نوعی اختلال جسمی یا روانی دارند با مشارکت مردم و نهادهای دولتی و خصوصی در جهت برابری کامل فرصتها تقویت شود.

آمارها نشان می دهند که سهم کشور ما در معلولیتها حدود ۳ تا ۱۰ درصد، براساس همان استانداردهای جهانی است. در حال حاضر بنابه دادههای رسمی، حدود ۳ میلیون نفر معلول ذهنی - جسمی داریم و این به غیر از کم توانانی است که به دلیل کمهولت سن، معلولیتهای پنهان و... در کشور وجود دارند.

پس از جنگ تحمیلی، میزان معلولیتها در کشور ما سیری فزاینده داشته است. علاوه بر این، به دلیل ساختار جمعیتی جوان کشور ما در آیندهای نه چندان دور، تعداد افراد سالمند روز به روز در حال گسترش است و همین افزایش تعداد معلولان و سالمندان، تغییر روشهای زندگی و نیاز به دسترسی بیشتر به امکانات عمومی را بیش از پیش به دنبال می آورد. این در حالی است که هنوز در ساخت و سازهای شهری و اماکن عمومی، وجود این تعداد معلول مدنظر قرار نگرفته است و هنوز ساختمانهایی طراحی و ساخته می شوند که قابلیت دسترسی آنها برای همه امکانپذیر نیست.

افراد دارای ناتواناییهای گوناگون جسمی به وسیله سوانهی که انسان در محیط زیست به وجود آورده است، از شرکت در زندگی روزمره جامعه محروم هستند! ساختمانها بدون توجه به ناتواناییهای جسمی - حرکتی، برناسازی، طراحی و اجرایی شوند و افراد پیر، کودکان ناتوان، کم توان و معلول



در این طرها مورد توجه نیستند تا آنجا که ناتوانی در استفاده از ساختمانهای عمومی عملاً این بخش از جامعه را از مراجعه به آنها باز داشته و به عنوان یک مسئله اجتماعی بروز عینی یافته است. عدم تطابق شرایط زیست شهری با وضعیت جسمانی معلولان به مرور باعث انزوای کم توانان، بویژه آن دسته از نیروهای فعال جامعه که دچار معلولیت جسمی - حرکتی هستند و به دلیل محدودیت حرکتی خود نقائص ساختمانی را نقص خویش می دانند می شود.

برخورد با سوانع متعدد معماری و شهرسازی در سطح شهر و اماکن عمومی، خود تشدید کننده ناتواناییهای جسمانی معلولان می شود و آنان را ناخواسته به انزوا می کشاند. این در حالی است که با تغییراتی ساده در معماری و شهرسازی و وسایل عمومی می توان محیطی مناسب را برای کم توانان ایجاد کرد. به شرطی که در مرحله طراحی، سوانع فیزیکی بناها و فضای شهری را در نظر گرفت و سایر سوانع را نیز هنگام بازسازی و نوسازی برطرف کرد؛ هر چند که بعضی از این گونه سوانع ممکن است هزینه گزافی در برداشته باشد.

باید توجه داشت که محیط فیزیکی که نیازهای گروههای مختلف معلولان را برآورده می کند، نیاز سایر مردم را نیز برطرف می نماید.

باید توجه داشت که محیط فیزیکی که نیازهای گروههای مختلف معلولان را برآورده می کند، نیاز سایر مردم را نیز برطرف می نماید.

در مقررات طراحی پیاده‌روها که توسط واحدی از سازمان ملل تدوین شده، برای دسترسی کم توانان، این گونه آمده است:

گذرگاههای عابر پیاده در بناها و فضاهای شهری باید چنان طراحی شوند که امکان استفاده از درهای ورودی را امکانپذیر نماید؛ به این صورت که راههای ارتباطی چنان طراحی شوند که یافتن و استفاده از آنها آسان باشد، تداوم آنها حفظ شود، از هر نوع مانع غیرمنتظره عاری باشد و از سطحی محکم و ابعادی مناسب برخوردار گردد

و پله‌ها، تعبیه درهای ورودی و درهای درون بنا یا ایجاد مناسب و ایجاد فضای چرخشی و کافی یا طراحی ساده و دقیق به دست می‌آید.

در سال ۱۳۶۲ با توجه به افزایش معلولان جنگی و احساس نیاز مستولان در مورد ایجاد شرایط مناسب برای دسترسی آسان کم توانان به تجهیزات شهری، طرح تأمین دسترسی پیاده و پیوسته معلولان با ویلچر، عصا و چوب‌زیر بغل، از سوی معاونت عمرانی استانداری اصفهان پیگیری شد. سپس در وزارت کشور این موضوع طرح گردید و در فصل

تأمین دسترسی پیاده‌رو به خیابانها، حذف جدولهای بتونی و شکستن آنها برای نصب ایستگاههای اتوبوس (عبور از باغچه، نرده، حفاظ، جوی، جدول و...)، احداث پل بر روی جوی برای تأمین دسترسی پیاده‌رو به خیابان با مصالح بتونی و فلزی، ارائه دسترسی برای کانو عبوری از کوچه و خیابان مثلثی شکل یا مستطیلی، اصلاح پلهای موجود، اسفالت پیاده‌روهای خاکی و پلاکهای خالی، برداشتن مصالح و رفع سد معبر در پیاده‌روهای پیوسته، اصلاح یا تعریض قسمتهایی از پیاده‌روهای کم عرض،

کنواسیون برابر سازی فرستها (مصوب سازمان ملل متحد) دسترسی آسان به اماکن عمومی را یکی از ملزومات معماری شهری عنوان می‌کند. در این کنواسیون مطرح شده است که همه بناها و فضاهای شهری باید به گونه‌ای طراحی شوند که گروههای خاصی از مردم به علت معلولیت در استفاده از آنها دچار محرومیت نشوند. هر فردی باید به تمام مکانهایی و بناهای عمومی دسترسی داشته باشد و استفاده از تمام تسهیلات عمومی، موانع محیطی و امکان راه یافتن به تمام اماکن عمومی میسر باشد.

بنابراین، بناها و فضاهای شهری باید چنان طراحی شوند که همه مردم به راحتی بتوانند به آنها دسترسی داشته باشند. همچنین کارسوی بناها و فضاهای شهری باید برای لذت و استفاده همه مردم طراحی شوند، جهت یابی و راه یافتن به آنها به آسانی میسر باشد و بدون اینکه زندگی و سلامت آنان به مخاطره افتد به راحتی در رفت و آمد باشند. طراحی محل کار نیز - اعم از اداره و کارگاه - باید امکان مشارکت و اجرای نقش معلولان را فراهم آورد.

محیط خوبی که این خواسته‌ها را برآورده کند از طریق رفع موانع فیزیکی، عدم ایجاد تغییرات غیر ضروری در سطوح

برنامه‌ریزی و عمران شهری اعتباراتی برای آن منظور گردید.

در این طرح، برای تأمین دسترسی‌های مورد نظر، مناطقی از شهر مورد تأکید و اولویت قرار گرفت که عبارت بودند از: پارکها، سینماها، خیابانهای اصلی در شبکه‌های شهر که اتوبوس رو و حتی الامکان تاکسی رو هستند، یا بنه‌های مسافری، مراکز خرید، فروشگاههای بزرگ، پاساژهای موجود با بیش از ۱۰ دهنه مغازه، مراکز برگزاری نماز جمعه، مساجد اصلی و جامع شهر، مراکز آموزشی، ادارات و نهادهای اصلی و پررفت و آمد شهر (شهرداری، بانک، پست، کتابخانه، مراکز ورزشی، استادیوم و توالی عمومی)، مراکز مسکونی بلند و پرگردن، چالهای مسیزهای اصلی پیاده‌رو یا بتون، موزاییک، سنگفرش و یا اسفالت. موارد دیگر طرح یاد شده عبارت‌اند از:

برداشتن تک، درخت یا تیر برق و سایر موانع و تأمین سطوح مورب برای دسترسی به آبنه و پیاده‌روها به شرف حیثی و لغزنده بودن سطح آنها، با تأمین موارد یاد شده، عبور چرخ معلولان و رفت و آمد نابینایان، کالسکه بچه و زنان باردار، گاری زیاده، افراد کهنسال، کودکان و... به سهولت امکانپذیر است.

اصول این طرح - همان طوری که در نگاهی گذرا به شهرها مشاهده می‌شود - با اجراء نشد و یا نیمه کاره رها شد. هنوز موانع موجود در شبکه دسترسی پیاده‌روهای شهری و عدم تداوم حرکت راحت در مسیرهای پیاده برای افراد مختلف در شهرهای ما ایجاد اشتغال می‌کنند. افراد سالخورده، مادرانی که کودکان خود را در کالسکه حمل می‌کنند و معلولانی که از وسایل کمکی یا صندلی چرخدار استفاده می‌کنند از قطع بیوستگی



حرکت در راسته پیاده دچار مشکل می‌شوند و از حرکت باز می‌مانند.

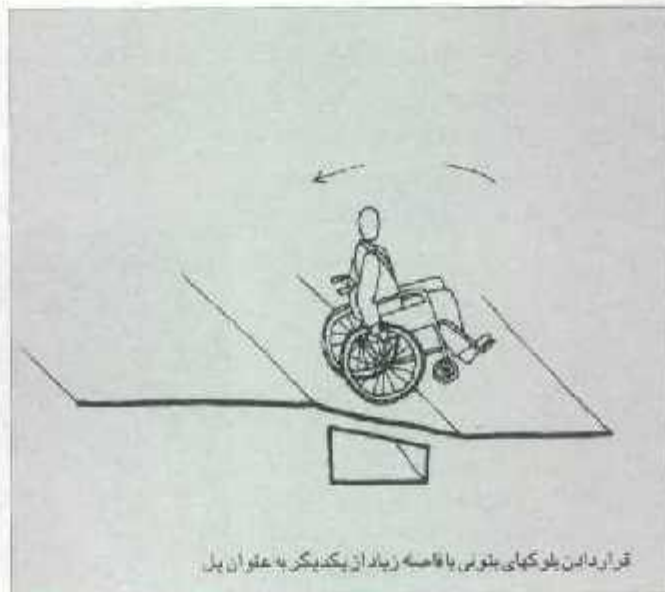
این در حالی است که در مقررات طراحی پیاده‌روها که توسط واحدی از سازمان ملل تدوین شده، برای دسترسی کم توانان، این گونه آمده است: گذرگاههای عابر پیاده در بناها و فضاهای شهری باید چنان طراحی شوند که امکان استفاده از درهای ورودی را امکانپذیر نمایند؛ به این صورت که راههای ارتباطی چنان طراحی شوند که یافتن و استفاده از آنها آسان باشد، تفاوت آنها حفظ شوند، از هر نوع مانع غیرمنتظره عاری باشد و از

روز مره به تصویب رسانند. تمام ساختمانهای عمومی و دولتی باید وضعیت خود را به تدریج با شرایط این آیین نامه تطبیق دهند. تشخیص میزان تطبیق این ضوابط و زمان لازم برای اعمال آن، برعهده کمیسونی مرکب از نمایندگان سازمان بهزیستی، جانبازان و وزارت مسکن و شهرسازی است. وزارت مسکن نیز متعهد شده است که تصویب قانونی اعمال این ضوابط را از مراجع ذی ربط کسب کند. همچنین وزارت مسکن موظف شده است حداکثر هر ۵ سال یک بار با جلب نظر سازمان بهزیستی

شهرداری منطقه ۱۲ اقدام به نصب زنگ اخبار در تقاطعهای منطقه کرده است تا نابینایان هنگام گذر از عرض، دچار مشکل نشوند

آسان در نظر نگیرند، هیچکدام از آیین نامه‌ها و دستورالعملها نمی‌تواند به نتیجه برسد.

مهدی یوسف پور، کارشناس بازنشسته دفتر فنی وزارت کشور می‌گوید: آیین نامه‌های مربوط به ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری معلولان و کم توانان به طور مقطعی به استنادها اعلام شده است و شهرداریها براساس آن اقدام شده‌اند که در اجتناب از شهرهای خود و در طرحهای تفصیلی و جامع، آن را در نظر بگیرند. اما با وجود تأکیدی که در جلسات و سمینارها در مورد این مطلب به شهرداریان می‌شود، بسیاری از آنها به این مسئله، توجه نمی‌کنند؛ زیرا دستگاههای دولتی الزامی به رعایت این موارد نمی‌بینند و خیلی به آن پیمان نمی‌دهند؛ البته در مقاطعی، این موارد اجرائی شده به عنوان مثال هنگام صدور پروانه هتل و پاساژ، اما مگر عی توانیم برای همه شهرداریان پلیس بگذاریم که صد درصد آیین نامه را اجرا کنند علاوه براین، تفسیرات مداوم شهرداریان و ناگاههای بسیاری از آنان در مورد چگونگی اداره شهر و حتی شهرسازی باعث می‌شود که به این موارد توجه کافی نشود. از سوی دیگر، ما نمی‌توانیم با هر بار تغییر شهرداری، ابلاغیه‌ای برای او بنویسیم؛ علاوه براینکه این ابلاغیه ضمانت اجرایی ندارد؛ زیرا به



و بنیاد جانبازان، ضوابط و مقررات موضوع این مصوبه را مورد بازنگری قرار دهد و آن را با وضعیت و امکانات جدید تطبیق دهد. علاوه براین، مصوبه یاد شده را برای تصویب به شورای عالی شهرسازی و معماری نیز پیشنهاد کند. البته موارد فوق در حد بخشنامه باقی ماند و کمتر مورد توجه مجریان امر و مسئولان قرار گرفت. هنوز در ایران کاری درخور توجه برای هماهنگ کردن این وسائل با نیاز معلولان صورت نگرفته است.

