

۴۱ شهرسازی

ماده‌ها پژوهش، آموزش، اطلاع‌رسانی
 برنامه‌ریزی و مدیریت شهری
 دوره هجدهم، سال چهارم، شماره ۴۱ - شهری ۱۳۸۱
 ۱۵۲ صفحه - ۳۰۰۰۰ تومان



- نقش فضاهای شهری در تأمین امنیت اجتماعی
- نقش فضاهای شهری در سیستم اطلاعات جغرافیایی
- شهرنشینی و دولت افوازش جرایم
- سامانه اطلاعات جغرافیایی GIS نیاز شهرداریها
- نقش آمایش شهریها در تأمین امنیت شهری
- شهرسازی مشارکتی شهر در دست مردم
- انیمیشن حرکت به سوی شهری سالم
- وندالیسم در فضاهای عمومی
- نقش آمایش شهری توریست فضاهای تعامل و خاطره
- در جبهه های عمومی شهر تهران
- در جستجوی ترانزیت آمین و آرام از گنج تا آسودرام
- ویژگیهای شهر سالم
- اعتبارات محسوب شهرداریهای کشور



تولید کننده بالابرهای هیدرولیکی
با ارتفاع ۴ تا ۳۲ متر
جرثقیلهای پشت کامیونی
با ظرفیت ۱ تا ۲۰ تن ویژه
سازمان آتش نشانی
سازمان خدمات مونوری
سازمان یارکها و فضای سبز

شهرهای سراسر کشور



LAIJVAR

LAIJVAR

آدرس: اراک، کیلومتر ۱۴ جاده تهران، صندوق پستی: ۳۵۷۱۳۱۳۱۳۱۳

تلفن: (۰۲۵۷) ۳۱۶۰۰۳۷۷ (۰۲۵۷) ۳۱۶۰۰۳۳۳ فاکس: (۰۲۵۷) ۳۱۶۰۰۳۳۳

E-mail: Lajvarco@mail.doi.co.ir

www.lajvar.com



شهرداریها

ماده: پژوهشی، آموزشی و اطلاع رسانی
برای مدیران و متخصصان شهری
نوردهنده: سال چهارم - بهار ۱۳۸۱

۴۱

یادداشت

۴ گزارش اصلی
نقش فضاهای شهری در تأمین امنیت اجتماعی / جواد علی آبادی

۵ آنتیپتبه و پژوهش
امنیت شهری با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی / امین حسینی اصل

۳ نقش طراحی شهری در ایجاد فضاهای قابل دفاع / نسیم ایراتمنش

۷۸ شهرنشینی و روند افزایش جرایم / مهدی نجات

۲۲ مشاور حقوقی
مشاور اداری - مالی

۲۸ شهردار یها به روایت اسناد
از نگاه شهرداران

۳۳ تعریفی دیگر از امنیت / گفتگو با علی طلویس نژاد شهردار ایلام
گفتگو

۳۴ سامانه اطلاعات جغرافیایی (GIS)، نیازها و کاربردها / گفتگو با فرهاد نوریان
شورا و مشارکت

۳۷ شهردار گذر جرایم / نقش آفرینی شوراها در تأمین امنیت شهری / سعید سفیری

۳۱ نوات و شوراهای ایران / حسن شفیعی

۲۶ شهرسازی مشارکتی / نگاهی به شهر سالم در شهری

۳۸ ابتکاری دیگر / اندیشک، حرکت به سوی شهری سالم / نازیلا مرادی

۵۹ الفبای شهر / شهر در امن و امان است / محمود دیرآبادی

۶۲ تجربیات جهانی
وندالیسم در فضاهای عمومی - حمل و نقل شهری / مینو موسوی

۶۵ شهرها و شهرداریهای جهان
رام الله، بازسازی پس از جنگ / شهرداری لاتزیه، حرکت به سوی مدیریت علمی روز / رسانه‌های
خمسخت آموزش شهروندان شیکاگو / بررسی امنیت شهرها در سازمان ملل / بازیافت، راهی به سوی
حفظ محیط زیست و -

۷۸ مشاور فنی

۷۱ عمارت نو
عرضه‌های عمومی شهر تبریز، فضای تعامل و خاطره / علی صفوی، محمد رشتیان
آموزش

۸۶ حمل و نقل و توسعه شهر، تأثیرات متقابل توسعه و دسترسی / حمید فتوحی

۸۶ راه‌آورد سفر
در جستجوی ترافیک ایمن و آرام، از کرج تا آمستردام / سیروس موسوی

۸۹ ویژگی‌های شهر سالم / حسین حاتمی‌نژاد

۹۱ گزینه پژوهش
فضاهای بدون دفاع / مصطفی پور ارجی

۹۲ گزارش‌های خبری
تنهایی رودخانه‌ها در حصار آل‌دیگر / شاخص‌های امنیت در فضاهای شهری / شهر سالم در گری
مشارکت مردمی و -

۱۳۸ اخبار کوتاه
تهیه طرح مقاوم‌سازی ساختمانها بر روی زمین زلزله / آغاز عملیات ساخت پایانه مسافری اراک /
شهرسازان اقتضای در زمینه عمران شهری، با شهرداران همکاری می‌کنند / خطر بازیافت زباله‌های
تفکیک نشده و -

آمار شهر
اعتبارات منسوب شهرداریهای کشور از محل عواید متمرکز و ردیف‌های استثنای ملی سال ۱۳۸۰ /

۱۳۶ حبیب‌الله طاهرخانی

۱۴۸ تازمهای نشر / عباس جلالی

۱۵۰ فهرست انگلیسی

طرح روی جلد: چشم‌انداز شهری شیراز - مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد: فرانسه، پاریس، تالار شهر - از فضای جلوی تالار برای بسیاری از مراسم استفاده می‌شود - مربوط به موضوع اصلی.

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات و شهرداریها نیست.
- ۲- شهرداریها در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال شده هیچ وجه بازگردانده نخواهد شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های نامانده تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
زیر نظر هیأت تحریریه
همکاران: نوید سعیدی رشتیانی - حسن شفیعی
آزاده افشار - عباس جلالی - مرجان نکاتی - علی صفوی -
جواد علی آبادی - سیروس موسوی - خاتون میرزاشاد
امور اجرایی: سعید مرشدی قاضی میرسعید
مدیر فنی: جمشید باری شهردار
ویراستار: حمید خدایی
تصویرپرداز: مهدی یارمحمدی
امور عکس: خاتون میرزاشاد
حرف‌نویس: زینا ریاحی پور
نمونه خوان: ایلا شاه‌بختی
شمارگان: ۵- نسخه

امنیت در شهر مقوله ای چند بعدی

است تا شاخصی بیسرونی؛ و احساس امنیت، فردی و جمعی در بردارنده شاخصه‌های امنیت است.

در دنیای کنونی به لحاظ گسترش شهرنشینی و تعاملات و یژه شهروندان با یکدیگر، و همچنین از منظر طراحی شهری و معماری، امنیت در شهرها اهمیت خاص پیدا کرده است. شهر به عنوان نماد زندگی جمعی در دنیای کنونی نیازمند نگاه ویژه در مقوله امنیت است. در این مقوله باید به سؤالی زیر پاسخ داد:

- آیا برقراری امنیت و پیشگیری از وقوع جرم در شهرها از منظر تأمین حداقل نیاز انسانی تنها بر عهده قوه قضائیه، نیروی انتظامی و سایر نهادهای امنیتی است؟ شهروندان، شهرداری‌ها، و سایر نهادها و ارکان‌های مرتبط با شهر چه نقشی در ایجاد امنیت و پیشگیری از وقوع جرم دارند؟ آیا می‌توان از زاویه طراحی شهری به مبحث امنیت نگاه کرد؟ طراحی شهر چه تأثیری بر پیشگیری از جرم یا وقوع آن دارد؟

به نظر نگارنده، طراحان شهری از طریق طراحی غیرشعطنجی، تعاریف صحیح کاربری‌ها، از بین بردن نقاط کور، ساماندهی و ایجاد محله‌ها و اقداماتی از این دست، می‌توانند ضریب امنیتی شهر را بالا ببرند و از وقوع جرم پیشگیری کنند. طراحان شهری در این میان باید برقراری امنیت را نیز در نظر بگیرند. در کنار طراحان شهری، معماران، شهرداری‌ها و سایر نهادهای به ظاهر غیرامنیتی باید با اقداماتی از قبیل تأمین روشنایی، اصلاح معابر، ایجاد تأسیسات خاص، از بین بردن مکان‌های مخروبه و خالی از سکنه، ساماندهی اماکن پرتراکم و نظایر اینها، گام‌هایی را در زمینه برقراری امنیت و پیشگیری از جرم بردارند. به هر حال آنچه که مسلم می‌نماید، این است که برقراری امنیت و پیشگیری از جرم در شهرها موضوعی چندوجهی است که تنها یک سازمان یا نهاد نمی‌تواند آن را تأمین کند؛ بلکه عواملی چون مشارکت شهروندان، حضور مؤثر شهرداری‌ها و نهادهای دیگر - و به ویژه نقش طراحان شهری - را حتماً باید در نظر گرفت.

برقراری امنیت به عنوان اساسی‌ترین نیاز انسانی، می‌تواند علاوه بر تأمین نیازهای اصلی (فیزیولوژیک)، زمینه ساز تأمین سایر نیازها - مانند تعلق، احترام و شکوفایی - نیز باشد.

امنیت و ایمنی (Safety and Security) در سلسله مراتب نیازهای انسانی مرتبه‌ای بالاتر از نیازهای زیستی - همچون خوراک، پوشاک، مسکن و جز اینها - را به خود اختصاص می‌دهد. به عبارت دیگر، اولین و اساسی‌ترین نیاز انسانی هر فرد امنیت است. انسان مدنی برای زندگی در جمع و دستیابی به مراتب بالای رشد، نیازمند امنیت، ایمنی و آرامش خاطر است. امنیت را می‌توان از ابعاد گوناگون تحلیل کرد، که تعابیری چون امنیت اقتصادی، امنیت اجتماعی، امنیت شغلی و امنیت فردی از جمله آنهاست. برقراری هر کدام از انواع امنیت، لوازم و روش‌های خاص خود را دارد؛ اما امنیت علاوه بر شاخصه‌های بیرونی و تعاریف خاص خود، از جنبه درونی هر فرد نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. به دیگر سخن، امنیت بیشتر احساس درونی



نقش فضاهاى شهري در تأمين امنيت اجتماعى

تنظيم: جواد على آبادى

جهانشاه پاگزاد: در ابتدا لازم مى دانيم به طرح مسئله درباره امنيت شهري بپردازيم، بعد بحث را بى بگيريم. بسيار پيش مى آيد كه اقدامات مثبتى كه مديران شهري در شهرها انجام مى دهند تبعات منفي - از جمله تبعات امنيتى - به بار مى آورد. مثلاً با احداث يك زيرگذر براي جنايي حر كت پياده از سواره، كه به نظر مديران شهري اقدامى مثبت در جهت حفظ جان شهروندان است، اين زيرگذر تبديل به مكاني جرم خيز در سطح شهر مى شود. سؤال اين است كه در اين زمينه چواينگو كيست، و چه كسي بايد به تأمين امنيت اين محل بپردازد؟ مديران شهري يا تيروهاي انتظامي كه متولي حفظ امنيت در جامعه هستند؟ ايا فقط به وسيله تيروهاي انتظامي مى توان امنيت را در شهرها يافته كرد؟ و يا با استفاده از راهكارهايي كه طراحان شهري و شهرسازان اصطلاحاً به آن «چشمبان خيابان» مى گویند و به اندازه نظارت دستگاههاي انتظامي در ايجاد امنيت شهرها اهميت دارد نيز مى توان امنيت شهرها را تأمين كرد؟

از شركت كندگان گرامي در جلسه تقاضا دارم همفكري لازم را براي پاسخگويي به اين سوالات به عمل آورند.

كاميبيز نوروزي: يدنيست قبل از پرداختن به اين بحث كه ايجاد امنيت در شهر كار گام دستگاه است، تعريفي از امنيت به دست داده شود. در مسائل حقوقى و جزايي، عوامل مؤثر بر کاهش جرم و جنايت و كنترول آن در قالب سياستهاي جنايي کشور بررسي مى گردند. سياست جنايي مجموعه اقدامات و تدابير دولتها براي پيشگيري از وقوع جرم و اصلاح مجرمان است. متأسفانه در کشور ما سياست جنايي وجود ندارد و کشور از اين لحاظ در وضعيت معشوشى به سر مى برد. در چارچوب سياست جنايي است كه مى توان امنيت شهري را تعريف كرد. ولى شايد بتوان گفت امنيت احساس ثبات در نوع حقوق و تكاليفى است كه هر انسان نسبت به ديگران و محيط پيرامونش دارد؛ و همچنين اطمينان از وجود حفظ و اجراي آن حقوق و تكاليف در مفهوم

امنيت - يا بهتر بگوئيم، احساس امنيت - از نيازهاي مهم هر فرد در زندگي اجتماعى است. مفهوم امنيت را مى توان در موارد مختلفى مانند امنيت ملي، امنيت سياسى، امنيت شغلى، امنيت سرمايه گذاري، امنيت شهري و نهايتاً امنيت جاني و مالي به كار برد. امنيت مى تواند از جنبههاي متفاوتى - از عوامل اجتماعى و اقتصادى گرفته تا دشمنىهاي خصوصى - مورد تهديد قرار گيرد. همچنين امنيت و خصوصاً امنيت شهري طيف متنوعى از جرايم را مانند قتل و جنايت، دزدى و استعمال و خريد مواد مخدر و جز اينها در بر مى گيرد. به خاطر وسيع بودن بحث در زمينه امنيت و به منظور كاربردى كردن آن براي شهرداريها و شوراهاي شهر، كوشش شد تا اين مسئله در جلسهاي در قالب امنيت شهري محدود گردد و خود امنيت شهر نيز با توجه به نقش فضاهاي شهري در کاهش يا افزايش جرايم شهري مورد بررسي قرار گيرد.

اعضاي شركت كتنده در جلسه، عبارت بوده اند از:

- 1- جهانشاه پاگزاد - عضو هيئت علمي دانشگاه شهيد بهشتي.
- 2- محمد رحيم رهنما - عضو هيئت علمي دانشگاه فردوسي مشهد و عضو شوراي شهر مشهد.

3- حبيب الله طاهرخاني - كارشناس مركز مطالعات برنامه ريزي شهري سازمان شهرداريهاي کشور.

4- عبادالله فتح الهی - شهردار تبريز.

5- کاميبيز نوروزي - مشاور حقوقی.

و با سپاس از جهانشاه پاگزاد، به دليل مشاوره علمي و اداره اين جلسه.





جهان‌شاه پاکزاد

بسیار کلی و عمومی، شاید بتوان گفت کسی ایمن است و احساس امنیت می‌کند که نسبت به این مفهوم آسوده خاطر باشد که از نظر حقوقی چیزی که وی به عنوان قاعده اخلاقی نسبت به خودش شناسایی کرده است، از طرف دیگران هم معتبر شمرده می‌شود و مورد رعایت و احترام قرار می‌گیرد. در نتیجه، امنیت شهری در واقع مجموعه حقوقی است که فرد انسانی به عنوان موجودی شهروندی از آن بهره‌مند می‌گردد.

در نگاه سنتی جرم‌شناسی حفظ امنیت از طریق حضور نیروهای نیروی ناظر مستقیم بر جامعه به وجود می‌آید یعنی هر چقدر که پلیس و خشونت‌های پلیسی بیشتر باشد، دادگاهی نیز باشد که متخلفان را با سخت‌ترین شرایط مجازات کند، امنیت در جامعه بهتر برقرار می‌شود. در چنین دیدگاهی، مسئول برقراری امنیت دستگاه‌های پلیسی و قضایی اند. اگر قرار باشد با این دیدگاه به امنیت شهری نگریسته شود، آن‌گاه نقش اصلی در تأمین امنیت شهرها بر عهده نیروهای پلیس خواهد بود. دیدگاه سنتی جرم‌شناسی به دلیل عدم توجه به عوامل پایه‌ای نقشی امنیت و ارتکاب جرم در جامعه نتوانست کارایی لازم را در ایجاد امنیت در شهرها داشته باشد و به سرعت از بین رفت. آنچه اهمیت دارد این است که امنیت به معنای اجرای دقیق، منظم و صحیح قوانین حقوقی و حتی اخلاقی حاصل کار کرد ساختار عظیم اجتماعی

امنیت به معنای اجرای دقیق، منظم و صحیح قوانین حقوقی و حتی اخلاقی حاصل کار کرد ساختار عظیم اجتماعی است که از فرهنگ عمومی و سیاست‌های حکومتی تأثیر می‌پذیرد، اگر چه در جریان تقسیم کار اجتماعی - و به خصوص تقسیم کار اداری - هر بخش از این سیستم به دستگاه مشخصی واگذار می‌شود. مثلاً بخشی از احساس عدم امنیت شهری بر اثر وجود فتنه‌ها و محیط‌های جرم‌زا - مانند مکان‌های خلوت و تاریک - در شهر است. برای برطرف کردن این معضل دستگاه‌های مختلفی وجود دارند که باید به صورت سیستماتیک در کنار هم قرار گیرند تا این معضلات بر طرف شود. بنابراین توقع داشتن از یک سازمان برای حفظ امنیت شهر کار نادرستی است. این تقسیم وظایف ناشی از تقسیم کار است اما کل این سیستم در واقع سیستمی در هم تنیده است که تمام اعضای آن با یکدیگر ارتباط سیستماتیک دارند. پس نمی‌توان گفت امنیت شهری فقط باید یک متولی خاص داشته باشد.

محمد رحیم ره‌نما: به نظر من شهر برای تمام طبقات جامعه

از کوچک تا بزرگ باید محیط امنی فراهم سازد و تمام شهروندان در آن احساس امنیت کنند. امنیت شهری مقوله‌های مختلفی را چون امنیت سیاسی، بهداشتی، روحی و روانی و جز اینها در برمی‌گیرد؛ اساساً به نظر من امنیت روحی و روانی شهروندان مهم‌ترین جنبه آن به شمار می‌آید. اگر مردم در شهر از نظر روحی و روانی احساس آرامش نکنند آن موقع است که می‌توان به آنها آموزش شهروندی داد و به انجام کارهای نیروی برداخت، و شهروندانی با فرهنگ را نیز توقع داشت. برای تأمین امنیت روانی شهروندان، ثبات در قوانین و مقررات شهری مسئله بسیار مهمی است که متأسفانه توجه چندانی به آن نمی‌شود. مقررات شهری ما از یک طرف تمهیدات لازم را برای تأمین امنیت شهروندان نیندیشیده‌اند و از طرف دیگر هم با تغییراتی که هر روزه در آنها به وجود می‌آید امنیت روانی شهروندان از بین می‌رود. انواع و اقسام کمیسیون‌ها در شهرداری‌ها وجود دارد که هر روزه مصوبات ضد و نقیضی را به تصویب می‌رسانند و در شهرها هیچ کس اطمینان ندارد که فردا قوانین شهری به چه گونه درمی‌آید. این مسئله باعث می‌شود نوعی تشویش خاطر و عدم احساس امنیت در شهروندان به وجود آید. نمونه روشن این بحث فروش تراکم است که قوانین آن هر روز تغییر می‌یابد و باعث نوعی ناامنی سرمایه‌گذاری در شهرها، و از طرفی هم نگرانی خاطر شهروندان می‌گردد. قوانین شهری باید ثابت باشند و به صورت نام و تمام به اجرا در آیند، نه اینکه به مانند ضوابط طرح جامع و تفصیلی متغیر باشند. بنابراین به نظر من فقدان قوانین ثابت و صحیح شهری و عدم رعایت همین قوانین متغیر، مسئله اصلی ایجاد عدم امنیت در شهرهاست. به عنوان نمونه‌ای از عدم ثبات قوانین شهری که مبدأ متحرک به ایجاد عدم امنیت در شهرها می‌شود، می‌توان به فروش پارکینگ و تبدیل آن به کارسری مسکونی در ساختمان‌ها (به وسیله شهرداری) اشاره کرد. در نتیجه این عمل، به دلیل نبود پارکینگ در ساختمان‌ها، اتومبیل‌ها مجبور به پارک در کنار خیابان می‌شوند که این کار زمینه اتومبیل‌دزدی را افزایش می‌دهد پس اگر قوانین شهری به طور قطع و محکم تصویب و اجرا شوند، می‌توان از بسیاری از جرائم شهری جلوگیری کرد.

در ادامه بد نیست به نقش نیروی انتظامی در ایجاد امنیت در شهرها پرداخته شود. علاوه بر دستگاه‌های مدیریت شهری، نیروی انتظامی هم باید عزمی جدی در زمینه ایجاد امنیت در شهرها به عمل آورد. یکی از اقدامات مثبتی که نیروی انتظامی می‌تواند در شهرها برای حفظ امنیت پیاده در مقابل سواره انجام دهد، کنترل رفتار شهروندان در این زمینه - از طریق ایجاد نردم، خط‌کشی، نصب چراغ راهنما و جز اینها در خیابان‌ها - است که متأسفانه به گونه‌ای جدی به آن نگریسته نمی‌شود. در نتیجه همین امر درصد تصادفات افزایش می‌یابد و از میزان امنیت پیاده‌ها نیز در شهرها کاسته می‌شود. در مورد شهرداری‌ها نیز بحث به همین گونه است. شهرداری‌ها باید اقدامات لازم را برای تأمین امنیت شهروندان، در مقابل عملیات عمرانی‌ای که شهرداری در شهر انجام می‌دهد، به عمل آورد. مثلاً هر ساله کیلومترها حفاری در شهرها انجام می‌گردد و جاله‌های مختلفی در شهر گشوده می‌شود که موجب سلب امنیت شهروندان می‌گردد. شهرداری‌ها باید اقدامات لازم را برای تأمین امنیت شهروندان در مقابل این اعمال فراهم آورند و اگر هم مشکلی پیش آید، به شکلی مناسب به آن پاسخ گویند تا شهروندان با احساس امنیت در شهرها زندگی کنند.

حبيب الله طاهر خانی؛ جرایم شهری تعریف خاص خود را دارند و معمولاً شامل جرایمی می‌شوند که در فضاهای عمومی شهری، یا جاهایی که احتمال سرایت جرم از فضاهای عمومی به فضاهای خصوصی وجود دارد صورت می‌پذیرند. ویژگی دیگر جرایم شهری این است که افراد غریبه نسبت به هم به این کار مبادرت می‌ورزند. وقتی افراد نسبت به هم شناخت حاصل کرده باشند، دیگر نمی‌توانند در فضاهای عمومی به ارتکاب جرم بپردازند و این کار فقط در فضاهای خصوصی یا فضاهای خاصی انجام می‌دهند. به همین دلیل وجه کالبدی شهر برای کاهش و تخفیف جرایم شهری اهمیت خاصی دارد. شهرداری‌ها با دخالت در این وجه می‌توانند ضریب امنیتی شهری را بالا ببرند و از جرایم شهری بکاهند.

چون بحث امنیت شهری وابسته به شاخص‌ها و متغیرهای کلان است، که نمی‌شود وارد همه این موضوعات شد، پیشنهاد می‌کنم بحث را از منظر شهرداری‌ها و کاری که شهرداری‌ها می‌توانند برای کاهش جرایم شهری انجام دهند ادامه دهیم. به نظر من شوراهای شهر و شهرداری‌ها در وجه کالبدی امنیت شهر، که در برنامه‌ریزی و طراحی شهری به عنوان فضاهای بدون دفاع شهری شناخته می‌شوند، می‌توانند بر روی امنیت شهرها تأثیر بگذارند. هر چند شوراهای شهر نیز می‌توانند در زمینه مسائل اجتماعی شهروندان برای کاهش جرایم، قدم بردارند. ولی چون

برای تأمین امنیت روانی شهروندان، ثبات در قوانین و مقررات شهری مسئله بسیار مهمی است که متأسفانه توجه چندانی به آن نمی‌شود. مقررات شهری ما از یک طرف تمهیدات لازم را برای تأمین امنیت شهروندان نیندیشیده‌اند و از طرف دیگر هم با تغییراتی که هر روز در آنها به وجود می‌آید امنیت روانی شهروندان از بین می‌رود

اختیارات لازم را در این زمینه ندارند و متولی اجرایی برای این کار وجود ندارد. فعلاً نمی‌توانند به صورت مناسب در این حوزه تأثیر گذار باشند. بنابراین بهتر است محور بحث این باشد که شهرداری‌ها و شوراهای شهر چگونه می‌توانند در زمینه کالبدی از وقوع جرایم شهری جلوگیری کنند.

جهانشاه پاکزاد؛ در ادامه بحث، بدنیست این پرسش مطرح گردد که آیا می‌توان امنیت را احساسی روانی دانست که - براساس صحت‌های انجام شده در اینجا - به خاطر عدم بروز اتفاقات غیرمترقبه ناخوشایند پیش می‌آید؟ اگر این تعریف را از امنیت بپذیریم، باید ببینیم در شهرداری‌ها چه می‌توان کرد تا در شهروندان این احساس امنیت تقویت شود. لازم می‌دانم اشاره کنم که طراحان شهری تفاوتی بین ایمنی و امنیت قائل اند. ایمنی در واقع بیشتر به سلامت جسمانی انسان و جلوگیری از

تهدیدهایی اطلاق می‌شود که می‌تواند سلامت فیزیکی انسان را به خطر اندازد؛ و در واقع مسائل ملموس و امنیت بیرونی را شامل می‌شود؛ در حالی که امنیت بیشتر جنبه ذهنی و روانی دارد. باید به دنبال این باشیم که چه چیز باعث ایجاد حس امنیت در جامعه می‌شود و چگونه می‌توان آن را تقویت کرد.

با پیش آمدن بحث ایجاد امنیت در شهرها خود به خود ذهن‌ها به سوی نیروهای خارج از گروه‌های اجتماعی که از بیرون آنها را کنترل می‌کنند - مانند پلیس و نیروهای انتظامی - متمایل می‌شود. این نیروها با اینکه از درون گروه‌های اجتماعی برخاسته‌اند، ولی الینه شده‌اند و از بیرون سعی در کنترل جامعه دارند. در بحث امنیت شهری، علاوه بر استفاده از این نیروها، باید به این فکر بود که با تأکید بر نیروهایی که از درون جامعه برمی‌خیزند و در حیطه شهرسازی به عنوان چشم‌های خیابان معروف‌اند، چگونه می‌توان از وقوع جرم جلوگیری کرد. چون با وجود هزاران کوجه‌ای که در شهر وجود دارد، نمی‌توان انتظار داشت که نیروی انتظامی تمام آنها را کنترل کند.

از شرکت کنندگان می‌خواهم که در دور بعد جلسه به این موضوع بپردازند که آیا استانداردی در زمینه امنیت وجود دارد؛ و اگر چنین استانداردی هست، با توجه به آن، چه جامعه‌ای را می‌توان ایمن برشمرد.

محمد رحیم رهنما؛ نکته‌ای که می‌خواهم به آن اشاره کنم، این است که امنیت خصوصاً در شهرها معلول شرایط اجتماعی - اقتصادی آنهاست. در شهرها تنوع قومی، فرهنگی و اقتصادی زیاد است و نمی‌توان تمام مشکلات امنیتی را به خود شهر و کالبد فیزیکی آن نسبت داد. یعنی اگر شرایط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه شهری مناسب باشد به تبع، ضریب امنیتی آن نیز بالا خواهد رفت. به عنوان نمونه، طبق بررسی‌هایی که در مورد مکان‌های جزا در شهر به عمل آمد، مشخص گردید که رابطه مستقیمی بین شرایط اجتماعی و اقتصادی و محله‌های جرم خیز وجود دارد. در واقع در محله‌هایی که شهروندان کم درآمد در آنها زندگی می‌کردند، محله‌هایی که تراکم بودند، یا حاشیه‌نشین بودند، و نظایر آنها، جرم و جنایت بیشتر از دیگر محله‌ها اتفاق می‌افتاد و بیشتر زندانیان نیز به همین محله‌ها تعلق دارند. حتی نوع جرم و جنایت در این محله‌ها با محله‌های مرفه‌نشین متفاوت است و به اصطلاح جرم‌های کثیف در این گونه محله‌ها بیشتر اتفاق می‌افتد.

به نظر من، نمی‌توان استاندارد ثابتی در زمینه امنیت شهری داشت؛ چون با تحولات زندگی شهرنشینی احساس امنیت تفاوت می‌یابد و مستلزم شرایط جدیدی می‌شود. برای بالا بردن احساس روانی امنیت باید به تناسب تغییرات استانداردهای زندگی شهری، استانداردهای ایمن‌سازی نیز تغییر کنند. مثلاً تا چند سال پیش اسکیت‌سازی جوانان و نوجوانان در محله‌ها رایج نبود و دغدغه خاطری هم برای تأمین امنیت آنها وجود نداشت. در حالی که امروزه با رواج اسکیت‌سازی در شهرها باید به فکر تأمین امنیت آنها بود. و یا اینکه بر اثر آبارتسان سازی و تراکم جمعیت در این آبارتسان‌ها، قضایی برای بازی کودکان و نوجوانان وجود ندارد و در نتیجه آنها برای بازی مجبورند به خیابان‌ها بروند و این امنیت جانی آنها را با خطر مواجه می‌سازد. پس ما توجه به تغییرات زندگی شهری، استانداردهای تأمین امنیت در شهرها نیز متناسب با آن تغییر می‌یابد. وظیفه کسانی که قوانین و مقررات و استانداردهای شهری را تعیین می‌کنند پیش‌بینی این استانداردهاست تا با توجه



محمد جواد جواد

به تغییرات زندگی شهری، یعنی روانی در سطح جامعه هم افزایش پیدا کند و گرنه با ایجاد شهری مشکل‌زا از نظر امنیتی به دلیل هزینه بر بودن ایمن‌سازی آن کسی به فکر تأمین امنیت آن بر نخواهد آمد.

کامیوز نوروزی: می‌خواهم بحث خود را در مورد ثبات حق و تکلیف - که قبلاً گفتیم - در اینجا تکمیل کنم. منظور من از احساس امنیت حفظ حق و تکلیف قانونی در این زمینه برای شهروندان نیست بلکه در زمینه امنیت حق و تکلیف اخلاقی هم برای شهروندان وجود دارد. یعنی به عنوان مثال، کسی که در خانه خوابیده است این حق را دارد که نسبت به اتومبیل خود که در خیابان پارک شده است احساس امنیت کند؛ و این در واقع حق قانونی اوست، اما زمانی هم هست که فردی وارد محیطی شهری می‌شود، و توقع احترام از دیگران دارد این توقع ناشی از ساخت جامعه شهری است، در حالی که جامعه روستایی چنین توقعاتی را ایجاد نمی‌کند. این توقعات در جامعه شهری، جزو مقوله حق اخلاقی قرار می‌گیرد و جزو حقوق اخلاقی اجتماع است و در ایجاد حس امنیت کاملاً تأثیر می‌گذارد و تغییر در آن باعث تغییر در احساس امنیت می‌گردد.

واژه امنیت واژه‌ای اعتباری است؛ یعنی امری واقعی و ملموس در مفهوم فلسفی آن نیست و قواعد آن هم از جهات مختلف متنوع است. احساس امنیت ممکن است در گروه‌های اجتماعی و فرهنگی مختلف تفاوت داشته باشد و به همین خاطر استاندارد سازی آن ممکن نیست و در واقع استاندارد در زمینه امنیت وجود ندارد، چه در مفهوم حقوقی - قانونی آن و چه در مفهوم اخلاقی - اجتماعی‌اش. امنیت به مؤلفه‌های ساخت اجتماعی در یک نظام - که در جوامع مختلف متفاوت‌اند - مربوط می‌شود. تنها می‌توان گفت که الگوی رفتاری مردم است که تعیین می‌کند امنیت در جامعه وجود دارد یا نه - که آن نیز خود به ثبات قواعد حقوقی و اخلاقی جامعه مربوط می‌شود.

حبیب‌الله ظاهرخانی: معمولاً میزان امنیت در شهرها از طریق شاخص‌هایی سنجیده می‌شود که برای احساس ناامنی در جامعه تعیین می‌گردند. از بررسی این شاخص‌هاست که نتیجه می‌گیرند جامعه امن است یا نه. در نظر منجی‌ای که در هشت شهر بزرگ کشور برای تعیین میزان احساس امنیت شهروندان انجام دادند مشخص گردید که ۸۱ درصد از شهروندان این شهرها از زندگی در این شهرها احساس ناامنی کردند؛ که این نشانه مشکل حاد برای جامعه است. برخی از عوامل ایجاد این ناامنی علل محیطی داشته‌اند از جمله تردد خانم‌ها در شب، فرستادن فرزندان به تنهایی به مدرسه و قدم‌زدن در مسیرهای خلوت. یا اینکه در این بررسی کسی پژوهشگران را به سوی بررسی شرایط کالبدی شهرها و نقش آن در ایجاد احساس ناامنی هدایت نکرده بود، اما جالب است که پاسخگویان اهمیت خاصی به نقش عوامل کالبدی شهر در ایجاد حس ناامنی داده بودند و نتیجه‌گیری این نظر منجی‌اشان می‌داد که محیط شهری ما ناامن است و شرایط کالبدی این احساس ناامنی را به شدت افزایش داده‌اند. بنابراین میزان امنیت در یک شهر از طریق احساس ناامنی شهروندان سنجیده می‌شود و نه مثلاً از طریق شاخص‌هایی چون تعداد زندانیان در جامعه. ممکن است تعداد زندانیان جامعه‌ای نسبت به استانداردهای جهانی پایین‌تر باشد اما افراد آن جامعه به دلایل مختلف احساس ناامنی کنند و در نتیجه نتوان آن را جامعه‌ای امن تلقی کرد.

جرایم شهری تعریف خاص خود را دارند و معمولاً شامل جرایمی می‌شوند که در فضاهای عمومی شهری، یا جاهایی که احتمال سرایت جرم از فضاهای عمومی به فضاهای خصوصی وجود دارد، صورت می‌پذیرند. ویژگی دیگر جرایم شهری این است که افراد غریبه نسبت به هم به این کار مبادرت می‌ورزند

کامیوز نوروزی: لازم می‌دانم در ادامه به بررسی موقعیت‌های جرم‌زا در شهرها و چگونگی مقابله با آنها بپردازم. در شهرها موقعیت‌های جرم‌زا می‌توانند تأثیر عسکری در افزایش جرایم شهری داشته باشند. موقعیت‌های جرم‌زا به موقعیت‌هایی گفته می‌شود که در آنها احتمال ارتکاب جرم افزایش پیدا می‌کند به عنوان مثال، اگر یک بسته اسکناس در اتاقی روی میز قرار داشته باشد، وقتی در اتاق بسته است احتمال سرقت آن کم است و فقط سارقان حرفه‌ای با اقدامات مجرمانه می‌توانند آن را بر بایند. اما اگر در اتاق باز باشد، چه بسا از هر ده نفر رهگذر پنج نفر آنها در موقعیت جرم‌زا قرار گیرند و مرتکب سرقت شوند. پس در این مورد باز بودن در اتاق نوعی موقعیت جرم‌زا است که احتمال ارتکاب به سرقت را افزایش می‌دهد. موقعیت‌های جرم‌زا فقط شامل موقعیت‌های فیزیکی نیست بلکه موقعیت‌های روحی و روانی را هم در برمی‌گیرد. مثلاً احتمال وقوع جرم در موقعی که افراد عصبی هستند افزایش پیدا می‌کند. هنر سیاست‌جنبانی هر کشور در کاهش موقعیت‌های جرم‌زا است. البته ناگفته نماند که می‌بایست بین مجرم‌ان تفاوت قائل شد. خیلی از افراد مجرم‌ان اتفاقی هستند؛ یعنی آنهایی که در موقعیت‌های استثنایی مرتکب جرم می‌شوند. مجرم اتفاقی معمولاً با برنامه‌ریزی قبلی مرتکب جرم نمی‌شود و در نتیجه کارش هم حرفه‌ای نیست. در برنامه‌ریزی کالبدی برای این دسته از افراد نمی‌توان کاری کرد. آنچه مهم است، مبارزه با پدیده مجرمانه و از بین بردن موقعیت‌های جرم‌زا در چارچوب ضوابط مجرم‌ان حرفه‌ای است.

چند عامل در محیط‌های شهری باعث تشدید نقش موقعیت‌های جرم‌زا می‌شوند و تأثیر آنها را افزایش می‌دهند؛ که در ادامه به اختصار به آنها اشاره می‌شود. یکی از این عوامل خلوتی محیط است. خلوتی اصولاً موقعیت جرم‌زایی را تشدید می‌کند در واقع هیچ مجرمی نمی‌تواند در محیطی که در معرض دید دیگران است به ارتکاب جرم بپردازد. برای جلوگیری از جرم‌زایی در این محیط‌ها می‌توان با تحریک دادن به آنها، امکان تردد شهروندان را در آنها فراهم کرد. بدین ترتیب خلوتی محیط از بین می‌رود و از شدت جرم‌زایی کاسته می‌شود. به عنوان مثال، در کوچه‌های خلوت امکان کودکان بازی زیاد است، ولی از طرفی هم کودکان نیاز به مکانی برای بازی دارند و در نتیجه به بازی در کوچه‌ها می‌پردازند. می‌توان پارک‌هایی را در سطح محله‌ها طراحی کرد که علاوه بر دارا بودن محیط مناسب برای بازی کودکان، باعث جذب دیگر افراد هم بشوند تا امکان وقوع جرم کاهش یابد. عامل دیگر ایجاد موقعیت‌های جرم‌زا در شهرها، محل‌های تاریک

محمد رحیم رهنما؛ مسئله‌ای که به نظر من باعث افزایش جرم و جنایت در شهرها می‌شود، عدم همخوانی بین معماری و شهرسازی جدید شهرهای ما با فرهنگ سنتی ما است. مثلاً بحث حرمت خانواده و حفظ حریم آن در فرهنگ سنتی ما اهمیت فراوانی دارد ولی در شهرسازی جدید بر اثر تراکم‌سازی و انبوه بودن ساختمان‌ها، این حریم در حال رنگ باختن است و خانواده‌ها کاملاً به یکدیگر اشراف دارند؛ در نتیجه جرایم اخلاقی نیز بر اثر این عامل افزایش می‌یابد. معماری و شهرسازی ما باید با فرهنگ جامعه همخوانی داشته باشد تا مشکلات فرهنگی‌ای که باعث ایجاد جرم و جنایت در شهرها می‌شود کاهش یابد.

یکی از مکان‌های اصلی جرم‌خیز که مسائل امنیتی در شهرها دارند محله‌های قدیمی و فرسوده‌اند که به دلیل همین فرسودگی، و همچنین فقدان بهداشت، اسکان مهاجران، تراکم و دیگر عوامل از این دست، به محله‌هایی جرم‌خیز تبدیل شده‌اند. در دیگر کشورها از طریق فرآیند اصالت بخشی و برگرداندن هویت قبلی این بافت‌ها به آنها، در امر احیا و بازسازی این محله‌ها تلاش می‌شود. بر خلاف ایده‌ای که معتقد است برای طرف کردن مشکل این بافت‌ها باید آنها را تخریب کرد، با سرمایه‌گذاری عمومی در این بافت‌های مسئله‌دار شهری می‌توان از مشکلات آنها کاست، و میزان جرم و جنایت را در آنها کاهش داد. با تخریب این بافت‌ها نه تنها مشکل آنها را نمی‌توان حل کرد بلکه جرم و جنایت نیز در سطح شهر پراکنده می‌گردد.

جهت‌شاه پاکزاد؛ تاکنون بحث‌هایی که در مورد امنیت فضاها شهری انجام شد به صورت کلی بود. به نظر می‌رسد باید تفکیکی بین فضاهای مسکونی و فضاهای عمومی در شهرها انجام شود، و سپس بررسی گردد که چه توقعاتی از هر کدام از این مکان‌ها وجود دارد، و چه انگوی رفتاری قرار است در آنها شکل بگیرد تا مشکلات هر کدام از این فضاها در مورد جرم‌خیزی مشخص گردد و برای آنها راه حل ارائه شود.

یکی از عواملی که باعث تشدید وقوع جرم در بافت‌های شهری می‌شود، ولی در اینجا به آن اشاره‌ای نشده است، طراحی شطرنجی شهرهاست. این نوع طراحی باعث ایجاد فضاهای در رو در شهرها می‌شود یا توجه به ساختار جدید شهرنشینی، شیوه جدید اسکان و آپارتمان‌نشینی که در آن افراد نسبت به هم غریبه هستند و همدیگر را نمی‌شناسند، مجرم به راحتی می‌تواند وارد این بافت‌های شطرنجی شود، جرم خود را انجام دهد و سپس از هر نقطه‌ای که دانش خواست خارج شود. از نظر ترافیکی هم شبکه شطرنجی مشکل‌زاست و امنیت شهروندان را با خطر مواجه می‌سازد. با توجه به همین مسائل است که کشورهای اروپایی به اصلاح بافت‌های شهری خود پرداخته‌اند و در حال اجرای طرح‌های آرام‌سازی ترافیک برای ایجاد امنیت در محله‌ها هستند. به اعتقاد من نیز فقط فقر نیست که در شهرها باعث ایجاد جرم و جنایت می‌شود بلکه تبعیض‌های محله‌ای هم موجب شکل‌گیری جرم می‌شود. مورد مهم دیگری که در اینجا به آن اشاره شد - و من نیز با آن موافقم - توجه به بافت‌های سنتی در شهرها برای کاهش میزان جرایم شهری در آنهاست. این بافت‌ها برای کشورهای اروپایی ارزشمند هستند و روی آنها سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ در حالی که در کشور ما اینها تبدیل به مکان‌هایی با تراکم بالا، فرسوده، محل زندگی مجرمان و محل وقوع انواع جرایم شده‌اند و فضایی کاملاً خشن و مردانه را شکل می‌دهند. باید به مقابله با این ویژگی‌های منفی پرداخت تا ارتکاب

هستند. مجرم معمولاً در جایی به ارتکاب جرم می‌پردازد که تاریک و دور از نگاه دیگران باشد. وقتی محیط روشن باشد و در معرض دید دیگران، مجرم جرئت ارتکاب جرم را در این مکان پیدا نمی‌کند و در نتیجه از جرم‌زایی محیط کاسته می‌شود.

عامل پیچیده‌ای که موقعیت جرم‌زا در شهرها ایجاد می‌کند، بی‌نظمی محیطی است. بی‌نظمی محیطی به این معنی است که در محیط کالبدی شهر روابط قاعده‌مندی وجود نداشته باشد به عنوان مثال، وقتی در مکانی ازدحام جمعیت بالاتر از حد لازم - مانند میدان‌هایی که آدم‌های مختلف و فراوانی منتظر ایستاده‌اند - احتمال وقوع جرم زیاد است. بی‌نظمی محیطی ممکن است علاوه بر عوامل اجتماعی، ناشی از بی‌ثباتی مقررات شهرسازی هم باشد. این بی‌نظمی فضای شهری را بالاتر از حد



می‌گذارد. وقتی فضای شهری بی‌ثبات و بی‌انگیز باشد عملاً انگوی ساخت و ساز بی‌نظم می‌شود، انگوی معابر بی‌نظم می‌گردد، نحوه خدمات‌رسانی نامناسب می‌شود، و جز اینها.

و بالاخره اینکه، یکی از عوامل مؤثر در ارتکاب جرم تعارضات هویتی است. فقر موجود در جامعه دلیل جرم نیست بلکه تبعیض بین افراد است که باعث جرم می‌شود. تعارض هویتی و احساس تبعیض، از عوامل پرخاش مردم به نظم موجود است. وقتی فرد احساس بی‌هویتی کند یا هویت خودش را در تعارض با دیگری ببیند، یکی از واکنش‌های احتمالی او پرخاشگری نسبت به وضع موجود است. در شرایطی که نظم کالبدی به هم می‌ریزد احساس بی‌هویتی تشدید می‌شود. این وضعیت در محله‌های جدیداً احداث شهری کاملاً ملموس است؛ و اتفاقاً میزان جرم و جنایت نیز در این محله‌ها بسیار بالاست.

جرم و جنایت نیز در آنها کاهش یابد.

عبادالله فتح الهی: به اعتقاد من، بخش عمده‌ای از احساس امنیت احساس روانی است که به دنبال خود آثار مادی و فیزیکی به وجود می‌آورد. در این صورت هر جرم و جنایتی قبل از ظهور، پیش فرست‌های ذهنی‌ای در بین مردم بر جای می‌گذارد و سپس وارد مرحله عمل می‌شود. کالبد شهر در ایجاد جرایم شهری قطعاً نقش مهمی دارد ولی باید با دیدگاه انسانی هم به علل شکل‌گیری و وقوع جرم و جنایت در این بافت‌ها پرداخت - و نه صرفاً با دید فیزیکی، در روستاها نیز بافت‌های کالبدی فرسوده که در شهرها به عنوان مکان‌های جرم‌زا مطرح هستند به چشم می‌خورند ولی در روستا این بافت‌ها نه تنها باعث ایجاد جرم نمی‌شوند بلکه در خیلی از موارد عاملی هستند برای ایجاد تقاضا و عطوفت و همکاری اجتماعی، حال هنگامی که همین بافت‌ها در شهرها ظاهر می‌شوند، خود به خود تصور مکانی جرم‌خیز را به ذهن شهروندان متبادر می‌سازند، یعنی در واقع پیشداوری‌هایی که برای شهروندان در مورد یک مکان وجود دارد باعث ایجاد تصور منفی نسبت به آن می‌گردد و زمینه‌ای می‌سود برای جرم‌زاد شدن آن محل. طراحی شهری می‌تواند با طراحی متناسب این ذهنیت‌ها را از بین ببرد. با کارهای عمرانی به همراه اقدامات فرهنگی، می‌توان ذهنیت‌های

می‌شود، ایجاد شوراهای شهر قدم مثبتی در این زمینه است. شاید بهترین راهی که می‌شود احساس امنیت و ادر شهروندان تقویت کرد، تسهیم و تقسیم احساس تعلق به شهر در شهروندان، از طریق ایجاد شوراهای فرودست شوراهای شهر باشد. در نتیجه این کار می‌توان احساس تبعیض را که شهروندان محله‌های مختلف در مورد محله خود دارند، و خود باعث ایجاد عدم امنیت در شهر می‌شود، برطرف کرد. شهروندان ما تاکنون این تشویش خاطر را داشته‌اند که شهردار و نهاد مدیریت شهر، که متعلق به آنها نیست و آنها او را انتخاب نکرده‌اند، چگونه می‌تواند برای شهر تصمیم بگیرد و قوانین شهری را تغییر دهد خلاصه کلام اینکه، احساس امنیت روانی با مشارکت جدی و نهادمند شهروندان تقویت می‌شود. در آن صورت اگر مشکلی هم در کالبد شهر پیش بیاید، شهروندی که خود را در قبال شهر مسئول می‌داند سعی خواهد کرد این مشکل را برطرف کند و بدین ترتیب بسیاری از مشکلاتی که ناشی از بی‌نظمی‌ها و بی‌هویتی است خود به خود برطرف می‌گردد.

حبیب‌الله طاهرخانی: از فضاهای شهری جرم‌زاد تحت عنوان فضاهای بدون دفاع شهری یاد می‌شود و تعریفی هم که از آنها شده این است که نسبت به سایر فضاهای شهری قابلیت

به نظر من، نمی‌توان استاندارد ثابتی در زمینه امنیت شهری داشت؛ چون با تحولات زندگی شهرنشینی احساس امنیت تفاوت می‌یابد و مستلزم شرایط جدیدی می‌شود. برای بالا بردن احساس روانی امنیت باید به تناسب تغییرات استانداردهای زندگی شهری، استانداردهای ایمن‌سازی نیز تغییر کنند



کامران نوروزی

بیشتری برای بروز جرم دارند. شناخت فضاهای شهری بدون دفاع کار مشکلی نیست، و با تعیین شاخص‌هایی می‌توان آنها را شناسایی کرد. مسئله این است که چگونه می‌توان این فضاها را از جنبه شهرسازی قابل دفاع کرد و فضاهایی دارای خریب امنیتی بالا در شهرها به وجود آورد. در این مورد دو دیدگاه وجود دارد. بر طبق دیدگاه نخست، اگر بتوان در شهر بین فرم و کارکرد تناسب ایجاد کرد، امنیت شهری از لحاظ کالبدی ایجاد می‌شود. مثلاً اگر نمایشگاه کتابی طراحی می‌شود باید متناسب با مراجعه کنندگان، مسیرهای عبوری به گونه‌ای طراحی شود که امکان مزاحمت و بروز جرم از بین برود.

برسطبق دیدگاه دیگری که در مورد ایجاد امنیت در فضاهای شهری وجود دارد، تناسب بین فرم و کارکرد در شهر لازم است. اما کافی نیست و چیزی که در این مورد اهمیت دارد معنا و مفهوم مثبت دادن به یک مکان است که می‌تواند باعث از بین رفتن وقوع جرم و جنایت و ایجاد فضای قابل دفاع در آن شود. مثلاً حتی با تغییر نام مکانی جرم‌زا می‌توان برداشت و تصویری را که از آن مکان وجود دارد تغییر داد. تنها مکان مذکور مفهوم تازه‌ای پیدا کند و از جرم‌زایی آن کاسته شود؛ یعنی همان چیزی که آقای فتح الهی در مورد تجربه موفق تبریز اشاره کردند. مثال دیگر اینکه چنانچه تصور ما صرفاً از خیابان به عنوان محل عبور و مرور اتومبیل‌ها باشد و مفهوم و معنای دیگری برای آن قائل نباشیم برای آن یک

منفی‌ای را که در طول زمان در ذهن شهروندان در مورد یک مکان شکل گرفته و باعث جرم‌زاد شدن آن گردیده است اصلاح کرد.

در تبریز در این مورد - یعنی ایمن‌سازی فضاهای شهری - اقدامات موفق صورت گرفته است. برای تأمین امنیت مکان‌های تاریک در تبریز، چراغ‌های بزرگی در آنها نصب شده است که باعث تقویت حس امنیت روانی شهروندان در این فضاها می‌گردد. با نصب این چراغ‌ها در پارک‌ها نیز تا حدودی از نیاز به تردد نیروهای نظامی برای حفظ امنیت این مکان‌ها کاسته شده است. باید مجدداً تأکید کنم که فقط با تغییرات کالبدی نمی‌توان به تأمین امنیت شهرها پرداخت بلکه اقدامات عمرانی و فیزیکی باید همراه با تغییر دید و تصور منفی شهروندان نسبت به مناطق مسئله‌دار باشد - که این کار مستلزم انجام اقدامات فرهنگی است. به عنوان نمونه، پارک امامیه تبریز که وجهه چندان مثبتی در بین شهروندان تبریزی نداشت و به محل تجمع افراد خلافکار تبدیل شده بود، با اقدامات عمرانی به همراه کارهای فرهنگی که منجر به تغییر تصور مردم از آن شد، بدل به مکانی فرهنگی در شهر تبریز گردید و جنبه‌های متفاوت با گذشته خود پیدا کرده است.

در انتها می‌خواهم به این نکته اشاره کنم که از منظر اجتماعی اگر برای اداره شهرهای سان راهکاری قرار دهیم که جنبه حاکمیتی نداشته باشد و شهروندان حس تعلق به شهر داشته باشند، بخش عمده عدم احساس امنیت در شهرها برطرف

نوع طراحی و برنامه‌ریزی می‌کنیم در حالی‌که اگر تصور ما از خیابان علاوه بر سوار دُفوق محل زندگی و برخی تعاملات اجتماعی باشد طراحی و برنامه‌ریزی دیگری را طلب می‌کند. با ورود مردم به خیابان برای تفریح و اختلاط آنها با عبور و مرور اتومبیل‌ها زمینه عدم امنیت در شهر فراهم می‌شود. پس باید تصور خود را نسبت به مکان‌های مختلف را تصحیح کرد تا از جرم‌زایی فضاهای شهری نیز کاسته شود. در شهرهای سنتی ما چنین مشکلی وجود نداشت و فضاهای شهری کاملاً تعریف شده و مفهوم آن برای شهروندان مشخص بوده به همین دلیل کمتر جرم و جنایتی در آنها اتفاق می‌افتاد.

بحث دیگری که می‌خواهم مطرح کنم، اهمیت حضور مردم در فضاهای شهری برای کاستن از وقوع جرم و جنایت در آنهاست. اگر محیطی در شهر فضای پویایی برای شهروندان فراهم کند، هر چند این محیط مشکل کالبدی هم داشته باشد در صد جرم و جنایت در آن پایین می‌آید. حضور مردم در فضاهای شهری می‌تواند به دو صورت باشد: یکی حضور سازماندهی شده که در قالب سازمان‌های غیردولتی و NGO ها نمود می‌یابد، و دیگری حضور عام و فراگیر شهروندان در محیط‌های شهری. شهروندان با این حضور، خود به پاسداری از محیط‌های شهری می‌پردازند و نیاز به نیروهای خارج از گروه‌های اجتماعی برای کنترل محیط‌های شهری کاهش می‌یابد. اگر نقش مردم در شهرها پررنگ‌تر شود، حتی اگر شهرها ناقص کالبدی داشته باشند، می‌توان ضریب امنیتی را در آنها افزایش داد.

جهانشاه پاکزاد: اجازه دهید بحث را در مورد مفهوم فضاهای شهری بیشتر باز کنیم. در این زمینه مشکلاتی وجود دارد که کارشناسان و مسئولان در اثر خلط مفاهیم و محتوای فضاهای شهری برای شهروندان به وجود آورده‌اند. برای شهروندان فضایی که طراحان شهری برای یک نقطه در نظر گرفته‌اند مهم نیست بلکه هر کدام از این فضاها را که طراحان برای آنها تعریف کرده‌اند، مکانی می‌دانند که طبق تصویری که در ذهن خود از آن دارند به استفاده از آن می‌پردازند. مثلاً مفهومی که از «خیابان» در ذهن شهروندان است با مفهومی که طراحان برای خیابان در نظر گرفته‌اند متفاوت است و شهروندان بنا به همان تصویری که خود از خیابان دارند از آن استفاده می‌کنند. طراحان اسم مسیرهای عبور ماشین را خیابان گذاشته‌اند و توقع دارند طبق همین تعریف از خیابان استفاده شود! در حالی که تصور مردم از خیابان به دیگر گونه است و آن را محلی برای تعامل اجتماعی می‌دانند. آن‌گاه بر اثر تناقض برداشت‌ها و مفاهیم از خیابان، مردم به گونه‌ای برخلاف پیش‌بینی طراحان از آن استفاده می‌کنند و طراحان ناراحت می‌شوند که چرا عابر پیاده در وسط خیابان راه می‌رود و یا حتی جزیره وسط خیابان را برای بیک‌نیک برمی‌گزیند. یا، به عنوان مثال، طراحان فلکه می‌سازند و اسم آن را میدان می‌گذارند. میدان به مفهوم محل تجمع شهروندان است و آنها با چنین برداشتی از آن استفاده می‌کنند در حالی که در ذهن طراحان این‌گونه نیست و میدان را محل توزیع ترافیک می‌دانند. مشکل این است که مدیران و کارشناسان مفاهیمی را که از مکان‌های شهری وجود دارد به هم ریخته و زمینه عدم هماهنگی بین فرم، عملکرد و مفهوم فضا را در شهرها به وجود آورده‌اند. هنگامی که کار کرد و مفهوم فضاها در شهر هماهنگ نباشند، شهروندان بنا به تصویری که خود از فضا دارند به استفاده از آن می‌پردازند و دچار نوعی بلاتکلیفی فضایی می‌شوند. این نکته‌ای است که دقیقاً

با صحبت‌های آقای نوروزی، در این مورد که بلاتکلیفی در فضا هم باعث کاهش ضریب امنیتی مکان‌ها می‌شود، ارتباط می‌یابد.

گامبیز نوروزی: از نظر علمی اثبات شده است که بجز یک یا چند مورد استثنایی، همه جرایم در خفا اتفاق می‌افتد و در واقع مجرم نمی‌خواهد در معرض دید دیگران به ارتکاب جرم بپردازد. یا توجه به این مسئله فضاهای شهری باید به گونه‌ای طراحی شوند که کسی نتواند در آنها پنهان گردد و اقدام به جرم کند. پنهان شدن و در خفا بودن برای ارتکاب جرم می‌تواند دو مفهوم داشته باشد: یکی مفهوم فیزیکی که شامل محل‌های تاریک، خلوت، بی‌نظم و نظایر اینهاست، و دیگری مفهوم محتوایی که به نوع روابطی که در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد مربوط می‌شود. متأسفانه وضعیتی که در چند دهه اخیر در تهران و دیگر شهرهای کشور روی داده، درست بر خلاف این روال بوده است. یعنی بر هم خوردن چندگانگی در فضاهای شهری عملاً باعث شده است که مجرمان بتوانند خودشان را در فضاهای شهری پنهان کنند و به ارتکاب جرم بپردازند. مثلاً فرض بفرمایید در بیابان‌رویی که همه به سرعت در حال رفت و آمدند، کسی که ایستاده است جلب توجه می‌کند و همه متوجه حالت غیرعادی او نسبت به بقیه می‌شوند. اما



عبادته فتح‌اللهی

در میدان‌های بلاتکلیفی، بی‌نظم و شلوغ شهرها، جایی که دستفروش وجود دارد، ترمینال سواری‌ها هست، ترمینال اتوبوس و مینی‌بوس هست و مسافران و عابران دائم به این طرف و آن طرف می‌روند، هیچ چیز دیده نمی‌شود در عین حال که همه چیز در محیط هست و در معرض دید قرار دارد. در چنین فضاهایی معلوم نیست چه کسی می‌خواهد چه کاری انجام دهد. چنین مکان‌هایی بهترین فضا برای مجرمان برای ارتکاب جرم (مثلاً کیف‌قاپی) هستند. تناخل کاربری‌ها در یک محل هم این مشکل را به وجود می‌آورد. وقتی کاربری یک محل کاملاً تجاری است، رفتار افراد استفاده‌کننده از این فضا نیز بر طبق این کاربری شکل می‌گیرد و افراد معمولاً هم‌دیگر را می‌شناسند و زمینه جرم برای مجرم کمتر فراهم می‌شود. به همین دلیل است که در بازارها و راسته بازارهای قدیمی به ندرت سرقت روی می‌دهد. اما وقتی تناخل کاربری پیش می‌آید و کاربری‌های مسکونی، تجاری، صنعتی و جز اینها با یکدیگر ترکیب می‌شوند، آدم‌های متفاوتی هم به محل رفت و آمد می‌کنند که شناخت کاملی نسبت به هم



ندارند. چنین محیطی زمینه بسیار مساعدی را برای مخفی شدن مجرمان و ارتکاب جرم به وجود می آورد.

بحث مفهوم و کارکرد در تشدید و تخفیف زمینه های جرم‌زایی فضاهای شهری نکته مهمی است. مثلاً در محله های قدیم بچه ها در کوچه های می‌کردند. خانه های معمولاً دم در خانه ها با هم گپ می زدند، و در واقع نوع اوقات فراغتی که برای افراد وجود داشت در قالب استفاده از فضای کوچه ها تعریف شده بود و کوچه ها بیست و چهار ساعته از افراد پر بود و محله ها مفهوم خاص خود را داشتند. اما امروزه دیگر کوچه ها این مفهوم را ندارند. در بسیاری از گروه های اجتماعی بازی های کوچکی کم شده است و جایگزینی هم برای آنها شکل نگرفته است تا افراد برای فعالیت و تفریح به کوچه ها بیایند. همگامی های محله ای نیز از بین رفته است و در نتیجه امکان کنترل محیط کوچه ها به وسیله خود ساکنان دیگر وجود ندارد و کوچه ها تبدیل به محله های متناسبی برای وقوع جرایم شده اند. من معتقدم شهرها به محل هایی برای تجمع مجرمان نیاز دارند. این مسئله ای نیست که از آن ترسید بلکه مهم این است که مجرمان در سطح شهر پراکنده نشوند تا کنترل و نظارت بر آنها مشکل شود. با تجمع مجرمان در یک محل خاص در شهر، به راحتی می توان به کنترل آنها پرداخت و بر آنها نظارت داشت و در نتیجه از شیوع جرم در شهر جلوگیری کرد و جرایم شهری را در همان محل محدود ساخت. با تخریب محله های جرم خیز در شهرها نه تنها نمی توان جرم را ریشه کن کرد بلکه با پخش جرم و مجرمان در سطح شهر، این معضل به دیگر نقاط نیز سرایت می کند و در نتیجه کنترل آن دشوار می شود.

جهانشاه باگزا: نقش تداخل کاربری ها و چند عملکردی بودن فضاهای شهری در جرم‌زایی فضاهای شهری نسبی است و نمی توان گفت که جنبه مثبت یا منفی دارد. به نظر من این مسئله نقش چندانی بر جرم‌زایی مکان ها ندارد بلکه معنا و مفهوم مکان ها دارای اهمیت بیشتری در این زمینه است. اگر فضاهای صرفاً برای فعالیت خاصی تعریف گردند این همان تجربه ای است که کشورهای اروپایی داشتند ولی به دلیل منفی بودن، اکنون در حال اصلاح آن هستند. فضا فقط در ساعات خاصی که آن فعالیت مشخص در آن شکل می گیرد دیوایست. تحرک دارد و جمعیت رایه خود جذب می کند و در بقیه ساعات خالی از جمعیت و خلوت است و زمینه مساعدی را برای جرم خیزی فراهم می کند. به نظر من باید دید کدام فعالیت ها هستند و همان ها را در کنار هم قرار داد تا فضاها حالت پویا و پرتحرک به خود بگیرند و در عین حال از حالت بلاتکلیفی خارج شوند. وقتی یک فضا مفهوم خاصی به خود گرفت، رفتارها نیز خود به خود بر طبق مفهوم فضا شکل می گیرد. مشکلی که آقای نوروزی در مورد بلاتکلیفی و آشفتگی فضاهای شهری مانند میدان ها در اثر اختلاط کاربری ها اظهار کردند، بر اثر نداشتن تعریف مناسب از چنین فضاهایی است که باعث ناهمخوانی فعالیت ها در آنها می شود - نه چند عملکردی بودن آنها. فضاهای شهری باید چند عملکردی باشند اما در عین حال باید هماهنگی ای بین فرم، عملکرد و مفهوم آنها وجود داشته باشد. مشکل این است که تصامم ارزش ها، هنجارها و چیزهایی که مردم عادی به آن اعتقاد دارند در ساختار شهری به هم ریخته است و در طرح های شهری نیز توجهی به آنها نمی شود. مثلاً سابق بر این، کوچه ها حکم فضای تفریحی را در شهرها داشتند، ولی امروزه پارک ها جایگزین آنها شده اند. فرقی بین فضای شهری با پارک این است که کوچه ها فضای تعامل اجتماعی بودند، در حالی که فردی

کنه به پارک مراجعه می کند می خواهد مدتی در آنجا و به دور از هیاهو در خود فرو رود. به همین دلیل است که فضای تعاملی در پارک ها کمتر طراحی می شود و بدین علت پارک ها برخلاف تعریفی که از آنها شده، تبدیل به محلی برای معاندان و افراد بی‌هنگار شده اند. سؤال من این است که مگر نمی توان فضاهای کوچک را در مقابل حرکت خودروی غربیه آرام ساخت که ایمنی دوباره به آنها باز گردد و دوباره کودکان در آنها بازی کنند. خود به خود با حضور بچه ها در کوچه ها، زنان و سالخوردهگان نیز در این فضاها حضور خواهند یافت. با این کار، نیاز به ایجاد پارک برای فضای بازی کودکان نیز در شهرها کمتر می شود و در هزینه های شهرداری ها صرفه جویی می گردد. بنابراین، باید از حضور افراد در فضاهای شهری برای ایمن سازی این فضا استفاده کرد. مثلاً برای ایمن سازی پارک ها حتماً ازومی ندارد که پلیس در سطح آنها تردد کند و یا امنیت آنها با نصب چراغ های پر نور تامین گردد. در طرح های شهری اگر راهکارهایی اندیشیده شود، مانند اشراف بچرمهای منازل اطراف پارک رو به پارک و یا برداشتن نرده های پارک ها و ورود آزاد افراد به پارک ها و روشن های از این دست، تا حدود زیادی می توان از میزان بزهکاری در پارک ها کاسته. آنرا و نور از دسترس بودن فضاهای پارک است که باعث جرم‌زایی می شود؛ و به این وسیله می توان آن را تا حدود زیادی بر طرف ساخت. بنابراین، با گشتابن مردم به فضاهای شهری و هویت دادن به آنهاست که تا حدود زیادی می توان از ارتکاب جرم در آنها جلوگیری کرد - نه تک عملکردی کردن فعالیت ها در آنها.

در انتهای این جلسه از شرکت کنندگان می خواهم راهکارهای خود را برای حل مشکلاتی که باعث جرم‌زایی فضاهای شهری می شوند ارائه کنند.

محمد رحیم رهنما: بخش کنونی که نگرشی منفی به آسیب شناسی و جرم شناسی شهری است باید تغییر پیدا کند چون الان این موضوع جنبه سیاسی پیدا کرده است و به همین دلیل در دانشگاهها تمایلی برای تحقیق در این زمینه وجود ندارد این مشکل فرهنگی برای باز شدن باب تحقیقات در جرایم شهری باید از بین برود. مراکز امنیتی نیز باید در مقابل تحقیقات دانشگاهی در این زمینه مشکل ایجاد نکنند و فضای مساعدی را برای تحقیقات دانشگاهی فراهم سازند. کار مثبتی که می تواند برای شناسایی و تخفیف جرایم شهری صورت گیرد، پیدا کردن ارتباط بین عوامل مکانی و جرم و جنایت در شهرهاست. با استفاده از فناوری های جدید - مانند GIS - می توان مکان های جرم زار را در شهرها روی نقشه مشخص کرد و تجزیه و تحلیل های مکانی را بر طبق آن انجام داد. سپس با تشخیص مشکلات کالبدی آنها، که باعث ایجاد جرم و جنایت می شود، می توان در صدد برطرف کردن آنها برآمد.

برای کاهش جرم خیزی فضاهای شهری، آنچه اهمیت دارد شناخت جرم، نوع جرایم شهری، برخورد علمی با آنها، و فراهم کردن تسهیلات لازم برای برطرف کردن این جرایم است. منظور من این است که در شهر، چه سا جرم از نظر پلیس و مدیران شهری با هم متفاوت باشند. مثلاً در مورد مهاجرت در اروپا یا مهاجران بر خورد های متفاوتی می شود. عده ای آن را جرم می دانند و یا مهاجران مانند مجرم برخورد می کنند، و در جایی دیگر به آنها پناهنده می گویند و نوع برخورد با آنها نیز متفاوت است. در شهرها باید اولویت را به پیشگیری از جرایم داد، نه مبارزه با آنها. اگر فضاها و مکان های جرم خیز در شهرها شناسایی شوند می توان با اصلاح آنها زمینه های جرم خیزی را در آنها نیز بین برد و از وقوع جرم

پیشگیری کرد.

حبيب الله طاهر خانی: مشکل اصلی در حوزه امنیت شهری این است که فعلاً شناخت ما در این حوزه کم است. در واقع این مسئله هنوز به درستی شناخته نشده است. بحث‌های مقدماتی‌ای در زمینه وجه کالبدی امنیت شهری، فضاهای بدون دفاع و فضاهای قابل دفاع مطرح گردید. ولی کار آکادمیک و علمی که مبنای نظری و پایه‌ای بحث باشد، در سطح جامعه علمی ما صورت نگرفته است. فقط ممنوع گسانی هستند که به این بحث‌ها علاقه نشان داده‌اند، و مطالعات در این زمینه از تعداد انگشتان دست نمی‌گذرد. اگر قرار باشد در این زمینه در شهرها اقدامی صورت گیرد، حداقل باید موضوع را کاملاً شناخت. با مطالعه در این زمینه و آشناسن شدن با تجربیات جهانی باید به مجموعه اصول و قواعدی رسید که مبنای عمل قرار گیرد و در طرح‌های کالبدی و برنامه‌ریزی شهرها از آن استفاده شود. در طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها اصلاً اهمیتی به موضوعات امنیت شهری داده نمی‌شود. باید در این طرح‌ها بر پایه اصول علمی، بحث امنیت را گنجانند، تا وضعیت کنونی شهرها در زمینه مشکلات امنیتی تا حدی تعدیل شود.

عبادالله فتح الهی: بر طبق قانون، وزارت مسکن و شهرسازی طراحی و تصویب طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها را بر عهده دارد و شهرداری‌ها فقط عامل اجرای این طرح‌ها هستند. در طراحی و تصویب آنها دخالتی ندارند. بنابراین نمی‌توانند نقشی هم در تعیین ضوابط و قوانین شهری بر طبق شرایط محلی خود داشته باشند و وزارت مسکن و شهرسازی خود رأساً این کار را برای آنها انجام می‌دهد. معمولاً هم طرح تفصیلی با تأخیر زیادی نسبت به طرح جامع تهیه می‌شود و عقب‌تر از طرح جامع است. مثلاً زمان طرح جامع تبریز در حال اتمام است. در حالی که هنوز یک پنجم طرح تفصیلی آن تهیه نشده است. در واقع آن ناهنجاری فضایی کاربری‌ها که در شهر باعث ایجاد ناامنی می‌گردد، در بستر همین بی‌برنامگی‌ها اتفاق می‌افتد. موقعی که شهرداری‌ها در طراحی و تصویب طرح‌های جامع و تفصیلی دخیل نیستند و فرد یا نهاد دیگری که با شرایط محلی آشنا نیست طرحی را برای آنها به تصویب می‌رساند و فقط برای اجرا به آنها ابلاغ می‌کند، نباید توقع عملکردی موفق از این طرح‌ها را داشت. تسریع در اجرای ماده

تفصیلات جرم خیز در شهر

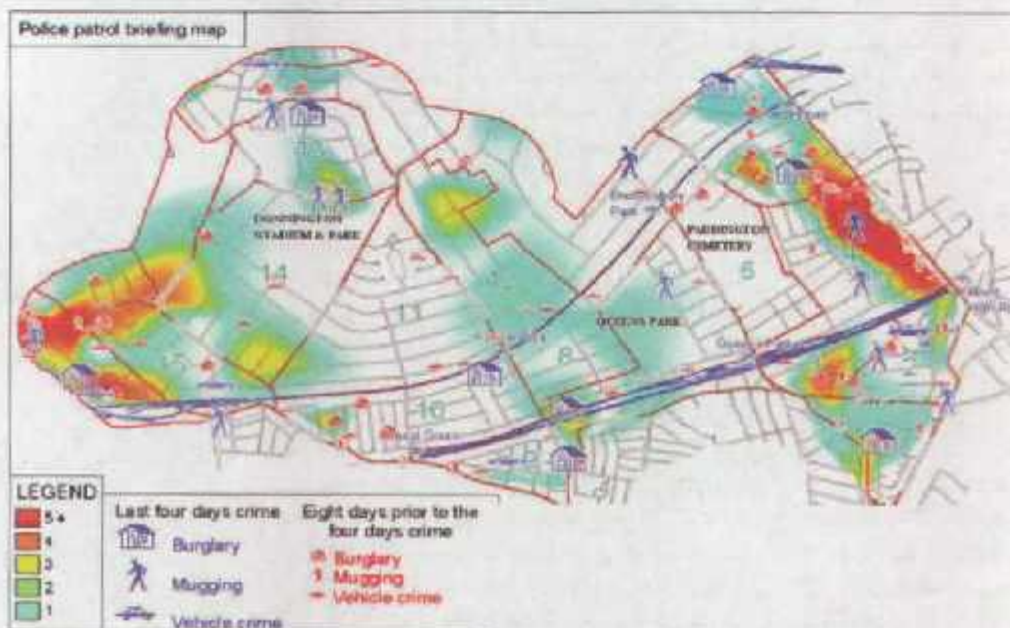
جرم‌های عمومی	جرم‌های خصوصی (جرم‌های خانگی و خانوادگی)
گرفتاری بچه‌ها و طرح از دید عموم فضاهای اجرا	بچه‌ها را جدا کرده از حواصطان برود (خان و بیرون)
فضاهای ترفیع در شب	بازنشانی بچه و وسط نشاندن و باغچه‌های فضاهای عمومی
فضاهای دارای پوشش فضای آلوده	فضاهای مرطوب
فضاهای مرطوب	فضاهای پاره شده
فضاهای باز ماند	فضاهای باز ماند در تراس، کف، حیاط، حیاط و در حیاط، لیکن در ضمن مجرم را فراموش می‌نمایند
فضاهای دارای آلودگی	فضاهای مسطحانی نیمه آلوده
کولاش‌های مسطحانی نیمه آلوده	فضاهای که در فضای آزادمان در روزهای صافان آلودگی در داخل می‌ماند (از مسطحانی)
فضاهای دارای آلودگی	فضاهای دارای آلودگی
مسطح و فضاهای مسطحان	مسطح مسطحان
فضاهای که محیط مسطحی در آن به‌طور عمیق سرنگ	فضاهای از رنگ در شب
	فضاهای که نوع ریزش‌های را در آن سرنگ‌ها جانب دیگر به‌طور خاص مسطحاً سرنگ در آن است

۱۳۶ برنامه سوم توسعه کشور در مورد شهرداری‌ها برای ایجاد مدیریت واحد شهری - که ایجاد امنیت در شهرها از مصادیق آن است - می‌تواند بسیاری از این ناهماهنگی‌ها را از بین ببرد. دولت طرحی تفصیلی تهیه می‌کند و آن را برای اجرا به شهرداری‌ها واگذار می‌کند. در حالی که نه الزامات اجرایی آن را در نظر گرفته است و نه به تأمین منابع مالی آن می‌پردازد. اما به شهرداری‌ها گفته می‌شود که: (۱- خودگردان هستید)؛ (۲- حق دخالت در طراحی طرح‌ها را ندارید)؛ (۳- باید طرح‌ها را اجرا کنید). مشخص است که وقتی الزامات و منابع مالی کافی برای طرح‌ها اندیشیده نشده باشد و دولت هم دخالتی در اجرای آنها نکند، کسی مقید به اجرای آنها نخواهد بود. به نظر من باید نسبت دولت و شهرها مشخص شود و تعیین گردد که دولت حق دخالت در چه اموری را در شهرها دارد و شهرها و شهرداری‌ها در شهرها جوابگوی چه مسائلی هستند. برای این کار باید به این سوالات جواب داده شود.

- ۱- نسبت حاکمیت با شهر چیست؟
 - ۲- نسبت دولت به معنی اخص آن - یعنی هیأت دولت - با شهر چیست؟
 - ۳- نسبت شهرداری با مجموعه عوامل دخیل در شهر به چه گونه است؟
 - ۴- نقش مردم در اداره شهر به چه صورتی است؟
- نتیجه‌گیری**
- اعضای شرکت کننده در میزگرد بر روی نکات زیر توافق به عمل آوردند:
- ۱- تأمین امنیت در شهر را نباید فقط از نیروی انتظامی توقع داشت، بلکه کلیه نهادهای و احاد شهروندان در ایجاد، حفظ و نگهداری امنیت سهیم‌اند (کنترل اجتماعی).
 - ۲- در شهرها باید اولویت را به پیشگیری از جرایم داد، و نه به مبارزه با آنها.
 - ۳- هر چند جرم و جنایت‌های ریشه‌های اجتماعی، اقتصادی و جز اینهاست، ولی نقش فضا را در کاهش یا تشدید جرایم نمی‌بایست فراموش کرد.
 - ۴- در طرح‌های شهری موجود، مبحث نیاز به احساس امنیت شهروندان و قابلیت دفاع فضاهای شهری مورد توجه قرار نگرفته است و می‌بایست این تقیسه هر چه سریع‌تر برطرف گردد.
 - ۵- شناسایی فضاهای جرم‌خیز و علل کالبدی آن در هر شهر ضروری است، تا بتوان بر اساس شرایط محلی هر شهر با وقوع جرایم مبارزه کرد.
 - ۶- حضور شهروندان در فضاهای شهری در کاهش احتمال جرم نقش مؤثری دارد. به همین خاطر می‌بایست امکانات بازی کودکان در کوچه و خوروسالمنان و بزرگسالان را در فضاهای شهری فراهم ساخت.
 - ۷- می‌بایست از ایجاد فضاهایی که جرایم را تشویق می‌کنند جلوگیری به عمل آورد. شبکه شرط‌نچی در محله‌هایی که «در روز» آنها زیاد است و یا از آنها استفاده ترافیک عبوری می‌شود، گونه‌های تاریک و مخفی، فضاهایی که پنجره‌های رو به آنها باز نمی‌شوند و نظایر اینها، فضاهایی هستند که قابلیت کنترل اجتماعی را برای شهروندان ناممکن می‌سازند.

امنیت شهری با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی

ترجمه و اقتباس: امین حسینی اصل
دانشجوی کارشناسی ارشد سنجش از دور و GIS



شکل ۲- نمونه‌ای از نمادهای نشان دهنده وقوع جرم در نقشه‌کشی جرم

GIS چیست؟

واژه GIS مخفف Geographic Information Systems

و به معنای سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی است. تاکنون تعاریف گوناگونی از GIS ارائه شده است که هر یک از آنها از دیدگاهی متفاوت این فناوری را توصیف می‌کنند. یکی از تعاریفی که مقبولیت بیشتری پیدا کرده چنین است: «GIS سیستمی کامپیوتری با چهار قابلیت اساسی در زمینه داده‌های زمین مرجع (۴)، شامل ورود داده‌ها، مدیریت داده‌ها، پردازش و تجزیه و تحلیل داده‌ها و خروجی داده‌هاست.» (شکل ۱) اغلب تعاریف، منابع مختلف، همراه کنندگان، ولی به هر حال توافق همگانی این است که سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی ابزاری توانمند برای تجزیه و تحلیل توأم داده‌های مختلف مکانی - که بر روی نقشه یا در GIS بصورت نقاط، خطوط و سطوح نشان داده می‌شوند - و همچنین داده‌های غیرمکانی است.

توانایی تجزیه و تحلیل توأم داده‌های مختلف، امکان ایجاد و استفاده از داده‌های زمین مرجع را به شکلی کاملاً متفاوت با گذشته فراهم می‌سازد و نه تنها امکان ترکیب مجموعه داده‌های مختلف فراهم می‌آید بلکه روش‌های مختلف مثل جمع‌آوری، رسیدگی و ممیزی و روزآمد ساختن را می‌توان با یکدیگر ترکیب کرد. این سیستم‌ها مبتنی بر کامپیوترند و داده‌های جغرافیایی در

سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی، فناوری توانمند و جدیدی با هدف بهینه‌سازی استفاده از اطلاعات اند، که از جمله زمینه‌های کاربرد آن در ادارات پلیس و سایر سازمان‌های مجری قانون و مسئول ایجاد نظم و امنیت در جامعه است. در این زمینه، GIS امکان مشاهده و درک نمونه‌های مکانی و زمانی جرم و پاسخ نیروهای پلیس به این پیشامدها را به روشی کاملاً جدید فراهم می‌سازد و هر یک از این ادارات و سازمان‌ها

می‌توانند با اختصاص منابع مورد نیاز، به نحو مناسب و مقتضی این فناوری را به خدمت بگیرند. در این سازمان‌ها، کاربران اصلی را متخصصان تجزیه و تحلیل جرم (جرم شناسان)، متخصصان ثبت و ضبط کامپیوتری جرم، مدیران، نیروهای پلیس، مأموران گشت و جز اینها تشکیل می‌دهند.

محدوده استفاده GIS در هر موضوعی، مانند موضوع مورد مطالعه، طیف وسیعی از کاربردهای ساده تا کاملاً پیشرفته را در بر می‌گیرد. ولی اکثر ادارات و سازمانها، استفاده از آن را با درک اولیه و سطحی آغاز می‌کنند و لازم است تا همه کسانی که از این فناوری استفاده می‌کنند، و نیز کسانی که به طور غیرمستقیم از آن سود می‌برند، درک کامل‌تر و صحیح‌تری در مورد آن و اینکه GIS چیست و در هر موضوعی چه کاربردی دارد و چه تفاوت‌هایی با سایر فناوری‌های اطلاعات (IT) (۱) - مانند پایگاه‌های داده (۲)، سیستم‌های گرافیک کامپیوتری (CAD) (۳) و مانند اینها - دارد، بیابند.

تحقیق حاضر که تعدادی از دانشگاه‌ها و ادارات پلیس و سازمان‌های قضایی در ایالت تگزاس امریکا انجام داده‌اند، مفاهیم پایه و کاربردهای این فناوری را در ادارات و سازمان‌های مسئول ایجاد امنیت مورد بررسی قرار می‌دهد و در پایان نیز کاربرد GIS در ادارات پلیس شهر واکو در این ایالت، به عنوان نمونه‌ای موردی آورده شده است.

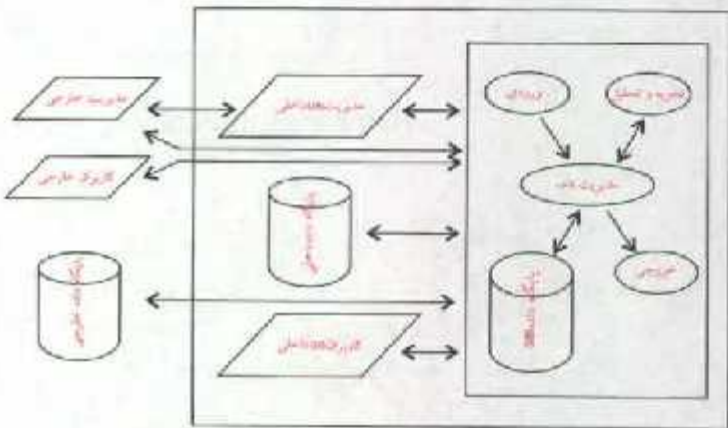
آنها وارد می شوند، ذخیره می گردند، به صورت درست و بهینه به کار گرفته می شوند، در راستای هدف تجزیه و تحلیل می گردند؛ و نتایج نیز نمایش داده می شوند و یا مورد پرسش و جست و جو قرار می گیرند.

آنچه که GIS را از سایر فناوری های اطلاعات - مانند پایگاه های داده، طراحی به کمک کامپیوتر و جز اینها - متمایز می کند، توانایی ترکیب کردن داده های زمین مرجع است که امکان جست و جوی مکانی و انطباق لایه های مختلف داده ها را شامل می شود.

هر سیستم اطلاعات جغرافیایی، چهار گروه از توابع تجزیه و تحلیل را مورد استفاده قرار می دهد:

۱) عملکردهای عمومی مانند بازایی، طبقه بندی و

سازمان



شکل ۱- موقه های بنیادی و عوامل جانی

اندازه گیری، در این مجموعه توابع، داده های فضایی و توصیفی بازایی می شوند ولی فقط داده های توصیفی تغییر می کنند، و تفسیری در موقعیت عناصر فضایی ایجاد نمی شود.

۲) عملکردهای انطباق لایه های مختلف داده ها، از قبیل اضافه کردن، حذف کردن، ثبت و ضبط لایه های مختلف به منظور کلی انطباق لایه ها به صورت منطقی و حسابی امکان پذیر است. انطباق حسابی شامل عملیات جمع و تفریق، ضرب و تقسیم دو لایه است و انطباق منطقی شامل یافتن مناطقی است که مجموعه مشخصی از شرایط در آن صدق کند.

۳) عملکردهای همسایگی که مشخصات مناطق در برگیرنده یک موقعیت خاص را شامل می شود.

۴) توابع پیوستگی: مانند تحلیل مجاورت، نزدیکی، شبکه، قابلیت دید و نظایر اینها.

به هر حال، راه اندازی و به کار گیری GIS در هر سازمانی، با در نظر گرفتن اهداف و نیازها و توانایی های آن سازمان، نیازمند پرسنل (کارکنان، تکنسین ها و مدیران)، نرم افزار، سخت افزار، داده و دستورالعمل های لازم است و همه این اجزا باید با منطق یا منطق صحیح جغرافیایی به کار گرفته شوند. این منطق، پرسیدن سوالات جغرافیایی، اکتساب و توسعه و تحلیل اطلاعات جغرافیایی، و در نهایت پاسخ به سوالات جغرافیایی را امکان پذیر می سازد.

مشخصات GIS در سازمان های مجری قانون همان طور که گفته شد، مزیت مهم GIS، امکان به کار گیری

تمام داده های مکانی و غیر مکانی است. داده های مکانی به موقعیت مشخصی بر روی زمین تعلق دارند و به همین دلیل به آنها داده های زمین مرجع اطلاق می شود. از جمله داده های مکانی که در ایجاد امنیت به کمک GIS به کار می آیند، می توان به عوارض نقطه ای مانند موقعیت های وقوع جرم، ادارات پلیس، مکان های جذاب جرم مثل هتل ها، مشروبات فروسشی ها و نظایر آن، عوارض خطی از قبیل شبکه خیابانها، و عوارض سطحی مثل مرزهای یک ناحیه و جز آن اشاره کرد. این چشم اندازهای جغرافیایی را می توان با انطباق لایه های موضوعی مختلف از قبیل مدارس، پارکها، مرزهای سیاسی، تخلیفات و مانند آنها تفکیک کرد. از دیگر مزایای GIS انعطاف پذیری در ترکیب یا تفکیک داده های موجود در تعداد کم یا زیاد لایه های اطلاعاتی است. این لایه های موضوعی معمولاً دارای سیستم مختصات واحد از نوع UTM (۵) یا سیستم مختصات با مینای محلی اند. البته GIS توانایی مدیریت سیستم های مختصات چندگانه و نیز ورود و خروج داده ها با فرمت های گوناگون را نیز دارد. همچنین قادر است داده های را که دارای فرمت رستری هستند - مانند تصاویر حاصل از اسکن نقشه ها و عکس های هوایی دیجیتال یا تصاویر ماهواره ای - نیز بپذیرد.

در هر سیستم اطلاعات جغرافیایی، جدول ها برای ذخیره داده های مشخصه ای (۶) به کار گرفته می شوند. این جدول دارای مجموعه ای از رکورد های اطلاعاتی هستند که به عوارض جغرافیایی مربوطه، مثل نقاط مشخص کننده موقعیت وقوع جرم، خطوط ارائه کننده بخش های مختلف خیابان ها و چند ضلعی های مشخص کننده نواحی مختلف متصل می شوند. در بسیاری از کاربردها، داده های مشخصه ای اهمیت بیشتری نسبت به داده های مکانی دارند و در GIS این امکان وجود دارد که داده های مشخصه ای مستقل از داده های مکانی، استخراج و اصلاح و مدیریت شوند.

روش معمول در سازمان های مجری قانون بدین صورت است که داده های مشخصه ای مورد نیاز را از گزارش های مربوط به وقوع جرم و موارد دیگر که در یک پایگاه داده جغرافیایی ذخیره شده است، به طور انتخابی استخراج و به GIS وارد می کنند که معمولاً این کار نیازمند کد گذاری زمینی (۷) موقعیت یک پیشامد است. برای این منظور، نشانی محل وقوع پیشامد خاص، با یک پایگاه داده متصل به GIS که کلیه اسامی خیابان ها و محدوده آدرس ها در آن ذخیره شده اند، مقایسه می گردد و یک نقطه در موقعیت مربوط به آن پیشامد در GIS ثبت می شود و همزمان با این کار، یک جدول پایگاه داده نیز برای پیشامد مورد نظر باز می شود و رکورد جدیدی هم به آن افزوده می گردد.

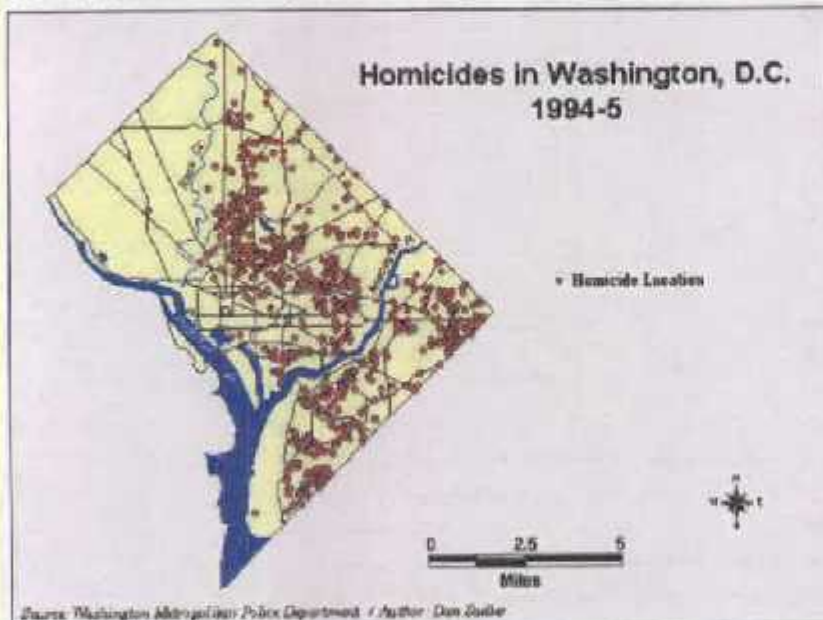
به منظور نمایش عملیات انجام شده در GIS، معمولاً از نمادی ویژه نیز که با شکل جرم هماهنگی نسبی دارد برای ارائه موقعیت جرم استفاده می شود؛ مانند سلاح، چاقو، فرد در حال دویدن، سنگ قیسر و نظایر اینها که به ترتیب برای ارائه موقعیت دستبرد، ضرب و شتم، دزدی و آدم کشی به کار می روند (شکل ۲). برخی از سازمان ها نیز استفاده از اشکال هندسی - مانند دایره، ستاره، چهار گوش یا رنگ های مختلف - را برای تفکیک انواع مختلف جرم یا جرم های رخ داده در دوره های زمانی مختلف ترجیح می دهند (شکل ۳). اخیراً سیستم های تعیین موقعیت جهانی (GPS) (۸) ابزاری مناسب برای تشخیص موقعیت

در مواردی که مجرمی خاص یا گروهی از مجرمان جرمی را مرتکب می‌شوند، جرم‌شناسان به کمک GIS به بررسی نمونه‌های جرم مربوط به نواحی ویژه وقوع جرم می‌پردازند؛ زیرا عموماً بین نوع جرم رخ داده، عامل جرم و موقعیت وقوع جرم رابطه وجود دارد

پیشامدها برای وارد کردن به GIS، خصوصاً در جاهایی که نشانی خیابان‌ها و محل چندان مشخص نیست، به شمار می‌روند. اداره سرشماری آمریکا نیز از سال ۱۹۹۰، مجموعه داده‌ای را با نام TIGER (۹)، که کل ایالت را پوشش می‌دهد و به عنوان پایهای برای کدگذاری زمینی موقعیت‌های وقوع جرم و نقشه‌کشی جرم

وجود ندارد. سناسان اعلی‌م‌جیو کلبه‌های اضافی رقیب کشی جرم، با استفاده از تمامه GIS ساده و مجموعه داده‌های ناقص، انجام دهند. البته این بدان معنی نیست که نقشه‌های جرمی که به صورت دورهای تهیه می‌شوند و یا نقشه‌کشی جرم از انواع خاصی از پیشامدها مفید نیستند. به علاوه، در مواردی که مجرمی خاص یا گروهی از مجرمان جرمی را مرتکب می‌شوند، جرم‌شناسان به کمک GIS به بررسی نمونه‌های جرم مربوط به نواحی ویژه وقوع جرم (مشروب‌فروشی‌ها یا هتل‌ها و جزان) می‌پردازند؛ زیرا عموماً جرم‌هایی از قبیل ضرب و شتم، روسپیگری و فروش مواد مخدر در نزدیکی مراکز گناه و فحشا، و به وسیله گروه‌های خاص رخ می‌دهند و معمولاً بین نوع جرم رخ داده، عامل جرم و موقعیت وقوع جرم رابطه وجود دارد.