با وجودی که برخی سازمانها اقدام به احداث رمپ و چاهی نصب آسانسور، تلفن عمومی، صندوق پست و... کرده‌اند، اما هنوز بسیاری از سازمانها به این مسئله توجه نکرده‌اند و این آیین نامه در حد یک دستورالعمل باقی مانده است. به گفته یک کارشناس، تا زمانی که مسئولان، کم توانان را جزئی از جامعه ندانند و حتی برای

سطحی محکم و ایامی مناسب برخوردار گردد.

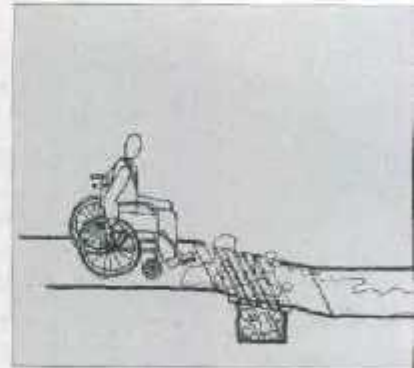
همچنین درهای ورودی بناها باید طوری طراحی شوند که پیدا کردن و استفاده از آن برای هرکسی، بدون در نظر گرفتن اینکه اختلالات حرکتی یا مشکلات بینایی دارد، سهل و آسان باشد و... اما جالب اینکه در هیچیک از طرحهای تفصیلی و هادی شهرسازی، ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای عبور و مرور معلولان، کم توانان، سالمندان و... مدنظر قرار نگرفته است. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه هشتم خرداد ماه ۱۳۶۸ متن نهایی تدوین شده‌ای را در ارتباط با رفع موانع شهرسازی و معماری، به منظور عبور و مرور، همچنین دسترسی به اماکن، فضاها و تجهیزات عمومی شهری برای تأمین حضور معلولان گوناگون جسمی در زندگی

صورت قانون نیستند که شهرداران ملزم به انجام آن شوند، بلکه به میزان اطلاع شهردار بستگی دارد.

او اضافه می‌کند: اما آنچه غیر قابل انکار است این است که مسئولان معوظاند اسکان‌های رفاهی را در اختیار معلولان و کم توانان قرار دهند، امکان دسترسی به اماکن عمومی را برای آنان مهیا کنند و... البته در این مورد نمی‌توان برای بخش خصوصی، الزامی به وجود آورد.

اقداماتی شده، اما اندک

برخی مناطق تهران در جهت انجام این وظیفه، دست به اقداماتی زده‌اند. شهرداری منطقه ۱۲ اقدام به نصب زنگ اخبار در تقاطع‌های منطقه کرده است تا نابینایان هنگام گذر از عرض، دچار مشکل نشوند.



شکستگی در پلهای فلزی



منصور محمد حسینی، معاون حمل و نقل و ترافیک این منطقه می‌گوید: زنگهای یاد شده یک سال به صورت آزمایشی روی چراغهای راهنمایی نصب شد و با تغییر وضعیت به چراغ سبز، زنگ اخبار به صدا در می‌آید. البته مشکلاتی نیز در این مورد پیش آمد؛ زیرا کسبه محل از آلودگی صوتی آن اظهار ناراضی می‌کردند. بنابراین قرار شد با کمک شرکت کنترل ترافیک، چراغهای راهنمایی و راهنمایی به سیستم کنترل مجهز شوند و دستگاههای کنترل در دست افراد نابینا قرار بگیرند تا

آیین نامه‌های مربوط به ضوابط و مقررات

شهرسازی و معماری معلولان و کم توانان به طور مقطعی به استانها اعلام شده است و شهرداریها بر اساس آن ملزم شده‌اند که در اعتبارات شهری خود و در طرحهای تفصیلی و جامع، آن را در نظر بگیرند. اما با وجود تأکیدی که در جلسات و سمینارها در مورد این مطلب به شهرداران می‌شود، بسیاری از آنها به این مسئله، توجه نمی‌کنند؛ زیرا دستگاههای دولتی الزامی به رعایت این موارد نمی‌بینند.

آنان هنگام عبور از تقاطع از وضعیت چراغ راهنمایی مطلع شوند. این کنترلها سد در ساخت داخلی است و در صورت موفقیت طرح در سراسر تهران اجرا خواهد شد. وی اضافه می‌کند: بسیاری معتقدند که مگر در سطح منطقه چند نفر نابینا داریم که این همه هزینه کنیم اما ما معتقدیم که حتی برای یک نفر هم باید وضعیت دسترسی به اسکانهای شهری فراهم شود. وی وضعیت ناپسندمان پیاده‌روها را از دیگر موانع بر سر راه کم توانان عنوان می‌کند و می‌گوید: در حال حاضر افراد پیاده (افراد عادی، کهنسالان، کودکان، معلولان و حتی مادرانی که با کالسکه حرکت می‌کنند) در مسیر خود با موانع مختلفی از جمله جوی آسه تأسیسات و دکته‌های روزنامه‌فروشی مواجه می‌شوند، در حالی که خط کشیها باید تا انتها بدون موانع و پیاده‌روها نیز پیوسته باشند. به همین دلیل از سال ۱۳۷۶ با شروع مدیریت جدید در منطقه، رفع برخی موانع در منطقه آغاز شد و تاکنون تقریباً از ۱۰۰ نقطه رفع مانع شده است. علاوه بر این، پلهای همسطح نیز کار گذاشته شده‌اند تا معلولان و کم توانان به راحتی تردد کنند. همچنین آنها و ابتدای

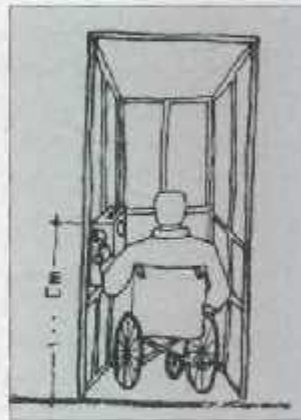
پل‌کوسهای عابر پیاده برای افراد نابینا یا سوزا یک سکه‌های فرش شده‌اند تا به راحتی مسیر را تشخیص دهند و در مسیر خود با مانع برخورد نکنند و به آسانی هدایت شوند. شهرداری منطقه ۸ نیز ستادی را به نام ستاد مناسب‌سازی فضای شهری برای معلولان و کم توانان تشکیل داده است. احداث معابر ویژه معلولان، مهیا کردن امکان دسترسی معلولان جسمی - حرکتی به تأسیسات مورد نظر، حذف جداول، ایجاد رمپ و... از جمله اقدامات این شهرداری است. قابل توجه اینکه به علت استقبال زیاد مردم، معلولان و جانبازان منطقه، همچنین با پیوستن مناطق ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۸ به این طرح، ستاد مناسب‌سازی شرق تهران شکل گرفت.

اقدامات فوق اگرچه در جای خود قابل تقدیر است، اما به دلیل بی‌توجهی بسیاری از مسئولان شهری، هنوز کاری اساسی در این زمینه، بویژه در شهرستانها انجام نشده است. هنوز معلول یا حتی سالمندی که با ویلچر، عصای زبرغل و وسائل کمکی حرکت می‌کند و مادری که فرزند خود را با کالسکه حمل می‌کند، نه تنها در پیاده‌روها به دلیل وضعیت نامناسب آنها، بلکه برای ورود به بسیاری از سازمانها حتی سازمانهای دولتی و عمومی، فضای سبز، پاساژ و مراکز خرید با مشکل روبه‌رو هستند. آنان به دلیل نبود آسانسور از دسترسی به حیطات بالای ساختمانها نیز محروم‌اند و این وضعیت بویژه در ساختمانهای خصوصی، بیشتر به چشم می‌خورد؛ چرا که طراحان در طرحهای خود توجهی به ساکنان یا مراجعان کم توان ندارند.

وضعیت حمل و نقل نیز این قشر از جامعه را با مشکل روبه‌رو کرده است. این در حالی است که وسائل حمل و نقل عمومی در جاه‌جایی‌هایی درون شهری و بین شهری برای افراد جامعه از اهمیت فراوانی برخوردار است و ارتباط مستقیم و انگیزناپذیری با فعالیت‌های بی‌شمار انسان دارد.

سایر کشورها چه کرده‌اند

در کشورهای پیشرفته و صنعتی دنیا مسئله توان بخشی و رفاه هرچه بیشتر افراد کم توان مورد توجه روزافزون قرار گرفته است و حقوق مساوی و حق استفاده این اشخاص از تمام حقوق اجتماعی مورد بحث و دفاع قرار می‌گیرد. برای نمونه، در سال ۱۹۹۶ در شهر گوتنبرگ سوئد،



دستگاه تلفن حداکثر باید در ارتفاع ۱۰۰ سانتی متری کف پایه تلفن نصب شود.

انجمن شهسور تصمیم گرفت سرویسهای ویژه رفت و آمد معلولان را به صورت یک سیستم رفت و آمد همگانی با وضعیتی مناسب در اختیار معلولان قرار دهد. به این منظور ۴۰ دستگاه وسیله نقلیه مجهز به بالابر هیدرولیکی و دیگری تجهیزات در دو بخش، یکی مسیرهای معین هر روزه و دیگری مسیرهای متفرقه شامل تورهای تفریحی به کار گرفته شد و به این ترتیب در سال ۱۹۷۳ حدود ۱۲ هزار معلول و سالخورده از این امکان بهره می گرفتند. نمونه بعدی، طرح ترانس پلاس (نام اتوبوسی ویژه برای معلولان) است که در آمریکا اجرا شد. این اتوبوسها فقط برای افراد معلول ساخته شد، اما به دلیل وضع پله صاف، عریض بودن درهای اتوبوس، صندلیهای عریض و با فاصله، داشتن

در سال ۱۹۹۶ در شهر گوتنبرگ سوئد، انجمن شهسور تصمیم گرفت سرویسهای ویژه رفت و آمد معلولان را به صورت یک سیستم رفت و آمد همگانی با وضعیتی مناسب در اختیار معلولان قرار دهد. به این منظور ۴۰ دستگاه وسیله نقلیه مجهز به بالابر هیدرولیکی و دیگری تجهیزات در دو بخش، یکی مسیرهای معین هر روزه و دیگری مسیرهای متفرقه شامل تورهای تفریحی به کار گرفته شد



فضای خالی و... مورد استفاده خوبی برای آنان داشت. اکنون بسیاری از خیابانهای اصلی شهری در کشورهای پیشرفته و بخشی از وسائط حمل و نقل عمومی به کم توانان اختصاص یافته و حتی قسمتی از خط کشتی خیابانها نیز به عبور و مرور آنان اختصاص یافته است.

دولت آلمان در اوایل دهه ۷۰ مناسب کردن وضعیت محیط زندگی اجتماعی را برای معلولان، یکی از مهمترین اهداف خود قرار داد. وزیر ساختمان این کشور امکانات مطالعه را بر روی طرح منازل

مناسب برای افرادی که دارای معلولیتهای شدید هستند فراهم کرد و تهیه ضوابطی خاص را برای طراحی مکانهایی عمومی در دستور کار قرار داد.

مستولان ایالتها برای اهمیت دادن به ایجاد ساختمانهای مناسب برای معلولان در مجتمعهای مسکونی فرا خوانده شدند و دولت آلمان فدرال با کمکهای مالی از آنان حمایت کرد. در نتیجه، هزاران مسکن ویلایی، شخصی و استیجاری به معلولان اختصاص یافته این در حالی است که در کشور ما شهرنژادها و مخاربات بدون رعایت ضوابط، پاجه های نقض عمومی را در پیاده روها نصب کرده و ایجاد مانع نموده اند. هرگز در سطح شهرهای کشور ما دیده نشده که معلول جسمی پرروی سندی چیزی قادر تواند از اتوبوس استفاده کند. تاسیسات برق، کابلهای مختلف و در پیاده روها نصب شده اند همه این عوامل دست به دست هم داده اند تا کم توانان ما از شرکت در فعالیتهای اجتماعی محروم شوند. با نگاهی به میلگین سنی معلولان - که بین ۳۱ تا ۳۵ ساله هستند - عمق مشکل بیشتر نمایان می شود. محمد کمالی، معاون توانبخشی سازمان بهزیستی کشور می گوید: توجه به مناسب سازی محیط برای معلولان از سال ۱۳۶۲ آغاز شد و با پیگیریهای سازمان

بهزیستی و بنیاد جابازان منجر به صدور بخشنامه های توسط رئیس جمهور وقت در سال ۱۳۶۸ به استاندارها شد. استاندارها بر اساس این بخشنامه موظف شدند محیماً شهری را برای معلولان مناسب سازی کنند. در همان سال، شورای عالی شهرسازی و معماری نیز ضوابطی را به تصویب رساند که از آن پس، شهرسازی و ساختمان سازی باید بر اساس ضوابط یاد شده اجرا می شد. همچنین شهردارها موظف شدند برای دادن مجوز شروع کار و صدور پایان کار، این ضوابط را رعایت کنند. از دهه ۶۰ به بعد کارهایی در این زمینه صورت گرفت و مجموعه این فعالیتها در هر سال تدوین شد و به ریاست جمهوری ارائه گردید. اما عملاً کارساز نبود. در برنامه سوم توسعه با همکاری سازمان مدیریت و برنامه ریزی و سازمان بهزیستی، مسادهای گنجاننده شد که بند «ج» آن در جهت دستیابی به تساوی فرصتها و برخورداری معلولان از زندگی عادی بود. بر اساس این ماده دولت موظف شد نسبت به مناسب سازی اماکن عمومی (خصوصی و دولتی) اقدام کند. ماده یاد شده (۱۹۳) با توجه به تأکید سازمان ملل نسبت به دسترسی معلولان به امکانات عمومی مورد توجه قرار گرفت. در اسفند ۱۳۷۹ هیئت دولت نیز در همین زمینه، این نامهای اجرایی را به تصویب رساند که خود قدم بزرگی محسوب می شود. اما مسئولیت اجرایی این این نامه با استانداران و شورای برنامه ریزی و توسعه انسانی است.

جلسات متعددی برای رسیدن به رویه های واحد در وزارت کشور برگزار شده است. در بند اول این نامه آمده است که ۲ سال پس از تصویب این نامه، سازمانها، اماکن عمومی و دولتی موظف اند در سال اول، فضای ورودی ساختمانهای خود را در جهت دسترسی معلولان چرخدار اصلاح کنند و این از سوی وزارت کشور مورد پیگیری قرار خواهد گرفت. در سالهای دوم و سوم نیز باید فضای داخلی، نصب آسانسور، رفع موانع، آسانسور گویا برای نابینایان، رصیب و... می شود.

بر همین اساس، مجموعه شهرداری و راهنمایی - رانندگی موظف شدند معیار عمومی، از جمله پیاده روها را به صورت بیسوسته در آورند، چهار راهها را مناسب سازی کنند و برای معلولان و کم

پس از جنگ تحمیلی، میزان معلولیتها در کشور ماسیری فزاینده داشته است. علاوه بر این، به دلیل ساختار جمعیتی جوان کشور ما در آینده‌ای نه چندان دور، تعداد افراد سالمند روز به روز در حال گسترش است

از کان پدید آورنده تغییر و تحول است. تا به حال اقدامی اساسی در جهت مناسب‌سازی فضای شهری برای کم توانان صورت نگرفته است. الزام به انجام بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌های موجود از طریق وزارت کشور و مسکن و شهرسازی می‌تواند تا اندازه‌ای مفید باشد.

یکی از مشکلات اساسی کشور در زمینه امور اداری، انجام فعالیت‌های مولزی توسط چند ارگان و سازمان است و همین امر، عدم دسترسی به برنامه‌ریزی‌های دقیق را به دنبال می‌آورد. به این ترتیب می‌بینیم که بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها نه تنها در یک جهت حرکت نمی‌کنند بلکه با هم تناقض هم دارند. علاوه بر این، هزینه و نیروی زیادی را نیز تلف می‌کنند. بنابراین هماهنگی بین سازمان‌ها از اساسی‌ترین مسائلی است که می‌تواند در جهت تحقق هر چه زودتر موارد ذکر شده موثر باشد.

آگاهی دادن به جامعه، بویژه مسئولان، مورد دیگری است که می‌تواند نگرشها را عوض کند و حقوق همه شهروندان، از جمله کم توانان و ناتوانان را تأمین نماید.

به این نکته نیز باید توجه داشت که برنامه‌ریزی و طراحی دقیق برای کم توانان و ناتوانان، کم هزینه‌تر از بازسازی بنا به منظور انطباق با خواسته‌های سالمندان و معلولان است. هزینه اضافی طراحی بدون بناها و تسهیلات عمومی، فقط بخش کوچکی از کل هزینه‌هاست. اگر بین هزینه‌های طراحی بدون مانع که به استقلال و اشتغال معلولان منجر می‌شود و هزینه‌های ساختن بناهای این بخش از جامعه و وارد کردن آنان به جامعه، مقایسه‌ای انجام می‌گردد مشخص می‌شود که سیاستمداران و طراحان، یکبارچگی کامل را از طریق طراحی بدون مانع ترجیح می‌دادند.

ماهنامه شهرداریها از اقدامات شهرداریهای سراسر کشور در جهت بهسازی فضاهای شهری برای معلولان و ناتوانان جسمی - حرکتی استقبال می‌کند و آساده انعکاس این اقدامات به صورت مصور است.

کمالی اضافه می‌کند: در سال گذشته، شهرداری منطقه ۸ به عنوان اولین شهرداری در تهران تصمیم گرفت یکی از خیابانهای خود را به صورت نمونه و به طور کامل، مناسب‌سازی کند. یازده روه‌های خیابان شهید آیت (۳۰ متری نازمک از ابتدای جاده دماوند تا چهارراه سرسبز) مناسب‌سازی شد و پیاده‌روها به صورت پیوسته درآمد و پلوه‌هایی که مانع محسوب می‌شدند برداشته شد. بر این اساس معلولیت عمرانی شهرداری تهران در بخشنامه‌ای به مناطق، از آنها خواسته

توانان قابل استفاده نمایند. فضای مناسب برای پارکینگ معلولان ایجاد کنند و چراغهای راهنمایی و راهنمایی را به سیستمهای صوتی مجهز نمایند. همچنین نرس‌کنه‌های واحد و تاکسیرانی موظف شدند سیستمهای موجود را در درجه اول مناسب‌سازی و در درجه دوم سرویسهای ویژه را راهاندازی کنند. مخابرات موظف به ارائه تسهیلات ویژه برای امکان ارتباط ناتوانان، ناشنویان، نابینایان و... گردید. امیدواریم با پیگیری‌های وزارت کشور، سازمان



است که اجرای مفاد آیین‌نامه را در اولویت قرار دهند و هر منطقه، خیابانی را مناسب‌سازی کند. این آیین‌نامه به بهزیستی استانها نیز ابلاغ شده و ستادهای پیگیری تشکیل شده است. امیدواریم با آیین‌نامه جدید در این زمینه به نتیجه برسیم.

کمالی می‌گوید: بزرگترین مشکل ما در برنامه‌ریزی توانبخشی، نگرش ما به معلولیت است. وقتی مسائلی معلولان مطرح می‌شود بسیاری می‌گویند مگر ما چند نابینا داریم و هر سال چند نفر معلول به وزارتخانه مراجعه می‌کنند، در حالی که نگرش دنیا این نیست.

سخن آخر

در هر صورت الزامات قانونی، یکی از

بهزیستی و بنیاد جانوران این آیین‌نامه به اجرا درآید.

او معتقد است نقش مسئولان وزارت مسکن، شهرداریها و استانداریها نیز در این میان بسیار با اهمیت است. او می‌گوید: اگر آنان بپذیرند که معلولان و کم توانان عضو جامعه هستند، دیگر نیازی به ضوابط شهرسازی و آیین‌نامه‌های اجرایی نیست. مهندسان شهرساز باید نسبت به پیوستگی پیاده‌روها و دسترسی این کشور از جامعه اعتقاد پیدا کنند و پیمانکاران ساختمان ساز نیز باید بپذیرند که مراجعه کننده به ساختمان آنها مسکن است فردی یا صندلی چرخدار باشد، یا کالسکه بچه و...

دانشگر از انجمن مددکاران اجتماعی تهران
که همکاری گروه با مسئولان
معاونان این منطقه را در اختیار گرفته
قرار گرفته است.

در ششمین همایش مهندسی ترافیک بررسی شد

راهکارهای بهبود ترافیک در سیستم حمل ونقل شهری

ششمین همایش مهندسی ترافیک و حمل و نقل ایران به منظور آشنایی بیشتر با سیستم‌های حمل و نقل هوشمند و ضرورت به کارگیری این سیستم‌ها برای ایجاد ساختار مناسب حمل و نقل برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما در این همایش موضوعات دیگری نیز به این شرح مطرح شد: خودگردانی سیستم‌های حمل و نقل، قابلیت‌های سیستم حمل و نقل در مواقع اضطراری، سیستم‌های تشخیص و ثبت تخلفات نامحسوس رانندگی و...

محمد صفارزاده، معاون پژوهشی مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری، در این همایش با اشاره به ضرورت خودگردانی سیستم‌های حمل و نقل عمومی، حذف پارانه فرآورده‌های نفتی را عامل مؤثر دستیابی به این امر دانست و گفت: بخش حمل و نقل در مقایسه با سایر بخش‌ها، بزرگترین مصرف‌کننده فرآورده‌های نفتی است. در واقع، پایین بودن قیمت سوخت در کشور، یکی از این عوامل است و ضروری است که در جهت تغییر سیاست‌های عرضه فرآورده‌های نفتی و منطقی کردن قیمت سوخت در مقایسه با سایر اقلام مصرفی، اقدامات جدی صورت گیرد.

وی افزود: حذف پارانه فرآورده‌های نفتی، علاوه بر اینکه یکی از روش‌های بهینه‌سازی مصرف است، در کاهش آثار مخرب زیست‌محیطی و برخورداری از اقتصادی متعادل نیز نقش مؤثری دارد.

صفارزاده در ادامه، تغییر شیوه‌های حمل و نقل را مورد تأکید قرار داد و خاطر نشان کرد: مدیریت کاهش تقاضای سفر، استفاده از روش‌های کم مصرف مانند

حمل و نقل ریلی، افزایش کارایی مصرف انرژی با استفاده از فن آوری نوین ساخت خودرو و تقویت حمل و نقل عمومی با استفاده از پارانه از جمله روش‌هایی است که می‌تواند در کاهش هزینه‌ها مؤثر باشد.

وی همچنین گفت: بر اساس تحقیقات انجام شده در کشورهای جهان، سطح قیمت سوخت سه چهارم گروه طبقه‌بندی شده‌اند: در گروه اول که از پایین‌ترین سطح قیمت سوخت برخوردارند و عموماً از جمله کشورهای صادرکننده نیز محسوب می‌شوند، قیمت سوخت، پایین‌تر از ۳۰ سنت است و در کشورهای گروه‌های دیگر، قیمت سوخت بین ۳۰ تا ۱۴۰ سنت، شناور است. این در حالی است که قیمت بنزین در ایران، معادل ۵ سنت است و در پایین‌ترین سطح منحنی یاد شده قرار دارد.



معاون پژوهشی مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری در مورد ضرورت اخذ مالیات بر سوخت گفت: در اکثر کشورهای دنیا برخلاف ایران، سوخت به عنوان کالای اساسی محسوب نمی‌شود و عوارض مالیاتی به آن تعلق می‌گیرد. اما در ایران، نه تنها مالیات بر سوخت تعلق نمی‌گیرد، بلکه پارانه نیز پرداخت می‌شود. نکته قابل توجه اینکه برای رفع معضلات ناشی از مصرف بیش از حد سوخت، باید برنامه‌های آموزشی تهیه و اجرا شود.

صفارزاده ادامه داد: در واقع اخذ عوارض از فرآورده‌های نفتی، منبع درآمدی بسیار خوبی برای بازسازی و تقویت سیستم حمل و نقل عمومی و راه‌های کشور خواهد بود و در مقایسه با آن، دیگر منابع اعشاری بسیار ناچیز است.

ترافیک و خدمات امدادی

یکی دیگر از مقالات ارائه شده در این همایش، به بررسی و مطالعه ویژگی‌های ترافیکی و توانایی خدمات دهی شبکه ترابری آتش‌نشانی در هنگام وقوع زلزله، اختصاص داشت.

بهزاد هاشملو، کارشناس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان تهران، با اشاره به زلزله‌خیز بودن تهران و امکان آتش‌سوزی‌های وسیع پس از زلزله در این شهر، به اهمیت مطالعه مشکلات ترافیکی اشاره کرد و گفت: از آنجا که آتش‌سوزی پس از وقوع زلزله می‌تواند خساراتی بیش از خسارات ناشی از زلزله وارد نماید، ضروری است که تمهیدات لازم، قبل از وقوع حادثه فراهم شود. تهران از نظر شبکه حمل و نقل، دارای نظم و ترتیب مشخصی نیست و در آن، بافت‌های سنتی و قدیمی وجود دارد. از طرف دیگر، ترافیک موجود در مسیرها می‌تواند به تنهایی بسیاری از مسیرهای شبکه را مسدود کند.

وی در مورد وضعیت شبکه حمل و نقل، پس از وقوع زلزله برای امداد رسانی خاطر نشان کرد: از جمله تمهیداتی که باید در شبکه حمل و نقل، مدنظر قرار گیرد، تسهیل حرکت تیم‌های پزشکی، حرکت سریع نیروهای اطفای حریق و نیروهای امنیتی برای جلوگیری از آشوب است. بر این نکته باید تأکید کرد که عملکرد مطلوب گروه‌های یاد شده، منوط به ارائه سرویس‌دهی مناسب در شبکه حمل و نقل خواهد بود.

هاشملو به وضعیت آتش‌نشانی در شهر تهران اشاره کرد و گفت: در تهران بیش از ۲۰ ایستگاه آتش‌نشانی وجود دارد. اما به دلیل توسعه بی‌رویه شهر و ناهماهنگی آن با سیستم شهرسازی، خدمات رفاهی و امنیتی به طور متناسب توسعه نیافته است و این امر، باعث شده که تعداد مراکز آتش‌نشانی تهران به مراتب کمتر از استانداردهای جهانی باشد. از طرف دیگر به دلیل نامناسب بودن ساختمان‌های بعضی از این مراکز، این امکان وجود دارد که پس از وقوع زلزله و تخریب ساختمان ایستگاه آتش‌نشانی، امکان کمک‌رسانی به مناطق آسیب‌دیده نیز غیرممکن شود.

وی افزود: علاوه بر مشکلات ذکر شده، از آنجا که تهران از نظر بافت شهری، دارای مناطق خاصی است، هر ایستگاه نیز باید دارای شبکه حمل و نقل مخصوصی

باشند؛ زیرا این مناطق، گذرگاههای کم عرضی دارند و امکان تردد وسائط نقلیه در آن وجود ندارد. از طرف دیگر در صورت تخریب ساختمانهای اطراف این معابر و مسدود شدن راهها، دیگر امکان ورود به منطقه آسیب دیده نیز وجود نخواهد داشت.