برای کمک به تحلیل این مسئله، یکی از توابع استاندارد موجود در GIS، ایجاد محدوده حاشیه‌ای (۱۰) است که به متخصصان امکان می‌دهد تا حاشیه‌های را در اطراف موقعیت مورد نظر ترسیم و سپس همه پیشامدهای واقع شده در آن



شکل ۳- نمایش موقعیت‌های وقوع قتل در واشینگتن، در سال‌های ۵-۱۹۹۴

به کار می‌رود، طراحی کرده است. کمک به تحلیل جرم

روش معمول در تحلیل جرم بدین صورت است که جرم‌شناس از GIS برای تحلیل عوامل زمانی و مکانی مرتبط با وقوع جرم، و نیز پی بردن به پیشامدهای واقع شده در یک موقعیت مشخص، روند وقوع جرم و نیز استثناها در بروز جرم استفاده می‌کند. در اکثر سازمان‌ها به این فناوری به عنوان ابزاری مهم ولی غیر ضروری می‌نگرند و از آن به طور انتخابی استفاده می‌کنند. علت این امر آن است که GIS فناوری جدیدی برای این سازمان‌ها و اهداف آنهاست. این سازمان‌ها معمولاً گزارش‌هایی را بر اساس انواع خاصی از جرم‌ها و یا نقشه‌های جرم، در پاسخ به بروز انواع خاصی از پیشامدها - مانند تجاوزات جنسی، زدوخورد های خیابانی، سرقت‌های مکرر و مانند اینها تهیه می‌کنند. به علاوه، گذراری زمینی پیشامدهای حادث شده و یا جرم‌هایی که درصد وقوع‌شان بالاتر است کاری دشوار است و در بسیاری از ادارات و سازمان‌ها، منابع و امکانات کافی برای ایجاد و حمایت از GIS

محدوده را استخراج کنند این پیشامدها با رنگ‌های مختلف بر روی صفحه نمایش ظاهر می‌شوند و استخراج رکورد های مربوطه، به طور اتوماتیک از میان کل مجموعه رکورد های اطلاعات پایگاه داده، امکان پذیر می‌گردد. به عنوان مثال، همه پیشامدهای واقع شده در فاصله یک کیلومتری از مشروب‌فروشی به خوبی مشخص می‌شود. بدین ترتیب در صورتی که وجود ارتباط بین یک هتل و روسپیگری، یا بین مشروب‌فروشی و زدوخورد های خیابانی، و به طور کلی وجود ارتباط بین وقوع جرم و موقعیت‌های جذاب برای جرم تصدیق شود، اقدامات امنیتی به منظور کنترل آنها صورت می‌گیرد.

اصلاح تصمیم‌گیری در سطح مدیریت

امروزه مدیران سازمان‌های مسئول ایجاد امنیت و سازمان‌های مجری قانون، از GIS در تصمیم‌گیری در مورد چگونگی استقرار منابع و تسهیلات و امکانات استفاده می‌کنند. یکی از نمونه‌های بارز، اداره پلیس شهر نیویورک است که در آن GIS به عنوان بخشی اساسی در فرایند تحلیل آمارهای

کامپیوتری محسوب می شود. آمار آمارهای جرم را تصمیم گیرندگان، به صورت ماهیانه و به منظور استقرار بهتر منابع در مکان های خاص تحلیل می کنند و مسائل مربوط به اهداف خاص، با استفاده از GIS در جلسات ماهیانه کارکنان نمایش داده می شود و مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرد.

GIS به مدیران کمک می کند تا به طور گرافیکی نمونه های جرم را با توجه به چشم اندازهای جامعه و حدود نواحی مشاهده کنند. به عنوان مثال، زمانی که وقوع جرمی در منطقه ای خاص از نظر زمانی و مکانی به صورت بارز درآید، فرآیند آمار کامپیوتری منابع را بر روی این مناطق متمرکز می کند. در صورت جابجایی نتایج جرم، فرآیندهای مذکور در جلسه ماهیانه آینده مشاهده می گردد و تمهیدات ضروری برای استقرار آنچه که لازم است، صورت می پذیرد.

همچنین GIS به ادارات پلیس برای تحلیل زمانی و مکانی همزمان کمک می کند. در این روش، حوادث اتفاقی افتاده در یک زمان مشخص از روز یا در پایان هفته ها، بر روی نقشه جرم نشان داده می شود. در این صورت فناوری GIS، ناحیه ای را که در آن

خبرنامه هایی را برای مأموران گشت خود تهیه می کند. در این خبرنامه ها، مشخصات جرایم و نشانی محل های وقوع آنها درج می گردد. بخش دیگری از آن نیز نقشه های محدوده شهر را در بر می گیرد و این نقشه ها موقعیت پیشامدهای مختلف را در بخش های گوناگون شهر نمایش می دهند. قسمت نهایی نیز لیستی از پیشامدهای جاری را در بر می گیرد. GIS قادر است این قبیل گزارش های منظم را با هزینه کم ایجاد کند، که مستقیماً در اختیار سرپرستان گروه ها و پرسنل قرار می گیرد. همچنین می توان نقشه هایی را از پیشامدهای مربوط به زمان یا مکانی خاص از شهر، به همراه جداول اطلاعاتی مربوط ایجاد کرد.

GIS شهر واکو قابلیت انجام تحلیل های آماری و مکانی را برای تهیه نقشه های میزان رشد جرم، در بردارد. این سیستم، ر کوردهای اطلاعاتی را تا هفت سال گذشته در خود ذخیره می کند که این اطلاعات برای بارز سازی مناطقی که مدت ها است محل وقوع جرایم هستند، به کار می رود و این نواحی با موقعیت پیشامدهای جاری مقایسه می شوند.

بدین ترتیب GIS سیستمی کارآمد و ارزان قیمت است و برای

GIS به ادارات پلیس برای تحلیل زمانی و مکانی همزمان کمک می کند. در این روش، حوادث اتفاق افتاده در یک زمان مشخص از روز یا در پایان هفته ها، بر روی نقشه جرم نشان داده می شود

GIS سیستمی کارآمد و ارزان قیمت است و برای هر سازمانی که امکان اختصاص منابع مورد نیاز را به جرم شناسان، متخصصان اطلاعات و کارکنان مجرب در استفاده از کامپیوتر داشته باشند، دست یافتنی است

هر سازمانی که امکان اختصاص منابع مورد نیاز را به جرم شناسان، متخصصان اطلاعات و کارکنان مجرب در استفاده از کامپیوتر داشته باشند، دست یافتنی است.

سخن آخر

در زمان حاضر، بسیاری از ادارات و سازمان های پلیس در امریکا فناوری GIS را پذیرفته اند و سازمان هایی که فعالیت از این فناوری استفاده می کنند، اکثراً مربوط به شهرهای با جمعیت بالای یک میلیون نفر هستند. نکته نیز در همین جا است.

از روی اطلاعاتی که امروزه منتشر می شود، شاید برای خوانندگان چنین تداعی گردد که برای جوامع کوچک تر و یا امکانات کمتر، دسترسی به فناوری GIS دشوار - یا حتی ناممکن - باشد. علت آن نیز این است که امروزه صحبت در مورد هزینه و مشکلات به کارگیری این فناوری بسیار بیشتر از انتشار دانش در مورد آن است و در حقیقت GIS فناوری کارآمد و صرفه ای است که برای سازمان های کوچک نیز باید در نظر گرفتن نیازها و امکانات مربوط و توجه به اینکه همیشه گران ترین فناوری بهترین فناوری نیست، دست یافتنی می نماید.

میزان جرایم خیابانی، بالاست، در پایان هفته مشخص می سازد و بر آن تأکید می کند.

به عنوان مثال، در نواحی مسکونی در طول روز و ساعاتی که ساکنان در محل کار خود هستند، سرقت رخ می دهد. با توجه به اینها، مدیران می توانند تغییراتی را در برنامه زمان بندی گروه های گشتنزی اعمال کنند و یا در صورت نیاز ساعاتی را برای اضافه کاری در نظر بگیرند.

همچنین بسیاری از سازمان های امداد رسانی - مانند ادارات آتش نشانی، نیروهای امداد مراکز درمانی و جز اینها - نیز از GIS برای مکان یابی بهتر و دقیق تر مراکز و امکانات خود استفاده می کنند.

استفاده از GIS در واکو، نگراس (۱۱)

هسته مرکزی شهر واکو را یک بخش کشاورزی به همراه صنایع کوچک و یک مرکز دانشگاهی معتبر تشکیل می دهد. جمعیت این شهر در حدود ۱۰۹۲۰۰ نفر است که ۲۳٪ آن را نژادهای آمریکایی و آفریقایی و ۱۶٪ آن را نژاد جامه ای رو به رشد از آسیایایی ها و پرتغالی ها تشکیل می دهند و همین ها نژادهای غالب به حساب می آیند. میزان جرم در این شهر، متوسط است. اداره پلیس شهر واکو، تقریباً ده سال است که GIS را به خدمت گرفته است و اخیراً به کمک تحلیل اطلاعات در محیط

- ۱- Information Technology
- ۲- Data Bases
- ۳- Computer Aided Design
- ۴- Georeferencing
- ۵- Universal Transverse Mercator
- ۶- Attribute Data
- ۷- Geocoding
- ۸- Global Positioning Systems
- ۹- Topology Integrated Geographic encoding and Referencing
- ۱۰- Buffer Zone Generation
- ۱۱- Waco, Texas

نقش طراحی شهری در ایجاد فضاهای قابل دفاع

اسکار نیومن

ترجمه: نسیم ایرانمنش

کارشناس ارشد طراحی شهری

امنیت یکی از اصلی‌ترین عوامل پایداری جوامع امروزی به شمار می‌آید. بدون ثبات و امنیت هیچ جامعه‌ای امکان رشد و تکامل را نخواهد یافت. بدون آن دستاوردهای مثبت جای خود را به پیامدهای منفی می‌دهند و ناگواری‌ها و ناهنجاریهای اجتماعی فراوانی پدید می‌آیند.

طراحی شهری نقش مهمی را در ایجاد امنیت یا ناامنی فضای زیستی شهری بر عهده دارد.

یک طراحی شهری مناسب می‌تواند کمک مؤثری در ایجاد آسایش، آرامش و عدم بروز جرائم در مجموعه‌های زیستی باشد.

شهرهای ایران نیز مانند تمام شهرهای دیگر، دارای معضلاتی هستند که بازنگری در طراحی شهری، و انجام اصلاحاتی در ساختار فیزیکی آنها می‌تواند به کاهش جرایم کمک کند.

تجربه‌های طراحی شهری دیگر شهرهای جهان، در زمینه کاهش جرم و جنایت از راه‌های بسیار مفیدی است که در آن یافتن اصول و روش‌های طراحی شهری منطبق با نیازهای امنیت اجتماعی مد نظر قرار گرفته است.

مقاله‌ای که در اینجا ارائه می‌شود، مبین نظریه اسکار نیومن در مورد طراحی فضاهای قابل دفاع و موارد اعمال این نظریه در فضاهای شهری است. در پایان مقاله نیز مباحثی درباره اصلاحات طراحی شهری در محله پنج بلوط، در شهر دیتون اهایو آمده که نیومن آن را مطرح ساخته و به اجرا در آورده است. لازم به ذکر است که بعد از نیومن افراد زیادی از جمله جیکابز نقدهایی در مورد نظریه او و اشکالات وارد به آن مطرح کرده‌اند که ما در اینجا به آنها اشاره‌ای نمی‌کنیم.





جرم و جنایت روند فزاینده‌ای را در محله‌های شهری طی می‌کنند معماری به نام اسکار نیومن ایده‌هایی را برای طراحی فیزیکی محله‌ها، به نحوی که از بروز جرم جلوگیری شود، ارائه داده است. این کتاب که به همت دفتر HUD چاپ شده تجربه‌های نیومن را در این باره به تصویر می‌کشد و پروژه‌هایی را در این زمینه - که از سال ۱۹۷۰ آغاز شده است - بررسی می‌کند. این مطالعه موردی منعکس کننده مشکلات خانه‌سازی است که تمام شهرهای آمریکایی با آن روبرو هستند به علاوه، درس‌های ارزشمندی برای خانواده‌های کم درآمد دارد که به یاری این رهنمودها می‌توانند محله‌شان را نجات دهند. مطالعات مؤسسه نیومن درباره عوامل مؤثر بر جنایات و ترلزول در خانه‌سازی است که ۴۴ سایت مسکونی را برای مقایسه با درآمد متوسط در سه شهر (نیوآرک، سن لوئیس و سان فرانسیسکو) در برمی‌گیرد. روشی که در این مطالعات استفاده شده است با در نظر گرفتن اثر بقیه عوامل - شامل هویت‌های اقتصادی، اجتماعی، جنبه‌های مدیریتی، کیفیت پلیس شهر و خدمات ایمنی و شکل مالکیت - است.

اندازه ساختمان اثر مستقیمی بر رفتار ساکنان دارد که به شرح زیر است:

- ۱- نحوه استفاده از فضاهای عمومی در مجموعه مسکونی،
- ۲- روابط اجتماعی با همسایگان،
- ۳- میزان احساس کنترل در مناطق عمومی داخلی و خارجی مجموعه.

نتایج بیشتر که از بررسی‌های نیومن حاصل شده است نشان می‌دهد که اندازه ساختمان تأثیر عمده‌ای بر ترس از ارتکاب جرایم، و به طریق اولی بر ثبات جامعه، دارد.

مفهوم فضای قابل دفاع

مفهوم فضای قابل دفاع در بردارنده هدفی عمومی است: تهیه طرحی از محله‌ها به منظور کنترل مناطق اطراف خانه‌ها. این امر شامل خیابان‌ها و زمین‌های اطراف ساختمان‌ها و لایه‌ها و راهروها (یعنی تمام فضاهای کوچک و بزرگ خانه مسکونی) است. هدف دیگر، تهیه برنامه‌هایی است که به مردم برای محافظت از این مناطق کمک می‌کند تا بتوانند قادر به حفظ ارزش‌های عمومی و شوه زندگی‌شان باشند. فضاهای قابل دفاع بیشتر بر خودکفایی مردم تکیه می‌کنند تا بر دخالت دولت یعنی اینکه ایجاد فضایی قابل دفاع به میزان مشارکت ساکنان برای کاهش جرم و زودن امکان وقوع جرم بستگی دارد.

برای افراد کم‌درآمد، فضای قابل دفاع می‌تواند پیش درآمدی باشد برای دیدن اینکه چطور فعالیت‌های‌شان می‌تواند محیط اطراف آنها را بهتر سازد و آنها را به مسیر ترقی رهنمون گردد. از ۲۵ سال پیش تاکنون مؤسسه نیومن از فناوری فضای قابل دفاع استفاده کرده است تا ساکنان را قادر به کاهش جرم و کنترل شخصی مناطق سازد.

در بررسی مذکور این نتیجه به دست آمده است که دو عامل کالبدی اجتماعی در بیشتر موارد اهمیت می‌یابند. عامل کالبدی شامل «اندازه مجموعه» و «تعداد خانوار»هایی است که در ورودی‌های عمومی یک ساختمان شریک بودند، و عامل اجتماعی عبارت است از «میزان درآمد خانوارها» و «نسبت نوجوانان به بزرگسالان».

بنابراین از آنجا که خانه‌سازی عمومی برای فقیرترین افراد در نظر گرفته می‌شود تنها اصلاحی که امکان‌پذیر است دخالت در اندازه پروژه و تعداد آپارتمان‌هایی است که در ورودی‌های عمومی شریک می‌باشند.

اندازه پروژه مسکونی معیاری برای اندازه‌گیری میزان تمرکز خانوارهاست. نیومن به این نتیجه رسیده است که تمرکز هر چه بیشتر ساکنان در یک مجموعه احساس ایزوله بودن را در کل جامعه بیشتر می‌کند. اندازه و بزرگی مجموعه مسکونی با مخاطره آمیز بودن زندگی در آن رابطه مستقیم دارد. پروژه‌های بزرگ معمولاً متعلقه بی‌وسه‌های را ایجاد می‌کنند، که با آن این امکان فراهم می‌آید که گروهی از فروشندگان مواد مخدر، تمام فضای عمومی را آلوده سازند. در بلوک‌هایی که در ورودی‌های بزرگ

همچنین این قراربند و فشاری اغلب امکان این را فراهم می‌کند که بدون همکاری دولت به تولید خانه‌های ارزان برای افراد فقیر پرداخته شود.

ارزیابی مفهوم

ایده فضای قابل دفاع را بیوم حدود ۲۰ سال پیش مطرح ساخت. او در آن زمان، که استاد دانشگاه واشینگتن بود، در سن لوتیس شاهد ساختن ۲۲۴۰ طرح واحد مسکن عمومی به صورت ساختمان‌های بلند مرتبه بود.

محل‌های که توجه او را خیلی به خود جلب کرد، محله پرویت - ایگو (۱) بود که روبه‌خرابی گذاشته بود. پروژه به دست یکی از برجسته‌ترین معماران، و به عنوان روش فکری جدیدی در طراحی، ساخته شده بود. این طرح از اصول برنامه‌ریزی لوکوروزیه و کنگره بین‌المللی معماری مدرن تبعیت می‌کرد.

حتی با وجود اینکه تراکم آن خیلی زیاد نبود (۵۰ واحد در یک آکر)، ساختمان تا ۱۱ طبقه ارتفاع گرفته، ایده طرح شامل نگهداری زمین و آزاد کردن طبقه اول برای انجام فعالیت‌های اجتماعی بود. «یک رودخانه از درختان» باید در زیر ساختمان

می‌کردند. این مجموعه هنوز کاملاً اشغال مانده بود و مشکلی از نظر ساختار نداشت. بررسی که می‌توانست در مورد تنوع اجتماعی بین دو مجموعه مطرح گردد، تفاوت مهم فیزیکی بود که فرد را به باقی ماندن در یکی قادر می‌ساخت و آن دیگری را برای زندگی کردن خطرناک برمی‌شمرد.

بازار رفتن در پریت - ایگو، و محیط خراب و خطرناک آن، شخص از خود می‌پرسد که: چه نوع افرادی در اینجا زندگی می‌کنند یا قادر به زندگی هستند؟ یجز مناطق داخلی طرح، که شرح آن گفته شد، مناطق کوچک متفرقه‌ای نیز در مجموعه پریت - ایگو وجود داشت که تمیز، امن و مرتب باقی مانده بود. چرا باید چنین تفاوتی بین داخل آپارتمان و فضاهای بیرونی عمومی وجود داشته باشد؟ تنها می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که ساکنان فقط تقاضای را که «سلک» خود تشخیص دهند، نگهداری و مراقبت می‌کنند.

زمین‌هایی که فقط دو خانوار در آن شریک‌اند خوب نگهداری می‌شوند. در حالی که راهروها بین ۲۰ خانوار مشترک است و لابی‌ها، آسانسورها و پلکان‌ها را ۱۵۰ خانوار به طور مشترک مورد

در بررسی مذکور این نتیجه به دست آمده است که دو عامل کالبدی اجتماعی در بیشتر موارد اهمیت می‌یابند. عامل کالبدی شامل «اندازه مجموعه» و «تعداد خانوار»هایی است که در ورودی‌های عمومی یک ساختمان شریک بودند، و عامل اجتماعی عبارت است از «میزان درآمد خانوارها» و «نسبت نوجوانان به بزرگسالان»

استفاده قرار می‌دهند، در نتیجه افراد احساسی برای هویت دادن به آن یا کنترل آن ندارند.

بیشتر ما آپارتمان‌های بلند مرتبه را دیده‌ایم که در اشغال افراد قشر متوسط‌اند و حال و هوای کلی آنها مطلوب است. چرا همین‌ها برای خانواده‌های کم درآمد به این نحو نیست؟ در ساختمان‌های آپارتمانی متوسط، دربان و نگهبان آسانسور و نظایر اینها وجود دارد ولی آیا امکان دارد که خانه‌های عمومی را به نحوی طراحی کرد که بدون هیچ فضای مشترک داخلی و یا داشتن تمام معیارهای تعیین شده برای خانه‌های شخصی، امنیت واقعی در آن حفظ گردد و در ضمن احتیاجی به صرف هزینه برای استخدام نگهبان و دربان و سرایدار و نظایر اینها نباشد؟

یکی دیگر از مواردی که در فضای قابل دفاع بیان شده، این است که بعد از مقایسه‌ای که بین مجموعه‌های چند طبقه بلند و مجموعه‌های کوتاه (تا چهار طبقه) انجام شده است، این نتیجه به دست آمده که با اینکه هر دو مورد از نظر تراکم واحد مسکونی در واحد سطح به یک میزان هستند ولی در مجموعه‌های بلند، میزان بیشتری جرم و جنایت دیده می‌شود، امنیت کمتر است و برای

جرم‌ها می‌یافت. در هر ساختمان راهروهای عمومی و برای هر سه طبقه نیز یک فضای عمومی برای رختشویخانه، و یک اتاق زباله (شامل شوت زباله) اختصاص یافت.

پس از آنکه خانوارهای تک سرپرست و انتشار فقیر واحدها را اشغال کردند، طراحی به معضلی دچار شد. به دلیل اینکه تمام فضاهای خدماتی و ارتباطی عمومی - و مجاز از واحدها - بودند، ساکنان نمی‌توانستند فضاهای تفکیک کنند و به همین خاطر فضاهای نامنی دچار شد. «رودخانه درختان» نیز چیزی نگذشت که به گنابلی از شیشه و زباله تبدیل شد.

مندوق‌های پستی در طبقه همکف تخریب شدند و راهروها، لابی‌ها، آسانسورها و پلکان‌ها به مکان‌های خطرناکی بدل گردیدند. زنان می‌بایست به صورت گروهی بچه‌هایشان را به مدرسه ببرند و یا خرید کنند. پروژه بیشتر از ۶۰٪ ساکن نداشت و حدود ۱۰ سال بعد آن ساختمان منهدم گردید و درس عبرتی برای ساختمان‌های نظیر آن در مناطق دیگر شد.

در خیابان پریت - ایگو مجموعه‌های مسکونی قدیمی‌تر، کوچک‌تر و ردیفی وجود داشت که انتشار با هویت در آنها زندگی

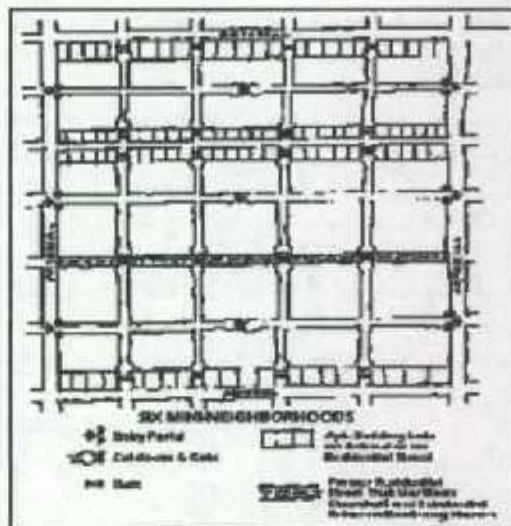
تا یک سال پیش از اینکه مطالعه در مورد فضای قابل دفاع انجام گیرد، جنایات شدید تا ۷۷ درصد افزایش یافت، و همچنین دردی تا ۷۶ درصد، وندالیسم تا ۲۸ درصد و کل جرائم تا ۱۶ درصد بیشتر شد.

گزارش‌ها حاکی از آن بود که ارزش خرید خانه‌های این محله تا ۱۵ درصد در طی یک سال کاهش یافته بود، در حالی که ارزش ناحیه‌ای ۶۰ درصد افزایش را نشان می‌داد.

از هر دو خانه در محله پنج بلوط، یکی برای فروش گذاشته شده بود.

مرکز شهر دیتون هنوز بعضی از نقاط قدیمی و متازهایش را نگاه داشته است. این محله‌ها به نحو زیبایی در سال ۱۹۲۰ ساخته شد که مرکز شهر را دوره می‌کرد. محله پنج بلوط یکی از آنهاست و به عنوان دروازه‌های بین مرکز محله و حومه سکونی شمالی عمل می‌کنند. محله پنج بلوط جامعه‌ای است که مسائل شهری رایج خوبی نمایان می‌سازد.

به همین دلیل خیلی‌ها در انجمن شهر احساس می‌کنند که آنچه که برای محله پنج بلوط اتفاق می‌افتد برای بقیه دیتون نیز



بهرقراری نظم و ثبات در منطقه به نیروی پلیس نیاز است. این در حالی است که در مجموعه‌های کوتاه کنترل فضاهای عمومی به این دشواری نیست. علت این امر عدم کنترل فضاهای مجموعه بلند، به دلیل عمومی و مشترک بودن این فضاها بین چندین خانواده است. به دلایل مطرح شده، مجموعه‌های کوتاه با حداکثر چهار طبقه توصیه می‌شود.

نتایج دیگری که از این مطالعه و تحقیق به دست آمده، این است که ورودی مشترک و نسبت مشترک بودن آنها بین خانوارها، پشت کردن به خیابان و به طور کلی میزان احساس مالکیت ساکنان بر فضاهای عمومی و مشترک، عواملی هستند که بر قابل دفاع بودن فضاها تأثیر می‌گذارند.

نمونه کار بست عملی؛ ساماندهی محله پنج

بلوط، شهر دیتون

توصیف محله پنج بلوط:

محله پنج بلوط در دیتون اها، بوم، متعلقه‌ای مسکونی به وسعت نیم میل مربع است که در یک مایلی شمال مرکز شهر قرار گرفته است. این منطقه شامل دو هزار خانوار یا حدود ۵۰۰۰ نفر جمعیت است که در خانه‌های یک یا دو خانواری و یا ساختمان‌های آپارتمانی زندگی می‌کنند. دیتون نیز به مانند بیشتر شهرهای امریکا، با گسترش سریع حومه‌نشینی پس از جنگ جهانی دوم مواجه بوده است. خروج جمعیت متوسط از شهر، با جای‌گیری مجدد تجهیزات تجاری، صنعت و ساختمان‌های دفتری همراه بوده است. این جمعیت در آغاز متشکل از خانوارهای مالک کارگر بوده، اما بعداً با اجازه‌نشینان کم درآمد - که اغلب امریکایی‌های افریقایی تبار بودند - جایگزین شد.

مسائلی که محله مورد بحث با آن روبرو بوده، مشابه جوامع شهری قدیمی تری است که نزدیک هسته مرکزی قرار دارند. از جمله می‌توان به اینها اشاره کرد: ترافیک سنگین، افزایش جرم و جنایت، حضور فروشنده‌گان مواد مخدر و خانه‌های تک خانوار که تبدیل به استفاده چند منظوره می‌شوند، ادامه جایگزینی مالکان سفیدپوست از قشر متوسط با اقلیت مستأجران کم درآمد. سرشماری امریکا نشان می‌دهد که در فاصله بین سال‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰، ترکیب جامعه از جمعیت مالک سفید پوست به ۵۰ درصد افریقایی امریکایی و ۶۰ درصد مستأجر تبدیل شد.

شکل الف - پلان پیشنهادی برای محله پنج بلوط

اندازه ساختمان اثر مستقیمی بر رفتار

ساکنان دارد، که به شرح زیر است:

۱- نحوه استفاده از فضاهای عمومی در

مجموعه مسکونی

۲- روابط اجتماعی با همسایگان

۳- میزان احساس کنترل بر مناطق عمومی

داخلی و خارجی مجموعه

رخ خواهد داد. اگر محله پنج بلوط سقوط کند، اثری تخریبی بر جوامع اطراف خواهد داشت.

اما محل قرارگیری محله پنج بلوط بین مرکز شهر و حومه و نیز خیابان‌های داخلی، آن را به مسیر میان‌بری که مسافران از آن برای اجتناب از بار ترافیک شریانی در پیرامون محیط استفاده می‌کردند، بدل ساخت. از حجم کل ترافیک محله پنج بلوط ۳۵ درصد آن به طور میان‌بر از داخل همسایگی‌های آن می‌گذشت، به نحوی که آنجا را برای وضعیت آرام و عادی مسکونی نامناسب کرده بود.

در عین حال، محله پنج بلوط با مسائل اجتماعی نیز مواجه است: نحوه تغییر جمعیت در جامعه باعث افزایش تنش بین مالکان قدیمی تر و دائمی با مالکان جدید و مستأجران عبوری شده است. نبود ارزش‌های مشترک بین همسایگان احساس انزوا را افزایش می‌دهد حتی بی‌اشکال‌ترین فعالیت‌ها، از قبیل بازی بچه‌ها در خیابان، یا درخواست یک همسایه در زمینه مکان مناسب‌تر آبناشت زباله، به عنوان نوعی بی‌ادبی تحمل ناشدنی تلقی می‌شد.

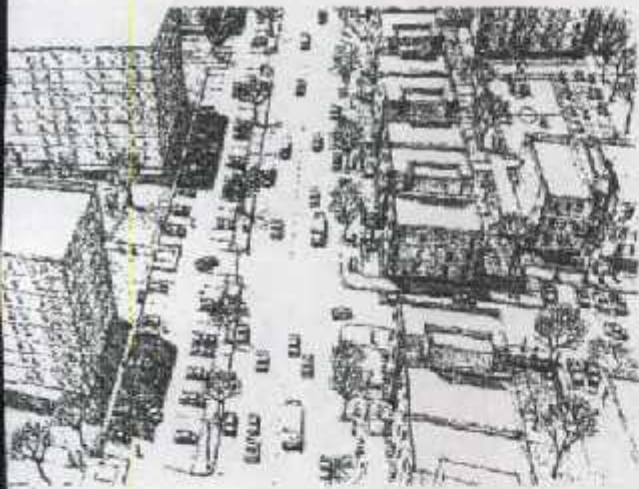
محله پنج بلوط شامل تنوعی از انواع مختلف خانه‌هاست:

ساکنان را خیلی از مسیر خود دور می‌کند و ترافیک شلوغ داخلی را میباید می‌شود، اگر به عنوان مثال، یک مجموعه همسایگی از یک مسیر عمودی با شش راه افقی تشکیل شده باشد، ساکنان باید مسافت زیادی را حرکت کنند تا به انتهای مجموعه همسایگی شان برسند و سپس برای اینکه بیرون بیایند باید تمام راه را برگردند. در این فرآیند آنها مواجه با طی همین مسیر توسط بقیه خواهند بود. این خود باعث ایجاد ترافیک داخلی زیادی خواهد شد که باید از آن اجتناب کرد.

● مجموعه همسایگی باید از یک گروه از خیابان‌هایی که دارای هویت‌های مشابه خانه‌سازی‌اند تشکیل گردد. از این دست است: تنوع بنا (به هم پیوسته، نیم پیوسته، خطی)، اندازه ساختمان، اندازه قطعه، عقب نشینی از خیابان، مصالح بنا، نوع معماری و تراکم.

● برای تسهیل دسترسی و وسایط نقلیه اضطراری، دسترسی به دروازه ورودی از هر مجموعه همسایگی باید از خیابان‌های شریانی باشد. تا آنجا که امکان دارد، این دروازه‌ها باید در حاشیه همسایگی محله پنج بلوط باشد، تا افراد از بیرون به راحتی بتوانند راهشان را پیدا کنند.

● دسترسی به شریان‌های اصلی باید به نحوی طراحی شود که در عین سهولت، ترافیک رایج درون محله هدایت نکند.



توصیف پلان مجموعه همسایگی محله پنج بلوط

پلان نهایی که نیومن در جلسه اعضای نماینده محل به حضار نشان داد، تقریباً همانی بود که افراد در جلسه کشیده بودند. این پلان معنایست که اصلاحات مختصری با ترافیک و دسترسی اضطراری سواره تطابق داده شده، اما تمام آنها با موافقت اعضا انجام گرفته بود.

محله نیم مایل مربعی پنج بلوط به ده خرد محله تقسیم شد، که هر کدام دارای هویتی متمایز است. سی و پنج خیابان و بیست و پنج کوچه بسته شد. در دو تا از خرد محله‌ها، مدرسه‌های اصلی و مجموعه بیمارستانی قرار گرفت. در هشت خرد محله باقی مانده که از ابتدا مسکونی بودند، هر یک بر اساس اندازه‌های مشابه خانه و قطعه، مصالح ساخت و اینکه تک خانوار یا چند خانوار هستند تعریف شده بود. هر خرد محله شامل سه تا شش خیابان است.

بعضی خیابان‌ها دارای خانه‌های بزرگ و مجلل‌اند که از آجر و سنگ و در قطعه‌های بزرگ بنا شده‌اند، و بقیه شامل قطعات کوچک و خانه‌های چوبی است.

هنوز بقیه خیابان‌ها شامل خانه‌های دو طبقه و دو خانواری هستند که در یک دیوار عمومی مشترک‌اند، در حالی که بقیه خانه‌ها دو سه طبقه آبار تمائی‌اند. بعضی از خیابان‌های شریانی آبار تمائیهایی بلندی در خود دارند.

علاوه بر اینها چند مؤسسه معتبر نیز در آنجا ساخته شده است؛ از جمله‌اند: مجموعه بیمارستان گراند ویو، که در جنوب شرقی محله پنج بلوط ساخته شده است و به تمام منطقه شهری سرویس می‌دهد؛ و دو مدرسه بزرگ در بخش شرقی محله پنج بلوط که به شهر سرویس می‌دهد.

غرب و شرق مرز محله پنج بلوط به وسیله دو راه شریانی عمده مشخص شده است که دیتون شمالی را به مرکز شهر دیتون متصل می‌سازد. مرز شمال محله پنج بلوط یک خیابان مسکونی است که خیابان دلاور نامیده می‌شود. مرز جنوبی یک خیابان مسکونی و آجاری است که خیابان گراند نامیده می‌شود. یک خیابان با عملکرد مختلط مسکونی و اداری، بخشی از مرز شرقی محله پنج بلوط را تشکیل می‌دهد. در سرشماری ۱۹۹۰ مشخص گردید که ۳۰٪ بخش از ۵۰٪ بخش تشکیل دهنده محله پنج بلوط، دارای ۶۴ درصد (یا بیشتر) آجار متشین‌اند. دو بخش باقی مانده دارای ۲۳ درصد و ۴۹ درصد آجار متشین‌اند.

به دلیل اینکه بیشتر ساکنان محله پنج بلوط در خانه‌های یک و دو خانواری زندگی می‌کنند، آمار مشخص می‌سازد که خیلی از مالکان از واحدهای خود کوچ کرده‌اند و آنها را اجاره داده‌اند. این تا حدودی به دلیل این است که آنها قادر به فروش خانه‌های شان با قیمت مناسب نیستند.

بررسی‌ها نشان می‌دهند که بیشتر آجار متشینان در محله پنج بلوط افریقایی آمریکایی‌اند. به دلیل اینکه در آسدا افریقایی آمریکایی‌ها حدود دو - سوم درآمد سفیدهاست، ظاهر آجاره این محله پایین‌تر از میزان معمول است.

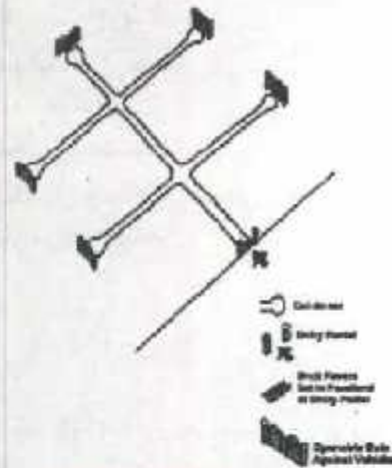
همچنین، سه بخش از محله پنج بلوط که در صد اجاره در آنها بالاست، به همان میزان خالی از سکنه است (حدود ۱۰ تا ۲۹ درصد). در گستره شهر دیتون آمار میزان خانه‌های خالی از سکنه را تا ۶۰ درصد نشان می‌دهد.

به رغم شواهد سرشماری، محله پنج بلوط همچنان مردم را برای گار در مؤسسات موجود در مناطق مرکزی شهر (ادارات، دانشگاه‌ها و بیمارستان‌ها و جز آن) جذب می‌کند.

مشارکت جامعه در طراحی مجموعه همسایگی

اسکار نیومن برای حل این معضلات ایده مجموعه همسایگی را پیشنهاد داد و پلان جدید محله را با مشارکت مردم در طی جلساتی ارائه کرد؛ به این نحو که نقشه محله را در اختیار اعضای نماینده محله قرار داد و از آنها خواست که با توجه به اصول خاصی سرزهای مجموعه همسایگی شان را مشخص سازند. این اصول عبارت بودند از:

- کوچک بودن شرط لازم برای هویت بخشیدن است. بنابراین مجموعه همسایگی نباید دارای بیشتر از سه تا شش خیابان باشد. ترکیب بندی بهینه برای یک مجموعه همسایگی شامل تقاطع یک عنصر عمودی با دو عنصر افقی است. فقط یک نقطه تقاطع باز است، و بویقیه دروازه‌هایی بسته می‌شود.
- دوربرگردان نباید زیاد بزرگ باشد. بزرگ بودن آن



شکل ب - طراحی کوچه‌ها

خیابان شریانی اصلی که محیط اطراف محله پنج بلوط را تعریف می‌کند، دست نخورده باقی مانده است و به حرکت‌های شمالی - جنوبی و شرقی - غربی قبلی محله اجازه عبور می‌دهد. فقط یک خیابان شمالی - جنوبی که داخل محله بود در پلان باقی ماند. انجمن بعداً تصمیم گرفت برای اینکه ترافیک شمالی جنوبی وجود داشته باشد، این خیابان باقی بماند. این مسیر در یک یا دو خیابان باعث ایجاد تراکم می‌شود، و دانستن اینکه آیا ایجاد این تغییر ارزش دارد یا نه مشکل است.

به دلیل اینکه خیابان‌های موجود در محله پنج بلوط بسیار باریک هستند، دوربرگردان در انتهای هر خیابان در واقع نوعی دوربرگردان سرچکشی است، که از یک کوچه متقاطع برای امکان ایجاد گردش ماشین در انتهای هر خیابان بن‌بست استفاده می‌کند.

فقط یک ورودی، یا دروازه، برای هر مجموعه همسایگی وجود دارد؛ و این تنها راهی است که مجموعه را به بیرون متصل می‌کند. نشانه برجسته‌ای نیز باید برای ارزش گذاشتن به ورودی و اشاره به حیطه فضای خصوصی وجود داشته باشد. همچنین گذاشتن یک نوار آجری برای پیاده در مسیر جاده که از بین دو ستون ورودی عبور می‌کند توصیه شد. نوک آجرها با سطح جاده همتراز است اما نوار آجری لرزش و صدای متفاوتی را به هنگام عبور ماشین از آن تولید می‌کند. گذاشتن نشانه استاندارد در عین

مجموعه همسایگی باید از یک گروه از خیابان‌هایی که دارای هویت‌های مشابه خانه‌سازی‌اند تشکیل گردد، از این دست است: نوع بنا (به هم پیوسته، نیم پیوسته، خطی)، اندازه ساختمان، اندازه قطعه، عقب نشینی از خیابان، مصالح بنا، نوع معماری و تراکم

حال نشانگر این است که خروجی دیگری وجود ندارد
مسئله کوچه در دیتون

خیلی از خانه‌ها در محله پنج بلوط از طریق کوچه‌ها سرویس دهی می‌شوند. این کوچه‌ها هم برای پارکینگ و هم برای جمع‌آوری آشغال مورد استفاده قرار می‌گیرند که این به طور محسوس طرز را پیچیده می‌کند. برای داشتن حداکثر اثر در کنسول اجتماع و کاهش جرم، دسترسی به کوچه‌ها برای ساکنان هر خرد همسایگی و برای وسایل جمع‌آوری زباله محدود شد.

در تمام موارد در کوچه‌ها راهی برای عبور کامیون آشغال و دور زدن وجود ندارد. کامیون آشغال باید امکان ادامه مسیر از میان کوچه در خرد همسایگی بعدی را داشته باشد. در بعضی موارد، از قبیل مجموعه همسایگی گرفتار و هم بود که یک کوچه عمومی به دو مجموعه همسایگی متفاوت سرویس می‌دهد، امکان این که

پایه فرس
1-Prun-igon

دو مجموعه همسایگی کاملاً جدا باشند وجود ندارد.

دسترسی به کوچه‌ها مانند خیابان‌ها از طریق دروازه‌های قفل‌داری است که کلید آن فقط در اختیار دیوار تعین بهداشت قرار دارد. عمده‌آ کامیون‌های آشغال از این کوچه‌ها استفاده می‌کردند. ساکنان نیازی به باز کردن دروازه‌های کوچه ندارند زیرا می‌توانند با ماشین‌های‌شان در کوچه دور بزنند همان‌طور که از پارکینگ خانه وارد یا خارج می‌شوند.

ارزیابی اصلاحات

با ایجاد مجموعه همسایگی، ترافیک میان بر تا ۶۲٪ کاهش یافت، و به علاوه از کل میزان ترافیک تا ۳۶٪ و از تصادفات نیز تا ۴۰٪ کاسته شد. بررسی رفتار ۱۶۱ ساکن آنجا که در مرکز تحقیقات علمی اجتماعی دانشگاه دیتون صورت گرفت، نشان می‌دهد که ۷۳٪ ساکنان معتقدند که ترافیک کمتری وجود دارد، اما ۱۳٪ تغییری را مشاهده نکردند؛ همچنین ۶۳٪ گفتند که صدای کمتری وجود دارد، اما ۲۷٪ تغییری را مشاهده نکردند (ارزیابی OMB دیتون).

افزون بر اینها، مطابق اظهار دیوار تعین پلیس کل جرائم تا ۲۶٪ کاهش یافته است و از جرائم شدید نیز تا ۵۰٪ کاسته شده است. دزدی، سرقت از خانه، تجاوز و دزدی ماشین به حداقل میزان در پنج سال رسید. بررسی دانشگاه نشان داد که ۵۳٪ از ساکنان فکر می‌کنند که جنایت کمتری وجود دارد، اما ۲۶٪ احساس می‌کنند که تغییری رخ نداده است، ۴۵٪ احساس امنیت بیشتری دارند و ۳۳٪ احساس می‌کنند که میزان امنیت به همان حد سابق است.

قیمت خانه تا ۱۵٪ در محله پنج بلوط در سال اول بالا رفت در مقابل منطقه ۴٪ افزایش قیمت داشت. سرمایه‌گذاری مردم نیز در خانه‌ها و دارایی‌شان به میزان زیادی بالا رفت.

ساکنان ۷۵ ساختمان اجاره‌ای در خواست نام توسعه شهری کردند. برای اولین بار پس از سال‌ها خانه‌های این محله خانوارهای بچه‌دار را به خود جذب کردند. فروش خانه نیز در مقایسه با یک سال قبل ۵۵٪ افزایش یافت.

جرائم در تمام مناطق مجاور محله پنج بلوط حدود ۱۲ درصد کاهش یافت.

درسی که از دیتون می‌توان آموخت، این است که وقتی مفهوم فضای قابل دفاع با فکر و به نحوی‌شدهای در جوامع پیاده شود، همسایگی‌ها قابل زیست‌تر می‌گردند و حس محله بودن بالا می‌رود.

به عنوان نتیجه‌گیری نهایی می‌توان گفت که در طراحی فضای قابل دفاع، باید به این نکات توجه داشت:

- ۱- شراکت شهروندان به میزان زیاد، نتایج خوبی ندارد.
- ۲- تا آنجا که ممکن است ترافیک عبوری را محدود کنید و آن را به صورت برنامه‌ای همه‌گیر در آورید.
- ۳- با بعضی از راه‌های میان بر موافقت شود. آنها فواید زیادی دارند، اما مزاحمت‌های ترافیکی نیز ایجاد می‌کنند (به هر حال همیشه برای یک مشکل راه حل صددرصدی پیدا نمی‌شود).
- ۴- بعضی از سیاست‌گذاری‌های عمومی را در محل انجام دهید: تصمیم‌گیری اینکه تغییرات برای خیابان‌ها چگونه باید انجام شود و تصمیم‌گیری اینکه چه وقت و برای چه کسی دروازه‌ها باز خواهند شد (برف روی ماشین آتش‌نشانی و پلیس و نظایر اینها).

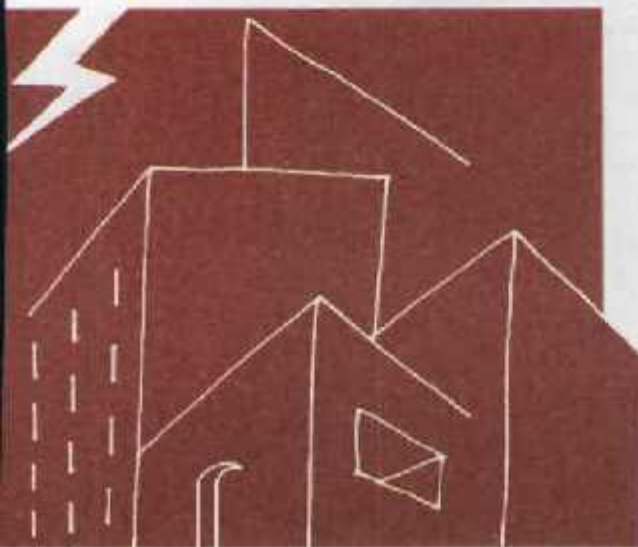
شهرنشینی و روند افزایش جرایم

مهدی دهقان

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

مقدمه

از ارتباط بین مدینه (City) و تمدن (Civilization)، چنین برمی‌آید که شهر و تمدن انسانی دارای قدمتی برابری هستند و همیشه شهرها مظهر تمدن بوده‌اند. ارسطو بر این باور بود که شهر مظهر تجلی استعدادهای انسانی است و زندگی در شهر بر زندگی در روستا ارجحیت دارد. این ترجیح برخاسته از تفکر آرمانگرانه یونانیان باستان بود که غایت زندگی را در شهر ممکن می‌دانستند (۱). اما امروزه شهر در ادبیات امریکا و به طور کلی غرب، به صورت صحنه‌ای از تضادها و بدبختی تصور شده است که در آن آزادی‌های شخصی و آرزوهای نامحدود، تنوع، هیجان، بیزاری و بیعاطفگی، مادی‌گرایی، نوآوری و خلاقیت، و روزهای پراضطراب و شب‌های وحشتناک دیده می‌شود (۲). گسترش شهرها و افزایش درصد جمعیت شهرنشین، جدای از نتایج مثبتی که در پی دارد، شرایطی را به وجود می‌آورد تا زندگی شهری از آن غایت مورد نظر یونانیان دور شود و شهر قدم به راهی بگذارد تا منشأ سقوط همان تمدنی شود که خود آن را پرورش داده است.



مفهوم جرم

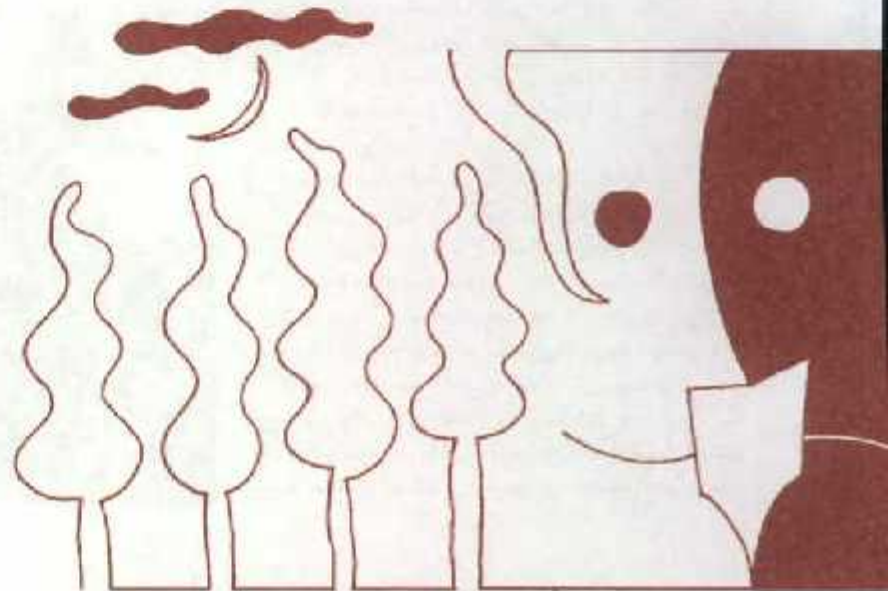
در جوامع مختلف معیار شناخت جرم و بزهکاری به طرز تفکر، فرهنگ و پیشرفت و عقب‌ماندگی آن جامعه بستگی دارد (۳). بنابراین ممکن است انجام رفتاری در یک جامعه عادی و در جامعه دیگر جرم محسوب شود. ولی می‌توان گفت که هرگونه رفتار خلاف اجتماعی و غیرقانونی که ارتکاب به آن مجازات و جریمه معینی داشته باشد جرم نامیده می‌شود. در ایجاد ناهنجاری‌ها و جرایم اجتماعی، عوامل متعددی از جمله عوامل اقتصادی، اجتماعی، شهرنشینی، بیهوشی و نظایر اینها دخالت دارند (۴). به طور کلی می‌توان به رفتارهایی مانند قتل، ضرب و جرح، خودکشی، قاچاق، اعتیاد، دزدی و مسائل جنسی، جرم اطلاق کرد.

اندازه جوامع و میزان جرایم

بررسی روابط میان شهر و شهرنشینی و بزهکاری در اواسط سده نوزدهم شدیداً مورد توجه واقع شد (۵) و دانشمندانی نظیر دورکیم (Durkheim) (۱۸۵۸-۱۹۱۷)، زیمل (Simmel)، و وبر (Weber) (۱۸۶۲-۱۹۲۰) به بررسی تأثیرات روان‌شناسی و اجتماعی شهرنشینی ناشی از انقلاب صنعتی پرداختند. هسته اصلی تحلیل اجتماعی این دانشمندان مبتنی بر ارتباط بین اندازه جامعه و درجه اخلاقی آن بود (۶). دورکیم عقیده داشت که بین افزایش جرایم و افزایش جمعیت رابطه مستقیمی وجود دارد (۷).

افزایش جمعیت و تراکم شهرها، دور شدن از طبیعت، مشکلات مسکن، ترافیک، آلودگی‌های صوتی و محیطی و جزاینها از جمله این شرایط هستند. حرکت جامعه شهری به سوی دنیاپرستی و مادیات و دور شدن از زندگی متسکیم اجتماعی و صمیمی که لازمه هر جامعه‌ای است، پیامدهایی را همچون ناهنجاری‌های اجتماعی به وجود آورده است. یکی از این ناهنجاری‌های اجتماعی ارتکاب جرایم و بزهکاری است. میزان جرایم شهری با درجه توسعه شهر رابطه دارد و به موازات افزایش جمعیت شهری، میزان جرایم افزایش می‌یابد. یکی از مباحث مطرح در جغرافیای اجتماعی، بررسی توزیع جغرافیایی مجرمان و عوامل شکل دهنده جرم در مناطق و نواحی مختلف است. لذا این مقاله به بررسی تأثیر شهرنشینی بر وقوع جرایم و بزهکاری می‌پردازد.

یکی از مباحث مطرح در جغرافیای اجتماعی، بررسی توزیع جغرافیایی مجرمان و عوامل شکل دهنده جرم در مناطق و نواحی مختلف است



M. Yarmohammadi

جوامع شهری و روستایی دارای شیوه‌های زندگی متفاوتی هستند. اختلاف در شیوه زندگی میان شهر و روستا باعث شده است که برخی از محققان، شهرنشینی را توأم با گناه و خطا بدانند و روستاشینی را توأم با پرهیزکاری و پاکدامنی (۸). اگر چه در روستاها هم جرایمی انجام می‌شود ولی میزان و نوع آن با جرایم شهری تفاوت دارد. به عقیده برخی، در مناطق روستایی بزهکاری خشونت‌آمیز و فیزیکی (قتل و درگیری) بیشتر اتفاق می‌افتد، حال آنکه در شهرها بزهکاری سودجویانه بیشتر ارتکاب می‌یابد (۹). سرقت‌های مسلحانه، کیف‌زنی، تجاوز به حقوق دیگران، قاچاق و نظایر اینها از همین نوع‌اند.

به عقیده فیشر (Fischer)، چهار موضوع اساسی در شهر و روستا وجود دارد که در مقابل هم قرار دارند (۱۰)؛ و باعث شکل‌گیری شیوه‌های متفاوت زندگی در این مکان‌ها شده‌اند:

روستا	.....	شهر
طبیعت	.....	هتروجن
حالت خودمانی	.....	غرابیت و بیگانگی
جامعه	.....	فردگرایی
سنت	.....	نوگرایی

در شهرها فردگرایی، تجمل پرستی، فشار اجتماعی، مصنوعی

بودن، اختلاف طبقاتی، بیگانگی و از هم پاشیدگی روابط، از جمله عواملی هستند که باعث انحرافات می‌شوند؛ ولی در روستاها به دلیل آنکه کنترل اجتماعی بیشتر است معمولاً افراد مجرم جایی برای ماندن نمی‌یابند. از قدیم جرایم بی‌نظمی و بی‌بشوباری شهرنشینان و پایبندی روستاییان به ارزش‌ها بیشتر بوده است (۱۱). در این زمینه ابن‌خلدون معتقد است که شهرنشینان از این رو که پیوسته در انواع لذت‌ها و عادات تجمل پرستی و ناز و نعمت غوطه‌ورند و به دنیا روی می‌آورند و شهوات دنیوی را پیش می‌گیرند، نهاد آنان به بسیاری از خوبی‌های نكوهیده و بدی‌ها آلوده شده است و به همان اندازه که خوبی‌های ناپسند و عادات زشت و نکوهیده در نهاد آنها رسوخ یافته است از شیوه‌های رفتارهای نیک و نیکوین دور شده‌اند. شهرنشینی پایان اجتماع و عصر آن است و سرانجام آن فساد و منتهای بدی و دوری از نیک است (۱۲).

عوامل اصلی اختلاف بین میزان جرایم در شهر و روستا را باید در اندازه و جمعیت آنها به شمار آورد. توجه به روستاهایی که به شهر تبدیل شده‌اند نشان می‌دهد که با افزایش جمعیت آنها، ارزش‌ها کم‌رنگ‌تر می‌شود و عوامل زمینه‌ساز جرایم قوت می‌گیرد. به عقیده ورت (Wirth)، شهرنشینی نتایجی از قبیل افزایش اندازه جمعیت، افزایش تراکم، و ناهمگنی یا اختلاف جمعیت را در پی دارد که خود باعث پسماندهای اجتماعی و روان‌شناسی در زندگی شهری می‌شود (۱۳). وجود جاذبه‌های فراوان در شهرها از قبیل فرصت‌های شغلی، دانشگاه‌ها، بازرها، تفریحگاه‌ها و تمام مظاهر شهری، افزایش معلوم جمعیت شهرها را در پی دارد. هال (Edward T. Hall) عقیده دارد که انفجار جمعیت در شهرهای دنیا منجر به ایجاد چرخه‌های رفتاری مخربی می‌شود که حتی از بمب هیدروژنی هم مهلک‌تر است (۱۴). با افزایش جمعیت، تنوع در فرهنگ بیش می‌آید، انسجام و توافق اجتماعی کم‌رنگ‌تر می‌شود (۱۵). تسلط تشکیلات و سازمان‌های دولتی و نیروی انتظامی کاهش می‌یابد، کنترل اجتماعی تضعیف می‌گردد و در نتیجه بی‌نظمی اجتماعی، قانون شکنی و بی‌احترامی به موازین و ضوابط جامعه افزایش می‌یابد (۱۶). لی (Lay) اظهار داشته است که در مناطق شهری دارای بیش از ۲۵۰ هزار نفر جمعیت نسبت به شهرهای کوچک، میزان قتل ۳ برابر، جرایم ملکی ۵ برابر، جرایم خشونت‌بار ۱۰ برابر و دزدی ۴۰ برابر بیشتر اتفاق می‌افتد (۱۷). نمودار شماره ۱ رابطه بین اندازه شهر و میزان جرایم را نشان می‌دهد.

محیط جغرافیایی و وقوع جرم

مطالعاتی که به وسیله دانشمندان مختلف انجام شده است، نشان می‌دهد که پراکندگی جرایم در مقیاس‌های مختلف مکانی بی‌ارتباط با شرایط و عوامل جغرافیایی و محیطی نیست. بعضی از دانشمندان وقوع جرایم را با توجه به آب و هوا مورد مطالعه قرار داده‌اند. از جمله فری (Ferry)، محقق ایتالیایی، معتقد است که آب و هوای هر منطقه در تشکیلات و طرز زندگی آن ناحیه مؤثر است. از نظر او در تابستان که روزها طولانی است و اشخاص ساعات بیشتری را در خارج از منزل می‌گذرانند و بر خوردهای اجتماعی زیادتری دارند، جرایمی از قبیل ضرب و جرح و قتل بیش از سایر فصول اتفاق می‌افتد؛ در حالی که در زمستان که شب‌ها دراز است مجرمان با استفاده از این فرصت، بیشتر مرتکب سرقت می‌شوند.

دوگرف (E. Degref) جرم‌شناس بلژیکی، نیز معتقد است

منابع:

- ۱- قنبری، محمدا، شهور، شهور و شهر با علم به انسان، خور، چاپخانه شهر، شماره ۴، آذر ۱۳۷۸، ص ۶.
- 2- Knox, Paul; *Urban Social Geography*, Longman Scientific & Technical, New York, 1993, P. 56.
- ۳- طائی، عزت‌الله، جغرافیای طبیعی و انسانی شهر، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۵۲، ۵۳، بهار و تابستان ۱۳۷۸، ص ۵۲۲.

که قتل، عمل منافق عفت، هتک ناموس و تجاوز، در اوایل تابستان بیش از سایر فصول به وقوع می‌پیوندد. جرم‌شناسان آمریکایی هم محیط جغرافیایی را در بروز جرایم می‌پذیرند و آب و هوا - مخصوصاً رطوبت و فشار هوا - را در ارتکاب انواع جرایم مؤثر می‌دانند و معتقدند که وقتی فشار هوا کم می‌شود، جرایم خشونت آمیز افزایش می‌یابد. برعکس، وقتی رطوبت هوا زیادتر می‌گردد جرایم توأم با خشونت کمتر اتفاق می‌افتد (۱۸).

اقتصادی و اجتماعی، انحرافات اجتماعی بیشتری دارند. بی‌میلی بسیاری از مردم برای سکونت در مناطق داخلی شهر به علت ترس از جرایم می‌توانند باعث کاهش ارزش زمین‌های سکونتی این مناطق شود و به پراکندگی حومه‌ها دامن زند و بدین وسیله به مشکلات مالی و برنامه‌ریزی شهرها کمک کند (۲۱).

در شهرها همچنین به سبب وجود مکان‌های مختلفه جرایم گوناگونی اتفاق می‌افتد (۲۲). در محیط‌های کوچکی مثل کافه‌ها، خیابان‌های خلوت، متروها، ایستگاه‌های راه‌آهن، گذرهای زیرزمینی و نظایر اینها به سبب وجود فرصت‌ها و زمینه‌های مساعد، میزان حمله، دستبرد، کیف‌زنی، دزدی و نزاع بسیار بالاست.

زمینه‌های وقوع جرایم در شهرها

شهرنشینی مستقیماً به کجروی نسی انجامد بلکه زندگی شهری می‌تواند زمینه‌ساز عوامل کجروی باشد. شهرها در عین حال که بهترین خدمات اجتماعی موجود در کشورها را در خود جای دادند، در همان حال بسیاری از معایب اجتماعی را در بطن خود می‌پروراندند که قتل و جنایت و نافرمانی‌های اجتماعی از آن جمله است. وجود شرایط مختلف در شهرها از قبیل جمعیت تراکم زیاد، وجود مهاجرانی با فرهنگ‌ها و نژادهای مختلف، تعداد زیاد مردان مجرد و جوان، اختلاف طبقاتی، بیکاری شدید، مشکلات اقتصادی و درآمدی، کمبود مسکن مناسب و مانند اینها از جمله عوامل زمینه‌ساز جرایم شهری محسوب می‌گردند. شهرهای بزرگ باعث جذب مهاجران زیادی می‌شوند. مهاجرت به تنهایی علت تمامه انحراف و بزهکاری نیست ولی اگر این مهاجرت یا شرایط و زمینه‌های مساعد دیگری که در محیط اولیه کمتر فراهم می‌شود توأم گردد، راه بزهکاری مهاجران هموار خواهد شد. مهاجرت باعث گسستن پیوندهای اجتماعی می‌شود.



- ۲- سلطان، محمدعلی، اثرات جمعیت بر تغییرات جغرافیایی، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۳۹، زمستان ۱۳۷۳، ص ۵۸.
- ۳- کلمبار، علیرضا، جغرافیای شهری، انتشارات معین، تهران، ۱۳۷۶، ص ۶۹.
- 4- Knox, Paul; *Ibid*, P. 57.
- ۵- سلطان، محمدعلی، همان، ص ۵۱.
- ۶- شکری، حسین، جغرافیای اجتماعی شهرها، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه (مهاجران)، ۱۳۷۲، ص ۹۷.
- ۷- کلمبار، علیرضا، همان، ص ۳۹.
- 8- Knox, Paul; *Ibid*, P. 57.
- ۹- سلطان، محمدعلی، همان، ص ۱۲۲.
- ۱۰- لومب، غلامعباس، جامعه‌شناسی شهری، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران، ۱۳۷۸، ص ۸۹.
- 11- سلطان، محمدعلی، همان، ص ۱۳۲.
- 12- لومب، غلامعباس، همان، ص ۱۳۲.
- 13- Knox, Paul; *Ibid*, P. 56.
- 14- مال، انوارالدین، پدیده‌ها، ترجمه دکتر بنو پور شویبان، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۶۶، ص ۲۱۷.
- 15- Knox, Paul; *Ibid*, P. 57.
- ۱۶- سلطان، محمدعلی، همان، ص ۱۲۰.
- 17- Walmely, D.; *Urban Living*, Longman Scientific & Technical, New York, 1988, P. 140.
- ۱۸- دانش، داوود، راه‌های کجروی، مؤسسه کانون، تهران، ۱۳۶۶، ص ۳۲۲.
- ۱۹- شکری، حسین، همان، ص ۸۵.
- 20- Walmely, D.; *Ibid*, P. 141.
- 21- *Ibid*, P. 145.
- ۲۲- شکری، حسین، همان، ص ۱۰۴.
- ۲۳- پاسبان، ژانر، برادران شهر، ترجمه دکتر علی

در مورد موقعیت جغرافیایی شهرها و ارتکاب جرایم می‌توان به دو مورد اشاره کرد. جرایم مربوط به قاچاق بیشتر در شهرهای واقع در مرز کشورها مشاهده می‌شود. شهرهای شرق کشور ما مبین این مطلب‌اند. شهرهایی که در مسیرهای مهم ارتباطی قرار دارند و دارای بیشترین عبور و مرور هستند، می‌توانند زمینه جرایم مختلفی را فراهم آورند.

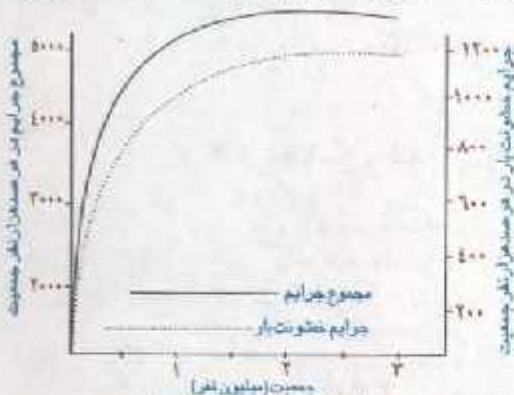
میزان جرایم در داخل شهرها نیز تنوع دارد. پیشگامان مکتب اکولوژی شهر شیکاگو همه مسائل اجتماعی - از جمله میزان جرایم - را در تفاوت‌ها و خصیصه‌های مکانی جست‌وجو می‌کردند (۱۶). نقاط گردش و تفریحی درون شهرها و مکان‌هایی که دارای بیشترین ازدحام هستند نسبت به نقاط آرام جرم‌زایی بیشتری دارند. مناطق درونی شهرها که شرایط محیطی مطلوبی ندارند و برای تجمع مهاجران تازه وارد مناسب‌اند، به همراه زاغه‌ها و حلبی‌آبادهای اطراف شهر که دل‌رای تراکم‌های بالا و نامناسب‌اند، به عنوان مکان‌هایی با بیشترین میزان جرم و بزهکاری شناخته شده‌اند. جرایم خشونت‌بار اغلب در مناطقی که ویژگی‌هایی همانند مناطق درونی شهر دارند دیده می‌شوند. ویژگی‌های این مناطق عبارت است از: سطح درآمد پایین، تجمع نژادی، خانه‌های متروکه، مادران کارگر، سطوح پایین آموزش و مهارت‌های حرفه‌ای، بیکاری زیاد، نسبت بالای مردان مجرد، مساکن زیر استاندارد و شلوغ، میزان پایین مالکیت خانه، اشغال چندگانه مساکن، کاربری‌های مختلط و تراکم بالای جمعیت (۲۰). معمولاً محله‌های پرجمعیت شهرها به علت کمبود امکانات

با افزایش جمعیت، تنوع در فرهنگ پیش می‌آید، انسجام و توافقی اجتماعی کمتر می‌شود، تسلط تشکیلات و سازمان‌های دولتی و نیروی انتظامی کاهش می‌یابد، کنترل اجتماعی تضعیف می‌گردد و در نتیجه بی‌نظمی اجتماعی، قانون شکنی و بی‌احترامی به موازین و ضوابط جامعه افزایش می‌یابد

ققدان پیوندهای اجتماعی، نادیده گرفتن الزامات اجتماعی را در پی دارد و بنابراین مهاجران می‌توانند دست به اعمالی بزنند که قبلاً از نظر آنان رفتار ضد اجتماعی تلقی می‌شد. دشواری زندگی جمعیت مهاجر (۲۲) اغلب جوان، بدون تخصص، بدون شغل و ناآشنا از آینده می‌تواند وجود خویش را از طریق اعمال خشونت‌بار به نمایش بگذارد.

وجود رقابت در شهرها باعث می‌شود تا افراد برای رسیدن به اهداف موردنظر خود از هر طریقی اقدام کنند و چون درآمد شروع کافی برای تأمین زندگی پیدا نمی‌کنند به کجروی راه می‌یابند. عدم تأمین اقتصادی و اجتماعی - از قبیل نداشتن مسکن و تغذیه درست و امکانات درمانی - به ضعف روابط انسانی منجر می‌شود و ضعف روابط انسانی هم به توبه خود به تجاوز و بی‌توجهی نسبت به

وجود تراکم‌های بالای مسکن مخصوصاً در زاغه‌های حواشی شهر، جرایم خاص خود را به همراه دارد. بالا بودن هزینه‌های ساخت مسکن در شهرها و عدم توانایی عده‌ای برای تأمین آن به طور جنین موجب ایجاد هزینه‌های اجتماعی تأخیر بیماری، جنایت، ناهنجاری و جزاینها در شهرها می‌شود (۳۰). ارتکاب جرم در بین مستأجران و مالکان نیز متفاوت است؛ تا آنجا که بالونین و



نمودار شماره ۱۴ - اندازه شهر و میزان جرایم
Source: D.J. Walmsley, Urban Living, 1985, P. 143.

بونومز (Baldwin and Bottoms) اظهار داشته‌اند که اجاره‌نشین‌ها تا اندازه‌ی زیادی نسبت به مالکان خانه مستعد جرم هستند (۳۱). ساختمان‌های بلند و پر تراکم با محیطی مصنوعی و بی‌روح نیز ناهنجاری‌ها را دامن می‌زند. شومبار نولو در این باره چنین نوشت: بناهایی که سر به آسمان کشیده و انبوهی از جمعیت را در ارتفاعات خود جای داده‌اند، برای جوانان به عامل مولد حالت خطرناک بدل شده‌اند (۳۲).

نتیجه‌گیری

یکی از مباحث مطرح در جغرافیای اجتماعی، بررسی توزیع جغرافیایی مجرمان و عوامل شکل دهنده جرم در مناطق و نواحی مختلف است. در شهرها به علت وجود شرایط مختلفی نسبت به مناطق روستایی، جرایم بیشتری انجام می‌شود. یکی از این شرایط تجمع و تراکم جمعیت است. افزایش جمعیت در شهرها باعث می‌شود تا تشکیلات و سازمان‌های دولتی مانند نیروی انتظامی نتوانند کنترل کاملی بر اوضاع داشته باشند و همین عامل باعث می‌شود تا کنترل اجتماعی ضعیف شود و بی‌نظمی و قانون شکنی افزایش یابد. ورود مهاجران مختلف به شهرها، آنها را از یکپارچگی طبیعی دور می‌کند. مهاجرت بی‌نظمی‌های اجتماعی را تضعیف می‌کند؛ غریبت، فشار اقتصادی و ناکامی‌های زندگی موجب فراموشی ارزش‌های سابق می‌شوند و زمینه انجام جرم را فراهم می‌سازند و وجود نیروی جوان - اغلب مرد - نیز یکی دیگر از عوامل زمینه‌ساز در جرم‌خیزی شهرهاست. در مناطق داخلی و حاشیة شهرها - که در آنها مسکن‌های نامناسب و متراکم، جمعیت طبقه پایین و کم درآمد را در خود جای داده‌اند - از کانون‌های مهم جرم و بزهکاری محسوب می‌شوند. نقاط گردش و تفریحی شهرها و مکان‌هایی که دارای بیشترین ازدحام هستند نسبت به مناطق آرام شهر جرم‌زایی بیشتری دارند. بالا بودن هزینه تأمین مسکن در مناطق شهری و عدم توانایی بعضی در دست یافتن به آن نیز از جمله عوامل مؤثر در ارتکاب جرم به شمار می‌آید. به طور کلی میزان جرایم شهری با درجه توسعه شهری مرتبط است و به موازات افزایش جمعیت شهری میزان جرایم افزایش می‌یابد.

دیگر افراد جامعه منتهی می‌گردند (۲۳). بر اساس نظریه‌های کلاسیک از خود بیگانگی، تنهایی، سازمان شکنی، و فشارهای روانی‌ای که جامعه شهری بر شهروندان خود تحمیل می‌کند باعث افزایش افسردگی، خودکشی، اعتیاد، پر خاشاکری، انحرافات اخلاقی، انواع جرم و جنایت، بالا رفتن میزان خلاق و نظایر اینها در جامعه شهری می‌شود (۲۵).

سبک زندگی شهری نیز شرایطی را فراهم می‌آورد تا خانه‌ها مدتی بدون سکنه بمانند و همین فرصت باعث می‌شود تا میزان سرقت و دزدی در شهرها افزایش یابد (۲۶). بر گس عقیده دارد که تحرک زندگی شهری همراه با افزایشی که در تعداد و شدت محرک‌ها ایجاد می‌کند، مردم را به طرزی اجتناب‌ناپذیر دچار اغتشاش و نزول اخلاقی می‌کند (۲۷).

محلته‌های شلوغ و پر جمعیت که در نتیجه ایجاد خانه‌های محقر و کوچک، و به دور از چشمان مأموران شهرداری ایجاد می‌گردند، کانون بحران‌ها و مضامات اجتماعی هستند. فقر مادی و فرهنگی، ازدحام و شلوغی و بیکاری، قاچاق مواد مخدر و اعتیاد از جمله عواملی هستند که زمینه را برای بزهکاری جوانان و

جمعیت و تراکم زیاد، وجود مهاجرانی با فرهنگ‌ها و نژادهای مختلف، تعداد زیاد مردان مجرد و جوان، اختلاف طبقاتی، بیکاری شدید، مشکلات اقتصادی و درآمدی، کمبود مسکن مناسب و مانند اینها از جمله عوامل زمینه‌ساز جرایم شهری محسوب می‌گردند



نوجوانان فراهم می‌سازند. تحقیقات صورت گرفته در خصوص تأثیر مسکن، محله و شهر در ناسازگاری جوانان این نکته را اثبات کرده است که بزهکاری جوانان و ناسازگاری آنان به طور کلی تابعی محلی است و آن را معمولاً می‌توان در محله‌هایی که ساز خانه‌های محقر و ناسالم تشکیل شده‌اند مشاهده کرد (۲۸). مشکل مسکن نیز در شهرها می‌تواند ناهنجاری‌هایی را به وجود آورد. عدم دسترسی به مسکن مناسب با افزایش میزان بزهکاری، طلاق و ازهم گسیختگی اجتماعی ارتباط زیادی دارد و عامل بازدارنده رشد و اعتلای اجتماعی - فرهنگی و روانی محسوب می‌شود. تلاشستن مسکن همچنین باعث پیدایش پدیده‌های ناهنجار اجتماعی دیگری از قبیل خیابان خوابی، زاغه‌نشینی و مضامات حادثتری مانند تکدی‌گری می‌شود (۲۹).

۱- نشری، دانشگاه هنر، تهران، ۱۳۷۷، ص ۲۳.
 ۲- مافی، عزت‌الله، تهران، ص ۱۲۸.
 ۳- شاکر، حسین، مسکن‌های بیگانه‌های نو در جغرافیای شهری (ماه‌آور)، انتشارات سمت، تهران، ۱۳۷۲، ص ۵۱.
 ۴- Walmsley, D.J., Ibid, P. 143.
 ۵- بیگلر، بهمن، جامعه‌شناسی شهری، ترجمه دکتر حسین بهروزان، آستان قدس رضوی، مشهد، ۱۳۷۷، ص ۶۷.
 ۶- گامیاری، غلامرضا، تهران، ص ۳۹.
 ۷- دلال، پور، مصدق، محمد رضا، پژوهش‌های مسکن، انتشارات سمت، تهران، ۱۳۷۹، ص ۶.
 ۸- پوپون، ص ۵۵.
 ۹- Walmsley, D.J., Ibid, P. 143.
 ۱۰- کی‌نای، پور، مجله جغرافیای شهری، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷، ص ۲۶.

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

کارشناس دفتر حقوقی وزارت کشور

● پاسخ به شهرداری ریاط کریم

○ آرای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به منزله قانون تلقی می‌شود و برای شعبه‌های دیوان عدالت اداری و سایر دستگاه‌های اداری و اجرایی در موضوع مباحث عهده‌ای است. حال چون اجرائی این گونه آرا اسباب تقلیل مطالبات شهرداری را فراهم می‌آورد، به نظر می‌رسد به لحاظ دفع زمینه‌های ترغیب برای آن دسته از فرصت‌طلبان، افزایش از قلم ارزش معاملاتی ساختمان - موضوع تبصره ۱۱ ماده صد قانون شهرداری - در این خصوص اجتناب ناپذیر است.

● به اطلاع می‌رساند: عده‌ای از افراد فرصت‌طلب و سودجو بدون گرفتن پروانه ساختمانی از شهرداری اقدام به دیوار کشی اراضی کشاورزی و باغ‌ها در حوزه استحفاظی شهر می‌کنند، و شهرداری در اجرای ماده صد قانون نسبت به گزارش تخلف دیوار کشی به کمیسیون ماده صد اقدام می‌کند. متأسفانه کمیسیون ماده صد مستقر در شهرداری نسبت به صدور جرمیه و یا تخریب اقدامی به عمل نمی‌آورد و اظهار می‌دارد که دیوار کشی جزء بنا محسوب نمی‌شود، لذا تخلف مذکور قابل طرح در کمیسیون نیست. تقاضای اعلام نظر حقوقی دارد.

○ اقدام به دیوار کشی و تفکیک اراضی کشاورزی و باغ‌های خارج از محدوده قانونی شهرها و شهرک‌ها علی‌القاعده نوعی تغییر کاربری محسوب می‌شود و مرجع رسیدگی کننده به این گونه امور از باب تغییر کاربری، کمیسیون موضوع تبصره ۱ ماده ۶ قانون حفظ کاربری اراضی و باغ‌ها مصوب سال ۷۴ است.

بدیهی است در صورت احراز تخلف از سوی کمیسیون مذکور و اعمال حکم ماده ۲ قانون مورد اشاره، شهرداری از باب ساخت و ساز غیر مجاز در حیطه عملکرد خود، می‌تواند از طریق کمیسیون ماده صد نسبت به رفع آثار یا پرداخت جرمیه حسب مورد اقدام لازم را به عمل آورد.

وزارت کشور استنادی از رایباجان شرقی شهرداری تیمکه‌داش

سر دبیر محترم نشریه «شهر داریها» (مشاور حقوقی) سلام علیکم،

احتراماً، به استحضار می‌رساند در سال ۱۳۴۵ در هنگام اجرای اصول انقلاب ستفید (اصلاحات اراضی) مالک وقت به موجب اسناد تنظیمی در دفترخانه، شش دانگ پلاک ۱۲۴ اصلی واقع در بخش ۱۹ تبریز را به صورت مشاعی به زار عین قریه تیمکه‌داش فروخته است و در ذیل بتقاضای تنظیمی - که نمونه‌ای از آن در پیوست تقدیم است - [در] جمله‌ای به انضمام همان مقدار از مزرعه، امتیاز بازار

هفتگی نیز اضافه و انتقال گردیده است. خواهشمند است نظریه مشاور محترم حقوقی را در سواره ذیل به این شهرداری اعلام، و در نشریه نیز چاپ بفرمایید:

۱- با عنایت به اینکه طبق اعلام اداره ثبت و اسناد در داخل شش دانگ پلاک ۴۴ اصلی ملکی تحت عنوان بازار هفتگی قبول ثبت نشده و تحدید حدودی صورت نگرفته، انتقال امتیاز بازار هفتگی از نظر حقوقی چگونه انجام پذیرفته و آیا انتقال آن قانونی است یا خیر؟

۲- با عنایت به اینکه قریه تیمکه‌داش در سال ۱۳۷۶ تبدیل به شهر شده و طبق بند ۱۸ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها تهیه و تعیین میدان‌های عمومی برای خرید و فروش ارزاق و توقیف وسایط نقلیه از وظایف شهرداری‌هاست، و شهرداری در این خصوص با صاحبان امتیاز بازار هفتگی اختلاف نظر دارد، لذا شهرداری برای لغو امتیاز بازار هفتگی از صاحبان آنها، که مقایسه با قانون شهرداری‌هاست، از نظر حقوقی چه اقدامات و مراحل را باید طی کند.

شهردار تیمکه‌داش خدایاری

○ ۱- در باب اعتبار اسناد رسمی و لازم‌الاجرا، مندرجات سند ملاک عمل است و لا غیر؛ و در صورت تعارض، مرجع حل اختلاف هیئت نظارت ثبت است.

۲- یکی از وظایف مندرج در ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها ایجاد میدان‌های مخصوص ارزاق و مایحتاج عمومی - و نظایر اینها - است و این وظیفه مانع از ایجاد سایر میدان‌هایی که بخش خصوصی یا رعایت مقررات ایجاد می‌کند، نمی‌گردد.

● به اطلاع می‌رساند، باره‌ای از اشخاص برای دریافت پروانه ساختمان به شهرداری‌ها مراجعه می‌کنند. پس از طی مراحل اداری مشخص می‌گردد که قسمتی از زمین متقاضی در طرح خیابان قرار می‌گیرد. در این گونه موارد مالک در خواست غرامت می‌کند ولیکن شهرداری مدعی است که این مقدار زمین در نتیجه تفکیک در طرح واقع شده است و وفق ماده ۱۰۱ قانون شهرداری‌ها نباید وجهی پرداخت شود. تقاضای اعلام نظر دارد.

○ عقب نشینی املاک که در نتیجه اجرای طرح تعریض به مالکان این گونه املاک تحمیل می‌شود، به منزله اجرای حکم ماده ۱۰۱ قانون شهرداری محسوب نمی‌گردد. شهرداری موظف است نسبت به این گونه املاک به هر طریق ممکن رضایت مالک را کسب و متعاقباً مبادرت به صدور پروانه ساختمانی منطبق با طرح مصوب کند.

● نظر به اینکه بعضاً جلسات کمیسیون بدوی ماده صد با حضور دو نفر از اعضای کمیسیون تشکیل می‌گردد و نسبت به صدور رای اقدام می‌کنند و رای مذکور به متخلف ابلاغ و در فرصت معینی اقدام به اعتراض نمی‌کنند، و علی‌الاصول حکم قطعی به نظر می‌رسد، خواهشمند است اعلام فرمایید با عنایت به اینکه اعضای کمیسیون شامل سه نفر نمایندگان قوه قضائیه، وزارت کشور و شورای اسلامی شهر است، آیا صور تجلسات مذکور با دو نفر از اعضا قابلیت اجرائی دارد یا خیر؟

○ نظر به اینکه در مفاد ماده صد قانون شهرداری‌ها تصریحاً

به «رای کمیسیون» اشاره دارد و کمیسیون با ترکیب سه عضو رسمیت می‌یابد لذا حضور تمام اعضا در کمیسیون برای اتخاذ تصمیم امری ضروری است. لیکن تصمیمات ۲ عضو نقیاً یا اثباتاً مانع اعتبار قانونی دارد.

بدیهی است تصمیماتی که کمیسیون یا حضور دو عضو اتخاذ و صادر می‌کند، به دلیل فقدان یکی از اعضا در فضای بحث و تصمیم‌گیری، منزول است و در صورت اعتراض ذی‌نفع در دیوان عدالت اداری قابل ابطال است.

● اطلاع دارند به استناد بند ۲ تبصره ۴۵ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور خانواده شهردا، اینارگران و جانبازان بیست و پنج درصد و بالاتر از پرداخت عوارض شهرداری برای احداث یک واحد مسکونی حداکثر

یکمصد و بیست و پنج متر مربع برای یک بار معافاند. لذا تقاضا دارد در پاسخ اعلام فرمایید معافیت مذکور برای اراضی قولنامه‌ای نیز اعمال شدنی است یا خیر؟

○ از منظر منطوق ماده ۲۲ قانون ثبت مالک به شخصی اطلاق می‌شود که عملیات ثبتی ملک او در دفتر ثبتی به ثبت برسد از آنجا که املاک قولنامه‌ای فاقد چنین خصیصه‌ای هستند، لذا صاحبان این قبیل املاک، مالک محسوب نمی‌شوند. به همین اعتبار درخواست آنان مبنی بر صدور پروانه ساختمانی از شهرداری پذیرفته نمی‌شود. توضیحاً شهرداری در محدوده اختیارات قانونی خود موظف به صدور پروانه ساختمانی بر روی املاک مالکان است، و در واقع حکمی برای متصرفین املاک تجویز نشده است.

مشاور اداری - مالی

جمشید رضایی

کارشناس دفتر حقوقی وزارت کشور

● آیا سازمان‌های وابسته به شهرداری نیز همانند خود شهرداری، مؤسسه عمومی غیردولتی محسوب می‌گردند یا خیر؟

○ به موجب نص صریح ماده واحده قانون تعیین فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی مصوب ۱۳۷۳، سازمان‌های وابسته به شهرداری نیز مؤسسه عمومی غیردولتی هستند. لازم به توضیح است که به موجب تبصره یک ذیل ماده واحده مذکور، مؤسسه وابسته از نظر این قانون واحد سازمانی مشخصی است که به صورتی غیر از شرکت و برای مقاصد غیر تجاری و غیرانتفاعی، به وسیله یک یا چند مؤسسه و نهاد عمومی غیردولتی تأسیس و اداره می‌شود و به نحوی مالکیت آن متعلق به یک یا چند مؤسسه یا نهاد عمومی غیردولتی است.

● همان‌طور که می‌دانید، شهرداری در اجرای ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها مصوب ۱۳۶۷، املاکی را که در مسیر طرح‌های دستگاه‌های اجرایی واقع شده‌اند، به دستگاه ذی‌ربط اعلام و خواستار برنامه زمان‌بندی برای اجرای طرح و تملک املاک واقع در آن می‌گردند. دستگاه‌های مذکور نیز یا مراتب عدم نیاز خود را اعلام می‌کنند، و یا از دادن جواب خودداری می‌ورزند. با توجه به مراتب مذکور و با توجه به اینکه مالکان املاک مذکور برای کارهای عمرانی به شهرداری مراجعه می‌کنند و خواستار صدور پروانه می‌گردند، آیا در صورتی که دستگاه اجرایی از دادن جواب استعمال شهرداری خودداری ورزد شهرداری می‌تواند اقدام به صدور پروانه کند؟ در صورت مثبت بودن جواب، پس از انقضای چه مدتی می‌توان پروانه صادر کرد؟ در صورتی که دستگاه اجرایی یا دریافت‌کننده از مالک مراتب عدم نیاز خود را به املاک واقع در طرح اعلام کند، آیا شهرداری می‌تواند بر اساس کاربری قبلی اقدام به صدور پروانه کند؟

○ ۱- به موجب مداول تبصره یک ماده واحده قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها، شهرداری

الف - به موجب ماده ۷۳ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰، ماده ۳۲ این‌نامه مالی شهرداری‌ها به شرح ذیل اصلاح گردیده است: «ماده ۳۲ - به شهرداری‌های کل کشور اجازه داده می‌شود تا مطالبات خود را با اقساط حداکثر سی و شش ماهه، مطابق دستورالعملی که به پیشنهاد شهردار به تصویب شورای اسلامی شهر مربوط می‌رسد دریافت نمایند. در هر حال صدور مفاسد حساب موکول به تأدیه کلیه بدهی مؤدی خواهد بود.» نکات درخور توجه در اصلاحیه مذکور به شرح زیر است:

۱/ الف - قبلاً به موجب ماده ۳۲ این‌نامه مالی شهرداری‌ها، شهرداری رأساً قادر به تسطیح مطالبات خود ناشی از عوارض نبود، مگر به تشخیص کمیسیون ماده ۷۷ قانون شهرداری ذی‌براینکه مؤدی قادر به پرداخت تمام بدهی خود به‌طور یکجا نیست. بنابراین با اصلاحیه مذکور، شهرداری می‌تواند رأساً و بدون طرح موضوع در کمیسیون ماده ۷۷ مطالبات خود را - اعم از اینکه ناشی از عوارض باشد یا خیر - مطابق دستورالعملی که به تصویب شورای اسلامی شهر می‌رسد تسطیح کند.

۱/ ب - هر یک از شهرداری‌ها می‌بایست دستورالعملی در خصوص چگونگی تسطیح مطالبات خود تهیه کنند و پس از تصویب شورای اسلامی شهر به موقع اجرا بگذارند.

ب - به موجب قانون الحاق یک ماده به این‌نامه مالی شهرداری‌ها مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۱۸، یک ماده تحت عنوان ماده ۲۰ مکرر به شرح ذیل به این‌نامه مالی الحاق گردیده است: «ماده ۲۰ مکرر - حد تصایب‌های تعیین شده در بندهای الف، ب و ج ماده ۲ و قسمت اخیر ماده ۱۶ و ماده ۲۰ این‌نامه، متناسب با شرایط اقتصاد کشور و هماهنگ با تصایب‌های معاملات دولتی بنایه پیشنهاد وزارت کشور و با تصویب هیئت وزیران قابل تجدیدنظر خواهد بود. تبصره - در مورد شهرهای با بیش از یک میلیون نفر جمعیت، حد تصایب‌های موضوع این قانون یا پیشنهاد شهردار و تصویب شورای اسلامی شهر ذی‌ربط تا سقف پنج درصد بودجه مصوب سالانه همان شهر برای هر معامله قابل افزایش است و در هر صورت اختیار شهرداران در این مصوبات، بالاتر از اختیار وزیران در معاملات مشابه نخواهد بود.»

اشاره

«مشاور اداری - مالی این شماره ماهنامه به موضوعات متعددی از جمله اصلاح ماده ۳۲ این‌نامه مالی شهرداری‌ها، جایگاه حقوقی سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها، صدور پروانه ساختمانی، نحوه تقویم این‌نامه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها و دورای دیوان - تحت عنوان: الف - رای دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال بخشنامه معاون هماهنگی امور عمرانی در خصوص اخذ عوارض و قسمت پاییه از معادن شن و ماسه واقع در اراضی موقوفه و ملکی اشخاص؛ ب - فوق‌العاده‌های خاص در تعیین حقوق بازنشستگی - پرداخته است. مطالب مذکور به منزله دیدگاه‌های کارشناس حقوقی این صفحه هستند.»

می‌بایست در اقدام نسبت به درخواست اشخاصی که املاک آنها در محدوده طرح‌های دولتی واقع شده است، ابتدا مراتب وقوع طرح را در این املاک بر سازمان مجری طرح اعلام کند و خواستار برنامۀ زمان‌بندی برای اجرای طرح و تملک املاک واقع در آن گردد. چنانچه سازمان مذکور به هر علت از ارائه پاسخ به شهرداری خودداری ورزد و هیچ اقدامی نیز در جهت تملک املاک مذکور به عمل نیآورد، شهرداری می‌بایست پس از انقضای مهلت ۱۸ ماهه وفق مقررات و ضوابط مندرج در قانون تعیین وضعیت اقدام کند. ۲- چنانچه دستگاه اجرایی مراتب عدم نیاز خود را به املاک واقع در مسیر طرح اعلام کند، چون صرف اعراض دستگاه از اجرای طرح موجب خروج ملک از مسیر طرح نمی‌گردد و خروج از طرح مستلزم تغییر کاربری است، لذا هرگونه اقدام شهرداری مستلزم گرفتن مجوز تغییر کاربری از کمیسیون ماده ۵ است. به عبارت دیگر، ابتدا می‌بایست کاربری ملک مورد نظر تغییر کند و سپس براساس کاربری جدید پروانه صادر گردد.

● همان‌طور که می‌دانید، به موجب تبصره ۶ قانون نحوه تقویم ائینه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها مصوب ۱۳۷۰، به منظور تأمین معوض ائینه، املاک و اراضی شرعی و قانونی مردم که در اختیار شهرداری‌ها قرار می‌گیرد، دولت موظف است ۱۰ درصد از اراضی و واحدهای مسکونی قابل واگذاری را با قیمت تمام شده به شهرداری‌ها اختصاص دهد. در زمان حاضر در خصوص این موضوع بین برخی شهرداری‌ها و سازمان‌های مسکن و شهرسازی اختلاف نظر وجود دارد؛ بدین معنی که سازمان مسکن و شهرسازی با استناد به نظریه معاونت حقوقی ریاست جمهوری قائل به واگذاری ۱۰ درصد از اراضی یا کاربری مسکونی است ولی شهرداری معتقد به واگذاری ۱۰ درصد از اراضی یا تمام کاربری‌هاست. آیا نظر سازمان مسکن و شهرسازی قانونی است یا خیر؟

(۲) با توجه به مراتبی که در ادامه ذکر می‌گردد، سازمان مسکن و شهرسازی موظف به واگذاری ۱۰ درصد از اراضی یا کلیه کاربری‌هاست.

۱- در خصوص نامه معاونت محترم حقوقی ریاست جمهوری که مورد استناد سازمان مسکن و شهرسازی قرار گرفته است، باید گفت از آنجا که موضوع نحوه تعیین قیمت تمام شده زمین واگذاری به شهرداری‌ها، موضوع تبصره ۶ قانون نحوه تقویم ائینه، املاک و اراضی مورد نیاز شهرداری‌ها صورت اختلاف بین وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی بود، در تاریخ ۱۳۷۳/۸/۱۸ با حضور نمایندگان وزارتخانه‌های مذکور در محل معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری موضوع مورد

بررسی قرار گرفت که نهایتاً این معاونت ملی نامه شماره ۱۳۷۰ مورخ ۱۳۷۳/۱۰/۲۰ در خصوص موضوع مورد بحث اظهار نظر کرد. همان‌طور که در صدر آن نامه آمده است، نظریه مذکور منحصرأ در خصوص موضوع تعیین قیمت تمام شده اراضی واگذاری به شهرداری‌ها اتخاذ شده است.

۲- قائل شدن به واگذاری ۱۰ درصد از اراضی یا کاربری مسکونی مستند به تبصره ۶ قانون مذکور به معنی حمل صفت مسکونی مندرج در عبارت «اراضی و واحدهای مسکونی» بر اراضی است که این امر مسامحه در تعبیر و عاری از معنی و مفهوم است؛ و از آنجا که هر صفت یا موصوف خود مفهوم می‌یابد و می‌بایست با آن مطابقت داشته باشد، و در مانحن فیه صفت مسکونی نه تنها با موصوف «اراضی» معنی و مفهوم نمی‌یابد که مفهوم خود را نیز از دست می‌دهد، بنابراین قائل شدن به این ترکیب وصفی (اراضی مسکونی) برخلاف قواعد ادبی و موجب نقض غرض قانونگذار است.

۳- چون می‌بایست قانون مطابق منظور مقنن اجرا گردد و قانونگذار نیز در نگارش قانون از قواعد ادبی و دستوری الهام می‌گیرد، لذا نمی‌توان در استخراج نظر مقنن (در صورتی که به صراحت منظور مقنن از به کارگیری عبارات و ترکیبات معلوم نیست)، آن عبارات و ترکیبات را در غیر معنی و مفهوم ادبی و دستوری معنی کرد. به عبارت دیگر، برای اجرای درست قانون می‌بایست عبارات و ترکیبات به کار رفته در متن قانون را موافق قواعد ادبی به کار بست و معنی کرد، مگر اینکه مقنن خلاف آن را تصریح کرده باشد. بنابراین در موضوع مختلف فیه حمل صفت «مسکونی» برای موصوف «اراضی» مغایر قواعد ادبی و دستوری و تفسیر محسوب می‌شود، و تفسیر قانون نیز منحصرأ در صلاحیت مجلس شورای اسلامی است.

۴- بدین ترتیب، حتی بر فرض محال که معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری در نظر نه ابلاغی خود قائل به واگذاری ۱۰ درصد از اراضی صرفاً با کاربری مسکونی باشد، این نظریه به جهت مغایرت با نص صریح قانون قابلیت اجرایی ندارد.

مرجع تصویب: موجود نیست

تاریخ تصویب: ۱۳۸۱/۰۱/۲۵

شماره مصوبه: ۲۴۱۷۷

ماخذ: رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مبنی بر ابطال بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۳/۱۰/۱۱ معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در خصوص اخذ عوارض و قیمت پایه از معادن شن و عماره واقع در اراضی موقوفه و ملکی اشخاص.