هاشم مسووم همچنین ضرورت افزایش تعداد مراکز آتش نشانی و مقاوم سازی آنها در برابر زلزله، تقویت پلیس و دیوارهای حائل آن، آموزش نیروهای انتظامی و ارتش، عزیزین کردن خیابانهای باریک و... را به عنوان راه حلهای موجود مورد تأکید قرار داد.

کنترل نامحسوس ترافیک

در ادامه همایش، حسین رضا شهیدزاده، مدیر بخش سیگنالیته و نظارت شرکت کنترل ترافیک تهران در مورد سیستمهای تشخیص و ثبت

تخلفات رانندگی گفت: آمار تصادفات نشان می دهد که عمده ترین منشأ بروز تصادفات در مناطق شهری، رعایت نکردن حداکثر سرعت مجاز و عبور از چراغ قرمز است. به همین دلیل، برای کاهش تخلفات و افزایش ایمنی ترافیک، راه حل های مختلفی شکل گرفته است.

وی به سیستمهای اندازه گیری دقیق سرعت خودروها، تشخیص درست زمان عبور خودروها از چراغ قرمز و ضبط تصویر متخلفان اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه عمده تخلفات در زمان عدم حضور پلیس صورت می گیرند، این سیستمها می توانند به عنوان منبع اطلاعاتی مناسبی برای کمک به پلیس مورد استفاده قرار گیرند.

شهینزاده در مورد دیگر مزایای به کارگیری سیستمهای ثبت تخلفات گفته: با کمک این سیستمها می توان

میزان تخلفات را در مواقع عدم حضور پلیس کاهش داد و به طور مشخص تخلف انجام شده را تعیین و براساس آن جریمه ها را نیز مشخص کرد. وی خاطر نشان کرد: این سیستمها در انواع مختلفی موجودند که مهمترین آنها سیستمهای تشخیص و ثبت عبور از چراغ قرمز و تشخیص و ثبت تخلف از محدوده سرعت مجاز است. سیستمهای ذکر شده از نظر سخت افزاری، از دو بخش تشخیص دهنده تخلف و ثبت کننده آن تشکیل شده است.

شایان ذکر اینکه در این همایش، مقالات دیگری نیز ارائه شده بود که به دلیل عدم ارتباط موضوعی با رویکرد ماهنامه از ذکر آنها صرف نظر شده است. با وجود این، علاقمندان می توانند با مراجعه به دفتر ماهنامه، دیگر مقالات را دریافت کنند.

شیرازها از زباله گاز گرفتند

حقیقت ادامه دانه زباله جمع آوری شده در زمینی به مساحت ۴۰ هکتار به



سازمان بازیافت و تبدیل مواد زائد شهرداری شیراز با دفن زباله به صورت لایه ای و فشرده، گاز استحصال می کند.

محمد کاظم حقیقت، مدیرعامل سازمان بازیافت شهرداری شیراز، به خبرنگار ما گفت: این طرح به منظور جلوگیری از نفوذ گازهای حاصل از تخریب زباله به محیط زیست و آلوده کردن آن انجام شده است و می توان از گاز به دست آمده در تولید انرژی سود برد.

صورت لایه لایه دفن می شود و سپس با یک لایه خاک فشرده پوشانده می شود. به این شکل، گاز حاصل از تخمیر غیر هوازی مواد ارگانیک مدفون، از جمله متان و دی اکسید کربن نمی توانند از زیر زمین خارج شوند.

وی در مورد زمین گاز متصاعد شده از زباله در هوا گفت: نفوذ گاز متان و دی اکسید کربن به سطح و یا لایه های زیرین زمین، باعث آلودگی هوا و سفره های آب زیرزمینی می شود و پوشش گیاهی را نیز از بین می برد. به همین دلیل سعی شده

است با قرار دادن لوله های مشبک در لایه های زباله دفن شده، گاز حاصل به داخل این لوله ها هدایت شود و از این طریق استخراج گردد و سوزانده شود. حقیقت، با اشاره به قابلیت استفاده از این گاز در تولید انرژی، خاطر نشان کرد، در حال حاضر با همکاری اداره برق استان یوسیهای مقدماتی برای نصب ژنراتور و تولید الکتریسته از این طریق انجام شده است و در صورت اجرای این پروژه، نیروی برق مناطق اطراف تأمین خواهد شد.

وی همچنین در باره بخشی از زباله های قابل بازیافت شیراز گفت: ۷۱/۵ درصد از زباله روزانه شیراز، کاغذ است و به عبارت دیگر، روزانه ۵۹ تن کاغذ قابل بازیافت به همراه دیگر زباله ها از بین می رود! این در حالی است که هر یک تن کاغذ باطله، معادل ۱۴ درخت تنومند است. بنابراین می توان نتیجه گرفت که در هر روز، یک هزار و ۳ درخت در شیراز زیر خاک دفن می شود و می یوسد!

حقیقت ادامه داد: در کشوری مثل کنسرا در افریقا، ۵۰ درصد زباله بازیافت می شود، اما این رقم در شیراز با وجود تلاشهای سازمان بازیافت ۱۰ درصد است. البته تلاش سراین است تا با آموزشهای عمومی تفکیک زباله از مبدأ، میزان بازیافت مواد افزایش یابد.

برگزاری کارگاه آموزشی شیوه‌های علمی تفکیک زمین



کارگاه عملی جامعه مهندسان شهرساز

روشها و ساز و کارهای علمی تفکیک زمین و اراضی در کارگاه آموزشی مهندسان شهرساز دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. این کارگاه، سرانجام پس از ۶ ماه تلاش با ۷۰ نفر عضو از جامعه مهندسان شهرساز، علاقمندان و متخصصان آزاد و دانشجویان، کار خود را آغاز کرد.

سیمین حاجی، دبیر جامعه مهندسان شهرساز، هدف برگزاری این کارگاه را پسررسی علمی تفکیک اراضی و ارائه راهکارهایی که باعث ایجاد وحدت رویه بین مهندسان می‌شود عنوان کرد و گفت: در این کارگاه، عمدتاً شناسایی و معرفی مباحث اصلی مربوط به تفکیک اراضی از نظر شهرسازی مورد توجه قرار گرفت و مبانی نظری و شیوه‌هایی که در ارتقای کیفیت ساختاری و محتوایی شهر نقش دارند، بحث و بررسی شد.

گفت‌وگو

در برنامه افتتاحیه کارگاه ابتدا مصطفی بهزادفر، رئیس کمیسیون علمی - آموزشی جامعه مهندسان شهرساز و رئیس کمیته اجرایی کارگاه به تشریح سوابق، ضرورت تشکیل، اهداف و برنامه تفصیلی کارگاه پرداخت. همچنین در این کارگاه، غفاری، رئیس دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی بر لزوم ایجاد ارتباط دستگاههای اجرایی حوزه عمران و ساخت و سازهای شهری با مراکز

همچنین با رعایت تمامی شئون حرفه‌ای و انتقال تجربه‌های ارزنده همکاران شهرساز به یکدیگر.

در ادامه حجت‌الله فرهودی، استاد در رشته نقشه‌برداری، مطالبی در مورد نقش‌برداری برای شهرسازان، چگونگی به کارگیری اصول نقشه‌برداری و نحوه همکاری با سایر شاخه‌های وابسته به این رشته در امر تفکیک شهرسازی ارائه نمود. سپس سعید غفرانی، شهردار منطقه ۴ تهران به طرح مباحث و مقولات قانونی و حقوقی، همچنین قوانین شهرسازی و چگونگی کاربرد آن پرداخت.

در پایان روز اول کارگاه، جهان‌شاه پاکزاد، استاد طراحی شهری دانشگاه شهید بهشتی و عضو جامعه مهندسان شهرساز، مطالبی در مورد فنون شهرسازی، ساز و کارهای تفکیک اراضی و عوامل مؤثر بر تفکیک، قطعه‌ای ابراد نمود. در آغاز دومین روز برگزاری کارگاه، منوچهر مزینی، عضو هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز و رئیس گروه دکتری شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی در زمینه چالشهای حرفه‌ای شهرسازان با نگاهی به آینده مطالبی بیان کرد.

وی در بخشی از سخنان خود گفت: شهرسازان باید همواره از خود بیروند که این احکام، ضوابط و مقررات مورد عمل در شهرسازی از کجا چگونه و چرا تنظیم و اصلاح شده است. قطعاً آنها وحی منزل و جاودانه نیستند؛ بنابراین اگر مبانی وضع، اصلاح و اجرای آنها دارای ابهاماتی است باید با مباحث کارشناسی، مورد نقد قرار گیرند. علاوه بر این، باید با استدلال منطقی برای تفسیر یا اصلاح آنها بکوشند و نقطه نظرات پیشنهادی را به مراجع قانونی ذی ربط اعلام نمایند تا در بازنگری مورد استفاده قرار گیرد.

در ادامه حسینعلی جمشیدی از معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران به بحث و بررسی روند گردش کار تفکیک اراضی شهری در وضع موجود پرداخت و در سخنرانی خود به این مقولات پرداخت: مبانی و مراحل اجرایی تفکیک، شناسایی عوامل سیاستگذار، تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز در عمران و توسعه شهرها، ارگانهای مداخله‌کننده در امر تفکیک، قوانین و مقررات و دستورالعملهای مربوط به تفکیک و ضوابط تفکیک در شهر تهران.

روشها و ساز و کارهای علمی تفکیک زمین و اراضی در کارگاه آموزشی مهندسان شهرساز دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، مورد بحث و بررسی قرار گرفت.



منوچهر مزینی



مصطفی بهزادفر



امیر سعیدی



جواد پاکزاد

آموزشی تأکید کرد و گفت: با مشخص شدن جایگاه برنامه‌ریزی و طراحی شهری در نظام شهرسازی کشور، تفکیک اراضی نیز به مثابه پایه و اساس طراحی و ساخت فضاها، اهمیت ویژه‌ای می‌یابد.

در ادامه احمد سعیدنیا، عضو هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز گفت: اگر چه پس از گذشت زمانی طولانی سرانجام وظیفه تفکیک اراضی شهری به متولیان اصلی آن یعنی مهندسان شهرساز محول شد، اما باید توجه داشت که حفظ و استمرار این صلاحیت بسیار قابل اهمیت است و این امر مهم به دست نخواهد آمد مگر با رعایت اخلاقی حرفه‌ای و برخورد صحیح و مسئولانه با امر تفکیک.

کارگاه عملی

شایان ذکر اینکه در این کارگاه آموزشی با توجه به آموخته‌های چهارگانه، طی چهار محوطه‌تئوریک، مقصوره‌شد با تشکیل یک کارگاه عملی، آموخته‌های چهارگانه در صورت یک تمرین به آزمون درآید تا شرکت کنندگان در عمل نیز با امر تفکیک آشنا شوند. به این منظور در مرحله اول کارگاه عملی، ابتدا این نامه‌ها، دستورالعملها و شرح خدمات مهندسان شهرساز، جهت طراحی و تفکیک اراضی شهری تبیین شد و

سپس شرکت کنندگان با انجام کاری عملی در قالب گروه‌های کاری ۵ تا ۶ نفره در کارگاه به صورت یک کار جمعی، ایده‌ها و طرح‌های تفکیکی خود را با هدایت آزادی، رئیس گروه تخصصی شهرسازی سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران به معرض نمایش و قضاوت گذارند. در این کار جمعی، شرکت کنندگان به تبادل نظر و انتقال تجربه‌ها و دانسته‌های خود پرداختند و چندین طرح تفکیکی با ایده‌هایی متفاوت برای قطعه زمین مشخصی که اطلاعات و نقشه‌های آن داده

شده بود، ارائه گردید. در پایان کارگاه با تشکیل یک پانل، متشکل از اساتید دوره، برخی از اعضای هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز و رئیس کمیته اجرایی کارگاه، به سوالات حاضران پاسخ داده شد و پیشنهادهای ارزنده‌ای از طرف شرکت کنندگان برای برگزاری کارگاه‌های آموزشی و چگونگی ارتقای فعالیت‌های جامعه، دریافت شد. همچنین گواهینامه تأیید حضور و شرکت فعال شهرسازان در این دوره به آنان اعطا گردید.

به منظور آبیاری فضای سبز

طرح لوله گذاری شبکه آب خام در کرج و ساوه اجرا شد



کرج - عملیات لوله گذاری انتقال آب خام

همزمان با آغاز فصل گرما و کم شدن منابع آب، به منظور صرفه جویی و استفاده هرچه بیشتر از منابع آب در شهرهای کرج و ساوه برای آبیاری فضای سبز، طرح لوله گذاری شبکه آبیاری آب خام اجرا شده است. به گزارش خبرنگار ما، هدف از اجرای این طرح در شهر ساوه، جلوگیری از مصرف آب شرب در آبیاری فضای سبز، ایجاد شبکه انتقال آب در سطح شهر برای جریان کمبود آب و دستیابی به آب تصفیه نشده در هر نقطه از شهر، جهت اخذ انشعاب برای

فضای سبز بوده است.

همچنین شهرداری ساوه به منظور ایجاد فضای سبز مورد نیاز شهری که از نظر اقتصادی نیز مقرون به صرفه باشد اقدام به کشت نهال زیتون در سطح وسیعی از پارکها و کمربند سبز کرده و با ایجاد این شبکه آبیاری، آب مورد نیاز درختان را نیز فراهم نموده است.

یکی دیگر از اقدامات شهرداری ساوه، واگذاری انشعاب آب خام برای آبیاری فضای سبز ادارات، سازمانهای دولتی و منازل مسکونی بوده است.

همچنین برای اجرای طرح شبکه آبرسانی فضای سبز با توجه به وضعیت جغرافیایی ساوه و وجود تپه‌های مشرف به شهر که از نزدیکی به جاهای اصلی تأمین آب خام و ارتفاع مناسب به محلهای مصرف آب برخوردارند، مخزن ذخیره آبی با گنجایش ۶ هزار مترمکعب بر روی این تپه‌ها ایجاد شده است.

شایان ذکر است که طول شبکه انتقال آب این شهر ۱۲ کیلومتر است و برای تأمین فشار لازم برای جاهای اکثر و بیجهای ستاور، پیش‌بینی شده است.

از جمله پارکهای سطح شهر ساوه که شبکه آبرسانی غیر شرب در آنها اجرا شده می‌توان به پارکهای امیرکبیر، فلاحت، جامع، سلمان ساوجی و نیکوکاران اشاره کرد. علاوه بر این، در بیشتر بلوارها و رفیوژهای سطح شهر نیز از این شبکه استفاده می‌شود.

اقدام گرجیها در استفاده از آب خام

سازمان پارکها و فضای سبز کرج نیز اقدام به لوله گذاری در قسمت اعظم فضای سبز و رفیوژهای میانی سطح شهر کرده است.

زارع، مدیرعامل سازمان پارکها و فضای سبز کرج، در این زمینه به خبرنگار ما

گفت: وسعت فضای سبز کرج در حدود ۶۰۰ هکتار است که به صورت پارکها، میدین، رفیوژهای میانی و باغهای حاشیهای، در سطح شهر پراکنده است و آبیاری این مناطق در گذشته با تانکرهای آبرسانی انجام می‌شد. بنابراین، این سازمان با خفر چند حلقه چاه و تملک چاههای غیر قابل شرب سازمان آب، سعی در استفاده از آب خام کرده است.

وی در مورد اقدامات اخیر شهرداری کرج در جهت آبیاری فضای سبز خاطرنشان کرد: فازهای یک و دوی طرح آبیاری، طی سالهای گذشته با هزینه‌ای معادل ۳ میلیارد ریال در محدوده‌هایی که منابع آب در حد مطلوب وجود داشت انجام شد. در سال جاری نیز با استفاده از اعتباری معادل یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال، ۳ حلقه چاه جدید خفر شده است و با ایجاد شبکه انتقال آب، بخش دیگری از فضای سبز کرج آبیاری خواهد شد.

زارع، در مورد میزان لوله گذاریهای انجام شده گفت: تاکنون در جهت اجرای سیستم آبیاری قطره‌ای، ۸۶ هزار و ۹۵۰ متر در رفیوژهای میانی لوله گذاری انجام شده است و از ۱۱ حلقه چاه برای آبیاری فضای سبز کرج استفاده می‌شود.

مدیرعامل سازمان پارکها و فضای سبز از جمله اهداف اجرای این طرح را مواردی به این شرح دانست: صرفه جویی در مصرف آب شرب شهری، استفاده از منابع آب با چویران کم، حذف آبرسانی با تانکر، کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت رشد گیاهان.

وی افزود: همچنین کاهش آسرافات گیاهی، جلوگیری از رویش علفهای هرز، عدم نیاز به تسطیح، جلوگیری از فرسایش خاک و امکان آبیاری خاکهای بسیار سنگین از دیگر مزایای اجرای طرح آبیاری قطره‌ای است.

وزیر کشور:

سازمان شهرداریها برای بهبود کیفیت اداره شهرها عمل می کند



وزیر کشور در نخستین جلسه شورای سازمان شهرداریهای کشور گفت: هدف از تشکیل این سازمان، حذف تصدی دولت بر اداره امور شهرهاست.

موسوی لاری در این جلسه ضمن تأکید بر نقش سازمان شهرداریها در تسهیل امور شهرها خاطرنشان کرد: این سازمان به عنوان نماینده دولت عمل می کند و در کنار شهرداریها و شوراهای محلی، جهت بهبود کیفیت اداره شهرها گام برمی دارد.

وی افزود: سازمان شهرداریها محور تحول در مدیریت شهری و شوراهاست و نباید به طور مستقیم در اداره امور دخالت کند؛ زیرا در این صورت یک رکن موازی در اداره شهرها پدید می آید و مدیریت شهری دچار اختلال می گردد.

وزیر کشور تأسیس شوراهای را گام نخست مدیریت شهرها عنوان کرد و گفت: دومین گام در این زمینه، شکل گیری سازمان شهرداریها و اتحادیه هاست به گونه ای که با حذف عمل تصدی دولت، بخشهای عمومی غیردولتی به اداره امور بپردازند.

موسوی لاری با اشاره به نقش شوراهای محلی به عنوان دستگاهی برای تصمیم گیری و نظارت بر امور مدیریت شهری گفت: متأسفانه برخی افراد شوراهای را به عنوان هیئت مدیره شهرداریها تلقی می کنند، در

حالی که تشکیلات شوراهای نماینده افکار عمومی هستند و به عنوان پارلمان محلی، اراده مردم را متبلور می کنند.

وی افزود: وظایف شوراهای در قالب شهرداریها محدود نمی شود بلکه سازوکاری برای تصمیم گیری و نظارت بر امور مدیریت شهری به معنای عام است. از این رو شهرداریها باید به عنوان یک سازمان مستقل و با توجه به وظایف و اختیاراتی که دارند تحت نظارت شوراهای فعالیت کنند.

وزیر کشور در مورد جایگاه سازمان شهرداریها تأکید کرد: در حال حاضر باید سعی شود تعریف درستی از نقش این سازمان ارائه گردد تا به عنوان رقیبی برای شهرداریها و شوراهای تلقی نشود.

همچنین در ادامه این جلسه، احمد خزیم، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با اشاره به چگونگی تأسیس سازمان شهرداریها گفت: اولین گام در این زمینه، تشکیل شورای سازمان بود که قرار بر این شد تا اعضای این شورا ۲ نفر از شهرداران منتخب سراسر کشور باشند و طی دو مرحله انتخاب شوند.

وی افزود: به این منظور طی انتخابات استانی ۲۸ شهردار انتخاب شدند و سپس در مرحله دوم با انجام انتخابات در ۱۰۰ هزار نفر، ۲ نفر از شهرداران به عضویت شورای سازمان درآمدند.

خزیم در مورد اساسنامه سازمان شهرداریها گفت: در این اساسنامه سعی شده است تا از گسترش تشکیلات جلوگیری شود؛ به همین منظور، تمامی امور مرتبط با عمل تصدی حذف شده و اداره بسیاری از کارها در قالب اتحادیه هایی که مستقل از دولت هستند انجام می شود. همچنین دفاتری که در سازمان پیش بینی شده به مدیریت مسائل می پردازند و اقدامات کارشناسی در خارج سازمان انجام می شود.

وی با اشاره به موفقیت تشکیل اتحادیه سازمان اتوبوسرانی گفت: در حال حاضر تهیه اساسنامه اتحادیه این سازمان در دستور کار قرار دارد و تصمیم بر این است که برای تمامی سازمانهای تحت پوشش شهرداری، اتحادیه تشکیل شود.

لازم به ذکر است که در شماره بعد، مشروح اخبار مربوط به سازمان شهرداریها به اطلاع خوانندگان گرامی می رسد.

پس از تشکیل شوراهای دومین گام، شکل گیری سازمان شهرداریها و اتحادیه هاست به گونه ای که با حذف عمل تصدی دولت، بخشهای عمومی غیردولتی به اداره امور بپردازند

در حال حاضر باید سعی شود تعریف درستی از نقش سازمان شهرداریها ارائه گردد تا به عنوان رقیبی برای شهرداریها و شوراهای تلقی نشود

در مشهد تأسیس شد

آژانسهای حمل و نقل درون شهری باتوان

به منظور تأمین هر چه بیشتر رفاه مسافران زن، ۱۲ آژانس حمل و نقل درون شهری در

۱۲ منطقه شهر مشهد تأسیس شد. به گزارش روابط عمومی شهرداری



شهید، این ۱۲ آژانس از بین ۳۳ متقاضی، پس از طی مراحل قانونی، انتخاب و راهاندازی شد.

معاون اجرایی سازمان تاکسیرانی مشهد با اشاره به اینکه اشتغال خانمها با تاکسی در ایران از سالها پیش مطرح شده است گفت: کار خانمها با تاکسی در غرب بحثی حساسی و بدون حساسیت است که به عنوان نمونه می توان به اشتغال ۳۵۰ زن در لندن به رانندگی اشاره کرد.

وی افزود: ایجاد آژانسهای حمل و نقل درون شهری باتوان برای اولین بار در نیمه اول سال ۱۳۷۸ در سازمان تاکسیرانی مشهد مطرح و به دفتر اجتماعی فرمانداری ارجاع شد. پس از یکبار بهای لازم به منظور تأمین رضایت مردم، به خصوص باتوان در استفاده از وسایل حمل و نقل، این موضوع تصویب و به مورد اجرا گذاشته شد.

تشکیل شورای

پژوهش در

شهرداری قزوین

شورای پژوهش در شهرداری قزوین تشکیل و آغاز به کار کرد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری قزوین، این شورا به منظور انجام امور در دست اجرای شهرداری به صورت پهنه و کارشناسی شده تشکیل گردیده و مطالعات خود را در حوزه اجتماعی و فرهنگی آغاز نموده است.

این شورا در شاخه های کشاورزی، جغرافیای شهری، جامعه شناسی، روانشناسی، معماری و مدیریت برنامه ریزی فعالیت می کند و در جلسات خود، معضلات و مشکلات شهر را با حضور متخصصان و صاحب نظران مورد بحث و بررسی قرار می دهد. طرح های تحقیقاتی را که شورا



قزوین - دروازه تهران

پدیده تکدی، راههای مطلوب جمع آوری متکدیان و مقابله با افزایش این معضل.

تاکنون تصویب کرده و در دست اجرا دارد عبارتند از: ساماندهی تردد وانت بارها، اصلاح ساختار اداری شهرداری و بررسی

آمل - علیرضا عزیز کدالی

جمع آوری زباله و نظافت عمومی شهر آمل با هدف کاهش هزینه و نظارت بیشتر و بهتر شهرداری بر خدمات شهری به بخش خصوصی واگذار می شود.

هاشم پور، شهردار آمل، با اعلام این مطلب در جلسه شورای شهر گفت: شهرداری سالانه حدود ۳۳۰ هزار ریال برای هر خانوار، صرف جمع آوری زباله می کند این در حالی است که فعلاً بابت این خدمات تنها ۳۰ هزار ریال در سال از



آمل - میدان ۱۷ شهریور

واگذاری جمع آوری

زباله به بخش

خصوصی در آمل

هر خانوار دریافت می‌شود و امیدواریم با واگذاری این خدمات به بخش خصوصی، هزینه‌های شهرداری کاهش یابد.

وی در ادامه گفت: شهرداری در سال گذشته ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال برای حمل زباله هزینه کرده است و این در حالی است که هیچ‌گونه مساعدتی در این مورد از سوی نهادهای ذی‌ربط دولتی به

شهرداری نمی‌شود. اما با این حال، آمل در شمار یکی از زیباترین و لطیف‌ترین شهرهای استان مازندران است.

همچنین شاهسوری، رئیس شورای شهر آمل در این جلسه گفت: مهاجرت بی‌رویه روستاییان به آمل، خدمات دهی به شهر را دچار مشکل کرده است؛ چرا که روستاییان از پرداخت هرگونه عوارض به شهرداری خودداری می‌کنند و هزینه‌های

بسیاری را نیز به شهر تحمیل می‌نمایند. وی در پایان، خواهان همکاری اداره بهداشت و محیط زیست با شهرداری جهت مدیریت هر چه بهتر زباله در آمل شد.

به علت تخریب مبلمان شهری

شهرداری اردبیل
سالانه ۲۰ میلیارد ریال
ضرر می‌کند

سالانه ۲۰ میلیارد ریال ضرر و زیان به دلیل رعایت نکردن فرهنگ شهرنشینی از سوی برخی شهروندان، متوجه بودجه شهرداری اردبیل و بخشهای تابعه آن می‌شود. به گزارش روابط عمومی شهرداری اردبیل، رئیس کمیسیون فرهنگی شورای شهر اردبیل با اعلام این مطلب افزود:

تخریب فضاهای سبز، هدایت لوله‌های فاضلاب منازل به کوچه و خیابانها، پاره کردن روکشهای صندلی اتوبوسهای درون شهری، تفکیک نکردن زباله و عدم رعایت بهداشت محیط از جمله موارد بی‌توجهی به فرهنگ شهرنشینی است که ۳۰ درصد هزینه‌های شهرداری را به خود اختصاص می‌دهد.

وی خاطر نشان کرد: اگر همه مردم اموال شهرداری را متعلق به خود بدانند و در

حفظ و نگهداری آنها بکوشند، از میزان این ضررها کاسته می‌شود. اما تا زمانی که مردم، میل به همکاری و مشارکت نداشته باشند، شهرداری با محدودیتهای فراوان خود به تنهایی توان به دوش کشیدن وظیفه سنگین ارائه خدمات بهتر و بیشتر به شهروندان را نخواهد داشت.