تاریخ: ۱۳۸۱/۱/۲۵ شماره دادنامه: ۲۰ و ۲۱ کلاسه پرونده: ۲۷۲/۸۰ و ۹۲/۸۰

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری
شاکي: آقایان ...

موضوع شکایت و خواسته: ابطال بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۱ معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور.

مقدمه: آقایان ... در دادخواست تقدیمی اعلام داشته‌اند، وزارت کشور طی بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۱ به استناداری‌ها اعلام می‌نماید از معادن شن و ماسه و خاک رس معمولی واقع در اراضی موقوفه و املاک و جوهی تحت عنوان عوارض و قیمت پایه دریافت نمایند و مستند قانونی خود را تبصره ۶۶ قانون بودجه سال ۱۳۶۳ می‌دانند، در حالی که بر اساس نظر شورای محترم نگهبان تأیید تبصره مزبور توسط آن شورای محترم متصرف از املاک و موقوفات بوده و حکم تبصره مذکور فقط تاندر به معادن واقع در اراضی انفال است. مضافاً اینکه، چنانچه این برداشت صحیح باشد، تبصره مذکور خلاف اصل تسلیط و فتوای حضرت امام قدس سره و فقهای عظام می‌باشد. لهذا از آنجایی که بخشنامه معترض عنه خلاف شرع و اصل چهارم قانون اساسی می‌باشد، مستنداً به ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری و اصل ۱۷۰ قانون اساسی تقاضای ابطال آن را داریم. ۲- نماینده ولی فقیه و سرپرست سازمان اوقاف و امور خیریه طی نامه شماره ۲۳۰/۲۱۱ مورخ ۱۳۸۰/۶/۲۴ اعلام داشته‌اند: ۱- حسب نظریه شماره ۸۴۴۴ مورخ ۱۳۶۶/۳/۲۸ شورای محترم نگهبان معادن شن و ماسه و خاک رس تابع وضع زمین است، و هرگونه تصرف بدون اذن متولی و اخذ وجه در این رابطه را غیر مشروع دانسته‌اند. ۲- شورای محترم نگهبان مجدداً طی نامه شماره ۷۹۲/۲۰۷۹ مورخ ۱۳۷۹/۱۲/۲۸ اظهار نظر نموده‌اند که نظریه تفسیری شورای نگهبان به شماره ۸۴۴۴ مورخ ۱۳۶۶/۳/۲۸ کماکان به قوت خود باقی است و هیچ مرجعی نمی‌تواند آن را ابطال کند. با عنایت به سوابق مذکور، موضوع را در جلسه هیئت عمومی دیوان عدالت اداری مطرح و نسبت به ابطال بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۱ معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، که بر خلاف شرع و نظریه شورای محترم نگهبان، تبصره ۶۶ قانون بودجه سال ۱۳۶۳ را نسبت به موقوفات قابل اعمال دانسته‌اند، اتخاذ تصمیم فرمایند.

سرپرست دفتر امور حقوقی وزارت کشور در پاسخ به شکایت مذکور طی نامه شماره ۱۰۳۰۰۲/۶۱ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۲۳ اعلام داشته‌اند، با توجه به اینکه حکم تبصره ۶۶ قانون بودجه سال ۱۳۶۳ کل کشور مطلق معادن شن و ماسه و خاک رس معمولی -

اعم از اینکه در اراضی موقوفه واقع باشد یا نباشد - را شامل می‌گردد و حکم تبصره مزبور به موجب نظریه شماره ۸۴۴۴ مورخ ۱۳۶۶/۳/۲۸ شورای محترم نگهبان مورد تأیید قرار گرفته است، و همچنین قبلاً هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در رسیدگی به دادخواست آقای ... به خواسته ابطال بخشنامه صدرالذکر، طی دادنامه شماره ۲۸۰ مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۳ عدم مفارقت بخشنامه مذکور با قوانین و مقررات را تأیید نموده است، بنابراین رد دعوی خواهان مورد تقاضاست.

دبیر محترم شورای نگهبان در خصوص ادعای مفارقت بخشنامه مورد شکایت با شرع طی نامه شماره ۸۰/۲۱/۲۸۷ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۲ اعلام داشته‌اند، موضوع خلاف شرع بودن بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۱ معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در جلسه مورخ ۱۳۸۰/۹/۲۹ فقهای شورای نگهبان مطرح شد که نظر فقها به شرح زیر اعلام می‌گردد:

«مفاد نامه شماره ۸۴۴۴ مورخ ۱۳۶۶/۳/۲۸ شورای نگهبان به وزارت کشور به قوت خود باقی است و بخشنامه‌ای که بر خلاف آن تنظیم شده باشد خلاف شرع است و اعتبار قانونی ندارد.» هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت‌الاسلام والمسلمین دری نجف‌آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

با عنایت به نظریه شماره ۸۴۴۴ مورخ ۱۳۶۶/۳/۲۸ فقهای محترم شورای نگهبان به عنوان وزارت کشور مبنی بر عدم مشروعیت اخذ وجه از اشخاص ذی‌ربط در قبالی برداشت شن، ماسه و خاک رس از اراضی موقوفه یا ملکی و نظریه شماره ۸۰/۲۱/۲۸۷ مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۲ فقهای محترم شورای نگهبان مشعر بر مخالفت بخشنامه مورد اعتراض با احکام شرع به لحاظ مفارقت آن با نظریه فوق‌الاشعار، بخشنامه شماره ۲۱۶۹۸/۲/۳۳ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۱ معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور به استناد قسمت اول ماده ۲۵ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌شود.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف‌آبادی

مرجع تصویب: موجود نیست

تاریخ تصویب: ۱۳۸۱/۰۳/۵

شماره تصویب: ۲۴۹۶۹

مآخذ: رأی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، مبنی بر اینکه

فوق العاده‌های خاص در تعیین حقوق بازنشستگی، قبل از تاریخ ۱۳۷۲/۱/۱ مؤثر نمی‌باشد.

تاریخ: ۱۳۸۱/۳/۵ شماره دادنامه: ۸۲ کلاسه پرونده: ۲۲۱/۷۷

مرجع رسیدگی: هیئت عمومی دیوان عدالت اداری

شاکی: سازمان بازنشستگی کشوری

موضوع شکایت و خواسته: اعلام تعارض آرای صادره از شعبه ۱۸ و ۱۹ دیوان عدالت اداری

مقدمه: الف ۱- شعبه چهارم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۵۸۴/۷۵ موضوع شکایت آقای ... به طرفیت سازمان بازنشستگی کشوری به خواسته برقراری فوق العاده شغل به شرح دادنامه شماره ۸۸۴ مورخ ۱۳۷۶/۶/۱۱، چنین رأی صادر نموده است، با عنایت به اینکه مستنداً به بند ب از ماده واحده قانون اصلاح قوانین و مقررات بازنشستگی و وظیفه مصوب ۱۳۷۴ که از تاریخ ۱۳۷۴/۱/۱ لازم الاجرا می‌باشد در احتساب حقوق بازنشستگی و وظیفه موضوع ماده یک و بند خ ماده ۸ قانون اصلاح مقررات بازنشستگی و وظیفه قانون استخدام کشوری حقوق تفاوت تطبیق حقوق، فوق العاده شغل و سایر فوق العاده‌هایی که از بابت آنها کسور بازنشستگی دریافت می‌شود مورد محاسبه قرار می‌گیرد و با عنایت به اینکه حسب حکایت محتویات پرونده و فتوایی حکم کارگزینی ۱۳۵۸/۱/۲۴ شاکی از تاریخ ۱۳۵۸/۷/۹ با عنوان معاون درجه ۵ در دبیرستان اهواز مشغول خدمت بوده و از فوق العاده شغل ایشان که در ردیف بند پ حکم مذکور در فوق قید شده است، کسور بازنشستگی کسر و به صندوق بازنشستگی کشور واریز شده است و از این نظر ایشان مستحق استفاده از فوق العاده معاونت در میزان حقوق بازنشستگی خود می‌باشد، و با توجه به اینکه سازمان بازنشستگی کل کشور نیز در میان دعوی مندروجه ایراد و دفاع مؤثری به عمل نیآورده است و مذاکعات امور حقوقی سازمان مرقوم و به شرح نامه ۱۳۷۶/۱/۲۴ به خلاصه اینکه شاکی قبل از ۱۳۷۴/۱/۱ بازنشسته شده و نمی‌تواند از حق معاونت حقوق بازنشستگی استفاده نماید، با عنایت به مجموع مراتب فوق و نص صریح بند ب ماده واحده قانون مرقوم و مدلل نبوده و مؤثر در مقام نمی‌باشد. بنابه مراتب موضوع شکایت و دعوی شاکی سوجه و صحیح و ثابت تشخیص و حکم به ورود شکایت شاکی و الزام سازمان طرف شکایت به برقراری فوق العاده شغل (حق معاونت) در حقوق بازنشستگی ایشان صادر و اعلام می‌دارد. ب- شعبه هجدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۸۲۲/۷۶ موضوع شکایت آقای ... به طرفیت سازمان بازنشستگی کشوری به خواسته اصلاح عنوان ابلاغ به جای (دبیر) رئیس مدرسه و پرداخت فوق العاده مدیریت از ۱۳۷۴/۱/۱ به شرح دادنامه شماره ۵۹ مورخ ۱۳۷۷/۱/۲۹ چنین رأی صادر نموده است. اولاً شکایت شاکی دایره به تغییر عنوان دبیر به رئیس مدرسه، به لحاظ

اینکه حسب اعلام اداره طرف شکایت خواسته شاکی عملی شده است، منتفی است و قرار رد شکایت شاکی صادر می‌گردد. ثانیاً در مورد پرداخت فوق العاده مدیریت بر اساس قانون و مقررات بازنشستگی مصوب ۱۳۷۴، نظر به اینکه شاکی در سال ۱۳۵۹ و قبل از تصویب مقررات فوق الذکر بازنشسته شده است و در قانون استنادی هم عطف به ماسبق مقید نیست، خواسته رجاعت قانونی نداشتند، حکم به رد شکایت شاکی صادر می‌گردد. ج- شعبه نوزدهم در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۰۶۴/۷۵ موضوع شکایت آقای ... به طرفیت ۱- سازمان بازنشستگی، ۲- امور بازنشستگان اداره کل آموزش و پرورش، ۳- سازمان امور استخدامی، خواسته اعمال بند ب قانون اصلاح قوانین بازنشستگی و وظیفه مصوب ۱۳۷۲ در زمینه احتساب فوق العاده مدیریت در احکام بازنشستگی ۱۳۷۲ به شرح دادنامه شماره ۲۲۸ مورخ ۱۳۷۷/۲/۲ چنین رأی صادر نموده است، نظر به اینکه به موجب بند ج ماده واحده قانون اصلاح قوانین و مقررات بازنشستگی و وظیفه مصوب ۱۳۷۴/۱/۲۴ مجلس شورای اسلامی مقررات ماده واحده قانون فوق الذکر از جمله بند ب قانون مذکور که سایر فوق العاده‌ها (حق مدیریت) را در تعیین حقوق بازنشستگی مؤثر دانسته و از تاریخ ۱۳۷۴/۱/۱ لازم الاجرا دانسته است، به دلیل عطف به ماسبق نشدن قوانین، خواسته و شکایت نامبرده فاقد وجهت قانونی است و حکم به رد آن صادر و اعلام می‌گردد. هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق به ریاست حجت الاسلام والمسلمین دری نجف آبادی و با حضور رؤسای شعب بدوی و رؤسا و مستشاران شعب تجدیدنظر تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء، به شرح آتی می‌نماید.

رأی هیئت عمومی

طبق ماده یک قانون اصلاح مقررات بازنشستگی و وظیفه قانون استخدام کشوری مصوب ۱۳۶۸/۱۲/۳، حقوق تفاوت تطبیق حقوق و فوق العاده شغل مستخدمان مشمول قانون مذکور در تعیین حقوق بازنشستگی آنان قابل احتساب بوده و محاسبه فوق العاده خاص در تعیین و برقراری حقوق بازنشستگی مستخدمین مذکور تاریخ ۱۳۷۴/۱/۱ فاقد مجوز قانونی بوده است. بنابراین دادنامه شماره ۵۹ مورخ ۱۳۷۷/۱/۲۹ شعبه هجدهم و دادنامه شماره ۲۲۸ مورخ ۱۳۷۷/۲/۲ شعبه نوزدهم دیوان که متضمن این معنی می‌باشند موافق اصول و موازین قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ اصلاحی قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۷۸/۲/۱ در موارد مشابه برای شعب دیوان و سایر مراجع ذی ربط لازم الاتباع است.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - دری نجف آبادی

شهرداریها به روایت اسناد

اسناد منتشر شده در این شماره ماهنامه به اختصاص یک درصد درآمد شهرداری‌ها به سازمان دفاع غیرنظامی اختصاص این درصد از درآمد به این سازمان نشان دهنده اهمیت است که این سازمان در آن زمان داشته است. لازم به ذکر است که فاصله زمانی دو سند ده سال است که نشان دهنده استمرار این امر در طول زمان می‌باشد.

مکاتبه وزارت کشور با سازمان دفاع غیرنظامی در خصوص اختصاص دادن درآمد شهرداری‌ها به سازمان دفاع غیرنظامی
وزارت کشور
اداره کل امور شهرداری‌ها
سازمان دفاع غیرنظامی

خط به نامه شماره ۴/۳۳۳
[۱۳] ۳۳/۱/۲۱

موضوع اختصاص دادن ۱٪ درآمد شهرداری‌ها به آن سازمان اشعار می‌دارد به طوری که اطلاع دارند علاوه بر اینکه اکثر شهرداری‌های کشور جدیداً تأسیس است اصولاً اختصاص دادن اعتبار معینی از کلیه شهرداری‌ها به آن سازمان عمومیت نداشته و مستلماً قادر به پرداخت آن نخواهند شد. کما اینکه تعداد زیادی از شهرداری‌ها با توجه به برنامه‌های عمرانی و هزینه‌های جاری متبذبه مالی بوده به نحوی که این وزارت دارو طلبانه از وصول ۲٪ خود در سال جاری صرف نظر کرده است - مع‌الوصف برای اینکه نظر آن سازمان تأمین گردد - ضمن نامه شماره

۳۳۱۷
[۱۳] ۳۳/۲/۲۸

شرح لازم به سازمان برنامه نوشته شد که از محل اعتبارات عمرانی در این زمینه اقدام مساعدی به عمل آورند برای مزید اطلاع رونویس نامه مزبور به سیمه ارسال می‌گردد.

امضاء: (ناخوانا) | وزیر کشور

[حاشیه پایین:] امضاء: ناخوانا

تعریفی دیگر از امنیت

مردمانی که هزاران سال پیش در جلگه هموار رودخانه‌های دجله و فرات می‌زیستند، کوه‌های شرقی را که خورشید از آن برمی‌خاست، علامتو (Elamtu) - به معنای کشور طلوع خورشید - می‌نامیدند؛ و اکنون ایلام نامی است تداعی‌کننده و به یادگار از تمدن بسیار کهن عیلام، که در دوران باستان قلمرویی به گستردگی استان‌های خوزستان، لرستان، پشتکوه (ایلام کنونی) و بختیاری داشته است. تمدن ایلام و اقوام مستقر در این سرزمین، در تمام طول تاریخ، مدافع خط مقدم تمدن ایرانی در مقابل تمدن‌های غرب زاگرس و بین‌النهرین بوده‌اند. زمانی عیلامیان با سومریان و اکدی‌ها، و زمانی هم با بابلیان به جنگ می‌پرداختند، تا آنکه در بر خور دولت آشور و به دست آشور بانیپال (۶۴۵ پ. م.) منقرض شدند. اما درگیری دولت‌های عیلام با آشور، چنان دولت آشور را دچار ضعف ساخت که گورث، بنیان‌گذار سلسله هخامنشی، فرصت آن یافت تا گستره‌ای به وسعت بلخ تا بابل را به عنوان سرزمین یکپارچه ایران تعریف کند. این سرزمین در حکومت‌های اشکانیان و ساسانیان نیز جزء سرزمین ایران محسوب می‌شد - اما همواره فرمانروایی مستقل داشته، در حمله اعراب به ایران، اقوام کرد و لر ساکن

در این منطقه با مقاومت دلیرانه خود، هیچ‌گاه اجازه سیطره تمام عیار را بر این سرزمین ندادند. مهم‌ترین حکومت این سامان در دوران پس از اسلام، اتابکان لر بود که پانصد سال دوام داشت، تا آنکه آخرین اتابک لر به نام شاهوردی خان به دست شاه عباس صفوی اعدام گردید و سلسله والیان لر جانشین آن نشد. چه حکومت اتابکان لر و چه والیان لرستان، باز هم به نقش تاریخی خود که دفاع از خط مقدم تمدن ایرانی بود، ادامه دادند.



بی‌شک نام حسین قلی خان والی، در تاریخ معاصر این سرزمین، به عنوان سرزداری منضبط و قدرتمند و مدافعی دلیر در برابر تجاوز ترکان عثمانی و راهزنان عرب، ثابت و بی‌خدشه باقی می‌ماند و به یادگار از او و تمامی ایلامیان معاصر با او قلعه والی به عنوان نماد تاریخی این نقش، بر تارک شهر ایلام خودنمایی خواهد کرد. آخرین بازی این سرزمین در نقش تاریخی اش، دفاع خستگی‌ناپذیر و شبانه‌روزی مردمان این سامان در جنگ تحمیلی است. ضرورتی ندارد که حافظه تاریخی ملت ایران را بگاویم، تنها به یادآوریم که مردمان ایلامی طی هشت سال جنگ تحمیلی، آوارگی کوه‌ها و دره‌ها و سکونت در چادر را به جان خریدند تا جریان زندگی را امنیت ببخشند. آیا نقش تاریخی ایلام، نه در عصر جنگ تمدن‌ها بلکه در گفت‌وگوی تمدن‌ها، باز هم تداوم خواهد داشت؟ آیا باید به دنبال تعریفی دیگر از امنیت بود؟

دیدگاه‌های آقای طاووس نژاد، شهردار ایلام، در این زمینه در گفت‌وگوی حاضر مطرح گردیده است.

گفت‌وگو با علی طاووس نژاد - شهردار ایلام

محمد سالاری‌راد

● آقای شهردار، به شهر ایلام چگونه باید نگریست و بر خورد شما چگونه بوده است؟

○ شهر ایلام، شهری است مرزی که در محاصره کوه‌ها و در جلگه‌های خوش آب و هوا واقع شده است. طبیعت زیبایی دارد و دارای سابقه تاریخی بسیار زیادی است. ایلام در جریان جنگ تحمیلی تقریباً به ویرانی کامل کشیده شد، اما هیچ‌گاه از جمعیت تهی نگردید. چهره شهر پس از جنگ و چهره کنونی آن کاملاً با یکدیگر متفاوت است و این تفاوت ناشی از سرمایه‌گذاری عظیم دولتی در این شهر است. اکنون می‌توان شهر را کاملاً سرپا، زنده و پر تحرک دانست. این شهر از نظر جمعیتی، پس از کرمانشاه و سنندج، سومین شهر غرب کشور محسوب می‌شود و اکنون حدود ۱۵۰ هزار نفر جمعیت دارد. ایلام، شهری است خدماتی و متکی به همین سرمایه‌گذاری‌های دولتی. تاکنون به صنایع قدرتمندی اتکا نداشته است، اما برنامه‌هایی برای استقرار صنایع گاز، پتروشیمی و استخراج معادن در دست است که با بهره‌برداری از آنها، اقتصاد



نمایی از شهر

سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال، البته به ثبات و افزایش مشاغل و کاهش بیکاری کمک می‌کند و از این طریق بخش بزرگی از مشکلات ناامنی ناشی از بیکاری جوانان حل خواهد شد.

● آیا تعدد مراکز مدیریت شهری در زمینه امنیت شهری، مشکلی ایجاد نکرده است؟

○ به فرض که در این زمینه به وحدت مدیریتی تأیید شویم، این تلاش تنها در درون شهر خواهد بود. در حالی که عوامل بر هم زنده امنیت شهری، از بیرون و خارج از اراده ما تحمیل می‌شوند همان گونه که گفتیم، امنیت شهرهایی همچون ایلام باید امنیت ملی تلقی شود و نحوه تأمین آن نیز باید از همان طریق صورت گیرد.

● آیا مشکلات قومی بر امنیت شهر تأثیر ندارد؟

○ خیر. شهر ایلام از دیرباز محل سکونت اقوام گُرد، لر و عرب بوده است و این اقوام همواره در کنار یکدیگر زیسته‌اند و در تمام حوادث تاریخی - به ویژه در جنگ تحمیلی - در کنار یکدیگر بوده‌اند. در این باره فقط نکته اساسی آن است که هیچ کدام از اقوام احساس تبعیض نکنند. اگر فعالیتی در شهر می‌شود، باید به گونه‌ای باشد که همه مردم شهر از آن سود ببرند. در غیر این صورت احساس بی‌عدالتی و تبعیض (و نه وجود اقوام گوناگون) می‌تواند بر همه تنده امنیت باشد. مدیریت شهری در ایلام باید با ظرافت تمام به همه این مسائل توجه کند.

● شهرداری ایلام در این راه دچار چه مشکلاتی است؟

○ شهرداری‌ها از دیدگاه دولت، سازمان‌های غیردولتی‌اند ولی از دیدگاه مردم ادارای دولتی محسوب می‌شوند. دولت معتقد به خودکفایی شهرداری‌هاست ولی مردم گمان می‌کنند که شهرداری‌ها به بودجه و اعتبارات دولتی متکی‌اند همین امر شرایط متناقضی را برای شهرداری‌ها به وجود آورده است. به نظر من طرح خودکفایی شهرداری‌ها، به ویژه برای شهرهای کوچک و متوسط، کاملاً ناموفق بوده است و وزارت کشور باید در این باره تجدید نظر کند. شهری همچون ایلام نیز که به درآمد چندانی اتکا

شهر بر پایه‌های اصلی خود متکی خواهد شد. تاکنون، کوشش شهرداری ایلام بر ارتقای خدمات شهری و رفاهی ایلام و پاسخ به جایگاه منطقه‌ای این شهر بوده است که از جمله آنها احداث فضای سبز و شهرسازی در چغاسیز، پایانه‌های مسافری و باربری، سامان‌دهی فروشندگان خیابانی در بازارچه‌های میوه و تره‌بار و جز اینهاست که با احداث آنها می‌توان تا حدودی به شأن ایلام به عنوان مرکز استان پاسخ گفت. به شهر ایلام و شهرهای مشابه آن نباید همچون سایر شهرهای کشور نگریست. البته این شهرها را نباید ضربه گیر و سپر دفاعی نیز تلقی کرد. شهرهای مرزی دروازه‌های کشورند و همه حیثیت کشور باید در این نقاطا تبلور یابند. اتفاقاً شهرهای مرزی باید جلوه‌گاه صلح و مرکز آرامش و امنیت باشند.

● بدین ترتیب، از این دیدگاه، امنیت شهر ایلام و شهرهای هم‌اند را چگونه می‌توان تعریف کرد؟

○ امنیت شهری همچون ایلام باید از دیدگاه‌های مختلفی ارزیابی شود. نخست به دلیل شرایط مرزی، به ویژه در مرزی مثل کشور عراق، امنیت این شهر دارای حساسیت زیادی است. امنیت ایلام دارای ابعاد ملی است و توجه به آن به اهتمام کل کشور نیاز دارد. برای تأمین امنیت مرزی، فقط دفاع نظامی و انتظامی کافی نیست، بلکه باید به وجوه دیگر تأمین ثبات فکر کرد. مثلاً گسترش مبادلات اقتصادی و تجاری از طریق این مرز، و درگیر کردن منافع اقتصادی در کشور با ایجاد بازارچه‌های مرزی و تمهیداتی مشابه، خود به امنیت این شهرها منجر می‌شود. دوم آنکه، مهم‌ترین جنبه امنیت شهر، امنیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری است. به ویژه آنکه، این امنیت باید چنان گسترش یابد که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی ترغیب به سرمایه‌گذاری شوند. در این باره گرایش‌هایی شکل گرفته است و اکنون می‌توان جریانی از سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی را در شهر مشاهده کرد. اما پشتوانه اصلی این جریان، سرمایه‌گذاری دولتی است که در صورت نبود آن، نمی‌توان بخش خصوصی را به صورت جدی به این شهر دعوت کرد.

و مشاورانی که مسئول تهیه طرح‌های شهری هستند، جایگاه متناسبی بیابند. سپس، بخشی از وظایفی که با ظرفیت و توان کنونی شهرداری‌ها همخوانی دارد، به آنها تفویض گردد. به نظر من از ۲۱ مورد وظیفه‌ای که در دستور کار ماده ۱۳۶ است، فعلاً فقط ۷-۸ مورد آنها را می‌توان به شهرداری‌ها ارجاع داد. سوم آنکه، توان مالی شهرداری‌ها افزایش یابد. این امر به چند طریق می‌تواند انجام شود، که از جمله آنها می‌توان به تجمع عوارض، تأمین اعتبار از محل اخذ مالیات، ملی کردن عوارض صنایع بزرگ، و واگذاری اراضی منابع طبیعی داخل محدوده شهرها به شهرداری‌ها اشاره کرد. چهارم، تصحیح ساختار سازمانی

شهر و البته در برابر خود کوهی از فعالیت‌ها و کارهای بر زمین مانده را می‌بیند، به طور طبیعی نمی‌تواند خودکفا باقی بماند. این شهر برای خود ویران نشد، که اکنون با درآمد و توان خود به روی پای خود بایستد. نکته دیگر آنکه، به رغم وجود شرح وظایف متعدد و انتظارات زیاد مردم، شهرداری در مقام و رتبه سایر دستگاه‌های دولتی نیست.

● چگونه می‌توان جایگاه شهرداری را ارتقا داد؟

۱) نخست آنکه پیش از تفویض اختیارات جدید به شهرداری‌ها، رتبه و مقام متناسب با اختیارات و وظایف کنونی به آنها داده شود؛ یعنی شهرداری‌ها در دیدگاه مردم، مسئولان دولتی



مرکز ساماندهی دستفروشی در شهر

شهرداری حساست. در وضع کنونی شهرداری‌ها، به ویژه آنچه که من در شهرداری‌های کوچک و متوسط می‌بینم، دارای نیروهای کارشناسی چندانی نیستند. هم شرایط مالی و هم قوانین شهری و کارمندی از ترمیم و بازسازی ساختار سازمانی می‌شوند. بالاخره، تجدید نظر در قوانین شهرداری‌هاست. گذشته از همه انتقاداتی که بر قوانین موجود است، من معتقدم که این قوانین باید به جنبه‌های محلی و منطقه‌ای توجه بیشتری کنند. قوانین موجود به گونه‌ای تنظیم شده‌اند که گویا شهرها دارای شرایط یکسانی هستند.

● در این باره آیا پیشنهاد خاصی دارید؟

۱) در همایشی که اخیراً از سوی سازمان شهرداری‌ها در قزوین برگزار شده بود، متوجه شدم که این سازمان دارای بدنه کارشناسی بسیار تحصیلکرده و فهیمی است. به نظر من، سازمان شهرداری‌ها باید در کنار کارشناسان مسلط به مباحث نظری، کارشناسانی را که در فعالیت‌های اجرایی به خبرگی کافی دست یافته‌اند، به کار گمارد.



نمای پهنشی ساختمان قلعه والی

سامانه اطلاعات جغرافیایی (GIS)، نیازها و کاربردها

گفت و گو با فریاد نوریان
ناصر برک پور
ایرج اسدی

مرباره فریاد نوریان
فریاد نوریان، متولد ۱۳۲۸
پس از گذراندن دوره
کارشناسی معماری و
کارشناسی ارشد
شهرسازی از دانشگاه ایلی
نورین در سال ۱۳۷۲ با درجه
دکترای شهرسازی از
دانشگاه فلوریدا



فارغ التحصیل شد. وی تاکنون فعالیت‌های حرفه‌ای متعددی در
امریکا و ایران داشته است. نوریان در سال ۱۳۷۵ به عضویت
علمی گروه شهرسازی دانشگاه تهران برآمده و از تاسیسات ۱۳۸۰
نیز مدیریت گروه شهرسازی را برعهده داشته است. وی
همچنین سردبیر دو ماهنامه شهرنگار به عضو هیئت تحریریه
فصلنامه مدیریت شهری و مشاور شهرداری تهران در زمینه
سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) است. از جمله فعالیت‌های
علمی وی می‌توان به ترجمه آثار چینی، شهر، همسوی
چشم انداز، مقدمه‌ای بر سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی
شهری، GPS، چگونگی استفاده از سیستم تعیین موقعیت
جهانی و طراحی شهر تهران، و نیز تألیف کتاب دیگری بر
رود تهیه طرح تفصیلی، اشاره کرد.

سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) در اوایل دهه ۱۹۶۰ در کانادا مطرح
گردید و در دهه ۸۰ جنبه جهانی پیدا کرد. هم‌اکنون مؤسسات بزرگ - و حتی
شرکت‌های کوچک - با این سیستم کار می‌کنند. اکثر کشورهای پیشرفته و حتی
کشورهای غیرصنعتی اقدام به ایجاد سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی ملی و
فراگیر کرده‌اند، تا بتوانند اطلاعات و داده‌های ذی‌قیمتی را در اختیار ادارات و
شرکت‌های دولتی و خصوصی قرار دهند. این گفت‌وگو بیشتر در پی بررسی کاربرد
GIS در امور شهری و وضعیت کنونی آن در سازمانها و مؤسسات ایرانی است.

شاید بتوان گفت GIS از قرن شانزدهم هم وجود داشته
است، ولی با پیدایش کامپیوتر و پیشرفت آن به عنوان روشی
مبتنی بر کامپیوتر مطرح گردیده است. به عبارت دیگر، در گذشته
تحلیل اطلاعات به روش لایه‌گذاری بدون کامپیوتر و دستی
انجام می‌شد؛ ولی امروزه با ظهور کامپیوتر این کار خیلی دقیق‌تر و
سریع‌تر با حجم اطلاعات بسیار وسیع‌تر انجام می‌گیرد. شاید اولین
کار جدی با GIS که با کامپیوتر همراه بود، به دهه ۱۹۶۰ بر گردد
که در کانادا و در بخش جنگلداری و مدیریت آن مورد توجه قرار
گرفت. دلیل استفاده از آن نیز ایجاد سیستم مدیریت علمی و دقیق
جنگلداری برای جنگلهای کانادا بود. البته اگر چه می‌توان گفت
کانادایی‌ها ابداع‌کننده GIS جدید بودند، ولی به سرعت بازار را از
دست دادند، و دیگران - به ویژه آمریکا و انگلیس - خیلی سریع
این ایده را برگرفتند و آن را بسط و توسعه دادند، به نحوی که کانادا
فعلاً خود از این قافله عقب مانده است.

● GIS امروزه در چه کشورهایی بیشتر مورد استفاده قرار
می‌گیرد؟

○ اکنون GIS در کل جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد و
رواج دارد؛ و شاید به تعبیری حکیم قلم و کاغذ را پیدا کرده است. این
سیستم حتی در کشورهای غیرصنعتی و در حال توسعه، از مازنی

● قبل از ورود به بحث، ارائه تعریفی از موضوع - یعنی
GIS - بسیار مناسب خواهد بود. نظر شما چیست؟

○ GIS را می‌توان از دو جنبه مورد بحث قرار داد: GIS به
عنوان نوعی ابزار و یا به عنوان روشی کمی. GIS به عنوان ابزار،
وسیله‌ای کامپیوتری است و واژه «سیستم» در عبارت «سیستم
اطلاعات جغرافیایی» نیز به بحث‌های کامپیوتری آن مربوط
می‌شود. این سیستم اطلاعات را جمع‌آوری، ذخیره‌سازی، بازیافت
و تحلیل می‌کند و نمایش می‌دهد. اطلاعات در اینجا از نوع
اطلاعات مکانی است - یعنی اطلاعاتی که روی زمین وجود دارد.
معمولاً ۸۰ تا ۹۰ درصد اطلاعاتی که حرفه‌هایی نظیر شهرسازی
با آنها درگیرند اطلاعات مربوط به مکان هستند. عنوان جغرافیایی
GIS نیز باز اشاره به بعد مکانی اطلاعات دارد، به طوری که برخی
اوقات در متون مربوط حتی به عبارت سیستم اطلاعات مکانی در
مقابل سیستم اطلاعات جغرافیایی اشاره شده است. از جنبه
روش‌شناسی، GIS به عنوان یکی از دقیق‌ترین و جدیدترین
روش‌های تحلیل اطلاعات مکانی تلقی می‌شود که در بسیاری از
رشته‌ها - از جمله شهرسازی - کاربرد دارد.

● GIS چه زمانی مطرح شد و دلایل طرح این سیستم چه
بود؟

کمک کرد، یا اینکه خود روش نیز بر تریبهای برمدلهای قبلی داشت؟

روشی که آن زمان وجود داشت همان روش لایه گذاری و یا استفاده از اطلاعات در لایه‌های مختلف و بعد روی هم انداختن آنها و تحلیل کردنشان با هم بود. در دهه ۱۹۶۰ شخصی به نام یان مک هارک در آمریکا، لایه گذاری را به شکلی نو و با نظریه‌ای محکم و مستدل در کتاب خود به نام «طراحی با طبیعت» که اکنون به عنوان مرجعی کلاسیک مطرح است، عرضه کرد. ایده‌های مک هارک پایه‌ای برای GIS های امروزی شد که با کامپیوتر نیز همراه بودند. بدین ترتیب بحث نظری آن این گونه شکل گرفت. پیشرفت در سخت‌افزار و نرم‌افزارهای کامپیوتری و نیز فن باوری که در آن زمان رواج داشت، همه دست به دست هم دادند تا این سیستم توسعه روز افزون بیابد. البته در دهه ۱۹۶۰ بیشتر توجه روی خود داده‌ها (داده‌های خام) بود. در دهه ۱۹۷۰ مدیریت



اطلاعات اهمیت یافت و سیستمهای MIS در همان زمان مطرح شد. دهه ۱۹۸۰، GIS را به دنبال داشت که در واقع قدرت خود را بیش از پیش نشان داد. در دهه ۱۹۹۰ به این طرف PSS ها مطرح شده‌اند که از مبنای GIS استفاده می‌کنند و در برنامه‌ریزی به کار می‌روند. در حقیقت همه این روندها گرایش به هوشمندسازی نظامهای تصمیم‌گیری را خاطر نشان می‌کنند. اگر بخواهیم به گونه‌های دیگر به این چند دهه نگاه کنیم، باید دهه ۶۰ رده اطلاعات پایه به شمار آوریم. دهه ۷۰ دهه دانش و یا استفاده از داده (Knowledge) بوده است و دهه ۸۰ به بعد نیز دهه‌های سیر به سوی هوشمندسازی است.

● غرب برای رسیدن به این مرحله (عصر اطلاعات) حداقل چهار دهه پرفراز و نشیب را پشت سر گذاشته است. آیا ما نیز باید برای رسیدن به این مرحله، این دوره‌ها را پشت سر بگذاریم؟

درست است. غرب تجربه‌های ۴۰ ساله در زمینه GIS دارد و صادر ایران هنوز در ابتدای راه هستیم. غرب دوره صنعتی را طی کرده و در این ۲۰ سال، انقلاب اطلاعاتی را هم پشت سر گذاشته است. ولی تفاوت در این است که برای رسیدن به عصر اطلاعات لازم نیست که ما نیز آن دوره‌ها را طی کنیم. شاید این ویژگی ذاتی

گرفته تا کشور های جنوب خلیج فارس مانند قطر و کویت، نیز بسیار جا افتاده است. البته این گونه کشورها در راه اندازی این سیستم‌ها از کشور های صنعتی کمک گرفته‌اند. مثلاً قطر یک GIS کامل برای کل کشور دارد ولی مشاورانش همه آمریکایی و کانادایی‌اند. این سیستم در شهر سازی کشور های مختلف، چه در برنامهریزی و چه در طراحی، جا افتاده است. البته بعد طراحی آن در حال توسعه است ولی در برنامهریزی به گونه‌ای است که بسیاری از شهر های جهان بدون آن عملاً کاری انجام نمی‌دهند.

● در اینجا بد نیست اشاره تاریخی مختصری بر تحولات GIS بشود و دلایل توجه به آن - که به نظر می‌رسد صورت یکنواختی هم نداشته است - مرور گردد. نظر شما چیست؟

دهه ۱۹۶۰ که زمان آغاز استفاده از GIS است، دوره‌ای است که اعتمادی عمومی نسبت به علم‌گرایی و فناوری به وجود آمده است. وجود این اعتماد عمومی در سطح مردم در زمینه علم و فناوری باعث شد که دولتها پول فراوانی برای توسعه این گونه سیستمها پرداخت کنند. البته در دهه ۱۹۷۰ این شرایط عوض شد و اعتماد به علم و کامپیوتر کمی رنگ باخت. دهه ۱۹۸۰ شرایط باز به نفع فناوری دیگرگون شد. دلیل آن هم اختراع و ظهور کامپیوتر های شخصی (PC) بود که دسترسی راحت همگان را به سیستم GIS فراهم ساخت. پیش از آن، سیستم مورد بحث فقط با توسل به کامپیوتر های بزرگ امکان کار می‌یافت، و دسترسی به این کامپیوتر ها هم برای افراد بسیار خاصی میسر بود؛ ولی با شرایط جدید (اختراع PC ها در دهه ۱۹۸۰) این امکان برای همه فراهم شد. به این دلیل GIS در دهه ۸۰ دوباره با جهشی بزرگ پای به عرصه نهاد. به گونه‌ای که تا اواخر دهه در بسیاری از شرکتها، سازمانها و مؤسسات به کار گرفته شد. برای مثال، شهرداری شیکاگو - که من مدتی در آنجا مشغول به فعالیت بودم - در اواخر دهه ۸۰ GIS را وارد سازمان کرد و از سالهای ابتدای دهه ۱۹۹۰ عملاً استفاده از آن را آغاز کرد.

● به این ترتیب علت گسترش GIS را باید به موازات توسعه کامپیوتر و توانمند یهای آن دید؟

به هر حال تأثیر پیشرفتهای فناوری کامپیوتر در این موضوع بسیار عظیم است. به طوری که حتی پیشرفتهای هم که امروزه در GIS مشاهده می‌شود به موازات پیشرفتهای کامپیوتر - چه سخت‌افزار و چه نرم افزار - صورت می‌گیرد. به عبارت دیگر، هر چه سرعت پردازش کامپیوترها بالاتر می‌رود و ذخیره سازی راحت تر می‌شود و حجم آن افزایش می‌یابد، GIS هم توانمند تر می‌گردد و کارهای بهتر و متنوع تری انجام می‌دهد. کار با سیستمهای ۱۰ سال پیش، با وجود اینکه آنها هم کامپیوتری بودند، بسیار مشکل بود و به اصطلاح کاربر پسند نبود. ولی حالا همان کارها را می‌توان بسیار راحت تر انجام داد. در اینجا این نکته ضروری است که اگر چه بخش مهمی از GIS سخت‌افزار و نرم‌افزار آن است، لیکن تنها بخش آن نیست. همچنین می‌توان از ابعاد تشکیلاتی و نیروی انسانی و نیز خود اطلاعات، به عنوان دو بخش اساسی GIS نام برد که وجود آنها در بهره‌برداری از این سیستم بسیار حیاتی است.

● در بحثهای قبل اشاره کردید که روش تفکر GIS حتی در قرنهای شانزدهم و هفدهم هم وجود داشته است. حال، روشی که در دهه ۱۹۶۰ مطرح گردید چه ابعاد بدیع و تازه‌ای داشت که این گونه مورد پذیرش وسیع قرار گرفت؟ آیا فقط قسمت سخت‌افزار و نرم‌افزار بود که به این جهش

اطلاعات باشد چون اگر امکانات سخت افزاری و نرم افزاری و نیروی انسانی که بسیار مهم هستند در دسترس باشد تمام اجزای مورد نیاز برای ورود به عصر اطلاعات در اختیار خواهد بود. حتی با وجود اینکه در تحریم قرار داریم، باز می توان انواع سخت افزارها و نرم افزارها را به طریق دیگر به ایران وارد کرد. اطلاعات ماهواره ای هم خریداری شدنی است. به عبارت دیگر، ورود به عصر اطلاعات بسیار سریع تر و سهل تر از صنعتی شدن صورت می گیرد.

● **نمنا به کاربردهای GIS در برنامه ریزی، طراحی و مدیریت اشاره کردید. بهتر است در این قسمت به شرایط ایران بپردازیم و ببینیم GIS در ایران امروز چه وضعیتی دارد و چگونه از آن استفاده می شود.**

○ GIS را در هر موضوعی که به شهر مربوط می شود می توان به کار برد. البته گفتنی است که کاربردهای آن فقط در شهرسازی نیست بلکه بسیاری از علوم دیگر نیز - از پزشکی



گرفته تا حتی رشته های هنری - از آن استفاده می کنند. در شهرسازی بعد برنامه ریزی آن بسیار جا افتاده تر است؛ مثلاً در مکان یابی کاربریها یا برنامه ریزی زیرساختها و در زمینه طراحی در مقوله های دیدن فضا، شبیه سازی و مدل سازی بسیار کاربرد دارد.

شاید برای ورود GIS به ایران توان تاریخ مشخصی معلوم کرد؛ ولی می توان گفت استفاده عملی و گسترده از آن به ۱۰ سال پیش باز می گردد - یعنی زمانی که شهرداری تهران گروهی را مأمور مطالعات امکان سنجی استفاده از GIS در شهرداری تهران کرد. مطالعات این گروه نشان داد که راه اندازی این سیستم در شهرداری تحت عنوان واحد GIS شهرداری عملی است. این واحد در شهرداری تهران تشکیل شد و در اولین گام اطلاعات طرح تفصیلی تهران را وارد سیستم کرد. هدف از این کار در اختیار قرار دادن اطلاعات طرح های تفصیلی به عموم مردم بود. همان گونه که می دانید قبل از این طرح تفصیلی در اختیار چند فرد خاص بود که امکان سوء استفاده از اطلاعات آن وجود داشت ولی به این ترتیب این امکان از بین رفت.

● **ایا اکنون شهر تهران به عنوان بزرگ ترین شهر کشور از امکانات سیستم اطلاعات جغرافیایی بهره مند است یا نه؟**
○ در سال ۱۳۷۴، بعد از انجام چند پروژه آزمایشی همچون

تهیه GIS آتش نشانیهای کشور و جز آن، بالاخره تصمیم گرفته شد GIS کاملی برای کل تهران تهیه شود. اولین گام تهیه یک نقشه پایه از تهران بود. تهران نقشه ای نداشته و آخرین نقشه موجود که از روی عکسبرداری هوایی تهیه شده بود به سالهای ۴۳-۱۳۴۲ برمی گشت. محتملاً این نقشه به دلیل تغییرات بسیار زیاد قابل استفاده نبود. نقشه های شرکت گاز تهران بررسی شد. اگر چه تفصیل و جزئیات خوبی در آنها وجود داشت ولی چون در آن زمان در تهیه آنها استانداردهای بین المللی رعایت نشده بود، آنها نیز قابل استفاده نبودند. در این شرایط آخرین راه چاره انجام عکسبرداری جدید بود. با هماهنگی سازمان نقشه برداری، کل تهران از جاسرود تا رود کرج عکسبرداری شد. این عکسها به ۷ مشاور بخش خصوصی واگذار گردید تا به صورت رقومی در آورده شوند. نقشه های رقومی شده بعد از انجام باید به مرکز برمی گشت تا صحت آنها مورد بررسی و تأیید قرار گیرد. برای این کار نیز لازم دیدند از نیروهای وزارت نفت کمک بگیرند که تجربه زیادی در نقشه برداری زمینی داشتند. بدین ترتیب صحت تصاویر رقومی شده بر روی زمین کنترل شد. این اطلاعات در صورت داشتن خطا به مشاور بازمی گشت تا تصحیح شود. این فرایند چند سالی طول کشید تا بالاخره نقشه پایه درست شد. بعد از تهیه نقشه پایه، گام بعد آماده کردن آن برای محیط GIS بود. در این مرحله خطاهای فنی نقشه گرفته می شد؛ مثلاً اگر جایی پولیگون بسته نبود یا خطای دیگری به چشم می خورد تصحیح انجام می شد. این کار هم انجام گردید و اکنون برای قسمت اعظم تهران این نقشه تهیه شده و در دسترس مشاوران و محققان گرفته است.

● **در زمینه استفاده از GIS در ایران، کدام بخشها، سازمانها و یا وزارتخانه ها پیشرفته تر هستند؟**

○ مثالی که ارائه شد برای کار عملی و گسترده در زمینه GIS بود. ولی قبل از این، همزمان سازمانهای دیگری نیز در این زمینه کار کرده بودند. بعد از سال ۱۳۷۳ بیشتر وزارتخانه ها، از وزارت کشاورزی گرفته تا کشور و مسکن و شهرسازی، همگی واحدی به نام واحد GIS در درون خود ایجاد کردند. بعضی ها جدی تر به فعالیت پرداخته اند و برخی ها کمتر. مثلاً جهاد کارهای خیلی جدی با GIS انجام داده است. در خود سازمان نقشه برداری سالهاست که با GIS کار می کنند. اکنون نیز نقشه های پایه ای را برای کل کشور - البته در مقیاسی متفاوت - در دست انجام دارند که پیشرفت کارشان هم زیاد است. وزارت مسکن نیز اقدامهایی در این زمینه انجام داده است؛ البته در بعضی استانها مثل آذربایجان کار بیشتری صورت گرفته و در برخی دیگر کمتر، ولی آنها هم پروژه ملی دارند که GIS را برای کل شهرهای ایران پیاده کنند. شهرداریهای شهرهای دیگر نیز به همین ترتیب، یعنی مثلاً در شهرداری کرمان هم واحدی به نام واحد GIS وجود دارد. البته اینها در سطوح متفاوتی قرار دارند؛ بعضی ها در ابتدای کار هستند - یعنی در جمع آوری اطلاعات - و برخی ها شاید جلوتر.

● **در برآورد کلی فکر می کنید در این ۱۰ سال رشد GIS و کار جدی با آن چگونه بوده است؟**

○ توجه به آن خیلی زیاد بوده است. از یک بعد اگر بخواهیم در سازه میزان استفاده از آن اظهار نظر کنیم، شاید بتوان گفت هنوز در ابتدای کار هستیم. از آنجا که تواناییهای زیادی در تحلیل اطلاعات وجود دارد، سازمانهایی که بتوانند با GIS اطلاعات را تحلیل کنند، به سطح پیشرفته ای رسیده اند؛ و اگر قبل از آن باشند یعنی GIS را به عنوان ابزاری برای داشتن اطلاعات در کامپیوتر و

تمایش و دیدن آن یا گرفتن پلاط استفاده کنند، در سطح ابتدایی قرار دارند. خیلی جاها هنوز در این مرحله به سر می‌رسند.

● به نظر شما چه مشکلات و موانعی در راه استفاده پیشرفته از GIS وجود دارد؟ آیا می‌توان به نبود نیروی متخصص لازم و آموزش در این زمینه اشاره کرد؟

(۱) البته اینها به نوعی مشکلات اساسی محسوب می‌شوند. در صورت مقایسه، می‌توان دریافت که در کشورهای پیشرفته GIS به شکلی بسیار جدی‌تر دنبال می‌شود. برای مثال، در آمریکا و اروپا دانشجویان شهرسازی چندین کلاس اجباری (تا ۱۲ واحد نظری و عملی) در زمینه GIS می‌گذرانند. چون GIS زمانی که به سطح تحلیل می‌رسد روش کمی محسوب می‌شود که آن وقت به کار گرفتن آن روش دیگر فراتر از بحث نرم‌افزار است - یعنی مانند اتوکد نیست که در ۱۲ جلسه بتوان دستورالعملش را یاد گرفت.

سورده دیگر توانایی مالی هر کشور است که به اندازه آن برای تحقیقات بودجه اختصاص می‌دهد. مثلاً در آمریکا کمترین مقدار برای یک دانشگاه برای بخش GIS خود در سال هزینه می‌کند حدود ۵۰ هزار دلار است. در کل ایران اگر بخواهیم عددی برابر آن ذکر کنیم شاید کمتر از ۵ هزار دلار باشد. البته در ایران هم دانشگاهها شروع به تجهیز و سرمایه‌گذاری در این زمینه کرده‌اند. مثلاً در دانشگاه تهران یک درس اجباری دو واحدی GIS ارائه می‌شود. البته برنامه‌های هم پیشنهاد شده است که این به نوعی گسترش یابد که در کارگاههای مختلفی هم که دانشجویان می‌گذرانند برای تهیه پروژه از GIS استفاده شود.

● چه فرصتها و امکاناتی، یا شاید بتوان گفت چه اجبارهایی، در استفاده از GIS وجود دارد؟

(۱) از یک طرف بازار شدیداً به دنبال افرادی است که با این سیستم راحت باشند. حالا دانشجویها هم متوجه شده‌اند که اگر با GIS آشنا باشند فرصتهای کاری بیشتری برای شان مهیا می‌شود. به عنوان مثال، برای شهر تهران ۲۲ مشاور در حال مطالعه و تهیه طرح تفصیلی هستند در شرح خدمات آنها گنجانده شده است که کارها باید با GIS ارائه شوند. از این رو همه مشاوران در پی افرادی هستند که با GIS آشنا باشند و توانایی انجام این کار را داشته باشند. این تقاضا باعث می‌شود که برای عرضه نیروی متخصص هم توجه بیشتری شود. در آینده این را خواهیم دید.

● اشاره کردید که یکی از پیشگامان استفاده از GIS در ایران به نوعی شهرداری تهران بوده است. می‌خواهیم بدانیم شهرداریهای کشور در این زمینه در چه وضعیتی هستند و چگونه می‌توانند استفاده از این سیستم را شروع کنند و گسترش دهند. خیلی وقتها این تصور وجود دارد که نیروهای خیلی زیاد و تشکیلات پیچیده‌ای نیاز است ولی شاید بتوان با یک امکانات اولیه‌ای هم شروع به کار کرد. نظر شما چیست؟

(۱) اینکه گفتیم از شهرداری تهران شروع شد، منظورمان یک کار عملی بزرگ بود و الا قبل از آن پروژه‌های GIS در حد طرحهای تحقیقاتی کوچک انجام شده بود. مثلاً به یاد دارم قبل از انقلاب تیمی که البته بخشی از آن از خارج از کشور بود، در آن زمان کارهایی را - هر چند ابتدایی - با GIS در مورد حاشیه دریای خزر انجام داده بودند. وضعیت کاربرد GIS در شهر داریها و ارتباط موضوع با آنها به طور خاص، در سطح طرحهای توسعه شهری وجود خواهد داشت. بخش عظیمی از فرآیند تهیه این طرحها مستلزم جمع‌آوری اطلاعات و تحلیل آنهاست که با GIS امکان پذیر خواهد بود. در

آینده پیشرفته‌ها چنان سریع خواهد بود که اینها تبدیل به نوعی سیستم تخصصی (Expert System) یا هوش مصنوعی می‌شود که خیلی از نتیجه گیرها را خود سیستم انجام می‌دهد.

در خود شهر داریها و مدیریت شهرها، هماهنگی بخشهای مختلف با هم دیگر یا GIS به راحتی امکان پذیر خواهد بود. فرض کنید کل اطلاعات مربوط به همه ابعاد شهر در یک جا وجود داشته باشند (در کشورهای پیشرفته این گونه است) و ادارات مختلف و بخشهای مرتبط نیز به این اطلاعات متصل باشند. هر بخش، آن قسمتی از اطلاعات را که نیاز دارد می‌تواند مورد استفاده قرار دهد. اگر پایگاه داده‌ای موجود باشد که تمام طرحها و فعالیتهای عمرانی آینده - که قرار است به وسیله بخشهای مختلف به اجرا درآید - در آن وجود داشته باشند، این فعالیتها به راحتی یا یکدیگر هماهنگ خواهد شد. مثال خطای خیابان به منظور اجرای طرحهای عمرانی را هوش بگیرد که یکی اوله می‌گذارد، یکی دیگر بعد از تعمیر و آسفالت آن، باز برای امری دیگر آن را می‌کند، و این چرخه ادامه می‌یابد. اگر این عملیات در چنین سیستمی قرار داشته باشد، امور عمرانی و خدمات رسانی با مشکلات کمتری انجام خواهد شد. یعنی می‌دانیم که این خیابان قرار است در فلان تاریخ و فلان روز به منظور اوله گذاری گاز کتده شود و اگر سازمانهای دیگری در اینجا در پی انجام فعالیتهای عمرانی باشند می‌توانند خود را با اولی هماهنگ کنند. به این ترتیب از دوباره کاری و تکرار پرهیز می‌شود.

● آیا شهر داریهای کوچک هم می‌توانند با حداقل نیرو و امکانات این سیستم را در شهرهای خود راه اندازی کنند؟

(۱) به نظر می‌رسد که شهرهای کوچک در این زمینه خیلی موفق ترند. چون شهرهای بزرگ حجم اطلاعات وسیعی دارند و سازمانهای متعدده در پی مدیریت شهری است. ولی در شهرهای کوچک قسمت وقت گیر - یعنی جمع‌آوری و وارد کردن اطلاعات در کامپیوتر - خیلی سریع‌تر امکان پذیر می‌گردد. اکنون به سولزات GIS پیشرفته‌های زیادی نیز در زمینه ماهواره صورت گرفته است. اطلاعاتی که ماهواره‌ها در اختیار ما می‌گذارند شکلی بسیار سریع و دقیق به خود گرفته است. اطلاعات ماهواره‌ای اگر چه قیمت اولیه بالایی دارند ولی نسبت به جمع‌آوری اطلاعات به صورت سنتی مقرون به صرفه‌اند. دقت این اطلاعات روز به روز در حال افزایش است. مثلاً دقت تصاویر ماهواره‌ای در گذشته در حد ۱۰-۱۵ متر بود ولی اکنون دقت این اطلاعات در حد ۸۰ سانتی متر است. این گونه اطلاعات دقیق تر شده و به همان نسبت دسترسی به آنها راحت‌تر شده است. مثلاً می‌توان سفارش داد که از فلان شهر در فلان تاریخ و ساعت تصویر گرفته شود، سپس خریداری گردد. برای شهرهای کوچک این اطلاعات راحت‌تر وارد سیستم می‌شود و قابل استفاده است. از این بعد، شهرهای کوچک این برتری را نسبت به شهرهای بزرگتر دارند، اما این شهرها به هر حال از بعد نیروی انسانی یا مشکل روبرو هستند. نیروی متخصص اگر بین تهران و یک شهر کوچک حق انتخاب داشته باشد، شهر بزرگتر را انتخاب می‌کند. اگر چه از این نظر شهرهای کوچک مشکل دارند ولی می‌توان گفت با عرضه کافی نیروی انسانی این مشکل در آینده حل شدنی است. تربیت نیروی انسانی در زمینه GIS برای شهرسازان - اعم از طراحان، برنامه‌ریزان و مدیران شهرها - بسیار ضروری و انگار نا پذیر است.

● با سپاس از شما.

شهر در گذر جرایم

نقش آفرینی شوراها در تأمین امنیت شهری

سعید سفیری

کارشناس علوم ارتباطات

زمانی شهرها حصار داشتند، و حصار برای حفاظت شهر از شر مهاجمان بود. با پیدایش انقلاب صنعتی توسعه شهرها آغاز شد و ملت به مفهوم امروزی پدید آمد. کشورها و دولت‌ها با مرزبندی جدید شکل گرفتند و حکومت‌های محلی، که امنیت در آنها هر لحظه می‌توانست فرو ریزد، جای خود را به حکومت‌های متمرکز پر قدرت دادند. ترس از حمله بیگانگان به حریم شهرها، ناپدید شد و امنیت در شهر ظاهر گردید. حصار دور شهرها در بیشتر مناطق یا جنبه تاریخی و فرهنگی به خود گرفت، و یا فروریخت و به دست فراموشی سپرده شد. اما مردم شهرها پس از مدتی با ناامنی تعریف شده‌ای مواجه شدند که در مامن قبلی آنها سابقه چندان نداشت. این ناامنی عبارت بود از کجروی، بزهکاری، حمله به افراد در خیابان‌ها، تجاوز به عنف، و جز اینها که ارمغان زندگی در شهرهای بزرگ بود.

در شهرها - خصوصاً شهرهای بزرگ - برخلاف روستاها، افراد شناختی از یکدیگر نداشتند و در نتیجه کنترل و نظارت اجتماعی بر عملکرد افراد دیگر از میان رفت. وسعت مکانی، بیکاری، بی‌هویتی و ده‌ها دلیل دیگر، خشونت را به عرصه شهر کشاند، و شهر بخشی از کار کرد پنهان خود را به نام خشونت و رفتارهای ناهنجار به نمایش گذاشت. از اوایل قرن بیستم که جامعه‌شناسان به طور جدی تصمیم به بررسی مشکلات اجتماع گرفتند، بحث آسیب‌شناسی - که به نوعی از زیست‌شناسی وام گرفته شده بود - وارد صحنه اجتماع گردید. ریشه‌یابی مشکلات شهر فقط به بررسی‌های جامعه‌شناختی ختم نشد بلکه همگان به آن یا دعوت شدند و یا به نوعی درگیر ماجرا شدند.

سال‌هاست که در شهرهای بزرگ دنیا شهرداری‌ها با همکاری دیگر نهادها به دنبال راه‌چاره هستند.

مؤسسه جرم‌شناسی ایالات متحده در گزارشی، که در سال‌های پایانی قرن بیستم منتشر شد، اعلام کرد: «خشونت در شهرهای دو دهه اخیر ۳/۵ درصد افزایش یافته است. درصد خشونت بر حسب منطقه، کشور و شهرهای مختلف متفاوت است. این تحقیق در ۳۹ کشور جهان انجام شده است. براساس نتایج به دست آمده، در اروپای غربی رشد سریع جرم و جنایت و رفتارهای ضد اجتماعی مشاهده می‌شود؛ در حالی که جنایت‌های مهیب به دلیل پیشرفت‌های انجام شده در سیستم قضایی و برخورد‌های صحیح پلیس و

جرم و جنایت در شهر

جامعه‌شناسان دلایل بسیاری را برای ارتکاب جرم افراد ذکر می‌کنند که به نوبه خود جای بحث فراوانی دارد. اما در این میان شهرسازان نیز بحث تازه‌ای را در کشور مطرح می‌کنند، که گرچه از عمر آن در کشورهای پیشرفته چندین دهه می‌گذرد اما در ایران تنها چند سالی است که به طور جدی و گریخته از سوی دانشگاهیان دلسوز و مسئول مطرح شده است؛ و آن تأثیر طراحی فضاهای شهری بر رفتارهای جرم‌زاست.

تأثیر فضاهای بدون دفاع شهری را بر رفتارهای جرم‌ز، می‌توان در نظرسنجی‌ای که در ۸ شهر بزرگ کشور اجرا شده است مشاهده کرد. براساس این تحقیق، ۸۱ درصد شهروندان احساس ناامنی می‌کنند. برخی از عوامل ایجاد ناامنی علل محیطی دارند. از جمله

افزایش یافته است...» (۱)

این آمار جهانی است که از خشونت و رفتار جرم‌زاد در شهرها به عنوان معضلی جهانی و حاد سخن می‌گوید. اما آمار کشور ما، با پایتخت بزرگی مانند تهران، چگونه است: «براساس آمار ارائه شده سازمان بهزیستی در سال ۱۳۷۸، در مجموع ۵۳ هزار و ۴۶۰ مورد ضرب و جرح و اعمال خشونت آمیز در تهران رخ داده است. تعداد این نزاع‌ها به ازای هر صد هزار نفر جمعیت شهر تهران، ۴۸۲ مورد بوده است. در همین سال به ازای هر صد هزار نفر ۲۷ قتل غیر عمد رخ داده است.» (۲)

سال‌هاست که در شهرهای بزرگ دنیا شهرداری‌ها با همکاری دیگر نهادها به دنبال راه‌چاره هستند.

مؤسسه جرم‌شناسی ایالات متحده در گزارشی، که در سال‌های پایانی قرن بیستم منتشر شد، اعلام کرد: «خشونت در شهرهای دو دهه اخیر ۳/۵ درصد افزایش یافته است. درصد خشونت بر حسب منطقه، کشور و شهرهای مختلف متفاوت است. این تحقیق در ۳۹ کشور جهان انجام شده است. براساس نتایج به دست آمده، در اروپای غربی رشد سریع جرم و جنایت و رفتارهای ضد اجتماعی مشاهده می‌شود؛ در حالی که جنایت‌های مهیب به دلیل پیشرفت‌های انجام شده در سیستم قضایی و برخورد‌های صحیح پلیس و

جرم و جنایت در شهر

جامعه‌شناسان دلایل بسیاری را برای ارتکاب جرم افراد ذکر می‌کنند که به نوبه خود جای بحث فراوانی دارد. اما در این میان شهرسازان نیز بحث تازه‌ای را در کشور مطرح می‌کنند، که گرچه از عمر آن در کشورهای پیشرفته چندین دهه می‌گذرد اما در ایران تنها چند سالی است که به طور جدی و گریخته از سوی دانشگاهیان دلسوز و مسئول مطرح شده است؛ و آن تأثیر طراحی فضاهای شهری بر رفتارهای جرم‌زاست.

تأثیر فضاهای بدون دفاع شهری را بر رفتارهای جرم‌ز، می‌توان در نظرسنجی‌ای که در ۸ شهر بزرگ کشور اجرا شده است مشاهده کرد. براساس این تحقیق، ۸۱ درصد شهروندان احساس ناامنی می‌کنند. برخی از عوامل ایجاد ناامنی علل محیطی دارند. از جمله

بر اساس آمار ارائه شده سازمان بهزیستی در سال ۱۳۷۸، در مجموع ۵۳ هزار و ۶۰۰ مورد ضرب و جرح و اصابات خشونت آمیز در تهران رخ داده است

در بسیاری از کوچه‌ها عقب‌نشینی برخی از ساختمان‌ها باعث می‌شود که فضاهایی خارج از دید پدید آیند، و این فضاها خود به محل مناسبی برای توزیع مواد مخدر بدل می‌شوند

اینها می‌توان به این موارد اشاره کرد: خالی گذاشتن منزل به مدت چند روز، فرستادن فرزند به تنهایی به مدرسه، تردد خانم‌ها به تنهایی در شب، و قدم زدن در مسیرهای خلوت. (۳)

حیب‌الله طاهرخانی، دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری در مقاله‌ای با عنوان «ایجاد فضاهای قابل دفاع شهری»، در شماره ۹ فصلنامه مدیریت شهری، فضاهای بدون دفاع شهری را این گونه تعریف می‌کند: «فضاهای شهری که نسبت به سایر فضاها قابلیت بیشتری برای وقوع جرایم و تخلفات و اعمال ناپسندیدار دارند.»

طاهرخانی در مقاله خود کارکردها و عوامل شکل‌گیری این فضاها را چنین تشریح می‌کند: «فضاهای بدون دفاع شهری عموماً بر اثر سه عامل شکل می‌گیرند:

الف - عدم سازگاری بین فرم، کارکرد و معنی

با توجه به این اصل که هر فعالیتی باید در عرصه‌ای که دارای ویژگی‌های کالبدی و معنایی مشخص و متناسب با آن فعالیت است انجام پذیرد، می‌توان به رابطه بین فرم و عملکرد و معنی پی برد. این رابطه باید به گونه‌ای باشد که کالبد فیزیکی (فرم)، توانایی جوابگویی به کارکرد و معنی را توأمآ دارا باشد.

مهم‌ترین و اصلی‌ترین عامل شکل‌گیری فضاهای بدون دفاع شهری، عدم سازگاری بین فرم و کارکرد و معنی است.

ب - فضاهای بدون کارکرد یا دارای کارکرد متناوب

فضاهای بدون کارکرد در شهرهای بزرگ، به دلیل بورس بازی اراضی شهری و مطرح شدن زمین به عنوان سرمایه‌ای قابل اعتماد، بسیار گسترده است. ساختمان‌های متروک، پروژه‌های عمرانی نیمه تمام که بنا به دلایلی ساخت آنها متوقف شده و ساختمان‌های خالی از جمله فضاهای بدون کارکرد محسوب می‌گردند و زمینه را برای بروز جرایم شهری فراهم می‌آورند. یکی دیگر از انواع فضاهای بدون دفاع در این رده، فضاهایی هستند که دارای کارکرد متناوب اند و در مقطعی از روز یا فصل یا سال تبدیل به فضاهای مرده می‌شوند.

ج - نبود رویت بصری

فضاهای گم، همان گونه که از نام‌شان برمی‌آید، فضاهایی هستند که بنابر دلایل کالبدی، خارج از دید محسوب می‌شوند. عدم امکان رویت بصری به علت نبود روشنایی و آشکار نشدن فرم به علت تاریکی، اولین گام به سوی ایجاد فضای بدون دفاع است.»

زنی در پارک

چند سال قبل رفتگری که صبح زود مشغول کار روزانه خود در پارک لاله بود، جنازه زنی را یافت که آن را بر روی نیمکتی نشانده بودند. تحقیقات پزشکی قانونی نشان داد که او بیرحمانه با ضربات چاقو به قتل رسیده بود. شاهدان عینی به پلیس گفتند که در ساعت‌های اولیه شب دو مرد با زنی که او را در راه رفتن یاری می‌دادند روی نیمکت نشستند. مردان یک به یک با صدای بلند به دنبال بهانه‌ای آن نقطه را ترک کردند و زن تنها ماند تا رفتگری فردا صبح او را بیابد. ظاهراً زن را قبل از ورود به پارک به قتل رسانده بودند، تن او را شسته بودند، لباس برتنش کرده و او را در نقطه‌ای از پارک - که روشنایی چندانی نداشت - رها کرده بودند.

وسعت مکانی، بی‌کاری، بی‌هویتی و دلبخواه‌دلی دیگر، خشونت را به عرصه شهر کشاند، و بخشی از کارکرد پنهان خود را به نام خشونت و رفتارهای ناهنجار به نمایش گذاشت

مهم‌ترین و اصلی‌ترین عامل شکل‌گیری
فضاهای بدون دفاع شهری، عدم سازگاری بین
فرم و کارکرد و معنی است

ما نیازمند بازنگری مجدد در احداث اماکن
عمومی هستیم. در هر جایی نمی‌توان دیوار بلند
کشید، زیرا پشت دیوار محل مناسبی برای اختفا
و انجام اعمال مجرمانه، می‌شود

این استاد دانشگاه تجربیات کشورهای دیگر را در این زمینه مدنظر قرار می‌دهد و اضافه می‌کند: «در فرانسه درهای ورودی پله‌های اضطراری را، که چوبی بود، شیشه‌ای کرده‌اند. مناطقی که حق احداث برج در آن وجود دارد، از سایر مناطق شهری جداست؛ و همین مسئله باعث شده است که کسی از طبقات بالا نتواند زندگی خصوصی مردم را در ساختمان‌های کم طبقه زیر نظر داشته باشد.» وی یکی از علل کاهش جرایم در مجتمع آپارتمانی را گسترش فرهنگ آپارتمان‌نشینی می‌داند. او معتقد است: «ما نیازمند بازنگری مجدد در احداث اماکن عمومی هستیم. در هر جایی نمی‌توان دیوار بلند کشید، زیرا پشت دیوار محل مناسبی برای اختفا و انجام اعمال مجرمانه، می‌شود.»

دکتر مهدی دری، عضو شورای شهر مشهد و مهندس راه و ساختمان، در این باره می‌گوید: «در ساخت فضاهای عمومی همچون پارک‌ها باید از تمام تخصص - از جمله تخصص امنیتی - استفاده شود. معابر فرعی در شهرها روشنایی کافی ندارند. در طراحی شهر به تعاریف اصلی آن که روان بودن، داشتن امنیت و زیبایی و پویا بودن است دقت نمی‌شود، و این موضوع خود مشکلات فراوانی را پدید می‌آورد. در زمان حاضر یکی از مشکلات شهرهای بزرگ استقبال نکردن مردم از پل‌های عابر پیاده است. هنوز برای رفع این مشکل راه حل مناسبی پیدا نشده است. ایجاد زیرگذر که پله‌های کمتری نسبت به پل هوایی دارد مناسب خواهد بود اما اگر در این زیرگذرها به کاربردهای تجاری - که می‌تواند زیرگذرها را شلوغ و سودآور کند و باعث افزایش ضریب امنیتی شهروندان گردد - پرداخته نشود، استفاده از آن هم با استقبال روبرو نخواهد شد.» وی مشکل امنیتی پارک‌ها را نبود روشنایی کافی در شب و در دسترس نبودن مبلمان مناسب در آنها می‌داند؛ و می‌افزاید: «ورود

علی اصغر مه‌آبادی، تیمسار بازنشسته نیروی انتظامی و مدرس دانشگاه شهید بهشتی در رشته کشف علمی جرایم، با تعریف این خاطره تلخ می‌گوید: «اصولاً جرم‌پدیده‌ای اجتماعی است؛ اما برخی موارد دیگر هم در آن دخیل هستند. یکی از مواردی که در جرم‌شناسی دنیا به آن پرداخته می‌شود، طراحی فضاهای شهری است. توجه نکردن به ساخت و سازهای شهری، نبود کنترل مناسب و روشنایی کافی در پارک‌ها، زیر پل‌های شهر و فضاهای اطراف شهرهای بزرگ زمینه بروز جرم را افزایش داده است. پله‌های اضطراری ساختمان‌های بزرگ محل وقوع جرم‌هایی همچون سرقت و ایجاد مزاحمت برای زنان شده است. اینها نشان می‌دهد که در ساخت و سازها به موارد ایمنی شهروندان دقت کافی نمی‌شود.»

این جرم‌شناس می‌افزاید: «در تمام کشورهای دنیا قبل از ساخت و طراحی ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی شهر با کارشناسان پلیس مشورت می‌شود. چنین کاری در کشور ما اصلاً صورت نمی‌گیرد. در چند سال اخیر تلاش بسیاری در روشن کردن جاده‌ها و اتوبان‌های داخل و اطراف تهران صورت گرفته است. وقوع جرم و رها کردن چنانچه که در اتوبان تهران کرج، از داخل تهران تا ورودی و عوارضی تهران صورت می‌گرفت، بسیار کاهش یافته است.»

ساختمان‌های متروک، پروژه‌های عمرانی نیمه
تمام که بنابه دلایلی ساخت آنها متوقف شده و
ساختمان‌های خالی از جمله فضاهای بدون
کارکرد محسوب می‌گردند و زمینه را برای
بروز جرایم شهری فراهم می‌آورند



توجه نکردن به ساخت و سازهای شهری، نبود کنترل مناسب و روشهای کافی در پارکها، زیرپل های شهر و فضاهای اطراف شورهای بزرگ زمینه بروز جرم را افزایش داده است

فضاهای شهری و نوع ناهنجاری

محمدرضا طالبی نژاد، پژوهشگر اجتماعی، از یک غفلت شهرسازی در کشور ما، از دیگر جنبه های شهرسازی سوازی کالبد آن می گوید؛ و معتقد است: «باید با شهر به عنوان موجودی زنده، پویا و ترکیبی از عناصر اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی نگاه کرد. زمانی شهرسازان ما فقط به جنبه های کالبدی شهر دقت داشتند. برج ها، خیابان ها، شهرک ها و بزرگراه های بسیاری در شهرهای بزرگ کشور ایجاد شد، لیکن هیچ کس به تأثیرات امنیتی و زیست محیطی آنها توجهی نکرد. همین مسئله امروزه مشکلات فراوانی را در این زمینه ها به وجود آورده است.»

این پژوهشگر اجتماعی می افزاید: «تأثیر گذاری و تأثیر پذیری جرایم و کجروی های اجتماعی با ساختار فیزیکی و طراحی شهری به صورتی است که فضاها نوع ناهنجاری را تعریف می کنند. فضای شهر می تواند بر میزان و شدت و ضعف جرایم تأثیر بگذارد. به عنوان مثال، توزیع مواد مخدر نیازمند تجمع دو یا چند نفر محدود است، که حاشیه های برخی از پارک ها و فضاهای داخل آنها این فضا را پدید آورده اند؛ اما فروش نوارهای غیرمجاز در میدان های شلوغ شهر صورت می گیرد.»

موتورسیکلت ها به معابر، یکی از مشکلات اصلی در به خطرات فسادن جان شهروندان است. در سال گذشته در بولوار و کیل آباد شهید در اثر تصادف موتورسیکلت با عابران پیاده در معابر - نه خیابان - بیش از ۱۵۰ نفر کشته شدند. باید با فرهنگ سازی مناسب، و تسویه شهروندان مانع ورود موتورسیکلت ها از خیابان به پیاده روها شد.»

عضو شورای شهر مشهد در بحث خود به فضای کالبدی شهر اشاره می کند و می گوید: «شهرداری ها در مورد عقب نشینی ساختمان های نوساز دقت کافی و مناسب را به جهت رعایت امنیت شهری ندارند. در بسیاری از کوچه ها عقب نشینی برخی از ساختمان ها باعث می شود که فضاهایی خارج از دید پدید آیند، و این فضاها خود به محل مناسبی برای توزیع مواد مخدر بدل می شوند.»

محمد حسن گلرخیان، عضو شورای شهر شیراز، درباره امنیت و فضاهای شهری چنین می گوید: «در طراحی فضاهای شهری باید به فرهنگ و روحیات مردم، شهر و منطقه دقت شود. شیرازی ها بیش از مردم سایر نقاط کشور مایل به تفریح و گذران اوقات فراغت در طبیعت و پارک ها هستند.»

با اینکه شیراز باغ های بسیاری دارد، اما مردم بیشتر به میدان های چمن کاری شده که محل های سبز ورودی شهر است می آیند، و این می تواند خطر آفرین باشد. دلیل حضور کمتر آنان در باغ ها این است که زمینه مناسبی در باغ ها برای تفریح و ایجاد امنیت برای مردم فراهم نشده است.»

این عضو شورای شهر هم به مسئله پل های هوایی و جایگزین کردن زیر گذرها به جای آنها می پردازد، و به عقب نشینی بعضی از ساختمان های مسکونی که فضاهای خالی بین ساختمان در کوچه ها پدید می آورد و باعث ایجاد فضا برای اعمال مجرمانه می شود، اشاره می کند.

عدم امکان رویت بصری به علت نبود روشنائی و آشکار نشدن فرم به علت تاریکی، اولین گام به سوی ایجاد فضای بدون دفاع است



وی یکی از مقوله‌های آسیب‌های اجتماعی را، به خصوص در شهرهای بزرگ، مزاحمت‌های خیابانی برای زنان می‌داند و معتقد است: «تاکنون توجه خاصی به این مقوله نشده است. قضا در این نوع کجروی و ناهنجاری بسیار تأثیرگذار است. پیاده‌روهای تنگ در محل‌های پُر رفت و آمد، وجود باجه‌های تلفن در قسمت‌هایی از معابر که محل تجمع بزهکاران است، گاهی حتی جان شهروندان را هم به خطر می‌اندازد. در بسیاری از معابر امکان رفت و آمد بانوان در ساعات اولیه شب وجود ندارد.»

این مثال طالبی نژاد، مرا به یاد اقدام مناسب نیروی انتظامی در باز کردن انتهای خیابان ناصر خسرو می‌اندازد. خیابان ناصر خسرو تهران به دلیل مسائل امنیتی ساختمان‌های مخایرات در اوایل انقلاب مسدود شد. از آن پس این خیابان - به خصوص انتهای بن بست آن - محل تجمع ولگردان و دلالان دارو شد، به طوری که کمتر کسی مسیر خود را از آن طرف انتخاب می‌کرد. مگر اینکه چاره‌ای نمی‌داشت. در ماه‌های اخیر که این بن بست باز شد، و ماشین‌ها اکنون از این خیابان وارد میدان امام خمینی می‌شوند، کمتر تجمعی در آن صورت می‌گیرد.

همچنین فریبرز رئیس‌دانا در تحقیقی که چند سال پیش برای سازمان ملل انجام داد، ثابت کرد که ایجاد بزرگراه در دل شهر و مناطق مرکزی آن باعث افزایش سرعت جابجایی مواد مخدر در شهر شده است.

**تأمین امنیت در خیابان‌ها و مکان‌های عمومی
خواسته برحق مردم است، و شوراها باید در این
راه گامی جدی بردارند**

**تنها نباید به فکر سرکوبی خشونت در شهر بود
بلکه باید راه‌های پیشگیری از آن را نیز دنبال
کرد**

قربانیان اصلی جرایم

هدف اصلی بروز جرایم شهری کسی جز مانیست. زنان، کودکان، سالخورده‌گان در شهرهای بزرگ بیش از دیگران قربانی کجروی‌های شهری در فضاهای بدون دفاع می‌شوند و شوراها در قبال هرگونه اتفاق در شهر مسئول هستند. شوراها می‌توانند به هنگام تصویب بودجه طرح‌های عمران شهری به این نکات دقت کنند. تأمین امنیت در خیابان‌ها و مکان‌های عمومی خواسته برحق مردم است، و شوراها باید در این راه گامی جدی بردارند. تأمین امنیت شهروندان در شهرها قرار نیست فقط برعهده نیروهای پلیس باشد. شاید به همین دلیل بوده است که در کنفرانس شهرداران شهرهای جهان - که چند سال قبل برگزار شد - برای ایجاد فضاهای مناسب برای گفت و گو و همبستگی، در برنامه‌ریزی‌های محلی تأکید گردید.

در شهرهای آفریقا و امریکای لاتین، عبارت «عدالت در خیابان‌های شهر» شعار گروه ویژه‌ای را تشکیل می‌دهد که با جرم و جنایت‌های خیابانی مبارزه می‌کنند. در گزارش مؤسسه جرم‌شناسی ایالات متحده چنین آمده است: «تنها نباید به فکر سرکوبی خشونت در شهر بود بلکه باید راه‌های پیشگیری از آن را نیز دنبال کرد». تجربیات ده ساله اخیر نشان می‌دهد که معیارهای جلوگیری از جرم و جنایت در جامعه باید مطابق با سیستم هر شهر باشد. مقامات شهرداری در واقع عوامل اصلی برای اطلاع‌رسانی صحیح و توسعه و اجرای برنامه‌های تعیین شده در این زمینه در سطح بخش‌ها به شمار می‌آیند. هر شهروند نیز می‌تواند عاملی باشد برای بازگشت امنیت به شهر.»

**تأثیرگذاری و تأثیرپذیری جرایم و کجروی‌های
اجتماعی با ساختار فیزیکی و طراحی شهری به
صورتی است که فضاها نوع ناهنجاری را تعریف
می‌کنند**

**توزیع مواد مخدر نیازمند تجمع دو یا چند نفر
مستود است، که حاشیه‌های برخی از پارکها و
فضاهای داخل آنها این فضا را پدید آورده‌اند،
اما فروش نوارهای غیرمجاز در میدان‌های شلوغ
شهر صورت می‌گیرد**

پانویس
۱- ده شهری در تهران در ترکیب نیروی انتظامی، دانشگاه شهردارها، شماره ۲۸
۲- روزگار، ۱۰ بهمن‌ماه، شماره ۱۰۰، شماره ۱۰۰، شماره ۱۰۰، شماره ۱۰۰
۳- روزنامه هم‌عصر، ۱۰ بهمن‌ماه، شماره ۱۰۰
۴- همانجا

شوراها و نهادینگی سیاسی: ملاحظات نظری

(بخش دوم)

حسن شقیعی

دکتر در علوم سیاسی

بدون تجربه کردن آزادی عمومی، آزادی فردی را تجربه کند. شادکامی و آزادی دیگران زمانی حاصل می شود که مشارکت و سهم شدن در قدرت عمومی به وجود آید. (۲) بنابراین در واقع پیوند علائق و منافع فردی با علائق و منافع جمعی، شرط سیاسی نهادینگی سیاسی است. این پیوند در شرایط رخنه پذیری و بازبودن نظام سیاسی صورت می گیرد. در نظام های سیاسی رخنه پذیر شهروندان در فرایند سیاسی مشارکت فعال دارند و اختلافات شان را با یکدیگر به صورت مسالمت آمیز حل می کنند. نهادها حلقه تجمع، گفت و گو و اجتماع شهروندان هستند. رویه های سازمان یافته و شبکه های اجتماعی یا حلقه های ارتباطی شهروندان در نهادهای اجتماعی و سیاسی متحقق می شوند و مجموعه ای سازمان یافته از

در نظام های دموکراتیک، فرض بر این است که مردم بهترین داور تشخیص دهنده منافع شان هستند

روابط افراد را به یکدیگر مرتبط می سازد. در نظام های دموکراتیک، حلقه های ارتباطی متنوع و گوناگون و گسترده اند و نوع این حلقه ها خود منعکس کننده تنوع منافع و اهداف گروه های اجتماعی است. هر چه تعداد این حلقه ها بیشتر باشد به همان میزان علائق گروه ها به واقعیت اجتماعی نزدیک تر خواهد بود. نتیجه سیاسی این وضعیت، محلی گزایی یا به عبارتی «دموکراسی محلی» خواهد بود که منافع محلی، قوانین محلی، شبکه ها و نهادهای محلی جوهره آن را تشکیل می دهند. شرایط اقتصادی نیز بر نهادینگی سیاسی مؤثر هستند. طبیعتاً در جامعه ای که نیازهای اولیه از قبیل مسکن، خوراک و پوشاک افراد تأمین نشده باشد، نیازهای ثانویه از قبیل حسن تعلق جمعی، نوع دوستی، تعاون، همکاری و همگرایی نیز تحقق نخواهد یافت. براین اساس است که بسیاری از نویسندگان توسعه یافتگی اقتصادی را پیش شرط توسعه سیاسی به طور اعم و نهادینگی سیاسی به طور اخص می دانند. (۳)

در متون مربوط به توسعه سیاسی به ویژه از اواخر سال های ۱۹۶۰ به بعد، به گزارش مشاهده می شود که توسعه سیاسی با مشارکت نهادینه شده رابطه ای تنگاتنگ دارد. مشارکت نهادینه شده فرایندی است که طی آن شهروندان از مجراهایی چون نهادها، سازمان ها و تشکلات به نقش آفرینی و اداره امور خود می پردازند. نقطه مقابل مشارکت نهادینه شده، مشارکت توده ای است. در مشارکت توده ای یا مشارکت منفعلانه، توده های بی حس به شکل احساسی و عاطفی - در سطح رأی دادن - به فعالیت سیاسی می پردازند؛ در حالی که در مشارکت نهادینه شده، فعالیت سیاسی مبتنی بر کنش عقلانی، هدفدار و منطوق به منافع جمعی است. در مشارکت توده ای رابطه دولت - توده ها مستقیم و بی واسطه است، اما در مشارکت مدنی یا نهادینه شده، رابطه دولت - شهروندان یا واسطه و غیر مستقیم است. واسطه رابطه شهروندان و دولت را نیز نهادها و گروه بندی های مدنی تشکیل می دهند. شکل گیری گروه بندی های مدنی که مبین نهادینگی سیاسی باشند نیازمند پیش شرط ها و آمادگی های ساختاری است. در حقیقت شکل ظاهری نهادها به هیچ وجه نمی تواند نهادینگی سیاسی را بازتاب دهد، چرا که نهادینگی سیاسی نیازمند شرایط ساختاری سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است. از لحاظ سیاسی، دموکراتیک بودن نظام سیاسی یا اتکای نظام به نیروهای اجتماعی، شرطی اساسی در نهادینگی است. در نظام های دموکراتیک، فرض بر این است که مردم بهترین داور تشخیص دهنده منافع شان هستند. (۱) منافع شهروندان نه به صورت انفرادی، بلکه در شرایط جمعی به دست می آید؛ همان طور که هانا آرنشایم درستی می گوید: «...هیچ کس بدون سهم شدن در شادکامی عمومی نمی تواند شاد کام باشد، یا





مشارکت نهادینه شده فرایندی است که طی آن شهروندان از مجراهایی چون نهادها، سازمان‌ها و تشکلهای به نقش آفرینی و اداره امور خود می‌پردازند

شرایط ساختاری فرهنگی نیز نقش مؤثری در نهادینگی سیاسی دارند. فرهنگ سیاسی یا «جهت‌گیری ذهنی نسبت به سیاست» (۱)، نوع نگرش افراد جوامع نسبت به نظام سیاسی محسوب می‌شود. این نگرش دارای سه وجه احساسی، ارزشی و ادراکی است. وجه احساسی بیانگر نگاه عاطفی مملو از حب و بغض یا مهر و کین افراد نسبت به نظام سیاسی است. در وجه احساسی افراد جامعه نظام سیاسی را به سطح نخبگان سیاسی تقلیل می‌دهند، و از برخی نخبگان طرفداری می‌کنند و با برخی دیگر مخالفت می‌ورزند. وجه ارزشی بیانگر نگرش ایدئولوژیک افراد نسبت به برنامه‌ها و سیاست‌های نظام سیاسی است. در این وجه نگاه افراد متوجه برنامه‌های نظام سیاسی است، و قضاوت افراد در مورد این برنامه‌ها نیز ارزشی و هنجاری است. در واقع خوب یا بد بودن برنامه‌ها ملاک داوری افراد در مورد مطلوبیت یا کارایی نظام سیاسی است.

وجه ادراکی بیانگر برداشت خردمندان و تعقل‌گرای شهروندان از ساختار کسب، توزیع و اعمال قدرت سیاسی است. شهروندان ساختار قدرت سیاسی را مورد قضاوت قرار می‌دهند و در این قضاوت حقوق و تکالیف متقابل دولت و شهروندان مورد توجه قرار می‌گیرد. نهادینگی سیاسی در ساختار فرهنگی متحقق می‌شود که شهروندان با نگرشی ادراکی نظام سیاسی را مورد داوری قرار دهند.

از لحاظ اجتماعی، نهادینگی سیاسی در شرایط کاهش تعارضات و تنش‌های اجتماعی و تقلیل شکاف‌های اجتماعی متحقق می‌شود. بدیهی است که وفات، اجماع و همبستگی اجتماعی شرط اصلی نهادینگی سیاسی است. در جامعه‌ای که توافق جمعی در مورد قواعد و ارزش‌های اجتماعی وجود نداشته باشد، امکان همگرایی و تحقق هویت جمعی همبسته نیز وجود نخواهد داشت. پراکندگی و فقدان امنیت اجتماعی زمینه‌های اجتماعی نهادینگی سیاسی را از بین می‌برد.

در نموداری که در پی می‌آید، تعامل درونی زمینه‌های نهادینگی سیاسی نشان داده شده است.



استدلال‌ها در این پژوهش این است که در ایران در دوران تکوین و تثبیت دولت مدرن (۱۲۹۹-۱۳۵۷) زمینه‌های نهادینگی سیاسی فراهم نگردید. فقدان زمینه‌های نهادینگی سیاسی نیز شوراها را ساکنان آمد و عقیم ساخت. کارآمدی شوراها در شرایطی متحقق می‌شود که زمینه‌های سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی نهادینگی سیاسی فراهم شده باشد. به عبارت ساده‌تر، در تبیین رابطه شوراها و نهادینگی سیاسی، نهادینگی سیاسی پیش شرط کارآمدی شوراهاست.



منابع:

1- Anthony J. O'Neil, *Political Sociology*, New Jersey, Princeton Hall, 2001, P. 96.
2- Steven Lukes, "The New Democracy", *Political Studies*, II, (1987), P. 160.
3- سرویس مطالعه کشور، تهران، ۱۳۶۸.
4- L. Pye & S. Verba (eds), *Political Culture & Political Development* (Princeton, Princeton University Press, 1965), P. 513.
5- بزرگ‌نمایی، تهران، ۱۳۶۸.
6- بزرگ‌نمایی، تهران، ۱۳۶۸.
7- بزرگ‌نمایی، تهران، ۱۳۶۸.
8- بزرگ‌نمایی، تهران، ۱۳۶۸.

شهرسازی مشارکتی شهر در دست مردم نگاهی به شهر سالم در شهری

تنظیم: مرجان نکاتی

پس از بیان تجربه مشارکتی شهر کاشان در شمارهٔ پیشین ماهنامه، در جست و جوی تجربه‌ای دیگر در شهرهای مختلف کشورمان بودیم که دریافتیم همین نزدیکی‌ها، در جنوبی‌ترین نقطهٔ شهر تهران، سالیانی است که مردمی شریف و محروم، بی‌هیاهو و به ارادهٔ خود، ادارهٔ امور خویش را در دست گرفته‌اند و تجلی‌های نابی از مشارکت را به منصهٔ ظهور رسانده‌اند. در فضای تاریخی و مقدس شهری به دنبال پاسخ‌هایی برای چگونگی ابعاد مختلف مشارکت مردمی بودیم که به پرسش‌های تازه‌ای رسیدیم؛ پرسش‌هایی از این دست که جلب مشارکت مالی مردم در سطوح پایین درآمدی چگونه امکان‌پذیر است و یا اینکه دلایل مشارکت اجتماعی در فضاهایی که هنوز بسترسازی فرهنگی و آموزشی صورت نگرفته است، چه می‌تواند باشد.

نظریه‌های بسیاری در زمینهٔ مشارکت وجود دارد که طرح چنین پرسش‌هایی را خارج از موضوعیت می‌داند و برای آنها پاسخ از پیش آماده‌ای دارد. اما در سفری یک روزه به شهر ری و مشاهدهٔ تجربیات مشارکتی مردم و همراهی آگاهانهٔ ستاد شهر سالم در منطقه، به این اندیشهٔ اکتادیم که به جای به کارگیری بسیاری از نظریه‌هایی که در کشور ما به پاسخ روشنی نرسیده‌اند، و یا هنوز شکلی بومی به خود نگرفته‌اند، بهتر است از مشاهدهٔ تجربیات به ثوری‌های مشارکتی متناسب با کشور خودمان برسیم.



محصول مشاهدهٔ این تجربیات در منطقهٔ شهری میزگردی است که شرح آن در اینجا درج گردیده است. از آقای ناصر مشهدیزاده دماقانی که هدایت میزگرد را بر عهده داشتند، و جامعهٔ مهندسان شهرساز که امکان برقراری چنین ارتباطی را فراهم آوردند، و مسئولان ستاد شهر سالم و اهالی شهری صمیمانه سپاسگزاریم.

افراد حاضر در جلسه عبارت بوده‌اند از:
۱- حبیب‌الله غفوری؛ سرپرست ستاد شهر سالم تهران

۲- سیدصادق اوالی؛ مدیر هماهنگی کمیته‌های ستاد شهر سالم

۳- فرزانه رسام؛ مسئول روابط عمومی ستاد شهر سالم

۴- ناهید نوبخت؛ مسئول دفتر طرح و برنامه ستاد شهر سالم

۵- فرخنده گوهری؛ دبیر شورای زنان محلهٔ سیزده آبان

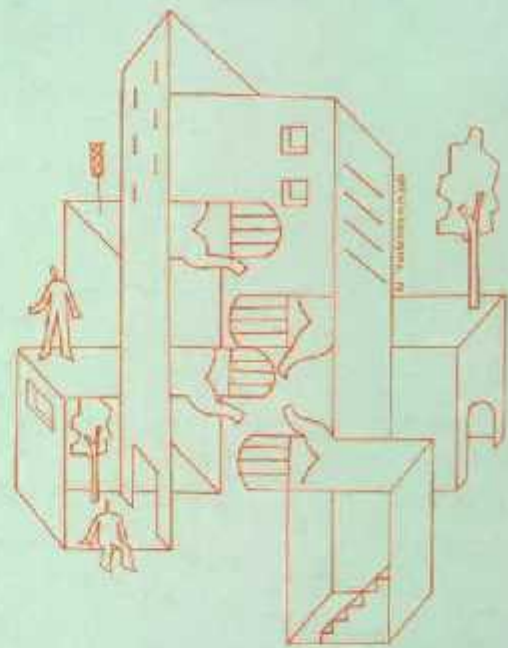
۶- سرور حسینی؛ دبیر شورای زنان شهرک معراج

۷- فاطمه صادقی؛ دبیر شورای بانوان شهرک گلشهر و عضو شورا پاری محلهٔ جوانمرد قصاب

۸- سیمین گلپایگانی؛ عضو شورای بانوان شهرک گلشهر و عضو شورا پاری محلهٔ جوانمرد قصاب

۹- سیمین حناچی؛ کارشناس دفتر فنی وزارت کشور و عضو هیئت مدیرهٔ جامعهٔ مهندسان شهرساز

۱۰- ناصر مشهدیزاده دماقانی؛ عضو جامعهٔ مهندسان شهرساز و مشاور مطالعات توسعه و عمران شهرستان ری.