بررسی کیفیت اتوبوسها توسط کمیته فنی وزارت کشور



بهنام اصغری

کمیته فنی منتخب وزارت کشور به منظور نظارت بر کیفیت اتوبوسهای تحویلی به سازمانهای اتوبوسرانی و

انتقال نظرات و خواسته‌های فنی مسئولان اتوبوسرانی کشور از شرکت ایران خودرو

فعالیت خود را آغاز نموده است. اصغری مسئول کمیته فنی در این خصوص گفت: این کمیته با توجه به اتوبوسهای تحویلی، نوع ایرادها در دوره گارانتی و نظرات اتوبوسرانهای سراسر کشور در مورد افزایش کیفیت خودروها را به سازندگان منتقل می‌نماید. این کمیته، هماهنگیهای لازم را درباره اعزام گروههای فنی به سازمانهای اتوبوسرانی به منظور سرویس اولیه خودروها در محل به انجام رسانده است و تاکنون ۳۳ پروژه را در مورد نحوه ارتقای کیفیت تولید اتوبوس طراحی نموده که ۱۴ مورد از آن محقق شده است. از دیگر اقدامات این کمیته، تعیین

میزان خسارت وارد شده به سازمانهای اتوبوسرانی به علت توقف خودروها، است که در دوره گارانتی به دلیل نبود قطعه یدکی از ناوگان اتوبوسرانی خارج می‌شوند این رقم، روزانه ۲۵۰ هزار ریال برای هر دستگاه برآورد شده است.

همچنین این کمیته تاکنون توانسته است برخی از قطعات یدکی و ابزار مخصوص مورد نیاز سازمانهای اتوبوسرانی را به مبلغ ۴ هزار و ۳۰۰ میلیون ریال به طور رایگان در اختیار آنها قرار دهد. شایان ذکر است که با همکاری این کمیته، شرکت ایران خودرو در آینده نزدیک، محصول جدیدی را با برخورداری از کولر، صندلی با طراحی جدید، تغییر در نیروی محرکه و... به بازار مصرف ارائه خواهد کرد.

در رشت
نمایشگاه عکس،
کتاب و نشریات
شهرسازی
برگزار شد

نمایشگاهی از کتاب و نشریات معماری و شهرسازی و عکسهایی از پروژه‌های عصرانی در شهر رشت برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی شهرداری رشت، این نمایشگاه به منظور آگاهی شهروندان از اقدامات عمرانی شهرداری

طی سالهای اخیر و رفاه حال دانشجویان و علاقمندان برای تهیه کتب معماری و شهرسازی برگزار گردید.

این نمایشگاه با بیش از ۸۰۰ عنوان کتاب با موضوعاتی به این شرح برگزار شد: فضای سبز، تحقیقات شهری، قوانین، ضوابط و مقررات شهرسازی، آشنائشی، سلاسه‌های طبیعی و ۸۰ قطعه عکس از

نمایشهای قدیمی شهر رشت مانند میدان شهرسازی، فرهنگ، بل عراق و تصویر شهر داران رشت از بنو تأسیس شهرداری. شایان ذکر اینکه در این نمایشگاه نمایانگری نصب شده که اساسی شهر داران رشت و سالهای خدمت آنان از بنو تأسیس در سال ۱۲۸۶ تاکنون در آن به ثبت رسیده است.

نقدی بر مقاله

«مقایسه نحوه صدور پروانه ساختمانی در ایران و انگلیس»

مهر داد هاشم‌زاده همایونی

در شماره ۲۲ ماهنامه، مطلبی با عنوان «مقایسه نحوه صدور پروانه ساختمانی در ایران و انگلیس» به چاپ رسید که متضمن معرفی و ارزیابی اجمالی «نظام نوین هدایت و کنترل ساخت و ساز شهری تهران بزرگ» نیز بود. نوشته زیر، عمدتاً نقدی بر بخشی از این مقاله است.

واقعیت موجود در این روش جدید که به وسیله شهرداری شهر تهران پایه‌گذاری گردید اطلاعی نداشته است.

در مورد این نظام نوین مطالب بسیاری از عدم کارایی آن می‌توان اظهار نمود، ولی فقط به طور خلاصه می‌توان گفت که به سبب عدم برخورد جدی با سیستم کهنه و منسوخ در بافت اداری شهرداری تهران و ادامه روشهای محافظه‌کارانه در روش صدور پروانه ساختمان و معاونت شهرسازی شهرداری تهران، نظام نوین هدایت و کنترل ساخت و ساز نه تنها نتوانست هیچ‌یک از مشکلات روش سنتی صدور پروانه ساختمان را مرتفع سازد، بلکه این روند را در عین باسور کراسی پیچیده‌تری مواجه ساخت؛ بدین ترتیب که مسالک برای درخواست در ابتدا به شرکتیهای خدمات فنی و مهندسی مراجعه نموده و پس از تشکیل پرونده، تعام مدارک (نقشه‌ها و سایر موارد) به شهرداری مناطق برای کنترل ارسال می‌گردد و این روند مداوم رفت و برگشت از شرکتیهای خدمات فنی و مهندسی و شهرداریهای مناطق خود سبب طولانی شدن مراحل صدور پروانه و پایان کار گشته است. ضمن آنکه این نظام نوین تاکنون نتوانسته است نظارت مستمر و دائمی را بر اجرای ساختمان و سایر وظایفی را که در این مقاله نام برده شده است را به انجام برساند.

البته لازم به ذکر است که برخی از وظایف محوله از طرف شهرداری به شرکتیهای خدمات فنی مهندسی بخصوص وظایفی که در محدوده کنترل‌های فنی می‌باشد، مفایرت اساسی یا فائون «نظام مهندسی و کنترل ساختمان» داشته و هر چند که این وظایف را این شرکتیها تاکنون نتوانسته‌اند انجام دهند، ولی شهرداری تهران هم نمی‌توانسته وظایفی که قانوناً به عهده او نبوده به اشخاص حقیقی و حقوقی دیگری واگذار نماید.

در هر صورت مشکلات اصلی نحوه صدور پروانه و پایان کار ساختمان را می‌توان در تسلط تفکر بسیار ریشه‌دار محافظه‌کارانه در معاونت شهرسازی شهرداریها و عدم همکاری آنها با سازمانهای نظامیهای مهندسی و سایر نهادیهای تخصصی و فنی و حرفه‌ای و عدم شفافیت روابط مسلط موجود دانست.

پیرو درج مقاله «مقایسه نحوه صدور پروانه در ایران و انگلیس» در شماره ۲۲ ماهنامه شهرداریها، اینجانب، به عنوان کسی که سالها با مسئله صدور پروانه ساختمانی از جوانب اداری و فنی آن آشنایی کامل داشته، لازم می‌دانم که چند نکته دیگر را ارائه نمایم و اعتقاد دارم که بدون بررسی همه جانبه عوامل مؤثر در روند فعلی صدور پروانه ساختمانی، امکان اصلاح وضع موجود به هیچ وجهی ممکن نمی‌باشد.

آنچنان که از متن مقاله برداشت می‌شود، منبع اصلی مورد استناد نویسنده محترم مقاله فوق، عمدتاً نمودارهای سازمانی و اداری و برخی اظهار نظرهای کلی بوده است و در برخی مواقع، این نمودارها و یا اهداف سازمانی یا آنچه در عمل اتفاق می‌افتد تفاوت فاحشی دارد که برخی از موارد آن به شرح زیر است:

۱- یکی از مهمترین اشکالات در روند صدور پروانه ساختمانی، مبهم بودن ضوابط مورد استناد شهرداریها و سلیقه‌ای عمل کردن مسئولان کنترل نقشه‌های معماری می‌باشد. اینهاضات موجود ضوابط و یا روزمرگی در ضوابط مورد استناد، ضمن آنکه حتی متخصصان و معماران مرتبط با ساخت و ساز شهری را همواره با تکلیف ننگه می‌دارد، سبب سوءاستفاده برخی از کارمندان شهرداری به عنوان کسانی که به صورت انحصاری به این منبع اطلاعاتی دسترسی دارند می‌شود.

۲- متخصر نمودن بررسی نقشه‌های معماری به ضوابط و مقررات خشک طرحیهای جامع و سایر دستورالعملیهای بعدی و عدم بررسی کیفی نقشه‌ها (معماری، سازه، تأسیسات) از اشکالات اساسی دیگر در صدور پروانه ساختمان است.

لازم به ذکر است در مورد بررسی کیفی نقشه‌ها، شهرداریها می‌توانند از کمک سازمانیهای تخصصی و فنی و حرفه‌ای مثل سازمانیهای نظام مهندسی استانها استفاده نمایند که متأسفانه این نهادیهای تخصصی مورد کم لطفی مسئولان شهرداری قرار داشته و در بسیاری مواقع، این نهادها را مزاحم قلمداد می‌نمایند.

۳- در مورد نظام نوین هدایت و کنترل ساخت و ساز، نگارنده مقاله فوق، ظاهراً از مدارکی که به اهداف اولیه و نمودارهایی که برای این نظام نوین در ابتدا تدوین گردیده استفاده نموده و از

چگونه می اندیشند؟

شهریارها

مخاطبان در مورد

نتایج نظرسنجی از خوانندگان ماهنامه

سؤالات باز و بسته در مورد ابعاد مختلف عملکرد ماهنامه برای ۳ هزار نفر از مخاطبان، همراه با ماهنامه ارسال گردید و از آنان خواسته شد که پرسشنامه تکمیل شده را از طریق پست، پس از موعد مشخصی از سال کنند. از این میان ۲۲۸ نفر (۱۱/۲ درصد) به این دعوت پاسخ گفتند و پرسشنامه‌ها را در موعد مقرر باز گردانند. لازم به ذکر است که این میزان بازگشت در پرسشنامه‌های پستی که به وسیله مصلحه گر بر نمی‌شود و مخاطب پرسشنامه، خود وظیفه تکمیل و بازگرداندن آن را به عهده دارد، در حد معمول و قابل قبول است (۱). البته تعداد پرسشنامه‌های رسیده در حدی است که می‌توان آماری از گرایشهای مخاطبان ارائه نمود. از سوی دیگر، با توجه به پراکندگی مخاطبان ماهنامه شهریارها در ۲۸ استان کشور، کاربرد روشهای دیگر در این مقطع زمانی امکانپذیر نبوده از این رو، با این امید که بررسیهای بعدی با در اختیار داشتن زمان و اعتبار کافی به روشهای دقیقتری انجام پذیرد و ماهنامه بتواند بر این اساس، هر کتلهای راهبردی خود را تصحیح و معطوف به هدف نماید، گزیده نتایج نظرسنجی به شرح ذیل ارائه می‌گردد. ماهنامه شهریارها از تمامی مخاطبان گرامی که با دقت به پرسشهای پرسشنامه پاسخ داده‌اند، سپاسگزار است. همچنین از ریحانه رضازاده مقدم که در مراحل تهیه و ارسال پرسشنامه همکاری کرده است و سید محمود نجابت حسینی که طرح پرسشنامه با نظارت و راهنمایی او انجام شده، قدر دانی می‌گردد.

مدرک تحصیلی مشخصات پاسخگویان

۱۱/۶ درصد پاسخگویان دیپلمه هستند ۹/۷۶ درصد فوق دیپلم دارند، ۵۰/۹ درصد آنان دارای مدرک کارشناسی، ۳۳/۴ درصد دارای مدرک کارشناسی ارشد و ۳/۰۴ درصد در سطح دکرا تحصیل نموده‌اند. این ترکیب آماری نشان می‌دهد که دانش آموختگان آموزش عالی، مخاطبان اصلی ماهنامه شهریارها را تشکیل می‌دهند و ماهنامه کمتر توانسته است با دیگر سطوح ارتباط برقرار کند.

۲۵ سال پیش در سال ۱۳۲۵ اولین شماره ماهنامه شهریارها را اتحادیه شهرداریهای کشور در حالی منتشر کرد که هیچ مطبوعه دیگری در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی شهری منتشر نمی‌شد. هدف این نشریه «استفاده از تجربه‌ها و مطالعات افراد بصیر و معرفی روشهای صحیح مالی، اداری و فنی» در جهت بنیانگذاری اصول نوین اداره شهر بود. این نشریه تا اواسط دهه ۱۳۵۰ منتشر شد، اما پس از آن بیش از ۲۰ سال تا خرداد ۱۳۷۸ که مجدداً حیاتی نیویافت، از انتشار باز ماند. دوره جدید ماهنامه که از این تاریخ تاکنون به طور منظم انتشار یافته، دومین سال انتشار خود را پشت سر گذاشته است. در این مدت ۲۶ شماره به انضمام پنج ویژه‌نامه در دو هزار و ۱۳۰ صفحه و در مجموع با شمارگان ۱۲۰ هزار نسخه منتشر و توزیع شده است.

انتشار منظم و مستمر ماهنامه، مزیتی آشکار برای این نشریه محسوب می‌شود، اما بی‌تردید، صرف انتشار مطالبی در قالب یک مطبوعه بدون در نظر گرفتن بازتابی که مطالب آن در بین مخاطبان داشته است، نمی‌تواند معیار موفقیت آن مطبوعه به شمار آید. مخاطبان ماهنامه شهریارها طیف وسیعی از شهرداران، اعضای شوراهای شهر، کارشناسان و مدیران میانی شهرداریها، مهندسان مشاور معمار و شهرساز، تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان در ادارات و مؤسسات مرتبط با امور شهری، اساتید و دانشجویان رشته‌های برنامه‌ریزی و طراحی شهری، علوم اجتماعی، مدیریت و ... را در بر می‌گیرد که هر یک انتظاراتی از این جریده ماهانه دارند. شناخت دقیقتر دیدگاهها، نیازهای اطلاعاتی، پیشنهادها، این مخاطبان و مقایسه آنها با عملکرد ماهنامه، یکی از بهترین روشهای سنجش میزان موفقیت ماهنامه است و می‌تواند به این سؤال پاسخ دهد که آیا استمرار و نظم انتشار ماهنامه با توجه به نیازهای مخاطب بوده است یا خیر؟

به همین منظور در زمستان سال گذشته، پرسشنامه‌ای حاوی

رشته تحصیلی

۲۸٪ درصد از پاسخگویان را دانش‌آموختگان معماری و شهرسازی، ۱۲/۳۴ درصد را فارغ‌التحصیلان سایر رشته‌های مهندسی و ۱۲/۳ درصد را نیز افرادی تشکیل می‌دهند که رشته تحصیلی آنان علوم انسانی و اجتماعی است. بقیه پاسخگویان در رشته‌های دیگر تحصیل کرده‌اند. این نتایج بیانگر این است که طیف مخاطبان از نظر رشته تحصیلی نیز گسترده و از علوم انسانی

نیوده است.