ناصر شهیدزاده: ماهنامه «شهرداریها» در صفحه شهرداری
 مشارکتی خود قصد دارد تجربه‌های مشارکتی در عرصه مدیریت شهری را به بحث بگذارد و با کشف قانونمندی‌های حاکم بر آن و بازتاب آن در مجله، تجارب به دست آمده را در اختیار همگان قرار دهد. به عنوان اولین تجربه به کاشان رفتیم و محله مسلم بن عقیل را به تصویر کشیدیم. حال با توجه به بازتاب‌های فعالیت ستاد شهر سالم در منطقه ۲۰ شهرداری تهران به اینجا آمدم، چون شنیده بودیم که ستاد شهر سالم در شهری با همکاری مردم آغاز به کار کرده است و با مردم نیز به کار خود ادامه می‌دهد. ما می‌خواهیم بدانیم شما به چه موفقیت‌هایی در زمینه مشارکت دست یافته‌اید، رمز این موفقیت‌ها در چیست، و مشکلات راه‌تان چه بوده است، تا سایر شهرها و سایر مناطق تهران نیز بتوانند از تجربیات شما استفاده کنند و از دوباره کاری‌ها بپرهیزند. به نظر می‌رسد بحث را باید از اینجا شروع کرد که ستاد شهر سالم چیست، چه وظایفی برعهده دارد و عرصه‌های فعالیتش کدام است.

آغاز حرکت ما، نظر مردم بود. در ابتدا از مردم خواسته شد که مشکلات، کمبودها و نیازهای محله‌شان را تعریف کنند و بگویند چه پیشنهادی برای رفع آن دارند.
ماهنامه «شهرداریها»: اگر ممکن است دقیقاً بفرمایید که این کار را با چه ساز و کاری انجام داده‌اید.

حبیب‌الله غفوری: ابتدا با هماهنگی دانشگاه علوم پزشکی و شبکه بهداشت، جلساتی برای گروه‌های مختلف دبستان، راهنمایی، دبیرستان، کسبه، خانه‌دار و جز اینها در محله سیزده آبان برگزار گردید و اهداف ستاد برای آنان تشریح شد.
ماهنامه «شهرداریها»: این دعوت به چه شکلی صورت گرفت؛ آیا به در خانه‌ها مراجعه کردید؟

حبیب‌الله غفوری: بله، از طریق پرونده‌هایی که در مرکز بهداشت محله موجود بود افراد محله شناسایی شدند و این کار تقریباً دو ماه طول کشید. ابتدا مردم به جلسات توجیهی دعوت شدند و به آنها گفته شد که پروژه شهر سالم می‌خواهد با مشارکت خود آنان در محله‌شان تحولاتی جدی ایجاد کند.

حبیب‌الله غفوری: اصولاً انسان همواره در پی این بوده است که مکان زندگی‌اش دارای آرامش روحی، روانی و اجتماعی باشد. بعضی‌ها اسم این مکان را آرمان شهر و بعضی‌ها نیز شهر خوب، مدینه فاضله و مانند اینها گذاشته‌اند. در واقع ایده شهر سالم از همین نیاز انسانی سرچشمه گرفته است. سازمان بهداشت جهانی در سال ۱۹۸۶ با توجه به تجربیاتی که در زمینه مبارزه با بیماری‌های واگیردار به دست آورده بود، ایده شهر سالم را بر مبنای دو محور مشارکت مردم و هماهنگی بین بخشی مطرح کرد. در کشور ما در سال ۱۳۷۱ اولین سمپوزیوم شهر سالم برگزار شد و ناحیه سه منطقه بیست تهران به عنوان اولین نمونه آزمایشی برای اجرای طرح انتخاب گردید.

ماهنامه شهرداریها: آیا مردم نیز باور کردند؟

حیب‌الله فسوری: ما در این گام در مرحله اعتمادسازی نبودیم؛ اعتمادسازی مرحله دوم است و اینجا فقط مرحله اطلاع‌رسانی است. طبیعتاً در این مرحله مردم اعتمادی نداشتند، چون کاری یا فعالیتی ندیده بودند. این یکی از همان مشکلات ابتدای راه است. در ابتدا برای تشکیل جلساتی که حدنصاب آن بیست نفر بود، دست کم از شصت نفر دعوت می‌شد، ولی باز هم جلسه به حد نصاب نمی‌رسید. استدلال مردم هم این بود که از این حرف‌ها زیاد زده شده و از این قول‌ها فراوان داده شده است. ما روی همان بیست نفر کار کردیم و اعتمادسازی کردیم. با مشارکت همان بیست نفر اقداماتی در محله صورت گرفت که نه تنها اعتماد چهل نفر بقیه هم جلب شد بلکه سایر محله‌ها نیز خواستار تشکیل چنین جلسات و چنین گروه‌هایی شدند. اکنون درخواست محله‌ها برای گسترش فعالیت ستاد شهر سالم در آنجا به حدی رسیده است که امکانات ستاد جوابگوی آن نیست. البته خانم‌های حاضر در جلسه بسیار بهتر می‌توانند تجارب مشارکتی را توضیح دهند اما من به عنوان کسی که بیش از ۱۰ سال در این ستاد مشغول به کار هستم فکر می‌کنم پروژه شهر سالم در هر کجا که بخواهد موفق باشد باید مشارکت مردم را از ابتدا که همان مرحله نظر خواهی است در نظر بگیرد و بر مبنای همان حرکت کند تا بتواند اعتمادسازی کند و در واقع جلب مشارکت بدون اعتمادسازی ناممکن است.

برای آموزش مردم، افراد شاخص و معتمد هر محل شناسایی شدند؛ و در واقع به جای اینکه مردم به کارگاه‌های آموزشی دعوت شوند، کارگاه‌های آموزشی به میان مردم و محله‌ها برده شدند

آقایان مخالفت می‌کردند حتی بسیاری از آنها دعوتنامه‌های ما را پاره کردند و گفتند اجازه نمی‌دهیم همسران ما در این فعالیت‌ها شرکت کنند. اما به مرور اعتماد آنها هم جلب شد

سیمین حناچی: من در اینجا سؤالی را مطرح می‌کنم. با توجه به سابقه طولانی و دلایل عمیق عدم مشارکت در کشور ما، به نظر شما اگر این پروژه بخواهد در نقطه دیگری اجرا شود آیا لازم است که ابتدا بسترسازی صورت بگیرد؛ یا همان گونه که شما پیش رفتید، می‌توان از ابتدا دست به اقدام‌های عملی زد و آگاه‌سازی - و در واقع بسترسازی - را همگام و همزمان با اقدام پیش برد؟

صادق اوالی: به نظر من دیگر فرصت بسترسازی صرف گذشته است و همان طور که شما گفتید، باید آگاهی دادن را همراه با اقدام عملی به پیش برد تا اعتماد مردم جلب شود و آنان قدم در راه مشارکت بگذارند. اکنون مشاهده می‌شود که مراکز دولتی که به انحاء مختلف دوره‌هایی را برگزار می‌کنند با استقبال چندانی مواجه نمی‌شوند یا بازده درخور توجهی ندارند. مشارکت در پروژه شهر سالم از نوع مشارکت امروزی است که سابقه آن در کشور ما چندان دیرینه نیست. ده سال پیش که پروژه شهر سالم در شهری شروع به فعالیت کرد هیچ تعریفی از NGO در کشور ما وجود نداشت. نگاه آینده شهر سالم به شهر بر مبنای شهروندمداری است. انسان‌ها بزرگ‌ترین سرمایه‌های هر شهر و کشورند - البته اگر بتوان

پروژه شهر سالم در هر کجا که بخواهد موفق باشد باید مشارکت مردم را از ابتدا که همان مرحله نظر خواهی است در نظر بگیرد و بر مبنای همان حرکت کند تا بتواند اعتمادسازی کند و در واقع جلب مشارکت بدون اعتمادسازی ناممکن است

مشارکت آنها را جلب کرده؛ و این مشارکت تنها در پرتو آگاهی میسر می‌گردد. از طرف دیگر، آگاهی به تنهایی کافی نیست و شهر سالم شهروند سالم نیز - به مفهوم جسمی، روانی، اقتصادی، اجتماعی و مانند اینها - می‌خواهد. بنابراین برنامه‌ریزی‌های شهر سالم اساساً از نوع غیرمتمرکز و از پایین به بالاست. طبیعی است که آموزه‌های این ایده آموزه‌های تازه‌ای است که قرار است در جامعه‌ایستی اجرا شود. به همین دلیل ما برای اجرای آن از همان ابزارهایستی موجود استفاده کرده و در واقع این آموزه‌ها را بومی ساخته‌ایم. برای آموزش مردم، افراد شاخص و معتمد هر محل شناسایی شدند؛ و در واقع به جای اینکه مردم به کارگاه‌های آموزشی دعوت شوند، کارگاه‌های آموزشی به میان مردم و محله‌ها برده شدند. نکته محوری این آموزش‌ها در واقع حساس‌سازی مردم نسبت به محله‌ای که در آن زندگی می‌کنند و اتفاقات محیط زندگی آنها بود.

ناصر شهیدزاده؛ با تشکر از توضیحاتی که به عنوان مسئولان ستاد دادید و فرایند انجام کار و مشکلات آن را مطرح ساختید، در اینجا پیشنهاد می‌کنم رشته صحبت به دست خانم‌هایی که در جمع حضور دارند و از نیروهای مشارکتی هستند، سپرده شود.

فرخنده گوهری: من پیش از آنکه وارد کارهای ستاد بشوم، در محله‌مان آرایشگاه داشتم. یک روز اتفاقی در یکی از کلاس‌های کمیته بهداشت شرکت کردم و به نظرم آمد که این طرح‌ها و این آموزش‌ها خیلی مفید است و لازم است که همه خانم‌های دیگر نیز از آنها اطلاع داشته باشند.



ماهانامه شهرداریها: چرا اتفاقی؟ مگر خبر نداشتید که این

کلاس‌ها تشکیل می‌شود، یا اینکه مگر به شما اطلاع نداده بودند؟
فرخنده گوهری: چرا، اطلاع داشتم. قبلاً از طرف مرکز بهداشت به در خانه ما آمده و اطلاع داده بودند. مشتری‌هایی هم که می‌آمدند، چیزهایی در این باره گفتند؛ اما من انگیزه‌ای نداشتم که بروم - یا لزوم آن را حس نمی‌کردم. بعد از شرکت در آن کلاس و شنیدن حرف‌های مربی، نیروی جدیدی در خودم حس کردم و پیشقدم شدم که با آنها همکاری کنم.

ماهانامه شهرداریها: این همکاری به چه ترتیب بود؟

فرخنده گوهری: اولین کار من این بود که خانم‌های محل را تشویق به شرکت در کلاس‌ها کنم. حتی صبح به صبح در خانه آنها را می‌زدیم و خانم‌ها را با خودمان به کلاس می‌بردیم؛ یا به شوخی به مشتری‌ها می‌گفتم که هر کس در کلاس شرکت کند، از تخفیف ویژه بهره‌مند خواهد شد. همه چیز حالت دوستانه داشت. آنها هم پس از اینکه در کلاس‌ها شرکت جستند حس من را پیدا کردند و این هیجان محله را فرا گرفت. بعد از اینکه کلاس‌ها تمام شد، خود

در ابتدای کار با کتاب‌های خانه خودمان و کتاب‌های سایر پیچیده‌های محله شروع کردیم - که نزدیک به ۲۰۰ جلد کتاب بود - و در زمان حاضر حدود ۵۰۰۰ جلد کتاب داریم که در همان اتاق خان خودمان است

تمایل به ادامه همکاری و فعالیت داشتیم؛ اصلاً انگار به این کار عادت کرده بودم و این کار جزئی از وجود من شده بود. سپس به فکر تشکیل یک شورا در محله افتادم و با مشاوره با کمیته بهداشت ستاد شهر سالم و دریافت کمک و راهنمایی از آنها، این شورا را راه اندازی کردیم.

ماهنامه «شهرداریها»: شورا را چگونه تشکیل دادید؟

فرخنده گوهری: ابتدا بین خانم‌ها فرم پخش کردیم و اطلاعات دادیم و اهداف مان را مطرح ساختیم. خانم‌ها نیز چون در کلاس‌های آموزشی شرکت کرده بودند، اغلب آمادگی داشتند، اما آقایان مخالفت می‌کردند حتی بسیاری از آنها دعوتنامه‌های ما را پاره کردند و گفتند اجازه نمی‌دهیم همسران مان در این فعالیت‌ها شرکت کنند. اما به مرور اعتماد آنها هم جلب شد و اکنون محله را همین شورا اداره می‌کند.

ماهنامه «شهرداریها»: فعالیت‌های این شورا تاکنون چه بوده، و رابطه شورا با ستاد چگونه تعریف شده است؟

فرخنده گوهری: پس از اینکه انتخابات شورا برگزار شد، به عنوان اولین قدم سعی کردیم خودمان را به سازمان‌های مختلف بشناسانیم و مشکلات مان را با آنها مطرح کنیم. ستاد شهر سالم نیز در تمامی این مراحل ما را کمک می‌کرد و به ما مشاوره می‌داد.

ماهنامه «شهرداریها»: آیا می‌توانید نمونه‌ای از کارهایی را که با همکاری ستاد انجام دادید، بازگو کنید؟

فرخنده گوهری: به عنوان مثال، ما در محله‌مان به شدت با کمبود کتابخانه مواجه بودیم. من به ستاد نامه نوشتم که ما قصد ایجاد یک کتابخانه محلی داریم. سپس با رضایت همسرم آرایشگاه خودم را هم جمع کردم و فضای آن را برای این کار اختصاص دادم. در مقابل ستاد هم مسئولیت تجهیز فضا را بر عهده گرفت و آنجا را قفسه‌بندی و آماده کرد. در ابتدای کار با کتاب‌های خانه خودمان و کتاب‌های سایر بچه‌های محله شروع کردیم - که نزدیک به ۲۰۰ جلد کتاب بود - و در زمان حاضر حدود ۵۰۰ جلد کتاب داریم که در همان اتاق خانه خودمان است. افراد در این کتابخانه به صورت خانوادگی عضو می‌شوند. حق عضویت، در سال پانصد تومان است که آن نیز در صندوق جمع می‌شود و صرف امور خیریه محله می‌گردد. در منطقه ما تعداد افراد نیازمندی که حتی پول آب و برق‌شان را هم ندارند خیلی زیاد است. خیلی زیاد است. اکنون انواع مختلف کتاب در کتابخانه موجود است. کتاب‌های درسی و کنکور هم هست که خیلی پرمشتری است. در هر سال تقریباً هفت تا هشت نفر از کسانی که از کتابخانه محله ما استفاده می‌کنند جزء قبول شدگان کنکور هستند.

ناصر شهیدزاده: این صحبت‌ها آنگقدر شیرین است که ما از

ما در محل خودمان شورای جوانان داریم. به هر حال این افرادی که الان فعال هستند روزی بازنشسته می‌شوند و به تدریج جوان‌ترها باید جای آنها را بگیرند

حق عضویت، در سال پانصد تومان است که آن نیز در صندوق جمع می‌شود و صرف امور خیریه محله می‌گردد. در منطقه ما تعداد افراد نیازمندی که حتی پول آب و برق‌شان را هم ندارند خیلی زیاد است

حبیبالله غفوری؛ اولین خانه مشق را شهرداری در شهرک معراج تأسیس کرد، بعد با توجه به توان مدیریتی خانه زنان در این شهرک، مدیریت خانه مشق را به پیشنهاد ستاد به آنها واگذار کرد و قرار شد که شهرداری خانه‌های مشق را به دست تشکل‌ها بسپارد. که تجربه بسیار موفقی هم بود. الآن تمام برنامه‌ریزی‌های خانه مشق محله معراج را تشکل‌ها بر عهده دارند و در واقع آنجا به پایگاه‌ها برای فعالیت‌های محله و آموزش شهروندان بدل شده است، و هزینه‌هایش را خودشان پوشش می‌دهند و درآمزش را نیز صرف امور خیریه می‌کنند.

ناصر مشهدیزاده: آیا توانسته‌اید چنین ارتباطی را با فرهنگسراها هم برقرار کنید؟

حبیبالله غفوری؛ به نظر می‌رسد فرهنگسراها بیشتر به برنامه‌های کوتاه مدت و روبنایی می‌پردازند، در صورتی که فعالیت‌های ستاد شهر سالم بلندمدت و عمیق است و در حیطه مسائلی کار می‌کند که توسعه پایدار شهری را به دنبال دارد. این ستاد، انسانی مداری را محور قرار داده و برنامه‌ریزی‌هایش از پایین به بالاست، در حالی که فرهنگسراها از بالا به پایین برنامه‌ریزی

الآن تمام برنامه‌ریزی‌های خانه مشق محله معراج را تشکل‌ها بر عهده دارند و در واقع آنجا به پایگاه‌ها برای فعالیت‌های محله و آموزش شهروندان بدل شده است، و هزینه‌هایش را خودشان پوشش می‌دهند و درآمزش را نیز صرف امور خیریه می‌کنند.

شوندن آن سیر نمی‌شویم، می‌خواهیم از تجربیات سایر خانم‌ها هم بهره‌مند شویم.

سرور حسنی: من مدت یازده سال است که رابط بهداشتی هستم و هفت سال است که با ستاد شهر سالم همکاری می‌کنم. هفت سال پیش بچه‌های ما برای رفتن به مدرسه تا معج پا در گل فرو می‌رفتند و شوهران ما آنها را بردوش می‌گذاشتند و به مدرسه می‌بردند. اما اکنون به همت شورای زنان - که من خودم دبیر آن هستم - کارهای بسیاری در محله انجام شده است، فعالیت و موفقیت این شورا به حدی بود که شورای شهر تهران و انجمن شورایی را متعجب کرده است. من همه کلاس‌ها را اعم از بهداشتی، آموزشی از جمله خیاطی، گلدوزی، گل چینی، مکرومه بافی، قلاب بافی و جز اینها در محل خانه خودم - که چندان هم بزرگ نیست - برگزار می‌کنم. ماهنامه شهرداریها: آیا برای جوانان هم اقدام خاصی انجام داده‌اید؟

سرور حسنی: بله، برنامه‌های ما صرفاً آموزشی نیست - اگر چه جوانان از همین برنامه‌های آموزشی هم به خوبی استقبال می‌کنند. ما برنامه‌های تفریحی نیز برای جوانان داریم؛ مثل رفتن به شهر بازی یا پارک جمشیدیه یا اردوهای مختلف. ما در محل خودمان شورای جوانان داریم. به هر حال این افرادی که الآن فعال هستند روزی بی‌ازنشته می‌شوند و به تدریج جوان‌ترها باید جای آنها را بگیرند. ضمناً در محله خودمان خانه مشق داریم که شهرداری مدیریتش را به ما واگذار کرده است.

این ستاد، انسان مداری را محور قرار داده و برنامه‌ریزی‌هایش از پایین به بالاست، در حالی که فرهنگسراها از بالا به پایین برنامه‌ریزی می‌کنند و همان‌طور که می‌بینید مشارکت چندان‌شان را هم نتوانسته‌اند جلب کنند.

می‌کنند و همان‌طور که می‌بینید مشارکت چندانی راه نمی‌توانسته‌اند جلب کنند چون اصلاً بر مبنای مشارکت نیستند. فرزانه رسام: اگر می‌بینیم که فرهنگسراها در جلب مشارکت مردمی چندان موفق نیستند به این دلیل است که اصلاً در برنامه‌ریزی‌های‌شان جایی برای مردم دیده نشده است. سازمان فرهنگی هنری شهرداری چارچوب تعریف شده‌ای دارد و حتی اگر بخواهد اداره فرهنگسراها را به مردم بسپارد، به آنها می‌گوید باید طبق این ضوابط عمل کنید. این در حالی است که مردم بهتر از هر کسی می‌توانند ضوابط را تعیین و نیازهای‌شان را اولویت‌بندی کنند. یکی از کارهای شهر سالم این است که نیازسنجی و اولویت‌بندی را به خود مردم واگذار می‌کند. ما چیزی را به مردم دیکته نمی‌کنیم بلکه فقط بسترها را فراهم می‌سازیم تا مردم بتوانند نیازهای‌شان را تشخیص دهند؛ و ایجاد انگیزه می‌کنیم تا خودشان بتوانند در رفع مشکلات‌شان شمر بخش باشند، اینها اقدامات پایداری است که حتی اگر ستاد هم نباشد مردم خودشان فعالیت را پیش می‌برند - و این یعنی سازمان مردمی.

اگر می‌بینیم که فرهنگسراها در جلب مشارکت مردمی چندان موفق نیستند به این دلیل است که اصلاً در برنامه‌ریزی‌های‌شان جایی برای مردم دیده نشده است

ماهنامه شهرداریها: رابطه شما با شورای شهر و انجمن شورا یاری چگونه است؟

سرور حسنی: ما می‌خواهیم شورای محله خودمان را حفظ کنیم و به شورای شهر گفته‌ایم اگر قصد شما کمک کردن و کار کردن است، بیایید از همین شورای موجود که فعال است و شبانه‌روزی کار می‌کند حمایت کنید. اما آنها می‌خواهند انتخابات جدید برگزار کنند و شورا را به شکل دیگری تشکیل دهند و هدایت کنند. الان در محله جوانمرد قصاب، یعنی اولین محله‌ای که شورا یاری در آن انجام شده، چندان راضی نیستند و دست و بال همان شورای محله خودشان هم بسته شده است. من در محله خودمان با همین امکانات محدود به راحتی و به سرعت توانستم یک کتابخانه ایجاد کنم. حالا اگر می‌خواستیم همین کار را از طریق شورا یاری انجام دهم باید کلی مراحل را طی می‌کردم و زمان زیادی هم صرف می‌شد.

ماهنامه شهرداریها: از کتابخانه‌تان برای مان بگویید.

سرور حسنی: کتابخانه محله ما اولین کتابخانه محلی در منطقه بود که در سال هفتاد و پنج با شصت جلد کتاب شروع به کار کرد. ایده‌اش از خود من بود وقتی این را با همسرم مطرح کردم گفت ما که دو تا اتاق بیشتر نداریم؛ یکی از آنها را هم می‌دهیم برای کتابخانه. بعد موضوع را با استاد در میان گذاشتم و قبول کرد که قضا را قفسه‌بندی کند و میز بگذارد. سپس دري هم از اتاق به سمت خیابان باز کرد. در ابتدا شصت جلد کتاب داشتم که اکنون به سه هزار جلد رسیده است. اصلاً فضای کتابخانه تبدیل به کانون محله شده است و

ما چیزی را به مردم دیکته نمی‌کنیم بلکه فقط بسترها را فراهم می‌سازیم تا مردم بتوانند نیازهای‌شان را تشخیص دهند؛ و ایجاد انگیزه می‌کنیم تا خودشان بتوانند در رفع مشکلات‌شان شمر بخش باشند

الآن در محله جوانمرد قصاب، یعنی اولین محله‌ای که شورا یاری در آن انجام شده، چندان راضی نیستند و دست و بال همان شورای محله خودشان هم بسته شده است

حتی مشکلات خانوادگی نیز در آنجا مطرح می‌گردد و به مشورت گذاشته می‌شود.

ناصر مشهیزاده: با سپاس از شما، حالا از خانم صادقی که از دست‌اندرکاران قدیمی این امر هستند و محله‌شان هم از محله‌های قدیمی اینجاست، می‌خواهیم که تجارب‌شان را با مادر میان بگذارند.

فاطمه صادقی: محله گلشهر یکی از مناطق آپارتمان نشین محله جوانمرد قصاب است که برای اسکان کارگران کارخانه چیت‌ری احداث شده بود. این محله از هر گونه امکانات رفاهی و حتی زندگی بی‌بهره بود. من خودم در سال ۱۳۷۸ آغازگر حرکت در محله شدم و با خودم فکر کردم «تا کی بنشینیم و دست روی دست بگذاریم تا برای ما کاری نکنند. باید خودمان دست به کار شویم». این موضوع را در جلسه قرآن که مسئول آن خانم گلپایگانی بودند در میان گذاشتم - چون یکی از بهترین مراکز تجمع خانم‌ها همین جلسات قرآن است. خانم‌ها هم چون از قبل من را در محله می‌شناختند و به خانم گلپایگانی هم اعتماد داشتند، استقبال کردند. در ابتدا ما با شرکت همان خانم‌ها لیست مشکلات محله را تهیه کردیم و به شهرداری بردیم. به همین دلیل وقتی ستاد شهر سالم در محله ما خواست فعالیتش را آغاز کند برایش بسیار ساده‌تر بود، چون بسیاری از بسترسازیها و اعتمادسازیها قبلاً صورت گرفته بود. کلاس‌های بهداشت ستاد در محله ما با بیشترین استقبال مواجه شد. محله جوانمرد قصاب اکنون کاملاً زیرورو شده و از حالت روستا به شهر درآمده است. مادر محله‌مان سه بوستان داریم، سالن ورزشی و کتابخانه داریم، پیگیر خط اتوبوس و تاکسی هستیم، و چیزهایی از این قبیل. آبادانی محل به حدی است که بر قیمت‌های محله هم اثر گذاشته است و خانه‌هایی که تا همین چند سال پیش هیچ کس حاضر به خریدن‌شان نبود، امروز به دلیل مرغوبیت محل، به قیمت خوبی مشتری دارند.

در ابتدا شصت جلد کتاب داشتیم که اکنون به سه هزار جلد رسیده است. اصلاً فضای کتابخانه تبدیل به کانون محله شده است و حتی مشکلات خانوادگی نیز در آنجا مطرح می‌گردد و به مشورت گذاشته می‌شود.



ماهانم شهرداریها: انگیزه شما از آغاز این فعالیت‌ها چه بود؟
فاطمه صادقی: با خودم فکر کردم حالا که ما نتوانستیم از سواد دانشگاهی بهره‌مند گردیم حداقل سواد اجتماعی داشته باشیم. من هر روز صبح که از خانه بیرون می‌رفتم جامعه و شهر را دانشگاهی فرض می‌کردم که می‌توانم در آن آموزش‌های بسیاری ببینم. الآن هم به لطف خدا اطلاعات‌مان به حدی شده است که بسیاری از طرح‌های شهری را آماده - و تقریباً کارشناسی شده - به شهرداری تحویل می‌دهیم. این امر بر زندگی شخصی و بچه‌های مان نیز تأثیر مثبت زیادی داشته است. الآن هم این انگیزه‌ها را حفظ کرده‌ام؛ وقتی برای انجام کاری به اداره یا سازمانی مراجعه می‌کنم و موفق

نمی شوم، اصلاً ناراحت نمی شوم و به پیگیری خودم ادامه می دهم؛ اما وقتی موفق می شوم سجده شکر به جا می آورم. یکی از دلایل موفقیت ما هم این است که اصلاً یا سیاست کاری نداریم و کار خودمان را می کنیم. یادم می آید اولین بار که به شهرداری مراجعه کردم. مسئول خدمات شهری وقت به من خندیدند و گفتند مردها هیچ کاری نتوانستند بکنند؛ آن وقت شما چند نفر زن چه کار می خواهید بکنید؟ این خنده برای من خیلی سنگین بود و در نتیجه تمام تلاشم را با کمک خانم های دیگر انجام دادم؛ و انگیزه مان هم فقط رضای خداست.

ناصر مشهیزاده: خانم گلپایگانی! شما هم که با خانم صادقی هم محلی هستید، اگر فرمایشی دارید بفرمایید.

مبین گلپایگانی: گفتنی ها را خانم صادقی گفتند اما من فقط بر این نکته تأکید می کنم که انجمن شورایاری اگر می خواهد کاری انجام دهد، بهتر است همین شوراهای محلی موجود را که شکل گرفته اند و با سابقه هستند حمایت کند. نه اینکه شیوه های امتحان شده آنها را - که به خوبی هم جواب داده اند - رد کند و بخواهد شیوه های تازه خودش را که در بسیاری از مناطق ناکارآمد بوده است جایگزین سازد. ما که اولین محله ای هستیم که شورایاری در آن انجام شد، از عملکرد شورایاری نیستیم و فکر می کنیم شورای زنان پیش از وارد شدن به شورایاری بهتر کار می کرد و موفق تر بود.

ناصر مشهیزاده: با کمال خوشوقتی، این جلسه - برخلاف بسیاری از جلسات که فقط مسئولان سخنگو هستند - به وسیله خانم های نماینده تشکل ها اداره می شود. حال اگر موافق باشید، صحبت های سایر همکاران ستاد شهر سالم را نیز که در جلسه حاضر هستند بشنویم.

ناهید نوبخت: من مسئول دفتر طرح و برنامه ستاد شهر سالم هستم که واحد نوپایی است و تقریباً نزدیک به یک سال است که شروع به فعالیت کرده است. این واحد در زمینه موضوعات مشارکتی به تحقیق و پژوهش می پردازد و در عین حال به ارزیابی مرحله به مرحله فعالیت کمیته های ستاد و فعالیت تشکل ها می پردازد. به عنوان مثال، اکنون یکی از تشکل ها طرحی را برای ارزیابی به ما داده است که هدف آن ریشه یابی علل عدم مشارکت تشکل ها است.

ما همامه شهرداریها: این ارزیابی بیشتر جنبه فرهنگی - اجتماعی دارد یا فنی؟ منظورم این است که آیا شما پروژه های عمرانی را هم که در محله ها انجام می شود ارزیابی می کنید؟

ناهید نوبخت: ارزیابی فنی پروژه ها مرحله دیگری است. ارزیابی ما، همان طور که گفتید، بیشتر جنبه فرهنگی - اجتماعی دارد؛ به این ترتیب که بنا اساساً طرح های دارای موضوعات فرهنگی -

ما اینجا نیروهای رسمی و استخدام شده نداریم. همه کارشناسان از نیروهای تشکل های مردمی هستند، که با تحصیلات و تخصص های مرتبط داوطلبانه با ما همکاری می کنند

یکی از دلایل موفقیت ما هم این است که اصلاً با سیاست کاری نداریم و کار خودمان را می کنیم

اجتماعی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد یا میزان موفقیت اجتماعی و مشارکت مردم در طرح‌های عمرانی محله سنجیده می‌شود و علل آن ریشه‌یابی می‌گردد.

ماهنامه «شهرداریها»: کارشناسان این دفتر عمدتاً از چه کسانی هستند؟

ناهید نوبخت: ما اینجا نیروهای رسمی و استخدام شده نداریم. همه کارشناسان از نیروهای تشکل‌های مردمی هستند، که با تحصیلات و تخصص‌های مرتبط داوطلبانه با ما همکاری می‌کنند.

ناصر مشهدیزاده: به نظر می‌رسد که خانم رسام بیشتر در جریان فعالیت تشکل‌ها هستند.

فرزانه رسام: بله، روابط عمومی ستاد شهر سالم - که من مسئولیت آن را بر عهده دارم - وظیفه‌اش ثبت تشکل‌هاست. ما خدمات چندانی به تشکل‌ها ارائه نمی‌دهیم، بلکه بیشتر بسترسازی می‌کنیم؛ بسترسازی برای شکل‌گیری تشکل‌ها و اطلاع‌رسانی و مشاوره برای ادامه فعالیت آنها. روابط عمومی نیز اطلاعات لازم را در زمینه تشکل‌های بیرون مرزی و درون کشوری در اختیار تشکل‌ها قرار می‌دهد. من فکر می‌کنم استقبال تشکل‌ها از این دفتر به مراتب بیشتر از سازمان‌هایی است که به تشکل‌ها کمک مالی می‌کنند، و از طرفی هم می‌خواهند آنها را تحت قیمومیت خود بگیرند. تشکل‌های ما نیاز به آموزش و مشاوره دارند و ما سعی می‌کنیم این خدمات را به آنها ارائه دهیم. سال گذشته کارگاه‌های مشورتی برگزار کردیم که با استقبال خوب تشکل‌ها مواجه شد.

با خودم فکر کردم حالا که ما نتوانستیم از سواد دانشگاهی بهره‌مند گردیم حداقل سواد اجتماعی داشته باشیم. من هر روز صبح که از خانه بیرون می‌روم جامعه و شهر را دانشگاهی فرض می‌کردم که می‌توانم در آن آموزش‌های بسیاری ببینم

ماهنامه «شهرداریها»: شما چند تشکل در منطقه دارید؛ و آیا این تشکل‌ها با یکدیگر مرتبط‌اند؟

فرزانه رسام: بیش از ۵۰ تشکل در شهرستان ری هست. پس از اینکه تشکل مراحل ثبت را گذرانند وارد بانک اطلاعاتی می‌شود و روابط عمومی سعی می‌کند ارتباط تشکل‌ها را با یکدیگر برقرار سازد. الآن به گونه‌ای است که وقتی یک تشکل می‌خواهد فعالیتی را انجام دهد از ما اطلاعات می‌گیرد که آیا تشکل دیگری هم در این زمینه کار می‌کند یا خیر؛ و اگر هست، خود تشکل‌ها ترجیح می‌دهند فعالیت مشترک انجام دهند.

صادق اوالی: همان طور که می‌بینید، شهر سالم در هیچ مرحله‌ای به طور مستقیم وارد حل مشکل نمی‌شود. ما فقط زمینه‌سازی و حساس‌سازی می‌کنیم؛ یعنی به شهروندان آموزش می‌دهیم که نسبت به مسائل محیطی‌شان حساس باشند؛ و بعد که حساسیت نشان دادند، زمینه را برای فعالیت‌شان آماده می‌کنیم و در واقع حلقه واسطی هستیم میان مردم و دستگاه‌های دولتی، به ویژه شهرداری. نگاه شهر سالم به شهروند است و خود این امر نیاز به آموزش و

انجمن شورا یاری اگر می‌خواهد کاری انجام دهد، بهتر است همین شورا‌های محلی موجود را که شکل گرفته‌اند و با سابقه هستند حمایت کند

آگاهی دارد؛ یعنی کارکنان ستاد شهر سالم باید ابتدا خودشان به این موضوع اعتقاد داشته باشند و بر مبنای آن رفتار کنند تا بتوانند تأثیرگذار باشند. دیگر زمان تصمیم گیری‌های از بالا به پایین گذشته است. خود شهرداری هم که نگاهش به شهر آن قدر فیزیکی است، باید این را دریافته باشد که برگزاری جشن‌های بزرگ و ساختن فرهنگسرا و دایر کردن کلاس بدون نظرخواهی و مشارکت مردم پاسخگو نیست. من چون مدیر هماهنگی کمیته‌های شهر سالم هستم، فکر می‌کنم بد نیست که به معرفی این کمیته‌ها و نوع فعالیت‌های آنها بپردازم تا دیگران نیز با طیف فعالیت‌های ستاد آشنا شوند.

ماهنامه شهرداریها: پیشنهاد خیلی خوبی است؛ فقط اگر اجازه بفرمایید این مطالب را در گزارش دیگری که در همین شماره ماهنامه آمده است بخوانیم؛ و چون وقت هم گذشته از ذکر آن در اینجا خودداری کنیم.

سیمین حساجی: موضوعی که آقای اوالی گفتند، به دلیل تجربه کاری‌ای که دارم و آقا بر من اثر گذاشت. مادامی که دستگاه‌های دولتی حرف از کوچک کردن اندازه دولت و واگذاری وظایف و اختیارات می‌زنند، اگر خودشان به این موضوعات اعتقاد نداشته باشند، و حتی در رفتارهای سازمانی خودشان تغییر ایجاد نکنند، این انتقال اتفاق نمی‌افتد. واگذاری وظایف کار بسیار عظیمی است که اگر دولت و آقا در مورد آن به نتیجه رسیده است با تصویب چند ماده قانونی و صدور بخشنامه میسر نمی‌شود. ما باید ذهنیت تفکر دولتی را از خودمان دور کنیم و این چیزی است که در رگ و پوست ما ریشه دوانده است. من امروز درسی را از این جمع یاد گرفتم، و آن اینکه اگر با این رشد جمعیت و گسترش هر چه بیشتر مسائل، دولت به این نتیجه رسیده است که باید امور را به دست مردم بسپارد، چگونگی این واگذاری را هم باید از زبان خود مردم بشنود. دو اصلی که در ابتدای صحبت‌تان گفتید، از اصول فعالیت ستاد شهر سالم است: مشارکت و هماهنگی بین بخشی. به نظر می‌رسد بخش مشارکت که به عهده مردم است در این منطقه پا گرفته است اما هماهنگی بین

بخشی که به عهده مسئولان است چندان ضعیف عمل می‌کند که کارها با فرایندی طولانی انجام می‌شود. من فکر می‌کنم ابتدا باید مدیران آموزش ببینند تا بتوانند بسترها را فراهم کنند.

ناصر شهیدزاده: مجموعه بحث‌هایی که صورت گرفت، بحث‌های اصولی و مهمی هستند. من فقط در پایان بحث پرسشی را مطرح می‌کنم و از آقای غفوری می‌خواهم که ضمن پاسخ به آن، اگر موضوع دیگری باقی مانده است، بفرمایند؛ شما فکر می‌کنید موفقیت‌های ستاد شهر سالم قائم به فرد بوده است یا سیستماتیک؛ و

هرگز با نبود مدیران شهر سالم، پروژه شهر سالم متوقف نخواهد شد، چون جنبشی که شروع شده است و توده مردم پشتوانه آن هستند هرگز با نبود مدیران شهر سالم از حرکت نمی‌ماند

اگر مثلاً روزی شما نباشید، یا ستاد نباشد، سرنوشت این فعالیت‌ها چه می‌شود؟

حبیب‌الله غفوری: من فکر می‌کنم اجرای پروژه شهر سالم اگر در ده سال پیش حکم نوعی انتخاب را داشت، امروزه برای سایر مناطق تهران - و دیگر شهرهای ایران - نوعی ضرورت است. این پروژه دارای ایده جهانی است و تجربه عملی هم در سراسر دنیا دارد. با داشتن چنین پشتوانه‌ای بهتر است از اجرای طرح‌هایی که چندان زمینه‌تئوریک قوی ندارند، یا هنوز به اجرا در نیامده‌اند، خودداری گردد. همان‌گونه که در بحث‌ها هم اشاره شد، اکنون مشکل اجرای پروژه شهر سالم، مقاومت و عدم آگاهی مدیران است. اگر ما بتوانیم در زمینه‌های مختلف به مدیران شهری آموزش بدهیم و دوره‌های مختلف توجیهی برای شان برگزار کنیم، کمک بزرگی کرده‌ایم. در جواب سؤال شما هم، مبنی بر اینکه آیا یا نبود ما پروژه شهر سالم متوقف خواهد شد یا نه، باید بگویم هرگز! هرگز با نبود مدیران شهر سالم، پروژه شهر سالم متوقف نخواهد شد، چون جنبشی که شروع شده است و توده مردم پشتوانه آن هستند هرگز با نبود مدیران شهر سالم از حرکت نمی‌ماند. این حرکت شاید کند شود اما هیچ‌گاه متوقف نخواهد شد.

ماهنامه شهرداریها: از صبر و حوصله همه دوستان و از وقت زیادی که در اختیار «ماهنامه» قرار دادند، سپاسگزاریم.

ما خدمات چندانی به شکل‌ها ارائه نمی‌دهیم، بلکه بیشتر بسترسازی می‌کنیم؛ بسترسازی برای شکل‌گیری شکل‌ها و اطلاع‌رسانی و مشاوره برای ادامه فعالیت آنها

اندیمشک، حرکت به سوی شهری سالم

نازیلا مرادی



نیز پوشیده است. بنابراین هدف از طرح این مسئله در صفحه ابتکاری دیگر و در این شماره ماهنامه، طرح یکی از مسائل مهم شهری است.

به راستی شوراهای چگونه می‌توانند در کاهش ناهنجاری‌های اجتماعی مؤثر واقع شوند؟ حفظ امنیت در شهر با تأمین رفاه اجتماعی شهروندان رابطه‌ای ناگفتنی دارد. از جمله فعالیت‌هایی که در این حیطه می‌گنجد ایجاد محل‌های فرهنگی، ورزشی، آموزشی و مراکز تولیدی به وسیله مدیران شهری است. مطالعات کارشناسانه حکایت از آن دارد که در بسیاری از شهرها مسئله تجمع جوانان در کوچه و خیابان و ایجاد مزاحمت به دلیل کمبود مراکز تفریحی سالم و بیکاری است. شاید به همین دلیل نخستین انتظار مردم از شوراهای شهرداری‌ها ایجاد مراکز تفریحی، ورزشی و فرهنگی ارزان - همچون پارک، سینما، ورزشگاه، شهر بازی و کتابخانه - است.

فضاهای فرهنگی و ورزشی در اندیمشک

اندیمشک شهری است با ۳۵ هزار نفر جمعیت، که در بنایان جنگ و دفاع مقدس مرکز کل تدارک جبهه‌های جنوب کشور به شمار می‌رفت. بنایه جنگ بر این شهر کوچک موجب شد بسیاری از تأسیسات زیربنایی و زیرساخت‌های شهری در آن از میان برود. در ابتدا شورای شهر اندیمشک، علاوه بر وظیفه سنگین بازسازی، باید شهر را از مکان استقرار نظامی به شهری پویا و دارای رفاه نسبی تبدیل می‌کرد. به همین دلیل از جمله فعالیت‌های این شورا احداث و ایجاد محورهای فرهنگی - ورزشی در شهر بود. برای تحقق این امر شورای شهر، اندیمشک از روش‌های مختلفی بهره گرفت.

یکی از مشکلات متعارفی که امروزه گریبانگیر شهرهاست، افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی و رشد ناامنی در آنهاست. اگر چه قانون برای حل این مشکل به طور صریح مسئولان شهری را مخاطب قرار نمی‌دهد، اما اهمیت این مسئله به حدی است که امروزه دست‌اندرکاران و مدیران شهری تلاش می‌کنند در حوزه‌های مختلف برنامه‌ریزی و ارائه خدمات این معضل اجتماعی را کاهش دهند.

در این میان نظارت شوراهای بر مسئله ناامنی همچون نظارت سازمان‌های دولتی با تصمیمات رسمی و قانونی نیست اما با استفاده از همین اهرم نظارت و با تکیه بر شخصیت حقوقی شوراهای، یستر لازم برای طرح نارسایی‌ها و مشکلات و ارائه آن به مقامات مسئول فراهم می‌شود.

از سوی دیگر، شوراهای بر اساس قانون برای حل مشکلات شهر موظف به همکاری با مسئولان شهری هستند. به این ترتیب اگر چه مسائل امنیتی در شهرها به عهده دولت است، اما مسئولان و مدیران شهری به طور غیرمستقیم بر کاهش یا افزایش ناامنی شهرها تأثیر می‌گذارند.

شورای شهر اندیمشک نخستین شورایی نیست که با اتخاذ تصمیمات و تصویب طرح‌های مختلف ناخودآگاه در مسیر کاهش ناامنی گام برداشته است. واقعیت این است که در نخستین دوره فعالیت شوراهای، که اکنون آخرین ماه‌های آن سپری می‌شود، حجم عظیم مشکلات شهر و مطالبات مردم، شوراهای را به هزار تویی از مسائل پیچیده شهرها وارد کرد؛ مسائلی که پرداختن به معضل امنیت در شهرها را در سایه خود قرار داد. به همین دلیل شاید حتی تأثیر برخی از مصوبات شوراهای در کاهش ناامنی بر خود این شوراهای

نخستین گام، تشکیل کمیسیون ورزش در بدو فعالیت شورای شهر احداث زمین‌ها و مراکز ورزشی برای شهر بود. در ابتدای امر با توجه به اینکه شهر فاقد هر گونه امکانات ورزشی بود، مشکل مالکیت زمینی به وسعت ۴ هکتار با مراجعه شورا به مراجع قضایی و جلب همکاری مسئولین از میان رفت و شورای اندیمشک با تملک زمین مذکور و اختصاص بودجه‌ای در حدود ۶۰۰ میلیون ریال، زمینه احداث یک استادیوم ورزشی را در یکی از محروم‌ترین مناطق شهر فراهم آورد.

از دیگر اقدامات کمیسیون ورزش مصوبه برگزاری جام شوراها و انجام مسابقات ورزشی بود. تشکیل تیم ورزشی شهر اندیمشک با نام «تیم شورا» و برگزاری مسابقات مختلف ورزشی در جام شوراها پیامد دیگر این اقدام ارزنده بود.

پرداخت هزینه به تیم‌های ورزشی برای شرکت در مسابقات کشوری، اختصاص هزینه‌ای برای خرید تجهیزات ورزشی، بهینه‌سازی سالن‌های ورزشی و تشویق و امتیازدهی به قهرمانان ورزشی اندیمشک از دیگر فعالیت‌هایی است که شورای شهر اندیمشک در کارنامه خود ثبت کرده است.

در نخستین دوره فعالیت شوراها، که اکنون آخرین ماه‌های آن سپری می‌شود، حجم عظیم مشکلات شهر و مطالبات مردم، شوراها را به وزارت تویی از مسائل پیچیده شهرها وارد کرده؛ مسائلی که پرداختن به مفصل امنیت در شهرها را در سایه خود قرار داد

در بسیاری از شهرها مسئله تجمع جوانان در کوچه و خیابان و ایجاد مزاحمت به دلیل کمبود مراکز تفریحی سالم و بیکاری است. شاید به همین دلیل نخستین انتظار مردم از شوراها و شهرداری‌ها ایجاد مراکز تفریحی، ورزشی و فرهنگی ارزان - همچون پارک، سینما، ورزشگاه، شهربازی و کتابخانه - است

در زمان حاضر شورای این شهر با پیگیری‌های مداوم و مشاوره و همکاری با اداره کل کار و امور اجتماعی شهر احداث استادیوم ورزشی کارگران اندیمشک را نیز به مرحله اجرا رسانده است. شورای شهر اندیمشک در زمینه ایجاد مراکز فرهنگی نیز گام‌های مثبتی برداشته است. این شورا ضمن تصویب طرح ایجاد فرهنگسرای اندیمشک و خانه جوانان، زمینی را به وسعت ۱ هزار متر در اختیار اداره فرهنگ و ارشاد اسلامی اندیمشک قرار داده است.

همچنین این شورا از طریق حضور در برنامه‌های فرهنگی و تئاتر جوانان، به طور غیرمستقیم جریان‌های فرهنگی را در شهر مورد تشویق و حمایت قرار می‌دهد.

مجموعه اقداماتی که شورای شهر اندیمشک در زمینه ایجاد مراکز فرهنگی ورزشی به انجام رسانده، در وهله نخست موجب افزایش سرانه استانه‌ارد خدمات در شهر شده است. اگر بپذیریم که افزایش سطح خدمات و رفاه شهروندان و ایجاد قضایی از این دست، در کاهش جرائم و ناامنی مؤثر است، یقیناً اقدامات شورای شهر اندیمشک نیز از این قاعده مستثنی نیست.

نظارت شوراها بر مسئله ناامنی همچون نظارت سازمان‌های دولتی با تصمیمات رسمی و قانونی نیست اما با استفاده از همین اهرم نظارت و با تکیه بر شخصیت حقوقی شوراها، بستر لازم برای طرح نارسایی‌ها و مشکلات و ارائه آن به مقامات مسئول فراهم می‌شود

همکاری با پلیس ۱۱۰

در بسیاری از کشورهای دنیا استفاده از مشارکت‌های مردمی برای مقابله با مشکلات شهری و کاهش جرایم محلی بسیار مرسوم است. در این حالت می‌توان جوانان را به مشارکت مستقیم در ارتقای سطح امنیت اجتماعی در شهر تشویق کرد. شورای شهر اندیشک با استفاده از توان مشارکتی جوانان در قالب بسیج توانسته است از بروز زمینه‌های برخی از جرایم جلوگیری به عمل آورد. برای حل مشکلات و استقرار بیشتر امنیت در شهر کمیون ۵ نفره‌ای متشکل از فرماندار، شهردار، امام جمعه، نماینده شهر در مجلس و رئیس شورای شهر که در مواقع ضروری تشکیل جلسه می‌دهند سازوکار همکاری بیشتر شور را با پلیس ۱۱۰ تبیین کرده است. برای این منظور، شورای شهر اندیشک طرح واگذاری چند دستگاه موتور و ماشین را به پلیس ۱۱۰ به تصویب رسانده است.

در بسیاری از کشورهای دنیا استفاده از مشارکت‌های مردمی برای مقابله با مشکلات شهری و کاهش جرایم محلی بسیار مرسوم است. در این حالت می‌توان جوانان را به مشارکت مستقیم در ارتقای سطح امنیت اجتماعی در شهر تشویق کرد

بهبودسازی و ساماندهی یافت قدیم اندیشک از دیگر اقدامات شورا است که در تأمین امنیت شهر نقش بسزایی دارد. یافت قدیمی اندیشک، همچون یافت قدیمی اکثر شهرهای کشور، محل سکونت قشر محروم شهر است. بدیهی است یافت‌های قدیمی به دلیل همین ویژگی بیشتر از نقاط دیگر شهر آسیب‌های اجتماعی را در خود جای می‌دهند.

مسئله مهم دیگری که زمینه‌ساز مسائل و مشکلات اجتماعی شهرها می‌گردد، وجود کاربری‌های مزاحم در اراضی شهری است. شورای شهر اندیشک اکنون در صدد است روند احداث کارگاه‌ها و گاراژهای متعدد را در سطح شهر متوقف سازد و در از مدت پستر انتقال آنها را به اراضی حاشیه شهر فراهم آورد. آنچه که مهم است، اقدامات یاد شده، تنها عرصه برای فعالیت شوراها در زمینه امنیت شهرها نیستند. شوراها تجلی گاه مشارکت مردمی و تبلور مطالبات شهروندان است و به همین دلیل نقطه خوبی برای پرداختن به بحث امنیت شهری در عرصه اجرا به شمار می‌روند.

بهبودسازی و ساماندهی یافت قدیم اندیشک از دیگر اقدامات شورا است که در تأمین امنیت شهر نقش بسزایی دارد. یافت قدیمی اندیشک، همچون یافت قدیمی اکثر شهرهای کشور، محل سکونت قشر محروم شهر است. بدیهی است یافت‌های قدیمی به دلیل همین ویژگی بیشتر از نقاط دیگر شهر آسیب‌های اجتماعی را در خود جای می‌دهند

شهر در امن و امان است



محمود برآبادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

یکی از مهم‌ترین دلایل پیدایش شهر در گذشته‌های دور، دستیابی به امنیت بوده است.

افرادی که در شهری جمع شده‌اند - چه به مانند روزگاران گذشته حصار داشته باشند و چه مانند شهرهای امروزی محدوده جنرفیایی آن تنها روی نقشه مشخص شده باشد - در برابر خطرهایی که آنها را تهدید می‌کند و برای شان ناامنی به وجود می‌آورد، اتفاق نظر و اشتراک منافع دارند. همین موضوع باعث می‌شود که آنان برای تأمین و یا افزایش امنیت خود دست به اقداماتی بزنند.

کشیدن بارو بر سر شهر به منظور دفاع در برابر کسانی که می‌خواهند متعرض شهرنشینان بشوند و تدارک سرباز و سپاه برای چنین هدفی (ایجاد ارتش) و برقراری نظامی که امنیت جانی افراد را در داخل شهر - چه در روز و چه در شب - تأمین کند (سازمان پلیس)، از این نیاز سرچشمه می‌گیرد.

بدین ترتیب، شهر جایی است که امنیت ساکنان آن فراهم است؛ امنیت در برابر هجوم اقوام بیگانه و یا به طور کلی کسانی که می‌خواهند بر شهر دست یابند. نیز امنیت برای کسانی که در شهر زندگی می‌کنند، در برابر کسانی که آنها هم یا آنکه در شهر به زندگی می‌پردازند اما قوانین شهرنشینی را رعایت نمی‌کنند و حدود و حقوق دیگران را پایمال می‌سازند.

افرادی که در جمع و یا در جامعه‌ای زندگی می‌کنند، به سبب داشتن میل به سروری، زیاده‌طلبی، حسادت و جز اینها ممکن است به حقوق و حدود دیگران دست‌اندازی کنند

امنیت به واقع آن چیزی است که وقتی نباشد کمبودش احساس می‌شود. از این زاویه امنیت همانند هواست. مادامی که هیچ‌گونه اختلالی در تنفس هوای پاک به وجود نیاید، اصلاً به نیاز انسان به این ماده حیات بخش اندیشیده نمی‌شود، اما زمانی که کمبود آن احساس گردد و یا هوای مورد نیاز کیفیت مطلوبی نداشته باشد، آن وقت است که نفس‌ها به شماره می‌افتد.

زندگی جمعی انسان نیز از نیاز به امنیت سرچشمه می‌گیرد. جمع به انسان اطمینان خاطر می‌دهد که در تنهایی حاصل نمی‌شود و در واقع او را در برابر خطرها پاسداری می‌کند.

اما از سوی دیگر، خود این جمع هم می‌تواند محیط را برای انسان ناامن سازد. همه افرادی که در جمع و یا در جامعه‌ای زندگی می‌کنند، به سبب داشتن میل به سروری، زیاده‌طلبی، حسادت و جز اینها ممکن است به حقوق و حدود دیگران دست‌اندازی کنند. ضرورت

**استه شدن از امنیت اجتماعی برای همه افراد
با گروه‌ها و اقشاری که در یک شهر زندگی
می‌کنند، یکسان نیست و عوامل مختلفی این
ناهمسانی را رقم می‌زنند**

**منیت به واقع آن چیزی است که وقتی نباشد
کمبودش احساس می‌شود. از این زاویه امنیت
همانند هواست**

امنیت فردی - هرگاه خطرهایی جان افراد را تهدید کند و این خطرها ناشی از شرایط اجتماعی جامعه باشد - و نه بی‌احتیاطی و بی‌توجهی شان - امنیت آنان به خطر افتاده است.

امنیت اجتماعی - هرگاه شرایطی بر جامعه حاکم شود که افراد آن جامعه احساس آسودگی و در امان بودن نکنند، امنیت اجتماعی به خطر افتاده است.

کاسته شدن از امنیت اجتماعی برای همه افراد یا گروه‌ها و اقشاری که در یک شهر زندگی می‌کنند، یکسان نیست و عوامل مختلفی این ناهمسانی را رقم می‌زنند.

زنان در مقایسه با مردان، و کودکان در مقایسه با بزرگسالان، بیشتر در معرض آسیب قرار دارند. امنیت افراد کم درآمد، کم سواد و بیسواد، بیکاران، حاشیه‌نشینان و اقلیت‌های قومی و دینی نیز بیشتر از دیگران به خطر می‌افتد.

برخی از جامعه‌شناسان بر این باورند که میزان ناامنی با درجه گسترش شهر رابطه مستقیم دارد؛ یعنی به موازات افزایش جمعیت، میزان جرایم نیز بالا می‌رود و افزایش جرایم در شهر، امنیت فردی و اجتماعی را کاهش می‌دهد.

وضع قوانینی برای تعیین حقوق و حدود شهروندان از همین نیاز برمی‌خیزد.

تعریف امنیت - امنیت واژه‌ای عربی از ریشه امن، و به معنی راحت و آسوده و بی‌ترس بودن است.

گرچه امنیت (Security) و ایمنی (Safety) هر دو در عربی از یک ریشه‌اند، اما معنای آنها را نباید با هم اشتباه کرد. امنیت مفهومی اجتماعی است و کاربرد آن نیز به گونه‌ای مرتبط با شهر، جامعه و جمع معنی پیدا می‌کند؛ و ایمنی به معنی دوری از خطر و در سلامت زیستن است و کاربرد آن عمدتاً فردی است.

کاهش تصادفات رانندگی که با رعایت مقررات عبور و مرور به دست می‌آید، کاستن از خطر بلایای طبیعی، آتش‌سوزی و دیگر حوادث ناشی از کاربرد وسایل و ابزارهای کار و لوازم زندگی؛ ایمنی را افزایش می‌دهد و آنچه که سبب‌ساز این بلایا و خطرها باشد از میزان ایمنی می‌کاهد.

با توجه به تعریف واژه امنیت، ترکیبات ذیل را می‌توان تعریف کرد:

برای جلوگیری، کاهش و به طور کلی از بین بردن ناامنی در شهر، دولت و شهرداری‌ها باید توسعه اجتماعی مثبت را در چارچوب مشارکت با تمام قسمت‌ها و بخش‌های جامعه دنبال کنند

امنیت اقتصادی - امنیت اقتصادی وضعیتی فراتر از امنیت شغلی است، و زمانی است که بی‌ثباتی اقتصادی در جامعه حاکم باشد. ثابت نبودن نرخ‌ها و قیمت‌ها، عدم تمایل به سرمایه‌گذاری، تغییرات پی‌درپی و بدون علت در مقررات و تعرفه‌های اقتصادی و نظایر اینها از جمله نمودهای ناامنی اقتصادی است. امنیت مفهومی فراگیر است. امنیت اجتماعی بر امنیت اقتصادی تأثیر می‌گذارد و امنیت اقتصادی نیز زمینه‌ساز امنیت اجتماعی است. بدون امنیت اقتصادی امنیت شغلی نخواهد بود و بدون امنیت اجتماعی، امنیت فردی. جامعه هر چقدر توسعه یافته‌تر باشد، جلوه‌های امنیت در آن شکوفاتر است.

برای جلوگیری، کاهش و به طور کلی از بین بردن ناامنی در شهر، دولت و شهرداری‌ها باید توسعه اجتماعی مثبت را در چارچوب مشارکت با تمام قسمت‌ها و بخش‌های جامعه دنبال کنند. وجود مشاوران و مددکاران اجتماعی، ایجاد امکانات مناسب آموزشی و تفریحی، تأمین مسکن و بهداشت مناسب، آموزش خانواده‌ها و افراد، گسترش فعالیت NGOها و همچنین مشارکت مؤسسات اقتصادی و تجاری، نظام حمل و نقل عمومی، رسانه‌ها و مطبوعات، همه و همه برای مبارزه با ناامنی در جامعه ضروری است. (۲)

به عقیده این جامعه‌شناسان، شهرها به دلیل گستردگی، فزونی جمعیت، حاشیه‌نشینی، فراوانی جمعیت بیکار، انبوهی مهاجران، بیگانگی اجتماعی و سرخی دلایل دیگر که در روستا و یا شهرهای کوچک وجود ندارد، شرایط مناسبی را برای کسانی که قصد ناامن کردن جامعه را دارند، به وجود می‌آورند.

پاره‌ای از محققان بر این باورند که میان پراکندگی جغرافیایی در شهرها و میزان جرایم، رابطه‌ای وجود دارد. مکان‌هایی مانند ایستگاه‌های راه آهن و مترو، ترمینال‌های مسافربری، کافه‌های جنوب شهر و خیابان‌های خلوت، محیط‌هایی هستند که به سبب وجود فرصت‌ها و زمینه‌های مساعد برای دستبرد، کیف‌زنی و نزاع، امنیت جانی افراد را با خطر روبرو می‌سازند. (۱)

امنیت شغلی - زمانی که فرد از ادامه داشتن شغلش مطمئن نیست و این احتمال را می‌دهد که هر آن ممکن است کارش را از دست بدهد، آن فرد امنیت شغلی ندارد.

نداشتن امنیت شغلی لطمه‌های اجتماعی و اقتصادی بیشماری را بر جامعه وارد می‌کند که جای بحث آن اینجا نیست. به طور خلاصه می‌توان گفت که نداشتن انگیزه در کار، تمایل به استفاده از روش‌های رابطه‌گرایی در محیط کار و عدم ایجاد سیستم مدیریت کیفیت در کار (بحث شماره آینده ماهنامه)، از نتایج نداشتن امنیت شغلی است.

با افزایش جمعیت، میزان جرایم نیز بالا می‌رود و افزایش جرایم در شهر، امنیت فردی و اجتماعی را کاهش می‌دهد

یادداشت

۱- حسن شکری، چهره‌های اجتماعی شهرها، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران، بهار، ۱۳۸۵.
 ۲- وبسایت شورای اس. د. مؤسسه جرم‌شناسی، امکانات متعدد، ترجمه سید موسوی، مجله شهریارها، شماره ۲۳۸، زمستان ۱۳۸۱، ص ۳۳-۳۴.

شیرین‌منظره شورا و مشارکت
 هر جوان ذکاوتی

وندالیسم در فضاهای عمومی و حمل و نقل شهری

نویسنده: ویلیژان شو انینگن

طی سال‌های اخیر در اروپا، مسئله امنیت در فضاهای عمومی شهر (خیابان‌ها، ایستگاه‌ها، قطارها، خطوط مترو، اتوبوس‌ها و سایر مکان‌ها و معابر عمومی) و به طور کلی مکان‌هایی که در آنجا افراد غریبه با یکدیگر برخورد می‌کنند، اهمیت و جایگاه ویژه‌ای یافته است.

به دنبال تحولات مثبت به وجود آمده - به ویژه در شهر نیویورک - در افزایش امنیت شهرها و شهرداریهای اروپا بحث و برنامه‌ریزی در این زمینه را با جدیت دنبال می‌کنند. اینان در واقع می‌گویند که مفهوم و احساس واقعی از امنیت و ناامنی در معابر عمومی را به شکلی بهتر اشاعه دهند. ترس و وحشتی که در میان ساکنان شهرها به چشم می‌خورد، بسیار پر اهمیت است. می‌توان گفت که میان ریشه‌ها و مفهوم واقعی ناامنی و خشونت، و عقیده افرادی که خود قربانیان این خشونت‌ها هستند، تفاوت‌هایی وجود دارد.

تضمین امنیت شهروندان را در رأس رسالت‌های ملی خود قرار می‌دهند. امروزه حمل و نقل عمومی شهری و تأمین امنیت آن مسئله‌ای است مهم که تنها به مفهوم کیفیت وسایل حمل و نقل عمومی نیست؛ بلکه امنیت مسافران و مبارزه با وندالیسم را در برگیرنده حمل و نقل درون شهری در دستور کار بود. طرفداران امنیت در سایر مقوله‌های خدمات‌رسانی شهری نیز به این موضوع اهمیت می‌دهند. بحث «امنیت» زیرساخت شبکه حمل و نقل شهری را از دست رفته‌ها نشان می‌دهد که در دهه ۷۰ شمسی و به ویژه در سال‌های اخیر، معیارها و برنامه‌ریزی‌هایی که برای تأمین امنیت در نظر گرفته می‌شوند، عموماً با محدودیت‌هایی مواجه می‌شوند که شش اجزای آن و بزرگاری آن‌ها همیشه تنها راه حل قطعی و دائمی نیست. بنابراین، بر اساس تفکر آنکو - ساگسون، بحث «فضاهای دفاعی» در شهرها مطرح می‌شود. اجرای راه حل‌های معاد اجتماعی و ایجاد فضاهای دفاعی در شهرها در این میان اهمیت فراوان دارد. تأمین امنیت به وسیله پلیس، تنها راه حل کاهش خطر و باز بین بردن ناامنی و بی‌نظمی در شهرها نیست و با اینکه حضور پلیس در شهر باعث افزایش احساس امنیت می‌شود ولی راه حل قطعی و صددرصد نیست. شهر نیویورک نمونه بسیار خوبی برای مطرح کردن این است. طبق آمارهای به دست آمده از یک تحقیق جرم و جنایت در نیویورک، و همه بررسی‌های انجام شده در سال‌های اخیر، بازدید کنندگان از آن، امروزه امنیت در شبکه‌های نیویورک بسیار افزایش یافته است. پلیس این شهر سیاست‌های جدیدی را برای مبارزه با وندالیسم و تأمین امنیت حمل و نقل عمومی به اجرا آورده است.

در سال ۱۹۹۷، ۵۲ درصد شهروندان نیویورک گزارش دادند که پلیس این شهر بار خفیه بودند. در ابتدای سال ۱۹۹۹، دو سوم شهروندان نیویورک بر خوردن‌های پلیس را ناشایسته و خشونت‌آمیز می‌دانستند و همین برخوردها را عامل افزایش جرم و جنایت در این شهر دانستند. در سال‌های اخیر، سه چهارم شهروندان نیویورک اعلام کردند که پلیس این شهر در مبارزه با وندالیسم بسیار موفق بوده است. این شهروندان همچنین اعلام کردند که به نتایج مطلوبی دست یافته‌اند. این نتایج در جزئیات معیارهای بررسی برای پلیس

این عقاید بر اساس آمارگیری‌های پلیس جمع‌آوری شده است. به عنوان مثال، در آلمان میان عوامل اصلی جرم و جنایت در میان شهرها و مناطق مختلف تفاوت‌هایی وجود دارد. در این زمینه، در سال ۱۹۹۲ تحقیقات گسترده‌ای از ۲۰ هزار نفر آلمانی صورت پذیرفته است. در جامعه پسا مدرن امروز، امنیت شهرها به عنوان یکی از مسائل مهم و حساس ترین مسائل شناخته می‌شود. این شامل امنیت فضاهای خصوصی و عمومی است و تأمین امنیت حمل و نقل در حیطه امنیت فضاهای عمومی شهر محسوب می‌شود. امروزه جایگاه ویژه‌ای یافته است. جامعه دموکراتیک

مکان‌های ناامنی که خارجی‌ها در آن قسمت‌ها بیشتر هستند، بالا می‌رود. در دید اول، خارجی‌ها این احساس را در افراد دیگر به وجود می‌آورند که چه قصد تیتی دارند، و آیا نیتشان خوب است یا بد. تا هنگامی که «دیگری» وجود دارد، خطر هم وجود دارد. افراد جامعه از دولت و دستگاه قضایی و پلیس شهر می‌خواهند که مشکلات آنها را برطرف سازند و امنیت شهرها را تأمین کنند، چرا که آنها را مسئول و متعهد می‌دانند. طبق نظریه روان‌کاوان، شاخص‌های تئوری‌ساز امروز، عبارتند از رشد جامعه و نیازهای انسان‌ها در جست‌وجوی یافتن معنای برای زندگی و برقراری ارتباط با دیگران. در کنار تحولات به وجود آمده در جامعه امروز، میزان حس بدبینی، عدم اطمینان، ترس و وحشت و تنهایی نیز افزایش یافته است. از دیگر تبعات این تحولات، شکل‌گیری گروه‌های انحرافی مختلف به ویژه در بین جوانان است، و همچنین بیماری‌هایی که شیوع یافته است. تنهایی و بیکاری از سایر عوامل افزایش جرم و جنایت و پندالیم است. غریبه‌ها و جوانان بیشترین گروه بزهکاران را تشکیل می‌دهند. در محله‌های کوچک که ساکنان همدیگر را می‌شناسند و غریبه‌ها در آنجا زندگی نمی‌کنند،

در شبکه حمل‌ونقل عمومی در اروپا، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است. ابتدا باید تحلیل درستی از مفهوم «موقعیت و فضای مناسب و امن» ارائه داد و آمارهای قانونی، تحقیقات انجام شده سازمان‌ها و مؤسسات مختلف وابسته به شبکه حمل‌ونقل عمومی شهری را در نظر گرفت، و همچنین محدودیت‌های موجود، شکایات و مشکلات مطرح شده در این زمینه را مورد مطالعه و بررسی قرار داد. در مرحله بعد باید تفکر و احساس واقعی افراد مختلف جامعه را از امنیت عمومی، به ویژه امنیت حمل‌ونقل، پرسنجید. به علاوه می‌بایست ذهنیت شهروندان را از امنیت شهرها، با شرایط واقعی موجود در جامعه مقایسه کرد و تفاوت‌های موجود را مورد مطالعه قرار داد. مشاوره با کارشناسان و بحث و گفت‌وگو با صاحب‌نظران در این زمینه ضروری است. شهروندان می‌خواهند که مسئولان، مشکلات و نیازهای آنها را جدی بگیرند.

بدین ترتیب می‌توان مشکلات را دسته‌بندی کرد. تعبیری برای تفکر و ذهنیت افراد از ناامنی در جامعه یافت، و مشکلات مشترک تمام افراد و گروه‌ها و سازمان‌ها را پراهمیت برشمرد. افراد بی‌خانمان را که در ایستگاه‌ها زندگی می‌کنند باید در نظر گرفت و به صحبت‌های آنها گوش داد. با اصلاح کردن موارد ذکر شده می‌توان معیارهای مناسب با شرایط را برای راه‌یابی امنیت مسافران در حمل‌ونقل عمومی شهر به‌کار گرفت. در تفکرات امروز جامعه تعیین کردن اصول فنی و رعایت آنها در بسیار جهت‌استه باید تمام مؤسسات و سازمان‌ها و افراد مختلف جامعه از همان ابتدای امر در تحلیل‌ها و تصمیم‌گیری‌ها حضور و مشارکت داشته باشند. ترس از بزهکاران که در شهرها و میان شهروندان به چشم می‌خورد از عوامل اصلی ناامنی محسوب می‌شود. این ترس مسئله‌ای کاملاً عمومی است و در میان تمام طبقات و گروه‌های اجتماعی (افراد سالخورده، میانسالان، کودکان و جوانان) وجود دارد. در آلمان ترس از افراد بزهکار در میان نوجوانان پسر ۱۲ تا ۲۰ ساله و زنان کمتر از ۲۵ سال بیشتر است. این مسئله یکی از شاخص‌های اصلی تنزل کیفیت زندگی شهری به ویژه در مراکز شهرها به شمار می‌آید. زیرا مرکز شهر بیشتر محیط تجاری و اداری است و ارتباطات



امنیت بیشتری وجود دارد. بنابراین شناخت و عدم شناخت افرادی که طی روز با یکدیگر برخورد می‌کنند مسئله یکسانی افراد، از جنبه‌های مهم بحث امنیت شهرهاست. وسایل حمل‌ونقل عمومی، در واقع محیط‌هایی هستند که در آنجا خود به خود به شکل نظام یافته، مسافران با تعداد زیادی افراد ناشناس تماس دارند. بنابراین همیشه در این گونه محیط‌ها خطر ترس نیز به چشم می‌خورد. باید در این‌ها عوامل اصلی این ترس را کشف و با آنها مبارزه کرد. شناخت افرادی که با آنها در تماس هستیم، باعث می‌شود که موقعیت را بهتر بشناسیم و بر آن تسلط داشته باشیم. به عنوان مثال، در میان گروهی جوان به محض اینکه چهره‌اشنایی به چشم می‌خورد ترس از بین می‌رود و احساس امنیت به وجود می‌آید.

طبق تحقیقات انجام شده در کشور سوئیس، افرادی بیشترین ترس را از ایستگاه‌های شبکه حمل‌ونقل عمومی - و به خصوص ایستگاه‌های زیرزمینی - دارند. زیرا این فضاها ناامن‌ترین مکان‌ها به شمار می‌آیند. ناامنی و مشکلات مربوط به نظم عمومی جایگاه عمده‌ای در شبکه حمل‌ونقل همگانی و فضاهای مربوط به آن دارد. چرا که خود در به وجود آمدن بی‌نظمی اجتماعی مؤثر

صمیمانه کمتری میان افراد برقرار است و محل‌های مسکونی در مراکز شهرها کمتر دیده می‌شود. افزایش بزهکاری در جامعه و متناسب با آن ترس و وحشت از افراد بزهکار، از عوامل تحولات محیط‌های شهری است. میزان این ترس در تمام مکان‌ها، به ویژه

است. در کشور سوئیس، بیش از ۵۰ درصد افراد در ایستگاه‌ها احساس ناامنی می‌کنند. این احساس ترس و وحشت در فضاهای تاریک و کثیف بیشتر می‌شود.

مکان‌ها انسان به ندرت دیده می‌شود، و ساکنان معتقدند که در این مناطق کسی نیست که بتوان در مواقع خطر یا اورژانس درخواست کمک کرد (به خصوص افراد سالخورده). در زندگی شهری «عبور و مرور» و «جابجایی در سطح شهر» نقش مهمی دارد و این امر مسائل و چالش‌های حمل و نقل عمومی و شخصی نیز می‌شود. در همه سوسی‌های انجام شده، تمام افراد در بحث امنیت شهرها مسئله امنیت حمل و نقل و جابجایی در شهر را مطرح کردند. در آمریکا تنها ۱۲ درصد افراد احساس امنیت کامل و ۲۴ درصد احساس امنیت نسبی در وسایل حمل و نقل عمومی دارند. ۴۲ درصد از افراد بیادانند.

مردان به دست آمدند. این مسئله در فضاهای تاریک و کثیف بسیار حساس است. در فضاهای تاریک و کثیف، احساس ناامنی و ترس بیشتر می‌شود. در فضاهای تاریک و کثیف، احساس ناامنی و ترس بیشتر می‌شود. در فضاهای تاریک و کثیف، احساس ناامنی و ترس بیشتر می‌شود. در فضاهای تاریک و کثیف، احساس ناامنی و ترس بیشتر می‌شود.



بر اساس تحقیقات انجام شده در جنوب آلمان، ۵۴ درصد افراد شهری از وسایل حمل و نقل عمومی، راکر عوامل اصلی ناامنی و ترس در جامعه می‌دانند، ۲۸ درصد ترس از غارت‌چی‌ها و پناهندگان را، ۲۵ درصد ترس از کتین‌های فلتن تخریب شده و متروک، و معاندان یا افرادی که انگار مصرف‌کننده و بالاخره ۳۰ درصد این ترس از فروشندگان کالاها در معابر (بدون مجوز)، دیوارهای کثیف، خاک خلی یا نوشته‌ها و نقاشی‌های منتقل، گروه‌های افراطی و بی‌زاری از بیگانگان را عوامل اصلی ناامنی و ترس حاکم بر جامعه می‌دانند. افراد سالخورده احساس خطر بیشتری می‌کنند و شب‌ها از منزل خارج می‌شوند، و کودکان نیز در راه مدرسه احساس ناامنی و خطر می‌کنند.

بر اساس تحقیقات انجام شده در کشور سوئیس، ۴۲ درصد معتقدند که وسایل حمل و نقل عمومی و دیوار نوشته‌ها از عوامل ناامنی هستند. احساس ناامنی و بی‌تظمی در شهرها به شمار می‌آیند و بیشتر جوانان هستند که قربانی این رفتارهای ضد اجتماعی می‌شوند، چرا که نقاشی‌ها و نوشته‌های روی دیوارها در فضاهای عمومی باعث می‌شوند که افراد همیشه منتظر خطر باشند و احساس ناامنی کنند. باید خاطر نشان کرد میان نظم عمومی، بزهکاری و احساس ناامنی در جامعه رابطه مستقیم وجود دارد. احساس ناامنی در مناطقی که کنترل‌های اجتماعی ضعیف و میزان فقر بالاست، بیشتر است. بنابراین، ساختار محله‌های شهر در کاهش و افزایش امنیت بسیار مؤثر است و باید در جهت رفع مشکلات ساختاری و امنیت فضاهای عمومی محله‌ها و پاکیزگی آنها تلاش کرد.

عدم امنیت تأثیر مستقیم بر کاهش کیفیت زندگی شهری دارد. چرا که خیابان‌ها، میدان‌ها و فضاهای عمومی شهر تبدیل به مکان‌های ناامنی می‌شوند که ترس بر آنها حکمفرماست. وقتی برخی از افراد از عبور و مرور در بعضی مکان‌ها اجتناب می‌کنند، این مکان‌ها به تدریج متروک می‌شوند و این احساس ناامنی به دیگران هم منتقل می‌گردد. به تدریج این مکان‌ها به «مناطق ممنوعه» - یعنی قسمت‌هایی که باعث ایجاد ترس عمومی می‌گردند و نباید به آنجا رفت و آمد کرد - تبدیل می‌شوند. در این

تهادها و سازمان‌ها در آن مشارکت همه جانبه داشته باشند مسئولان حمل و نقل شهری، پلیس و شهردارها باید همکاری‌های لازم را در این زمینه به عمل آورند. در مراکز شهرها که بیشتر از مراکز تجاری و مراکز خرید و سوپرمارکت‌ها تشکیل شده‌اند، و کمتر مناطق مسکونی در آنها به چشم می‌خورد، بزهکاری بیشتر است. تأمین اعتماد و امنیت در سطح محلی، باید بر پایه مطالعاتی باشد که این امر را تضمین کند. مشارکت میان تمام قسمت‌ها کاربردی خواهد بود. مطالعات نشان می‌دهد که حضور پلیس در شهر در ابتدا موقتاً باعث افزایش احساس امنیت می‌شود ولی این مسئله گذرا خواهد بود و پس از مدتی حضور پررنگ پلیس نتیجه عکس خواهد داشت. دیوار نوشته‌ها از مواردی است که در جامعه پناهندگان، بر امنیت شهر تأثیر می‌گذارد. دیوار نوشته‌ها در واقع نوعی برقراری ارتباط است که برای گروه‌های مختلف کاربرد دارد. در اینجا مسئله «گرافیت» یا «دیوار نوشته» در حمل و نقل عمومی شهر و تأثیر آن بر امنیت بیان می‌شود. تمام ایستگاه‌ها - به ویژه ایستگاه‌های قطار - به گروه یا باند خاصی اختصاص دارد. در میان این گروه‌ها جایگاه اجتماعی اهمیت خاصی ندارد، بلکه کیفیت و ارزش هنری دیوار نوشته‌ها معیار

اصلی آنهاست. این گروهها هر کدام طرز پوشش، آرایش و حتی صحبت کردن خاص خود را دارند. بی نظمی از اصول پایه این دیوار نوشته‌ها به شمار می‌آید. قطارها همیشه با این گروهها دچار مشکل هستند. نوشته‌های روی قطار، امروزه در شهرها نوعی بحران محسوب می‌شوند و یکی از عوامل تشدید احساس ناامنی‌اند. این گروهها که خود را با نوشته‌های روی قطارها معرفی می‌کنند، بسیار خطرناک هستند. یکی از روش‌های اصلی برقراری ارتباط میان گروهها، اینترنت است. این افراد از طریق اینترنت با هم تبادل نظر می‌کنند و باعث ایجاد ناامنی می‌شوند. اکنون تقریباً در تمام شهرهای آلمان گروههایی برای مبارزه با دیوار نوشته‌ها شروع به فعالیت کرده‌اند. معیارهایی برای مبارزه با دیوار نوشته‌ها تقریباً در تمام شهرهای آلمان به اجرا درآمده است. این معیارها با روش‌هایی که برای جلوگیری از بزهکاری و ناامنی در فضاهای عمومی شهرها به کار می‌روند، کاملاً مرتبط است. به عنوان مثال، هنگامی که پلیس آلمان این افراد را دستگیر می‌کند، مجازاتی که برای آنان تعیین می‌شود، این است که خودشان دیوارها را تمیز کنند. این دیوار نوشته‌ها در امنیت شهر تأثیر منفی دارند و جوانان را بیشتر به سمت بزهکاری سوق می‌دهند. در این زمینه باید تحقیقات و مطالعات بیشتر و جامع‌تری، با در نظر گرفتن نقش ویژه شهرتاریها و عملکردهای آنها برای کاهش بزهکاری و ناامنی در شهرها صورت پذیرد. نویسنده این مقاله نیز پژوهشی را از آوریل تا دسامبر ۲۰۰۶ در ۱۹ کشور اروپایی و ۲۹ شهر بزرگ، در مورد امنیت شهرها و وسایل حمل و نقل عمومی و مسافران انجام داده است. شواهدی که از شهرداران این شهرها خواسته است که اطلاعات خود را در مورد مسئله امنیت شهرها جمع‌آوری و برای وی ارسال کنند. ۱۷ شهر در این مورد همکاری و مشارکت داشتند که از جمله می‌توان به برلین، زنون، وین، بروکسل، هلسنکی، پیاریس، لندن، روتردام، استکهلم اشاره کرد. برای

بیشتر دیده می‌شود. ولی شهرهایی مانند برلین و بختوم آلمان که همکاری‌های گسترده‌ای در این زمینه داشته‌اند، نشان دادند که نگران شهروندان خود و احساس ناامنی آنها هستند. افزایش ایست‌های پارسی، برخورد جدی با مزاحمان، استفاده از سیستم تلویزیون‌های مدار بسته در مترو و تراموا و اتوبوس از جمله موارد اجرایی است. در پیاریس، مشکل اساسی همانا افزایش سارقان مسلح، به خصوص در قطارهاست. در مورد ونالدیسم، بر تابلو اشیاء خطرناک به ویژه در مناطق حومه شهر پیاریس و همچنین دیوار نوشته‌ها از عوامل اصلی ناامنی در شهر هستند. سعی شده است که در پیاریس، هر چه سریع‌تر دیوار نوشته‌ها پاک شوند. در شهرهای دیگر مانند استکهلم، برلین، فرانکفورت و هامبورگ، روش‌های جدیدی برای مبارزه با ونالدیسم به اجرا درآمده است. به عنوان مثال، کاربرد نوعی پوشش خاص بر روی دیوار، امکان دیوار نویسی را از بین می‌برد و در نتیجه باعث افزایش احساس امنیت می‌شود.

شهر دار مسکون این قدرت را دارد که هر قانونی را که دومای شهر اعلام می‌کنند و می‌تواند قوانین را مجدداً برای دقت بیشتر و در نظر گرفتن ملاحظات خاص به دوما باز گرداند

جمع‌آوری اطلاعات لازم، شهرداران پرسشنامه‌هایی را در اختیار مسئولان و مؤسسات شبکه حمل و نقل عمومی شهری و کارپولن قرار دادند.

مقامات محلی، شهردار و اعضای شورای شهر باید مشارکت‌های همه جانبه‌ای را برای تأمین امنیت و برقراری نظم در شبکه حمل و نقل عمومی به عمل آورند. برطرف کردن مشکلات مربوط به امنیت و احساس ناامنی در ایستگاه‌های اتوبوس، مترو و قطارها، جزء وظایف شهرداری و سایر نهادهای دولتی است. بسیاری از شهرداری‌ها با این طرح و دادن اطلاعات همکاری نکردند، چرا که متفقد چهره ناسن شهرها بدین ترتیب



در بسیاری از شهرها دیوارنویسی

مسرحی تصاویر را در کنار دیوارها می‌کشند. در فرانکفورت و مونخ طرف ۲۸ ساعت و در برلین طرف ۲۲ ساعت باید این نوشته‌ها پاک شوند. در زنون و استکهلم، از جرم‌کتاب‌هایی که شامل آنها - به خاطر نقاشی‌ها و نوشته‌ها - مناسب نیست و باعث تشدید احساس ناامنی مسافران می‌شود، جلوگیری به عمل می‌آید.

هر ساله حدود ۱۵ میلیون یورو صرف هزینه تعمیرات خسارت‌های وارد شده به ایستگاه‌ها و وسایل حمل و نقل عمومی می‌گردد. در هلسنکی نیز حدود ۵۲۰۰۰۰ یورو در سال صرف خسارت‌های بوجود آمده می‌شود. در استکهلم ۱۰ میلیون یورو، و در برلین نیز ۱۷ میلیون یورو در سال به مصرف خسارات ناشی از ونالدیسم می‌رسد. بیشتر افراد مجرم ۱۲ تا ۲۰ ساله هستند. در داخل وسایل نقلیه می‌توان به کمک دوربین‌های مدار بسته مجرم‌مان را دستگیر کرد. شیبه‌های اتوبوس‌ها و قطارها با پوشش‌های خاصی پوشیده می‌شوند و شکسته نمی‌شوند. در هلسنکی برای مبارزه با ونالدیسم این برنامه‌ها به اجرا درآمده است. تقویت سیستم کنترل ترامواها و قطارها، و پاک کردن سریع دیوار نوشته‌ها و نقاشی‌ها و نوشته‌های روی وسایل نقلیه که باعث تشدید ونالدیسم می‌شوند، البته قبل از پاک کردن حتماً از آنها

عکس گرفته می‌شود. هدف اصلی از اجرای این پروژه، کاهش هزینه‌ها به میزان ۳۰ درصد است.

در ژنرالام، طرح عظیمی با مشارکت و همکاری پلیس، مقامات قضایی کشور و شهرداری‌ها به اجرا در آمده است. در سروکسل، سازمان حمل و نقل با همکاری بخش‌های مختلف فعالیت‌های گسترده‌ای را آغاز کرده است. افزایش حضور نیروی انسانی و افزایش مأموران از جمله این اقدامات است. در پاریس

شهردار، که به وسیله شهروندان مسکو برای یک دوره ۴ ساله انتخاب می‌شود، بالاترین مقام اجرایی شهری است



یک گروه ۱۰۰۰ نفره حمایت و امنیت «شبكة حمل و نقل عمومی» را بر عهده گرفتند. در کپنهاگ از خود جوانان حومه شهرها استفاده می‌شود. در فرانکفورت یک سوم قطارهایی که بعد از ساعت ۲۱ حرکت می‌کنند، به گروه‌های ویژه امنیتی مجهز شده‌اند. در آلمان جایگاه‌ها راننده در اتمتی است که از دورترین فاصله هم می‌تواند تمام قسمت‌ها را تحت کنترل داشته باشد. در لندن و استکهلم مؤسسات و سازمان‌های وابسته به شبکه حمل و نقل شهری برای

ترجمه: بهمن موسوی
WWW.La.Securite.de.villes

اطلاع‌رسانی، آموزش موارد مربوط به امنیت وسایل حمل و نقل عمومی، وندالیسم و خطرهای آن، نشست‌هایی را در مدارس برگزار می‌کنند.

امنیت و نظم عمومی امروزه، مهم‌ترین مسئله شهرهاست. شاخص‌های اصلی برقراری امنیت در شبکه حمل و نقل عمومی شهری عبارتند از: مدرنیته کردن تجهیزات فنی و امکانات ایستگاه‌ها (سیستم اطلاع‌رسانی، فروش بلیت و جز آن) برای اتوبوس‌ها و قطارها، توجه دقیق و ویژه به نیازهای کاربران، خلوت بودن وسایل حمل و نقل عمومی، آرامش و آسایش کافی، قیمت‌های مناسب، خدمات دهی (مشاوره، دادن بروشور به مسافران)، و امنیت و پاکیزگی. تحقیقات نشان داده است که ۵۸/۸ درصد افراد در مترو احساس ناامنی می‌کنند. محیط و فضاهای شهری تأثیر مستقیم بر احساس ناامنی دارد. راهروهای تاریک و بدون دید مناسب، نور و روشنایی ناکافی، احساس تنهایی و غریبی به ویژه در ایستگاه‌های مترو که مشکلات مربوط به بافتن مسیرها جزء موارد اساسی به شمار می‌آیند. عدم کنترل کافی و ارائه خدمات لازم، به ویژه در موارد اورژانسی، محیط کثیف، اطلاع‌رسانی ناکافی جزء مواردی هستند که باید برطرف شوند. افزایش تعداد پرسنل، بهبود زیرساخت‌ها، برقراری امکان ارتباط میان مسافران و مرکز امنیت و فوریت‌ها ضروری است. برای کاهش وندالیسم باید سلامت جامعه و محیط‌های اجتماعی افزایش یابد. گروه‌های ویژه‌ای باید نحوه برخورد صحیح جوانان را با وسایل حمل و نقل عمومی، به آنها آموزش دهند. با اجرای طرح «گروه ویژه مدیریت امنیت شبکه حمل و نقل عمومی» فعالیت‌های مثبتی به انجام رسیده است. در پُخوم آلمان گروهی متشکل از ۲۰۰ نفر دانش آموز فعالیت‌هایی را برای مبارزه با وندالیسم و افزایش امنیت در مسیرهای مدرسه به انجام رسانده‌اند.

برقراری امنیت در فضاها و مکان‌های عمومی از مهم‌ترین و عمده‌ترین مسائل اجتماعی مورد بحث است. بنابراین، مسئولیت شکل‌های محلی برای حفظ امنیت راه‌های عبور و مرور، فضاهای عمومی، و وسایل حمل و نقل شهری به اندازه مسئولیت سازمان‌های مسئول حمل و نقل عمومی، سنگین است. امنیت راه‌ها و معابر عمومی، ایستگاه‌های اتوبوس، مترو و قطار کاملاً به یکدیگر مرتبط است. برای تأمین امنیت شبکه حمل و نقل عمومی، مشارکت‌های گسترده شهرداری‌ها، مؤسسات و سازمان‌های اقتصادی و فرهنگی، و مراکز اوقات فراغت امری ضروری است. برای تأمین این امنیت و برقراری نظم عمومی، در شبکه حمل و نقل شهری باید استراتژی‌های مناسب تدوین گردد، و سرویس‌های خدمات دهی لازم افزایش یابند. بحث امنیت تمام افراد جامعه را در برمی‌گیرد، حتی کسانی را که در حاشیه جامعه قرار گرفته‌اند. برای برقراری امنیت باید گروه‌های خاص تشکیل شوند، از جامعه‌شناسان و روان‌کاوان نیز کمک گرفته شود. تحلیل‌ها، راه‌حل‌ها و نتایج به دست آمده باید به اطلاع عموم رسانده شود. مطالعات و عملکردهای انجام شده برای تأمین امنیت و نظم عمومی باید در سرتاسر اروپا منتشر گردند و به اطلاع عموم برسند تا بحث و تبادل نظر لازم در این زمینه به عمل آید. همچنین باید پروژه‌های مفید افزایش یابند و به اجرا در آیند. باید قوانین در تمام اروپا برای تأمین امنیت و نظم عمومی در شهرها با الهام گرفتن از بهترین عملکردها تعیین و اجرا گردد. همچنین می‌بایست تبادل اطلاعات و تجربیات و برقراری ارتباط میان شهرهای اروپا، در غرب و شرق گسترش یابد.

شهرها و شهرداریهای جهان

ترجمه: سر و بیس جلو قر - بین الملل

لطفیم: علی گلاندی



رام ا...، بازسازی پس از جنگ

شهرداری رام ا... - شهر جنگ زده فلسطینی - پس از برگزاری اولین جلسه شورای شهر، با مشکلات بسیاری روبه رو شده است.

شهرداری رام ا... در قدم اول با مشکلات اساسی، همچون ساخت و سازهای غیر مجاز و بدون نظارت و فقدان سرمایه گذاری ها و حمایت از تأسیسات و تجهیزات شهری، روبه روش.

فقدان نیروی انسانی متخصص و با تجربه در بدنه شهرداری، بدنه زیاد شهرداری و از همه مهمتر عدم تمایل شهروندان به پرداخت عوارض، از دیگر مشکلات شهرداری محسوب می شود.

در بدو شروع برنامه ریزی برای توسعه شهر، فقدان ساختارهای سازمانی، ساخت و سازهای غیر مجاز و عدم پیگیری شهرداری در خصوص تخلیقات عمرانی و وضعیت نابسامان خیابان ها و پیاده روها، فقدان شبکه آبرسانی بهداشتی، ترافیک سنگین و کنترل نداشتن و از همه مهمتر کمبود ابزار و ماشین آلات، شهرداری را با مشکلات عدیده ای رو به رو ساخت.

در کنار معضلات یاد شده، فقدان سیستم آب و فاضلاب شهری مناسب، عدم جمع آوری زباله به صورت مکانیزه، تخریب کشتارگاه ها و ویرانی مراکز تفریحی، فرهنگی و موزه ها نیز بر مشکلات شهرداری افزوده بود.

با توجه به موارد یاد شده، بهبود وضعیت این شهر امری محال و دور از ذهن به نظر می رسید. ولی شهرداری و اعضای شورای شهر با استفاده از منابع موجود به فکر برنامه ریزی برای شهر افتادند.

از اولین مسواری که صورت توجه قرار گرفت «توسعه مدیریت منابع انسانی» بود، چرا که بدون بهره گیری از افراد دلسوز و متخصص، امر بازسازی بی نتیجه می بود.

پس از آن، شهرداری برنامه خود را با محوریت موارد ذیل تدوین کرد: بازنگری بخش های مختلف شهرداری، تدوین شرح

شهرداری لاتزیا نمونه ای از شهرداریهایی است که با به کارگیری برنامه های علمی و امروزی توسعه شهری، باعث ایجاد تغییر و تحولی اساسی در شهر شده است.

این شهر در ۸ کیلومتری جنوب نیکوزیا، پایتخت قبرس، واقع شده است و موقعیت آن به نحوی است که تمامی راه ها به پایتخت، از این شهر عبور می کند.

هم اکنون به دلیل تغییر و تحولاتی که در شهر ایجاد شده

شهرداری لاتزیا، حرکت به سوی مدیریت علمی روز

و نظایف و حقوق هر یک از کارکنان شهرداری، ترویج فرهنگ بهداشت و توسعه و توسعه و بهبود بخش مهندسی و به کارگیری نیروهای متخصص و ماشین آلات پیشرفته.

همچنین به منظور تسهیل در امر حمل و نقل و ترافیک، شهرداری رام ا... با اجرای طرح های حساب شده اقدام به راه اندازی مسیرهای اصلی منتهی به شهر کرد و خیابان های شهر را که دارای ساختار مهندسی ترافیک قدیمی بود، مورد بازنگری قرار داد. به علاوه، شهرداری به منظور کاهش آمار تصادفات، به ترمیم هندسی معابر و پیاده روها پرداخت و اکثر پیاده روهای شهر را محصور ساخت.

برای جمع آوری آب های سطحی و سیلاب های فصلی این شهر نیز شهرداری کانال هایی را در نقاط مختلف شهر احداث کرد علاوه بر آن، با ایجاد کشتارگاه های بهداشتی دام و طیور، از ذبح غیر مجاز جلوگیری به عمل آورد و بدین ترتیب به زیباسازی چهره شهر کمک مؤثری کرد.

اکنون حمل و نقل درون شهری نیز با بهره گیری از سبوه های عملی و جدید شکل روانی پیدا کرده است که تعمیر جاده های قدیمی، احداث خیابان های جدید، ایجاد روشنایی در معابر و خط کشی خیابان ها از موارد درخور توجه در این خصوص به شمار می آید.

نکته دیگری که در بهسازی سیمای شهر نقش مهمی داشته، بازنگری قوانین عمرانی و بهره گیری از قواعد مهندسی جدید است. بدین صورت که ساخت و سازها در قالب های تعریف شده مهندسی قرار گرفته اند و از تخلفات عمرانی و بدون برنامه جلوگیری می شود.

در کنار اقدامات انجام شده، شهرداری رام ا... اقدام به تهیه طرح تفصیلی توسعه و عمران کرده است تا با توجه به افزایش جمعیت، تجهیزات و تأسیسات شهری نیز توسعه یابد.

از دیگر نکات برجسته انجام شده، راه اندازی کتابخانه عمومی شهر است که به همت واحد فرهنگی شهرداری صورت گرفت. این کتابخانه به سیستم اینترنت مجهز است و کتب علمی و تخصصی روز را در خود دارد.

لازم به ذکر است که در اقدامات عمرانی شهرداری به تماس اتحاد جامعه توجه شده است و کودکان نیز از این امر مستثنی نیستند. در این اقدامات، یک پارک مخصوص کودکان نیز در شهر احداث شده است.

شهر رام ا... اکنون به واسطه تلاشهای شهرداری با تکیه بر طرح های عظیم عمرانی برای آینده شهر، شکلی بسیار امیدوار کننده یافته است و در توسعه شهری تلاش می کند.

ترجمه: علی گلاندی

WWW.Google.Com

است، جمعیت آن رو به فزونی است و ۸۰ درصد از جمعیت شهر را مهاجران تشکیل می دهند. خاک مرغوب این منطقه اکثر مردم را به کشاورزی مشغول کرده است.

لاتزیا، با توجه به موقعیت و شبکه بسیار مناسب راه ها، به شهری صنعتی که مرکز فعالیتهای تجاری است نیز تبدیل شده ساختار مدیریت شهرداری، متشکل از شهردار و ۱۰ عضو دیگر است که شهردار را در هر دوره ۵ ساله، خود مردم انتخاب می کنند. شهرداری لاتزیا با بهره گیری از طرح های زمان بندی شده

همچنین شهرداری در جهت ارتقای سطح کیفی و معیشت شهروندان با وزارت بهداشت قیوس به همکاری پرداخته و پروژه‌های سلامت محلی را به اجرا گذاشته است. در کنار این امر، ایجاد محیط امن و آرام برای شهروندان نیز دلیلی می‌شود. از سوی دیگر، شهرداری در کنار مسائل عمرانی به مسائل رفاهی و تفریحی نیز توجه دارد و اقدام به برپایی برنامه‌های موسیقی و جشنواره‌های فرهنگی و هنری می‌کند. از برنامه‌های آتی شهرداری، می‌توان به ساخت مرکز فعالیت‌های اجتماعی برای والدین و توسعه پارکینگ‌های سطح شهر اشاره کرد که گام بلندی در تسهیل رفت و آمد و گردش آمدن والدین به منظور یافتن راهکارهای صحیح تربیت نسل آینده به شمار می‌آید.

پروژه‌های عمرانی و رفاهی
شهرداری

WWW.Google.Com



توانسته است چهره شهر را زیبا کند. این شهرداری قصد دارد بهترین خدمات را با پایین‌ترین هزینه در اختیار شهروندان قرار دهد.

رسانه‌ها در خدمت آموزش شهروندان شیکاگو

طرح آموزش شهروندی از طریق فناوری از تبادلات برای اولین بار در قسمت غربی شهر شیکاگو اجرا شد. هدف از اجرای این طرح، در اختیار گذاشتن فناوری‌های جدید برای جوانان سه تاجیه فقیرنشین شهر بود، تا در مکانی امن اوقات فراغت خود را بگذرانند و ضمن کسب مهارت‌های حرفه‌ای، خلاقیت‌های خود را نیز آشکار سازند.

در طرح یاد شده ۱۵۰۰ جوان شیکاگویی - که عمدتاً از خانواده‌های کم‌درآمد بودند - تحت پوشش قرار گرفتند. در این طرح آموزشی، جوانان با فناوری‌های مختلف ارتباطی آشنا می‌شوند و در کنار آن قواعد زندگی شهری را فرا می‌گیرند و به تبادل آرا و عقاید درباره تحصیل، خانواده، نژادپرستی و تاریخ می‌پردازند.

رسانه‌ها این فرصت را در اختیار جوانان قرار می‌دهند تا راه حل‌هایی برای مشکلات خود بیابند و با کسب مهارت‌های مدیریتی، بایکدیگر در جهت بهبود وضعیت اقتصادی همکاری کنند.

همچنین این رسانه‌ها به جوانانی که خود را فراموش شده می‌پندارند و ذهنیتی منفی از جامعه دارند کمک می‌کند تا تصویری



مثبت از شخصیت و توانایی‌های خود به دست آورند. گفتنی است که در طرح یاد شده سایت‌های مجازی به کامپیوتر، خطوط پرسرعت اینترنت و برنامه‌های ویدیویی، تجهیزات چند رسانه‌ای و کمک آموزشی، در کنار مقوله آموزش، زمینه مشاوره را نیز در مسائل مختلف اجتماعی برای جوانان فراهم می‌آورد.

پروژه‌های آموزشی و رفاهی
شهرداری

WWW.Youthmedia.com

سازمان ملل متحد با هدف گسترش و تأمین امنیت در شهرها، مطالعات وسیعی را در قالب کمیسیون ویژه آغاز کرده است.

تقسیم‌بندی محورها و موضوعات در کمیسیون مذکور، این امکان را فراهم کرده است تا حمایت‌های سیاسی لازم از امنیت در شهرها و مدیریت شهری قوت یابد و نتایج مثبت آن، تمامی شهروندان را از حیطات مختلف در برگیرد و موجب تحکیم و گسترش توسعه پایدار شهری گردد.

همچنین در کمیسیون یاد شده، نقش همکاری‌های بین‌المللی در ارتقای برنامه‌های تأمین امنیت در شهرها بررسی می‌گردد و زمینه‌های مشارکت حکومت‌های محلی و سازمان‌های غیردولتی در این خصوص فراهم می‌شود.

از سوی دیگر، با توجه به اینکه رشد شهرنشینی در تمام دنیا رو به افزایش است، پاسخگویی دولت‌ها به مسائل ناشی از این موضوع - نظیر فقر و توسعه پایدار - از جمله فعالیت‌هایی است که در سازمان ملل پیگیری می‌شود.



بررسی امنیت شهرها در سازمان ملل

در سیستم اجرایی، تعیین حقوق و اعتبار برای اقتدار و طبقات محروم جامعه و تعریف محورهای خاص برای تأمین امنیت آنان در نهایت، ایجاد امنیت سیاسی، رعایت حقوق بشر و برقراری صلح و عدالت اجتماعی.

در این خصوص حکومت‌های محلی می‌بایست زیر ساخت‌های اقتصادی و خدمات رسانی‌های شهری را توسعه دهند و در جهت اشتغال‌زایی و ایجاد مسکن مناسب و آرزای قیمت فعلی‌گشتند. به هر حال، تمام موارد مذکور در تأمین امنیت شهرها تأثیر فراوان دارند و موجب کاهش میزان جرم و جنایت و بزهکاری می‌گردند.

اطلاع‌رسانی و افزایش سطح آگاهی شهروندان در ترمیم تأمین امنیت و اهمیت دادن به نقش زنان جامعه در توسعه پایدار شهری و امنیت جامعه، از دیگر عوامل مهم در مقوله امنیت شهرهاست. در این زمینه نقش مدیریت شهری در بسیج نیروها و سرمایه‌گذاری‌های امنیتی بسیار مهم و تعیین کننده است. شایان ذکر است که تلاش‌های سازمان ملل، موفقیت مناسبی را فراهم آورده است تا تجربیات مفید تمام شهرهای دنیا در تأمین امنیت معرفی گردد و راه حل‌های سودمندی نیز برای تأمین آینده شهرها تعیین شود.

ترجمه: سید محمود صالح

WWW.La Securite des villes

در واقع از دولت‌ها خواسته می‌شود تا امکانات خاصی را برای فقرا فراهم سازند تا به آنها فرصت مطرح بودن در جامعه داده شود، و به طور متقابل از مشارکت آنان در تأمین امنیت شهرها بهره‌برداری گردد.

تعریف صحیح امنیت در مناطق مسکونی شهری، با توجه به جنبه‌های قانونی و حقوقی و فرهنگی هر شهر، و ایجاد و توسعه نهادها و سازمان‌هایی که با اهداف بشر دوستانه در جهت تأمین امنیت شهرها تلاش می‌کنند، از دیگر توصیه‌های سازمان ملل به دولت‌هاست.

در تأمین امنیت محیط‌های شهری می‌بایست به شرایط خانواده‌ها اهمیت داده شود و در شوهرهای گسترش امنیت به نوع فعالیت شهرها - نظیر صنعتی و غیرصنعتی بودن - توجه گردد؛ چرا که تأمین امنیت در شهرها از عوامل اصلی برقراری ثبات اقتصادی و اجتماعی در جامعه به شمار می‌آید.

مطالعات انجام شده نشان از آن دارند که تأمین امنیت شهرها رابطه مستقیمی با کاهش فقر و بهبود کیفیت زندگی دارد. می‌بایست برای نیل به این هدف، شهروندان را تشویق کرد که در جهت تأمین امنیت خود، گام‌های اصولی بردارند. نکات اساسی مطرح شده در سازمان ملل در خصوص موضوع امنیت شهرها، عبارتند از: تعیین روش‌های صحیح و کاربردی در زمینه‌های مختلف فرهنگی و گسترش حقوق یکسکن برای دسترسی به امنیت، چگونگی ایجاد تمیزات اساسی

بازیافت، راهی به سوی حفظ محیط زیست



زیاله‌ها محسوب می‌شوند یکی دیگر از روش‌های دفع زیاله، سوزاندن آنهاست که آلودگی هوا و انتشار گازهای سمی را در بر دارد. با سوزاندن زیاله، خاکستر باقی مانده - که به طور طبیعی ۲۰ الی ۳۰ درصد از زیاله را تشکیل می‌دهد - امکان بازگشت به طبیعت را ندارد که آن هم آلودگی‌های اجتناب ناپذیری را به دنبال دارد و این منتهای هزینه‌های سنگین ساخت زیاله‌سوزها، انتشار گاز دی‌اکسید سولفور، کلر، دی‌اکسید و انتشار گازهای گلخانه‌ای مانند CO_2 و N_2O است.

بهترین راه ممکن برای مبارزه با تولید زیاله، استفاده مجدد از مواد مصرف شده است. به عنوان نمونه، در بلژیک بسیاری از بطری‌های نوشیدنی، جمع‌آوری و مجدداً استفاده می‌شوند. در آلمان و دانمارک نیز بطری‌ها به طور متوسط ۲۰ بار مورد استفاده قرار می‌گیرند.

اما در میان روش‌های موجود، بازیافت بهترین روش مبارزه با زیاله شناخته شده است.

البته به منظور بازیافت بهتر زیاله، می‌بایست به روش‌های تولید مواد نیز توجه داشت. در این خصوص، استفاده از شیشه بهترین راه تولید ظروف نگهداری مواد است. زیرا پلاستیک به هنگام بازیافت، ضمن ایجاد آلودگی به انرژی بیشتری نیز نیاز دارد. به طوری که برای استفاده مجدد از پلاستیک، مواد سمی یکصد بار بیشتر از تولید بطری‌های شیشه‌ای تولید می‌شوند و گازهای خطرناکی هم تغییر نیکل، اتیل بنزول و اکسیداتیلن متساعد می‌گردند.

در سازه بازیافت کاغذ نیز باید گفت که این امکان وجود دارد که کیفیت کاغذ به دو دلیل کاهش یابد: اول اینکه ممکن است ایفای سلولزی کوتاه شوند (وجود ایفای به کاغذ استحکام می‌بخشد و آن را شفاف‌تر می‌کند) دوم اینکه کاغذ به هنگام بازیافت به واسطه جوهر چاپ، کدرتر می‌گردد.

امروزه بازیافت و استفاده مجدد از مواد زائد در دنیا به عنوان بهترین راه برای خلاصی انسان از معضل زیاله عنوان شده است.

تاکنون آسان‌ترین راه برای خلاص شدن از شر زیاله، دفن آن بوده است. لیکن این روش نیز همواره مشکلات زیست - محیطی خاصی را به دنبال داشته است.

هم‌اکنون در اروپا ۶۰ درصد از زیاله‌ها از طریق دفن کردن از جلوی چشم جمع می‌شوند. اما همین کار مشکلات زیست - محیطی فراوانی را با خود به همراه داشته است.

از جمله این مشکلات، انتشار گاز متان (CH_4) است که در دگرگونی آب و هوایی سهم عمده‌ای دارد. از جمله پیامدهای آن نیز می‌توان به افزایش خطر آتش‌سوزی در محل‌های دفن زیاله اشاره کرد که خود آلودگی‌های شدیدی را در بر دارد.

همچنین مسمومیت آب، ناپایداری زمین‌های قابل استفاده و متساعد شدن بوی تعفن و مشمئز کننده، از سایر ضررهای دفن

گذشته از ایجاد آلودگی در تولید آلومینیوم، می‌توان این ماده را بارها بازیافت کرد.

در بازیافت قوطی‌های آلومینیومی، ۹۵ درصد از انرژی مصرف شده به هنگام تولید آن، صرفه‌جویی می‌گردد. اما مشکل بزرگ در بازیافت آلومینیوم این است که این ماده به سادگی از زباله‌های دیگر جدا نمی‌شود.

آلومینیوم مغناطیسی نیست و باید با روش‌های تکنیکی پیشرفته از بقیه زباله‌ها جدا شود و به شکل ورقه‌های نازک درآید، که این کار هزینه زیادی را در بر دارد.

اما آنچه که در این میان اهمیت دارد، این است که با گسترش زندگی شهری - و به تبع آن تولید بیشتر زباله - بشر به فکر راه‌های بازگرداندن هر چه بیشتر زباله به طبیعت یا استفاده مجدد از آن افتاده است. آمار ذیل، بیانگر تلاش جامعه بشری در بازیافت مواد زائد جامد است.

سهام بازیافت مواد پلاستیکی در آلمان، سوئیس و اتریش ۱۵ درصد؛ بلژیک، هلند و لوکزامبورگ ۱۴ درصد و در اسپانیا، دانمارک، سوئد، فرانسه، ایتالیا، انگلیس و نروژ نیز ۹ درصد است. همچنین آلمان، اتریش، سوئد، فنلاند و هلند به ترتیب با سهم ۶۵، ۶۳، ۶۵ و ۵۸ درصدی از بازیافت کاغذ و سوئیس، فنلاند، سوئد، نروژ، ایسلند و آلمان با سهم ۹۱، ۹۱، ۸۶، ۸۵ و ۸۰ درصد از بازیافت ظروف آلومینیوم، در اروپا پیشتانند.

ترجمه از مجله‌های نوین
منبع

WWW.Google.com

برای دوچرخه سواران در طول مسیرها ایجاد گردیده است تا افراد به استفاده از دوچرخه تشویق شوند. بهبود امنیت پیاده‌روها از دیگر اهداف اساسی و اصلی سیاست‌های تعیین شده برای تأمین امنیت شهرها محسوب می‌شود.

لازم به ذکر است که از آوریل ۱۹۹۶، افراد پیاده از حقوق و اولویت‌های خاصی بهره‌مند شده‌اند و رانندگانی که به این حقوق احترام نگذارند، توقیف می‌شوند. اما برای عبور و مرور افراد پیاده نیز مقرراتی وضع گردیده است و افراد پیاده صرفاً باید از مسیرهایی که با تابلو برای آنها مشخص شده است عبور کنند.

دوچرخه سواران نیز در برخی از بخش‌های مجاز از پیاده‌روها استفاده می‌کنند و در مسیرهایی که تعداد افراد پیاده زیاد است باید از دوچرخه پیاده شوند.

اصولاً دوچرخه بهترین و مطمئن‌ترین وسیله حمل و نقل برای مسافت‌های کوتاه (تا ۱۰ کیلومتر) شناخته شده است. به علاوه، استفاده از این وسیله در کاهش آلودگی هوا و ارتقای کیفیت زندگی نقش بسزایی دارد و برای بهداشت و سلامت شهروندان بسیار مفید است.

آنچه که در مورد مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری حائز اهمیت می‌نماید این است که چنانچه در مسیرها ممنوعیت خاصی در تابلوها مشاهده نشود، سایر افراد هم می‌توانند از این مسیرها استفاده کنند. در مسیرهای یاد شده معمولاً تقسیم‌بندی خاصی انجام گرفته است که از طریق آنها، هر گروه از پیاده‌ها و دوچرخه سواران راه خود را با علائم پیدا خواهند کرد.

البته در برخی مناطق نیز استفاده از دوچرخه مجاز نیست، چرا که عرض مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری مسیرهایی کاملاً تفریحی و امن هستند که می‌توان در آنها از دوچرخه استفاده نکرد.

کاغذی که بازیافت می‌شود دو دسته است: زباله قبل از مصرف (ضایعات تولید) و زباله پس از مصرف.

کاغذ می‌تواند در قالب محصولات متفاوتی بازیافت شود؛ مثلاً به عنوان مواد بسته‌بندی که یا زودتر جوهر از آن ضرورت ندارد، و یا می‌توان باقی مانده جوهر را با روش خاصی از آن پاک کرد و برای چاپ روزنامه مورد استفاده قرار داد.

تحقیقات انجام شده بیانگر آن است که در بازیافت کاغذ نسبت به تولید آن، ۲۵ تا ۷۵ درصد از تولید گازهای گلخانه‌ای جلوگیری می‌شود. اما مشکل عمده همانا بازیافت مواد پلاستیکی است، زیرا بسیار گران و به سه دلیل زیر مشکل است:

۱- انواع مختلفی از پلاستیک وجود دارند و به سختی می‌توان آنها را از هم جدا کرد.

۲- پلاستیک در مقابل گرمای شدید و هر چیزی که بتواند آن را ضعیف کند حساس است.

۳- اغلب پلاستیک‌ها مواد اضافی مختلفی را می‌پذیرند تا به آنها خواصی بدهند. «نمک فلزی» از جمله موادی است که به بسیاری از ورق‌های پلاستیکی اضافه می‌شود تا آنها را به هنگام حرارت دیدن، مقاوم‌تر کند. این مواد افزودنی مشکلاتی را به هنگام بازیافت ایجاد می‌کنند.

آلومینیوم‌ها نیز به عنوان شاخه‌ای از مواد زائد گریانگیر زندگی بشری شده‌اند.

برای تولید یک تن آلومینیوم، ۵ تن بوکسیت نیاز است که قبل و انفعالی است ویرانگر و زباله شیمیایی تولید می‌کند. اما



از سال ۱۹۹۸ معیارهایی برای تأمین امنیت دوچرخه سواران در خیابان‌های اروپا تعیین گردیده و به اجرا گذاشته شده است.

افراد پیاده و دوچرخه سواران، بیشترین کاربران خیابان‌ها هستند و به تبع این امر آسیب‌پذیری بیشتری نیز دارند. به همین دلیل، ایجاد فضاهای بیشتر و امن‌تر، از جمله طرح‌هایی است که برای تأمین آمایش و امنیت افراد پیاده و دوچرخه سواران در اروپا به اجرا آمده است.

بدین منظور، استانداردهایی برای کاهش ترافیک، به اجرا گذاشته شده و برای عبور و مرور افراد پیاده، دوچرخه سواران و خودروها قوانین خاصی تدوین گردیده است. همچنین کوجها و مسیرهای خاصی از خیابان‌ها برای پیاده‌روی، بازی کودکان و دوچرخه سواری آمایش داده شده‌اند.

علاوه بر ایجاد مسیرهای ویژه، پارکینگ‌های امن و مناسبی

چگونه امنیت دوچرخه سواران را تأمین کنیم؟

به عبارتی دیگر، مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، باید ۳ متر - و در برخی موارد ۲/۶ متر - باشند. برای اطمینان بیشتر در تأمین امنیت دوچرخه سواران، مسیرهای خارج از این استاندارد به روی دوچرخه‌ها مسدود است.

همچنین برای تشویق شهروندان به استفاده از دوچرخه، خدمات ویژه‌ای به آنان ارائه می‌گردد که اجرای طرح «منطقه - ۳» در اروپا از جمله همین طرح‌هاست.

در طرح یاد شده پیاده‌روها آمایش داده می‌شوند و عرض آنها افزایش می‌یابد و خدمات بیشتری به دوچرخه سواران ارائه می‌گردد.

ترجمه: امین موسوی
مطبع:

WWW.La Securite des villes

آمایش منطقه، هدایت صحیح پروژه‌های اطلاع‌رسانی و ایجاد زمینه‌های تحقیقاتی از جمله محورهای اصلی طرح رهنماست.

شمار اندک جمعیت، دور بودن نسی از پایتخت، جاده‌های بساریک و دشوار گزر، معادنی که امنیت ساکنان را تهدید می‌کند، و نشانی اینها موجب شده‌اند تا ارتباط فیزیکی اهالی یا دنیای بیرون محدود گردد. اما این تقصیر با استفاده از اینترنت جبران شده است. اینترنت در واقع موجب گردیده است که کشاورزی با بهره‌گیری از آخرین اطلاعات روز دنیا، هر دم بیشتر رشد کند.

ایجاد شبکه اینترنتی در مدارس کوچک این روستا، از جمله فعالیت‌های اجرایی طرح رهنما به شمار می‌آید.

اینترنت حتی در مدرسه‌ای که تنها ۵ الی ۱۵ دانش‌آموز دارند نیز وجود دارد و مؤسسات فرهنگی به طور کامل از سیستم‌های اطلاع‌رسانی استفاده می‌کنند.

بولتن اطلاع‌رسانی یاد شده، که در بردارنده آخرین و مهم‌ترین اطلاعات مربوط به توسعه و آمایش محلی است، برای ۹۸ تشکیل محلی، ۳۰ مدرسه و مرکز آموزشی، شهرداری‌های مناطق مجاور، ادارات، دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی ارسال می‌گردد.

بولتن مذکور از ابزارهای مهم در برقراری ارتباط با صاحب نظران داخلی و خارجی است و در سطح محلی نیز در بهبود ساختار شرایط تشکیل‌های محلی نقش عمده‌ای ایفا می‌کند.

گروه «رهنما» با اجرای طرح یاد شده، توانست با مؤسسات و سازمان‌های مختلفی در زمینه‌های کشاورزی، مواد خوراکی، گردشگری، تجارت و نظایر اینها ارتباط برقرار کند و موجب اشتغال‌زایی در سطح محلی گردد.

این گروه با بهره‌برداری از آخرین امکانات ارتباطی و اجرای برنامه‌های سودمند در سطح منطقه‌ای، ملی و حتی اروپا، نوعی حلقه اتصال اجتماعی را شکل داده است.

سیستم‌های روزآمد و علمی اطلاع‌رسانی در منطقه مورد بحث، موجب نزدیکی بیشتر ساکنان و برقراری روابط بین‌المللی شده است؛ به گونه‌ای که سرمایه‌گذاران خارجی به اعتبار به کارگیری وسیع از فناوری ارتباطات در ماسترازگو، به این دهکده رفت و آمد دارند و برای اجرای طرح‌های آمایش و توسعه، سرمایه‌گذاری می‌کنند.

در چارچوب اجرای این طرح، ماسترازگو به منطقه‌ای مطرح در اشتغال‌زایی تبدیل شده و بهره‌گیری از سیستم‌های جدید اطلاع‌رسانی جایگاه ویژه‌ای را برای این دهکده فراهم کرده است.

ترجمه: امین موسوی
مطبع:

WWW.Equipement urbain



ماسترازگو، دهکده اطلاع‌رسانی در اسپانیا

ماسترازگو در ارگون، واقع در شمال غربی اسپانیا، دهکده‌ای است که اکنون به خاطر بهره‌گیری از جدیدترین سیستم‌های اطلاع‌رسانی، بسیار مطرح شده است.

این روستا در منطقه‌ای کوهستانی با ۱۴ هزار نفر جمعیت قرار گرفته است و به دلیل موقعیت جغرافیایی، برقراری ارتباط با تمام بخش‌های آن به سادگی میسر نیست و دو ساعت وقت لازم است تا بتوان با خودرو از شمال به جنوب این دهکده رسید.

بنابراین به منظور برقراری ارتباط در تمام این منطقه، طرحی به نام «طرح اطلاع‌رسانی رهنما» اجرا شده است که بخش‌ها و خدمات متنوعی را در بر می‌گیرد.

در بخشی از طرح یاد شده، گروه ویژه «رهنما» به مدت ۵ روز در هفته یک بولتن اطلاع‌رسانی ۲۰۰ سطر منتشر می‌کنند.

همچنین در این طرح، یک مرکز مجهز به تلفن و آخرین سیستم‌های اطلاع‌رسانی پیش‌بینی شده است که جویندگان کار اطلاعات و تخصص خود را وارد آن می‌کنند و در کوتاه‌ترین زمان نتیجه لازم را می‌گیرند.

این روستا با دارا بودن سالن‌های مجهز به آخرین امکانات مسمی - بصری، ارائه سرویس‌های الکترونیکی، به اجرا در آوردن شیوه‌های ارتباطی جدید و به کارگیری نیروهای محلی و شرکای خارجی، به منطقه‌ای مهم و در خور توجه در اسپانیا تبدیل شده است.

یومیل، شهری که با مشارکت شهروندان ساخته شد

«یومیل» که از شهرهای شمالی پایتخت سنگال است، با بهره‌گیری از مشارکت گروه‌های مردمی مورد بهسازی قرار گرفت.

این شهر ۱۲۰ هزار نفری که در ۲۵ کیلومتری شمال داکار قرار گرفته، دارای دو ساختار سنتی و مدرن است.

نامنظم بودن بافت محله‌ها، خشکسالی‌های متوالی و مهاجرت از عمده‌ترین مشکلات این شهر محسوب می‌شود.

مهاجرانی که عمدتاً از داکار به یومیل وارد می‌شوند، افراد متسولی هستند که تصور می‌کنند باید از تمامی حقوق بهره‌مند باشند و منطقه محل سکونت‌شان نیز می‌بایست به طور کامل تحت کنترل آنان باشد.

نامنی، فقدان راه‌های ارتباطی و شبکه‌های آب و برق، تجهیزات ناکافی بهداشتی و آموزشی و زباله‌های پراکنده در شهر از جمله مشکلاتی بودند که شهروندان را آزار می‌دادند. از جمله اینکه تنها ۵۰ درصد از نیاز شهروندان یا آب آشامیدنی سالم و بهداشتی تأمین می‌شد.

از سوی دیگر، یومیل با یافت جمعیتی نامتوازن به لحاظ سنی و تحصیلاتی با مشکل مواجه بود، به طوری که تنها ۱۰ درصد از ساکنان سواد داشتند و ۵۰ درصد نیز بیکار بودند. این مسائل خود در افزایش بزهکاری و استفاده از مواد مخدر بسیار تأثیر داشت.

اکنون به واسطه تلاش ساکنان این شهر و با حمایت گروه‌های NGO، بسیاری از مشکلات شهر از بین رفته و یا به حداقل رسیده است.

به علاوه، فعالیتهای زیادی نیز برای افزایش کیفیت زندگی شهروندان، محیط زیست و اوقات فراغت آغاز شده است که از آن جمله می‌توان به ایجاد مدارس اشاره کرد که اداره آنها را جوانان باسواد بر عهده دارند.

ایجاد حس مسئولیت‌پذیری فردی در شهروندان در مورد مسائل مربوط به محل زندگی، بهبود محیط زیست، ایجاد حس انگیزه و رابطه نزدیک در همسایه‌ها، ایجاد فضاهای گفت‌وگو و تعامل و همچنین گسترش فضای سبز شهری، از جمله فعالیت‌هایی است که شهرداری با کمک NGOها به آنها مبادرت ورزیده است.

شهرداری یومیل با ایجاد مدیریت محله‌ای توانسته است توجه شهروندان را به محیط زندگی‌شان جلب کند. در این خصوص، شهروندان می‌توانند عضو کمیته محله زندگی خود شوند و در کنترل و نظارت بر اجرای پروژه‌های محله سهیم باشند.

البته تجربیات گروهی یادشده با توسعه و به کارگیری روش‌های امروزی مدیریت شهری، بهبود شرایط زندگی در محله‌ها و ایجاد زمینه‌های لازم برای تحقیقات اجتماعی همراه بوده است.

با آغاز این حرکت در یومیل، اصلاحات اساسی در ساختار اجتماعی و مؤسسات اصلی مربوط به زندگی اجتماعی در سنگال آغاز شده است.

برنامه‌های اجرا شده در این شهر و نتایج به دست آمده،

نواوری‌ها و ابتکارات شهروندان و اجرای برنامه‌های خاص در محله‌های مشکل‌دار دارای اهمیت خاصی است و با مطالعه و بررسی آنها می‌توان به نتایج مطلوبی رسید. اجرای سیاست‌های منکی به مردم، اصلاحات در جهت سازماندهی مجدد شهرداری و تمرکززدایی، اگر چه سنگال را با مشکلات حقوقی و مالی روبه‌رو کرد، اما موجب شده تا در بلند مدت بسیاری از هزینه‌های جاری کاهش یابند. ناگفته نماند که شهرداری‌ها، NGOها و مؤسسات خصوصی نقش عمده‌ای در این میان داشته‌اند.

پاکسازی خیابان‌های شهرها به وسیله جوانان و تشکیل گروه‌هایی برای حفظ محیط زیست و امنیت جامعه، همگی از حرکت مردمی در یومیل ناشی شده است.

در واقع این شهر، نمونه واقعی از شهری بود که فقر را در همه جای آن می‌شد مشاهده کرد؛ ولی امروزه می‌توان نتایج حاصل از حمایت از مشارکت‌های همه‌جانبه در شهر را به عینه دید.

شهرداری‌ها و کمیته‌های محلی این شهر در زمینه مبارزه با بزهکاری فعالیت‌های گسترده‌ای را آغاز کردند، که برای تعیین اولویت‌های برنامه مذکور گفت‌وگوها و تحقیقاتی به وسیله ساکنان هر محله ترتیب داده شد. در مکان‌های عمومی شهر نیز جلساتی برای بررسی مشکلات و اسکانات مظلومان، با در نظر گرفتن طبقه‌بندی‌های اجتماعی، برگزار گردیده است.

در این خصوص اجرای فعالیت‌های فردی و گروهی، به ویژه در مورد جمع‌آوری زباله، جزو مواردی‌اند که در اولویت قرار گرفته‌اند.

کنترل آب آشامیدنی و بهبود کیفیت آن، تشکیل ۲۶ گروه برای آموزش مسائل بهداشتی و تشکیل ده‌ها گروه مشکل‌دار زنان بر حسب تجربه و دانش آنان در زمینه‌های مختلف، از جمله مواردی است که در یومیل با موفقیت روبرو بوده است.

از سوی دیگر، بهبود شرایط زیست محیطی خانواده‌ها، استفاده از تجربیات مدیریت محلی و حفظ بافت‌های سنتی شهر، موجب جلب مشارکت شهروندان و تسریع در انجام پروژه‌ها گردیده است.

همچنین در این میان تشکیل گروه‌های مردمی در مدارس، مشارکت و کمک‌های مالی شهروندان در چارچوب بنیادهای سرمایه‌گذاری محلی و ایجاد اشتغال برای جوانان و زنان، نتایج مثبتی در بر داشته است.

مشاهدات تحولات اجتماعی و زیست محیطی در یومیل نشان از آن دارد که می‌توان برای رسیدن از پایین‌ترین درجات توسعه شهری تا بالاترین درجه روندی صحیح و اصولی طی کرد. اجرای سیاست‌های اساسی در حمایت از محله‌های شهر، اهرم مناسبی برای ستیج مسائل و سازماندهی‌های بنیادین مشکلات موجود و در نتیجه جلب مشارکت‌های شهروندی بوده است.

در واقع هر شهری به عواملی نظیر بسیج همگانی و مشارکت مردمی نیاز دارد تا به توسعه اصولی دست یابد.

آنگاه دهی به شهروندان، یگیری روندهای مؤثر مدیریت گروهی، جلب مشارکت‌های مالی ساکنان در تأمین تجهیزات محله‌ها، تصمیم‌گیری‌های گروهی و نظایر اینها از جمله نکاتی است که باید در بهسازی شهرهایی نظیر یومیل از آنها الهام گرفت.

در شماره شهری مورخ

شماره



با حضور کلان
شهرهای جهان،

حفظ و احیای بناهای تاریخی بررسی شد

به منظور ارتقای سطح آگاهی‌ها و تبادل اخبار و اطلاعات درباره حفظ و احیای بناهای تاریخی، نشست با حضور نمایندگان کلان شهرهای جهان و مؤسسات مختلفی که در زمینه معماری و آمایش شهری فعالیت می‌کنند، در ژنو برگزار شد. بررسی تاریخ معماری و میراث فرهنگی و احیا و حفظ بناها، از دیگر موضوعات مطرح در این گردهمایی بوده است. در این خصوص رشته‌های آموزشی ویژه‌ای به لحاظ فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیبایی شناختی در مورد معرفی و روش‌های نگهداری این بناها ارائه شده است.

در نشست یاد شده به خصایص و پیچیدگی‌های فنی و تاریخی این‌به و ضرورت استفاده از نظریات کارشناسان و متخصصان تأکید گردید و خاطر نشان شد که می‌بایست تعریفی دوباره از مدرنیته ارائه کرد، تا مطابق آن جایگاه میراث فرهنگی و اهمیت آن مشخص شود.

همچنین تأکید گردید که در معماری باید سعی شود تا ساختار ظاهری بناهای جدید به گونه‌ای طراحی شوند که مشخصات فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی جامعه نیز لحاظ گردد، چرا که این موضوع بخشی از هویت هر جامعه را تعیین می‌کند. لازم به ذکر است که در نشست مذکور، نوآوری‌ها و ابتکارات متخصصان میراث فرهنگی در شهرهای برلین، پاریس، مونترال و جز آنها ارائه گردید و عملکردهای جدید برای حفظ میراث فرهنگی و احیای بناهای قدیم در قرن حاضر معرفی و افق‌های تازه در باره حفظ و احیای بافت قدیم ترسیم شد.

ترجمه: سید علی حسینی

مشیا

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 331, NOV-DEC 2000



توسعه شبکه حمل و نقل شهری و سهولت در جابه‌جایی شهروندان، در زمره اصلی‌ترین اهداف برنامه توسعه پایدار آمستردام قرار گرفت.

در این زمینه معیارها و اصولی نیز برای سنجش پتانسیل‌ها و نیازهای شهر گردآوری شده است.

به منظور هدایت صحیح عملکردهای مربوطه به سیستم حمل و نقل در آمستردام، کمیسیون ویژه‌ای تشکیل شده است که تمامی فعالیت‌ها را کنترل و نظارت می‌کند. اهمیت توسعه حمل و نقل شهری به گونه‌ای است که نه تنها در برنامه توسعه پایدار شهر، بلکه در اتحادیه اروپا نیز همواره مورد تأکید قرار می‌گیرد و پیگیری می‌شود.

از سوی دیگر، در قدم اول باید ساختاری مناسب و پایدار برای شبکه حمل و نقل محلی و منطقه‌ای تعیین کرد؛ که بدین منظور ارتباط و همکاری با مقامات محلی و منطقه‌ای، و همکاری با سازمان‌های مرتبط با سیستم حمل و نقل در نظر گرفته شده است.

در برنامه‌ریزی‌های انجام شده، ضرورت جابه‌جایی در شهر با وسایل نقلیه عمومی و کاهش استفاده از خودروهای شخصی مطرح شده است که تلاش می‌گردد بر این اساس، سیستم حمل و نقل و توسعه پایدار برنامه‌ریزی شود. به همین منظور، معیارهای ذیل تدوین شده‌اند:

۱- ارتقای کیفیت و امکان دسترسی آسان به وسایل حمل و نقل عمومی در سطح شهر و افزایش ظرفیت‌های موجود، به منظور برآوردن سریع و آسان نیاز شهروندان.

۲- ایجاد شرایط مطلوب در سطح شهر برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری.



سهولت در رفت و آمد، اصلی‌ترین برنامه توسعه آمستردام

حمل و نقل را در سطح شهر مشخص می‌سازد. کمیسیون ویژه حمل و نقل، یک بولتن راهنمای اطلاع رسانی نیز در زمینه عملکردهای مربوط به حمل و نقل عمومی در سطح محلی منتشر می‌کند که به تبع آن امکان معرفی نتایج به دست آمده از عملکردهای انجام شده به شهروندان فراهم می‌شود.

کمیسیون یساده شده نقش مهمی در توسعه تدریجی سیاست‌های تدوین شده دارد و در زمینه آمایش سرزمین نیز از عملکردهایی که به نوعی با حمل و نقل مرتبطند حمایت می‌کند و ابزارهای لازم را در جهت کاربرد صحیح برنامه‌های توسعه‌ای شبکه حمل و نقل فراهم می‌آورد.

ارائه اطلاعات در خصوص استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی به شهروندان، از اقدامات مهم کمیسیون مذکور به شمار می‌آید. مسیرهای تردد ناوگان حمل و نقل عمومی، ساعات رفت و آمد، نحوه ارتباط شبکه‌های جاده‌ای، اطلاع از خدمات ارائه شده در ایستگاه‌ها و نظایر اینها، اطلاعاتی‌اند که مورد توجه شهروندان قرار می‌گیرند.

این کمیسیون برنامه‌های سوده‌مندی را نیز در جهت جلب مشارکت‌های مردمی برای ایجاد سیستم حمل و نقل پایدار محلی و منطقه‌ای به اجرا گذاشته است و مسائل مربوط به حمل و نقل محلی و منطقه‌ای را با دقت و توجه خاصی مورد مطالعه و بررسی قرار می‌دهد.

در مجموع، توسعه حمل و نقل پایدار مطابق با آخرین روش‌ها، مطالعه بر روی فناوری‌های برتر حمل و نقل در خشکی و دریا، حفظ میراث فرهنگی و ارائه جدیدترین سرویس‌های خدماتی به شهروندان، محورهای اصلی کمیسیون ویژه حمل و نقل استرادم را تشکیل می‌دهند. این امر خود موجب گسترش فعالیت‌های برخی از مؤسسات - و به تبع آن ایجاد اشتغال - در شهر شده است.

ترجمه: پیرسوسری
منبع:

WWW.Transporturbain

۳- برنامه‌ریزی برای کاهش تقاضای سفر.

۴- افزایش آگاهی و اطلاعات عمومی برای استفاده بهینه از سایر وسایل حمل و نقل - بجز خودروهای شخصی.

۵- برقراری مقررات ویژه برای استفاده از خودرو در مناطق پرازدحام و شلوغ.

۶- در نظر گرفتن شبکه حمل و نقل شهری به عنوان یکی از عوامل اصلی در استراتژی‌های تعیین شده برای آمایش سرزمین، توسعه اقتصادی و برقراری نظم اجتماعی.

۷- ارتقای امکانات سیستم حمل و نقل و برنامه‌ریزی مناسب برای ساعت کار مؤسسات و ادارات مختلف و عدم تداخل ساعات کار آنها.

نکته اساسی در موارد یاد شده این است که در صورت تنظیم سرویس‌های ارائه خدمات، امکان جابه جایی سریع‌تر در سطح شهر برای شهروندان با هزینه کمتر فراهم می‌آید.

از سوی دیگر، برای حمایت از نقش و جایگاه ویژه سیستم حمل و نقل محلی و منطقه‌ای، کمیسیون ویژه حمل و نقل برنامه ۲ ساله‌ای را تدوین کرده است.

در این برنامه بر تبادل اطلاعات با سرویس‌های حمل و نقل اروپایی برای گسترش حمل و نقل عمومی تأکید شده است. از این رو سیستم حمل و نقل استرادم به بانک اطلاعاتی مجهز شده است. این بانک از شبکه حمل و نقل شهری و منطقه‌ای و اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل تغذیه می‌شود.

اقدام یاد شده این امکان را برای دولت فراهم می‌کند تا نکات مثبت و موفقیت‌های به دست آمده را در زمینه گسترش سیستم حمل و نقل، جمع‌آوری کند و پس از مقایسه انواع سرویس‌های خدمات‌دهی جهانی با وضعیت موجود بهترین گزینه را انتخاب کند.

علاوه بر اینها، کمیته ویژه‌ای نیز تشکیل شده است که استانداردهای مناسب را برای ارزیابی انواع سیستم‌های حمل و نقل تعیین می‌کند و معیارهای ارتقای کاربرد مفید

ما شما به خبر داریم

۵-۸۷۷۲۶۳۴

آگهی می‌پذیرد

جناب آقای صابر رضایی مدیر کل محترم دفتر امور شهری و روستایی استانداری آذربایجان غربی

جناب آقای کریمی شهردار محترم شهرستان ارومیه

اعضاء محترم شورای اسلامی شهر ارومیه

از همکاری صمیمانه شما عزیزان بابت، تشکر و سپاسگزاریم و با داشته توفیق و سعادت آن بزرگواران را از درگاه حق دمار خواهم یافت.

کولانسی

مهندس سیدمحمدی از بهار آزادی

سرویس خبر و گزارش ماهانه

آماده دریافت و انعکاس

آخرین اخبار شهرداریهاست

آمادگی

آخرین اخبار شهرداریهاست

آخرین خبر و گزارش ماهانه

مشاور فنی

مرئضی حدیدیان
کارشناس دفتر فنی وزارت کشور

با مرور در برنامه عمرانی شهرداری‌ها، مشاهده می‌شود که سهم عمده‌ای از اعتبارات برای آسفالت هزینه می‌گردد. در عین حال به علت عدم آگاهی و شناخت در ساخت و اجرای آسفالت با توجه به مشخصات فنی، متأسفانه هر ساله دوباره کاری‌ها در این زمینه صورت می‌گیرد و به خاطر دوام نایز آسفالت اجرا شده، مبالغ هنگفتی از اعتبارات نیز برای ترمیم خرابی‌ها و بازسازی آنها هزینه می‌گردد.

با توجه به موارد مذکور و همچنین افزایش قیمت قیر، بررسی و شناخت مسائل مربوط به خرابی آسفالت ضروری می‌نماید.

اصولاً خرابی آسفالت‌ها را می‌توان از دو جنبه بررسی کرد: - عدم کیفیت آسفالت تولیدی؛

- عدم رعایت اصول فنی در زمان اجرای زیرسازی و رویه‌های آسفالتی. در این مطلب به بررسی این دو جنبه پرداخته می‌شود.

● با توجه به اینکه هر ساله میزان زیادی از اعتبارات فصل عمران شهری در قالب اجرای پروژه‌های احداث معابر و روکش خیابان‌ها برای تأمین آسفالت صرف می‌گردد، باید دید که علل خرابی آسفالت پس از مدت زمان کوتاهی بعد از اجرا چیست؟

(۱) علل عمده خرابی آسفالت را می‌توان به شرح ذیل عنوان کرد:

- عدم دقت در شناخت و تهیه مصالح سنگی،
- استفاده بیش از حد از مصالح رودخانه‌ای،
- استفاده از ماسه طبیعی،
- عدم استفاده از قیر مناسب، با توجه به شرایط اقلیمی شهرهای مختلف.

- کاهش یا افزایش میزان قیر نسبت به درصد تعیین شده در طرح اختلاط،

- عدم استفاده از قیر مناسب برای اندود پریمکت و تک کت
- افزایش درجه حرارت آسفالت در زمان بخت برای بالا بردن رانندگی تولیدی
- زیرسازی نامناسب با توجه به شرایط ترافیکی،
- عدم پیروی از طرح اختلاط مناسب با توجه به نوع مصالح سنگی و قیر معدنی.

- عدم استفاده از قیر مناسب

- رعایت نکردن اصول فنی در حمل و بخش مخلوط آسفالتی،
- کمبود درصد شکستگی در مصالح،
- و دیگر موارد احتمالی.

● به منظور تهیه مصالح سنگی مناسب بهترین نوع سنگ برای ساخت آسفالت چیست؛ و آیا اصولاً استفاده از مصالح سنگی رودخانه‌ای برای تهیه آسفالت مناسب است یا خیر؟

(۱) اولین قدم در جهت تهیه مصالح مناسب، شناخت و انتخاب معدن سنگ کوهی است که به علت همگن بودن نوع سنگ‌ها مصالح به دست آمده از لحاظ مشخصات مکانیکی و شیمیایی سنگ تقریباً ثابت و یکپارچه است. یکی از بهترین مصالح سنگی برای تهیه آسفالت سنگ‌هایی هستند که از معدن سنگ‌های آهکی یا درجه سختی متوسط به دست می‌آیند؛ به طوری که پس از آزمایش لوس آنجلس ضریب سایش سنگ‌ها بین عدد ۲۲ تا ۲۹ باشد. در پاسخ به قسمت دوم پرسش، متذکر می‌گردم که به لحاظ سهولت دستیابی به مصالح رودخانه‌ای، و از طرفی به خاطر هزینه‌های اندک استخراج این مصالح در مقایسه با مصالح کوهی در اغلب پروژه‌های مورد اجرا در شهرهای کشور، کارخانه‌های تولید آسفالت مصالح مورد نیاز خود را از مصالح رودخانه‌ای تهیه می‌کنند. همان‌طور که اشاره شد، بهترین نوع مصالح از معدن کوهی به دست می‌آید و مصالح رودخانه‌ای به دلیل ناهمگن بودن سنگ‌ها و متغیر بودن مشخصات مکانیکی و شیمیایی سنگ‌ها و همچنین خاکداری بودن مصالح، نسبت به مصالح کوهی کیفیت

پایین تری دارد. حال در صورتی که در برخی موارد الزام به استفاده از مصالح رودخانه‌ای وجود داشته باشد، حداقل باید موارد ذیل را رعایت کرد:

- برای تهیه مصالح سنگی شکسته توپکا فقط از مصالح باقی‌مانده روی الک ۲ اینچ استفاده شود. و برای تهیه مصالح سنگی شکسته بیشتر از مصالح باقی‌مانده روی الک ۱ اینچ استفاده گردد.

- درصد شکستگی این مصالح برای آسفالت توپکا صددرصد در دو جنبه، و برای آسفالت بیشتر صددرصد در یک جنبه توصیه می‌شود.
- مصرف ماسه طبیعی وادی برای تأمین ریزدانه مناسب نیست.
- ماسه مصرفی باید دانه‌بندی پیوسته داشته باشد و از مصالح ریزدانه از الک شماره ۸ با ریزش ماسه‌های بیش از ۵۰ و خریب خمیری صفر استفاده شود.

- در مسیرهای با ترافیک سنگین مصرف ماسه طبیعی به هیچ عنوان توصیه نمی‌گردد.

- با توجه به نقش بسیار مهم و حیاتی فیبر در ساخت آسفالت و کمبود فیبر در مصالح رودخانه‌ای، اکیداً توصیه می‌گردد برای تأمین عمق و عریضی دوام آسفالت از فیبر انسانی جداگانه استفاده گردد. مرغوب‌ترین فیبر از گردسنگ‌های آهکی به دست می‌آید و این را می‌توان به میزان زیاد از کارخانجات سنگبری (جز ضایعات) تهیه کرد.

● در مصالح مصرفی در آسفالت، اینا انجام آزمایش SE ضروری است؛ و یا فقط در ساخت بتن برای مصالح بتن اجباری است؟

(۱) در مورد این سؤال باید گفت که یکی از مهم‌ترین آزمایش‌های مصالح سنگی آسفالت، همانا آزمایش ساده ارزش ماسه‌های (SE) است و کنترل ارزش ماسه‌ای از ضروریات تهیه مصالح به شمار می‌آید. استفاده از مصالحی که ارزش ماسه‌ای کمتر از مشخصات دارند برای آسفالت مجاز نیست، و حداقل ارزش ماسه‌ای مورد قبول ۵۰ است.

● منظور از درجه بندی قیر چیست، و با توجه به شرایط آب و هوایی ایران چه نوع قیری در تهیه آسفالت مناسب است؟

(۱) یکی از علل بسیار مهم در خرابی آسفالت عدم استفاده از قیر مناسب با توجه به شرایط اقلیمی محل اجرای پروژه است. در ابتدا برای معرفی درجه بندی قیر لازم است منظور از این درجه بندی بیان گردد.

برای دسته بندی قیرها، میزان درجه نفوذ قیر در دمای ۲۵ درجه سانتیگراد (۷۰ درجه فارنهایت) با وزنه ۱۰۰ گرمی در مدت ۲۵ ثانیه ملاک قرار می‌گیرد. که با اعداد حداقل و حداکثر مشخص می‌گردد و شامل این گروه‌هاست: قیر ۴۰-۶۰، قیر ۶۰-۷۰، قیر ۷۰-۸۵، قیر ۸۵-۱۰۰، قیر ۱۰۰-۱۲۰، قیر ۱۲۰-۱۵۰. با توجه به مشخصات فیزیکی و شیمیایی این قیرها، مسافت آنها در موارد مختلف متغیر است.

در مورد انتخاب قیر، منابع و مراجع مختلف دیدگاه‌های متفاوتی را پیشنهاد کرده‌اند، که در اینجا پیشنهاد نشریه ۱۰۱ (مشخصات فنی عمومی راه) برای خیابان‌ها ذکر می‌گردد. به طور کلی قیر با ویسکوزیته بیشتر (درجه نفوذ کمتر) برای ترافیک سنگین و منطقه‌های دارای آب و هوای گرم و خشک، و قیر با ویسکوزیته کمتر (درجه نفوذ بیشتر) برای ترافیک سبک و متوسط و برای مناطق دارای آب و هوای سرد کاربرد دارند. با توجه به راهنمای مصرف قیر و توصیه سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، تقسیم بندی ذیل ارائه می‌گردد:

شرایط آب و هوا	گرم و خشک	گرم و مرطوب	معتدل	سرد
موقعیت اجرای طرح	خیابان‌های دارای ترافیک سنگین و محلی سنگین	خیابان‌هایی که ترافیک متوسط تا سبک دارند		
	۶۰-۷۰	۶۰-۷۰	۶۰-۷۰	۸۵-۱۰۰
	۸۵-۱۰۰	۸۵-۱۰۰	۸۵-۱۰۰	۸۵-۱۰۰

عرصه‌های عمومی شهر تبریز، فضای تعامل و خاطره

مقدمه

تبریز شهر خاطره‌های تلخ و شیرین، شهر شور و عشق، شهر حماسه، آرزوهای بزرگ، صلح و دوستی، و شهر اقوام و طایفه‌های مختلف است. جریان پرفراز و نشیب تاریخ هرگز نتوانسته قامت استوار این شهر را خمیده کند و تبریز در طی تاریخ همواره نمادی از هویت، افتخار و عظمت فرهنگ و تمدن ایران زمین بوده و امروز پس از عبور از گذرگاه پربخ و خم تاریخ چون گوهری گرانبها برای نسل حاضر به ودیعه مانده است.

امروز تبریز چونان بستر و آینه تاریخ، خاطراتی بس ارزشمند را در خود نهفته دارد که زمینه‌ساز فرهنگ و هویتی ارزشمند برای شهروند تبریزی است.

اینکه تا امروز این ارزشها تا چه حد توانسته‌اند تبلور عینی یابند و بر بیکر فضاها و جمعیت و عمومی شهر نقش بندند، می‌تواند چشم‌اندازی بهتر برای حرکت در این جهت در آینده ارائه کند. شکی نیست که پرداختن باین امر (فضاهای عمومی) عامل برانگیزنده غرور ملی و حس تعلق خاطر شهروندان نسبت به محیط شهرشان است و زمینه‌های مشارکت آنان را در غنا بخشیدن به بستر تاریخی و مکانی شهرشان فراهم می‌سازد.

ارتقای کمی و کیفی این ارزشها و معرفی آنها در قالبی نو و بستری مناسب، که همان عرصه‌های عمومی شهر تبریز است، اصل مهمی به حساب می‌آید، و مسئولیت سنگینی را در این زمینه متوجه نسل حاضر می‌سازد تا با دلسوزی، درایت، همدلی و مشارکت بتواند:

- ۱- شاخص‌های هویت فرهنگی و هویت جمعی را به موازات نیازها و توقعات شهروندان از یک محیط شهری با کیفیت عالی - که زمینه‌ساز بروز تعامل، گفت‌وگو و مشارکت میان آنها باشد - بشناسد.
- ۲- برای پیشبرد همه شاخصهای کمی و کیفی محیط شهری به موازات یکدیگر، در قالب طراحی نظام برنامه‌ریزی از پایین به بالا، برنامه‌هایی پویا و پایدار تدوین کند.
- ۳- با بررسی میزان تحقق پذیری و بازدهی اهداف برنامه، اولویت‌ها را در نظر بگیرد.

۴- با توجه به آنکه مرور زمان و تجربه فردی در کنار هم از عوامل مهم در کیفیت بخشی به فرایند ارتقای محیط شهری به شمار می‌آیند، به طراحی سیستم ارزیابی صحیح از پروژه‌های اجرا شده و برنامه‌های تدوین شده بپردازد و به طور دائم اهداف برنامه‌های قبلی را با توجه به شرایط زمانی و تجارب به دست آمده مورد بازبینی قرار دهد.

شهرداری تبریز یکی از شاخص‌های مهم ارتقای کیفی محیط شهر را ظهور فضاها و عمومی و عرصه‌های جمعی می‌داند و این مسئله را در اولویت‌های برنامه خود قرار داده است تا بتواند زمینه‌های گسترش فرهنگ مشارکت مردم و گفت‌وگو میان آنان را فراهم سازد.

مقاله حاضر به بیان تجربه شهرداری تبریز، در این خصوص می‌پردازد.

علی صفوی - سیدمحمد رشتیان
کارشناس طراحی شهری



تبریز؛ طرح توسعه بوستان خانقاهی

طرح مسئله

همان‌طور که ذکر شد تبیین نظریه عرصه عمومی و ماهیت تأثیر کالبدی آن - یعنی ظهور فضای عمومی - بدنه اصلی این بحث را در بر می‌گیرد.

هر شهروند در عرصه زندگی شهری به سه نوع فعالیت می‌پردازد:

- ۱- اجباری: خرید کردن، تهیه مسکن و جز آن.
- ۲- رسمی: شرکت در مراسم مختلف، رفتن به سرکار، رعایت قوانین، ایستادن در صف و مانند آنها.
- ۳- اختیاری: گفت‌وگو، هم‌فکری، مشارکت، لذت بردن از محیط، مکاشفه و تحلیل محیط و نظایر آنها.

فصلیت‌های اجباری و رسمی بیشتر در برگرفته محیطه خصوصی یا دولتی و حکومتی‌اند و تبلور کالبدی آنها سکونتگاه‌های سردی و گروهی، مغازه‌ها، بناهای خدماتی، مدارس، پارک‌ها، معابر، بناهای تاسیساتی و نظایر آنها هستند. حاصل جمع عناصر مذکور تاکنون تصویر عینی شهرهای ما بوده است؛ حال آنکه مهم‌ترین دسته فعالیت‌ها که شاخص کیفیت شهرت‌شنی و شهروندی است فعالیت‌های گروه سوم - یا اختیاری - را در بر می‌گیرد، که نیازمند محیط‌هایی فراتر از محدوده خانوادگی و شغلی و حرفه‌ای است. به هر حال شهروند امروز، به

پرداختن باین امر (فضاهای جمعی) عامل برانگیزنده غرور ملی و حس تعلق خاطر شهروندان نسبت به محیط شهرشان است و زمینه‌های مشارکت آنان را در غنا بخشیدن به بستر تاریخی و مکانی شهرشان فراهم می‌سازد

دارای زمینه‌های فراوانی برای انطباق‌پذیری و انعطاف‌پذیری بر اساس مقتضیات زمانی است.

ایجاد بسیاری از فضاهای جمعی در مقیاس شهری و منطقه‌ای و خرد فضاهای عمومی در مقیاس محله‌ای، که تعداد زیادی از آنها با مدیریت خود مردم در قالب ستادهای بازگشایی آماده‌سازی شده است، و همچنین بستر سازی تدریجی برای اجرای برنامه‌های مطالعاتی بسیار در خصوص فضاهای عمومی، بخشی از این دستاوردهاست.

جغرافیای طبیعی

قبل از شروع بحث اصلی، لازم است تصویری از جغرافیای طبیعی شهر تبریز به دست داده شود. تبریز مرکز آذربایجان شرقی است و در ۲۵ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی و ۳۸ درجه و دو دقیقه عرض شمالی از نصف‌النهار گرینویچ واقع شده است. ارتفاع آن از سطح دریا ۲۲۰ متر است و با وسعتی حدود ۱۱۸۰۰ کیلومتر در قلمرو میانی خطه آذربایجان و در قسمت شرقی شمال دریاچه ارومیه و ۶۲۹ کیلومتری غرب تهران قرار دارد و در ۱۵۰ کیلومتری جلفا مرز ایران و جمهوری آذربایجان قرار گرفته است و جمعیتی بیش از ۱/۵ میلیون نفر دارد. تبریز از سمت جنوب به رشته کوه مغرود همیشه پربرف سه‌سند و از شمال شرقی به کوه سرخ قلم عون بن علی محدود می‌شود که حضور مسلط این عناصر طبیعی در جهت‌دهی و خولفانی فضاهای شهری نقش بسزایی دارد. رودخانه اجی جای (تلخه رود) از قسمت شمال و شمال غرب تبریز می‌گذرد و بعد از طی مسافت طولانی در دشت تبریز، به دریاچه ارومیه می‌ریزد و رودخانه مهرآرود از میانه تبریز می‌گذرد که اکثراً در فصول مختلف سال بی آب است.

تبریز زمانی دارای باغ‌ها و مزارع قره‌انگیز و پراوازه‌های بود، به همراه قنات‌ها و چشمه‌های متعدد. لیکن امروزه تمامی آن باغ‌ها و مزارع از میان رفته و یا در شرف نابودی قرار گرفته‌اند و گستره شهر پیرامون خود را به مناطق مسکونی، تجاری، اداری و صنعتی - خدماتی تبدیل ساخته‌اند.

تدوین برنامه

در این بخش گریختگی از کلیات برنامه پنج ساله اخیر شهرداری تبریز، که در بطن آن به اصول ترفیع کف و کیفی فضاهای عمومی به صورت سیستمی و منظم توجه شده است، بیان می‌گردد.

فتح‌اللهی، شهردار تبریز، در مورد دیدگاه‌ها و استراتژی‌های تدوین برنامه ۵ ساله، به وجود روح مکان در فضاهای عمومی شهر اشاره می‌کند و می‌گوید: «مهم‌ترین شهر را بستر مهمی برای اعتلای ارزش‌های انسانی بر می‌شمارد».

وی تدوین برنامه پنج ساله را یکی از اولین گام‌های عملی

تسلسب شمر و آگاهی‌اش و به اعتبار تراکم ارتباطاتش، مطالبات سیاسی و اجتماعی و فرهنگی ناگزیری دارد که می‌بایست در یقین شهر پاسخ داده شود. وی به همین خاطر نیازمند فضاهایی است که با خرد، انتخاب و آزادی و مسئولیت در آن حضور یابد و در امور جاری اظهار نظر و نقادی کند. چنین عرصه‌ای بدون شک حضور فرایند ویژه‌های را در فضای شهر ضروری می‌سازد که مستلزم هوشمندی، نوآوری و خلاقیت است و محسول آن ایجاد فضای تعامل است که امروزه به عنوان ابزار برای تحقق ایده عرصه عمومی در طراحی شهری مطرح است. حال آیا به راستی در شهرهای بزرگ ایران می‌توان نشان از مکان و فضای گرفت که بستری مناسب برای گفت‌وگوی آزاد و روان میان شهروندان - فارغ از جنسیت، سن، طبقه اجتماعی و قومیت - تدارک دیده باشد؟ پاسخ آن است که چنین فضایی اصولاً در شهرهای ما تعریف نشده است.

تصویر کنونی شهرهای ما شامل معابری برای عبور بدون درنگ است. بیشتر میدان‌های کوچک و بزرگ با گیاهان متنوع، فقط برای دور زدن سوارها پیش‌بینی گردیده‌اند. ایستگاه‌های مترو نیز فقط برای انتظار آماده شده‌اند.

صندلی‌های دور از هم و پراکنده که برای تنفس در آن‌ها مهیا



شهر تبریز، به عنوان خلاقیت

گشته‌اند، در پارک‌ها کم نیستند. خانه‌های فرهنگ برای ثبت نام و آموزش - و نه حرکت‌های جمعی - برنامه‌ریزی شده‌اند و کافه‌ها، حداکثر، زمانی برای نوشیدن چای یا قهوه در اختیار می‌گذارند. سرانجام آنچه باقی می‌ماند، فضایی است که برای سکونت و معیشت صرف تدارک دیده شده است.

این ترکیب کالبدی شهرهای ما است؛ به طوری که در آنها عملاً فضایی برای گفتن آزادانه و شنیدن صبورانه به چشم نمی‌خورد و سهم شهروندان عمدتاً در شنیدن رقم خورده است. به هر حال آنچه تلاش شهرداری تبریز را در این خصوص به بحثی آموخته و علمی تبدیل ساخته است، شروع به پیروی از سیستم برنامه‌ریزی از سطح کلان به خرد - و برعکس - است که

۶- شهر دارای بافت مطلوب - شهری که سازمان کالبدی و بصری مطلوبی داشته باشد.

فتح‌اللهی در ادامه به تدوین برنامه ۵ ساله برای مناطق هشت گانه شهر تبریز اشاره می‌کند، که همه شش استراتژی پیش گفته را معیار برنامه خود قرار می‌دهند. در این زمینه تقسیم شهر به مناطق، نواحی و تعریف مراکز محله‌ای، ناحیه‌ای و منطقه‌ای از راهبردهای این برنامه‌ها در زمینه تعریف محورها و مراکز فعال عمومی است. در برنامه‌ریزی کالبدی برای این مراکز، ایجاد مبلمان شهری مناسب و برنامه‌های جدارسازی پیش‌بینی گردیده است.

او در ادامه مشکلات بسیاری را بر سر راه برنامه پنج ساله شهرداری به طور عام، و ارتقای عرصه عمومی شهر تبریز به طور خاص ذکر می‌کند و عدم استقرار مدیریت واحد شهری را عامل اصلی بروز این مشکلات می‌داند.

بازارچی، مدیریت برنامه‌ریزی شهرداری تبریز، جزئیات بیشتری را از اهمیت داشتن برنامه برای ارتقای عرصه عمومی شهر ذکر می‌کند.

او تجربه را عامل مهمی برای تدوین برنامه می‌داند و تهیه برنامه اول را گامی مثبت در کسب تجربه برای برنامه پنج ساله دوم برمی‌شمارد و لذا وجود کمبودها و ضعف‌هایی را در برنامه اول (خصوصاً در مورد فضاهای جمعی شهر) امری طبیعی تلقی می‌کند که در طی زمان اصلاح شدنی است. او اساس تدوین برنامه اول را بر شناخت دو دسته شاخص کمی و کیفی استوار می‌داند.

شاخصهای کمی ناشی از استانداردهای محیط شهری مناسب و زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه شهری ایران است. او در این زمینه، وضع مسکن، معیشت، اشتغال و خوراک را اولویت نخست شهر برمی‌شمارد. اگر شهری فاقد حداقل لازم در این گونه مسائل باشد، عملاً برنامه‌ریزی برای فضاهای جمعی و تعامل در آن بی‌معنی است و ممکن است به شکست بینجامد.

شاخص‌های کیفی نیز ناشی از بستر محیطی، تاریخی، انسانی، فرهنگی و شرایط زمانی شهر تبریز است. به دست آوردن بخش عمده‌ای از این شاخص‌ها از طریق نظرخواهی از مردم و شناخت نیازها و مطالبات آنها انجام گرفته است و بخش عمده‌ای از آنها زیرمجموعه توسعه و ارتقای کمی و کیفی فضاهای عمومی و عرصه‌های جمعی شهر است. بازارچی در ادامه می‌افزاید شهرداری برای برنامه‌ریزی و گسترش کانونهای حشر و نشر اجتماعی، آینده شهر به عنوان موجودی زنده را دنبال می‌کند؛ یعنی آنکه شهر هویت، شخصیت و روحی پویا دارد. در واقع مشارکت‌جویی مردم و مشارکت‌طلبی مسئولان عوامل هویت، تشخیص و پویایی را در شهر تقویت می‌کنند. او ابزار عملی شهرداری را در زمینه مذکور، تدوین یک برنامه‌ریزی با سیستم بخشی می‌داند چرا که هر بخش شهر نیز به عنوان عضوی زنده از سیستم شهری دارای هویت - و بالطبع نیازهای خاص خود - است که برنامه‌ریزی متمرکز پاسخگویی آن نیست.

در این زمینه شهرداری به ایجاد ستادهای برنامه‌ریزی در سطح مناطق هشت‌گانه شهر تبریز پرداخته است و این ستادها بر اساس نیازها و توقعات شهروندان مناطق، ملزم به برنامه‌ریزی پنج ساله و نظارت مستمر بر آن‌اند. در واقع مناطق شهر تبریز موافق به برنامه‌ریزی و ایجاد فضاهای جمعی و عمومی برای برطرف کردن بخش عمده‌ای از نیازهای شهروندان شان هستند و در این زمینه مناطق هشت‌گانه شهرداری فعالیت مناسبی از خود نشان داده‌اند.

شهرداری تبریز یکی از شاخص‌های مهم ارتقای کیفی محیط شهر را ظهور فضاهای عمومی و عرصه‌های جمعی می‌داند و این مسئله را در اولویت‌های برنامه خود قرار داده است

می‌داند که شهرداری به منظور ایجاد شهری انسان‌گرا برداشته است.

این بدان معنی است که علاوه بر لحاظ شدن جنبه‌های ارتقای کالبدی و عملکردی شهر، شهروندان و حضور فعال آنان در شهر محور اصلی برنامه به شمار می‌آیند. بنابراین اگر قرار باشد شهر تبریز شهر وندمدار باشد، خود شهروندان نیز می‌بایست شاخص‌های کیفی محیط زندگی خود را تعیین کنند. برنامه پنج ساله با توجه به نظرسنجی از مردم تدوین گردید و شاخص‌های کیفی و استراتژی‌های اساسی آن عبارتند از:

۱- شهر سبز - شهری که کیفیت‌های اکولوژیکی - خصوصاً



نیم‌روز نمای شهر

ساختارهای فضای سبز - آن در فضاهای جمعی شهر حضور بارزی داشته باشند.

۲- شهر روان - شهری که به تسهیل نفوذ و دسترسی به بخش‌های مختلف شهر، طی سلسله مراتب مشخص، بپردازد.

۳- شهر پویا - شهری که خود را با زمان و تحولات پرشتاب آن مطابق سازد و از مشارکت فعال مردم در همه عرصه‌ها استفاده کند.

۴- شهر پاک - شهری که دارای معیارهای بهداشتی و زیست‌محیطی مطلوبی باشد.

۵- شهر دارای فرهنگ غنی - شهری که به حفظ هویت بستر طبیعی، تاریخی و مکانی خود بپردازد.

معرفی پروژه

از مجموعه سیاست‌های مربوط به هر یک از شش استراتژی برنامه پنج ساله اول شهرداری، آن سیاست‌هایی که در مسیر ارتقای عرضه عمومی شهر قرار می‌گیرد، کاربست چهار اصل اساسی را در نحوه گسترش فضاهای عمومی شهر تریز توصیه می‌کند:

- ملاحظیات سازمان بصری، به منظور ارتقای ادراک عینی شهروندان از فضای عمومی.
- ملاحظیات سازمان فضایی، به منظور جانمایی و مکان‌یابی صحیح پروژه‌های فضاهای عمومی.
- ملاحظیات سازمان کالبدی، به منظور گونه‌شناسی فضاهای تعامل و جمعی.
- ملاحظیات ساختار طبیعی، به منظور پایداری فضاهای تعامل و جمعی.

در ادامه به شرح تفصیلی هر یک از اینها پرداخته می‌شود.

۱- ملاحظیات سازمان بصری

یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های تشکیل دهنده کیفیت فضای شهری، مؤلفه ادراکی - زیبایی شناختی است که یکی از اجزای آن منظر عینی یا ادراک بصری است. عناصر ثابت مانند بدنه‌ها و کف و



سقف، عناصر نیمه متحرک مانند مبلمان شهری، درختان و جز آن، و عناصر متحرک مانند انسان‌ها و اتومبیل و نظایر اینها، اجزای تشکیل دهنده منظر عینی فضای شهر هستند. برنامه‌ریزی برای ارتقای سازمان بصری یا منظر عینی در دو مقیاس استراتژیک یا کلان و مقیاس خرد فضای شهری مورد توجه قرار می‌گیرد.

در مقیاس استراتژیک چشم‌اندازها، مناظر و کریدورهای بصری مطرح‌اند، که از یک طرف دید به عناصر طبیعی مانند جنگل‌های مصنوعی، کوه‌های اطراف شهر تریز، محور رودخانه مهران‌رود و لبه‌های فضاهای سبز را در فضاهای عمومی مطرح می‌سازند، و از طرف دیگر دید به نشانه‌های مستوح اعم از نشانه‌های تاریخی و یا ساختمان‌های جدید واجد تشخیص قرم و عملکرد در مقیاس کل شهر را، همچنین می‌توانند حوزه‌های

در تصویر وسطینا، به اوضاع شهرداری تریز برای طرح و اجرا می‌پردازد.

مسئله بصری را که پتانسیل‌های مطلوبی برای ایجاد فضاهای جمعی‌اند معرفی کنند. به هر حال، هنوز دیدگاه جامعی برای ارتقای کیفی حوزه‌های استراتژیک بصری برای تریز تهیه نشده است. البته احداث پروژه وسیع جنگل‌کاری عون بن علی و ساماندهی رودخانه مهران‌رود از این جنبه بسیار اهمیت دارند ولی هنوز تفکر جامعی در این زمینه به چشم نمی‌خورد. شهرداری در مقیاس خرد فضاهای شهری (منظر عینی شهر) به وسيله تشکیلات نسبتاً منظمی تحت عنوان مدیریت زیباسازی در قالب

شهرداری برای برنامه‌ریزی و گسترش کانونهای حشر و نشر اجتماعی، ایده شهر به عنوان موجودی زنده را دنبال می‌کند؛ یعنی آنکه شهر هویت، شخصیت و روحی پویا دارد. در واقع مشارکت جویی مردم و مشارکت‌طلبی مسئولان عوامل هویت، تشخیص و پویایی را در شهر تقویت می‌کنند

خدمات مشاوره، سعی در ارتقای منظر فضاهای عمومی کرده است.

آنداره، مشاور زیباسازی شهرداری، در این زمینه به تشریح اهداف برنامه ۵ ساله این مدیریت برای ارتقای سیمای فضاهای عمومی شهر پرداخت:

الف - طراحی و ساخت تندیسها، مجسمه‌ها و یادمانها، که از آن جمله می‌توان به پرئانه‌هایی مانند تندیس گذاری در برخی پارکها و میدان‌های عمومی شهر اشاره کرد.

ب - ایجاد منظر مطلوب در سیمای فضاهای شهر: سیمای فضای شهر شامل کف، جداره و سقف است. در زمینه ساماندهی سیمای زمین یا کف فضاهای عمومی، پروژه‌هایی شامل ساماندهی مبلمان شهری، تأسیسات شهری، طرح جامع روشنایی و بهبود آن، اصلاح آبنا‌های شهری انجام گرفته است. در زمینه سیمای جداره، تهیه طرح‌های نیاسازی برای فضاهای عمومی تازه بازگشایی شده و حفظ و احیا و بهسازی نماهای بافت قدیم - خصوصاً محورهای فعالیت عمومی شهر - در خور ذکر است.

ج - ساماندهی تبلیغات شهری، شامل اقداماتی مانند مطالعات پاکسازی جداره‌های شهر، مدیریت ساماندهی تابلوهای تبلیغاتی و کاربری، افزایش تابلوهای نصب‌آگهی عمومی و نظایر اینهاست.

د - ساماندهی بافت تاریخی و جدید تریز: در این زمینه می‌توان به پروژه‌هایی مانند مطالعات ساماندهی سیمای مبلمان‌های عمومی شهر، ساماندهی ورودی شهر تریز از طرف مرند ساماندهی ورودی تریز از طرف مراغه، و ساماندهی ورودی تریز از طرف تهران اشاره کرد.

۲- ملاحظیات سازمان فضایی

مکان‌یابی و جانمایی احداث پروژه‌های فضاهای عمومی باید

بر اساس استخوان بندی سازمان فضایی شهر انجام شود. سازمان فضایی از ساختاری ذهنی و برخی عناصر کالبدی و فعالیتی تشکیل می‌شود. به طوری که نقشه استخوان بندی سازمان فضایی شهر ماهیتی ذهنی دارد. این مسئله به این مناسبت که خوانایی فضاهای شهری و شدت تأثیر گذاری و ماندگاری آنها در ذهن شهروندان، بین عناصر سازمان فضایی روابطی را به وجود می‌آورد که نقشه حقیقی استخوان بندی سازمان فضایی شهر را تشکیل می‌دهد؛ و این نقشه در ذهن شهروندان - با تفاوت‌هایی ولی در یک قالب

خوانایی فضاهای شهری و شدت تأثیر گذاری و ماندگاری آنها در ذهن شهروندان، بین عناصر سازمان فضایی روابطی را به وجود می‌آورد که نقشه حقیقی استخوان بندی سازمان فضایی شهر را تشکیل می‌دهد

مشخص - نقش بسته است، به علوی که بر این اساس شهروندان می‌توانند در شهر حس جهت‌یابی داشته باشند و عناصر شهری و جایگاه آنها را نسبت به هم بر ستجند.

لذا اگر نقشه ذهنی شهر و عناصر آن از طریق ستجش ذهنی شهروندان استخراج شود، فضاهای عمومی باید بیشترین همپوشانی را با عناصر سازنده نقشه ذهنی شهر داشته باشند تا به صورت کانون‌هایی سرزنده و خوانا در آیند.

گره‌ها، راه‌ها، لیمه‌ها، تسانه‌ها و بخش‌ها مهم‌ترین عناصر تشکیل دهنده تصویر ذهنی شهروندان محسوب می‌شوند.

شهر داری تبریز در مکان‌یابی و جانمایی احداث فضاهای عمومی از حیث انطباق این فضاها بر عناصر سازنده ساختار سازمان فضایی یعنی تسانه‌ها، راه‌ها، گره‌ها و لیمه‌ها، تاکنون تقریباً انتخاب‌های صحیحی انجام داده است. قرار گیری بوستان خاقانی در کنار مسجد کبود به عنوان نشانه فضایی شهری جانمایی در خور ستایشی است؛ و یا انطباق مکان محورهای پیاده استاد شهریار و تربیت پر محورهای فعال شهری تأثیر زیادی در موفقیت این دو پروژه داشته است.

ساماندهی حاشیه رودخانه مهرآورد نیز به دلیل آنکه این رودخانه مهم‌ترین و مؤثرترین لیمه شهری محسوب می‌گردد و خوانایی زیادی برای شهروندان دارد، برنامه‌ای موفقی خواهد گردید. همچنین ساماندهی گره‌ها و میدان‌های شهری به عنوان یکی از اولویت‌های برنامه شهر داری، بازدهی بسیاری در ارتقای کیفی فضاهای عمومی خواهد داشت.

البته لازم است برنامه دقیقی برای شناخت عناصر ساختاری سازمان فضایی شهر تهیه شود؛ و مطرح شدن طرح جامع گردشگری تبریز اگر با دیدگاه طراحی شهری به آن نگریسته شود، اولین گام در این زمینه به شمار می‌رود.

۳- ملاحظات سازمان کالبدی

گونه‌شناسی فضاهای عمومی با توجه به سازمان کالبدی انجام می‌شود. منظور از سازمان کالبدی نظام استقرار توده و فضا یا پروخالی در کنار هم است، که مجموعاً بافت شهری را ایجاد می‌کنند و شکل‌های متنوعی از فضا را به وجود می‌آورند. در این بین فضاهای خالی یا فضاهای باز بیشترین تناسب را برای تبدیل شدن به فضاهای عمومی دارند. در شهر تبریز نیز برنامه‌ریزی برای فضاهای عمومی در واقع برنامه‌ریزی برای همان فضاهای باز شهری است، که آنها را به ۶ گروه تقسیم می‌کنند:

الف - محورهای طبیعی: از جمله پروژه‌های فضای عمومی رودخانه‌ها و نهرهای جاری در شهر، مانند رودخانه مهرآورد.

ب - محورهای فعال شهری: نمونه‌های موفق این پروژه‌ها خیابان‌های پیاده‌تربیت و استاد شهریار هستند. در کنار اینها، پروژه‌های بازگشایی و ساماندهی خیابان‌های فعال اجتماعی، نمونه‌های دیگری از ایجاد فضاهای تعامل به حساب می‌آیند. در این محورها چندرسانه‌سازی، پیاده‌سازی و احیای عملکردها سیاست‌های کیفی قلمداد می‌گردند.

ج - گره‌ها و میدان‌ها: خصوصاً گره‌های فعالیتی موجود در سطح شهر به گونه‌های هستند که بستر مناسبی برای قرار گاه‌های رفتاری و فعالیت‌های جمعی - که مهم‌ترین ویژگی فضای عمومی شهری است - به شمار می‌آیند. پروژه‌هایی مانند میدان ساعت یا میدان صاحب‌الامر، نمونه‌هایی از این گروه هستند.

د - فضاهای متروکه و مخروبه: این دسته فضاها مکان‌هایی مناسب برای رواج انواع بز هکاری‌های اجتماعی و فساد تلقی می‌شوند. این فضاها تحت عنوان فضاهای بدون کنترل امروزه به وسیله شهر داری تبریز شناسایی گردیده و تبدیل به بهترین فضاهای شهری و کانون فعالیت‌های جمعی شده‌اند که نمونه‌های آن بوستان مشروطه، بوستان خاقانی و قائم مقام است. بوستان مشروطه با مساحت ۱۴ هکتار و فضای سبز ۱۱ هکتار، از فضاهای سرزنده تبریز به حساب می‌آید. در طرح این بوستان اینها، آبشار، میدان‌ها، تندیس‌ها، گونه‌های مختلف گل و توپویری، برکه‌های مصنوعی و تپه‌های طبیعی توانسته است تنوع جالبی به عناصر مجموعه ببخشد. به طوری که آکولوژی منظر در طراحی پارک مهم‌ترین حضور را در فضا سازی مجموعه دارد. همچنین وجود زمین سازی اسکیت و میدان لاینرت، نمازخانه، کتابخانه و آسفی تئاتر رویا برای مراسم مختلف در توانمندی عملکردی این فضا مؤثر است. البته برآکنندگی صندلی‌ها و ایجاد یک دیوار و حصار حائل میان این فضا و بیرون، عمدتاً از ویژگی‌های یک پارک تفریحی است و نه فضای جمعی - که البته این مسئله می‌تواند به راحتی مرتفع گردد.

بوستان خاقانی و قائم مقام نیز دو پروژه‌های هستند که به منظور بر طرف کردن مشکلات فضاهای بدون کنترل و توسعه فضاهای تعامل احداث گردیده‌اند، و نمونه‌هایی بسیار موفقی - به لحاظ استفاده مردم به این منظور - به حساب می‌آیند.

این دو بوستان با طرح مطلوب و ترکیب مؤثرشان با عناصر ساختاری سازمان فضایی شهر و دسترسی مناسب پیاده و سواره به آنها و همچنین سازگاری قلمرو و عملکردشان از دیدگاه طراحی شهری تا حدود زیادی به خلق فضای گفت‌وگو دست یافته‌اند و نظرسنجی‌ها نیز از مردم بازدهی مثبت این دو پروژه کوچک و ساده ولی پر بسازده را اثبات می‌کند. این پروژه‌ها محصول دیدگاه کیفی نگران - و نه کمی نگر - به توسعه فضاهای عمومی شهرند.

بوستان خاقانی با مساحت چهار هزار متر مربع با اعتبار چهار میلیارد ریال احداث گردیده است و معماری آن طرحی سنتی دارد که همسنگ سبک معماری بنای مجاورش یعنی مسجد کبود است. این بوستان دارای سقره خانه سنتی به وسعت ۲۵۰ متر مربع و تندیس از شاعر بزرگ ایران، خاقانی شروانی است. رواق های گنبدی، پیاده راه، آبنماها، قطعه بندی های جالب فضای سبز و چشم انداز مسجد کبود و حضور پررنگ اقشار مختلف شهر و نسلان، از عناصر اصلی شکل دهنده سیمای این مجموعه به شمار می آید.

باغ قائم مقام نیز با مساحت ۹۳۰۰ متر مربع، تا مساحت ۱۴ هزار متر مربع امکان گسترش دارد. عناصر سازنده باغ قائم مقام عبارتند از:

- ۱- ورودی که در فاز اول باغ از سمت جنوب بوده است ولی در طرح توسعه از سمت پل قاری خواهد بود.
 - ۲- باغ مفاخر که شامل ۹ ستون آجری است که در بدنه آنها تصاویری از مفاخر آذربایجان نقش خواهد بست.
 - ۳- باغ فرش که فضای سبز آن طرح و نقش قالی دارد.
 - ۴- بدنه های آجری که در سمت شمال باغ گسترده شده اند.
 - ۵- آلاچیق ها - علاوه بر چهار آلاچیق بزرگ مرکزی، تعداد زیادی آلاچیق کوچک نیز وجود دارند که محل نشیمن اند.
 - ۶- محل کار قائم مقام که در طرح توسعه تبدیل به کارپوری مناسب خواهد گردید و دارای دو حیاط است.
 - ۷- محل خانه قائم مقام که در طرح توسعه با طراحی جدید تبدیل به مرکز فرهنگی می گردد.
 - ۸- نمازخانه که در طرح توسعه قرار گرفته و به همراه سرویس های بهداشتی و وضوخانه است.
 - ۹- سکوی نشیمن روباز که در طرح توسعه محلی برای انجام مراسم کوچک تا ۱۰۰ نفر ظرفیت دارد.
- لازم به ذکر است که دو بوستان خاقانی و قائم مقام برای آنکه تنوع و توانمندی عملکردی و فعالیتی مناسبی بیابند، باید در طرح های توسعه آنها زمینه حضور فعالیت های دیگر مانند تجاری و خدماتی نیز فراهم گردد. نمونه عملی این مطلب خیابان پیاده استاد شهریار است که از حیث تنوع فعالیتی وضع مناسبی دارد.

ه- فضاهای رها شده (تعریف نشده): از این گونه فضاهای شهرهای مافراوان به چشم می خورد. این فضاها که اصطلاحاً فضاهای ول یا اتفاقی هستند، غالباً به صورت جزایری پراکنده در سطح شهر مشاهده می شوند، و یا در بین ساختمان های بلند و متفرد به صورت تکه پاره به وجود آمده اند. این فضاها به دلیل نداشتن محصوریت و عدم تعریف محدوده و قلمرو فضایی برای آنها، فضاهایی بی هویت یا اصطلاحاً لامکان اند و بستر مناسبی برای ریختن زباله های شهری یا انواع بزهدکاری، فساد و ناامنی در شهرها تلقی می شوند.

شهرداری تیریز سعی در تعریف محدوده و قلمرو فضایی برای فضاهای رها شده کرده و بستر نامناسب آنها را از دیدگاه رفتارهای اجتماعی به بهترین بستر برای ارتقا و تکامل رفتارهای اجتماعی، و یا کانون های تعامل، بدل ساخته است. در این زمینه پروژه های بوستان نور با مساحت ۱۵۶۱۷ متر مربع و بوستان زنگوله باغ با مساحت ۱۰ هزار متر مربع و بوستان مهر با مساحت ۶۸۲۲ متر مربع هر یک به ترتیب برای افزایش امکانات ورزشی برای کودکان و نوجوانان، جلوگیری از ساخت و ساز غیرمجاز و



جلوگیری از ریختن زباله ایجاد گردیده اند. البته اگر این فضاها با جداره های شفاف و نفوذپذیر تعریف شوند، می توان حس مختصوبیت آنها را بالا برد و آنها را به مکان های شهری با هویت تبدیل کرد.

و- فضاهای سبز پراکنده در شهر: این دسته فضاهای سبز همسان پارک ها هستند که پتانسیل زیادی برای تبدیل شدن به فضای عمومی دارند. در این زمینه مدیریت زیرسازای شهرداری یا برداشتن حصارهای اطراف آنها این فضاها را با ساختارهای حرکتی و خصوصاً مسیرهای پیاده و خیابان ها ترکیب کرده است و آنها به عنوان فضاهایی کاملاً عمومی و اجتماعی مطرح گردیده اند.

۴- ملاحظات ساختار طبیعی

تجربه ثابت کرده است که کانون های با کیفیت اجتماعی و رفتاری در مکان هایی شکل می گیرد که به لحاظ پاکیزگی هوا و

گونه شناسی فضاهای عمومی با توجه به سازمان کالبدی انجام می شود. منظور از سازمان کالبدی نظام استقرار توده و فضا یا پروخالی در کنار هم است، که مجموعاً بافت شهری را ایجاد می کنند و شکل های متنوعی از فضا را به وجود می آورند

شرایط زیست محیطی مطلوبیت بیشتری داشته باشند. آلودگی هوا در قسمت های جنوب و جنوب غربی شهر بسیاری از کانون ها و قرارگاه های رفتاری را متلاشی کرده است، و برعکس در قسمت های شمالی شهر وجود هوای پاک، محیط سرسبز، ترافیک روان، خنکی هوا و نظایر اینها عواملی هستند که حتی فضاهای جمعی نه چندان مطلوب با لحاظ کیفیت های طراحی را - خصوصاً در مناطق مرقد نشین شهر - به کانون هایی بسیار فعال و جاذب جمعیت تبدیل می سازد.

لذا ایجاد فضای سبز، علاوه بر ارتقای ادراکی و زیبایی شناسی فضاهای شهری، محیطی سالم به لحاظ اکولوژیکی و جذابیت فضایی فراهم می آورد. ثابتی، مدیرعامل سازمان پارک ها و فضای سبز، دو سیاست را در ارتقای ساختارهای طبیعی عرصه های عمومی مطرح می کند.

کانون‌های با کیفیت اجتماعی و رفتاری در مکان‌هایی شکل می‌گیرد که به لحاظ پاییزی هوا و شرایط زیست محیطی مطلوبیت بیشتری داشته باشند

۱- گسترش فضاهای سبز عمومی. این سیاست با ایجاد چهار پارک بزرگ شامل پارک‌های ارم، پارک بزرگ، باغیشه و پارک جنگلی عون بن علی با مساحت ۲ هزار هکتار به ایجاد نوعی قیلت فضای سبز در جهت جلوگیری از ورود آلودگی هوایی کارخانجات به داخل فضاهای شهری ایجاد می‌گردد. این پارک‌ها عمدتاً در بخش‌های جنوب و جنوب غربی شهر قرار می‌گیرند و در عین حال به عنوان فضاهای عمومی گسترده مطرح می‌شوند. همچنین طرح ایجاد ۳۰٪ فضای سبز برای کارخانجات، ادارات و مدارس نیز از این سیاست تبعیت می‌کنند.

۲- حفظ ساختارهای طبیعی موجود. این سیاست از طریق حفاظت و نگهداری درختان بر کیفیت فضاهای عمومی می‌پردازد. طرح استاندارد کردن همه درختان در فضاهای عمومی

خرده فرهنگ‌های فراوانی را تشکیل می‌دهند. این خرده فرهنگ‌ها در درون خود در بردارنده روابط اجتماعی گسترده‌ای هستند و حلقه‌های صمیمانه و عاطفی مستحکم را برقرار می‌سازند. این در حالی است که در عرصه عمومی شهر با دیگر گروه‌ها بر اساس منافع خود حتی به رقابت نیز می‌پردازند. بنابراین فضاهای کالبدی لازم برای مرتفع ساختن نیاز به برقراری رابطه اجتماعی درون گروهی این خرده فرهنگ‌ها باید در عرصه عمومی شهر برای آنها فراهم گردد. همین امر اساس شکل‌گیری کلوب‌ها، انجمن‌ها، اصناف، احزاب و سایر گروه‌ها در شهرهای جوامع توسعه یافته است. این فضاها نیز به تعلق بخش خصوصی اند و نه دولتی؛ بلکه به عرصه عمومی شهر تعلق دارند و ظهور آنها اولین نماد شهر شهروندمدار است. به عنوان اولین گام در زمینه تحقق دیدگاه مذکور، زارع شهردار منطقه ۲ به ایجاد مکان‌هایی به نام خانه‌های تلاش در عرصه عمومی شهر تبریز اشاره می‌کند، که برای تجمع کارگران ساختمانی ایجاد شده است. این خانه‌ها در واقع نماد احترام و هویت و تشخیص قشر زحمتکش کارگرو است. لازم به ذکر است که ایستادن کارگران در کنار معابر عمومی شهر و نگاه توأم با تحقیر برخی افراد به این قشر زحمتکش، شهرداری منطقه ۲ را بر آن داشت که محل مناسبی را برای آنان در نظر بگیرد. امید است ایجاد چنین فضایی به ارتقای دیدگاه شهروندان نسبت به فرهنگ کار و تلاش، و نماد آن یعنی کارگر بینجامد. او در ادامه به طرح ایجاد خانه‌های مشق برای کودکان مناطق محروم شهر و خانه‌های محبت برای معلولان و جانبازان اشاره می‌کند.

زارع در ادامه به شرح جزئیاتی از مطالعات پروژه‌های تحت عنوان باغ‌های جای کنار می‌پردازد، که هدف آن حضور و حرکت آزادانه شهروند پیاده و دوچرخه‌سوار در طی یک مسیر نسبتاً طولانی است که با عناصر ساختار طبیعی و کالبدی و بصری شهر، مانند رودخانه، محله‌ها و مناطق شهری و باغ‌های جای کنار و فضاهای سبز پیرامون ترکیب می‌شود و به یکی از کانون‌های استراتژیک برای بحث توسعه فضاهای عمومی و حوزه‌های گردشگری تبریز بدل می‌گردد. این فضای پیوسته از محدوده باغ‌های جای کنار آغاز می‌شود و با عبور از بولوار ایل گلی به پارک ایل گلی ختم خواهد گردید.

او این پروژه را گامی مثبت در جهت توسعه پایدار فضاهای عمومی شهر و فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، به جای استفاده از وسیله نقلیه موتوری، ذکر کرد.

نتیجه بحث

کیفیت عرصه عمومی شهر، شاخص اصلی در ارزیابی پویایی و پایداری توسعه شهری به حساب می‌آید. تبلور کالبدی عرصه عمومی، فضاهای تعامل یا فضاهای عمومی در شهرند. فضاهای تعامل بر اساس تنوع گروه‌های مختلف شهروندان و لایه‌های متعدد و پیچیده روابط میان آنها در اشکال مختلف در عرصه عمومی شهر ظهور می‌یابند و برنامه‌ریزی برای ارتقای کمی و کیفی این فضاها نیازمند نظرسنجی از مردم و در نظر گرفتن نیازهای بیشتر انسانی، طبیعی، مکانی و تاریخی و مقتضیات زمانی است.

این مقاله به معرفی روش‌های اجرایی و برنامه‌ریزی شهرداری تبریز برای داشتن عرصه عمومی مطلوب پرداخت، تا بتواند مسیری جدید را در راه تحقق شهر شهروندمدار به خوانندگان خود معرفی کند.

یوتان مشروطه در یک نگاه



خصوصاً سرانه فضاهای سبز را در شهر از ۷/۱ متر به ۱۵ متر در سال اخیر گسترش داده است.

دیدگاه‌ها و برنامه‌ها

تاکنون مدیریت شهری با نادیده گرفتن تنوع فراوان اکولوژی انسانی در شهرها و پیچیدگی رفتاری شهروندان به صورتی مرتبط با یکدیگر و نیز لایه‌های متعدد نیازهای آنها، سعی کرده است که همه این تنوع و پیچیدگی را در قالبی ساده و یکسان ارزیابی کند و به ارائه راه حل بپردازد. محصول چنین تفکری ظهور سدها، پارک، زیرگذر، روگذر، مترو، ترمینال و جزاینهاست، که همه آنها نه تنها در کاهش مشکلات اجتماعی شهر ناکارآمد بوده‌اند بلکه حتی بر ایجاد مسئله نیز افزوده‌اند.