نحوه مطالعه ماهنامه

۱۷۶/۶ درصد از مخاطبان، ماهنامه را به طور مرتب و ۲۳/۴ درصد آن را به طور غیر منظم مطالعه می‌کنند. ۹۶/۲ درصد از پاسخگویان، نداشتن فرصت کافی و ۳/۸ درصد مهم نبودن مطالب را دلیل عدم مطالعه آن دانسته‌اند.

انگیزه مطالعه ماهنامه

آشنایی با مسائل روز مدیریت و برنامه‌ریزی شهری، ارتقای دانش تخصصی، ارتقای آگاهی‌های شغلی، آشنایی با ایده‌ها و تجربه‌های متخصصان شهری، آشنایی با تجربه‌های جهانی، کسب اخبار شهردارها و آشنایی با پژوهشهای انجام شده در حوزه مدیریت شهری، به ترتیب با شاخصهای ۲۸۷، ۳۱۱، ۲۵۶، ۲۱۰، ۱۱۳، ۱۰۸ و ۵۳ مهمترین انگیزه پاسخگویان در مورد مطالعه «شهردارها» است. (۲)

سرفصلهایی که بیشتر مورد مطالعه قرار می‌گیرد

تحریریه ماهنامه شهردارها از چهار سرویس فرهنگی - اجتماعی، علمی - پژوهشی، حقوقی - بین‌المللی، خبر و گزارش و همچنین سردبیری تشکیل شده است. هر کدام از این بخشها تعدادی از سرفصلهای ثابت ماهنامه را تولید می‌کنند. مخاطبان، کدامیک از این سرفصلها را بیشتر برای مطالعه بر می‌گزینند؟ نظرسنجی در جستجوی پاسخی برای این سؤال نیز بوده است. بر این اساس سرفصل خبری شهرها و شهرداریهای جهان با شاخص ۱۳۳۶ سرفصلدارترین سرفصل است. در مراتب بعدی به ترتیب سرفصلهای تجربیات جهانی، فنون مدیریت، آموزش و قانون شهر با شاخصهای ۱۲۹۱، ۱۲۷۹، ۱۲۶۹ و ۱۲۶۶ قرار دارند. کم طرفدارترین سرفصلها نیز عبارتند از: مشاوره اداری - مالی، آمار شهر، با مخاطب، ردآورد سفر و عمارت نو. این نتایج نشان می‌دهد که مخاطبان مطالب آموزشی - اطلاع‌رسانی را بر مطالب تحلیلی - پژوهشی ترجیح می‌دهند. اگرچه این مطالب نیز مورد توجه قرار دارد. سرفصلهایی هم که به طور منظم کار نشده‌اند یا مدت اندکی از گشایش آن می‌گذرد، کمتر مورد توجه هستند.

میزان انطباق مطالب ماهنامه با نیازهای شهردارها

از آنجا که مخاطب اصلی ماهنامه، مدیران و کارشناسان شهرداریها هستند، شاخص اصلی ارزیابی عملکرد ماهنامه، میزان انطباق مندرجات آن با نیازهای شهرداریهاست. در این مورد از پاسخگویان سؤال شد و آنان این گونه پاسخ دادند: ۱۳/۴ درصد میزان انطباق را خیلی زیاد، ۴۵/۲ درصد زیاد، ۳۵/۲ درصد متوسط، ۴/۹ درصد کم و ۱/۳ درصد هم میزان انطباق را خیلی کم می‌دانند. این نسبتها نشان می‌دهد که براساسی قضاوت خوانندگان، ماهنامه در انطباق دادن محتویات خود با نیازهای شهرداریها توفیق نسبی داشته است، اما به طور کامل در این امر موفق نبوده و باید در این جهت بیشتر تلاش نماید. البته لازم به ذکر است که ۷۳/۹ درصد از پاسخگویان مطالب چاپ شده را در ماهنامه شهرداریها ضروری و موردنیاز شهرداریها دانسته‌اند، اما اولویتهایی را به شرح ذیل قابل توجه بیشتر دانسته‌اند.

مهمترین موضوعات موردنیاز شهرداریها از نظر پاسخگویان عبارتند از: ارائه آموزشهای تخصصی در زمینه وظایف مختلف شهرداریها که ۳۶ درصد پاسخگویان به آن اشاره کرده‌اند. پس از آن به ترتیب تأمین مالی و بودجه شهرداریها، شوراها، اخبار شهرداریهای ایران و جهان و مسائل حقوقی - اداری شهرداریها به ترتیب با ۲۱/۳، ۱۵/۴، ۱۳/۰۱ و ۱۳ درصد مورد تقاضا بوده است.

آشنایی با مسائل روز
مدیریت و برنامه‌ریزی
شهری، ارتقای دانش
تخصصی، ارتقای آگاهی‌های
شغلی، آشنایی با ایده‌ها و
تجربه‌های متخصصان
شهری، آشنایی با تجربه‌های
جهانی، کسب اخبار
شهرداریها و آشنایی با
پژوهشهای انجام شده در
حوزه مدیریت شهری، به
ترتیب با شاخصهای ۳۱۱،
۲۸۷، ۲۵۶، ۲۱۰، ۱۱۳،
۱۰۸ و ۵۳ مهمترین انگیزه
پاسخگویان در مورد مطالعه
«شهردارها» است

تا علوم فنی و مهندسی را در بر می‌گیرد.
وضعیت شغلی و موقعیت اداری

۴۴/۸ درصد از پاسخگویان در ردیف مدیران عالی و میانی شهرداریها و سایر دستگاههای دولتی به شمار می‌آیند، ۱۱/۳ درصد به سطوح کارشناسی تعلق دارند، ۱۴ درصد از پاسخگویان را نیز صاحبان مشاغل علمی، فنی و تخصصی تشکیل می‌دهند. این آمار نشان می‌دهد که ماهنامه از سویی مورد استقبال مدیران و کارشناسان و از سوی دیگر مورد توجه محافل دانشگاهی و تخصصی است.

نحوه تهیه ماهنامه

۴۵/۴ درصد از پاسخگویان، ماهنامه را به صورت اشتراکی دریافت می‌کنند، ۲۸/۸ درصد از طریق محل کار به آن دست می‌یابند، ۱۵/۱۲ درصد ماهنامه را از کیوسکها و نمایندگنها تهیه می‌کنند، در ۵/۹ درصد از موارد، این نشریه به صورت هدایی به آنان می‌رسد و بقیه به طرق دیگری به ماهنامه دسترسی پیدا می‌کنند. این نتایج نشان می‌دهد که به دلیل تخصصی بودن ماهنامه، روشهای توزیع عمومی از طریق کیوسک در این زمینه چندان کارا

مشکلی از نظر اخذات آن وجود ندارد، می‌تواند به ریتق زواره و اردستان کمک کند.

● **با توجه به نزدیکی زواره به اردستان، آیا برای صرفه جویی در هزینه‌های شهری نمی‌توان از تجهیزات مشترک استفاده کرد؟**

○ همان‌طور که حتماً اطلاع دارید، اولین همایش شهرداریهای شهرهای کویزی در اردستان برگزار شد و در این همایش، نسبت به سرمایه‌گذارهای مشترک در تجهیزات، ماشین‌آلات و نیروی انسانی متخصص تأکید شد. به عنوان مثال، پیشنهاد شد که شورایهای این شهرها، مجوز استفاده مشترک از یک مهندس فضای سبز، یک مهندس سازه و... را صادر کنند! همچنین اینکه سرمایه‌هایمان را روی هم بریزیم و ماشین‌آلات سنگین مثل لوادر، بولدوزر و کامیون‌ها، خریدیم، یا کارخانه اسفالت مشترکی داشته باشیم. در این زمینه‌ها تاکنون اقدامات اداری و حقوقی انجام شده و در حال رفع برخی موانع حقوقی هستیم. در زمینه تجهیزات تاکنون تنها توانستیم یک کشاورز مشترک با سرمایه‌گذاری مشترک بین شهرداری اردستان و زواره، تأسیس کنیم.

● **در زمینه جذب تورسیم چه کارهایی می‌توانید انجام دهید؟**

○ متأسفانه برنامه‌ریزی‌های توریستی به صورتی است که گردشگران را فقط در کنار مسجد جامع پیاده می‌کنند و پس از اینکه گردشگران عکس گرفتند، بازمی‌گردند. این برنامه‌ریزی غلط است و به اقتصاد شهر هیچ کمکی نمی‌کند. برنامه‌ریزی‌هایمان باید به گونه‌ای باشد که گردشگران بتوانند در شهر بمانند، گردش کنند، خرید کنند، از خدمات استفاده کنند و پولی به شهر بیاورند. ما می‌توانیم حتی برنامه ۳ روزه‌ای برای بازدید از آثار تاریخی و طبیعی این منطقه داشته باشیم. ما در اینجا فتهایی دو طبقه داریم که در جهان بی‌نظیر است. مسجد جامع شهر، قدمتی ۹۰۰ ساله دارد و پیش از آن آتشکده بوده است. علاوه بر این، در اینجا مناطق حفاظت شده حیات وحش با حیواناتی مانند بوزینگ، لیس و گل داریم. از اینها که بگذریم، شب کویر بسیار تماشایی و زیباست و می‌توان امکاناتی برای تماشای آسمان فراهم کرد. به قول رئیس جمهور، در کویر، آسمان به زمین نزدیکتر است.

مهدی شعبی، اردستانی، مسئول اردستان، از دانش‌آموختگان نمونه ریاضی در شهر اصفهان، که یوسه تحصیل در ایتالیا، به دلیل علاقه به یادگرفتن ریاضی کند در دانشگاه همین شهر در دوره کارشناسی ریاضی فارغ‌التحصیل می‌شود و در دبیرستان اردستان به تدریس ریاضی می‌پردازد. شعبی دارای ۱۴ سال سابقه آموزش و ۱۰ سال سابقه شهر داری است.

● **آقای شهردار، آیا از تخصص ریاضی خود در کارهای شهرداری استفاده می‌کنید؟**

○ برخی از نقشه‌های تفصیلی شهر را، در پایان ساعت کاری ترسیم می‌کنم. مثلاً نقشه پارک ملت را خودم تهیه کردم! البته از کمک مهندسان دیگر بی‌بهره نبودم.

● **ضمن عرض خسته نباشید، برای شما آرزوی توفیق داریم.**

یکی دیگر از این تصمیم‌گیرهای غیر مسئولانه این بود که گرچه ما متقدیم زمین و تأسیسات را باید به‌طور رایگان به سرمایه‌گذاران صنعتی بدهیم تا آنان نسبت به سرمایه‌گذاری در این شهر راغب شوند، اما کسانی در خارج از این شهر تصمیم گرفتند قیمت فروش زمینهای بی‌ارزشی را که هزاران کیلومتر مربع آن در فاصله نائین تا اردستان به صورت کویر، رها شده، به ازای هر متر مربع ۳۰۰ تومان اعلام کنند. در این صورت، سرمایه‌گذار مجبور است بخش بزرگی از سرمایه خود را صرف خرید زمینی بکند که در صورت انصراف، هیچ‌کس مایل به خرید آن نیست. چنین تصمیمهایی به ضرر شهرهای کوچک است.

مشکل دیگر، این است که قوانین و ضوابط مربوط به شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ یکسان است. مثلاً شهرهای کوچک باید مثل سایر شهرها آتش‌نشانی، فضای سبز، جمع‌آوری و دفع زباله و... داشته باشند. حساب کنید که ما برای ایجاد یک ایستگاه آتش‌نشانی، حداقل ۱۰ نفر برای سه‌نوبت کاری نیاز داریم! همچنین فضای سبز و سایر موارد این در حالی است که اعلام کرده‌اند شهر داریها باید مستقل و خودکفا باشند. به این ترتیب، ما نسبت به این ضوابط، قادر به پاسخگویی نیستیم. با اعلام می‌کنند که ۱/۵ درصد بودجه باید در اختیار شوراها و ۲ درصد آن در اختیار شهردار باشد. حال مقایسه کنید که این ضوابط در شهرهای کوچک و بزرگ، چه اثری را تولید می‌کنند. این در حالی است که میزان کار و فعالیت شهرداران شهرهای کوچک به هیچ وجه کمتر از شهرهای بزرگ و متوسط نیست؛ گرچه ممکن است بیشتر هم باشد.

چرا باید هزینه‌های نامتوازن را اهنمایی و رانندگی، چراغهای راهنما و خط‌کشی خیابانها بر عهده شهرداری باشد، اما حتی یک ریال هم از درآمد هزینه‌های رانندگی به شهرداری برنگردد؟ چرا شهر ما نباید واحد شماره‌گذاری خودروها داشته باشد؟

● **برای اینکه شهر اردستان دارای درآمدهای جدی و قابل توجه شود، چه راههایی را پیشنهاد می‌کنید؟**

○ من معتقدم که می‌توانیم از موقعیت ترانزیتی اردستان در سر راه بندرعباس به تهران استفاده کنیم و این شهر را به مرکز انبارداری تبدیل نماییم. به این ترتیب بخشی از کالاهایی که از بندرعباس به تهران می‌روند و در آنجا به سراسر کشور توزیع می‌شوند، می‌توانند در اردستان انبار و در همین جا نیز توزیع شوند. این کار، میزان تمرکز تهران را کاهش می‌دهد و به ایجاد اشتغال در اردستان هم منجر می‌شود.