امروزه در شهرهای ما شهروندان بر اساس نژاد، زبان، تحصیلات، حرفه و شغل، درآمد، سن، جنس، مذهب و جزآن،

حمل و نقل و توسعه شهر تأثیرات متقابل توسعه و دسترسی

فوشنه، میشل و گنر ۱۹
ترجمه: حمید فتوحی
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل



در سده‌های میانه، شهرها برای پیاده‌روی ساخته می‌شدند و لذا محل زندگی و محل کار نزدیک به هم بودند. پیدایش راه آهن باعث گردید که تقسیم فضاها ممکن گردد و راه برای توسعه شهرها فراهم آید. سیستم‌های حمل و نقل تنبرو و خودروهای شخصی توسعه کلان شهرها را هر چه بیشتر تسهیل کردند. سرانجام، جایی بین فعالیت‌های انسان موجب گردید که سفرها طولانی شوند و حجم ترافیک (آمد و رفت) سنگین گردد. به تبع آن، تمامی مشکلات وابسته به این گونه ترافیک - نظیر راه‌بندان، تصادفات، اتلاف انرژی، آلودگی‌های محیطی و مصرف بی‌رویه زمین - تیر ایجاد گردید.

در سال‌های ۱۹۵۰، نخستین تلاش‌ها در زمینه رابطه متقابل حمل و نقل و اراضی در طی مطالعاتی نظم یافته در ایالات متحده آمریکا شکل گرفت. در سال ۱۹۵۹ میلادی، هالسن (۲) نشان داد که در شهر واشینگتن دی سی (۳) اراضی‌ای که دسترسی خوبی دارند دارای شانس بیشتری برای توسعه‌اند و تراکم آنها نیز از اراضی دور افتاده بالاتر است. این امر حاکی از آن بود که «چگونه دسترسی‌ها به کاربری اراضی شکل می‌دهند» در حقیقت اراضی و سفرها یکدیگر را تعیین می‌کنند و لذا حمل و نقل و برنامه‌ریزی کاربری زمین با هم وابسته یا یکدیگر هم‌بستگی‌ناشانند. از این رو، چرخه باز خورد حمل و نقل و کاربری زمین، مطابق آنچه که در نمودار شماره ۱ آمده است، جایگاه خود را در پژوهش‌ها و متون برنامه‌ریزی در آمریکا پیدا کرد.

مجموعه روابطی که به وسیله چرخه باز خورد حمل و نقل - کاربری زمین تعیین می‌گردد می‌تواند به صورت زیر خلاصه شود:

- ۱- توزیع کاربری‌های زمین - نظیر مسکونی، صنعتی و تجاری - تعیین کننده مکان فعالیت‌های انسان همچون محل زندگی، کار، خرید، آموزش و تفریح است.
- ۲- توزیع فعالیت‌های انسان در فضاهای شهری، نیازمند واکنش‌های مکانی (اتحام سفرها) در سیستم حمل و نقل برای

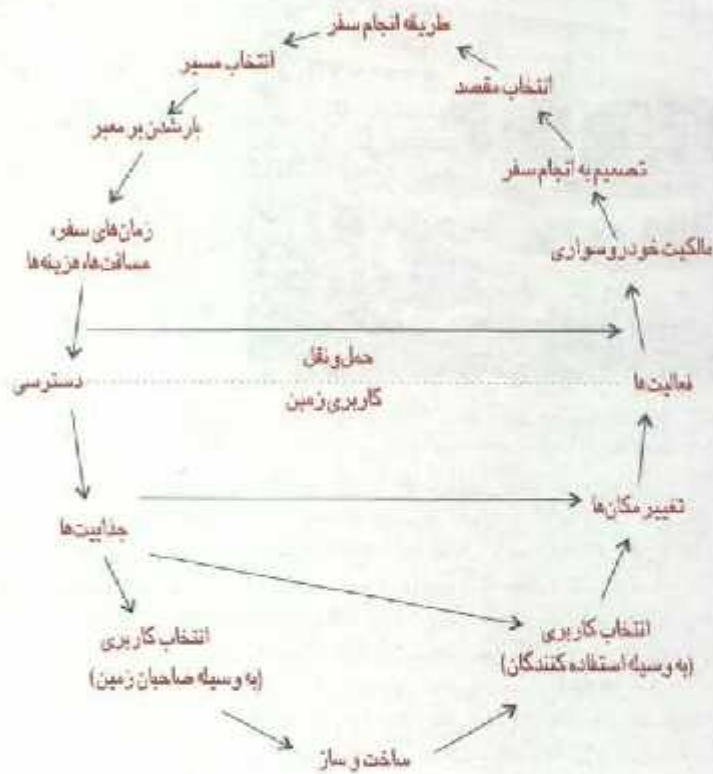
- ۳- توزیع زیرساخت‌ها در سیستم حمل و نقل باعث ایجاد فرصت‌یابی برای واکنش‌های مکانی می‌شود که تحت عنوان «دسترسی» شکل می‌گیرد.
- ۴- توزیع دسترسی‌ها در فضاهای شهری متقابلاً تعیین کننده انتخاب کاربری و نتیجتاً ایجاد تغییر در سیستم کاربری زمین است.

در سال‌های ۱۹۹۰، رابرت سرویرو (۴) و جان لندیز (۵) خاطر نشان کردند که تمامی موارد پیش گفته می‌توانند غلط باشند. آنها بر پایه مفارک جالبی که از شهرهای آمریکایی شمالی جمع‌آوری کرده بودند، دریافتند که مکان‌های نزدیک به ایستگاه‌های راه‌آهن به طور کلی برای توسعه، جذاب‌تر از مکان‌های دور افتاده نبودند. به بیان دیگر، سرمایه‌گذاری در حمل و نقل عمومی موجب جابجایی جمعیت و اشتغال بین مراکز شهر و حومه‌ها نگردیده است. علاوه بر اینها، بیشترین نسبت توسعه مسکونی حومه‌ها نیز در شهرهای بدون آزاد راه روی داده، ضمن آنکه راه‌آهن در مقام سنجیده با آزاد راه شکست خورده است. در سانفرانسیسکو، رشد جمعیت در کریدورهایی که به وسیله آزاد

مقدمه مترجم
میشل و گنر، استاد
دانشگاه‌های آلمان، در این
مقاله ضمن مطابقت نظریه
«لاری» با شرایط امروزی
کلان شهرها، با مطالعات
دقیق اثبات می‌کند که انگیزه
استفاده از حمل و نقل عمومی،
دو چرخه سواری و پیاده‌روی
برای توسعه پایدار شهری
کافی نیست؛ و به همراه آنها
طرح‌های محدود کننده مانند
کنترل توسعه شهری،
محدودیت تردد برای خودرو
سواری، کنترل پارکینگ،
کنترل سرعت و افزایش
قیمت سوخت نیز لازم است.

فضایی شهر است. اما نکته اصلی در درک این مطلب که چرا همزمان در شهرهای آمریکای شمالی، رابطه متقابل بین کاربری زمین و حمل و نقل چنان ضعیف بوده، این است که بدنام این رویدادها در تحت چه شرایط اجتماعی - اقتصادی به وقوع پیوسته است. در اینجا خاطر نشان می گردد که چرخه بازخورد حمل و نقل و کاربری زمین در زمانی ارائه شد که دسترسی هنوز منبعی کمیاب به شعاع می آمد. برای مثال، اطلاعات مورد استفاده هانس درباره شهر واشینگتن مربوط به سالهای ۱۹۴۸ تا ۱۹۵۵ بود، در حالی که امروزه تمام قسمت های آمریکای شمالی به وسیله آزاد راهها خدمات رسانی می شوند و تقریباً می توان گفت که به طور مساوی نیز دسترسی دارند. رفت و آمد در تمام راهها آزاد است و سوخت نیز زیر قیمت است. به طوری که هزینه ماشین سواری، میزانی چشم پوشیدنی است.

استفاده از حمل و نقل عمومی، دو چرخه سواری و پیاده روی برای توسعه پایدار شهری کافی نیست؛ و به همراه آنها طرح های محدود کننده مانند کنترل توسعه شهری، محدودیت تردد برای خودرو سواری، کنترل پارکینگ، کنترل سرعت و افزایش قیمت سوخت نیز لازم است



نمودار شماره ۱ - چرخه بازخورد حمل و نقل و کاربری زمین

ضمناً در اکثر نواحی شهری، اشتغال به طور سریعی بین حومه های مسکونی و اطراف آن غیر متمرکز می شود. از همه مهم تر اینکه، کنترل توسعه شهری ضعیف است و رقابت بین شهرناریها قوی است. بنابراین، تحت شرایط دسترسی مساوی و همزمان، توسعه تدریجی حمل و نقل تأثیرات چندانی بر کاربری زمین ندارد.

جالب توجه خواهد بود که متقابلاً مثالی ارائه گردد که خلاف امر مذکور را نشان دهد. در توکیو، به عنوان یکی از غیر متمرکزترین شهرهای جهان، شهرنشینی حومه های عمدتاً به وسیله حمل و نقل عمومی ریلی هدایت می شود و ارزش زمین های مسکونی به میزان بسیار زیادی، تابعی است از مدت زمان سفر با راه آهن تا ایستگاه توکیو. علت این امر آن است که اشتغال در توکیو هنوز تا حد زیادی متمرکز است و در عین حال پارکینگ مرکزی نیز فراهم گردنی نیست. از این رو، برای اکثر مردم خودرو و سواری نمی تواند گزینه مناسبی برای سفرهای حومه به شهر باشد در این حالت، برای سفر یک چینه بیشتر از یک ساعت به سمت مرکز شهر، دسترسی ارزشی اساسی خواهد

راهها خدمات دهی می شدند، به طور متوسط ۲۰٪ سریع تر از کریدورهایی بودند که حمل و نقل آنها به وسیله راه آهن انجام می شد. رشد اشتغال نیز، به غیر از کریدورهایی که توسعه تجاری - اداری و یا حرفه های - فنی داشتند، این گونه بود. حتی ارتباط معکوس از کاربری زمین به حمل و نقل، به طوری که کاربری زمین تعیین کننده رفتار سفری باشد، مشاهده نشد، و تنها ۱۵٪ کل سفرهای بزرگسالان ساکن در نزدیک ایستگاه های راه آهن در کالیفرنیا با حمل و نقل عمومی انجام می گرفت.

بنابراین به نظر رسید که بدنه نظریه چرخه بازخورد حمل و نقل - کاربری زمین که در تمامی مدل های شبیه سازی رسوخ کرده است و بر پایه مدل کلان شهر لاری (۶) ۱۹۶۴ بنا نهاده شده، سست گردیده است. یادآوری می شود که در مدل لاری، حمل و نقل شکل دهنده شهرهاست و لذا سیاست های حمل و نقل برای تأثیر گذاری در توسعه فضایی شهر حق تقدم دارند. متقابلاً حمل و نقل تابعی از کاربری اراضی است و لذا سیاست های کاربری اراضی، بر حمل و نقل حق تقدم دارند. حمل و نقل یکی از عوامل اصلی تعیین کننده در ساختار



پیشرفت‌های هلند در زمینه تحدید خودرو و سواری در نواحی مسکونی، طراحی شبکه خطوط دوچرخه سواری و مراکز خرید محله‌ای مطابق با شرایط عابر پیاده بر همگان آشکار است

بود که تعیین کننده تمام کاربری‌ها و همچنین انجام سفرهاست. درمی‌کنه از مثال توکیو گرفته می‌شود. این است که چرخه باز خورد حمل و نقل - کاربری زمین در جاهایی تأثیر دارد که دسترسی متعاضی با ارزش باشد به طور کلی می‌توان گفت که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل عمومی به تنهایی منجر به تمرکز توسعه در نزدیکی ایستگاه‌های راه‌آهن نمی‌شود و توسعه حمل و نقل عمومی ترکیبی (احداث پارک سوار) نیز به تنهایی منجر به کاهش معنی‌دار در استفاده از خودرو سواری نمی‌گردد. علاوه بر اینها، فقدان برنامه‌ریزی منطقه‌ای، کنترل ضعیف توسعه، حمل و نقل ارزان و خرید و فروش غیر قانونی و بی‌قاعده اراضی در کلان شهرها، باعث می‌شوند که سیاست‌های تأثیرگذار بر کاربری زمین و رفتار سفری صرفاً سختی به انگیزه‌ها نباشند. بنابراین، ترکیبی از انگیزه‌ها و روش‌های محدود کننده مورد نیاز است؛ انگیزه‌هایی مانند استفاده از روش‌های حمل و نقل متناسب با محیط زیست - مثل حمل و نقل عمومی، دوچرخه سواری و پیاده‌روی - و محدودیت‌هایی مانند کنترل توسعه شهری، کنترل سرعت رانندگی، پارکینگ و افزایش مالیات بر سوخت و وسایل نقلیه.

حمل و نقل یکی از عوامل اصلی تعیین کننده در ساختار فضایی شهر است. اما، نکته اصلی در درک این مطلب این است که بداتیم این رویدادها در تحت چه شرایط اجتماعی - اقتصادی به وقوع پیوسته است

این گونه سیاست ترکیبی هم اکنون به عنوان روشی استاندارد در بسیاری از کشورهای اروپایی رایج است. امروزه پیشرفت‌های هلند در زمینه تحدید خودرو سواری در نواحی مسکونی، طراحی شبکه خطوط دوچرخه سواری و مراکز خرید محله‌ای مطابق با شرایط عابر پیاده بر همگان آشکار است. در هلند، اکثر زمین‌های مسکونی پیش از آنکه توسعه بیابند، به مالکیت عمومی در می‌آیند. به بیان دیگر، توسعه مسکونی زمانی روی می‌دهد که جامعه تصمیم می‌گیرد در آلمان، سرعت در تمام محله‌های مسکونی به ۳۰ کیلومتر در ساعت محدود شده است؛ و بالاخره در تمام کشورهای اروپایی قیمت‌های سوخت تقریباً چهار برابر بیشتر از ایالات متحده آمریکا و یا کانادا است. تصامی سیاست‌های پیش گفته موجب آن گردیده‌اند که شهرهای اروپایی به طور متوسط فقط یک چهارم مصرف سرانه



ملی:

- 1- Cervero, R; "Congestion relief the land use alternative". Journal of Planning Education and Research, 10(2), 1991, PP. 119-129.
 - 2- Hansen, W. G; "How accessibility shapes land use". Journal of the American Institute of Planners, 25, 1959, PP. 73-76.
 - 3- Litwry, I. S.; "A model of Metropolis". RM-4035-RC. Santa Monica, CA: Rand Corporation, 1964.
 - 4- Newman, P. and Kenworthy, J. Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook. Aldershot: Gower Technical, 1989.
 - 5- Weganet, M.; "Reduction of CO2 emissions of transport by reorganisation of urban activities", in Hayashi, Y. and Roy, J. (eds.) Landuse, Transport and the Environment. Pordrecht: Kluwer (forth Coming), 1992.
- پاورقی:
- 1- Michael Weganet, Accessibility and Development Impacts. Transport and urban Development, 1995.
 - 2- Hansen
 - 3- Washington, DC
 - 4- Robert Cervero
 - 5- John Landis
 - 6- Lowry
 - 7- Newman and Kenworthy
 - 8- Dortmund

انرژی حمل و نقل شهرهای آمریکایی شمالی را در نظر بگیرید. عوامل اصلی برای این تفاوت‌های بحث دارد. اکثر متخصصان بر این باورند که متغیر اصلی در این زمینه، «تراکم» جمعیت یا چگالی است؛ یعنی همان چیزی که نیومن و کینورتی (۲) در سال ۱۹۸۹ اعلام کردند. بر این اساس، تراکم‌های بالاتر برای حمل و نقل عمومی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری مناسب‌ترند. در حقیقت، چون تراکم متوسط شهرهای اروپایی دو برابر بیشتر از شهرهای آمریکایی شمالی بوده، لذا سهم استفاده از حمل و نقل عمومی نیز در آنها بالاتر بوده است. با وجود این، می‌توان تفاوت‌های موجود هر مصرف انرژی حمل و نقل را با هزینه سوخت نیز مرتبط ساخت. در هر صورت، هم مصرف زیاد انرژی حمل و نقل و هم چگالی کمتر شهری در شهرهای آمریکایی شمالی از پیامدهای حمل و نقل ارزان هستند. به بیان دیگر، مردم بیشتر می‌رانند چون هزینه سفر ارزان است؛ و لذا ترجیح می‌دهند در جومه‌های با تراکم جمعیت کم زندگی کنند.

تحلیل‌های بنیادی مذکور در این پیام است که تراکم‌های بالاتر در ترکیب با هزینه سوخت پایین‌تر منجر به صرفه‌جویی انرژی می‌شود. اما، حتی اگر تراکم‌های موجود نیز تغییری پیدا نکنند، در هنگامی که مالیات بر سوخت افزایش می‌یابد، صرفه‌جویی انرژی مؤثری ایجاد می‌شود. بدین آنکه تحرک و جابجایی‌های آن گردد. این موضوع در سال ۱۹۹۵، در آزمایش‌های شبیه‌سازی شده برای شهر تورنتو (۸) آلمان به وسیله نگارنده نشان داده شده است. در حقیقت، افزایش مالیات سوخت به اندازه ۵٪ در صد در سال برای آینده، به طور جدی مورد بحث و بررسی حزب‌های سبز در چندین کشور اروپایی قرار گرفته است.

سرور و لاندیس کاملاً آگاه‌اند که فقط ترکیبی جامع از سیاست‌ها، شامل محدودیت‌های مالی و قانونمند بر خودرو سواری و برنامه‌ریزی قوی تر منطقه‌ای، منجر به شهرهای پایدار خواهد شد. از دید آمریکایی‌ها این امر هدفی گریز پای است. ولی از نظر اروپایی‌ها گریزی جز این نیست.

در جست و جوی ترافیک ایمن و آرام، از کرج تا آمستردام

در نمایشگاه اخیر اینتر ترافیک، تولیدات مختلفی در محورهای چون فناوری های جدید الکترونیکی در زمینه کنترل متصوکز ترافیک یا سیستم های ITS (Integrated Traffic System)، ایمنی در ترافیک و تولیدات جدید وسایل ترافیکی به معرض نمایش گذاشته شد. امروزه کشورهای پیشرفته که توجه ویژه ای به مقوله ترافیک و حمل و نقل دارند، از بسترها و زیرساختهای مناسب آن نیز بهره مند هستند. به عبارتی، در جوامع مذکور شهرسازی و توسعه شهرها تابع قوانین و مقررات بسیار جدی است. در این کشورها محاسبات شهرسازی دقیقی در مورد شبکه گذرگاهی انجام می شود. به طوری که نیازی به برخی بهسازی ها که امروزه در کشور ما به چشم می خورد - مانند تعریض معابر و یا اصلاح هندسی تقاطع ها - وجود ندارد. آنها تمام پیش بینی ها را برای نیاز

نمایشگاه بین المللی «اینتر ترافیک» یکی از نمایشگاه های دوره ای در زمینه ترافیک است که هر سه سال یک بار تشکیل می گردد و به دلیل حضور گسترده شرکتها و مؤسسات مختلف از کشورهای صاحب صنعت و فناوری در بخش ترافیک، دارای اهمیت و سطح کیفی و کمی بالایی است



عابران پیاده، دوچرخه، سیستم ریلی و حمل و نقل چرخ انجام می دهند. و ترافیک شهری را تنها با استفاده از دستگاه های الکترونیکی اداره می کنند. همین امر سبب می شود که آنها بتوانند به راحتی در یک زمان تمام موارد مختلف آمد و شد را کنترل کنند.

همان گونه که پیش از این نیز ذکر شد، نمایشگاه در سه محور فناوری الکترونیکی کنترل ترافیک، ایمنی و وسایل ترافیکی فعالیت داشته. در ادامه درباره هر یک از این محورها توضیحاتی داده می شود.

یکی از نوآوری های جدید کشورهای پیشرفته در زمینه کنترل ترافیک، سیستم های پیشرفته کنترل ترافیک یا فن آوری ITC است. در این سیستم حسگرکت و جایجایی کلیه عناصر متحرک در خیابان ها - شامل غایب، خودرو و قطار شهری - به طور همزمان، سامان دهی و کنترل می شود.

سیستم های الکترونیکی کنترل ترافیک (ITS) یکی از نوآوری های جدید کشورهای پیشرفته در زمینه کنترل ترافیک، سیستم های پیشرفته کنترل ترافیک (ITS) - یا سیستم سه محوری - است که در نمایشگاه اینتر ترافیک هلند

گزارش حاضر رهاوردی است از سفر کیوان فرصیاد، شهردار منطبقه شش کرج به هلند و بازدید از نمایشگاه «اینتر ترافیک» در شهر آمستردام.

نمایشگاه اینتر ترافیک هلند

با توجه به اهمیت مقوله حمل و نقل و ترافیک در شهرهای کنونی و پیچیدگی های جوامع توسعه یافته و در حال توسعه در این زمینه، در مقاطع زمانی مختلف نمایشگاه هایی در زمینه ترافیک و حمل و نقل شهری برگزار می شود. نمایشگاه بین المللی «اینتر ترافیک» یکی از نمایشگاه های دوره ای در زمینه ترافیک است که هر سه سال یک بار تشکیل می گردد و به دلیل حضور گسترده شرکتها و مؤسسات مختلف از کشورهای صاحب صنعت و فناوری در بخش ترافیک، دارای اهمیت و سطح کیفی و کمی بالایی است.

جدیدترین نمایشگاه «اینتر ترافیک» در شهر آمستردام هلند، از تاریخ ۲۲ فروردین تا اول اردیبهشت سال جاری، برگزار شد. در این نمایشگاه کشورهای متعددی که در صنعت حمل و نقل و ترافیک شهری صاحب تجربه و اعتبار هستند، مانند آلمان، آمریکا، هلند، بلژیک و جز اینها شرکت کردند.



وسایل ترافیکی

بخش سوم نمایشگاه به تولیدات و لوازم ترافیکی - و زمینه‌های وابسته - اختصاص داشت. در طراحی و تولید این لوازم، علاوه بر نکات کاربردی، نکات ظریف دیگری نیز رعایت شده بود. یکی از این ظرایف توجه به زیبایی تولیدات است. چرا که وسایل ترافیکی از جمله عناصری هستند که همواره در معرض دید شهروندان قرار دارند و بایست زیبایی لازم را داشته باشند.

یکی از نکات در محور توجهی که در زمینه تولید وسایل ترافیکی مورد ملاحظه قرار داشت، موضوع جابجایی و انرژی مورد نیاز برای آن است. در نمایشگاه اینترنت ترافیک نوعی نیوجرسی از جنس پلاستیک نمایش داده شد که با آب پر می‌شد. نیوجرسی برای مرزبندی گذرگاه‌ها استفاده می‌شود. ویژگی مهم این نوع نیوجرسی، قابلیت پر و خالی کردن آن از آب و راحتی جابجایی آن یا صرف انرژی اندک است. در ایران انواعی از نیوجرسی‌های بتنی سنگین استفاده می‌شود که جابجایی آنها با محدودیت‌هایی همراه است.

در پایان باید اظهار کرد که حضور در نمایشگاه اینترنت ترافیک و مشاهده نوآوری‌ها و تولیداتی که یقیناً دارای پشتوانه قوی مطالعاتی است، در نخستین مرحله تکاملی بود که میزان اندک برخورد علمی و پژوهشی با موضوع ترافیک را در کشور ما یادآوری می‌کند و اینکه چقدر از قافله برخورد علمی با ترافیک شهری عقب هستیم.

به عقیده من، حضور در این نمایشگاه نقطه عطفی است که باعث می‌شود ارزش اقتصاد، انرژی و زمانی را که صرف می‌شود، بیشتر بدانیم و زمان بیشتری را به تحقیق اختصاص دهیم. هر چه مطالعات و تحقیقات قبل از اجرای طرح‌های ترافیکی و شهرسازی بیشتر و دقیق‌تر باشد، کار به آسانی، سرعت و با کارآمدی و خرابی‌های امنی‌تر بالاتری انجام خواهد شد. امید است بتوان با انجام طرح‌های ترافیکی پیشرفته، زندگی را برای تمام مردم فراهم ساخت.

حضور جدی داشته است. در این سیستم پیشرفته کنترل، حرکت و جابجایی کلیه عناصر متحرک در خیابان‌ها، به طور همزمان سامان‌دهی و کنترل می‌شود. به عبارت دیگر، با بهره‌گیری از این نوع سیستم‌ها این امکان وجود دارد که آمد و شد عابران پیاده، دوچرخه‌ها، خودروهای سواری و قطارهای ریلی روزی به طور همزمان کنترل گردد.

ترافیک جاری در خیابان‌ها و معابر همانند شبکه آبرسانی است که اگر جایی بر حجم آن افزوده شود، در جای دیگری از حجم آن کاسته خواهد شد. وظیفه سیستم‌های الکترونیکی این است که ترافیک را به صورت روان و متعادل در تمام خیابان‌ها هدایت و کنترل کند.

در نمایشگاه اینترنت ترافیک، نوعی از سیستم‌های الکترونیکی قابل حمل برای کنترل ترافیک عرضه شد که می‌توانند در مواقع نیاز که طرحی در خیابان در حال اجراست، به کمک آنها با مسدود کردن بخش از خیابان، ترافیک را کنترل کرد. قابلیت جابجایی سیستم مذکور، این امکان را فراهم می‌سازد که از آن در هر جایی بتوان استفاده کرد. این سیستم به برنامه‌ریزی و افراد متخصص نیازمند است.

ایمنی در ترافیک

در نمایشگاه هند تمام تلاش مدیریت ترافیک در سراسر جهان بر محور تدارک امکانات و اتخاذ تمهیداتی قرار گرفت که کمترین میزان خسارت و آسیب به انسان وارد شود. برای نمونه، در کشور آلمان پایه تابلوهای راهنمایی از آلومینیوم ساخته می‌شود و این پایه‌ها در صورت برخورد خودرو، یا حتی موتور، به راحتی خم می‌شوند؛ در حالی که در ایران پایه تابلوها چنان محکم است که در صورت تصادف خودرو با آن، خود موجب وارد آمدن بیشترین خسارت به خودرو و سرنشین آن می‌شود. موضوع ایمنی به طور کاملاً جدی در تمام تولیدات و طرح‌های به نمایش درآمده در نمایشگاه، در نظر گرفته شده بود. به عبارتی، در تمام تولیدات هدف اصلی حفظ جان و سلامت انسان‌ها بود، نه حفظ تابلوها یا محصولات دیگر.

حسین خاتمی نژاد

استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری
دانشگاه شهید چمران اهواز

مقدمه

بشر در تاریخ شهرنشینی، همواره به فضایی می‌اندیشیده است که بتواند موجبات راحتی و آسایش، زیبایی و بهداشت را فراهم سازد و از این روست که در بسیاری از کشورها آرمان‌شهر (اتوپیا) در اندیشه متفکران و اندیشمندان نقش بسته است. گرچه دستیابی به جامعه ایده‌آل کمتر زمینه تحقق یافته اما بشر از حرکت به سوی آن باز نایستاده است. نکته مهم آن است که با به دست آوردن برخی ویژگی‌های مطلوب در شهر، ممکن است مشکلات و معضلاتی بروز کند. به بیان دیگر، هر انگویی توسعه شهری تبعات خاص خود را دارد. شایان ذکر است که هر فرم فضایی محصول روابط و مناسبات اجتماعی - اقتصادی خاصی است. بنابراین آشنایی در اوضاع شهرهای کشور می‌تواند ناشی از نایسامانی در ساختار و کارکرد دستگاه‌های تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیرنده باشد.

آنچه در ادامه می‌آید، گوشه‌ای از ویژگی‌های شهر سالم است و در صورتی به منته ظهور می‌رسد که تغییرات اجتماعی، فرهنگی و ذکر گونی در ساختارها و بنیادهای اجتماعی - اقتصادی، در حد معقول، اتفاق افتد.

مهم‌ترین ویژگی‌های شهر سالم عبارتند از:

- ۱- دارای توسعه پایدار باشد
- ۲- از نظر طبیعی، پتانسیل‌های لازم را (آب کافی، هوای پاک، پسرکانه‌های زراعی و مانند اینها) داشته باشد.
- ۳- از نظر خطرها و بلایای طبیعی مانند (سیل، زلزله، حرکت ماسه‌های روان و جز اینها) ایمن باشد.
- ۴- در آن رابطه‌های معقول و منطقی میان تعداد جمعیت و توان‌های محیطی وجود داشته باشد.
- ۵- در طراحی و برنامه‌ریزی آن نکات ایمنی رعایت شده باشد (منظور، روش‌های فرونشاندن آتش و جلوگیری از سرایت بیماری‌های واگیردار و مانند اینهاست).
- ۶- از نظر بهداشت روانی دارای کمترین تنش‌های اجتماعی باشد.

۷- از نظر اقتصاد شهری، مولد باشد و جنبه‌های انگلی اقتصادی‌اش زدوده شود.

۸- توزیع فضایی درآمد، ثروت و قدرت تا حد زیادی عادلانه باشد، و فاقد ناهمگونی‌های شدید فضایی - اجتماعی در میان سحله‌های مختلف باشد.

۹- از نظر زیست‌محیطی، استانداردهای لازم در آن رعایت شده باشد؛ به بیان دیگر، رابطه انسان - محیط طبیعی در مجموعه سکونتگاه‌های شهری حفظ شده باشد.

۱۰- دارای چشم‌انداز (۱) آزاردهنده نباشد. برای مثال، در شهرهایی که سرانه فضای سبز رعایت نشده است، یا در آنها اسکان غیررسمی (زانه‌ها، آونک‌ها و جز آن) به چشم می‌خورد، چشم‌انداز شهری نامطلوب و آزاردهنده است.

۱۱- میان جمعیت و توسعه فیزیکی (کالبدی) تعادل فضایی وجود داشته باشد، و اصل «کار - مسکن» رعایت شده باشد.

۱۲- در آن توزیع فضایی خدمات شهری (فرهنگی، آموزشی، بهداشتی و درمانی، تفریحی و جز آن) از الگوهای

صحیح تبعیت کند و از نظر کیفی و کمی متناسب با نیاز و استحقاق شهروندان باشد.

۱۳- در آن پیوندها، روابط و کنش‌های متقابل شهر با نواحی پیرامونی و روستاها منظم و پایدار باشد.

۱۴- دارای روابط و مناسبات اجتماعی سالم باشد مردم تا حدی یکدیگر را بشناسند، محله‌بندی شهر بر اساس وحدت و تجانس قومی، زبانی و فرهنگی صورت پذیرد و در واقع از خودبیگانگی در پایین‌ترین حد باشد.

۱۵- در آن امنیت اجتماعی و اقتصادی تأمین شده باشد. برای مثال، بزهکاری، اعتیاد ناهنجاری‌های اجتماعی، زدی، فحشاء، طلاق، خودکشی، و نظایر اینها در حداقل ممکن باشد.

۱۶- مسامندی فضایی در شهر صورت گرفته باشد و بخش‌های مختلف شهر، دارای پیونداریگانیک با یکدیگر باشند. در طرح‌های هادی، جامع و تفصیلی بایستی به سازمان فضایی و سلسله مراتب سکونتگاهی توجه شود.

۱۷- در آن فضاهای عمومی (میدان‌ها، یادمان‌ها، مجسمه‌ها، فواره‌ها و مانند اینها) به طرز یاتشکوه ساخته شوند تا مردم با میراث فرهنگی خود بیگانه نگردند و در نتیجه تهاجم فرهنگی نیز تاحدی مهار شود.

۱۸- در آن عملیات بهسازی و نوسازی، یا کمسازی و مرمت - و کنترل بر کسین اجرای آن - به طور مداوم و سیستمی صورت پذیرد.

۱۹- سلسله مراتب کانون‌های شهری در جایگاه و مرتبه واقعی خودش قرار گرفته باشد.

۲۰- در آن زمین‌های گذران اوقات فراغت، تفریح، شادی و نشاط فراهم آمده باشد و درصد آسودگان در حداقل ممکن باشد. شادابی عامل مهمی در افزایش بازده فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی است.

۲۱- در آن کاربری اراضی به طور سنجیده تعیین شده باشد و منطقه‌بندی تراکمی، ارفقاسی و کاربری به صورت عقلایی و منطقی صورت گرفته باشد. بی‌گمان برای رسیدن به چنین مقصودی بایستی دارای دیدگاه سینوئیک (۳) (همسوا) بود.

۲۲- در آن مشارکت مردمی در حد اعلا باشد و شهروندان از حقوق شهروندی بهره‌مند باشند و خود را متعلق به جامعه شهری بدانند و قضای شهری را از آن خود بیندارند.

۲۳- در آن دموکراسی گفتمانی حاکم باشد.

۲۴- در آن تخصص، تعهد و شایسته‌سالاری معنا داشته باشد.

و نهایتاً اینکه:

۲۵- به صورت علمی و منطقی طراحی شده باشد، تا بتواند نیازهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، روحی و روانی شهروندان را برآورده سازد.

در پایان، ذکر این نکته ضروری به نظر می‌رسد که موارد پیش گفته تنها برخی از ویژگی‌های شهر سالم را می‌نمایاند. ممکن است در نیای پسا-مدرن (۳) مولردی در خصوص تکرر گرای در شهر، قیمنیسم (۴) در شهر و جز اینها مطرح شوند که در جای خود به هر حال اهمیت دارند.

پاورقی:

- 1- Landscape
- 2- Synoptic
- 3- Post-modern
- 4- Feminism

فضاهای نیم‌بد دفاع

مصطفی پورراتچی

دبیرگفته از پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه تهران

دفاع در شهر است.

فضاهای غیرقابل دفاع، اماکن و فضاهایی هستند که به کسی تعلق ندارند و کسی از آنها نگهداری و مواظبت نمی‌کند. این گونه فضاهای دیدها محفوظ هستند و به همین خاطر فضاهای دنج و مطمئن برای فعالیت‌های غیرمجاز و ناپه‌نجان محسوب می‌شوند. زیریل‌های شهری، داخل زیرگذرها، پل‌های هوایی، زمین‌های فسو و رفته و کودها و نظایر اینها مواردی از فضاهای بدون دفاع در شهرها هستند.

فضاهای بدون دفاع و آثاری که بر وجدان جمعی می‌گذارد، می‌تواند رابطه سالم انسان و شهر را که مجموعه‌ای از کنش‌های متقابل است، به رابطه‌ای مضطرب و گناه خست‌مانه انسان نسبت به محیط بدل سازد. تا زمانی که فرد در محیط احساس آرامش نکند، و همواره نگران قربانی شدن باشد، نمی‌تواند قابلیت‌ها و ارزش‌های خود را به نمایش بگذارد و نقش اجتماعی خود را به نحو مطلوبی ایفا کند.

نگارنده رساله حاضر با پنداشتن اینکه فضاهای بدون دفاع معسول اتفاقات و تحولاتی هستند که در شهر رخ می‌دهند، به بررسی ریشه‌های عوامل مؤثر در پیدایش فضاهای بدون دفاع می‌پردازد.

بررسی فضاهای بدون دفاع در شهرها، همواره با طرح چند پرسش بنیادین همراه است:

- چه ساختار اقتصادی - اجتماعی باعث به وجود آمدن این گونه فضاهای بدون دفاع است (استعداد ساختاری)؟
- چه قضایی و باچه ساختار و ویژگی‌هایی در معرض تبدیل شدن به فضای بدون دفاع است (استعداد قضایی)؟
- چه نوع نهادها و ساخت اجتماعی و باچه ویژگی‌هایی فرایند تبدیل یک فضای دارای قابلیت دفاعی را به فضای بدون دفاع، تضعیف یا تقویت می‌کند (استعداد جامعه)؟
- شیوه‌های کالبدی، قانونی، عملکردی و قضایی برای تبدیل فضاهای بدون دفاع به فضای با دفاع کدام هستند.

نویسنده با طرح این پرسش‌ها، زمینه مناسبی برای ریشه‌یابی پیدایش فضاهای بدون دفاع یا آسیب‌پذیر فراهم می‌کند و با توجه به آنها در پی شناخت علل پیدایش این گونه فضاهای عملکرد آنها، ویژگی‌های فیزیکی این فضاهای و ارزیابی استعداد جامعه ایران برای

«در قرون حاضر، تأثیر نتایج نامطلوب محیط‌های شهری را - که خود ساخته و پرداخته انسان هستند و ممکن است روزی عملاً گریز از آن متصور نباشد - می‌توان در رشد آسیب‌های اجتماعی در جوامع شهرنشین نسبت به روستاها و حتی شهرهای کوچک‌تر، مشاهده کرد. شهرها که بیش از این دنج و آرام بودند، اکنون به دیوارهای آتشخواری می‌مانند که هر روز با پلمیدن آتش، آسمانی از دود به ارمغان می‌آورند و آذینان که برای استراحت یا آلودگی یا خود، زمانی می‌توانستند به شهر روی آورند، اکنون به کلی از آن ناامید شده‌اند. اکنون به نظر می‌رسد که در عرصه حیات شهر، ساختمان‌ها و منازل و فضاهای گوناگون، بیشتر در معرض خطر قرار گرفته‌اند و در واقع فرصت مزاحمت به عرصه زندگی مردم، افزایش یافته است. حال در این شرایط، کجای می‌توان برای احساس فرصت یافت و از لطف زندگی و شگفتی‌های آن، صمیمیت و زیبایی و طرافت زندگی بهره‌مند شد؟»

شهرهای امروز نمی‌توانند همانند گذشته، آرامش و امنیت را برای شهروندان فراهم کنند. آنها به دلیل تمرکز بالای جمعیت و فعالیت‌هایی خارج از مقیاس انسانی و فراوانی خودرو، به تدریج با شاخصه‌های آرامش و امنیت فضای شهری فاصله گرفته‌اند. در سال‌های اخیر با گسترش تگرانی‌های حاصل از وضعیت کنونی شهرنشینی در شهرهای بزرگ، موضوع شهر سالم مطرح شد که پروفیسور گوئل (استاد دانشگاه برکلی) آن را این گونه توصیف می‌کند: «محیط اجتماعی و کالبدی با چنان امکاناتی که انجام کلیه فعالیت‌های زندگی را به سهولت و با کارایی مطلوب امکان‌پذیر می‌سازد. امنیت از شاخصه‌های کیفی زندگی در شهرهاست. آسیب‌های اجتماعی از مهم‌ترین پیامدهای مختلف امنیت به شمار می‌روند. در این میان «فضاهای بدون دفاع، به عنوان معضلی اقتصادی - اجتماعی از مؤلفه‌هایی هستند که در بررسی‌های مربوط به فرایندهای رشد شهری، در جوامع بین‌المللی خاصه در جوامع جهان سوم و رو به رشد، همواره به عنوان نوعی معضل ارزیابی شده‌اند.»

طرح مسئله

از جمله مسائل مهمی که شهر تهران (و بسیاری شهرهای بزرگ) به آن دچارند، و باعث پایین آمدن کیفیت محیط زیست آن می‌شود، وجود تعداد زیاد و متنوعی از فضاهای غیرقابل



فضاهای غیر قابل دفاع، اماکن و فضاهایی هستند که به کسی تعلق ندارند و کسی از آنها نگهداری و مواظبت نمی کند و این گونه فضاها از دیدها محفوظ هستند و به همین خاطر فضاهای دنج و مطمئنی برای فعالیت های غیر مجاز و ناپهنجار محسوب می شوند. زیر پل های شهری، داخل زیر گذرها، پل های هوایی، زمین های فرورفته و گودها و نظایر اینها مواردی از فضاهای بدون دفاع در شهرها هستند

اطراف و سراسر کشور، به خود جذب کرد. سرعت افزایش جمعیت و عدم هماهنگی میزان ساخت و ساز مسکن، سبب پیدایش معضل آلودگی ناشی و کارتن خوابی و بسیاری آسیب های اجتماعی دیگر شد

یکی از پیامدهای مهاجرت و افزایش جمعیت پایین آمدن کنترل اجتماعی در شهرهاست. در شهرهای بزرگ دولت با توانی و مقرراتی رسمی، جایگزین نیروهای کنترل کننده غیر رسمی روستاها و شهرهای کوچک در کنترل رفتار و عملکرد اجتماع می شوند. با وجود این، محدودیت های نیروهای انتظامی و قانونی دولت نیز مانع از کنترل همه جانبه اجتماع می گردد

تمرکز فضایی جمعیت از دیگر عوامل تاثیرگذار سطح میانی در پیدایش فضاهای بدون دفاع و افزایش رفتارهای ناپهنجار است. ناپهنجاری اجتماعی امری است که در فضا اتفاق می افتد. عدم ایمنی از کجسروان و قانون ستیزان که به علت توزیع ناهمگانی مکان، فضای مناسبی برای سکونت و ارضای خود در اختیار ندارند، واکنش تجربی شان به این موضوع به طور فزاینده استفاده از فضاهای

کنترل یا گسترش فضاهای بدون دفاع و ارائه راه حل هایی برای کنترل این گونه فضاها و کاهش تعداد آنهاست.

ریشه یابی پدیده فضاهای بدون دفاع

پدیده فضاهای بدون دفاع به علت ارتباط تنگاتنگ با انسان و رابطه متقابل آن با جامعه، در زمره موضوعات اجتماعی چند بعدی قرار دارد که باید از ابعاد مختلف مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد. تحلیل ریشه های پیدایش فضاهای بدون دفاع و افزایش تعداد و تنوع آنها مستلزم بررسی موضوع در سه سطح تحلیلی کلان، میانه و خرد است.

سطح کلان شامل فرایندهای ساختاری جامعه است، که از تاریخ آن جامعه و ارتباطات جهانی و فرایندهای منطقه ای و تناقضات ناشی از برخورد این مقولات، نشأت می گیرد. در سطح کلان مجموعه ای از علل اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و به طور کلی ساختاری در پیدایش آسیب های اجتماعی شهری و استفاده نامناسب از فضاهای شهری دخالت دارند. این علل بالا یا پایین بودن استعداد جامعه را برای هر کاری مشخص می کنند؛ مثلاً در جوامعی که با بحران اقتصادی مواجه هستند، میزان سرقت و بزه کاری - در مقایسه با کشورهای مرفه - بیشتر می شود.

فضاهای بدون دفاع حاصل زمینه ها و عواملی در سه سطح کلان (ساختار اجتماعی - اقتصادی)، میانه (ساختار نهادی) و خرد (ساختار فیزیکی) است.

تحولات اقتصادی و اجتماعی شهر تهران به تبعیت از اوضاع اقتصادی - اجتماعی و سیاسی کل کشور در طول دهه های اخیر تأثیراتی قوی بر پیدایش فضاهای بی دفاع شهری برجای نهاده است، که خود جلوه های از آسیب پذیری شهری است. توسعه برونزا، اقتصاد سرمایه داری، افزایش مهاجرت و جمعیت در زمره علل کلان پیدایش پدیده فضای بدون دفاع در شهر تهران هستند.

سطح میانی تحلیل پیدایش فضاهای بدون دفاع، با نهادها و سازمان ها و تصمیم گیری ها ارتباط می یابد. در این سطح تأثیر مهاجرت به شهر تهران اهمیتی بیشتر از سایر علل دارد. شهر تهران در دهه های پس از ۱۳۲۰ به دلیل افزایش موج صنعتی شدن کشور و وابستگی شدید به اقتصاد جهانی و سرمایه داری، تمرکز صنعت و اقتصاد و اشتغال در شهر تهران، جمعیت بسیار زیادی را از ناحیه

نشاره می‌کند

نمایان کیفیت است که به احتمال بسیار، تصویری روشن در ذهن هر ناظر ایجاد می‌کند. چنانچه فضایی از نظر ساختاری و فرم به گونه‌ای باشد که نمایی (قابلیت دید) آن به حداقل برسد، به علت دیده نشدن محل و فضا، استوار و اختفاء می‌تواند به صورتی بالقوه آماده پذیرش وقوع ناپهنجاری باشد. بسیاری از آسیب‌های اجتماعی نیاز شدید به مخفی ماندن از دید دیگران دارند.

قطع نمودن مسیر عمده قرار گرفتن فضای خالی پشت ارتفاعی که دید ناظران را از بین می‌برد، محل مناسبی را برای جرم خیزی یا به انجام رسیدن آسیب فراهم می‌کند.

مردمی از دیگر زمینه‌های غیر قابل دفاع شدن فضاهاست. قطع ارتباط بصری افرادی که در روی سطح افق قرار دارند، سبب پنهان ماندن جرم یا سازه از دید ناظران و ایجاد امنیت برای بزهدکاران می‌شود. زیر گذرها، گودها و زیر پله‌ها از نمونه‌های متداول فضاهای غیر قابل دفاع هستند.

پدیده فضاهای بدون دفاع به علت ارتباط تنگاتنگ با انسان و رابطه متقابل آن با جامعه، در زمره موضوعات اجتماعی چند بعدی قرار دارد که باید از ابعاد مختلف مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد

بررسی‌ها نیز می‌توانند در شرایط طراحی خاص، محل مناسبی برای وقوع جرم یا آسیب اجتماعی باشند. موقعیت فضایی بدون دفاع یا مستعد آن، از دیگر علل غیر قابل دفاع شدن فضاهاست. اغلب متخصصان در زمینه آکولوژی آسیب‌های اجتماعی، معتقدند که آسیب‌ها به صورت ناسوایر در سطوح شهری و مناطق داخلی شهرها، پراکنده‌اند. به عبارتی عمومیت یابی پارهای از آسیب‌ها در برخی مناطق شهری سبب معروف شدن آن مناطق در زمینه آن آسیب می‌شود. آسیب‌های اجتماعی در کل به سمت نقاطی میل می‌کنند که زمینه‌های لازم را برای به فعل رسیدن و تداوم، داشته باشند. این نقاط می‌توانند به دلایل تاریخی، اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، دسترسی‌های متنوع و موقعیت قرارگیری، سامان پذیرفته باشند و نقاط آسیب‌پذیر یا ناسالم شهر محسوب شوند.

محیط فیزیکی

شرایط مناسب محیطی به ارضای نیازها کمک می‌کنند و شرایط نامناسب مانع از رضایت افراد می‌شوند. برای ارضای بسیاری از نیازها، لازم است که فضاهایی یا برخی ویژگی‌ها مورد استفاده قرار گیرند. به عبارتی، فضای مناسب و مطلوب برای به فعل رساندن عمل ناپهنجار فرد کجرو، با توجه به تجارب، نوع آسیب و نوع فضا انتخاب می‌شود.

نگارنده پس از موشکافی در ریشه‌های پیدایش فضاهای بدون دفاع، به معرفی الگوها و عملکردهای فضاهای بدون دفاع در منطقه ۱۱ شهر تهران می‌پردازد. فضاهای بدون دفاع دارای کارکردهای خاص خود هستند که از نظر هنجارهای اجتماعی در



بدون دفاع است. چنین واکنشی مشخصه محیط ناسالم شهری است.

در سطح خرد، پیشتر علل کالبدی و فضایی در پیدایش فضای بدون دفاع مطرح می‌شوند. فرم فضا و کالبد عامل مهمی در جان بخشیدن به فضاهای بدون دفاع شهری است.

در رساله حاشیه نویسنده به بعضی ویژگی‌های ساختار فیزیکی، که زمینه مناسب استفاده از مکان‌های بدون دفاع را برای به انجام رساندن جرم یا آسیب اجتماعی فراهم می‌سازند،

با برخی اقدامات کالبدی و عملکردی و قانونی، امکان کنترل بر فضاهای بدون دفاع و جلوگیری از فرصت عمل ناپهنجار وجود دارد.

نتیجه گیری و راهکار

نویسنده پس از معرفی الگوهای غالب فضاهای بدون دفاع و آسیب‌ها و ناپهنجاری‌هایی که در آنها اتفاق می‌افتد، می‌نویسد که می‌توان با برخی اقدامات کالبدی، قانونی و عملکردی، کنترل فضاهای بدون دفاع را در دست گرفت تا وقوع آسیب و جرم در آنها از بین برود.

همه موارد، تغییر در فرم فضا؛ بالا بردن میزان روشنایی و قابلیت دید فضا؛ تغییر در مکان قرار گیری مبلمان‌های شهری که محل تجمع شهروندان هستند، مانند باجه‌های تلفن و روزنامه فروشی؛ حذف فضاهای قرو رفته یا با لال شکل از طریق محصور کردن آنها و جلوگیری از استفاده افرادی مانند کارتن

فضاهای بدون دفاع حاصل زمیندها و عواملی در سه سطح کلان (ساختار اجتماعی-اقتصادی)، میانه (ساختار نهادی) و خرد (ساختار فیزیکی) است



یکی از پیامدهای مهاجرت و افزایش جمعیت پایین آمدن کنترل اجتماعی در شهرهاست. در شهرهای بزرگ دولت با قوانین و مقرراتی رسمی، جایگزین نیروهای کنترل کننده غیررسمی روستاها و شهرهای کوچک در کنترل رفتار و عملکرد اجتماع می‌شوند. با وجود این، محدودیت‌های نیروهای انتظامی و قانونی دولت نیز مانع از کنترل همه جانبه اجتماع می‌گردد

حساب‌ها از آنها؛ استفاده مطلوب از فضاهای خالی زیر پایه‌های پل‌های هوایی برای پر کردن فضا؛ هماهنگ کردن وسعت و حجم فضا با میزان و نوع عملکرد جاری در آن و مانند اینها.

همه موارد، بر چیدمان بساط دستفروشان و محل تجمع آنها، به خصوص در حواشی بازار بزرگ؛ کاهش از میزان تمرکز جمعیت از طریق واداشتن صاحبان کالبدها به هماهنگ کردن آن با عملکرد، به خصوص در دالان‌هایی از بازار تهران که مغازه داران فضای پیاپی را تصرف می‌کنند. البته ناگفته نماند که نمی‌توان بانام فضاهای بدون دفاع برخورد قانونی و انتظامی کرد.

همه موارد، فعال کردن ساختمان‌های متروکه؛ تغییر کاربری ساختمان‌های رها شده یا محصور کردن آنها، مانند آن در پایان باید اشاره کرد که رساله حاضر بیشتر در حیطه پژوهش‌های بنیادین جای می‌گیرد به خصوص با توجه به تحلیل ریشه‌های دربارہ علل پیدایش فضاهای بدون دفاع و استفاده از فضاهایی که در عین تشابه در همه جای شهر به یکسان محل وقوع جرم یا انجام ناپهنجاری نیستند. بخش اجرایی این رساله به معرفی ویژگی‌های فضاهای بدون دفاع در سطح خرد (ساختار فیزیکی، موقعیت و رفتار محیطی) محدود می‌شود که می‌تواند راهگشای مناسبی برای تصمیم‌گیران، معماران و طراحان شهری باشد. این موضوع را باید به یاد داشت که هر فضای غیرقابل دفاعی لزوماً همیشه مستعد استفاده برای محل ناپهنجار نیست بلکه عوامل مختلفی که در رساله (و چکیده) حاضر به آنها اشاره شد نقش عمده‌ای در بی‌دفاع شدن فضاهای مستعد دارند.

درجات مختلفی نامطلوب شمرده می‌شوند؛ که عوارضی مانند ریختن زباله تا استفاده از مواد مخدر، سرقت و تجاوز به عنف و جز اینها را در بر می‌گیرد.

فعالیت‌هایی که تکرارنده در سطح منطقه ۱۱ در فضاهای بدون دفاع تشخیص داده است عبارتند از: دستفروشی، حاشیه‌نشینی، کارتن‌خوابی، گذاشتن زباله، اترار در فضا، تكدی گسری، تجمع ولگردان، انواع سرقت، تعرض به نواپس، مصرف مواد مخدر و فروش آن، این ناپهنجاری‌ها با توجه به میزان شدت آسیب اجتماعی مرتب شده‌اند.

ناپهنجاری‌های یاد شده در فضاهای بدون دفاع منحصر به فرد یا مشابهی به فعل می‌رسند. در سطح منطقه ۱۱ تهران ده الگوی غالب فضای غیرقابل دفاع تشخیص داده شد، که عبارتند از:

کالبدی‌های نامناسب با عملکرد، املاک بدون مالک یا متولی، فضاهای کم یا محصور از دید، کنج‌ها، زیرگذرها و زیر پل‌ها، ساختمان‌های نیمه تمام و رها شده یا متروک، طرح‌های در دست اجرا یا رها شده، فضاهای تاریک، سطوح آ یا لال شکل (عقب‌نشینی‌ها و فرورفتگی‌ها)، فضای بدون کارکرد (یا با کارکرد دوره‌ای)، برخی مصادیق فضاهای بدون دفاع در سطح منطقه ۱۱ تهران که کنترل فعالیت در آنها آسان نیست عبارتند از: حواشی میدان انقلاب، لبه‌های تقاطع خیابان‌های کارگر با انقلاب و جمهوری یا ولیعصر، ساختمان‌های متروکه قدیمی و فضاهای بدون متولی، دالانهای آمین الدوله، بازار بزرگ تهران، محل تجمع دستفروشان در شمال بازار تهران.

یافتن منابع جدید درآمدی تنها راه حل مشکلات مالی شهرداری‌ها

زهره خوش‌نمک

بودجه و تأمین منابع درآمدی شهرداری‌های کشور هنوز از جمله مسائل عمده‌ای است که شهرداران برای خدمات‌رسانی شهری، فعالیت‌های عمرانی و به طور کلی پرداخت هزینه‌های شهر با آن مواجه‌اند. میزان اعتبارات مورد نیاز شهرداری‌ها در یک دوره ده ساله به طور میانگین رقمی بالای ۴۰ هزار تومان (به غیر از کلان‌شهرهایی مثل تهران که با مشکلات خاص خود روبرو هستند) برآورد شده است، در حالی که رقم سرانه برخی شهرها هنوز کمتر از ده هزار تومان است.

بیش از یک دهه است که شهرداران بسیاری از شهرهای کشور، گزینه افزایش تراکم ساختمانی را به عنوان بهترین راه حل برای تأمین منابع مالی خود انتخاب

کرده‌اند. لیکن بسیاری از شهرها به دلیل مسائل مختلف اقتصادی موجود، از این امکان نیز بی‌بهره‌اند و هنوز حتی برای پرداخت حقوق پرسنل خود با مشکل جدی روبرو هستند.

فروش تراکم ساختمانی یکی از منابع ناپایدار درآمد برای شهرداری‌هاست که گرچه توانسته است در کوتاه مدت درآمد فراوانی را نصیب شهرداری‌ها کند و به سرعت پاسخگویی بخش اعظمی از بودجه آنها باشد، ولی در دراز مدت مشکلات بسیاری را نیز



گریبانگیر آنها کرده است. به هم ریختگی کالبد شهری، کاهش استانداردهای زیست محیطی و فضای سبز، افزایش حجم ترافیک، عدم مطلوبیت خدمات‌رسانی شهری - و به تبع آن، عدم گرایش شهروندان به مشارکت در امور شهری به دلیل نارضایتی در این مورد - و عدم توان کنترل شهر از جمله این مشکلات است.

در چند سال گذشته فروش تراکم ساختمانی چنان پیامدهای منفی‌ای به بار آورده است که شهرداران برخی از شهرها را همچون تهران به واکنش واداشته است. در اوایل سال جاری شهردار تهران در حالی که هنوز مدت زیادی از خدمت شهرداری او نگذشته بود، اقدام به قطع فروش تراکم کرد.

ملک مدنی، شهردار تهران، در خرداد ماه امسال، ضمن ارائه گزارشی از وضعیت کدهای درآمدی و درآمدهای شهرداری تهران، گزارشی به شورای شهر داد تا این نهاد نسبت به تصویب منابع جدید درآمدی شهرداری تهران چاره‌ای بیندیشد.

وی در این نامه پیشنهاد کرده، هزینه‌های خدمات شهری شامل جمع‌آوری زباله، نگهداری و خدمات فضای سبز، آسفالت و در کل، هزینه‌ها و خدماتی که در این مقوله انجام می‌شود، بدون استثنا از استفاده‌کنندگان وصول شود و سرانه‌های خدماتی طرح تفصیلی نیز در موقع صدور پروانه دریافت گردد. هزینه‌های مربوط به خودروها را - که شامل هزینه جاری، نگهداری، توسعه معابر و بزرگراه‌هاست - صاحبان خودروها بپردازند. محل تأمین هزینه‌های اجتماعی، فرهنگی و ورزشی شهر به طور دقیق مشخص شود و درآمد ناشی مجوز اضافه بهره‌وری از شهر (فروش تراکم) صرفاً برای تأمین سرانه‌های خدماتی مورد نیاز برابر طرح‌های مصوب جامع و تفصیلی شهر، مصرف گردد و با ایجاد ممنوعیت، از صرف آن در هزینه‌های جاری جلوگیری شود. عوارض صدور پروانه و جرایم ساده صد برابر قیمت‌های



عیساعلی خلیق



محمد ملک مدنی

در قالب برنامه سوم توسعه اقتصادی - اجتماعی تا پایان امسال به شهرداری تهران ارائه خواهد شد.»

وی افزود: «اساساً سوی دیگر به طور همزمان کمیسیون اقتصادی مجلس نیز در جهت حمایت از تولید و اشتغال در کشور به راهکارهایی در این مورد دست یافته و لایحه تجمیع عوارض را در دستور کار خود قرار داده است. اگر این لایحه به همین شکل فعلی در صحن علنی به تصویب برسد، کارایی و اثر بخشی شهرداری به طور قطع کاهش خواهد یافت.» وی حدود ۸۱ درصد از درآمدهای شهرداری را در فاصله سال های ۱۳۷۰ تا ۸۰ از بخش ساختمان و فروش مازاد تراکم ذکر کرد و گفت: «سهام عوارض نوسازی - و یا به عبارتی، املاک و مستغلات - در طول همین سال ها به طور میانگین ۱/۸ درصد بوده و این در حالی است که در اکثر شهرهای دنیا این سهم بالای ۳۰ درصد منابع درآمدی شهرداری ها را تشکیل می دهد.»

وی افزود: «سهام حدود دو میلیون خودرو در شهر تهران از بابت عوارض سالیانه و عوارض اولین مرتبه شماره گذاری حدود ۰/۵ درصد از مجموعه درآمدهای شهرداری است. به عبارتی، هر مالک خودرو در شهر تهران به طور متوسط در سال ۱۳۸۰ روزانه ۳۲ ریال به شهرداری عوارض پرداخت کرده است. در بخش نوسازی نیز، هر واحد مسکونی و تجاری در شهر تهران روزانه ۴۶ ریال عوارض پرداخته است. این در حالی است که فقط هزینه جمع آوری هر کیلو زباله برای این شهر بالغ بر ۸۰ ریال برای هر نفر بوده است. همچنین میزان عوارض سالیانه پرداختی حدود ۶۰۰ هزار واحد سنتی و پیشه‌وری که بیشترین استفاده را از فضای شهری می برند، حدود ۰/۸ درصد است و مجموعه عوارض شهرداری از محل یک درصد فروش کارخانجات حدود ۳ درصد مجموعه درآمدهای شهرداری تهران را تشکیل می دهد.»

بزدانی در ادامه گفت: «با توجه به این وضعیت، در برنامه‌های کوتاه مدت، برخی منابع جدید درآمدی پیش بینی شده‌اند. اولین اقدام همانا وصول مطالبات معوقه شهرداری از دستگاه‌های دولتی و نهادهای عمومی همچون کارخانجات خودروسازی است که یک درصد عوارض تولید نهایی کارخانجات را برای شهرداری از مردم دریافت می کنند. همچنین است ۳ درصدی که از روی فیش آب، شرکت آب و فاضلاب وصول می کند و نیز ۵ درصد گاز مصرفی شرکت ملی گاز، نیروهای مسلح نظامی و انتظامی بابت عوارض ساخت و ساز شهرک‌های مسکونی و تغییر کاربری اراضی، صدا و سیما بابت ۱۰ درصد عوارض

واقعی دریافت کردند و صرفاً به اجرای طرح‌های تفصیلی شهر اختصاص یابد. علاوه بر این، وی تأکید کرد که عواید حاصل از فروش شهر به هیچ وجه نباید خرج امور جاری شهر شود بلکه باید این سرمایه در طرح‌های ماندگار و در صورت لزوم دوباره به سرمایه برای شهر تبدیل گردد.

در پیشنهاد شهردار تهران آمده است از میان ۹۱ کد درآمدی، تنها ۲۰ مورد به عنوان منبع درآمدی برای شهرداری‌ها شمولیت داشته‌اند و از آنها عوارض دریافت شده است. لازم است شورا به

سهام عوارض نوسازی - و یا به عبارتی، املاک و مستغلات - در طول همین سال ها به طور میانگین ۱/۸ درصد بوده و این در حالی است که در اکثر شهرهای دنیا این سهم بالای ۳۰ درصد منابع درآمدی شهرداری ها را تشکیل می دهد

طور دقیق مشخص کند که هر کدام از این موارد به چه موضوعی در بخش‌های حمل و نقل، خدمات شهری، امور اجتماعی، فرهنگی و ورزشی اختصاص یابد.

علی یزدانی، معاون مالی - اداری شهرداری تهران، در این زمینه اظهار داشت: «در جهت اصلاح نظام درآمدی، شهرداری دو برنامه کوتاه و میان مدت را در دستور کار دارد. برنامه کوتاه مدت بر حسب تأکید دولت و کمیسیون زیربنایی دولت با پیگیری شهردار در حال تدوین است، و پیشنهادها به زودی به دولت ارائه خواهند شد. برای رسیدن به برنامه میان مدت نیز یک قرارداد مشاوره‌ای به امضا رسیده است که براساس آن، کارشناسان مجموعه اقلام درآمدی شهرداری را مورد بررسی قرار داده‌اند. مطالبات راهکارهای کاربردی نیز با توجه به توان پرداخت شهروندان و هزینه‌های شهر، مطابق با سیاست‌های کلی دولت



بر اساس ماده ۳۹ مقررات مالی دولت، که در فروردین ماه سال ۱۳۸۱ به تصویب رسید، ۵۵ درصد عوارض بنزین مصرفی شهرها به شهرداری تعلق می‌گیرد اما از زمان تصویب این ماده تاکنون هیچ‌گونه عوارضی از این نوع به حساب شهرداری‌ها واریز نشده است

پیشنهاد دیگری که برای درآمدزایی مطرح است، پیش‌بینی منابع جایگزین در بودجه سال جاری، متناسب با تخفیف و معافیت‌هاست که مجلس بنا بر پیشنهاد دولت در برنامه سوم توسعه، برای برخی از بخش‌های مردمی، دولتی و عمومی قائل شده و به حساب شهرداری واریز می‌شود.

در همه شهرهای دنیا، سه منبع درآمدی شامل مالیات‌های محلی، کمک‌های دولتی و بهای خدمات، مهم‌ترین منابع درآمدی به شمار می‌روند. ولی در کشور ما از آنجا که شناخت متقابلی از شهرداری و شهروندان، وجود ندارد و از آنجا که دولت نیز عوارض شهرداری‌ها را پرداخت نکرده است، شهرداری‌ها مجبور به گرایش به منابع غیر مستقیم درآمدی مثل فروش مازاد تراکم ساختمانی می‌شوند. برای برون رفت از این وضعیت باید تجدید نظری اساسی، به ویژه در بخش حمل و نقل و مشارکت شهروندان، صورت گیرد.

در هر صورت پیشنهاد‌های مذکور برای ایجاد منابع جدید درآمدی اگر به تصویب برسد، ممکن است بتواند مشکل بسیاری از شهرهای کشور را که در وضعیتی وخیم‌تر به سر می‌برند حل کند. در زمان حاضر بسیاری از شهرهای کشور به دلیل افزایش تورم و شرایط بد اقتصادی و تشدید بیکاری، نه امکان کسب درآمد از محل عوارض صدور پروانه و یا مازاد تراکم ساختمانی را دارند و نه شرایط مالی شهروندان اجازه دریافت هزینه خدمات شهری را به شهرداری‌ها می‌دهد. به همین دلیل آنان در پرداخت هزینه‌های جاری خود نیز در مانده‌اند.

خودکفایی شهرداری‌ها در تأمین درآمد

جمع‌بندی و ارزیابی فصل عمران شهری نشان می‌دهد که در دو برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی میزان رشد

تیلانات و مجموعه دستگاه‌های دولتی و عمومی بابت نیم درصد قرارداد‌های پیمانکاری و نظایر آنها.

به غیر از مواردی که گفته شد در زمان حاضر، به طور کلی عوارض پرداخت نشده به شهرداری تهران از طرف دولت، حدود ۸۰۰ میلیارد ریال، صدا و سیما ۱۵۰ میلیارد ریال، خودروسازی ۱۰۰۰ میلیارد ریال، شرکت ملی گاز حدود ۳۰ میلیارد ریال و آب و فاضلاب ۱۰ میلیارد ریال است. به این دلیل شهرداری تهران به منظور اصلاح منابع درآمدی خود در کوتاه مدت، در اصلاح بودجه ۸۱ پرداخت مجموعه مطالبات شهرداری تهران را از دستگاه‌های دولتی پیش‌بینی و به هیئت دولت پیشنهاد کرده است.

بر اساس ماده ۳۹ مقررات مالی دولت، که در فروردین ماه سال ۱۳۸۱ به تصویب رسید، ۵۵ درصد عوارض بنزین مصرفی شهرها به شهرداری تعلق می‌گیرد اما از زمان تصویب این ماده تاکنون هیچ‌گونه عوارضی از این نوع به حساب شهرداری‌ها واریز نشده است. این در حالی است که بر اساس مصرف موجود، حداقل ماهانه باید ۱۸ میلیارد ریال از سوی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی تنها به شهرداری تهران پرداخت شود. از دیگر پیشنهاد‌های ایجاد منابع جدید درآمدی این است که قیمت اراضی و ساختمان‌ها در سطح قیمت بازار از سوی کمیسیون ماده ۶۴ قانون مالیات‌های مستقیم محاسبه گردد و با نرخ ۵ درصد وصول شود. این مبلغ که در زمان حاضر به صورت منقعه‌ای محاسبه می‌شود، نیم درصد است و در این صورت می‌توان برای اقشار آسیب‌پذیر نیز معافیت‌هایی منظور کرد. این شیوه می‌تواند در دراز مدت یکی از پایدارترین منابع درآمدی شهرداری به شمار رود.

پیشنهاد دیگری که برای درآمدزایی مطرح است، پیش‌بینی منابع جایگزین در بودجه سال جاری، متناسب با تخفیف و معافیت‌هاست که مجلس بنا بر پیشنهاد دولت در برنامه سوم توسعه، برای برخی از بخش‌های مردمی، دولتی و عمومی قائل شده و به حساب شهرداری واریز می‌شود

بودجه شهرداری‌ها در سال ۷۲ برابر با ۲۵ درصد، در سال ۱۳۷۵ برابر با ۲۶ درصد، سال ۷۶ برابر ۲۰/۵ درصد، سال ۷۷ برابر با ۲۵ درصد و سال ۷۸ نیز ۲۲ درصد بود که روندی کاهشی را نشان می‌دهد.

امروزه استفاده از همه منابع درآمدی تعیین شده در قانون برای شهرداری‌های کشور ممکن نیست زیرا اقتصاد هر شهر به منابع مختلفی وابسته است (و البته برخی نیز به هیچ منبعی دسترسی ندارند) و این وضعیت ادامه کار را برای خدمات‌رسانی شهری مشکل می‌کند.

عوارض مالیاتانه خودرو، عوارض اولین مرتبه شماره گذاری و عوارض نقل و انتقال خودرو نیز از جمله راه‌های جدید درآمدزایی محسوب می‌شوند. به عنوان نمونه، در شهر تهران بیش از ۳۰ درصد هزینه‌ها مربوط به بخش حمل و نقل و ترافیک است؛ در حالی که طبق نظر مسئولان شهرداری، سهم شهروندان در این بخش کمتر از یک درصد حاصل از پرداخت سه عوارضی پیش گفته است. شهرداری تهران افزایش عوارض را به میزان نیم تا دو درصد از ارزش خودروها، به عنوان راهکاری برای برون رفت از کمبود بودجه مطرح کرده است.

دریافت علی الحساب بودجه مجبور کرد که این نیز به نتیجه مناسبی نرسید.

بنابر مواد ۷۱ و ۷۲ قانون شوراهای مصوب ۱۳۷۵، تصویب لوایح، برقراری یا لغو عوارض شهری و تغییر نوع و میزان آن با در نظر گرفتن سیاست‌های عمومی دولت و همچنین وضع عوارض متناسب با تولید و درآمدهای اهالی به منظور تأمین بخشی از هزینه‌های خدماتی و عمرانی مورد نیاز شهر و روستا، طبق این نامه مسوب هیئت وزیران از وظایف شوراهای اسلامی شهر به شمار می‌رود. اما در عمل به دلیل مخالفت‌های بی‌ثباتی مسئولان دولتی به مصوبات شوراها در زمینه وضع عوارض جدید و ارسال دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های مختلف، حرکت از شوراها سلب گردید و این اقدام امکان پذیر نشد.

مالیات‌های محلی

مهدی غلامی، عضو شورای شهر تربت حیدریه، معتقد است که دولت باید اجازه دهد هر منطقه بسته به توان محلی خود بتواند طرح‌هایی را برای توسعه و عمران شهری به کار گیرد و عوارض را نیز بر اساس توان آن منطقه دریافت کند. در زمان حاضر در یکی از بخش‌های شهرستان تربت حیدریه حدود ۷۶ درصد ابریشم ایران که حدود یک درصد پنج ابریشم جهان است تولید می‌شود. خود شهرستان تربت حیدریه نیز ۶۰ تن تولید زعفران دارد که این رقم ۵ برابر تولید کشور اسپانیا است. بنابراین شهرداری می‌تواند با استخراج توان محلی خود، عوارض متفاوتی را وضع کند.

تجربه اکثر کشورهای جهان نشان می‌دهد که پذیرفته‌ترین شیوه درآمد مستمر و پایدار برای شهرداری‌ها، عوارض و مالیات‌های محلی است که بر اساس قانون از ملکه، اموال، کالا، خدمات، درآمد افراد حقیقی و حقوقی به طور مستقیم یا غیرمستقیم در مدتی محدود یا نامحدود در سطح محلی، منطقه‌ای و ملی دریافت می‌شود. این عوارض و مالیات‌ها با نظارت مردم و دولت صرف هزینه‌های تأمین نظم و نیرسانی‌ها و رفاه اجتماعی در شهرها و روستاها می‌شود. در کشور ما نیز در زمان حاکمیت شهرداری‌ها و جوجهی را از محل عوارض قانونی کسب می‌کنند ولی به نظر همه مدیران و کارشناسان شهری، این وجوه به اندازه مورد نیاز و قابل انتظار نیست. سهم عوارض توأم با مالیات از کل درآمد شهرداری‌ها طی برنامه دوم توسعه تنها ۲ درصد بوده است. این در حالی است که امکان کسب درآمد بالقوه از این محل بیش از اینهاست.

دریافت بهای خدمات شهری از شهروندان یکی از راه حل‌های موفقی است که به عقیده بسیاری می‌تواند بخش زیادی از نیازهای مالی شهرداری‌ها را تأمین کند. قانون شوراها بر اساس بند ۲۶ ماده ۷۱ به شوراهای اسلامی شهر، این اختیار را داده است تا از طریق مصوبات خود به شهرداری‌ها و سازمان‌های وابسته به آنها این امکان را بدهند که بهای خدماتی چون جمع‌آوری و حمل و دفع زباله را که هر روزه به شهروندان ارائه می‌کنند، دریافت دارند. این راه حل دارای ویژگی‌هایی است: از جمله اینکه چون بهای خدمات در محل ارائه خدمات گرفته می‌شود، پرداخت کننده می‌داند این بها را بابت استفاده از چه نوع خدمتی پرداخت می‌کند و برای پرداخت کننده مشخص است که بها در کجا و برای چه موضوع یا طرحی هزینه می‌شود. این در حالی است که برای اجرای راه حل مذکور، هیچ آیین‌نامه اجرایی پیش‌بینی نشده است.



در سال ۱۳۶۲ بر اساس بند «ب» تبصره ۵۲ قانون بودجه پیش‌بینی شد که شهرداری‌های کشور طی برنامه‌ریزی سه‌ساله به خودکفایی برسند. بر این اساس در سال ۱۳۶۵ کمک‌های دولتی به شهرداری‌ها رو به کاهش گذاشت.

پیش‌بینی دولت برای خودکفایی شهرداری‌ها بدون توجه به راهکارهای جایگزین جدید درآمدی بود و همین موضوع توانایی شهرداری‌ها را در خدمات‌دهی شهری کاهش داد؛ که شهرهای کوچک در این میان بیشترین اطعمه را خوردند، به طوری که برخی از آنها به مرز بحران رسیدند.

امیر و رضا یوسفیان، شهردار همدان، در این خصوص معتقد است که دولت تمام منابع درآمد شهرداری‌ها را به عوارض خاص محدود کرده است، در حالی که قوانین مربوط به منابع درآمدی شهرداری‌ها تکافوی نیازهای مالی اکثر شهرهای کشور را نمی‌دهد و نیازمند بازنگری است. وی عمده‌ترین دلیل کمبود درآمد شهرداری‌ها را عدم تصویب و تأیید اقلام جدید عوارض در طول سه سال گذشته از سوی وزارت کشور عنوان کرد و گفت: «دهه‌ها نوع از این اقلام را شوراهای شهر تصویب کرده و برای تأیید به وزارت کشور فرستادند - اما حتی یک مورد هم تأیید نشده است. از طرفی در مسوبه‌ای که وزارت کشور به شهرداری‌ها ابلاغ کرد، یک درصد از درآمد مشاغل مشمول عوارض می‌شد. این نیز در عمل با مشکلات زیادی روبرو شد و به دلیل عدم همکاری ادارات دارایی، قابلیت اجرا نیافت. از سوی دیگر، به روز نبودن پرونده‌های مالیاتی، شهرداری‌ها را به

هم اکنون در شهرهایی مثل تهران، اهواز، تربت حیدریه و چند شهر دیگر، شهرداری بهای خدمات شهری (مثل جمع آوری و دفع زباله) را به طور مستقل بر روی قبض عوارض نوسازی - و یا شیوه‌های دیگر - دریافت می‌کند.

اردشیر ریاحی، شهردار تربت حیدریه، در این زمینه می‌گوید: «مبانی که با این شیوه از هر خانواده در سال دریافت شد، بین ۳ هزار و ۶۰۰ تومان تا ۶ هزار تومان بود که مردم هم با رغبت آن را پرداخت کردند. از این طریق شهرداری توانست کار رفت و روب و جمع آوری زباله را به شرکت‌های خصوصی واگذار کند. اگر مردم بداند پولی را که می‌دهند صرف چه مولدی می‌شود، واکنش متش نشان نخواهند داد. یکی از دلایلی که مردم از دادن مالیات به دارایی خودداری می‌کنند، این است که فکر می‌کنند پولی را که می‌دهند در شهر خودشان صرف نمی‌شود و به حساب خزانه می‌رود.»

کارشناسان معتقدند تراکم جمعیت در هر نقطه شهر، نشانگر پتانسیل اقتصادی موجود در آن است. اگر شهرداری‌ها نمی‌توانند درآمد کسب کنند، به دلیل عدم شناخت این پتانسیل است. هنوز بسیاری از شهرداری‌ها به طور مشخص نمی‌دانند که گردش مالی شهر روی چه محوری می‌چرخد و اقتصاد شهر بر چه پایه‌ای استوار است.

بنا بر این اولین گام هماتاً شناخت گردش اقتصادی و بهره‌مندی‌های یک شهر است. در تعیین نرخ عوارض برای شهرداری‌ها، فقط درصدهای کلی همچون اختصاص یک درصد از فروش تولیدات صنعتی تعریف شده‌اند؛ اما اینکه چرا یک

محل برای عده‌ای ایجاد می‌شود - که تقریباً شهرداری‌های کشور از آن محروم بوده‌اند البته شهرداری‌ها در مواردی عوارضی همچون حق مرغوبیت دریافت کرده‌اند اما این رانت با هزینه ایجاد یک جاده، پارک و یا مؤسسه در یک محل مسکونی قابل مقایسه نیست. بنا کشیدن یک جاده در یک محل قیمت زمین اطراف جاده به یکباره بالا می‌رود و ایجاد ارزش افزوده می‌کند، که این خارج از حیطه افراد است. شهرداری باید بتواند به نحوی این رانت را به نفع شهروندان به دست آورد. شهرداری‌های برخی از شهرها اقدام به فعالیت‌هایی برای ایجاد منابع جدید درآمدی کرده‌اند. آنجا که بسیاری از شهرهای ما به لحاظ وسعت اقلیمی، تاریخی و فرهنگی شرایط لازم را برای جذب گردشگر دارند، به عقیده بسیاری از کارشناسان مسائل شهری این بخش می‌تواند به عنوان منبع خوبی برای کسب درآمد شهرداری‌ها مطرح شود. به عنوان نمونه، شهرداری قمصر کاشان برای برون رفت از وضعیتی که به آن دچار بود جذب گردشگر را به عنوان راه حل ارائه داد، که خودشان نیز آن را موفق ارزیابی کرده‌اند.

عباسعلی خلیق، شهردار قمصر، در این زمینه می‌گوید: «هر شهر استعداد و پتانسیلی برای کسب درآمد و ارائه خدمات مطلوب شهری به شهروندان خود دارد و باید برای شناسایی این پتانسیل‌ها و بارور کردن آن در جهت منافع شهر و شهرداری اقدام کند. بر اساس مطالعات و تحقیقاتی که کارشناسان در قمصر انجام دادند، این نتیجه به دست آمد که مهم‌ترین استناد این شهر برای کسب درآمد، گردشگری است و می‌توان از این طریق درآمد بسیاری کسب کرد. با توجه به این مورد، برنامه دراز مدتی پیش‌بینی شد. برگزاری جشنواره گلاب‌گیری، بسترسازی و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای استقرار گردشگران، ایجاد کانون‌های فرهنگی و تجاری، اماکن تفریحی، پارک‌سازی و نظایر اینها اقداماتی بود که برای جذب گردشگران و همچنین سرمایه‌گذاران در شهر انجام شد. به این ترتیب شهر از حالت انزوا خارج گردید و حالت رشد و پویایی گرفت. به تبع آن، بخش خصوصی نیز فعال شد و در زمان حاضر قدر او است. سرمایه‌گذاری‌های کلانی با همکاری بخش خصوصی در شهر انجام شود که شهرداری نیز از یک سو شریک این بخش محسوب می‌شود و از سوی دیگر می‌تواند از عایدات حاصل از تعرفه، عوارض و مشارکت‌ها سود ببرد. شهر را اداره کند و در عمر آن بکوشد.»

وی می‌افزاید: «درآمد شهرداری قمصر کاشان از ۶۸۰ میلیون ریال در اسفند سال ۱۳۷۹ بار شد ۵ برابر به ۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۰ رسید و پیش‌بینی می‌شود این رقم در سال جاری به ۴ میلیارد ریال برسد.»

باز یافت طلای کتیف و ایجاد درآمد

جمع آوری و باز یافت زباله نیز راهکاری است که برخی دیگر از شهرداری‌ها به عنوان منبع جدید درآمدی به آن می‌نگرند و از این راه کسب درآمد می‌کنند - اگر چه هنوز نتوانسته‌اند از امکانات پیشرفته کارخانجات باز یافت زباله بهره ببرند. در شهر مشهد روزانه بین ۱۴۰۰ تا ۱۶۰۰ تن زباله تولید می‌شود که در فصول مراجعه زائران، این رقم به ۱۸۰۰ تن هم می‌رسد.

خلیل آله کاشمی، مدیر عامل سازمان باز یافت شهرداری مشهد، گفته: «حدود ۲۴ درصد از زباله‌ها، مواد قابل باز یافت‌اند و ارزش اقتصادی دارند. از آن جمله است شیشه، پلاستیک، فلز،



درصد و این میزان در چه منطقه‌ای باید صرف شود، توجه ندارد زیرا شهرها شرایط مشابهی ندارند. در یک شهر می‌توان از گردشگری مالیات گرفت، اقتصاد دیگری بر پایه کشاورزی استوار است، شهر دیگر را می‌توان با درآمد ناشی از حضور دانشگاه‌ها چرخاند و جز اینها. بنا بر این باید عوارض شهرداری‌ها را بر اساس توانایی و گردش اقتصادی شهر تعریف کرد. برخی دیگر سرمایه‌گذاری شهرداری‌ها را برای کسب درآمد، راهکاری اشتباه می‌دانند همچنین یکی از منابع مهم شهرداری می‌تواند رانت اقتصادی باشد که در اثر انجام برنامه‌های عمرانی در یک



علین‌الله کاظمی

از آنجا که دولت نیز عوارض شهرداری‌ها را پرداخت نکرده است، شهرداری‌ها مجبور به گرایش به منابع غیرمستمر درآمدی مثل فروش مازاد تراکم ساختمانی می‌شوند. برای برون رفت از این وضعیت باید تجدید نظری اساسی، به ویژه در بخش حمل و نقل و مشارکت شهروندان، صورت گیرد

اقتصادی شهرداری مشهد، در این زمینه اظهار داشت: «متأسفانه حدود ۶۰ تا ۸۰ درصد درآمد شهرداری‌های کشور به طور عمده از طریق درآمد‌های ناپایدار تأمین می‌شود و معمولاً کفاف پرداخت هزینه‌های پروژه‌های عمرانی را هم نمی‌دهد به همین دلیل این کمیسیون به پیشنهاد شهرداری مشهد و تصویب شورای شهر تشکیل شد تا پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری به وسیله بخش خصوصی را که در طرح جامع پیش‌بینی شده بود - مثل هتل‌ها، مراکز تفریحی، فرهنگی، تجاری و جز اینها - شناسایی و با

کاغذ و نان خشک که متوسط ارزش ریالی آن از محل جداسازی زباله‌ها از مبدأ، جدا از ارزش زیست محیطی که هر کلام از این اقدام دارند، در سال ۱۳۸۰ حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال بوده است. از طرفی، به دلیل تکنیک حدود ۱۱ هزار تن زباله خشک و تحویل آن از مناطق، و جلوگیری از افتادن آن در چرخه زباله نیز حدود ۱۱۰ میلیون تومان صرفه‌جویی هزینه شد که در مجموع ۱۲۰ میلیون تومان نصیب شهرداری کرد.» وی می‌افزاید: «این طرح سال گذشته برای حدود ۴۰۰ هزار

دولت باید اجازه دهد هر منطقه بسته به توان محلی خود بتواند طرح‌هایی را برای توسعه و عمران شهری به کار گیرد و عوارض را نیز بر اساس توان آن منطقه دریافت کند

استفاده از آیین‌نامه شهرداری برای اجرا به بخش خصوصی واگذار کند.»

وی افزود: «هدف کمیسیون، شناسایی پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری به وسیله بخش خصوصی بر اساس طرح جامع، بررسی توجیه اقتصادی طرح و هماهنگ کردن پروژه‌ها با نیاز مالی طرح‌های جامع بود (که یا ندارند، یا اگر داشته باشند قابلیت اجرا در زمان تعیین شده خود را ندارند). به عبارتی، سعی گردید پروژه‌های عمرانی در قالب اقتصادی و یا حضور بخش خصوصی تعریف شود - که در این میان هم پروژه‌ها اجرا می‌شوند و هم شهرداری منتفع می‌گردد. البته اعتقاد بر این است که این گونه درآمدها به دلیل خصوصیت «مقطعی شان»، نمی‌توانند پایدار باشند؛ علاوه بر اینکه اجرای چنین طرح‌هایی ممکن است در شهری توجیه اقتصادی داشته باشد و در شهری دیگر نداشته باشد.»

شهرهای بدون درآمد چه کنند؟

برخی شهرها هیچ امکانی به غیر از کمک‌های دولتی برای ادامه حیات ندارند - که شهرداری زاهدان یکی از این شهرهاست. نبود زمینه اشتغال‌زایی در بخش‌های مختلف اقتصادی مثل کشاورزی، صنعت و جز آن، خشکسالی چند سال اخیر، نبود کار خارج از تولیدی، فقر حاکم بر شهر، همه دست به دست هم داده‌اند که شهرداری این شهر در زمره کم درآمدترین شهرداری‌های کشور درآید.

کریم ریگی، شهردار زاهدان، در این باره اظهار داشت: «به دلیل فقدان منابع درآمدی، منابع شهر تنها از واحدهای صنعتی، ماشین‌آلات و عوارضی که به حالت تجمع به وسیله وزارت کشور دریافت و میان شهرداری‌ها توزیع می‌گردد، تأمین

کنترل اجرا شد و امید است امسال بتواند کل سطح شهر را پوشش دهد.»

کاظمی افزود: «فرهنگ سازی و آموزش شهروندان و جلب مشارکت آنان در جداسازی زباله‌ها از اقدامات کوتاه مدت شهرداری بود که انجام شد و در دراز مدت نیز سعی بر این است که با ادامه آموزش و فرهنگ‌سازی، شهروندان به تولید کود کمپوست ترغیب شوند. این کار به زمان بیشتری نیاز دارد و با اجرای این طرح شهرداری نیز هزینه اضافی متحمل نخواهد شد.»

کاظمی معتقد است که این منبع درآمدی می‌تواند در دراز مدت به عنوان منبع پایدار درآمدی مطرح باشد؛ زیرا علاوه بر ایجاد درآمد از هزینه‌های حمل و نقل و دفن زباله، آلودگی هوا و محیط زیست نیز جلوگیری می‌کند.

راه حل دیگری که به عنوان کشف منبع جدید درآمدی در برخی شهرهای کشور به ذهن مسئولان شهری رسید، شرکت در سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی بود که برخی دیگر به دلیل ماهیت شهرداری، شدیداً با آن مخالفت کردند.

شهرداری مشهد مانند شهرداری‌های کلان‌شهرهای شیراز و اصفهان، بخشی را به عنوان کمیسیون مشارکت‌های کلان اقتصادی ایجاد کرده است که ریاست آن بر عهده شهردار مشهد است و دو عضو شورای اسلامی شهر، دو کارشناس اقتصادی به انتخاب شهردار و نیز دبیر کمیسیون در آن حضور دارند. در این کمیسیون راهکارهای مختلف سرمایه‌گذاری برای اجرای پروژه‌های شهرداری بررسی می‌شود. غلامرضا حسین پور، مدیر کمیسیون مشارکت‌های کلان

می‌شود. بنابراین وقتی هیچ‌گونه درآمدی نیست، چگونه می‌توان منابع جدید را پیش‌بینی کرد؟

ریگی افزود: «در زمان حاضر عوارض گمرک به صورت متمرکز به خزانه می‌رود و از طریق وزارت کشور توزیع می‌شود. اما می‌بایست بخشی از درآمد گمرکی هر استان صرف خود استان شود. اگر بخشی از عوارض گمرکی منطقه آزاد چابهار و بازارچه مرزی به شهرهای استان سیستان و بلوچستان اختصاص یابد، بخشی از مشکل استان حل خواهد شد. مشکل عمده این است که از سال ۱۳۶۶ تاکنون هیچ‌گونه تجدید نظری در وضع عوارض صورت نگرفته است. دستگاه‌های دولتی که بالاترین خدمات را از شهرداری می‌گیرند، از عوارض معافاند و بهای خدماتی را که می‌گیرند نمی‌پردازند. مادر زمان حاضر سه برابر

عوارض تفکیک زمین و پروانه ساختمانی (حق اشتراک در تأسیسات عمومی و اجتماعی شهر)، افزایش نرخ عوارض نوسازی، عوارض بر محل کار و کسب بر اساس درجه بندی محل کار و کسب با توجه به نوع کار، مترای دهانه و مساحت محل کسب، تعداد کارکنان و میزان تقریبی سرمایه و فروش روزانه، عوارض بنزین و مواد نفتی، افزایش و بهنگام کردن درآمدهای شهرداری، تفکیک و تعریف روشن انواع خدمات بر حسب گروه‌های استفاده کننده، بر آورد هزینه و بررسی قدرت پرداخت گروه‌های استفاده کننده، و تعیین سهم هر استفاده کننده، افزایش نرخ عوارض به تناسب نرخ رسمی تورم سالانه اعلام شده بانک مرکزی.

برخی از کارشناسان مسائل شهری معتقدند مشکل

در زمان حاضر عوارض گمرک به صورت متمرکز به خزانه می‌رود و از طریق وزارت کشور توزیع می‌شود. اما می‌بایست بخشی از درآمد گمرکی هر استان صرف خود استان شود



شهرداری‌ها این نیست که بنا به مقتضیات و پتانسیل‌های موجود شهر، عوارض را شناسایی و تصویب کنند؛ بلکه مشکل اساسی در بررسی وضعیت درآمد شهرداری‌ها این است که در قوانین و اقتصاد کلان کشور جایگاه آن است که عوارض به عنوان مالیات محلی تعریف شود.

آنان معتقدند که شرایط اداره امور کشور به گونه‌ای نیست که بتوان اقتصاد شهری را در اختیار سازمان‌های محلی قرار داد. اما به هر حال باید سهم واقعی سازمان‌های محلی شوراهای شهر و شهرداری‌ها از مالیات در اقتصاد کلان مشخص باشد. یعنی در تمام عرصه‌هایی که شهرداری‌ها به نوعی در امور عمومی به طور مستقیم و یا غیر مستقیم خدمات می‌دهند، باید سهم خود را از منابع دریافت کنند و همواره در جست و جوی عوارض و منابع کشف آن نباشند.

اگر این وضعیت ادامه یابد و وزارت کشور، شوراها را در شناسایی و تصویب ارقام جدید درآمدی یاری نکنند و کار کارشناسی روی ارقام جدید صورت نگیرد، و اگرهای دیگر، شهرداری‌های بسیاری نه تنها از ادامه خدمات‌رسانی شهری باز می‌مانند، که زودتر و زودتر به وضعیت بحرانی خود نزدیک می‌شوند و مجبور خواهند شد که یا به سوی منابع درآمدی مشکل‌زا و پریسامد - همچون افزایش فروش تراکم بازار ساختمانی - روی آورند، و یا شهر را به حال خود واگذارند.

مردم به دستگاه‌های دولتی و سازمان‌ها خدمات می‌دهیم. این سازمان‌ها از اعتبارات ملی و عمومی، بودجه می‌گیرند و باید حق شهرداری را بدهند. دولت یا وزارت کشور باید ترتیبی در پیش بگیرد که هزینه‌های جاری شهرداری پرداخت شود و هزینه‌های عمرانی و رفاهی را نیز مردم تقبل کنند. اکنون عوارضی که از مردم گرفته می‌شود، ۴۰ به ۶۰ درصد صرف هزینه‌های جاری شهرداری‌های فقیر مثل ما می‌شود.»

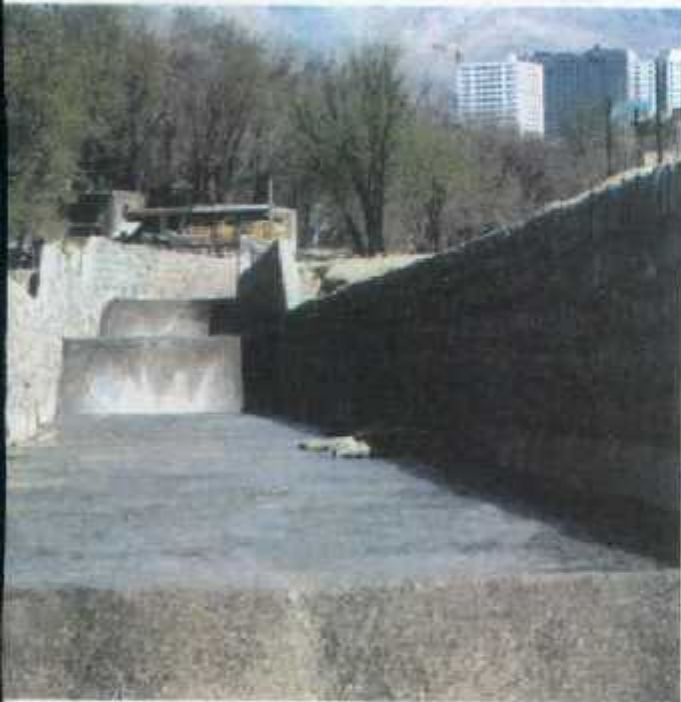
به دلیل میزان بالای استفاده از شن و ماسه و آسفالت به وسیله شهرداری‌ها، معادن و کارخانه‌های شن و ماسه و آسفالت از جمله منابعی هستند که می‌توانند علاوه بر کاهش هزینه‌ها - که خود نوعی منبع درآمدی محسوب می‌شوند - موجب کسب درآمد در نتیجه فروش آن به سایر مناطق گردند.

ریگی در این زمینه می‌گوید: «مالکیت معادن شن و ماسه زاهدان به دلیل بیرون بودن از حوزه استحفاظی شهرداری، به سازمان‌های دیگر تعلق دارد و شهرداری از آن محروم است. بنابراین شهرداری ناگزیر است برای تأمین مواد کارخانه آسفالتی که متعلق به شهرداری است، شن و ماسه بخرد. سال گذشته ۶۰۰ میلیون ریال شن و ماسه خریداری شد که اسمال با توجه به شرایط بازار باید یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان شن و ماسه خریداری شود تا بتوان همان تمهیدات سال گذشته را انجام داد.»
به طور کلی کارشناسان مسائل شهری چند منبع را به عنوان منابع جدید درآمدی شهرداری‌ها عنوان می‌کنند. که عبارتند از:

گزارشی از حیات مرگ آلود رودخانه‌های شهر تهران

تنهایی رودخانه‌ها در حصار و آلودگی

سیروس موسوی



دامنه‌های جنوبی البرز در شمال شهر تهران را رودخانه‌های کوچک و بزرگی با ابدی محدود، از هزاران سال پیش تاکنون زهکشی کرده‌اند. گسترش و پیشروی رودخانه در زیربنای شهر موجب زهکشی زمین زیربنای شهر تهران نیز شده است. بسیاری از این زهکشی‌های طبیعی اکنون پر شده‌اند و بعضی نیز که باقی مانده‌اند - و گاه از مسیر اولیه خود منحرف شدند - در وضع موجود بسیاری از نقشیها و عملکردهای اصلی خود را از دست داده و پدیده‌های مشکل‌زا و آمیخته با خطر تلقی می‌شوند. رودخانه‌های تهران در گذشته محله‌هایی برای تمرکز جمعیت، آبادانی و فضاها را سبزه‌ساز بودند. دهکده‌های در که، دریند، فرحزاد، کن، عباسی آباد، هفت حوض و حتی شهر ری جزو آبادانی‌هایی هستند که در کنار رودخانه‌های پاک، زلال، جوشان و روان شهر تهران برپا شده‌اند. امروز در غیاب شبکه فاضلاب شهری، رودخانه‌ها بار ناپاکی و بدبویی آبهای سطحی و فاضلاب‌های انسانی و شهری را که به صورت مجاز و غیر مجاز به آنها می‌ریزند، به اجبار تحمل می‌کنند. خطر بالقوه سیلاب در این رودخانه‌ها موجب شده است که متولیان عمران شهری با اقدامات ضد سیل خود، آنها را به طرزی باور نکردنی درون کانالهای سیمانی عمیق و تنگ محصور سازند و رابطه شهروندان و فضای مطلوب شهری را با آنها قطع کنند. سرانجام این اقدامات به ابتدال کشیده شدن رودخانه‌ها و مسیر قهقراپی ارزش و نقش بالقوه آنها در حیات شهری است. گزارش حاضر وضعیت نابسامان و غیر ارزشی رودخانه‌ها را، از جنبه‌های مختلف بررسی می‌کند و با استفاده از دیدگاههای کارشناسان و مسئولان مسائل شهری، سعی در ارائه راه‌حلها و پیشنهاد گزینه‌هایی برای بازگرداندن حیات به رودخانه و بهره‌مند کردن شهر و شهروندان از این نعمت با ارزش خداوند دارد.

حوضه آبریز شهر تهران

حوضه آبریز شهر تهران در بخشی از دامنه‌های جنوبی البرز، سرچشمه و تغذیه کننده آب رودخانه‌های جاری در گستره شهر تهران است. قله توجال با ۳۹۵۰ متر ارتفاع و حدود ۶۰۰۰ میلی‌متر بارش سالیانه در شمال، و شهر ری با ارتفاع ۱۰۵۰ متر و ۱۸۰ میلی‌متر بارش سالیانه در جنوب محدوده حوضه آبریز شهر تهران قرار دارند. رودخانه‌های چیتگر، کن، فرحزاد، در که، ولنجک، دریند، گلابز، منظره، دارآباد و سرخه حصار از غرب به شرق مهم‌ترین زهکشی‌های طبیعی انتقال آب حاصل از بارندگیها و چشمه‌سارهای حوضه آبریز شهر تهران هستند. آبهای سطحی و آبهای حاصل از بارندگی در سطح شهر تهران از طریق مجاری و زهکشی‌های طبیعی و دست‌ساخت متعددی به دشتهای جنوب شهر منتقل می‌شوند. در گزارش حاضر، بررسی محدود به برخی مجاری انتقال آب است که پیش از این رودخانه نام داشتند و به صورت طبیعی زهکشی شده‌اند. گاه این مجاری را به دلیل کارکردهای مساوی با کانالهای فاضلاب، مسیل و کانالهای انتقال آب نیز می‌خوانند. رودخانه‌ها به دلیل حساسیت‌شان، از جهات مختلف و به ویژه احتمال خطر سیلاب، از قدیم مورد توجه مسئولان دولتی بوده است؛ و تاکنون قانونهای مختلفی نحوه مدیریت برای پدیده طبیعی حساس را مشخص کرده‌اند.

مدیریت و نگهداری از رودخانه‌ها

در شهرها، سازمانهای مختلفی مسئولیت نگهداری و حفاظت و بهره‌برداری از رودخانه‌ها را بر عهده دارند. به دلیل اهمیت مدیریت بر این پدیده طبیعی، در سال ۱۳۶۲ نحوه مدیریت آن در قالب «قانون توزیع عادلانه آب» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

بر اساس ماده یک این قانون، وزارت نیرو و سازمانهای آب منطقه‌ای تابع آن به نایب از دولت جمهوری اسلامی وظیفه حفاظت، نگهداری و مدیریت این پدیده عمومی و متعلق به حکومت اسلامی را بر عهده دارند. در مواد قانونی دیگر نیز بر وحدت مدیریت و تصمیم‌گیری درباره رودخانه‌ها تأکید می‌شود. بر اساس تبصره ۲ از ماده ۲ این قانون، «ایجاد هر نوع اعیانی و حفاری و دخل و تصرف در بستر رودخانه‌ها و انهار طبیعی و کانالهای عمومی و مسیله‌ها... ممنوع است، مگر با اجازه وزارت نیرو».

شهرداری نیز از دیگر سازمانهایی است که بیشترین ارتباط و مسئولیت را در زمینه رودخانه‌های درون شهرها بر عهده دارد. شهرداری بر اساس بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری (مسنوب سال ۱۳۳۲)، وظیفه «تنظیف و نگهداری، تسطیح معاب و انهار عمومی و مجاری آب‌ها و تنقیه قنوات مربوط به شهر و...» را بر عهده دارد.

در جای دیگر نیز شهرداریها بر اساس ماده یک قانون «بیشگیری و مبارزه با خطر سیل»، که در سال ۱۳۴۸ تصویب شد، به عنوان نیروی اجرایی وزارت کشور مجاز به انجام اقداماتی در مورد رودخانه‌های شهری برای مبارزه با خطر سیلاب شده‌اند: «به منظور حفظ جان و مال مردم از خطر سیلاب و تأمین بهداشت عمومی، وزارت کشور مکلف است بلافاصله پس از

سال ۱۳۶۸، که اداره مستقل «مسیله‌ها و قنوات» در شهرداری تهران حذف شد، مسئولیت نگهداری و حفاظت و بهره‌برداری از مسیله‌ها و مجاری انتقال آب در هر منطقه بر عهده اداره مسیله‌ها و قنوات از زیر مجموعه‌های معاونت فنی و عمرانی شهرداریهای مناطق است.

همان گونه که ذکر گردید، قانونگذار حیطه دخالت و اقدام در بستر و حواشی رودخانه‌ها را به روشنی تعریف و تحدید کرده است. اما با توجه به صراحت قوانین یاد شده هنوز در زمینه



اقدامات عمرانی در طول مسیر رودخانه‌ها تشنها و اختلالات زیادی بین وزارت نیرو و شهرداریها وجود دارد.

جاویدنیسا، کارشناس فنی اداره حفاظت از آبهای سطحی سازمان منطقه‌ای آب استان تهران، با کلاهی از برخی عملکردهای خودسرانه شهرداریها در حریم رودخانه‌های شهر تهران، هملهنکی قبلی با وزارت نیرو و دریافت نظر کارشناسی این اداره را بسیار ناگفتی می‌داند و می‌افزاید: «مجموعه وزارت نیرو حداقل در مورد تهران، به دلیل محدودیت نیروی انسانی و بودجه ناکافی برای محافظت روزانه از رودخانه‌ها و حریم آنها، همواره پس از اقدامات عمرانی و فنی شهرداریها در حریم و بستر رودخانه‌ها، متوجه می‌شود و در واقع همیشه با عمل انجام شده مواجه می‌گردد. در این مواقع تنها واکنش اداره حفاظت از آبهای سطحی بی‌گیری فضایی طرح‌های انجام شده یا در حال انجام است، که در بیشتر موارد با دریافت حکم تخریب از طرف مراجع قضایی همراه می‌گردد».

در زمان حاضر اکثر کارهای عمرانی عمومی در حواشی و حریم رودخانه‌ها را شهرداریها و با همکاری چون تسهیل جریان آبه تحدید حریم رودخانه، مقابله فیزیکی با سیلاب و گاهی استفاده تجاری و اقتصادی از فضای بالای کانالها از طریق سقف ساختن آنها، انجام می‌دهند. به این ترتیب شهرداریها مهم‌ترین عامل مؤثر در حیات رودخانه‌ها و ارزش گذاری آنها هستند، و در واقع حیات و مسات رودخانه‌ها بیشتر بستگی به

امروزه در بین مسئولان شهری اکثر شهرهایی که در جوار رودخانه‌ای گسترش یافته‌اند، دیدگاهی وجود دارد که به رود - دره‌ها به عنوان مناطق خطر خیز و با نگرش منفی می‌نگرند و تلاش می‌کنند که آنها را با دستاوردهای فنی مهندسی سیویل به کانالهایی تبدیل کنند که امروزه در اکثر شهرها مشاهده می‌شوند. بسیاری از آنها از ارزش فوق‌العاده این رود - دره‌ها آگاه نیستند و با اقدامات نامناسب خود آنها را به نیستی و خواری می‌کشاند

تصویب این قانون کلیه اقدامات لازم را برای حفظ و اصلاح و احداث سیل و سیل برگردان و کشیدن کانال فاضلاب به عمل آورد و از کایه اراضی و مستحقات و ساختمانهای متعلق به دولت و مؤسسات یا اشخاص حقیقی و حقوقی، در هر نقطه‌ای که برای تأمین منظورهای مذکور ضرورت داشته باشد، استفاده نموده و تصرف یا تملک نماید. در نقاطی که شهرداری وجود دارد، اراضی و مستحقات و ساختمانهای مورد تصرف یا تملیک از طرف وزارت کشور، در اختیار شهرداری قرار خواهد گرفت».

در ماده ۸ قانون یاد شده، چنین ذکر شده است: «وزارت کشور و شهرداریها، مأمور اجرای این قانون هستند». ناگفته نماند که از

تصمیم‌گیری و نحوه نگرش مسئولان شهرداری دارد.

ارزش بالقوه رودخانه‌ها

رودخانه‌ها به رغم آنکه بالقوه ارزش فراوانی دارند، در وضع موجود تهدید به مرگ می‌شوند. رودخانه پدیده طبیعی منحصر به فردی است که در هر موقعیت و وضعیتی ارزش بسزایی در حیات انسان دارد و استفاده‌های بسیاری را می‌توان از آن برد. بدون تردید اهمیت رودخانه‌ها در محیط‌های پرتراکم و شلوغ شهری بر همگان آشکار است. آنها می‌توانند خاطره زیستن در طبیعت را

شهر تهران در بسیاری از قسمتهای مسیر خود یا به فراموشی سپرده شده‌اند یا در حال مرگ هستند. سمینا، استاد دانشگاه تهران، رودخانه‌های کنونی را «مجرایی برای انتقال فاضلاب» می‌داند که در کالبد به هم فشردۀ شهر تهران مردماند. در وضع موجود، هدف اساسی بخشهای خدماتی و قبی شهرتاری تهران، کانال‌سازی و تسطیح و لایروبی رودخانه‌ها است. البته تا حدودی نیز حق با آنهاست؛ چرا که استفاده نادرست از این مجراهای طبیعی چنان آلودگی شیمیایی، فیزیکی و بیولوژیکی و افزایش داده که بخش عمده‌ای از وقت و هزینه باید صرف گندزدایی و کاستن از میزان این آلودگیها شود.

مرگ رودخانه توصیفی سجازی از چگونگی وضعیت رودخانه است. رودخانه‌ای که مشخصه آن جوشش و خروش در بستری ناصاف و سنگی است و انسانها را به آرامش و سکون دعوت می‌کند، موجب سرسبزی محیط و لطافت هوا می‌شود و روح زندگی و جریان را به کالبد شهر و شهروندان هدیه می‌کند. وقتی در درون کانالی عمیق و تنگ و گاه سرپوشیده جریان می‌یابد - و اغلب باید تنگ بدویی و ناپاکی حاصل از جمع شدن زباله و فاضلاب را با خود داشته باشد - نه تنها نمی‌تواند انسانها را به خود جلب کند و به آرامش فراخواند، بلکه آنها را از خود گریزان و متنفر نیز می‌کند. اینجاست که رودخانه‌ها مرده محسوب می‌شوند. بی استفاده ماندن رودخانه، بی توجهی انسانها به آن و عاجز ماندن آنها از ارائه نقش واقعی و ماهوی خود چیزی جز مرگ نیست.

در فراهم آوردن شرایط مرگ رودخانه‌ها، عوامل متعددی دخالت دارند. برخی از این عوامل نتیجه نوع نگاه فنی - مهندسی به رودخانه است و برخی دیگر در پی اقدامات فنی - مهندسی



برای ساعاتی هر چند محدود، در شهروندان ایجاد کنند.

ارزش، کارکرد و نقش رودخانه‌های شهری تا حدود زیادی بستگی به نوع نگاه مدیران و مسئولان شهری به آنها دارد. غلامرضا پاسبان حضرت از مهندسين مشاور بافت شهر اعتقاد دارد: «امروزه در بین مسئولان شهری اکثر شهرهایی که در جوار رودخانه‌های گسترش یافته‌اند دیدگاهی وجود دارد که به رود دره‌ها به عنوان مناطق خطر خیز و یا نگرش منفی می‌نگرند و تلاشی می‌کنند که آنها را با دستاوردهای فنی مهندسی سیویل به کانالهایی تبدیل کنند که امروزه در اکثر شهرها مشاهده می‌شوند» (۲) بسیاری از آنها از ارزش فوق‌العاده این رود - دره‌ها آگاه نیستند و با اقدامات نامناسب خود آنها را به نیستی و خواری می‌کشانند.

اتکیزه بسیار قوی که مسئولان شهری را به انجام آسان‌ترین و ساده‌ترین اقدامات در مورد رودخانه‌ها سوق می‌دهد، ویژگی ذاتی رودخانه‌ها یا سیل خیزی آنهاست. این خطر گرچه همواره وجود دارد و عقلانی است که پیشاپیش با آن مقابله شود، ولی نباید مانع از تجدینظر در روشهای مقابله با سیلاب و اتخاذ روشهایی شود که استفاده بهینه و مطلوب از این ارزشهای طبیعی بالقوه را برای غنی‌سازی فضای شهری و رفع پارهای نیازهای روحی و روانی شهروندان در عین محافظت از شهر در برابر سیلابها، تأمین کند.

به اعتقاد بسیاری از کارشناسان مسائل شهری، رودخانه‌های

با وجود خطر بالقوه سیلاب در رودخانه‌های درون شهر تهران و لزوم انجام اقداماتی برای محافظت از شهر و تأسیسات آن در برابر سیلاب، نباید یافتن گزینه‌هایی غیر از بدنه‌سازی رودخانه‌ها را به فراموشی سپرد و به صرف خطر سیلاب، ارزشهای بالقوه و طبیعی رودخانه‌ها را در بستر و دیواره رودخانه‌ها با سنگ و سیمان پوستاند

انجام شده حاصل می‌شوند. در ادامه به برخی از این عوامل اشاره می‌شود.

محصور شدن در کانالها

اقدامات عمرانی برای بدنه‌سازی آبراهه‌های طبیعی از قدیم تا به اکنون با شدت و علاقه فراوان انجام می‌شده است. مقابله با سیلاب و انتقال آبهای سطحی از طریق این آبراهه‌ها، اهداف اساسی بدنه‌سازی مسیر رودخانه‌ها هستند.

سیلاب خطر بالقوه هر رودخانه دائمی یا خشک به شمار می‌آید و پنا نهادن شهرها در کنار رودخانه‌ها همواره مستلزم انجام اقداماتی برای پیشگیری و مقابله با آن است. شیب طبیعی، نفوذپذیری و بازسوزن مسیر، از لازمه‌های جریان آرام و بدون خطر و تخریب سیلاب هستند. اقدامات متعددی که امروزه با

استفاده از بتن و سیمان برای بدنه‌سازی رودخانه‌ها انجام می‌شود. آشکارا در جهت تسهیل جریان، افزایش میزان و شدت جریان آب رودخانه‌ها هستند. در شهر تهران به دلیل بالا بودن طبیعی سطح آبهای زیرزمینی در بخش‌های جنوب شهر که در پای دامنه پرتیب و رسوبی توجال قرار دارند و امکان تخلیه طبیعی آب سفره زمینی نیز وجود ندارد و وجود حجم عظیمی از آبهای مصرفی شهروندان که از حوضه‌های آبریز مجاور تهران تأمین و به صورت فاضلاب تخلیه می‌شود، گامتن از میزان نفوذپذیری ستر رودها تا حدودی الزامی است. با وجود چنین الزامی، بهتر است که از روشهای جدید غیرساختمانی مقابله با سیلاب استفاده شود. در روشهای غیرساختمانی هدف گامتن از میزان خسارت و تخریب حاصل از سیلاب و در روشهای ساختمانی گامتن از شدت و قدرت سیلاب است. وضع و اجرای مقرراتی در باره نحوه کاربری زمینهای سیلابگیر، منطقه بندی دشتهای سیلابی، تعیین حریم آبراهه‌ها، برقراری بیمه سیلاب، تدوین و اجرای آیین‌نامه‌های ساختمانی و ضد سربل ساختن بناها، از جمله اقدامات غیرساختمانی مقابله با سیلاب به شمار می‌آیند. (۳)

با وجود خطر بالقوه سیلاب در رودخانه‌های درون شهر تهران و لزوم انجام اقداماتی برای محافظت از شهر و تأسیسات آن در برابر سیلاب، نباید بافتن گزینهای غیر از بدنه‌سازی رودخانه‌ها را به فراموشی سپرد و به صرف خطر سیلاب، ارزشهای بالقوه و طبیعی رودخانه‌ها را در بستر و دیواره رودخانه‌ها با سنگ و سیمان پوشاند.

فاضلاب شهری و نبود سیستم مهندسی جمع‌آوری و انتقال آن، و نیز وجود حجم وسیعی از روانابهای سطحی که در هنگام بارندگی در خیابانها و کوچه‌ها جریان می‌یابند، موجب شده است

که مستولان از نعمت آرزان و خداوندی زهکشیهای طبیعی برای انتقال بخشی از فاضلاب و روانابهای سطحی شهر استفاده کنند. در زمان حاضر چندین رودخانه مهم شمال شهر تهران تنها از طریق سه مجرای کن و فیروزآباد و سرخه حصار در غرب و شرق شهرری به جنوب تخلیه می‌شوند. در واقع بسیاری از آنها قبل از رسیدن به بخش مرکزی شهر تغییر مسیر اجباری می‌دهند و به یکی از دو رودخانه کن و سرخه حصار پیوند می‌خورند.

ضرورت استفاده از رودخانه‌ها برای انتقال مقدار بسیار زیادی از آب حاصل از بارندگی و مصرف شهروندان، سبب می‌شود که رودخانه‌ها از ایقنای نقش اصلی و ماهجوبی خود باز بمانند و عملکردی جدید و ناشایست برای آنها در نظر گرفته شود.

بی توجهی مردم

رودخانه‌ها جز در قسمتهای کوهستانی مسیر خود، چندان مورد توجه مردم و طرف علاقه آنها نیستند. بی توجهی شهروندان

میانگین غلظت VS

یا مواد قرار در آب این رودخانه نیز حدود ۵۴۰ میلی گرم در لیتر است که نشان از وجود فاضلاب انسانی و نیز کلیه فاضلابهای صنعتی دارای مواد آلی مقاوم در آن دارد

به رودخانه‌ها بیشتر معلول وضعیت اسفبار آنهاست. در وضع کنونی رودخانه‌ها قادر به برآوردن انتظارات شهروندان نیستند و در بسیاری موارد حتی به اندازه یک جوی غیرطبیعی آب درون یک پارک نیز نمی‌توانند نظر علاقه و دوستی شهروندان را به خود جلب کنند.

از جهتی نیز این بی‌توجهی موجب تداوم وضعیت اسفبار کنونی آنها می‌شود. امروزه ابزارهای قانونی متعددی برای مردم وجود دارد که تصمیم‌گیرندگان را از انتظارات و دیدگاههای خود آگاه سازند. با وجود این، بی‌توجهی مردم به امر آگاه کردن مستولان از خواسته‌های طبیعی خود در باره رودخانه‌ها، موجب تداوم خواری و اسارت رودخانه در جنگال دیواره‌های سیمانی، زباله و فاضلاب می‌شود.

آلودگی

آلودگیهای مختلف ناشی از زباله و فاضلاب از دیگر عوامل مؤثر در خارج شدن رودخانه‌ها از زندگی شهرنشینان و شهر است. چهره‌های زشت و گریه‌ای که در بسیاری از موارد و بیشتر اوقات در مجرای رودخانه‌ها بر اثر تمرکز زباله و جمع شدن فاضلاب سایه و بدبو به وجود می‌آید، هر شهروندی را ناگزیر به دور شدن از آن می‌کند. گرچه معاونت خدماتی شهرداری و ادارات مسیل و فسادات شهرداریهای مناطق مختلف تهران، تعام کوشش خود را صرف پاکسازی و لایروبی این آبراهه‌های بدنه‌سازی شده می‌کنند، ولی محدودیت پاکسازی مکرر و روزانه نمی‌تواند چهره زشت رودخانه‌های کنونی را در بیشتر بخشهای مسیر آنها زیبا و جذاب کند.

آلودگیهای مختلف شیمیایی، میکروبی و و فویر زباله و موارد

ازمایشهای انجام شده در مقطعی از مسیل سرخه حصار در شرق منطقه ۲۰ نشان می‌دهد که شاخص BOD یا میزان آلودگی بیولوژیکی تجهیز پذیر در آب این رودخانه حدود ۴۰۰ میلی گرم در لیتر و در مواردی ۷۵۰ میلی گرم در لیتر است که بالاتر از متوسط فاضلاب شهری است

دیگر در طول مسیر رودخانه‌ها، به سمت جنوب شهر افزایش فراوان می‌یابد. بیشترین میزان آلودگی آب رودخانه‌ها در منطقه ۲۰ دیده می‌شود. خانم استفندیاری، کارشناس اداره مسیله‌ها و فنسوات شهرداری منطقه ۲۰، می‌گوید: «حجم بالای زیاده جامد در خروجیهای شهر که از شرق و غرب این منطقه عبور می‌کنند، موجب بالا رفتن حساسیت بهداشت عمومی منطقه می‌شود. در این منطقه به طور متوسط هر ماه رودخانه‌ها و مجاری انتقال آب لایروبی و پاکسازی می‌شوند. ولی به هر حال نمی‌توان گفت که حتی زیاده آنها به شکلی مناسب و کامل جمع‌آوری شده است.»

در قسمتهای جنوبی مسیر رودخانه‌ها موضوع قابلیت‌های رودخانه‌ها برای غنایختشیلن به فضای شهری و بهره‌برداری از آنها به عنوان بخشی از طبیعت، کاملاً تحت‌الشعاع میزان بالای



آلودگی شیمیایی و میکروبی قرار می‌گیرد، به گونه‌ای که اکنون در منطقه ۲۰، استفاده از آب این رودخانه‌ها برای کشاورزی ممنوع است و بیکرد قانونی دارد.

از مایشهای انجام شده در مقطعی از مسیر سرخه حصار در شرق منطقه ۲۰ نشان می‌دهد که شاخص BOD یا میزان آلودگی بیولوژیکی تجزیه‌پذیر در آب این رودخانه حدود ۴۰۰

میلی‌گرم در لیتر و در مواردی ۷۵۰ میلی‌گرم در لیتر است که بالاتر از متوسط فاضلاب شهری است. میانگین غلظت VS یا مواد فرار در آب این رودخانه نیز حدود ۵۴۰ میلی‌گرم در لیتر است که نشان از وجود فاضلاب انسانی و نیز کلیه فاضلابهای صنعتی دارای مواد آلی مقاوم در آن دارد.

نگرش ماشین محور

رودخانه‌ها از نگرش ماشین محور در برنامه‌ریزی شهری نیز آسیبهای فراوانی دیده‌اند. امروزه در شهر سهیل حرکت اتومبیل و رفت و آمد سواره مقدم بر عبور راحت و ایمن پیاده‌هاست. تحت تأثیر این نوع نگرش، اغلب دیده می‌شود که رودخانه تحت استیلا ماشین قرار می‌گیرد. در موارد بسیاری در شهر تهران، رودخانه‌ها میان دو طرف خیابان محصور شده‌اند. رودخانه دارآباد در بیشتر مسیر خود از میان بزرگراه در دست ساختمان دارآباد جریان می‌یابد. در موارد دیگری چون بولوار ابوذر، حیات و جنب‌و‌جوش رودخانه‌ها از لایبای تردهای محافظ سیاه خیابان و تردد سریع و بدون توقف ماشینها، شهروندان به نمایش درمی‌آید. تماشایی که هیچ‌گاه علاقه‌مندی نخواهد یافت.

باز زنده‌سازی رودخانه‌ها

تاکتیک سنی شده است که وجوه یاز به انتقال کشیده شدن رودخانه‌های شهر تهران به صورت کلی در کانون توجه کارشناسان و مسئولان شهری قرار گیرد. در ادامه گزارش، یاد در نظر گرفتن امکان تجدید حیات رودخانه‌ها، تحت آنها از این انتقال و بازگرداندن آنها به بازی شهر و شهروندان، به بررسی راه‌های عملی نیل به این اهداف پرداخته می‌شود.

مقدم، معاون فنی سازمان زیاسازی، درباره ضرورت باز نگریستن در روش سرخورد ساز رودخانه‌ها و توجه به قابلیت‌های محیطی و طبیعی آنها در شهر تهران چنین می‌گوید: اگر فرض گردد که ۹۰ درصد قابلیت‌ها و استعدادهای با ارزش رودخانه‌ها در طول سالیان متمادی ساخت و ساز از بین رفته است، باز می‌توان از ۱۰ درصد باقی مانده نهایت استفاده و بهره‌برداری را با نگرشی طراحانه و غیرمهندسی به عمل آورد.

یاسمان حضرت نیز با امیدواری معتقد است که برخی از مدیران و تصمیم‌گیرندگان مسائل شهری، اهمیت رود - دره‌ها را برای شهرهای خود همتا کنند. رودهای بزرگ و معروف جاری در سرانگیز شهری دنیا در نظر گیرند؛ همانند اهمیتی که رود تیمز در شهر لندن دارد (۲). یقیناً چنانچه این طرز نگاه به رودخانه‌ها توسعه یابد، بسیاری از قابلیت‌های مدفون شده در دیواره و بستر کانال‌های کنونی با تدابیری کارشناسی شکوفا می‌شوند و شهروندان از این نعمت ارزشمنند خدادادی بهره‌های فراوان خواهند برد.

بهره‌برداری درست و مطلوب از رودخانه زاینده‌رود در شهر اصفهان در جهت غنای بخشیدن به فضای شهر و ایجاد محیطی آرام و مفرح برای گذران اوقات فراغت، الگوی مناسبی برای بهره‌برداری مطلوب از رودخانه‌هاست که می‌تواند مورد توجه مسئولان سایر شهرهای کشور قرار گیرد.

سازمان زیاسازی شهرداری تهران در اقدام ارزنده و شایسته، مجموعه‌ای از طرح‌های بهسازی و قشاسازی محیط طبیعی شمال شهر راه از دره‌های کوهستانی توجال تا بخشهایی از مسیر رودخانه در درون شهر تهران، در دستور کار خود قرار داده است. نام مجموعه این طرح‌های شهری کوهساران است که از

نام قدیمی رشته کوه‌های البرز گرفته شد.

طرجهای کوهسران

کوهسران شامل طرجهایی برای فضا سازی و طراحی محیط طبیعی بکر و گاه درست استفاده نشده هفت دره شمال شهر تهران است، که عبارتند از: طرجهای رود - دره‌های چیتگر، کن، فرحزاد، در که، مقصودبیک و دارآباد سیفوری، کارشناس ارشد دفتر طرح و برنامه سازمان زیباسازی شهرداری تهران، اهداف طرح کوهسران را چنین برسی شمارد: «حفظ و احیای ارزشهای طبیعی، زیستی و اجتماعی تمامی دره‌ها و یالهای کوهستان شمال تهران، به منظور توسعه پایدار، بهسازی محیط زیست، اعتدالی کیفیت محیط شهری، گسترش امکانات گذران اوقات فراغت و افزایش سلامت و ایمنی تمام شهر در برابر انواع آلاینده‌ها و سوانح».

میرفخریسکی، استلادانشگاه و مشاور طرح رود - دره مقصودبیک، در توجیه طرح خود به موضوعاتی اشاره می‌کند که برخی جهت گیریهایی لازم را آشکار می‌سازد: «کوهسران معنی خستناکدهی است اما متأسفانه به خاطر یورش که به جانب آن شده، آسیب دیده است. اکنون باید حرکت معکوسی را آغاز کرد و گام به گام در زمان لازم و مطلوب، به آن رسیدگی شود. دره مقصودبیک می‌تواند پس از طراحی، مسیری سالم را به صورت خطی مرکزی در دوون شهر تهران - تقریباً موازی با محور ولی عصر - به وجود آورد و یکی از اجزای ساختاری شهر و پیاده‌راههایی باشد که دور از خود و دم و شلوغی به مردم تهران بهره‌دهد».

در نقاط مختلفی از شهر تهران، به خصوص در بخشهای شمال شهر، این امکان که اطراف رودخانه‌ها طراحی و فضا سازی شود، وجود دارد. اکنون فضاهای سرسبز باغها و دیواره‌های عریبان اطراف رود درکه از سر چشمه تا کوی نصر، اطراف دریند از سر چشمه تا سرریل تجریش، و اطراف بسیاری از بخشهای شمال شهر، امکان استفاده مایشین در نظر گرفته شده‌اند دارای امکانات فضا سازی هستند. یکی از مناسبترین طرجهایی که می‌تواند حتی در درون بافتهای متراکم شهر در اطراف رودخانه‌ها اجرا شود، پلکانی ساختن دو طرف رودخانه است، به گونه‌ای که آب در حداقل میزان خود در خط القصر محوطه طراحی شده جریان یابد و پلکانهای کساری برای عبور سیلاب در فصول ناآرامی رودخانه مورد استفاده قرار گیرد.

نتیجه گیری

بررسی و تأیید گردید نام علمی این ماده معدنی «زنولیت» است و تاکنون در سطح جهان به خواص متعدد و فوق العاده تأثیر گذار آن پی برده شد.

«مهمترین استفاده و کارکرد این ماده معدنی، از بین بردن موثر بوی متعفن فاضلاب است. آنزیمیت در کانالهای فاضلاب، آمونیاک را جذب و آب محاری را تصفیه شیمیایی می‌کند. مزیت دیگر این ماده معدنی بازماندگی آن است که به سادگی صورت می‌گیرد. استفاده از این ماده معدنی در سطحی وسیع می‌تواند مشکل آلودگی رودخانه‌ها را تا حدود زیادی برطرف کند».

بازگرداندن رودخانه‌ها به حیات شهری

بدنه سازی رودخانه‌ها تأثیر زیادی در منزوی شدن آنها از روند فعالیت شهری داشته است. بدنه سازی عملاً ارتباط شهروندان را با رودخانه‌ها می‌گسلد و به تدریج علاقه و توجه به آن را از ذهن شهروندان پاک می‌کند. شواهد بازگرداندن رودخانه‌ها به عرصه زندگی و حضور شهر و شهروندان، و تعامل آنان با رودخانه، رفع حصر یا شکستن دیوارهای بتنی در محلهایی است که این امکان وجود دارد و همچنین طراحی فضای پیرامون آن به نحوی است که شهروندان بتوانند احساس حسنگی و رنج خود را با آن در آمیزند و در عوض کسب روحیه و شادمانی کنند.

در نقاط مختلفی از شهر تهران، به خصوص در بخشهای شمال شهر، این امکان که اطراف رودخانه‌ها طراحی و فضا سازی شود، وجود دارد. اکنون فضاهای سرسبز باغها و دیواره‌های عریبان اطراف رودخانه در که از سر چشمه تا کوی نصر، اطراف رودخانه فرحزاد و یونکه حواش رودخانه دریند از سر چشمه تا سرریل تجریش، و اطراف بسیاری از بخشهای شمال شهر، امکان استفاده مایشین در نظر گرفته شده‌اند دارای امکانات فضا سازی هستند. یکی از مناسبترین طرجهایی که می‌تواند حتی در درون بافتهای متراکم شهر در اطراف رودخانه‌ها اجرا شود، پلکانی ساختن دو طرف رودخانه است، به گونه‌ای که آب در حداقل میزان خود در خط القصر محوطه طراحی شده جریان یابد و پلکانهای کساری برای عبور سیلاب در فصول ناآرامی رودخانه مورد استفاده قرار گیرد.

بنا توجه به مباحث مطرح شده در گزارش، رودخانه‌ها شدیداً به نگرشی جدید از طرف تصمیم گیرندگان و مسئولان مسائل شهری و کارشناسان مشاور طرحهای عمرانی و فنی مرتبط با رودخانه‌ها، نیاز دارند. باید پذیرفت که نحوه استفاده کنونی از رودخانه‌ها نه تنها ابتدایی، که مضرب و کفران نعمت خداوندی است. گسترش و رشد دانش و تکنیک طراحی شهری در بین مسئولان و کارشناسان مسائل شهری طی دهه اخیر، این امیدواری را به وجود آورده است که رودخانه‌ها نیز همچون برخی دیگر از پدیده‌های طبیعی و انسانی، مشمول بازنگری در اقدامات، طرح نگرش و تصمیم گیری شوند. توسعه قابلیت‌های رودخانه‌ها در قالب طرحهای سنجیده و گزاشناسی بنیاداً مستلزم هزینه‌های زیادی است اما توجه به آثار مستقیم و غیرمستقیم آنها در فضای زندگی شهری و روحیات شهروندان این هزینه‌ها را عقلانی و منطقی می‌نماید. به یاد داشته باشیم که داشتن نگاه اقتصادی و سودجویی، یکی از بزرگترین عواملی است که فضا‌های شهری را به نابودی می‌کشاند و یا فرستها و قابلیت‌های مختلف را برای غنا بخشیدن به حیات شهر و شهروندان به وادی فراموشی می‌سپارد.

رفع آلودگی آب رودخانه‌ها

همان گونه که ذکر شد، آلودگی آب رودخانه‌ها که ناشی از وجود زباله و ریختن فاضلاب در آنهاست، یکی از دلایل منزوی شدن رودخانه‌ها در عرصه حیات شهری به شمار می‌آید. آب جاری رودخانه‌ها خسورر تا نباید آشامیدنی باشد؛ بلکه میزانی از تصفیه که منحصر به شفافیت و زلالی و رفع بوی بد آن شود کفایت می‌کند. در بیشتر قسمت‌های مسیر این رودخانه، به خصوص در ابتدای مسیر، اعمال تصفیه قوی یکی اولیه می‌تواند شرایط را برای استفاده از آب رودخانه‌ها در فضاهای تفریحی آماده سازد.

در شهرداری منطقه ۲۰ طرحی از طرف خانم اسفندیاری، ارائه شده که در آن تأثیرات پاک کنندگی نوعی ماده معدنی به نام آنزیمیت را در آبهای کیف و بد بوی رودخانه‌های این منطقه

یادداشتها

- ۱- گزارش میل مرداد ۱۳۶۶، شماره ۱، ص ۵۸
- ۲- مجموعه مقالات طرح ملی شهری، ش ۲، زمستان ۷۸، سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- ۳- طراحی پهنایش محمدحاجر اودیگران، مجموعه مباحث و روشهای شهرداری، گذر از سیل و زلزله، مسکن و شهرسازی، ۱۳۳۳.
- ۴- مجموعه مقالات طرح ملی شهری، ش ۳، زمستان ۷۸، سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- ۵- مجموعه مقالات طرح ملی شهری، ش ۴، زمستان ۷۸، سازمان زیباسازی شهرداری تهران.



شاخص های امنیت در فضاهای شهری

نازیلا مرادی

فضاهای شهری در برنامه ریزی شهری به فضاهایی اطلاق می شود که به منظور تعامل و گفت و گو و حضور مؤثر و فعال شهروندان در شهرها ایجاد می شوند. اما کار کردن نامناسب این فضاها، امروز واقعیتی تکان دهنده و خشونت بار را بر مدیران و برنامه ریزان شهری آشکار می کند. واقعیتی به نام «عدم امنیت»، رواج دامن گیر و بی سابقه تخریب گرایی، خرید و فروش و قاچاق مواد مخدر، فساد جنسی و تعرض به زنان و کودکان، امروز چنان در فضاهای شهری متداول گشته است که عملکردهای پر ارزشی چون ایجاد تعامل و گفت و گو میان شهروندان را نیز، تحت تأثیر خود، از میان برده است. شاید به همین دلیل شهروندان نیاز خود به روابط اجتماعی و تعامل را در فضاهای بسته و خصوصی پاسخ می گویند. رواج ناامنی در فضای شهری و گریز شهروندان از آن، چرخه معیوبی را ایجاد می کند که خود به گسترش خشونت و ناامنی دامن می زند.

این گزارش در پی پاسخ به دو پرسش بسیار مهم است:

چگونه فضاهای شهری ناامن می شوند؟

آیا می توان امنیت را بار دیگر به شهرها بازگرداند؟

ضرورت ایجاد فضاهای شهری

وجود فضاهای آزاد در شهرها برای پیشگیری از درماندگی، افسردگی، گوشه گیری و خشونت در جامعه ضروری است. این فضاها اگر مطلوبیت داشته باشند شرایط تجلی و بروز خلاقیت را برای شهروندان مهیا می کنند و با کمک به قوه تخیل انسان شهرتین زمینه ای را فراهم می آورند که هر انسان برای درک سوختن خود به آن نیاز دارد. فضاهای شهری، از آنجا که فضایی برای زندگی اجتماعی و تماشا ایجاد می کنند، بسیار پر اهمیت هستند به هر حال تصویر برجسته شهر به این فضاها بستگی دارد و بر عکس تصویر خشن یا یکنواخت آن نیز تأثیری منفی در عملکرد آن به جا خواهد گذاشت. اگر در پی آن باشیم که تعریف دقیقی از فضاهای شهری ارائه دهیم، باید گفت در شهرهای ما دو گونه فضا

به چشم می خورد: فضاهای خصوصی و فضاهای عمومی. فضاهای خصوصی فضاهایی هستند که مورد استفاده فرد یا جمعی کوچک مانند خانواده یا کارکنان یک شرکت قرار می گیرند. در مقابل فضاهای عمومی برای حضور جمع و استفاده همگانی پیش بینی شده اند فضای عمومی، فضایی است که مردم در آن یا غریبه ها یا افرادی که جزو اقوام، دوستان یا همکاران شان نیستند سهم می گیرند این فضا برای سیاست، مذهب، داد و ستد ورزش و همزیستی مسالمت آمیز و برخورد های غیر مشخصی تعریف شده است. فضاهای عمومی انواع فضاهای باز و سرپوشیده را شامل می شوند. میدان و کوچه و خیابان فضاهای باز و سینما، تئاتر، فرهنگسرا، سوزه و لابی هتل ها از جمله فضاهای سرپوشیده به شمار می روند. جهان شاه پاکزاد، استاد دانشگاه شهید بهشتی، با اشاره به سهم بالای فضاهای عمومی در تبادلات فرهنگی می گویند: «فضاهای عمومی به واسطه لطیف و وسیع مخاطبان خود که با انگیزه های بسیار متفاوت در آن حضور می یابند، بستر وقوع زندگی جمعی اند و نه فضاهایی به جا مانده از فضاهای خصوصی. لذا فضاهای شهری تماس مستقیم با زندگی روزانه شهروندان دارند و بیش از سایر فضاها بر زندگی جمعی و فرهنگ آنان تأثیر می گذارند. در این فضاهاست که کودک اولین تجربیات اجتماعی خود را کسب می کند، نوجوان با هنجارهای اجتماعی آشنا می شود و سلامت حرمت سن و تجربه خود را می چشد. فضاهای شهری عرصه های زندگی جمعی و تعاملات اجتماعی هستند. در این فضاها شهروندان گرد هم می آیند تا «من» خود را تبدیل به «ما» کنند؛ «مایی» که شکوه «توان جمعی» را به نمایش می گذارد.»
به رغم اینکه نقش فضای عمومی شهری در تعدیل محیط اجتماعی شهر بر هیچ کس پوشیده نیست، اما امروزه همگان با

بحران فضاهای عمومی رو برو هستند. فضاهایی که جایگاه زندگی عمومی شهر و تجلی گاه مشارکت مردم به شمار می‌روند. اعظم خاتم، جامعه‌شناس شهری، برای تبیین «بحران فضاهای عمومی» ابتدا به نقش هویت بخش آنها اشاره می‌کند. به گفته او، گاه این هویت در مقیاس یک محله عمل می‌کند و گاه در مقیاس یک شهر تأثیر می‌گذارد، و گاه نیز در مقیاس ملی. بنابراین با توجه به وسعت حوزه‌های تأثیر گذاری این فضاها می‌توان عملکردهای سیاسی، فرهنگی و اجتماعی را برای آنها تصور شد.

با توجه به گفته‌های این جامعه‌شناس شهری، آنچه که از آن به عنوان بحران فضای عمومی نام برده می‌شود، به طور مستقیم به عدم حضور شهروندان در این گونه فضاها و پناه بردن آنان به خانه‌های خود باز می‌گردد. نکته دیگر اینکه شهروندان در سواحه با این بحران خود وارد عرصه می‌شوند و به خلق و ایجاد فضایی برای گفت و گو و تعامل می‌پردازند. فضاهایی که شاید بتوان از آنها به عنوان فضاهای غیررسمی یا خودجوش یاد کرد.

وندالیسم یکی از اصلی ترین عوامل مؤثر در طرح نهایی، به ویژه در حیطه مبلمان و عناصر شهری است. این تأثیر به قدری عمیق است که محصولی بدون رعایت نکات طراحی ضد وندالیسم عملاً کاربردی ندارد و تنها حکم نوعی تندیس زیبا را برای موزه‌های شهر خواهد داشت. دو نکته مهم در این میان، طراحی کامل با عنایت به وندالیسم و شرایط محل، و دوم نحوه نصب و استقرار اجزای شهری است. این دو نکته مهم ترین مسئولیت طراح مبلمان شهری است

شکل گیری انواع باتوقی های شهری (همچون میدان محسنی) یا برخی از رستوران ها نوع رویکردهای این گونه شهروندان را به بحران فضاهای عمومی به نمایش می گذارد

عدم استقبال شهروندان از فضاهای عمومی به همین جا ختم نمی‌شود. نکته جالب توجه اینجاست که مردم برای پاسخ به حسن نیاز به روابط اجتماعی، گاه کارکردهای اختصاصی یک فضای شهری را تغییر می‌دهند و آن را به حوزه فضای عمومی نزدیک می‌کنند. مصداق این ادعا، گوهستان های شمیران است. در زمان حاضر عملکرد ورزشی این فضای باز شهری بسیار کم رنگ شده و کاملاً تحت سیطره نیاز جوانان به گفت و گو و تعامل و ملاقات میان آنان قرار گرفته است. خاتم یکی از مهم ترین دلایل شکل گیری فضاهای غیررسمی را فقدان نهادسازی و خلأ رسانه‌های قدرتمند و مردمی عنوان می‌کند و می‌افزاید: «فضای عمومی تحت تأثیر تحولات اجتماعی و سیاسی قرار می‌گیرد. به عنوان مثال، فضای عمومی دهه ۴۰ فضایی است که مردم در آن خواسته‌های اجتماعی و مطالباتشان را با نهاد قدرت و دولت مطرح می‌کنند. بنابراین باید در دوره‌های مختلف نقشی سیاسی برای فضای عمومی شهری قائل شد. البته در دوره‌های رکود سیاست و نیز سیاسی شدن جامعه، این فضاها کارکرد مشخص خود را به لحاظ

کاربری های شهری پیدا می‌کنند»

اکنون وضعیت سیاسی، اجتماعی و فرهنگی حاکم بر کشور مابیان نوعی تغییر آمیخته شده است. ضرباهنگ تنوع سیاسی فرهنگی و تکثر سیاسی در این دوران تنها ضرورت حضور احزاب و روزنامه‌ها را آشکار نمی‌کند. «خاتم» با اشاره به اینکه در چنین شرایطی فضاهای شهری باید دوباره سو و ساخان پیدا کنند، می‌گوید: «باید دید ما چقدر به نیازهای همه جایی‌ای که تنوع فرهنگی سیاسی، تغییر ساختار سنی و حضور و مشارکت گسترده تر زنان را در سطح شهرها به دنبال داشته است پاسخ گفته‌ایم. واقعیت این است که، به لحاظ کیفی و کمی در زمان حاضر از نظر فضای عمومی شهری در مضیقه هستیم. به همین دلیل بازسازی این فضاها و روی کردن دوباره به آنها در شرایط کنونی بسیار ضروری است.»

یکی از راه حل های مقننی برای سواحه با بحران فضاهای عمومی، ایجاد فضاهای مشترک است. بسیاری از مدارس، ادارها و واحدهای مربوط به بخش خصوصی دارای فضاهای باز - مثل زمین ورزش و فضای سبز - هستند. برخی از کارشناسان شهری بر این باورند که گشودن این فضاها بر روی مردم علاوه بر اینکه فضاهای عمومی مشترک را - به ویژه در سطح محله‌ها - ایجاد می‌کند، موجب فعالیت و پویایی این واحدها در ساعات غیر اداری نیز می‌گردد.

به هر حال روی کردن مردم به فضاهای باز و استقبال بیشتر آنان از این فضاها نسبت به فضاهای سر پوشیده شهری، نقش و کارکرد مهم آنها را بار دیگر نمایان می‌کند.

همان گونه که پیداست، فرهنگسراها به عنوان فضاهای سر پوشیده شهری، بسیار کمتر از پارکها با اقبال عمومی رو برو شده‌اند. این امر دلایل مختلفی را در برمی‌گیرد. شرایط عضویت استفاده کنندگان، تقهید به زمان، آموزش رسمی و کنترل فعالیتها از جمله عواملی است که کارکرد فرهنگسراها و فضاهای سر پوشیده را در سایه قرار می‌دهد. این در حالی است که تنوع فعالیتها و رویدادها، حضور غیر ارادی و انتقالی شهروندان و آموزش غیر مستقیم و بی تکلف در فضاهای شهری، شهروندان را به حضور بیشتر تشویق می‌کند.

خاتم برای بهبود عملکرد فضاهای شهری که با برنامه ساخته می‌شود (همچون فرهنگسراها)، پیشنهاد خاصی دارد. او می‌گوید: «فضایی که با برنامه ساخته می‌شود، باید به لحاظ نحوه رفت و آمد، الگوهای کنترل رفتار و ساعت و آموزش آزادتر باشد.»

راه حل دیگری که کارشناسان بر آن تأکید می‌کنند آن است که شکستن دیوار بی اعتمادی بین مدیران شهری به عنوان یکی از عناصر بنده دولت و شهروندان موجب خواهد شد که مردم در فضاهای سر پوشیده بیشتر مشارکت کنند. به هر حال سابقه تاریخی بی اعتمادی مردم نسبت به مسئولان، موجب می‌شود به محض آنکه دولت متولی ایجاد فضاهایی از این دست می‌گردد، شهروندان استقبال چندانی از آن به عمل نیاورند.

نکته دیگری که در باب عدم امنیت در فضاهای شهری باید مورد بررسی قرار بگیرد، رابطه آسیب‌های اجتماعی با فضاهایی است که مستعد بروز این آسیبها هستند. فریبرز رئیس دانا در مقدمه کتاب بررسی‌هایی در آسیب‌شناسی اجتماعی ایران، چنین می‌گوید: «بروز آسیب‌های اجتماعی به فضاهای مستعد شهری نیازمند است زیرا ساختار فضایی می‌تواند به عنوان عامل



نظارت بر فضاهای شهری - نمونه‌ای از فضاهای شهری در دفاع شهر

چندین، می‌توان آنرا نوعی مرگ اجتماعی قلمداد کرد.
وندالیسم، خشونت متعارف در فضاهای شهری

همان گونه که پیش‌تر نیز گفته شد، تخریب‌گرایی (وندالیسم) پدیده‌های بیمارگونه است که اکنون در اکثر محیط‌های شهری ریشه دوانیده است. مهم‌ترین دلیل بروز وندالیسم احساس بی‌تفاوتی در مالک شمردن خود نسبت به اموال عمومی است. در نتیجه وقتی حسن تملک در میان نباشد به تبع آن مسئولیتی نیز در قبال مراقبت از آن وجود نخواهد داشت. رضا مرتضایی، کارشناس ارشد طراحی صنعتی، به تأثیر گذاری این پدیده مخرب بر طراحی اشاره می‌کند و می‌گوید: «وندالیسم یکی از اصلی‌ترین عوامل مؤثر در طرح نهایی، به ویژه در حیطه مبلمان و عناصر شهری است. این تأثیر به قدری عمیق است که محصولی بدون رعایت نکات طراحی شد وندالیسم عملاً کاربردی ندارد و تنها حکم نوعی تندیس زیبارا برای موزه‌های شهر خواهد داشت. دو نکته مهم در این میان، طراحی کامل یا عنایت به وندالیسم و شرایط محل، و دوم نحوه نصب و استقرار اجزای شهری است. این دو نکته مهم‌ترین مسئولیت طراحی مبلمان شهری است.»

این کارشناس با تأکید بر نقش عمده طراح در طراحی مبلمان شهری، می‌افزاید طراح می‌تواند همواره با افزایش محیطی انسانی، احساس احترام و تملک را در افراد برانگیزد و عامل تومیدی و ندال‌ها گردد. به همین دلیل طراح باید جزئیات بناها و تجهیزات عمومی را به گونه‌ای طراحی کند که به راحتی دیده شود و شبیه شیئی دیگری نباشد، توهم و مشکل در استفاده ایجاد نکند و حسن تعلق و مسئولیت بیافریند. در مجموع طراح باید درک درستی از وندالیسم در جامعه مورد نظرش داشته باشد.

همان گونه که پیش‌تر نیز گفته شد فضاهای شهری اکنون آمیخته و آلوده اشکال مختلف جرایم و خشونت گشته‌اند. این جرایم حسن نامی را در این فضاها به شهر و نشان القا می‌کنند. اما تأکید بر وندالیسم در این گزارش، بازتاب متداول‌ترین و شایع‌ترین شکل خشونت در این فضاهاست؛ خشونت که با برخی از ایده‌های طراحانه به خصوص در حوزه مبلمان شهری تا حد بسیار زیادی کنترل شدنی است. اما اشکال دیگر خشونت همچون فروش مواد مخدر، تعرض به زنان و بروز انواع انحرافات جنسی و اخلاقی در فضاهای شهری چنان پیچیده و درهم تنیده است که مجموعه‌ای از متخصصان همچون جامعه‌شناسان، طراحان شهری و برنامه‌ریزان ملی، برای کشودن این گره سردرگم باید مداخله کنند.

بنابراین بار دیگر مسیر موضوع را در این گزارش به سمت عناصر کالبدی محیط و نقش آن در شکل‌گیری ناامنی پیش می‌بریم. بر این اساس از جمله مکان‌هایی که خشونت و ناامنی در آن بیش از فضاهای دیگر احساس می‌شود، پارک‌ها، برخی از خیابان‌ها و میدن‌ها و نیز فضاهای بی‌دفاع شهری است. این فضاها هر یک در ساعاتی از شبانه‌روز بالاخره کارکرد مطلوب خود را از دست می‌دهند و به عبارتی دیگر می‌میرند.

چگونه فضاهای شهری دچار مرگ موقتی می‌شوند؟

شاید نخستین رویکرد مدیران شهری به فضاهای شهری به منشور آتن باز گردد. این منشور که کنگره بین‌المللی معماران در سال ۱۹۳۳ تدوین کرد، تأثیر عمیقی بر تجهیز فضاهای بیرونی شهرهای قرن بیستم گذاشت. در این منشور تفکیک و منطقه‌بندی یا چهار کاربرد سکونت، اشتغال، تفریح و عبور و مرور

بازدارنده یا تقویت‌کننده در بروز و رشد ساختارهای نابه‌هنگار اجتماعی تأثیر بگذارد. مکان‌هایی پرجمع شهری، میدان‌های بزرگ، پارک‌ها، محله مسکونی با ساکنانی که تمرکز جغرافیایی بیشتری دارند، مناطق حاشیه‌ای شهر و فضاهایی از این دست، شرایط مساعدتری را برای بروز رفتارهای نابه‌هنگار ایجاد می‌کنند. انواع ناهنجاری‌ها و آسیب‌های اجتماعی در این مکان‌هایی عمیق‌تر لانه کرده و به سرعت یا شتابان و به سرعت با کنش تدریجی چهره‌عریان و زشت خود را نمایان می‌کنند.

او در ادامه بحث خود می‌افزاید: «نکته قابل توجه، شکل‌گیری یک فضای شهری است که از یک سو از حاکمیت ناپسمانی اقتصادی و اجتماعی و تبلور شهری آن مایه می‌گیرد و از سوی دیگر وقتی برای گسترش جرم و جنایت به خوبی وارد می‌شود و واکنش فضایی مساعد به آسیب‌های اجتماعی نشان می‌دهد.»

ویژگی‌های محیطی در یک فضای شهری از جمله عواملی هستند که به رشد آسیب اجتماعی در آن کمک می‌کنند. رضایه رضازاده، استاد دانشگاه و دکتر در طراحی شهری، با اشاره به این مطلب می‌گوید: «عدم رضایت شهروندان از محیط زندگی‌شان می‌تواند واکنش‌های مختلفی را به دنبال داشته باشد نخستین واکنش تلاش برای تغییر محیط به منظور ایجاد تناسب بین ویژگی‌های محیطی و نیاز عینی یا ایده‌آل ذهنی مختص است. دومین واکنش، انطباق یا سازگاری با محیط است. اما واکنش دیگر که در پی کاهش تعلق مکانی شکل می‌گیرد گسست از محیط است. این واکنش نوعی پشت‌کردن و «نه» گفتن به شرایط محیط زندگی وی است.»

به نظر می‌رسد واکنش سوم ناشی از نوعی بحران در مناسبات اجتماعی است. بحران اجتماعی، مجموعه‌ای از عواملی همچون فقر اقتصادی و فرهنگی و وضعیت روحی و روانی جامعه را در بر می‌گیرد و نوعی احساس عدم تعلق به مکان را در شهروندان ایجاد می‌کند. در مورد فضاهای عمومی شهری مهمترین تظاهرات منفی این واکنش، رواج تخریب‌گرایی یا وندالیسم به عنوان نوعی رفتار ضد اجتماعی است. وقتی فرد توان تغییر یا انطباق محیطی را که در آن به سر می‌برد ندارد، به ناچار به رفتارهایی از این دست می‌پردازد. در شرایط حادثه‌آفرین و واکنش شخصی به آنزواگزی و دوری از روابط اجتماعی در محیط گرایش پیدا می‌کند که با توجه به نیاز اساسی انسان به زندگی

(جشن‌سازی حرکت سواره و پیاده) صورت گرفته بود.

اما خودگرایی معضاری مدرنیسم نتوانست بیامد این زون بندی و تفکیک را پیش بیتی کند.

مهم‌ترین نتیجه تفکیک فضاها بر اساس چهار زون «سکونت، اشتغال، تفریح و عبور و مرور»، خلق فضاهایی بود که هر یک فقط تا ساعاتی از شبانه روز بر اساس عملکرد خود فعال می‌شدند. به عنوان مثال، بخش تجاری یا اداری از ۸ صبح تا بعدازظهر فعال بود بنابراین در ساعات دیگر شبانه روز این فضاها با نوعی خلأ روبرو می‌شدند. نهایتاً هنگامی که این فضاها بر اساس عملکرد خود در این ساعات معین خالی می‌شدند، به فضایی سرده بدل می‌گردیدند. به این ترتیب در ساعاتی که این فضاها بدون هیچ‌گونه عملکردی رها می‌شدند، به بهترین فرصت برای استقرار و جایگزینی انواع مختلف بزکاری در آنها تبدیل می‌گردیدند.

جهانشاه پاکزاد درباره نقش طراحی شهری در مواجهه با



عدم تلاش برای رفع مسائلی که در روزنامه‌ها نام می‌بردند

مسئله تفکیک در منشور آتن می‌گویند: «طراحی شهری دیگر به شهر و فضاهای آن به عنوان پدیده‌ای که به آن نگاه می‌کنیم نمی‌نگرد بلکه آن را مکانی می‌داند که در آن زندگی می‌کنیم، او به خوبی می‌داند که تفکیک فعالیت‌های انسانی به سکونت، کار، تردد و استراحت چه به روز شهرها آورده است.»

با بروز مشکلاتی که ذکر آن رفته، طراحان و جامعه‌شناسان شهری تلاشی برای حل این مشکل اندیشیدند. متخصصانی همچون جین جیکایز، اسکار نیومن، فرانسیس دی. کی جینگ و برخی دیگر، روش‌هایی را برای رفع این معضل شهری ارائه دادند. در بخش‌هایی دیگر این گزارش با تأکید بر پارک‌ها، خیابان‌ها و میدان‌ها که نتیجه تفکیک و زون بندی فعالیت‌های انسانی به «تفریح، اشتغال و عبور و مرور» هستند، به راه‌حل‌هایی که این کارشناسان شهری بر آن تأکید ورزیدند خواهیم پرداخت.

پارک‌ها، فضاهایی که در آن تعامل صورت نمی‌گیرد

انسان شهرنشین امروز برای تعدیل فشار سنگین زندگی شهری نیاز به طبیعت دارد. پارک‌ها در ابتدا با هدف رودرویی و گفت‌وگو شهرنندان در فضاهای شهری به وجود آمدند. اما در بیشتر موارد این هدف طراحان و برنامه‌ریزان شهری برآورده

نشد. رضایده دو عامل مهم را برای بروز این پدیده برمی‌شمارد. او می‌گوید: «ترشد یکباره و سریع شهرها فرصتی برای ایجاد محیطی جهت تعاملات شهروندی - که طبق این مدلی هدایت شود - به وجود نیامد. این رشد سریع انسان‌هایی را گردهم آورد که دارای زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مشترکی نبودند و حقوق یکدیگر را نمی‌شناختند. بنابراین تضاد منافع انسان‌هایی که در فضای مشترکی چون پارک گردهم می‌آیند، موجب برخورد و بروز ناهنجاری‌های اجتماعی می‌شود.»

نکته دیگری که رضایده به آن اشاره می‌کند، وجود نوعی مشکل فرهنگی در استفاده از فضای عمومی در کشور ماست. این مشکل از آنجا ناشی می‌شود که استفاده کنندگان از فضاهای عمومی شهری به جای تلاش برای ارتقا یا یکدیگر به رقابت یا هم برداشته و در صدد تصرف و تسلط بر این گونه فضاها هستند. طبیعی است که این معضل، فضاهای شهری و از جمله پارک‌ها را به فضاهای غیرتعاملی تبدیل کند.

نکته دیگر آن است که شدت آلودگی بستر اجتماعی در فضاهای شهری اکنون کارشناسان و طراحان شهری را متوجه ساخته است که حل این معضل نیازمند سیاست‌گذاری‌های کلان و ملی است و نقش طراح در این میان تنها مناسب‌سازی یا تعدیل محیط است. اهمیت طراحی در فضاهای شهری به اندازه‌های زیاد است که گاه دخالت عوامل نامطلوب دیگر در تحقق اهداف طراحی خلأ ایجاد می‌کند. شاید به همین دلیل در بسیاری از فضاهایی که برای گفت‌وگو و تعامل طراحی می‌شود، عملاً چنین رفتاری اتفاق نمی‌افتد.

به هر حال امروزه جامعه به سمت کاربودی کردن فضاهایش می‌رود، چرا که زیبایی تنها زمانی آشکار می‌شود و معنا می‌یابد که احتیاجات اساسی شهروندان را که ناشی از کثرت شهرنشین است برآورده کند.

نکته مهم دیگر در باب فضاهای شهری، امکان‌گرایی کالبدی یا استطاعت فضا است. بر این اساس تفکر مدرنیستی معتقد است که فضاهای کالبدی می‌توانند رفتار مردم را عوض کنند. یعنی با طراحی ویژه یا تمهید کالبدی می‌توان رفتار خاصی را در شهروندان تسهیل و تشویق کرد. برای مثال طراحی صحیح نشستن‌گاه در پارک‌ها می‌تواند شرایط شکل‌گیری گفت‌وگو و تعامل میان افراد حاضر در این مکان‌ها را تشویق کند. اما عکس این قضیه نیز صادق است؛ یعنی اول فضا، خلق می‌شود و سپس این مردم هستند که چگونگی استفاده از فضا را انتخاب می‌کنند. به این ترتیب باره‌سازی فضاهای عمومی می‌تواند زمینه هرج و مرج و شیوع کجروی‌های فردی و اجتماعی را فراهم ساخت.

عباس زادگان شهرساز و استاد دانشگاه درباره رابطه بین محیط و رفتار اجتماعی و نقش آن در طراحی، چنین می‌گوید: «برای مطالعه رابطه بین محیط و فرد روش‌های متعددی برای طراحان وجود دارد. یکی از آن روش‌ها به کارگیری تبحر و مهارت‌های شخصی است. یعنی طراح بر اساس تجربیات ذهنی خود باید پیش‌بینی کند یا خلق یک فضا چه رفتاری در آن اتفاق می‌افتد. این روشی هنرمندانه است. روش دیگر روش روانشناسی محیطی است که به تبیین رفتار مردم در یک فضا می‌پردازد. اما هر یک از این روش‌ها تنها به یک بعد مسئله می‌پردازند. «جیدمان فضا» نام روشی است که تمامی اجزای شهر را با توجه به یکدیگر می‌بیند و تأثیر تمام اجزای شهر را بر همدیگر در نظر دارد. به این ترتیب با برقراری نوعی ارتباط

ریاضی میان خیابان و عناصر شهری بستر تحقیقاتی مناسبی ایجاد می‌شود.

رساناده یا اشاره به اینکه نمی‌توان مردم را به طور عام از طریق محیط به انجام کاری واداشت بلکه تنها می‌توان امکان بروز بعضی از رفتارها را کم یا زیاد کرد، می‌گوید: «محیط ناامن ممکن است فردا به محیطی امن تبدیل شود بنابراین بیش از آنکه ایده‌های طراحیانه برای حل این معضل به کار آید باید سطح فرهنگ استفاده کنندگان از فضا را ارتقا داد»

بر اساس نوعی دیدگاه به نام دیدگاه احتمالی محیط رفتاری خاص را حمایت می‌کند و احتمال بروز آن را بالا می‌برد اما تعیین کننده بروز رفتاری خاص در محیط نیست. همین امر در عرصه ادراکی و دریافت ذهنی نیز مطرح است. ممکن است معانی در محیط نهفته باشد اما در نهایت بر اساس توان و مهارت‌های تخصصی و سوابق فرهنگی اجتماعی احتمال درک معانی خاص در بین برخی استفاده کنندگان بیشتر می‌شود. به این ترتیب



سویا سازی از فضاهای مشرب که ضروری نشکی بر قسمت در کالی این فضا به هر محیطی آن کمک می‌کند.

محیط رفتار خاصی را دیکته نمی‌کند بلکه صرفاً امکان و احتمال بروز آن را فراهم می‌آورد و ویژگی‌های فرهنگی مردم نیز احتمال بروز رفتارهای خاص را نسبت به سایر رفتارها بالا می‌برد. به این ترتیب، آنچه که در حیطه طراحی مطلوبیت را به پارک‌ها باز می‌گرداند، به کارگیری شیوه‌هایی چون از بین بردن فضاهای تنوع، ایجاد مسیرهای عبور شهروندان، برقراری روشنایی مناسب، ایجاد پوشش گیاهی یکدست که موجب تشکیل فضاهای نشود، ایجاد المان‌های فرهنگی، از میان بردن نقطه‌های گور و یکدست کردن پیچیدگی‌ها و گذر هاست که در طراحی می‌توان از آنها سود جست. ایجاد کاربری‌های خاص در پارک‌ها، راه حل دیگری است که ذهن بسیاری از دست‌اندرکاران و کارشناسان شهری را به خود معطوف ساخته است.

رئیس دانشا در این باره می‌گوید: «احداث فضاهایی در پارک برای گروه‌های اجتماعی سالم، امنیت را فراهم می‌آورد و استقرار وسایل بازی در پارک، به خانوادگی شدن محیط پارک کمک زیادی می‌کند. به همین ترتیب احداث فضاها به‌همچون کتابخانه، موزه، رستوران و چایخانه‌های مناسب دارای تأثیرات مثبت زیادی در همین جهت خواهد بود»

نکته مهم دیگر در باب پارک‌ها، مسئله نظارت بر آنهاست.

این نظارت گاه می‌تواند از طریق سپردن آنها به بخش خصوصی یا اقتدار پلیس کنترل شود.

پاسکسازی اخیر پارک لویزان به وسیله نیروی انتظامی، اقدامی است که طی سه سال گذشته چندین بار تکرار شده است. در این پارک به رغم بیش‌بینی هتل، رستوران و دیگر عناصر تفریحی، ناامنی وجود داشت. بنابراین به نظر می‌رسد در برخی از موارد استفاده از اقتدار پلیس تنها راه حل برای بازگرداندن امنیت به یک فضای شهری است.

سپردن پارک‌ها به بخش خصوصی یا اعمال نوعی مدیریت مختلط به وسیله بخش خصوصی و شهرداری، استفاده از مشارکت مردم محله و NGOها در نگهداری از پارک‌ها و برگزاری جشن‌های محلی در آنها، از جمله روش‌هایی است که عملکرد پارک‌ها را تقویت می‌کند.

نکته مهم دیگر در باب امنیت پارک‌ها، زمان بندی کردن فعالیت‌های شهر است، که از نتایج منشور آن به شمار می‌آید. اینکه چه ساعاتی حضور در شهر مطلوب یا نامطلوب است، نکته‌ای است که استراتژیست‌ها و برنامه‌ریزان ملی آن را به مردم دیکته می‌کنند. رساناده با اشاره به این مطلب که محدود کردن

اشکال دیگر خشونت همچون فروش مواد مخدر، تعرض به زنان و بروز انواع انحرافات جنسی و اخلاقی در فضاهای شهری چنان پیچیده و درهم تنیده است که مجموعه‌ای از متخصصان همچون جامعه‌شناسان، طراحان شهری و برنامه‌ریزان ملی، برای گشودن این گره سردرگم باید مداخله کنند

ساعات کار رستوران‌های دربند و در که را که اخیراً صورت گرفته است نوعی نظارت ناکارآمد است، می‌گوید: «با محدود کردن این ساعات‌ها امکان استفاده از فضاهای طبیعی و مطلوب از خانواده‌ها گرفته می‌شود و عملاً جای چند درمید فعالیت نامطلوب باز گذاشته می‌شود؛ حال آنکه حضور خانواده‌ها نوعی فرهنگسازی در این فضاهاست. این در واقع حضوری است که فعالیت‌های نامطلوب را به طور طبیعی به انزوا می‌کشاند».

خیابان‌ها و میدان‌ها، فضاهای شهری مطلوب یا نامطلوب
خیابان‌ها و میدان‌ها فضاهای ارتباطی هستند که نه تنها عناصر ارتباطی تلقی می‌گردند بلکه عامل مهمی در وحدت میان نمودهای گوناگون معماری محسوب می‌شوند. اگر برای این فضاها مفهوم فضای ملاقات را در نظر بگیریم، عدم امنیت و فضای غیر تعاملی در آنها نیز به خوبی مشهود است. خیابان کنار کردی فراتر از عبور و مرور دارد. خیابان همچون فضایی میانی در بین ساختمان‌های شهری عمل می‌کند. اما شدت استفاده از فضا و توسعه استفاده از خیابان، آن را همچون فضایی عمومی تعریف می‌کند.

میدان‌ها و خیابان‌ها فضاهای میانی هستند که عموماً کارکردی اداری و تجاری نیز دارند. جین جیکلز ترکیب

عملکردها را در یک خیابان بهترین راه حل برای ارتقای سطح مطلوبیت و رابط اجتماعی در آنها ذکر می‌کند. او معتقد است که احداث واحدهای مسکونی بر روی واحدهای تجاری، اداری موجب می‌شود که بعد از ساعات پایانی کار، هنوز زندگی در فضا جریان داشته باشد.

امانکار نیومن در مورد فضاهای میانی، معتقد به تفکیک عرصه‌هاست. او همچنین معتقد است تعریف فضاهای میانی عرصه‌های خصوصی، نیمه خصوصی، نیمه عمومی و عمومی موجب می‌شود که فرد بلافاصله از فضای خصوصی وارد فضای عمومی نشود. این کارشناسان برای برقراری امنیت در فضاهای شهری راه حل‌های کالبدی دیگری نیز ارائه داده‌اند. از جمله این روش‌ها اشرف، ساختمان‌های مسکونی پرخیابان‌ها و فضاهای باز شهری و برقراری تعادل میان ارتفاع ساختمان و فضاهای شهری است. به هر حال برنامه‌ریزی برای فضاهای غنی همچون خیابان‌ها و میدان‌ها، به دلیل فعالیت و همکاری‌های گروهی متعددی که صورت می‌گیرد، بسیار مشکل است و به همین دلیل باید با دقت کارشناسانه و ویژه‌ای همراه باشد.

در مورد میدان‌ها و به ویژه میدان‌های محلی نیز که بیشتر

می‌کند. او می‌گوید: «اشکال عمومی تأثیر گذارتر از سطوح افقی هستند و احساس بسته شدن فضا را در افراد تقویت می‌کنند. از مهم‌ترین این فضاها می‌توان به فضاهای کنار بزرگراه‌ها، بولوارها و فرودها اشاره کرد. بله‌های موجود در خیابان ولی عصر تهران که این خیابان را به منطقه یوسف‌آباد و خیابان گاندی متصل می‌کند، از جمله بنابرترین فضاهای بدون دفاع در شهر تهران به شمار می‌روند. براساس گفته کی چینگ وجود وضعیت عمومی در بله‌هایی از این دست موجب می‌شود که تلوم بصری آنها با محیط قطع شود و بازی دفاعی بر بله‌ها سنگینی کند.

زیر گذرها نیز به عنوان سطوح کف، فرو رفته بر اثر افزایش عمق محدوده فرو رفته ارتباط بصری خود را با محیط از دست می‌دهند و به محله مناسب برای وقوع بزهکاری تبدیل می‌شوند. همان گونه که پیش‌تر نیز ذکر شد، معضل ناامنی در شهرها و فضاهای شهری امروز چنان فزونی گرفته است که حتی در حد طرح مسئله نیز در این گزارش نمی‌توان به تمامی ابعاد آن پرداخت. اگر در این گزارش به معضل ناامنی در شهر پرداخته شده، هدف از آن یادآوری این نکته مهم به مدیران شهری و دست‌اندرکاران شهری است که باید برای بازگرداندن تعادل و

تفکیک فضاهای براساس چهار زون «سکونت، اشتغال، تفریح و عبور و مرور» خلق فضاهایی بود که هر یک فقط تا ساعاتی از شبانه روز براساس عملکرد خود فعال بودند. به عنوان مثال، بخش تجاری یا اداری از ۸ صبح تا بعد از ظهر فعال بود. بنابراین در ساعات دیگر شبانه‌روز این فضاها با نوعی خلأ روبرو می‌شدند. تنها تا هنگامی که این فضاها براساس عملکرد خود در این ساعات معین خالی می‌شدند، به فضایی موده بدل می‌گردیدند. به این ترتیب در ساعاتی که این فضاها بدون هیچ گونه عملکردی در آنها می‌شدند، به بهترین فرصت برای استقرار و جایگزینی انواع مختلف بزهکاری در آنها تبدیل می‌گردیدند.

آرامش به شهر تدبیری جدی اندیشید. این تدبیر اجماع عقل همگانی را طلب می‌کند. طراحان، مدیران شهری و برنامه‌ریزان شهری به همراه برنامه‌ریزان ملی همه و همه در حل مسائلی از این دست سهیم و مؤثرند.

انجام مطالعات مقدماتی و پایه مهم‌ترین بحثی است که رضازاده نیز بر آن تأکید می‌ورزد. در نظر گرفتن تفاوت‌های فرهنگی - و به تبع آن تفاوت‌های الگویی - و استفاده از مدل‌های بومی شده در بحث‌های مطالعاتی در نهایت به طراحی بهتر فضاهای عمومی شهری شده و از آسیب‌پذیری فضاهای شهری می‌کاهد.

اهمیت دادن به خصوصیات محلی در تجهیز فضاهای شهری باید به گونه‌ای باشد که هر فضا به تنهایی و با توجه به معیارهای تاریخی، جامعه‌شناختی، روانشناسی، فنی و مالی در نظر گرفته شود. به این ترتیب کیفیت فضای شهری از ثناء خواهد یافت.

مدیران شهری باید این نکته را از نظر دور نهند که راه حل‌های مقطعی نمی‌تواند پدیده دامن گیر ناامنی فضاهای عمومی شهری را سامان دهد. تنها در بستن زمان و به کارگیری مجموعه‌ای از عوامل می‌توان ابعاد این پدیده شهری را محدود کرد. در این میان مدیران شهری باید نقش پراهمیت خود را در هر برهه به شایستگی ایفا کنند.

کارکرد اجتماعی و تعاملی دارند، باید امکان حضور گروه‌های مختلف اجتماعی فراهم آید و فضا در سیطره قشری خاص نباشد و به علاوه شب‌ها نیز فعالیت‌های مجاور میدان ادامه یابد. در این صورت بستر لازم برای حضور شهروندان و نظارت آنان بر فضا فراهم می‌شود. البته لازم است چنین بستری بهره‌مندی از میلان شهری مناسب، ایجاد فضاهای ویژه برای کودکان، سالمندان و زنان، وجود تجهیزات روشنایی و حذف گوشه‌های تاریک و کم‌تردد است.

چنین فضایی در عین حال که باید محصور باشد و تنها حکم مکانی برای ملاقات افراد محله را داشته باشد، باید به گونه‌ای در نظر گرفته شود که ابزار کنترل رفتارهای اجتماعی در آن مورد استفاده قرار گیرد. ورودی‌ها و نحوه اتصال دسترسی‌ها به میدان و زاویه آنها، از جمله مواردی است که می‌تواند حریم میدان‌های محلی را به شکل خصوصی‌تری تعریف کند.

از مسئله خیابان‌ها و میدان‌ها که بگذریم، فضاهای دیگری نیز در شهرها وجود دارند که دارای استطاعت زیاد برای وقوع بزهکاری هستند. این فضاها که از آن به عنوان فضاهای بدون دفاع شهری تعبیر می‌شود، قابلیت وقوع جرایم و تخلفات و اعمال ناپه‌نجار را بیش از سایر فضاهای شهری دارند. فرانسس، دی. کی چینگ یکی از عوامل کالبدی مؤثر در ایجاد فضاهای بدون دفاع شهری را وجود اشکال عمومی در معماری عنوان

شهر سالم در گرو مشارکت مردمی

خاتون میرا شد



شهرها از عوامل گوناگونی چون انسان ها، محیط طبیعی و دستاوردهای بشری پدید آمده اند. با وقوع انقلاب صنعتی تحولات عظیمی در شهرنشینی به وجود آمد، که به تبع آن بیشترین سکنه کشورها در شهرها ساکن شدند؛ و تغییراتی نیز در ساختارها و روابط اجتماعی و نظام ارزشی به وجود آمد.

با توجه به اینکه شهر موجودی است زنده، پویا و انسان محور، برای داشتن شهر سالم به برنامه ریزی دراز مدت نیاز است. بر عهده مدیران و برنما صهریزان شهری است که شهروندان را در رسیدن به خواسته های شان برای داشتن شهری سالم، زندگی سالم و هوای سالم یاری کنند. به همین منظور، یک دهه است که پروژه شهر سالم به پیشنهاد سازمان بهداشت جهانی (W.H.O.) در تهران شکل گرفته است.



زندگی، قابلیت های خود را به حداکثر ممکن برسانند. هدف ماهوی آن نیز ایجاد سلامت عمومی برای همه و مراقبت های اولیه بهداشتی برای پیشرفت و دستیابی کامل به سلامتی است. این طرح بر اساس تفکر مک کوهن (T.M.C. Keown) بنیان گذاشته شد. به عقیده او، مهم ترین عامل ارتقای سطح سلامت در کشورهای توسعه یافته در قرون ۱۹ و ۲۰، پیشرفت در خدمات بهداشتی درمانی و فناوری مربوط به آن و تغییرات اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی بوده است.

ضرورت تشکیل ستاد شهر سالم

اعلام پیام سالروز جهانی بهداشت - شهر سالم برای زندگی بهتر - در فروردین ماه ۱۳۷۵، و تصویب هیأت وزیران در همان سال مبنی بر تشکیل «شورای هماهنگی پروژه شهر سالم کشور» متشکل از ده وزیر و چهار رئیس سازمان، نقطه عطفی برای شروع جدی این ستاد بود که چهار سال از افتتاح آن می گذشت. با تشکیل گروه کارشناسی شهرهای سالم کشور متشکل از نمایندگان وزارتخانه و سازمان های عضو شورای هماهنگی این طرح پروژه های شهرهای سالم کشور به تمام استاندار ها ابلاغ گردید. در زمان حاضر طرح شهر سالم در شهرهای مختلفی چون تهران، کاشان، بندر عباس، قزوین، اهر و زنجان در حال اجراست. برنامه اجرایی و زیربنایی شهر سالم نیز بر دو اصل «همکاری بین بخشی» و «مشارکت مردمی» قرار دارد.

واژه شهر سالم برای اولین بار در سال ۱۹۸۶ در کنفرانس مراقبت های بهداشتی در شهر تورنتو کانادا با استراتژی «بهداشت برای همه» مطرح شد. در ایران نیز به پیشنهاد سازمان جهانی بهداشت، مقرر گردید که تهران به عضویت این طرح بین المللی در آید. در پی آن، با مشارکت شهرداری تهران و سایر سازمان های وابسته، اولین سمپوزیوم شهر سالم در آذر ماه ۱۳۷۱ با حضور جمعی از کارشناسان مسائل شهری، اجتماعی، بهداشتی و زیست محیطی برگزار گردید و متعاقباً ستاد شهر سالم با همت شهرداری تهران تشکیل شد.

فلسفه وجودی پروژه شهر سالم، رفع معضلات اجتماعی، بهداشتی و زیست محیطی در نقاط مختلف شهری و ایجاد تغییر در رفتار و نگرش افسراد جامعه است. با توجه به اینکه محدوده انتخاب شده در این پروژه (کوی ۱۳ آبان) دارای معضلات زیادی بوده، فعالیت های عمرانی و طرح های مختلفی در زمینه های اجتماعی، بهداشتی، آموزشی، تحقیقاتی و نظایر اینها به اجرا در آمد.

شهر سالم

شهر سالم، شهری است که در آن با ایجاد و گسترش پیوسته شرایط فیزیکی و اجتماعی زیست محیطی و استفاده بهینه از منابع و امکانات موجود، محیطی فراهم شود که ساکنان آن ضمن حمایت از یکدیگر و مشارکت گروهی در انجام کلیه امور

پس از برگزاری سمپوزیوم شهر سالم دو تهران، که برای اولین بار تشکیل ستاد شهر سالم را در ایران مطرح کرد مقدمات اجرایی این پروژه به طور آزمایشی در کوی ۱۳ این در جنوب تهران فراهم شد.

فریور شریفزاده، مدیر کمیته محیط زیست ستاد شهر سالم تهران، در خصوص انتخاب این محدوده به عنوان اولین مکان و نقطه شروع طرح اظهار داشت: «بر اساس بسیاری از دیدگاههای کارشناسی، جنوب شهر تهران به عنوان مرکز ورود و تجمع مهاجران و مرکز آسیبهای متعدد اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی شناخته شد با توجه به اهداف ستاد که مهم ترین آنها ارتقای بهداشت و سلامتی محیط است، قرار شد در زمینه مدیریت شهری اقداماتی صورت گیرد. در این میان با توجه به مشکلات متعددی چون رشد شهری و کمبود امکانات، قرار شد با هماهنگی و همکاری مسئولان مدیریت شهری، مشارکت مردمی در عرصه عمران شهری صورت گیرد. به همین منظور فعالیت های اجتماعی و فرهنگی جدید و بکری، از قبیل ایجاد ۹

عضویت آن در می آید.

مشارکت های مردمی و سازمان های دولتی

مردم محلی در زمینه برنامه ریزی و ارائه خدمات شهری و مراحل تصمیم گیری با سازمان های دولتی، تشریک مساعی می کنند. آنها برای یافتن راههای رفع نیازهای اساسی، به همکاری علاقه مند هستند و راه حل های لازم را با توجه به منابع موجود در زمینه های فرهنگی، اجتماعی، بهبود وضعیت بهداشت و حفاظت از محیط زیست ارائه می دهند. مشارکت های گروهی مردمی می تواند به وسیله «قرار دادهای مردمی» با سازمان های دولتی صورت گیرد، به شکلی که دولت، گروه های محلی را در انجام اموری که به بهبود وضعیت سلامت و محیط زیست منجر می شود حمایت و یاری کند.

اهداف ستاد شهر سالم

بهبود وضعیت بهداشت عمومی و محیط زیست، مستلزم بالا بردن سطح آگاهی مردم و جلب همکاری آنها با سازمان های دولتی و مؤسسات شهری است تا بتوانند در ارائه خدمات

واژه شهر سالم برای اولین بار در سال ۱۹۸۶ در کنفرانس مراقبت های بهداشتی در شهر تورنتو کانادا، با استراتژی «بهداشت برای همه» مطرح شد. در ایران نیز به پیشنهاد سازمان جهانی بهداشت، مقرر گردید که تهران به عضویت این طرح بین المللی در آید



بهداشتی و زیست محیطی به طور مؤثرتری اقدام کنند. گسترش نقش مقامات محلی در امور مربوط به بهداشت عمومی و تشویق آنان در اجرای راهبرد «سلامت برای همه» در سطح شهر، اصلی ترین هدف ستاد طرح شهر سالم به شمار می آید. اهداف فرعی ستاد نیز عبارتند از: افزایش آگاهی مردم از مسائل بهداشتی در برنامه توسعه شهری، تحرک سیاسی و مشارکت عموم برای آمادگی و اجرای برنامه بهداشتی شهری، افزایش توانایی های مقامات دولتی محلی در اعمال مدیریت و حل مشکلات شهری و بهره مندی از شیوه همکاری بین بخشی و باری مردم و نظایر آنها.

سابقه آوایی، مدیر هماهنگی کمیته های شهرداری تهران، در پاسخ به این سؤال که ستاد شهر سالم برای رسیدن به اهداف خود چه اقداماتی انجام داده است، اظهار داشت: «پروژه شهر سالم بر دو اصل مشارکت مردمی و همکاری بین بخشی بنا نهاده شده است. اگر این دو محور تحقق یابند، بسیاری از معضلات شهری حل شدنی است و این امر جز با خود آگاهی در زمینه های مختلف اجتماعی، شهری، زیست محیطی امکان پذیر نمی گردد.»

یکی از اقدامات مهم پروژه شهر سالم، اطلاع رسانی به مردم به شیوه های گوناگون است و به رغم اینکه آموزش در همه سازمان های دولتی در رأس این شیوه ها قرار دارد، اعتقاد به نهادینه کردن آن با حضور مردم در مسائل اجتماعی شهرشان

کمیته در ستاد شهر سالم، انجام پذیرفت تا حسن مسئولیت پذیری و مشارکت مردم به کار گرفته شود.

شریفزاده ویژگی مهم شهر سالم را ارتباط مستقیم آن با مردم دانست و افزود: «شهر سالمی می تواند مردم را در محیط شهری به تحرک وادارد و آنها را نسبت به محیط اطرافشان آگاه و حساس سازد و مشارکت شان را نیز بیشتر کند. همچنین ارتقای توسعه پایدار از اصول افزایش مشارکت مردم و انسان محوری محسوب می شود.»

مدیریت پروژه شهر سالم

- شورای همکاری بین بخشی، که همان شورای بهداشت شهرستان است، به منظور پشتیبانی از برنامه های بهداشتی و بسیج اجتماعی، برنامه ریزی دقیقی را انجام داده است. این شورا مسئولیت تنظیم و اجرای برنامه توسعه بهداشت شهری را بر عهده دارد.

- شورای کارشناسی محلی، یا هسته های متشکل از سازمان های دولتی و شخصیت های مهم دولتی که به بهبود وضع بهداشت علاقه مند هستند تشکیل می گردد. این شورا فعالیت هایی را در زمینه جلب مشارکت سازمان های دولتی و غیردولتی، گروه های اجتماعی، سازمان های بین المللی، دانشگاه ها و مؤسسات آموزشی، انجام می دهد. بنابراین، شورای کارشناسی محلی بنیادی فراگیر است که افراد با اساسی علائق مشترک و فعالیتشان در توسعه اجتماعی و بهداشت عمومی، به



شهر سالم می تواند مردم را در محیط شهری به تحرک وادارد و آنها را نسبت به محیط اطرافشان آگاه و حساس سازد و مشارکتشان را نیز بیشتر کند. همچنین ارتقای توسعه پایدار از اصول افزایش مشارکت مردم و انسان محوری محسوب می شود

محیط، مواد غذایی و آموزشیاران بهداشت است. هر کدام از این گروهها وظایف خاصی را بر عهده دارند، که از آن دست است: کنترل و نظارت بر بهداشت کلاس، کنترل و نظارت بر بهداشت دانش آموز، گزارش علل و مدت غیبت دانش آموزان و جز اینها.

کمیته ورزشی: فعالیت‌های این کمیته با هدف ترویج فرهنگ ورزش و حفظ سلامتی افراد در زمینه‌های مختلفی چون پیمایش اسکیت‌بازان، کانوئ دوچرخه سواری و بازی‌های محلی تفریحی ورزشی ویژه بانوان در ورزشگاه مخصوص انجام می‌گیرد.

کمیته بهداشت: این کمیته طرح کلاس‌های بهداشت محلی را در دست اجرا دارد و توانسته است کلاس‌های آموزشی زیادی را با اعضای متقلوبت و با حضور ۱۳ نفر مربی اداره کند.

کمیته محیط زیست: در این کمیته آموزش مقدماتی مسائل محیط زیست به خاتم‌های خانه‌دار، با این اهداف صورت می‌گیرد: پرورش افراد فعال و آگاه به محیط زیست، تغییر رفتار اجتماعی زنان خانه‌دار و به دنبال آن تغییر رفتار خانوارهای شهری در مواجهه با مسائل زیست محیطی، احیای روش‌های سنتی حفاظت از محیط زیست در سطح شهری و نظایر اینها.

کمیته فرهنگ و هنر: از جمله فعالیت‌های این کمیته، طرح آشنایی با میراث فرهنگی ادبی است. این طرح در محله دولت آباد به وسیله یک استاد دانشگاه و تعداد زیادی شرکت کننده به اجرا

است. این کار با انتخاب یک فرد سرشناس در هر محل انجام گرفت و با برگزاری نشست‌های متعدد در محله‌های طرح، کم‌کم باب گفت‌وگو با مردم باز شد. مشکلاتشان شناسایی و اعتماد انسان نیز جلب گردید. به تبع این امر، با گماشتن یک مربی در هر محل، مردم با اعتماد و برنامه‌های خود بیشتر آشنا شدند.

وی در پاسخ به این پرسش که پس از جلب اعتماد مردم، آنها چه گامی در این زمینه برداشتند و آیا اصلاً عکس‌العملی نشان دادند یا نه، چنین گفت: «از آنجا که فرهنگسازی تابع زمان است و نسل به نسل منتقل می‌شود، تأثیر بسزایی در مردم دارد. با شکل‌گیری این گونه مشارکت‌ها، این حرکت، به فرزندان و نسل بعد نیز منتقل می‌شود. مشارکت مردمی جزء افتخارات ستاد که تشکلی مردمی است، محسوب می‌گردد. هدف اصلی همانا آموزش نحوه تصمیم‌گیری و نحوه انتخاب، صحیح به مردم است. فکر می‌کنم ما در این امر، موفق بودیم چرا که نتیجه آن شکل‌گیری کمیته‌های مختلفی در ستاد بوده است.»

کمیته‌های اختصاصی

ستاد شهر سالم با تشکیل کمیته‌های اختصاصی در زمینه‌های مختلف زیر به فعالیت می‌پردازد:

کمیته بانوان: فعالیت‌های این کمیته عبارتند از: آموزش بانوان محله شهر سالم در زمینه آشنایی با حقوق فردی و اجتماعی و خانوادگی، به منظور ارتقای سطح آگاهی آنان در زمینه شناخت حقوق فردی و اجتماعی و جلوگیری از فسیع حقوق آنها، و شناخت و یافتن هویت و جایگاه اصلی بانوان در خانواده و جامعه و همچنین ارتقای سطح آگاهی خانواده در زمینه مسائل حقوقی و نظایر اینها.

کمیته تعاون و امور اجتماعی: طرح ایجاد اشتغال از طریق تشکیل شرکت‌های تعاونی در این کمیته دنبال می‌شود. این طرح با هدف کلی ایجاد انگیزه خوداشتغالی در جوانان از طریق تشکیل شرکت‌های تعاونی در حال اجراست.

کمیته آموزش: این کمیته به اجرای طرح بهداشتیاران مدارس می‌پردازد. طرح مذکور شامل ۴ گروه بهداشتیار کلاس،

یکی از اقدامات مهم پروژه شهر سالم، اطلاع‌رسانی به مردم به شیوه‌های گوناگون است و به رغم اینکه آموزش در همه سازمان‌های دولتی در رأس این شیوه‌ها قرار دارد، اعتقاد به نهادینه کردن آن با حضور مردم در مسائل اجتماعی شهرشان است

فاضلاب، بررسی آلودگی صوتی ناشی از صنایع، ایجاد ورزشگاه، رفع مضرات ترافیکی، زیباسازی محلی و همچنین فعالیت‌هایی چون تشکیل شورای زنان، بهیسه کردن و سالم‌سازی اماکن کسب و معازنه‌های منطقه، راه‌اندازی واحد مشاوره تنظیم خانواده، آموزش خانگی برای زندگی بهتر، همکاری و مشارکت بانوان عضو کلاس‌ها در ایجاد و نگهداری فضای سبز محله، سمپاشی عمومی منازل و معابر و مدارس برای از بین بردن موش و حشرات موزی - با مشارکت مردم - برگزاری کلاس‌های آموزشی و اشتغال برای درآمدزایی خانواده‌ها، بهداشت ساکنان محله، گشت‌های گروهی فرهنگی - تفریحی بانوان عضو کلاس‌ها، طرح پیشگیری از اعتیاد، مناسب‌سازی محیط برای افراد کم‌توان جسمی و حرکتی و نظایر اینها. همچنین تحت پوشش قرار گرفتن تمامی مدارس منطقه و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های گوناگون در زمینه چگونگی گذران

در آمده و شامل جلسات متعدد تفسیر قرآن و تفسیر متنی است. اصول اساسی شهر سالم شهر سالم برای دستیابی به این اهداف کیفی و تحقق آنها تلاش می‌کند:

- داشتن فضایی تمیز و محیط فیزیکی مطمئن با کیفیت عالی،
- داشتن اکوسیستمی که در زمان حاضر ثابت و در دراز مدت پایدار باشد.
- داشتن جامعه منسجم و قوی با حمایت دو جانبه مردم - دولت،
- ایجاد زمینه برای مشارکت بیشتر مردم و کنترل آنان در مورد تصمیم‌گیری‌هایی که بر زندگی، بهداشت و رفاه آنها تأثیر می‌گذارد.
- پرآوردن نیازهای اساسی از قبیل غذا، آب، سریناه، درآمد،



آشنایی سیاستگذاران و برنامه‌ریزان بخش‌های مختلف توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی با سلامت و برنامه و فراهم کردن تشکیلات مناسب برای اجرای پروژه شهر سالم سبب تحول و دگرگونی محیط زیست و سلامت شهروندان می‌شود



لوقات فراقت، جلب مشارکت فعال، تقویت روحیه مسئولیت‌پذیری تعاون و رشد اجتماعی در دانش‌آموزان، ارتقای سطح آگاهی آنها و ایجاد رقابت سازنده و مفید در رسیدن به اهداف متعالی، نمونه‌هایی از اقدامات انجام شده است که ایران را به عنوان هفت کشور اول بین کشورهای شمال آفریقا و خاور میانه در اجرای پروژه شهر سالم جای داده است.