همچنین این شهر برای احداث برخی از صنایع مانند صنایع تبدیلی قرآوره‌های باغی (مثلاً انار) نیز مناسب است. در این شهر می‌توان بیمارستان تخصصی - مانند بیمارستان تخصصی نازایی در یزد - مثلاً در رشته ارتوپدی، ساخت، یا وجود اراضی وسیعی که پیرامون این شهر وجود دارد، انتقال یادگانها و مراکز نظامی پلا مانع و برای اردستان مفید است. دانشگاه آزاد با داشتن ۷۰۰ دانشجو، فاقد خوابگاه است. احداث خوابگاه، باعث افزایش تمایل دانشجویان دختر و پسر برای آستن به این شهر می‌شود. همچنین احداث ایستگاه راه‌آهن زواره، که مصالح آن همین طور رها شده و

بررسی و تدوین راه‌حلهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور - جلد دوم: تدوین روش تعیین میزان کرایه جایه‌جایی مسافر در سامانه اتوبوسرانی شهری کشور / مهندسین مشاور همسو با همکاری مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری / انتشارات سازمان شهرداریهای کشور / چاپ اول تهران ۱۳۷۹ / ۶۵ صفحه.



بی‌شک عمده‌ترین وسیله حمل‌ونقل عمومی در ایران، اتوبوس است که در قالب شرکتهای اتوبوسرانی شهری، وظیفه جایه‌جایی مسافران درون شهری را بر عهده دارد. به منظور شناخت بهتر مسائل و مشکلات اتوبوسرانیهای شهری کشور و به منظور ارائه راه‌حلهایی برای افزایش کارایی این سامانه، مطالعاتی با عنوان «بررسی و تدوین راه‌حلهای افزایش کارایی سامانه اتوبوسرانی شهری کشور» با مدیریت مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری صورت گرفته است و کتاب حاضر،

جلد دوم این مطالعات است. در این جلد، روشهای تعیین میزان کرایه جایه‌جایی مسافر در شهرهای ایران بررسی شده و روشهایی به منظور بهینه‌سازی سامانه موجود پیشنهاد گردیده است.

قیمت‌گذاری کالاهای عمومی از جمله خدمات حمل‌ونقل، یکی از موضوعات مورد تأکید اقتصاددانان و برنامه‌ریزان شهری، به منظور ارتقای بهره‌وری شهرهاست. اصولاً ارزشگذاری هر نوع کالای عمومی بدون توجه به عوامل اقتصادی و اجتماعی ذی‌ربط، عواقب و آثار نامطلوبی برای کل جامعه به همراه دارد. زیان‌دهی و عدم توانایی در توسعه خدمات، مشهودترین عوارض ارزشگذاری غیراصولی کالاهای عمومی است که به بی‌عدالتی در توزیع خدمات و نامالایمات اجتماعی منجر می‌شود.

کتاب مورد بحث شش بخش دارد. در فصل اول، طرح تحقیق، اهداف و روش تحقیق مطرح شده است. در فصل دوم پیشینه موضوع، در فصل سوم چارچوب نظری، در فصل چهارم بررسی وضع موجود سامانه اتوبوسرانی کشور و در فصل پنجم و ششم جمع‌بندی و پیشنهادهای ارائه شده است.

از آنجا که روند یکسانی برای تعیین میزان کرایه مسافر در اتوبوسرانیهای شهری کشور وجود ندارد و در درون هر شهر، میزان کرایه مسیرهای متفاوت تقریباً ثابت است؛ بنابراین، وضعیت ترکیب درآمدها و هزینه‌های شرکتهای اتوبوسرانی مطلوب نیست و همین امر، زیان محاسبه شده‌ای را برای هر جایه‌جایی مسافر در پی دارد. از این رو بهبود ترکیب درآمدها و هزینه‌ها در گروه کارگیری روشهای علمی در تعیین میزان کرایه مسافر اتوبوس است و این موضوع با استفاده از روش مقایسه‌ای، نمونه‌گیری خوشه‌ای و نتایج حاصل از پرسشنامه‌های ارسالی به شرکتهای اتوبوسرانی شهرهای کشور در حال پیگیری است.

بر اساس بررسی صورت گرفته در پیشینه مطالعات، که در فصل دوم ارائه شده و مباحث نظری که در فصل سوم مطرح

شده است، مناسبترین روش تعیین میزان کرایه جایه‌جایی مسافر در سامانه حمل‌ونقل همگانی بر اساس هزینه‌نهایی است. اما از آنجا که چنین روشی را اصولاً شرکتهای انحصاری که توجهی به منافع مصرف‌کنندگان ندارند مطرح می‌کنند، به همین دلیل بسیاری از اقتصاددانان توصیه نموده‌اند که میزان کرایه بر پایه متوسط هزینه متغیر تعیین گردد؛ ضمن اینکه وضعیت درآمدی مناطق مختلف شهر، قیمت گزینه‌های جایگزین و طول مسیر نیز باید در محاسبات مدنظر قرار گیرند.

در فصل چهارم کتاب بر اساس نتایج پرسشنامه‌های ارسالی، وضعیت موجود تعیین میزان کرایه جایه‌جایی مسافر به وسیله اتوبوس در شهرهای کشور، تجزیه و تحلیل شده است.

در شرایط موجود، میزان کرایه یا پیشنهاد هیئت مدیره یا مدیرعامل اتوبوسرانی و تصویب شورای شهر، فرمانداری یا استانداری و بدون توجه به عوامل ذی‌ربط تعیین می‌شود. در نمونه کنونی تعیین میزان کرایه، مبلغ قابل ملاحظه‌ای بارانه و کمک بلاعوض به سامانه اتوبوسرانی شهری اختصاص می‌یابد و این امر به طور عمده به خاطر عدم تعیین میزان کرایه یا شیوه‌های منطقی، واقع‌بینانه و اقتصادی صورت می‌گیرد.

استفاده از شیوه‌دستوری یاد شده در تعیین کرایه جایه‌جایی مسافر، موجدات عدم امکان توسعه سامانه اتوبوسرانی را در تمامی موارد بررسی شده فراهم کرده است. با توجه به افزایش روزافزون تقاضا و لزوم ایجاد ظرفیتهای جدید، شیوه تعیین علمی و منطقی کرایه جایه‌جایی مسافر می‌تواند یکی از ابزارهای مؤثر در ایجاد زمینه برای توسعه سامانه اتوبوسرانی شهری محسوب گردد.

فصل نهمی کتاب، روش کیلومتر - هزینه را برای تعیین میزان کرایه مسافر اتوبوس در کشور پیشنهاد می‌کند که برای نمونه‌های مورد مطالعه در دو گزینه محاسبه شده است. در گزینه اول، محاسبه کرایه بر اساس هزینه‌های عمومی یا متغیر

ماهنامه شهر داریها آگهی می‌پذیرد

فراغت در شهر و ایجاد فضاهای لازم برای این منظور، به مدیریت و برنامه‌ریزی نیاز دارد و غالباً شهرداریها متولی اصلی مدیریت این فضاها محسوب می‌شوند. کتاب حاضر و به عبارت دیگر، جلد دوم از مجموعه دوازده جلدی کتاب سبز شهرداری به همین موضوع پرداخته است. این کتاب پنج فصل دارد. در فصل اول، پس از بحثی اجمالی در زمینه گونه‌شناسی فضاهای فرهنگی و تفریحی، نقش و وظیفه شهرداری در برنامه‌ریزی و مدیریت این فضاها مورد بررسی قرار گرفته است.

پارکها، کتابخانه‌ها، زمینهای ورزشی، فضاهای بازی و تفرجگاههای طبیعی پیرامون شهرها، عمده‌ترین فضاهای فرهنگی و تفریحی در سطح شهرها محسوب می‌شوند. شهرداریها در اداره و برنامه‌ریزی آنها نقش اصلی را دارند. مستندات قانونی و وظایف شهرداریها در ایران در زمینه مدیریت این فضاها، بحث اصلی این فصل از کتاب است.

در فصل دوم، مشخصات انواع کتابخانه‌های شهری براساس معیارهای شهرسازی، درجه‌بندی کتابخانه‌های عمومی و معیارهای مکان‌یابی، توزیع و برنامه‌ریزی آنها ارائه شده است.

مشخصات انواع زمینهای ورزشی، طبقه‌بندی آنها و معیارهای مکان‌یابی، برنامه‌ریزی و مدیریت زمینهای ورزشی در فصل سوم کتاب مورد بررسی قرار گرفته است.

در فصل چهارم، انواع فضاهای بازی، ویژگیها و طبقه‌بندی آنها بررسی شده و استانداردهای مکان‌یابی و توزیع آنها در سطح شهر ارائه گردیده است. علاوه بر این، معیارهای برنامه‌ریزی طراحی و مدیریت فضاهای بازی، از مباحث دیگر این فصل است.

خصوصیات فضاهای طبیعی پیرامون شهرها و طبقه‌بندی آنها، همچنین اصول استفاده از تفرجگاهها و مدیریت بهره‌برداری از آنها، موضوع فصل آخر کتاب است که به صورت اجمالی، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

و در گزینه دوم، براساس هزینه‌های کل به ازای هر کیلومتر صورت می‌پذیرد. سپس وضعیت اقتصادی مسافران و کرایه وسائط نقلیه جانشین، به عنوان عواملی مؤثر در محاسبه میزان کرایه، وارد این دو گزینه می‌شوند و میزان کرایه را تعدیل می‌نمایند.



**کتاب سبز شهرداری - جلد
دهم: فضاهای فرهنگی،
ورزشی، تفریحی / احمد
سعیدتیا / انتشارات سازمان
شهرداریهای کشور / چاپ اول
/ تهران ۱۳۷۹ / ۱۰۰ صفحه.**



گذران اوقات فراغت، یکی از نیازها و خواسته‌های ساکنان شهری است. گذران اوقات فراغت، مجموعه فعالیتهایی است که شخص به میل خود برای استراحت، تفریح، گسترش اطلاعات و آموزش شخصی یا مشارکت آزاد اجتماعی، در زمانی فارغ از تعهدات شخصی، خانوادگی و اجتماعی به عهده می‌گیرد. بخشی از فراغت افراد در خانه و بخش دیگر در فضاهای بیرون و در حریم عمومی، سپری می‌شود. گذران اوقات

* Licensee Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities
 * Managing Director: Ahmed Khorram
 * Editor - In - Chief: Ali Nozarpour

Contents

Editor's Note	4
Special Report	
Improvement of the Quality of Urban Life/ M. Zokaei	5
Idea & Research	
Healthy City: The Criteria and Indicators of Urban Planning / G. Hajikhani & E. Salehi	12
The Behavioral Patterns of Garbage Disposal / M. R. Mahdavi & A. Sakel-Khu	16
Urban Law	
Deficiency in the Green Space Laws / H. Salehi	20
Legal Counsellor	24
Dialogue	
Urban "Rahvand" (Living with Traffic) / Interview with Mohsen Mirdamadi	26
From Mayor's View	
In Ardestan City, The Sky is Closer to the Earth / Interview with M. Shafiei Ardestani - the Mayor of Ardestan	31
Council & Participation	
The State of Councils in Urban Planning / M. Ghamami	33
Another Initiative	
Kermanshah, A Step toward Unitary Urban Management	36
The ABC of City	
Land Use Per Capita and Density	38
World's Experiences	
The Environment and the Urban Quality of Life in Niort / The Niort Municipality Research Center	41
The Historical City of Antalya in the Face of Market Invasion / Aylin Orbasli	44
Reduction of the Urban Spaces Erosion with the Help of Eroded Tires / William Thompson	48
Instruction	
The Fundamentals of Urban Thoroughfare Design (2) / H. Fotouhi	52
Travel's Souvenir	
Clouds, Wind, Moon, Sun & Heavens All are Busy for A Greener Land	
A Report on Visiting Dusseldorf Environmental Exhibition/ N. Saedi Rezvani	57
World's Cities & Municipalities	62
News Reports: A. Kalantari	65
Brief News	76
Your Letters	
A Comment on "The Comparison of Building Permit Procedures in Iran and U.K."	78
How do the Readers Think about "Shahrdariha"?	79
Urban Statistics	
The Urban Development Credits of the Country's Municipalities (1996-2000)	83
New Publications	84



20 30 40

توتال استیشن های جدید لایکا



توتال استیشن های جدید لایکا سری TPS100 ، TPS300 ، TPS700 و TPS1100 با قابلیت

اندازه گیری طول بدون رفلکتور با لیزرمرئی راهگشای بسیاری از مسائل نقشه برداران در کارهای عمرانی

Leica

MADE TO MEASURE

شرکت ژئوتک

تهران - میدان آرژانتین ، خیابان بهاران ، خیابان زاگرس

شماره ۱ تلفن: ۰۱-۸۷۹۲۳۹۰ ، دورنگار: ۸۷۹۳۵۱۳

پست الکترونیک: Geo_Sales@Armita.com

- Improvement of the Quality of Urban Life
- Healthy City: The Criterias and Indicators of Urban Planning
 - Behavioural Patterns of Garbage Disposal
 - Deficiency in the Green Space Laws
 - Urban "Rahvand" (Living With Traffic)
- The Environment and the Urban Quality of Life in Niort
 - Reduction of the Urban Spaces Erosion with the Help of Eroded Tires
- How do the Readers Think about "Shahrdariha"?
- Clouds, Wind, Moon, Sun &Heavens All are Busy for a Greener Land
A Report of Dusseldorf Environmental Exhibition