آشنایی سیاستگذاران و برنامه‌ریزان بخش‌های مختلف توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی با سلامت و برنامه و فراهم کردن تشکیلات مناسب برای اجرای پروژه شهر سالم سبب تحول و دگرگونی محیط زیست و سلامت شهروندان می‌شود و یکرنگی و هماهنگی سیاست‌ها از مهم‌ترین عوامل در استحکام این پروژه‌ها به شمار می‌آید.

مشارکت و دخالت مردم در این امور، بی‌گمان نقش بسزایی در موفقیت و اجرای پروژه‌ها دارد، چرا که مهم‌ترین اهداف این طرح تغییر فرهنگ و نگرش مردم نسبت به مسائل محیط زیست‌شان است. بنابراین مردم باید به اجرای این امر پایبند باشند، تا پروژه «شهر سالم برای زندگی بهتر» به بار نشیند.

ایمنی و کار برای تمام مردم شهر.

- دسترسی گسترده به منابع و زمینه‌های گوناگون، با امکان برقراری ارتباطات گسترده،
- داشتن اقتصاد شهری زنده، نوآور و پویا،
- تشویق شهروندان به برقراری رابطه با تمدن و میراث گروه‌های گذشته،
- داشتن سیستمی که با خصوصیات موجود سازگار باشد و موجبات ادامه راه را فراهم آورد.
- داشتن حداقل سطح مناسب بهداشت عمومی و خدمات درمانی، به گونه‌ای که این خدمات در دسترس همگان قرار گیرد،
- وضعیت مطلوب بهداشتی.

اجرای پروژه

منطقه ری، کوی ۱۴ آبان، با جمعیتی حدود ۵۰ هزار نفر به عنوان منطقه آزمایشی برای این پروژه در نظر گرفته شد. ستاد شهر سالم به ثمر رساندن طرح‌های عمرانی متعددی را در کارت‌نامه خود دارد، که از آن جمله است: احداث پارک‌ها، فرهنگسرا، کتابخانه‌ها، حفاظت از محیط سبز، هدایت آب و

تمرین مشارکت شهرداری با سازمان‌های غیردولتی شهری

آزاده افشار

افزایش جمعیت شهرنشین و توسعه کالبدی شهرها، مدیریت شهرها را با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده است، به طوری که مدیران شهری پیش از پیش به ضرورت مشارکت مردم در اداره امور شهرها پی برده‌اند. سازمان‌های غیردولتی (NGO) از جمله ساز و کارهای ارائه خدمات شهری به شمار می‌روند که می‌توانند نقش بسزایی در رفع معضلات و توسعه شهر داشته باشند. در اکثر کشورها NGOهای بسیاری در اداره امور شهرها دخالت دارند و تجربیات موفق را در این زمینه ارائه کرده‌اند. در سطح شهر تهران نیز NGOهای بسیاری در زمینه امور شهری فعال هستند و تاکنون نتایج ارزنده‌ای را در کارنامه خود به ثبت رسانده‌اند.

از جمله این سازمان‌های غیردولتی، «مرکز گفت و گوی جوانان» است که با حمایت و همکاری شهرداری منطقه ۳، جشنواره‌ای تابستانی را برای معرفی قابلیت‌های مشارکتی سازمان‌های غیردولتی و آشنا کردن مردم با این سازمان‌ها و آموزش فرهنگ شهری به کودکان برگزار کرد.

گزارش حاضر به بررسی اهداف و رویکردها و رویدادهای این همایش، به همراه معرفی برخی از سازمان‌های غیردولتی که در زمینه مسائل شهری فعال هستند، می‌پردازد.



در این همایش کودکان ابتدا از طریق ایستگاه گرم جذب می‌شدند و اشکالی نظیر خرگوش، موش و گربه بر صورت آنها نقش می‌بست و سپس به ایستگاه نقاشی و کارگاه آموزشی هدایت می‌شدند. در ایستگاه نقاشی نیز کودکان خندان چهره‌های از سبزی درختان و لطافت آب را به تصویر می‌کشیدند و جایزه دریافت می‌کردند.

در کارگاه بازیافت نیز به کودکان و نوجوانان آموزش‌هایی در خصوص چگونگی استفاده از اشیای دورریختنی - مثل شیشه نوشابه و قوطی - و تبدیل آنها به وسایل تزئینی داده می‌شد. گفتنی است که مرکز گفت و گوی جوانان با برگزاری این کارگاه‌ها و برنامه‌های متنوع در زمینه محیط زیست، علاوه بر آموزش کودکان سعی در ایجاد حساسیت مردم منطقه نسبت به مسائل و معضلات شهر و منطقه داشته است.

آموزش تئاتر با موضوع ترافیک بخش دیگری از برنامه‌های مذکور بود که در آن آموزش‌هایی همچون نحوه عبور از خیابان و مانند اینها به کودکان داده می‌شد.

قریانه‌ی قانمی، معاون فرهنگی و اجتماعی شهرداری منطقه ۳ تهران، در باره مشارکت سازمان‌های غیردولتی در اداره امور شهرها اظهار داشت: «محور فعالیت‌های شهرداری، شهر و نخلان هستند. از این رو شهرداری مسئولیت سنگینی را به لحاظ پوشش مسائل فرهنگی، اجتماعی، تفریحی بر عهده دارد. با توجه به این امر می‌توان از NGOها به عنوان سازمان‌های خودجوش و مردمی و غیردولتی در جهت آموزش مسائل شهر و شهروندی - مانند ترافیک، حمل و نقل، فضای سبز، و در نهایت نیز اداره امور شهرها - سود جست.»

به گفته وی، تعداد شکل‌های غیردولتی در سال‌های اخیر افزایش داشته است که این امر نشان از رشد و توسعه مطالبات و خواسته‌های مردم دارد.

نگاهی به دنیای کودکان در جشنواره تابستانی

یکی از فعالیت‌های اصلی جشنواره، تدارک برنامه‌هایی برای آموزش و سرگرمی کودکان، همچون ایستگاه گرم، ایستگاه نقاشی، کارگاه بازیافت، موسیقی، و تئاتر با موضوع ترافیک بود.

طرح به منظور فرهنگ سازی در میان اقشار مختلف در زمینه حمایت از حیوانات و جلوگیری از انقراض آنها اجرا شد. انجمن طراحان صنعتی حافظ محیط زیست (فراسیز) انجمن فراسیز از دیگر سازمان های تخصصی غیرانتفاعی است که به همکاری با شهرداری منطقه ۳ در زمینه محیط زیست می پردازد. هم اکنون این تشکل طرح بهیسه سازی خیابان

میزهای گفت و گوی NGO ها با شهروندان
در کنار برنامه های آموزشی برای کودکان، میزهای گفت و گویی نیز به منظور آشنایی مردم منطقه با NGO ها فراهم شده بود که در آن هفت تشکل غیردولتی و سازمان فرهنگی هنری شهرداری منطقه ۱۳ «فرهنگسرای سالمند» به معرفی فعالیت های خود می پرداختند.



محور فعالیت های شهرداری، شهروندان هستند. از این رو شهرداری مسئولیت سنگینی را به لحاظ پوشش مسائل فرهنگی، اجتماعی، تفریحی بر عهده دارد

شریعی را به لحاظ میلمان شهری، استانداردسازی پل های عابر پیاده، تعدیل سطل های زباله در مسیر خیابان و نظایر اینها در دست بررسی دارد.

انجمن بین المللی پادسیز (پیشگیری، آموزش و درمان)
اهداف سوسسه بین المللی پادسیز، آگاهی محیط زیست، جلوگیری از آلودگی زیستگاه بشر و انسان با رویکرد به اهمیت محیط سالم برای زندگی سالم جامعه بشری و نظایر اینهاست.

یکی از فعالیت های اصلی جشنواره، تدارک برنامه هایی برای آموزش و سرگرمی کودکان، همچون ایستگاه گرم، ایستگاه نقاشی، کارگاه بازیافت، موسیقی، و تئاتر با موضوع ترافیک بود

مرکز گفت و گوی جوانان شهرداری منطقه ۳
این مرکز به منظور ارتقای سطح مشارکت مردم در مسائل مختلف، زمینه هایی را برای جذب توجوانان و جوانان منطقه فراهم ساخته است. مرکز مورد بحث، با حمایت معاونت فرهنگی اجتماعی شهرداری منطقه ۳ فعالیت هایی را به انجام رسانده است، که از جمله آنها برگزاری کلاس های هنری، راه اندازی کتابخانه با هدف ایجاد فضای آموزشی و علمی، تشکیل

این انجمن فعالیت های بسیاری را در زمینه حفظ محیط زیست، مبارزه با آلودگی ها، تفکیک زباله برای بازیافت، و مانند اینها به انجام رسانده است.

سازمان فرهنگی - هنری شهرداری منطقه ۱۳ تهران «فرهنگسرای سالمند»

فعالیت های این فرهنگسرا به سالمندان اختصاص دارد و هدف آن ایجاد تفریح و محبت در جامعه نسبت به سالمندان است.

گروه های کاری نوجوانان در مرکز گفت و گو، همکاری و مشارکت نوجوانان در مسائل مختلف شهری اعم از فرهنگی، هنری و زیست محیطی، و نظایر اینها.

جشنواره تابستانی نیز از دیگر برنامه های این تشکل غیردولتی بوده است.

جمعیت زنان مبارزه با آلودگی محیط زیست
این جمعیت در واقع اولین تشکل زنان ایرانی است که به



سازمان مورد بحث در این زمینه اقدام به راه اندازی کانون جهان دیدگان کرده، و برنامه های ورزشی، فرهنگی، هنری، اجتماعی و مذهبی مختلفی را برای سالمندان تدارک دیده است.

برگزاری جشنواره «تابستانی» علاوه بر اینکه زمینه ساز تعامل و آشنایی مردم منطقه با فعالیت های NGO ها شد، این امکان را نیز فراهم ساخت که مردم منطقه ۳ در ارتباطی رو در رو و صمیمی با معاون فرهنگی اجتماعی شهرداری منطقه ۳ تهران مشکلات خود را با وی در میان بگذارند. ادامه این روند، به گسترش اعتماد شهروندان و شهرداری به یکدیگر و مشارکت با هم خواهد انجامید.



منظور حفظ و نگهداری محیط زیست شکل گرفته است. از جمله اهداف این تشکل غیردولتی، ارتقای فرهنگ زیست محیطی به آحاد مردم است که از طریق آموزش های مستمر و ترویج و تبلیغ اخلاق زیست محیطی حاصل می شود. تیل به این اهداف، در پیش گرفتن مسیری را که به توسعه پایدار منتهی شود، اصل ضروری به شمار می آید.

انجمن حمایت از حیوانات (دستان کوچک)
هدف این NGO حمایت از حیوانات، حمایت از محیط زیست، و فعالیت های فرهنگی - هنری است که به منظور ایجاد شرایط مطلوب تر زندگی برای حیوانات شکل گرفته است. یکی از طرح های جالب و ارزنده این تشکل، طرح اطلاع پرندگان پارک شهر با همکاری شهرداری منطقه ۱۳ است. این

ترافیک، واقعیت تلخ عبور و مرور شهر تهران

ترافیک عنوان کرد و افزود: «بر اساس مطالعات به عمل آمده، شهر تهران نیاز به ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه دارد که با ساخت ۳۰۰ کیلومتر بزرگراه از این مقدار، اکنون تنها به ۲۰۰ کیلومتر دیگر نیاز است.»

وی ادامه داد: «روزانه ۱۱ میلیون سفر درون شهری در تهران صورت می‌گیرد که تلاش بر این است تا از این میزان ۴ میلیون سفر از طریق مترو انجام شود.»

«با فراهم ساختن مقدمات ساخت مسیر ایستگاه میرداماد تا میدان تجریش، این بخش طی ۲ تا ۳ سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.»

«اسرزه کشورهای دنیا توسعه شبکه بزرگراه‌ها، مترو و حمل‌ونقل عمومی را تنها راهکار حل معضل ترافیکی نمی‌دانند.» وی در مورد اینکه باید شهروندان را به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی سوق داد، گفت: «هم‌زمان با رشد و توسعه شهرها وسایل حمل‌ونقل عمومی گسترش نیافت. بنابراین شهروندان ترجیح دادند با خرید خودروی شخصی به عبور و مرور در سطح شهر بپردازند، در حالی که داشتن خودرو در سطح شهر و کشور مستلزم مقررات و استانداردهای بین‌المللی است.»

وی - روز ترافیک - را سرآغاز پیگیری اقدامات مستمر برای حل معضل ترافیک عنوان کرد و افزود: «هر ساله در این روز به محاسبه عملکرد یک سال گذشته خواهیم پرداخت، با این قصد که ببینیم تا چه اندازه در حل معضل ترافیک، کاهش زمان تلف شده شهروندان در ترافیک و گسترش وسایل حمل‌ونقل عمومی موفق بوده‌ایم و به شعار زمینی سبز، آسمانی آبی و ترافیکی روان عمل کرده‌ایم.»

ناصر محرم‌نژاد، دبیر کمیته ملی توسعه پایدار، در خصوص رابطه توسعه پایدار و ترافیک چنین گفت: «بیش از ۵۰ درصد مردم ایران در شهرها زندگی می‌کنند و هر روزه تعداد جمعیت



۷۰ درصد آلودگی هوا و مسائل زیست محیطی، به تردد روزانه دو و نیم میلیون خودرو در سطح شهر تهران مربوط می‌شود که ترافیک ناسالم شهری حاصل از آن موجب هدر رفتن ۱/۹ دهم میلیارد ساعت زمان در طول روز می‌گردد، به منظور ایجاد بستر فرهنگی در اجتماع، و ارتقای سطح فرهنگ و رفتار ترافیکی در بین شهروندان، روز ۲۷ مرداد هر سال به اهتمام جمعیت حامیان اندیشه سبز و همگامی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران «روز ترافیک» نامگذاری شده است.

شهر تهران در این روز میهمان اولین جشنواره بزرگ ترافیک با همکاری ۲۸ سازمان غیردولتی (NGO) و شورا یاران مناطق مختلف شهرداری به صورت همگانی، و برگزاری سمیناری تخصصی با موضوع ترافیک در تالار حرکت بود.

محمد مهدی خسندنیان، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، با بیان «شعار سبز، آبی و روان» مردم را به مشارکت در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و حفظ محیط زیست دعوت کرد و گفت: «معضل ترافیک و مسائل ناشی از آن مسئله‌ای نیست که به دست یک فرد یا یک سازمان حل شود بلکه این امر نیازمند اراده ملی و مشارکت مردمی است.»

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران ساخت ۵۵ کیلومتر خیابان و احداث بیش از ۲۰۰ کیلومتر بزرگراه در تهران در سال‌های اخیر را به عنوان فعالیت‌های این معاونت در زمینه

بر اساس مطالعات به عمل آمده، شهر تهران نیاز به ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه دارد که با ساخت ۳۰۰ کیلومتر بزرگراه از این مقدار، اکنون تنها به ۲۰۰ کیلومتر دیگر نیاز است

بسیاری از ناراحتی‌های جسمی و روانی ناشی از ۱۷۰ کیلوگرم سستی است که سالانه وارد ریه‌های شهروندان تهرانی می‌شود. در خاشیه برگزاری همایش روز ترافیک برنامه‌های متفاوتی در سطح شهر تهران به اجرا در آمده که در ادامه به پارهای از برنامه‌ها اشاره می‌شود.

پلیس کوچک

در روز ترافیک ۸۰ کودک، تهرانی همراه با مأموران راهنمایی و رانندگی ساعاتی چند در میدان شهر ایستادند و به رانندگان متخلف بزرگ جریمه ارشادی و یک شاخه گل تقدیم کردند.

در روز ترافیک هیچ راننده‌ای جریمه نقدی نشد.

تجمع کودکان

در روز ترافیک کودکان و نوجوانان تهرانی با تجمع در خیابان جلال آل احمد در نزدیکی سازمان حمل و نقل ترافیک تهران، ضمن گرامیداشت روز ترافیک از پدر و مادرها و مسئولان کشوری خواستند تا به مسئله ترافیک و حل معضلات حمل و نقل شهری، بیشتر بپردازند.

توزیع سه هزار پاکت شیر یا بستوریزه

مأموران راهنمایی و رانندگی در معرض خطر ابتلا به انواع بیماری‌های ناشی از آلودگی هوای تهران هستند. به همین منظور کودکان در این روز، حدود ۳ هزار پاکت شیر در بین مأمورانی که در چهارراه‌ها و تقاطع‌های شهر تهران در حال انجام وظیفه بودند، توزیع کردند.

تنظیم موتور رایگان

۵ مرکز معاینه فنی خودرو در تهران در روز ترافیک به ارائه خدمات رایگان پرداختند.



روبه فزونی است و شهرها در حال گسترش‌اند و ترافیک به نیاز شهری بدل شده است.

وی ادامه داد: در اکثر شهرهای بزرگ کشورهای اروپایی و آسیایی ترافیکی رونق در خیابان و بزرگراه‌ها به چشم می‌خورد. ایجاد سیستم ترافیک رونق در شهرها نیازمند ابزارهایی چون راهنمایی و رانندگی، مأموران آموزش دیده، و سیستم

امروزه کشورهای دنیا توسعه شبکه بزرگراه‌ها، مترو و حمل و نقل عمومی را تنها راهکار حل معضل ترافیکی نمی‌دانند

هدف از برگزاری این همایش، ایجاد حساسیت در مردم و مسئولان برای ارتقای سطح فرهنگ ترافیک و حمل و نقل شهری است

این مراسم علاوه بر تنظیم موتور خودروها، ۱۵-۲۰ هزار فیلم رایگان نیز در اختیار مراجعه‌کنندگان قرار دارند.

سدور گواهینامه رانندگی

در روز ترافیک شهسوک آزمایش به صورت رایگان پاسخگوی متقاضیان سطور گواهینامه رانندگی بود.

معضل امروز ترافیک شهر تهران در گرو توسعه بزرگراه‌ها، افزایش تعداد ناوگان‌ها و تجهیز شبکه حمل و نقل بدون شهری به اشکال مختلف، از جمله به کارگیری قطارهای سبک شهری است.

هوشمند ترافیکی است؛ اما کارایی این ابزارها همگی نیازمند ساماندهی و مدیریت توانمند است.

ماتی تیکو پایمان مفرد دبیر ستاد برگزاری روز ترافیک در این زمینه گفت: «هدف از برگزاری این همایش، ایجاد حساسیت در مردم و مسئولان برای ارتقای سطح فرهنگ ترافیک و حمل و نقل شهری است.»

وی ادامه داد: «تنها با رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و آموزش فرهنگ ترافیکی، می‌توان تا ۷۰ درصد به میزان بهره‌وری از حمل و نقل شهری اضافه کرد.»

«وی همچنین از تمامی شهروندان و سازمان‌ها خواست تا به مسئله حمل و نقل شهری توجه بیشتری نشان دهند؛ زیرا

همایش سالگشت تصویب و تأسیس قانون بلدیہ تهران، به منظور بزرگداشت تفکر قانون مداری در اداره امور شهر و جنبه‌های مردم سالاری قانون شهرداری و بررسی مسائل و مشکلات مدیریت شهری، در مرداد ماه امسال به همت فرهنگسرای شهر در تهران برگزار شد.

در این همایش قرصتی برای متخصصان و صاحب نظران مسائل شهری به دست آمد تا دیدگاه‌های خود را درباره تاریخ تطور قانون شهرداری، ایرادات دامنه دار شهرداری در حیطه قانون و اجرا، بیان کنند و بر ویژگی غیر متمرکز بودن نگاه قانون شهرداری در اداره شهرها تأکید ورزند. گذشته از این، بسیاری از مسائلی که کمتر مورد توجه قرار دارند، نظیر پشتوانه‌های فکری و قانونی حفاظت از میراث ملی در شهرها، یگانگی شخصیت حقوقی شهرداری و شورای شهر و استفاده از تجارب کشورهای خارجی در تدوین قوانین مربوط به شهر نیز مورد بحث صاحب نظران قرار گرفتند.

در این همایش یکروزه آقایان، دکتر فضل اله هاشمی، دکتر حمید ماجدی، دکتر ناصر عظیمی، دکتر نوید سعیدی رضوانی، حبیب اله طاهرخانی و کامیوز نوروزی مقالاتی را رایج کردند که چکیده‌ای از آنها را فرهنگسرای شهر منتشر کرد.

در همایش سالگشت تأسیس بلدیہ شهر تهران بررسی شد

نگاه مردم سالارانه و تجربه تمرکزگرایانه در اداره شهر

گزارش حاضر شامل چکیده‌ای از مقالات ارائه شده در این همایش است.

مراقبت در رفع تکدی و تأسیس دارالمساکین و دارالعجزه و مریشخانه و اشغال آن، مواظبت در اینکه معایر شهری موافق نقشه معینی باشد و اقدامات مقتضیه بر ضد حریق و سایر بلیات،» بخشی از اهداف و مقاصد مورد نظر قانونگذاران مجلس شورای ملی در تدوین و تصویب قانون بلدیہ در سال ۱۲۸۶ بودند. با گذشت حدود یک قرن از زمان تأسیس بلدیہ، اهداف و کارکردهای شهرداری امروز تغییری فراوان کرده است.

مشارکت مردم یا نمایندگان مردم در اداره امور شهرها از جمله موضوعات مورد نظر قانونگذاران در تدوین قانونهای تکمیلی شهرداری، طی سالیان بعد بود. با وجود این هر سال که از تشکیل این نهاد مردم سالار می گذشت، نه تنها در تجربه اداره مردم سالارانه شهر چیزی افزوده نمی شد بلکه سیاستهای آمرانه حکومتها و تلاش در جهت متمرکز کردن اداره شهرها در دایره اقتدار دولت بیشتر و حلقه مشارکت مردمی و اداره محلی شهرها تنگتر می گردید.

شهرداری یا گذشت ۹۴ سال از عمر پرفراز و نشیب خود، تاکنون نتوانسته است جایگاه خود را که مبتنی بر مشارکت مردم و استقلال در تصمیم گیری، هزینه، درآمد و مدیریت محلی است، در چارچوب مدیریت کشور بیابد.

سیر تکاملی قانون شهرداری

فضل اله هاشمی، صاحب نظر با تجربه در مسائل شهری، تحولات قانون شهرداری را در چهار مرحله قانونگذاری چنین تشریح کرد: «نخستین قانون در زمینه اداره شهر، در سال ۱۲۸۶ به نام قانون بلدیہ به تصویب مجلس شورای ملی رسید. این قانون در سالهای بعد به تدریج بازبینی شد و تغییراتی در آن صورت گرفت. به دنبال اجرا نشدن قانون بلدیہ، به خصوص تا دهه اول حکومت استبدادی و قدرت مدار رضاخان، در سال ۱۳۰۹ قانون بلدیہ در مجلس شورای ملی بررسی گردید و با تغییراتی در ۷ ماده به تصویب رسید که ماده هفتم این قانون حکم به انقاع قوانین قبلی می داد. حضور مستشاران امریکایی

انقلاب مشروطه در سال ۱۲۸۵، سرآغاز تفکری جدید در اداره امور مملکت بر اساس قوانین و مقررات و پیشگیری از مدیریت متمرکز و استبدادی در کشور بود. به دنبال تحولات مختلف سیاسی و اجتماعی ناشی از انقلاب مشروطه، در سال ۱۲۸۶ مجلس شورای ملی قانونی را تصویب کرد که به موجب آن نهادی نوین بر اساس الگوهای اروپایی، مسئولیت اداره بخشی از امور شهر و رفع نیازهای شهروندان را بر عهده گرفت. تاکنون ۹۴ سال از تصویب قانون و تشکیل «بلدیہ» در تهران می گذرد. در این مدت قانون بلدیہ، چندین بار اصلاح و تکمیل شد و تغییراتی متناسب با اوضاع زمان و نیازها و مبانی جدید مدیریت شهری در آن صورت گرفت. تشکیل بلدیہ پاسخی به نیازهای اولیه زندگی شهری بود: «حفظ منافع شهر، ایفای حوائج شهرها، اداره کردن آنچه اهالی شهر برای اصلاح امور بلد به موجب قانون می دهد، مراقبت در عدم تحلی آذوقه شهر به وسایل ممکنه، ساختن و پاک نگاهداشتن کوچه ها و میدان ها و خیابان ها و پیاده روها و کالسکروها و ...» مراقبت در تقیه قنوات و پاکیزگی حمامها،

که بعضی از آنها متخصصان شایسته‌ای بودند. فرصتی پیش آورد که در سال ۱۳۳۸، زمام آن نخست‌وزیر وقت، قانون بلدی به شهرداری را با همکاری و مشاوره این مستشاران بازبینی کند. نتیجه این بررسی و بازبینی، تصویب قانون جدیدی در ۹۰ ماده بود. قانون بلدی به آخرین بار در سال ۱۳۳۴ در زمان نخست‌وزیری مصدق مجدداً بازنگری شد و در ۹۰ ماده تنظیم گردید و به صورت آزمایشی تصویب شد. تصویب نهایی این قانون به زمانی در آینده موکول شد - که هرگز فرا نرسید. قانون اخیر سنگ بنای قانون جاری شهرداری است و با وجود عدم تصویب نهایی، مورد پذیرش همگان است.

هاشمی در ادامه به قانون‌های دیگری اشاره کرد که پس از سال ۱۳۳۴ در زمینه مسائل مدیریت شهری تصویب شدند: «قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران [۱۳۵۱]، قانون نوسازی و عمران شهری [۱۳۴۷]، قانون تأسیس وزارت آبادانی و مسکن [۱۳۴۶]، از جمله قوانینی هستند که در طول سال‌های مختلف، قانون شهرداری را تکمیل کردند».

پس از انقلاب اسلامی عمده‌ترین اقدامی که در زمینه تحول قانون شهرداری انجام شد، تصویب قانون تشکیل شوراهای اسلامی شهر است که به دنبال ظهور مشکلاتی که در طول چند سال اجرای آن مشخص شد، هم‌اکنون در مجلس در دست بررسی و اصلاح است.

هاشمی در بخش سوم سخنان خود به طرح مباحثی در زمینه قانون شهرداری و شورای اسلامی شهر پرداخت و چنین اظهار کرد: «وظایف و اختیارات شورای شهر که در قانون مطرح شده دارای ابهامات زیادی است. در حقیقت بسیاری از اختیارات و وظایفی که در قانون شوراها برای شورای شهر ذکر شد، نوعی تکلیف است، نه اختیار. آنچه مهم به نظر می‌رسد، روشن ساختن اختیارات شورای شهر است، نه وظایف آن. موضوع دیگر نارسایی در وظایف و اختیارات شهرداری است، با توجه به اینکه در بسیاری از کشورهای دنیا، تمام امور محلی در حیطه اختیار و تصمیم‌گیری شهرداری قرار دارند، در ایران نیز باید امور محلی هماهنگی داشته باشند و هماهنگی کردن آنها باید در یک مرکز (که بهتر از شهرداری جای دیگری نیست)، انجام شود. بنابراین قانون باید به کیفیت اصلاح شود که شورای شهر نه تنها در امور مربوط به شهرداری تصمیم‌گیری کند بلکه امور محلی را نیز در حیطه تصمیم‌گیری خود وارد سازد».

هاشمی ضمن ایراد گرفتن از حق وزارت کشور برای انحلال شورا یا سلب عضویت اعضا یا پیگرد قانونی آن در صورت ارتکاب خلاف، گفت: «در نظر گرفتن چنین اختیاراتی برای وزارت کشور، در اصل با اساس کار و فلسفه کلی تشکیل شورای شهر تطابق ندارد؛ و از آنجا که تصمیمات شورای شهر بر اساس دیدگاه‌ها و تصمیمات جمعی اعضاست، نمی‌توان فرد فرد اعضا را مسئول تخلف شورا دانست».

ایراد دیگری که وی در قانون شورا وارد دانست، محدود کردن زمان خدمت شهردار به دورهای چهار ساله است: «از آنجا که تصمیمات شورای شهر برای اجرا در یک دور زمانی ۲ ساله (طول دوره حیات شورا) گرفته نمی‌شوند و در واقع تازمانی که تغییر ریخ ندهد لازم‌الاجرا هستند، همچنین ما در نظر گرفتن این اجازه که شورا هر وقت صلاح بداند می‌تواند شهردار را قبل از چهار سال تمییر دهد، لزومی به محدود کردن مدت خدمت

شهردار به چهار سال نیست. یعنی تا هر زمان که شهردار مورد پذیرش شورای شهر است باید بتواند به طور قانونی شهر را اداره کند».

عوض دیگر مورد توجه هاشمی، یگانگی شخصیت حقوقی شهرداری و شورای شهر است.

بنیادهای حقوقی قانون شهرداری

کامیاب‌ترین تئوری، حقوق دان و پژوهشگر بررسی قانون شهرداری در وزارت کشور، در سخنرانی خود به بررسی مبانی حقوقی قانون شهرداری در ایران پرداخت. وی در زمینه نگرش غیر متمرکز و محلی قانون شهرداری برای مدیریت شهر و شخصیت حقوقی مستقل شهرداری گفت: «اهمیت این نکته بر پایه اعتبار شخصیت حقوقی مستقل شهرداری - موضوع ماده ۳ این قانون - و پذیرفتن سیستم انتخاب شهردار است. شهردار منتخب شورایی است که خود به طور مستقیم از طرف مردم انتخاب می‌شود؛ به همین دلیل دارای شخصیتی غیر حاکمیتی است و در واقع شهروند مستقل از ساختار رسمی حکومت به شمار می‌آید».

«شهرداری دارای شخصیت حقوقی متفاوت از شخصیت حقوقی بعضی از سازمان‌هایی است که اصالتاً مستقل اند ولی جزئی از ساخت حکومت و متصب آن هستند. مانند بانک‌ها و سازمان تأمین اجتماعی؛ این تفاوت از برگزیده شدن آن از طرف مردم - و نه انتصاب دولت - ناشی می‌شود».

نوروزی نگاه قانونگذار و دولت را در تصویب و اجرای قانون شهرداری متفاوت می‌داند. «در حالی که قانون شهرداری، نوعی ساختار دموکراتیک مدیریت محلی را برای جامعه شهری پیش‌بینی کرده است، دولت در ایران با نگاهی امرانه، هیچ‌گاه برقراری مناسبات دموکراتیک را در جامعه شهری برتابیده است. اجازه وزارت کشور برای انحلال شوراهای و حق سلب عضویت اعضای شورا، نمونه‌هایی از رفتار غیر دموکراتیک دولت در مدیریت شهری است».

نوروزی در ادامه سخنان خود، به تشریح رفتار غیر دموکراتیک دولت در زمینه تعیین و گرفتن عوارض شهری پرداخت: «انجمن شهر سابق، و شورای شهر کنونی، اجازه قانونی برای وضع عوارض دارند، ولی نظام سالیانه عمومی کشور که مبتنی بر تمرکز دولتی و ارتباطاً مردم با دولت در چارچوب قانون مالیات‌های مستقیم است، تنها دریافت و واریز عوارض را به خزانه دولت مجاز می‌داند. آنچه که شهرداری از این درآمد عمومی دریافت می‌کند بسیار ناچیز است. در واقع دولت، شهرداری را از منابع مالی قانونی خود محروم کرده است».

وی پایان سخنان مدیریت شهری کنونی ایران را در گرو وقوع تناقض و دوگانگی بین نگاه امرانه سیاسی دولت، نگاه دموکراتیک قانون شهرداری دانست و افزود: «دولت در زمینه مدیریت شهری اکنون با نوعی پارادوکس (دوگانگی) مواجه است؛ از یک طرف خود را زیر بار گران و عظیم هزینه شهرها بیرون می‌کشد، و از طرفی سعی در تحمیل و حفظ امریت خود در مدیریت شهری دارد. دولت چنانچه نمی‌خواهد بار مالی اداره شهر را به دوش بکشد، باید پای خود را از مدیریت شهری بیرون بکشد».

«اساساً شورای شهر و شهرداری، شخصیت حقوقی واحدی دارند و اعمال این شخصیت بر عهده شهرداری است».



جایگاه عناصر مدیریت شهری در فرایند برنامه‌ریزی شهری ایران

حیبالله طاهرخانی، کارشناس ارشد مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور، سخنرانی خود را به بررسی «جایگاه قانونی عناصر مدیریت شهری در فرایند برنامه‌ریزی شهری ایران» اختصاص داد. وی ابتدا، مفهوم عناصر مدیریت شهری و فرایند برنامه‌ریزی شهری را این گونه تشریح کرد: «عناصر مدیریت شهری شامل شهرداری، شورای شهر، شهروندان و نهادهای مدنی شهری هستند. آنها محلی‌اندولی ادارات دولتی را که در سطح محلی فعالیت می‌کنند در بر نمی‌گیرند» برنامه‌ریزی شهری نیز فرایندی است که از تصمیم به عمل برنامه‌ریزی شروع می‌شود و با اجرا ادامه می‌یابد. این فرایند شامل تصمیم به عمل برنامه‌ریزی، تهیه، بررسی، تصویب و اجرا است.»

طاهرخانی در بخشی از سخنان خود، در نشان دادن میزان تطابق قوانین شهرسازی ایران با ایالات متحده، اظهار داشت: «میزان دخالت عناصر مدیریت شهری در فرایند برنامه‌ریزی که موضوعی بنیادین در قوانین ایالات متحده به شمار می‌آید، در ایران با گذشت زمان محدودتر شده و فرایند برنامه‌ریزی شهری به تدریج به سمت تمرکزگرایی دولتی پیش رفته است.»

طاهرخانی برای تبیین موضوع گرایش به تمرکزگرایی در برنامه‌ریزی شهری ایران در طول سالهای مختلف، به تشریح زمانی تصویب قوانین شهرسازی پرداخت و گفت: «قدیمی‌ترین قانونی که درباره برنامه‌ریزی شهری یا طرح‌ریزی شهری در کشور تصویب شد، قانون احداث و توسعه معابر و خیابان‌ها بود که در سال ۱۳۱۷ به تصویب رسید. در این قانون، شهرداری مسئول تهیه و بررسی نقشه‌های شهری شد. به علاوه، فرستی نیز برای اعتراض شهروندان به نقشه و تصمیمات شهرداری، در نظر گرفته شد. پس از آن در سال ۱۳۲۵، با الحاق ماده ۹۷ به قانون شهرداری، زمینه تشکیل شورای عالی شهرسازی فراهم آمد که

وظیفه آن تصویب نقشه‌های جامع شهرسازی بود. تصویب این قانون آغازی بر روند تمرکزگرایی در فرایند برنامه‌ریزی شهری به وسیله دولت و حذف عناصر مدیریت شهری در این فرایند بود. با وجود این، نقطه اوج روند تمرکزگرایی در برنامه‌ریزی شهری، تصویب قانون تشکیل شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال ۱۳۵۱ است که به موجب آن عناصر مدیریت شهری دخیل در فرایند برنامه‌ریزی شهری به شهرداری، و نقش آن تنها به اجرا محدود می‌شد.

در قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری، تصویب کلیه طرح‌های جامع شهری، به تصویب یک نهاد قانون‌گذار ملی متشکل از دستگاه‌های اجرایی بخشی ملی و بدون حضور هیچ یک از عناصر مدیریت شهری یا نهادهای محلی مجزی این طرح‌ها منوط شده است.»

طاهرخانی در ادامه بررسی موضوع تمرکزگرایی در برنامه‌ریزی شهری، افزود: «در روند تمرکزگرایی یاد شده، با تصویب این نامه‌ها و مصوباتی از طرف دولت و شورای عالی شهرسازی و معماری، روز به روز عناصر مدیریت شهری به حاشیه می‌روند. برای نمونه هیئت دولت در سال ۱۳۷۸، در مصوبه‌ای اختیار قانونی شورای شهر را، در تصویب نقشه‌های تفصیلی موضوع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری، نقض می‌کند.»

«در ماده ۵ قانون یاد شده، کلیه نقشه‌های تفصیلی شهری که به تصویب شورای شهر برسند، از طرف شهرداری لازم به اجرا هستند. ولی شورای عالی شهرسازی و معماری در تفسیر خود از این ماده اظهار می‌دارد که این عمل شورایی تواند با روح قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری سازگار باشد. بنابراین تنها نقشه‌هایی که به تصویب کمیسیون ماده ۵ می‌رسند، برای شهرداری لازم به اجرا هستند.»

طاهرخانی در انتقاد از تصویب این قانون، گفت: «از آنجا که تصویب نامه هیئت وزیران نمی‌تواند ناقض قانون باشد، تصویب

این قانون نقش سریع ماده ۵ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری است و وجاهت قانونی ندارد.»
آثار لغو مواد ۹۷ و ۹۸ قانون شهرداری بر نظام شهرسازی کشور

حمید ماجدی، رئیس هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز، در واکنشی به مسائل برنامه‌ریزی شهری به اصلاح قانون شهرداری در سال ۱۳۳۵ و الحاقی مواد ۹۷ و ۹۸ به همراه اصول دیگری پرداخت که مبنای درست برای برنامه‌ریزی شهری کشور ایجاد می‌کرد: «در سال ۱۳۳۵، با اصلاح قانون شهرداری و الحاق مواد جدیدی به آن، نظام شهرسازی در کشور به گونه‌ای قانونمند پایه‌ریزی شد. در این نظام، شهرداری متولی تهیه طرح‌های جامع شهری گردید و برای تصویب این طرح‌ها، شورای در نظر گرفته شد که از کارگزاران دولت و بخش‌هایی که در توسعه و عمران شهر نقش دارند تشکیل می‌شد.

ماجدی در تبیین مواد ۹۷ و ۹۸ الحاقی به قانون شهرداری، اظهار داشت: «ماده ۹۷ قانون شهرداری، تأسیس شورای عالی شهرسازی را پیش‌بینی می‌کرد و ماده ۹۸ آن شهرداری را مکلف می‌ساخت که خود رسماً - یا با همکاری سازمان شهردارها (موضوع ماده ۶۲ قانون شهرداری) - نسبت به تهیه طرح‌های جامع شهری اقدام کند. در فاصله زمانی ۱۳۳۵ تا ۱۳۵۱ که این قانون جاری بود، شهرداری‌ها حدود ۱۵-۱۴ طرح جامع تهیه کردند (مانند طرح جامع بندرلنگه و همدان) و شورای عالی شهرسازی (موضوع ماده ۹۸) نیز آنها را به تصویب رسانده.

ماجدی، قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری (۱۳۵۱) را سرانجام روند متمرکز شدن مدیریت و برنامه‌ریزی شهری در دولت ذکر کرده و افزود: «در سال ۱۳۵۱ با تصویب قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، تغییری در کارگزاران تهیه و تصویب طرح‌های جامع به وجود آمد. براساس ماده ۱۱ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، مواد ۹۷ و ۹۸ قانون شهرداری ملغی شدند. با تصویب این قانون وظیفه هدایت، توسعه و کنترل شهر از دست شهرداری‌ها که نیروهای محلی اند خارج گردید و به صورت متمرکز به دولت سپرده شد. به دنبال تصویب قانون یاد شده، شورای عالی شهرسازی جای خود را به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران داد.»

«گام دوم در متمرکز کردن نظام شهرسازی کشور و تصدی‌گری دولت در این زمینه، با تصویب قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی در سال ۱۳۵۲ برداشته شد. در این قانون طرح‌های مختلفی نظیر طرح جامع سرزمین، طرح جامع شهری و طرح‌های تفصیلی و هادی، تعریف شدند و مسئولیت تهیه آنها نیز به وزارت مسکن و شهرسازی واگذار گردید.»

«تصویب قانون‌های اخیر موجب نادیده انگاشتن نقش شهرداری‌ها، شوراهای شهری و مردم در فرایند تهیه و تصویب طرح‌های جامع شهری شده است. این در حالی است که در نظام شهرسازی دنیا به تجربه ثابت شد که طرح شهری چنانچه با مشارکت مردم تهیه نشود و مردم در فرایند بررسی و تصویب طرح نقش نداشته باشند، در مرحله اجرایی نیز هیچ مشارکتی نخواهند کرد.»

ماجدی در پایان اظهار امیدواری کرد که در بررسی قانون

شورا در مجلس شورای اسلامی، واگذاری تهیه طرح‌های توسعه شهری به شوراهای شهر و دخالت عناصر مدیریت شهری در فرایند برنامه‌ریزی شهری، مورد توجه قرار گیرد.

سر نوشت میراث فرهنگی شهرها

نویسند سعیدی رضوانی، مدرس و عضو هیئت علمی دانشگاه قزوین و معاون سردبیر ماهنامه «شهرداری‌ها»، سخنرانی خود را به بررسی جایگاه قانونی محافظت از آثار ملی و میراث فرهنگی شهرها و نگاه‌های متفاوت قانونی و اجرایی در این زمینه اختصاص داد.

وی درباره قوانین کشور در این زمینه و طرز نگرش حاکم بر آنها گفت: «نخستین قانون مرتبط با میراث فرهنگی کشور، در سال ۱۳۰۹ شمسی به نام «قانون حفظ آثار ملی» به تصویب رسید. نگاه این قانون به آثار ملی، متأثر از دیدگاه‌های اروپایی دو یا سه دهه قبل از تصویب بود. در کل نگاه این قانون نگاهی عتیقه‌های به آثار ملی بود، و در آیین نامه آن از دو گونه عتیقه متشکل (قابل چاپ‌جایی) و غیرمتشکل (ساکن و چسبیده به زمین) یاد می‌شد.»

نکته درخور تأملی که سعیدی در تعریف قانون حفظ آثار ملی از عتیقه به آن اشاره کرد، حاکمیت نوعی نگرش سیاسی در تدوین قانون یاد شده بود: «تعریف عتیقه به گونه‌ای است که فقط آثاری را شامل حمایت قانونی می‌داند که در دوران حکومت زنده و قبل از آن ساخته شدند. در دوره زمانی تصویب این قانون که مصادف با حکومت رضاخان است، به دلیل عنادی که با حکومت قاجار وجود داشت، آثار ملی ساخته شده در این دوره زمانی مشمول تعریف عتیقه و نهایتاً محافظت از آنها، قرار نگرفت. قانونگذار در این قانون برای کسانی که به آثار ملی آسیب بزنند مجازات‌هایی در نظر گرفته بود. قانون شهرداری نیز در بند ۲۲ ماده ۵۵، شهرداری‌ها را مکلف کرده بود که برای حفاظت از ابنیه و آثار ملی شهر و ساختارهای عمومی، مساجد و جز اینها با وزارت فرهنگ و هنر وقت همکاری کنند.»

«پس از انقلاب اسلامی، به موجب استنباطی که فقهای شورای نگهبان در سال ۱۳۶۱ عنوان کردند، اگر ملکی که مشمول قانون آثار ملی سال ۱۳۰۹ است مالکیتی شخصی داشته باشد، به دلیل مشخص بودن ملک نمی‌توان قانون یاد شده را در مورد آن اجرا کرد. قانون‌های بعد از آن از جمله قانون ترمیم میراث اسلامی دامنه ارزشی آثار ملی را گسترده ساختند و برای افرادی که به آثار ملی آسیب بزنند، مجازات‌هایی شدید، پیش‌بینی کردند.»

سعیدی در این باره که چرا با وجود این قوانین و سخت‌گیری‌های قانونی آثار ملی حفظ نشدند، گفت: «تداوم حاکمیت نگاه عتیقه‌ای به آثار ملی و توجه بیشتر قانون‌گذار به بناها و معماری‌های متفردی، توجهی به بافت‌های ارزشمند شهری سبب ناکارآمدی این قوانین و نهایتاً ضعف در حفظ آثار ملی و میراث فرهنگی شده است.»

معاون سردبیر ماهنامه «شهرداری‌ها»، در بخشی از سخنان خود، موضوع مشارکت‌جویی و آموزش را مورد توجه قرار داد و گفت: «مشارکت‌جویی و آموزش، از ملزومات توجه نشده بحث از آثار ملی و میراث فرهنگی هستند. در زمینه جلب مشارکت مردم در حفاظت از آثار ملی قبل و بعد از انقلاب، اقداماتی انجام شد ولی نتوانست مشارکت مردم را در سطحی مطلوب جلب کند.»

«آموزش در زمینه میراث فرهنگی و برگزاری کارگاه‌های آموزشی از موارد توصیه شده کنوانسیون‌های بین‌المللی است که ایران نیز معمولاً عضو آنهاست، ولی در زمان حاضر در ایران به آن توجهی شایسته نمی‌شود.»

سعیدی در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع مشارکت مردم در تخریب آثار ملی و لزوم ملاحظاتی اقتصادی در بحث آثار ملی، اشاره کرد و اظهار داشت: «اتحاد مردم در کارهای غیرقانونی نیازمند تغییر در قانون‌های موجود و استفاده از تجارب دنیا در این زمینه است. به علاوه، در هیچ جای دنیا برای حفظ میراث فرهنگی بدون آنکه به اهرم‌های اقتصادی عمل نشده است. شهرهای تاریخی جهان، هر کدام در زمینه فرهنگی خاصی، مرکزیت یافته‌اند و بر این اساس رونق اقتصادی نیز یافته‌اند.»

سعیدی در پایان سخنرانی خود، رفع مشکلات قانونی و توجه به زیربنای اقتصادی مرتبط با میراث فرهنگی را برای حفظ میراث فرهنگی در شهرها، ضروری دانست.



بهره‌گیری از تجارب دنیا در تنظیم قوانین شهرسازی و شهرداری کشور

ناصر عظیمی، صاحب‌نظر در زمینه تطبیق قوانین شهرسازی ایران با کشورهای دیگر در ابتدای سخنان خود بین قوانین شهرسازی و شهرداری که موضوع بحث وی بودند، تفاوت قائل شد، و چنین گفت: «قوانین شهرسازی حاکم بر روابط انسان و فضا و تنظیم حرکات انسان و سازوکارهای فرهنگ‌سازی است؛ و قوانین شهرداری حاکم بر سازماندهی و تنظیم استخوان‌بندی نهادی برای ممکن ساختن اجرای قوانین شهرسازی است.»

عظیمی در ادامه به ضرورت بازنگری در قوانین شهرسازی و شهرداری و هماهنگ کردن آنها با آخرین نیازهای انسانی و امکانات مملکتی و ارزش‌های جامعه، اشاره کرد که در اواخر حکومت پهلوی مورد توجه قرار گرفته. «ولی تحولات پس از آن نظیر وقوع انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی و سپس بازسازی

کشور و پیدایش اولویت‌های دیگر، مجال برای ادامه بررسی و رفع این ضرورت باقی نگذاشته. در آن زمان تجارب (قوانین) کشورهای فرانسه، انگلستان و آمریکا به دلیل ویژگی‌های هر کدام، یعنی تمرکز نسبی حکومت و روش سازماندهی فعالیت‌های عمرانی در فرانسه و نیز تأثیرپذیری قوانین مدنی ایران از این کشور؛ اختیارات وسیعی که در انگلستان به حکومت‌ها و سازمان‌های محلی داده شده بود؛ و نظام غیرتمرکز مدیریت در ایالات متحده، برای استفاده در تدوین قوانین شهرسازی و شهرداری انتخاب شدند. حاصل این بررسی چهار جلد کتاب بود که سه جلد آن به بررسی قوانین کشورهای یاد شده و یک جلد آن به مقایسه بین قوانین این کشورها می‌پرداخت.»

عظیمی در ادامه با مشابه دانستن شرایط کنونی کشور در زمینه مشکلات شهرسازی و مدیریت شهری با ۲۵ سال قبل، بر استفاده از تجارب کشورهای دیگر تأکید کرد و گفت: «من شخصاً متقدم بافرشی گرفتن بهترین الگوها از سراسر دنیا باز می‌ایست خصوصیات مملکت خود را در نظر داشته باشیم و گر نه کاری مکانیکی انجام داده‌ایم؛ کاری شبیه آنچه که متأسفانه در شهرسازی برای مملکت تخریب کننده بوده است.»

عظیمی در پایان سخنان خود به بررسی تجربه الگوهای متناقض در سطح مدیریت شهری اشاره کرد و گفت: «مشکل الگوهایی که امروزه مورد توجه است و موجب نزاع و برخوردایی در سطح مدیریت شهری شده، این است که ما الگوهای کاملاً متناقضی را با هم ترکیب می‌کنیم. در این ترکیب، نقش شهردار در مقابل شورای شهر مشخص نیست، و همین‌طور نقش شورای شهر در برابر مردم. به علاوه، اخلاق مدنی نیز هنوز در شورای شهر حاکم نیست، و مسائلی از این دست.»

ادامه همایش با برگزاری جلسه پرسش و پاسخ همراه بود که در آن حاضران، پرسش‌های خود را بخصوص در زمینه شوراهای مختار انسان مطرح کردند. در پایان رستم‌زاده، رئیس فرهنگسرای شهر، با جمع‌بندی مطالب ارائه شده به قرائت بیانیه‌ای پرداخت که مهم‌ترین موارد آن عبارتند از:

- قانون شهرسازی باید بر اساس نیازهای روز و منطبق با واقعیات جوامع هزار سوم بهینه‌سازی شود.
- اینجاست قانون شوراهای باید رفع گردند و اختیارات این نهاد - همانند وظایف آن - روشن شوند.
- برای پیشبرد مدیریت شهری، عناصر مدیریت شهری به طور جدی به مشارکت دعوت شوند.
- شرایط مشارکت شهرداری و شورای شهر در تهیه طرح‌های توسعه و عمران شهری فراهم شود.
- نگاه عتیقه‌ای و گنجینه‌ای به آثار ملی و فرهنگی شهرها تغییر یابد.
- شهرداری تهران برای بهره‌ور کردن مردم از میراث فرهنگی اقدامات لازم را انجام دهد و جنبه‌های اقتصادی آن را تسهیل کند.
- رابطه انسان و محیط زیست، مبنای تدوین قوانین شهرداری قرار گیرد و مدیریت شهری به تأثیر محیط زیست شهر بر رفتار شهروندان توجه جدی کند.
- شهرداری در کنار فعالیت عمرانی خود به فرهنگ‌سازی در جهت توسعه شهری اهمیت نشان دهد.

در پنجمین جشنواره شهید رجایی

شوراهای نمونه انتخاب شدند

فاطمه شهبازی

پنجمین جشنواره شهید رجایی با حضور شخصیت‌های سیاسی - فرهنگی کشور در روزهای چهارم و پنجم شهریور ماه سال جاری به مناسبت هفته دولت، در سالن اجلاس کنفرانس سران کشورهای اسلامی برگزار شد. مهمترین اهداف این جشنواره عبارت بودند از: توسعه و ترویج فرهنگ و رفتار مطلوب سازمانی بین کارکنان دولت، تبیین مبانی و راهبردهای توسعه مدیریت، ارزیابی عملکرد مدیریت، شناسایی و معرفی و تجلیل از کارکنان نمونه سازمان‌ها، واحدها و شوراهای اسلامی نمونه.

فرهنگی، اجتماعی و سیاسی همه سطوح زندگی را دستخوش تغییر کرده است، اداره امور جامعه را در چنین وضعیتی مستلزم انتخاب روش‌های تازه مردم‌سالاری و مشارکت‌دوست و اظهار داشت: «سال گذشته تلاش برای ایجاد نظام اداری مقتدر، خدمتگزار و پاسخگو از جمله اولویت‌های دولت اعلام گردید. و اصلاح نظام اداری نیز ضرورتی برای توسعه مشارکت قانونمند مردم در تصمیم‌سازی، اجرا و نظارت از طریق نهادهای مدنی برشمرده شد.»

خاتمی در مهم‌ترین بخش از سخنانش «مدیریت» را اصلی‌ترین چالش دهه سوم انقلاب دانست و گفت: «برای متناسب کردن توان و ساخت مدیریتی کشور با نیازها، خواست‌ها و عمل‌آگاهانه مردم، باید به این چالش و مقتضیات آن اهتمام ورزید. کشور با داشتن منابع عظیم طبیعی و انسانی و جایگاه ممتاز از لحاظ جغرافیای سیاسی و نظام بین‌المللی، هنوز در سطح بهره‌وری متناسب از فرصت‌ها و توانایی‌های خود قرار ندارد.»

عبدالواحد موسوی لاری، وزیر کشور، از دیگر سخنرانان جشنواره شهید رجایی بود، که سخنان خود را به موضوع شوراها اختصاص داد. وی در این باره گفت: «صرف نظر از موفقیت یا ناکامی شوراها، نفس راه‌اندازی شوراها - از پایتخت کشور گرفته تا دورترین روستاها - و تلاش برای اداره امور مردم به دست خودشان، تجربه بسیار ارزنده‌ای است؛ و همگان در یافتن که می‌توان با مشارکت به اداره امور پرداخت.»

وزیر کشور با تأکید بر اینکه شوراها تاکنون با کمترین مشکل مواجه شده‌اند، عملکرد شوراهای حل اختلاف را گواهی بر آن دانست و افزود: «شوراهای حل اختلاف، متشکل از نمایندگان سه قوه، اختیار دارند که از بعضی اعضای شورا سلب عضویت کنند یا حتی شورا را منحل سازند. نیز این اختیار را دارند که مصوبات شوراها را نقض کنند اما شوراها این اختیار را دارند که با وجود همه مشکلات و بی‌تجربگی‌ها و کاستی‌های موجود، از میان ۳۴ هزار شورا، تنها پیشنهاد انحلال ۳ شورا مطرح شده است.»

موسوی لاری اظهار داشت: «در زمینه انتخاب شهردار هم

سید محمد خاتمی، رئیس‌جمهور، در اولین روز برگزاری پنجمین جشنواره شهید رجایی اظهار داشت: «برگزاری سالیانه جشنواره شهید رجایی فرصت مناسبی است که هم یاد شهیدان بزرگوار دولت و خدمتگزاران صدیق به ملت را در سطح ملی گرامی بداریم، و هم آف‌ها و مشکلات و اولویت‌های نظام مدیریتی و اجرایی کشور را به گونه‌ای روشن‌تر تبیین کنیم.»

رئیس‌جمهور این مسئله را مطرح ساخت که نخستین پرسش برای هر مدیر و دست‌اندر کار اجرایی این است که: آیا می‌توان خواسته‌ها و نواخواهی‌ها و نگرانی‌هایی را که در جامعه وجود دارد، با محدودیت‌ها، روزمره‌گی‌ها و قالب‌های اداری تلفیق کرد؟ آیا می‌توان هم ساختار شکنی کرد و هم نظام مستقری را بنیان نهاد؟

وی سپس افزود: «قطعاً نیاز اول برای یافتن پاسخ درست به این پرسش‌ها، وجود شخصیت‌هایی است که هم خصلت اندیشه‌ورزی و وارستگی را داشته باشند، و هم توان استقرار در یک نظام اداری و قدرت پیشبرد اندیشه و آرمان و ارزش را به عنوان دولت‌مرد؛ اینکه هر دولت‌مردی ایقاعی مسئولیت در نظام اجرایی و رسمی را ادامه همان حرکت آرمانی و اعتقادی خویش بداند و نسبت پایداری بین قدرت و عقیده برقرار کند، ضرورتی اساسی برای سلامت مسئولان و نظام اداری و اجرایی است.»

وی در بخش دیگری از سخنانش افزود: «ما امروز نیازمند پیش و منشی هستیم که بتوانند با برقرار کردن نسبت درستی میان قدرت و مسئولیت، خصوصیت مردمی را در یک نظام مستقر حفظ کند و آن را به سوی تحول و اصلاح پیش ببرد.»

سید محمد خاتمی با اشاره به اینکه تحولات فزاینده علمی،

شوراهایه و کوردی جالب دست پیدا کرده‌اند: بیش از ۶۰ درصد از شهرداران منتخب شوراهای دارای سطح معلومات بالاتری از شهرداران منتخب استانداری‌ها و وزارت کشور هستند. شوراهای حتی در زمینه تعیین منابع کسب درآمد برای شهرداری‌ها نیز موفقیت بیشتری در مقایسه با استانداردهای داشته‌اند.»

موسوی لاری یادآور شد: «البته ما اعتراف می‌کنیم که قانون تأسیس شوراهای دارای نواقصی است و باید برطرف شود. در این زمینه با همکاری خود شوراهای و کارشناسان وزارت کشور، لایحه‌ای به مجلس تقدیم شده است.»

وزیر کشور با بیان اینکه برنامه‌ای برای واگذاری بخش عمده‌ای از وظایف نهادهای دولتی به شهرداری‌ها، شوراهای دهیاری‌ها در حال طراحی است، افزود: «همکاران من موارد قابل واگذاری به شوراهای را احصاء کرده‌اند که هم اکنون برای تصویب نهایی آماده شده است. خیلی از دستگاه‌ها هم پیشاپیش اعلام آمادگی کرده‌اند که وظایف خود را به شوراهای واگذار کنند. مثلاً نیازی نیست که اسوری مثل توزیع آب، اداره کتابخانه‌ها و فرهنگسراها - و حتی رده‌هایی از مدارس - تماماً به دست دولت انجام گیرد و شوراهای می‌توانند این موارد را به عهده گیرند.»

وی آخرین برنامه وزارت کشور را برای شوراهای تشکیل شوراهای فرادست دانست و اضافه کرد: «ما قبلاً به خاطر خلأ قانونی نمی‌توانستیم شورای عالی شهرستان یا استان داشته باشیم اما اکنون این خلأ برطرف شده است و به همت دولت، برنامه تشکیل شوراهای عالی به استان‌ها ارسال گردیده و انتظار می‌رود در کمتر از ۲ ماه دیگر شوراهای فرادستی تشکیل شود تا از نظام شورایی صیانت کنند.»

اشرف پروچردی، معاون وزیر کشور و رئیس کمیسیون شوراهای اسلامی ستاد مرکزی جشنواره پنجم شهید رجایی نیز در خصوص فعالیت‌های این کمیسیون در ایام انتخاب شوراهای نمونه اظهار داشت:

«برای معرفی و تشریح فعالیت‌ها و زحمات شوراهای به مردم ستادهای انتخابی در سه سطح شهر، بخش و روستا در ۲۸ استان کشور شکل گرفت که از هر استان ۳ شورا به کمیسیون مربوطه در وزارت کشور معرفی شدند.»

وی افزود: «ما از این میان ۴۸ شورا به ستاد مرکزی جشنواره شهید رجایی معرفی کردیم، که در نهایت ۱۶ شورا گزیده ملی و ۶ شورا نمونه ملی از سوی این ستاد معرفی شدند.»

در این همایش ۱۶ شورای اسلامی شهر، بخش و روستا به شرح و تفکیک زیر شناسایی و به عنوان نمونه‌های برتر در جشنواره معرفی شدند.

شوراهای اسلامی بخش

- نمونه ملی

شورای اسلامی بخش مرکزی صدوق یزد، در اولویت «توسعه آگاهی عمومی و اطلاع‌رسانی».

شورای اسلامی مرکزی سیرجان کرمان، در اولویت «توسعه مشارکت مردمی و...».

شورای اسلامی بخش ساوجبلاغ، استان تهران، در اولویت «ارتقای بهره‌وری و کارایی نیروی انسانی و مدیریت شوراهای».

شورای اسلامی بخش مرکزی خوی، آذربایجان غربی، در اولویت «قانون‌گرایی، پاسخگویی و رضایت‌مندی از باب رجوع». شورای اسلامی بخش انابد بر دسکن، استان خراسان، در اولویت «قانون‌گرایی و...».

- قابل تقدیر

شورای اسلامی بخش مرکزی اردل چهارمحال و بختیاری، در اولویت «توسعه آگاهی عمومی و اطلاع‌رسانی».

شورای اسلامی بخش مرکزی بوشهر، در اولویت «توسعه مشارکت مردمی».

شورای اسلامی بخش مرکزی زابل، در اولویت «ارتقای بهره‌وری».

شوراهای اسلامی شهر

- نمونه ملی

شورای اسلامی شهر قزوین، «توسعه آگاهی عمومی و اطلاع‌رسانی».

شورای اسلامی شهر شیواز، «تعمیر کزندی، کاهش تصدیه‌ها و واگذاری امور به مردم».

شورای اسلامی شهر همدان، «توسعه مشارکت مردمی و...».

شورای اسلامی راور کرمان، «ارتقای بهره‌وری و کارایی نیروی انسانی و مدیریت شوراهای».

شورای اسلامی دستجرد قم، «قناعت، صرفه‌جویی و اقتصادی کردن امور».

شورای اسلامی مراغه آذربایجان شرقی، در اولویت «قناعت، صرفه‌جویی و اقتصادی کردن امور».

- قابل تقدیر

شوراهای اسلامی شهر ایلام، «توسعه آگاهی عمومی و اطلاع‌رسانی».

شوراهای اسلامی شهر کلاله، استان گلستان در اولویت «ارتقای بهره‌وری و کارایی نیروی انسانی و مدیریت شوراهای».

شوراهای اسلامی روستا

- نمونه ملی

شورای اسلامی روستای دل کردستان، در اولویت «توسعه آگاهی عمومی و اطلاع‌رسانی».

شورای اسلامی روستای زروان فارس، در اولویت «نمر کزندی».

شورای اسلامی روستای باغوثیه کرمان، در اولویت «نمر کزندی».

شورای اسلامی روستای مولیان کهگیلویه و بویراحمد، در اولویت «نمر کزندی».

شورای اسلامی روستای کلاته رودبار سمنان، در اولویت «قانون‌گرایی».

- قابل تقدیر

شورای اسلامی روستای ارس، آذربایجان شرقی، در اولویت «قانون‌گرایی».

گفتنی است نمایندگان شوراهای نمونه، در پایان جوایزی را به رسم یادبود از وزیر کشور دریافت کردند.

جهانی شدن مدیریت شهری

گزارشی از هفتمین اجلاس سران کلان شهرهای جهان (متروپولیس) در سنول

معاونت بین الملل شهرداری تهران

در بسو و رود به هزاره جدید، مردم جهان شاهد شکل گیری انقلابی در مدیریت شهری هستند - انقلابی که ناشی از جهانی شدن و پیشرفت فناوری جدید است. کلان شهرهای جهان مراکزی هستند که تلفیقی از زندگی اجتماعی و اقتصادی سنتی و مدرن را در خود دارند و در عصر حاضر نیز جایگاه عمده ای در اقتصاد جهان یافته اند. با تثبیت موقعیت کلان شهرها به عنوان مراکزی برای رقابت در اقتصاد جهانی، چالش های جدید سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی فرا روی آنها قرار گرفته که مایه دغدغه جوامع شهری برای آینده جهان شده است. اکنون شهروندان کلان شهرها بیش از پیش خواستار ارتقای کیفیت زندگی - در همه



ابعاد آن - هستند. جامعه فراگیر با اقتصادی معیشتی، رعایت عدالت اجتماعی، فرهنگی استوار و در عین حال متنوع، توسعه پایدار و محیط شهری امن برای همه، از خواسته های عمومی شهروندان است. در واقع آنان خواهان نظام مدیریت شهری بازتر، فراگیرتر و کارآمدتری هستند. باید با نوآندیشی و ایجاد سوازنه میان شیوه های سنتی و رویکردهای جدید، به مقابله با چالش هارفت.

آنچه برای این نوگرایی حکم نوعی ضرورت را دارد، اراده و دانشی

است که بتواند شهروندان را - به ویژه آنانی که به حاشیه رانده شده اند - وارد فرایند مدیریت شهری کند.

حکومت شهری باید مایل به ابداع و اصلاح باشد و بتواند بین بخش ها و نهادهای خصوصی مشارکت و تعادل برقرار کند و همچنین همکاری سازنده ای با سازمان های غیردولتی و نیز سازمان های غیرسیاسی به عمل آورد؛ و از همه مهم تر بتواند فراتر از موانع فناوری، در محدوده های ملی یا فرهنگ های گوناگون به همکاری بپردازد.

انجمن کلان شهرهای عمده جهان

انجمن کلان شهرهای عمده جهان (متروپولیس)، در سال ۱۹۸۳ به ابتکار شهرداری پاریس و با حضور ۱۴ شهر مهم از سراسر جهان بنیان گذاری شد و در سال ۱۹۸۵ در شهر مونترال کانادا رسماً آغاز به کار کرد. این انجمن هر سه سال یک بار کنگره ای جهانی برگزار می کند. تاکنون شش کنگره در سال های ۱۹۸۴ (پاریس)، ۱۹۸۷ (سکزیکو، کوبا)، ۱۹۹۰ (ملبورن)، ۱۹۹۳ (مونترال)، ۱۹۹۶ (توکیو) و ۱۹۹۹ (پارسلوتا) برگزار کرده است.

هفتمین کنگره انجمن کلان شهرهای جهان در سال ۲۰۰۲ در شهر سنول کره جنوبی برگزار گردیده است. در زمان حاضر ۷۶ کلان شهر جهان در این انجمن به عنوان

عضو فعال، و بیش از ۴۰ سازمان و نهاد یا مؤسسه نیز به عنوان عضو وابسته حضور دارند.

انجمن کلان شهرهای جهان برای کنترل و ارزیابی مستمر و مناسب رشد کلان شهرها در سراسر جهان و تأمین رفاه شهروندان پایه گذاری شده است و اهداف زیر را دنبال می کند:

- ۱- نمایندگی کلان شهرهای مهم جهان در سازمان ها و مجامع بین المللی و جامعه جهانی.
 - ۲- تسهیل تبادل تجارب دانش فنی و اطلاعات بین شهرهای عضو.
 - ۳- تقویت همکاری بین شهرهای عضو با هدف فائق آمدن بر چالش ها و حل مشکلات آنها.
- کنگره سنول، با گردهمایی مدیران شهری، جامعه



بزرگ در ایجاد سوازته قدرت و توازن اجتماعی، لزوم ایفای نقش‌های بزرگ‌تری را در کلان شهرها، در شکل‌گیری نظم نوین جهانی یادآوری کرد.

وی دستیابی به چنین جایگاهی را برای کلان شهرها، مستلزم ارتقای دموکراسی و مشارکت مدنی در حکومت‌های محلی و مدیریت شهری دانست.

فعالیت هفتمین کنفرانس جهانی کلان شهرها، از سه کارگاه شامل سخنرانی‌ها و سمینارهایی براساس تجارب و تحقیقات انجام شده در مواجهه با چالش‌های زندگی شهری، تشکیل می‌شد.

کارگاه‌های یادشده شامل سه دسته A و B و C بودند. کارگاه C نتایج تحقیقاتی را ارائه می‌داد که در سه سال گذشته به وسیله کمیسیون دائمی متروپولیس تهیه گردیده بود.

الف - کارگاه A (ملزومات جدید زندگی در کلان شهرها)

- ۱- ترویج هویت فرهنگی،
- ۲- حمایت از ثبات فرهنگی،
- ۳- ارتقای توسعه زیست محیطی پایدار،
- ۴- تقویت فعالیت اقتصادی.

ب - کارگاه B

- ۱- مشارکت و توانمندسازی شهروندان،
- ۲- شفافیت و پاسخ‌گویی،
- ۳- نوآوری و اصلاح،
- ۴- مدیریت ایمنی و بلایا.

ج - کارگاه C (کمیسیون متروپولیس)

- ۱- تأثیرات رویدادهای عمده ورزشی و فرهنگی بر روی توسعه شهرهای بزرگ،
- ۲- راهبردهای کاهش فقر شهری،
- ۳- بهسازی و حفظ کیفیت آب برای کلان شهرها،
- ۴- شهرها و جامعه اطلاعاتی.

شایان ذکر است که در گزارش‌ها و مطالب ارائه شده تأکید عمده بر ضرورت توجه به مدیریت کلان شهرها در قرن حاضر و مقابله با چالش‌هایی مانند فقر شهروندان، آلودگی محیط زیست شهری، تأمین منابع مالی حکومت‌های شهری، مشارکت شهروندان، و لزوم اصلاحات در مدیریت شهری بود.

دانشگاه‌ها و بخش خصوصی بیش از ۱۰۰ کلان شهر سراسر جهان با هدف توجه دقیق به مسائل مربوط به حکومت هوشمند و انسانی در مدیریت کلان شهرها آغاز شد. براین اساس، عنوان کنفرانس هفتم متروپولیس «حکومت کلان شهرها در هزاره جدید» انتخاب شده بود.

ستول پایتخت کره جنوبی

بیش از شش هزار سال است که ستول، به عنوان پایتخت سیاسی کره، سلسله‌های مختلف حکومتی را - از کنفیوس تا عصر حاضر - با خود به همراه دارد.

در نیم قرن اخیر ستول به پیشرفت‌های گسترده و در خور توجهی دست یافته است.

شهر ستول دارای ۱۰ میلیون نفر جمعیت و ۶۰۵ کیلومتر مربع مساحت است و یکی از متراکم‌ترین شهرهای جهان به شمار می‌آید.

ستول با رشد بالای جمعیت و توسعه کالبدی و اقتصادی، در واقع آزمایشگاهی است برای توسعه شهری مدرن. به بیان دیگر، کلان شهر ستول در سال ۲۰۰۲ نشانگر جنبه‌های «نوگرایی متراکم»، «نیدها و تضادها، بیروزی‌ها و ناکامی‌ها» است.

هفتمین کنفرانس جهانی متروپولیس با حضور بیش از ۴۰۰ نفر از شهرداران، مقامات شهری و محلی، استادان دانشگاه، متخصصان، پژوهشگران و صاحب‌نظران حوزه‌های مختلف مدیریت شهری در محل سالن کریمستال لوته با حضور رئیس جمهور کره جنوبی آغاز به کار کرد. «کوگان» شهردار ستول طی سخنانی در مراسم اختتامیه هفتمین کنفرانس متروپولیس، ضمن اشاره به چالش‌های عمده فراروی کلان شهرها در قرن حاضر، حل مشکلات و مقابله با چالش‌ها را نیازمند همفکری، تفاهم و همکاری در کلان شهرها - در فضایی دوستانه - دانست.

وی قفس‌زدایی، حل مشکلات و برطرف کردن آسیب‌های اجتماعی، توسعه نهادهای مدنی و شفافیت و مشارکت را از محورهای عمده برنامه شهر ستول، به منظور مقابله با چالش‌های موجود عنوان کرد.

«خوان کلسوس» شهردار بارسلونا نیز با اشاره به مشکلات ناشی از مهاجرت در کلان شهرها، خواهان ایجاد الگوی توسعه پایدار برای آنها شد و با خاطر نشان ساختن اهمیت شهرهای

۱- فراهم کردن خدمات آثاری محلی و اطلاعات مورد نیاز شهروندان و سازمان‌ها از طریق ارتباطی ۲۴ ساعته به نام "nonstop shop".

۲- نوسازی و اصلاح مدیریت شهری، با بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات.

۳- بهره‌گیری از (ICT) برای جلب مشارکت فعال تر شهروندان در فرایند تصمیم‌گیری و اداره شهر.

کمیسیون یاد شده با جمع‌آوری اطلاعات از طریق ارسال پرسشنامه به حوزه‌های ذی‌ربط در کلان‌شهرها، گزارشی را تهیه کرده که در آن مزایا و کاربردهای مدیریت الکترونیکی در مدیریت شهری در سطح کلان‌شهرها ذکر گردیده. سپس به بیان وضعیت و سطح به کارگیری ICT در شهرهایی مانند پارس‌لوند، برلین، کورتوبا، کوانگجو، هلسنکی، ملبورن، مکزیکوسیتی، رینودوزایرو، سیاتل و سنول، و خدماتی که از طریق ICT به شهروندان ارائه می‌شود، پرداخته شده است.

در گزارش‌ها و مطالب

ارائه شده تأکید عمده بر ضرورت توجه به مدیریت کلان‌شهرها در قرن حاضر و مقابله با چالش‌هایی مانند فقر شهروندان، آلودگی محیط زیست شهری، تأمین منابع مالی حکومت‌های شهری، مشارکت شهروندان، و لزوم اصلاحات در مدیریت شهری بود

در پایان نیز برای طراحی سایت اینترنتی در شهرهای بزرگ، تدوین راهبردهای کلان‌مدیریت الکترونیکی و افزایش ارتباط با شهروندان، راهکارهایی ارائه گردیده است.

حضور کلان‌شهرهای ایران در انجمن‌های کلان‌شهرها
شهر تهران براساس تعاریف موجود از کلان‌شهرهای مهم جهان محسوب می‌شود و به طور خودکار، این انجمن کلیه گزارش‌ها و مسووبات خود را به اطلاع شهرداری تهران می‌رساند.

انجمن کلان‌شهرهای جهان همواره از شهرداری تهران برای شرکت در کنگره‌ها و جلسات مجمع عمومی و هیئت مدیره دعوت می‌کند؛ ولی تهران تاکنون در جلسات دورهای قبل حضور نداشته است. به خاطر حضور همیشگی و پایدار شهرداری تهران در جلسه‌های دوره‌های بعدی متروپولیس (Metropolis) در سال ۱۳۸۰ از سوی امور بین‌الملل شهرداری تهران تقاضای عضویت در متروپولیس به دفتر ذی‌ربط در نهاد ریاست جمهوری ارائه شد. پس از تأیید دفتر مذکور و تصویب لایحه مربوط در مجلس شورای اسلامی، مراحل عضویت رسمی تهران در انجمن کلان‌شهرهای جهان در حال تکمیل است و بنا بر داخات حق عضویت‌های موقه، حضور تهران در متروپولیس پرتنگتر خواهد شد.

امروز علاوه بر تهران، شهرهای مشهد، اصفهان، تبریز، قم، اهواز، شیراز و کرج نیز از کلان‌شهرهای ایران محسوب می‌شوند ولی فقط شهرهای مشهد، اصفهان و تبریز در لیست اعضای متروپولیس قرار دارند.

با تشکر از همکاری معاونت روابط بین‌الملل شهرداری تهران،



در ادامه به چند موضوع محوری در مباحث و گزارش‌های کنگره جهانی کلان‌شهرها اشاره می‌شود.

کاهش فقر شهری

در این گزارش ابتدا چهره فقر در سراسر جهان معرفی گردید و حقایق مربوط به فقر شهری از طریق شاخص‌هایی تبیین شد. سپس با اشاره به نقش و مأموریت کلان‌شهرها در کاهش فقر، محدودیت‌ها و موانع آنها در این زمینه، شناسایی و دیدگاهها و سیاست‌های فقرزدایی تعریف شد. در پایان نیز با بهره‌گیری از یافته‌های مطالعه شده راهکارهایی برای زدودن فقر از چهره کلان‌شهرها بیان گردید. این راهکارها شامل خواست نظام سیاسی، تدوین برنامه جامع فقرزدایی، ارتقای شرایط زندگی شهروندان، حمایت از سازمان‌ها و نهادهای اجتماعی، جلب مشارکت‌ها، تقویت حکومت‌های محلی، توسعه دانش و مهارت، و در نهایت سیاست ملی مبارزه با فقر بود.

آب

نگهداری و ارتقای کیفیت آب در کلان‌شهرها از دیگر محورهای تحقیق و پژوهش در هفتمین کنگره کلان‌شهرهای جهان بود. به منظور کلی، هم‌زمان با توسعه شهرها و افزایش جمعیت آنها دسترسی به منابع و تأمین آب شهرها به مشکل بزرگی تبدیل شده است. امروزه تأمین آب مورد نیاز شهر و ایجاد مدیریت فاضلاب به شکل سالم از دغدغه‌های مدیریت شهری کلان‌شهرهای جهان سوم به شمار می‌آید.

در گزارش‌های مربوط به نگهداری و ارتقای کیفیت آب ابتدا به ابعاد سیاسی و اقتصادی منابع آب و تأمین آن در شهرها اشاره شد و سپس ابزارها و ضوابط کنترل کیفیت آب و تصفیه فاضلاب مورد بررسی قرار گرفت. در ادامه با اشاره به زیرساخت‌های مورد نیاز برای توزیع آب، نحوه مدیریت آب در مواقع بحران نیز تشریح شد.

اطلاعات

مدیریت الکترونیکی و جامعه اطلاعاتی، و نقش آن در مدیریت شهری، از موضوعات بسیار مهم مورد بحث در اجلاس سنول بود. به همین منظور در سال ۲۰۰۲، کمیسولی برای بررسی نقش اطلاعات و ارتباطات (ICT) در مدیریت شهرها و میزان حضور شهرهای بزرگ در جامعه اطلاعاتی و دهکده جهانی ارتباطات آغاز به کار کرد، که فعالیت آن بر سه حوزه ذیل متمرکز گردید:

مقاوم‌سازی بافت فرسوده شهر تهران

کلان‌شهر تهران دارای گستردگی فراوان با بافت‌های ناهمگون است. در دل این شهر عظیم محله‌هایی وجود دارند که در گذشته‌ای نه چندان دور روستا بوده‌اند، و یا محله‌هایی که بر مبنای ضابطه و معیارهای شهرسازی تشکیل نگردیده‌اند. عمر برخی از این محله‌ها به چند صد سال و برخی دیگر تنها به چند سال می‌رسد. فرسودگی و غیر استاندارد بودن بعضی از آنها ضریب ایمنی و امکان خدمات‌رسانی شهری را بسیار پایین آورده و مشکلات فراوانی را برای شهروندان ایجاد کرده است.

ضرورت نوسازی بافت‌های فرسوده از گذشته‌های دور (سال ۱۳۳۴) که قانون شهرداری‌ها در مجلس به منظور خرید املاک و مستغلات و اراضی و محله‌های قدیمی شهر و تخریب و نوسازی و اجرای طرح‌های آبادانی به تصویب رسید، تاکنون تحت پوشش «سازمان نوسازی شهر تهران» بوده است.

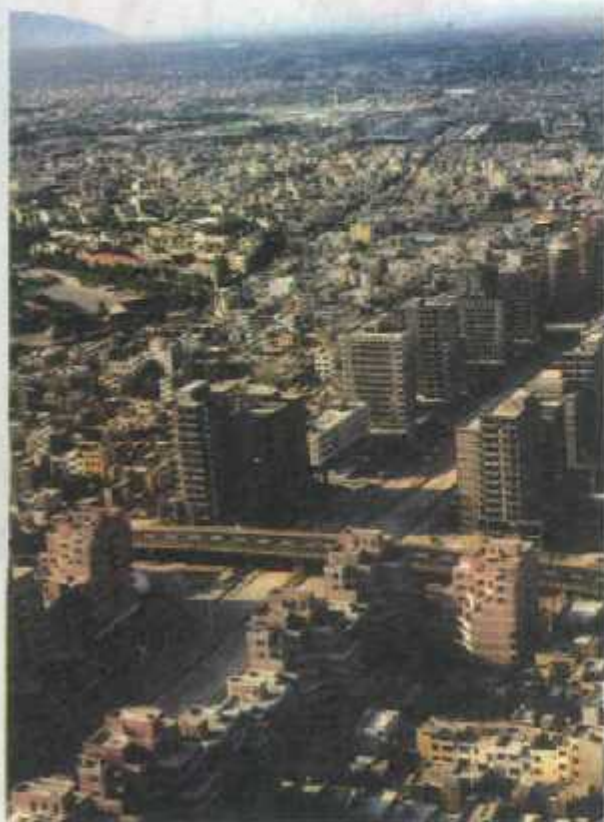
سجاد اسماعیل زاده، مدیر عامل سازمان نوسازی شهر تهران، در تشریح خوبی به تشریح ضرورت نوسازی بافت فرسوده شهر تهران و عملکرد گذشته و برنامه‌های آتی پروژه نواب پرداخت.

اسماعیل زاده شهر تهران را فرسوده و غیر ایمن دانست و در توضیح این مطلب گفت: «کمربند زلزله ۹۰ درصد خاک ایران را پوشانده است و شهر تهران نیز روی ۱۵ گسل فعال قرار دارد که خطرناک‌ترین آنها - طبق گفته پژوهشگران زلزله‌شناسی - گسل ری و تهران است که در صورت بروز زلزله ۷ ریشتری بیش از ۱۲۰ میلیارد دلار خسارت به بار خواهد آورد و بزرگ‌ترین حادثه زلزله را در تهران رقم خواهد زد.»

وی ادامه داد: «در صورت وقوع زلزله گسل ری واقع در پهنه جنوبی تهران ۳۸۲ هزار ساختمان تخریب می‌گردد و ۳۸۳ هزار نفر کشته می‌شوند. در شمال تهران نیز ۳۱۳ هزار ساختمان تخریب و ۱۲۶ هزار نفر کشته خواهند شد و گسل «مشاه» «لوانان» ۱۱۳ هزار تخریب ساختمان و ۲۰ هزار نفر کشته به بار خواهد آورد.

هم چنین بیش‌ترین تلفات جانی و خسارات مالی متوجه مناطق ۱۵، ۱۱، ۱۲ و ۱۶ تا ۲۰ شهرداری است که ۸۰ درصد از ساختمان‌ها تخریب می‌شوند و لیکن در مناطق ۱ تا ۵ به دلیل مهندسی‌سازی بودن، تنها ۳۰ درصد از منازل در معرض تخریب قرار می‌گیرند.»

مدیر عامل سازمان نوسازی شهر تهران، بدترین منطقه رایج لحاظ ایمنی در زمان وقوع زلزله منطقه ۱۷ دانست و افزود: «در صورت بروز زلزله ۱۰۰ درصد ساختمان‌ها تخریب خواهند شد.



بر همین اساس، این منطقه در اولویت برنامه‌های سازمان نوسازی است.»

مدیر سازمان نوسازی شهر تهران، نوسازی را راه‌حل مبارزه با زلزله دانست و اظهار داشت: «گرچه بازسازی بافت قدیمی تهران جزو اساسنامه سازمان نوسازی شهر تهران است ولی این سازمان به تنهایی قادر به انجام امر نوسازی برای شهر تهران نیست. این کار نیاز به اراده ملی و همکاری همه‌جانبه نهادهای دولتی نظیر قوه قضاییه، سازمان ثبت و اسناد و املاک، وزارت نیرو، وزارت پست و جزاینها دارد.»

اسماعیل زاده در بخشی از سخنان خود به تشریح پروژه نواب پرداخت و گفت: «هدف از اجرای طرح نواب احداث معبر سریع‌السیر می‌شود که از میدان توحید و در ادامه بزرگراه شهید چمران آغاز می‌شود و تا شمال پادگان قلعه مرغی - به طول ۵۵۲۹ متر - ادامه می‌یابد.»

این پروژه شامل ۵ فاز است که فازهای ۱ و ۲، و همچنین ۹۷ درصد از فاز ۳، به اتمام رسیده است. سازمان برای ادامه اجرای فازهای ۴ و ۵ پروژه نواب، در حال مذاکره با شرکت‌های اروپایی برای بستن قرارداد است.»

پروژه نواب تا پایان تیرماه ۱۳۸۱ هزینه‌های معادل ۹۴۰ میلیارد ریال برای شهرداری در برداشته است که ۴۰۰ میلیارد آن از طریق فروش اوراق مشارکت تأمین شده و حدود ۱۲۵ میلیارد ریال آن نیز وام بانکی بوده است.

شایان ذکر است که از ویژگی‌های ساختمان‌های نواب، مقاوم‌سازی آنان در برابر زلزله است؛ یعنی در واقع کیفیت اسکلت‌بندی این ساختمان‌ها بالاست.

اراک،

شهری که به شهروندان آلودگی هدیه می کند!

فهیمة مزینانی

بنای شهر اراک با ساخته شدن قلعه نظامی در زمان فتحعلیشاه قاجار نهاده شد و بعدها با مهاجرت تجار و کسبه و رونق کشاورزی توسعه یافت. این شهر در قرن چهارم با نام سلطان آباد مرکز اشتغال کمیانی های خارجی بسیاری شد و بعدها در سال ۱۳۱۷، زمانی که راه آهن جنوب از کنار این شهر عبور کرد و ایستگاهی در جوار آن برپا گردید، به نام اراک خوانده شد.

اراک آن زمان بر پایه اقتصاد کشاورزی و تجارت می چرخید و به دلیل وجود مزارع و باغ های اطراف دارای سبزی و میوه و آب و هوای پاک و مطبوع بود، به گونه ای که در مقابل وسعت ۴۵۰ هکتاری شهر، بیش از سه هزار هکتار باغ و اراضی کشاورزی در اطراف آن وجود داشت و همین مسئله اراک را جزو یکی از باغ - شهرهای معروف قرار داده بود.

همچنین برای تأمین آب کشاورزی، قنات های بسیاری در این شهر احداث شده بود و طی سال ها حکام و مردم شهر با حفظ و توسعه این قنات ها توانستند کشاورزی شهر را رونق دهند.

در سال های ۱۳۴۰ و ۴۲، به منظور جلوگیری از رشد بی رویه تهران، اراک به عنوان یکی از قطب های صنعتی کشور در نظر گرفته شد و کارخانه های متعددی چون کارخانه آلومینیوم سازی، ماشین سازی، آذوقه و غیره در این شهر احداث گردید.

پس از استقرار کارخانه ها در اراک، سیمای شهر به تدریج از صورت باغ - شهر به شهری صنعتی که بیش از هر چیز در آن عناصری چون سوله، دودکش، و مانند اینها به چشم می خورد تبدیل شد. این روند تا به امروز ادامه یافته و سیمای کاملاً متفاوت با گذشته به شهر داده است. امروز دیگر نشانی از باغ ها و مزارع اطراف شهر و یکی و لطافت هوا باقی نمانده است.

اراک امروز شهری است که بر اثر توسعه ناموزون و ناهماهنگ با اصول شهرسازی، کارخانه ها، به کاتونی چهارپایه و مجموعه های از شهرک های کارگرنشین تبدیل شده است. اکنون آنچه بیش از همه در این شهر به چشم می آید، آلودگی و تخریب محیط زیست آن است.

آلودگی هوا و منابع طبیعی اراک در سال های اخیر چنان افزایش یافته است که تاکنون چندین بار در پی شکایات مردم و مسئولان شهر، اقدام به تعطیلی برخی از کارخانه های که بیشترین سهم آلودگی هوا را دارند شده، اما تا به حال حرکت مثبتی در این زمینه صورت نگرفته است.

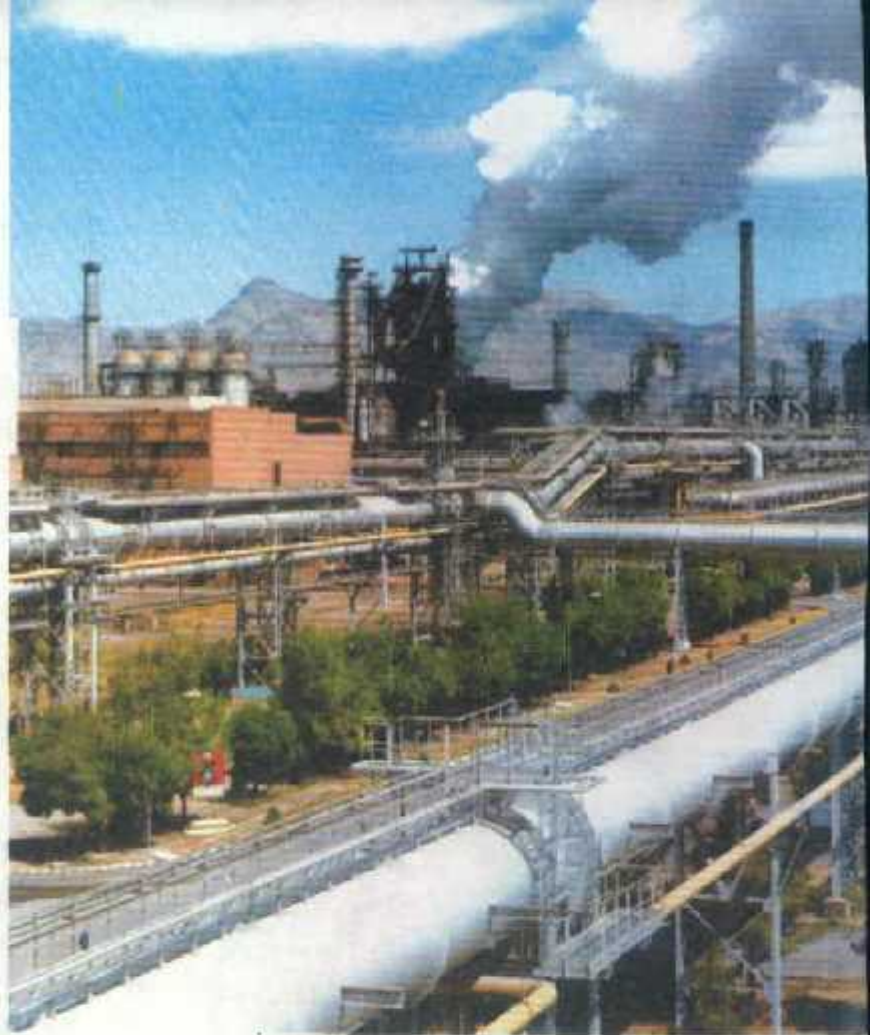


اراک شهری است در حاشیه منطقه گرمسیر ایران که در ارتفاع ۱۷۵۵ متری دریا قرار گرفته و سرمای گزنده زمستان هایش معروف است.

اما اراک را بیش از هر چیز به مراکز صنعتی و کارخانه های بزرگ آن می شناسند؛ چرا که از سال ها پیش به عنوان قطب صنعتی نزدیک مرکز مورد توجه قرار گرفت و کلنگ بسیاری از صنایع ملی در این شهر بر زمین نشست.

اراک شهری است که افتخار تولید محصولات استراتژیک و ارزشوری را برای کشور و مسئولان به ارمغان آورد و برای تیبیدن نبض تولید کارخانه ها روح خود را بخشید و هر آنچه را که در دل داشت، برای سبزی و حیات صنعت و تولیدات ملی عرضه کرد.

اراک خفته در دود و غبار کارخانه های است که هر روز بزرگ تر و بیشتر می شوند و برای رشد و توسعه خود، حیات شهر را مختل کرده و از باغ شهر دپروز، شهری سیاه و مه گرفته ساخته اند.



هواست و این مسئله روز به روز حادتر هم می‌شود.»
در زمان حاضر در حدود ۲۰۰ کارخانه و کارگاه کوچک و بزرگ صنعتی در اراک وجود دارند که هر یک به نسبت نوع فعالیت و تولید خود، در آلوده کردن هوا و منابع شهر سهیم‌اند؛ اما در این بین کارخانه آلومینیوم سازی که یکی از کارخانه‌های ملی است و هر ساله بخشی از تولیدات آن در فهرست صادرات کشور قرار دارد، بیش از همه موجب آلودگی و تخریب محیط زیست اراک شده است.

کارخانه آلومینیوم سازی اراک در سال ۱۳۵۲ افتتاح شد. در آن زمان ۳۵ هزار تن شروع به کار کرد. در آن زمان با در نظر گرفتن آلاینده‌های خطرناک و مضر، چون گازهای فلوراید که این کارخانه تولید می‌کند، بنای کارخانه در ۴ کیلومتری شهر احداث شد و اطراف آن نیز درختکاری گردید تا از تأثیرات تخریبی گازها کم شود. اما طی سال‌های پس از انقلاب با توسعه شهر به سمت کارخانه، این فضای سبز تخریب گردید و به



صلووق، مدیر کل اداره محیط زیست اراک، در خصوص وضعیت زیست - محیطی شهر چنین می‌گوید: «اراک از نظر موقعیت جغرافیایی در ارتفاع ۱۷۵۰ متری از سطح دریا قرار گرفته و از یک طرف با کوه‌ها و از طرف دیگر با کویر و تالاب احاطه شده است. به همین دلیل بیش از ۲۴۰ روز از سال در شهر وضعیت وارونگی هوا حاکم است. همچنین از آنجا که ۶۷ درصد بافتی که در شهر می‌رود ورزش ارمنی دارند آلودگی‌ها از فضای شهر خارج نمی‌شوند. اراک در طول چهار دهه‌ای که به صورت شهر صنعتی در آمده دچار آلودگی زیست - محیطی شده است، چرا که در جریان صنعتی شدن شهر به هیچ یک از زیر ساخت‌های لازم و شرایط جغرافیایی و اقلیمی منطقه توجه نشده و منابع سنگینی که مصرف سوخت بالای دارند در شهر احداث گردیده است.»

وی می‌افزاید: «با توجه به شرایط اقلیمی اراک، عمده آلاینده‌های تولید شده در کارخانه‌ها، در هوای شهر باقی می‌مانند و پس از بارندگی به خاک و آب نفوذ می‌کنند و سلامتی مردم شهر را به مخاطره می‌اندازند. با توسعه ظرفیت کارخانه‌ها و رشد بی‌رویه جمعیت، مسلماً در سال‌های آینده مشکلات بیشتری گریبانگیر مردم خواهد شد.»

مدیر کل اداره محیط زیست اراک به ترکیب آلاینده‌های شهر اشاره می‌کند و می‌گوید: «عمده آلاینده‌های هوای شهر ناشی از مصرف سوخت‌های سنگین و فسیلی است - شامل گازهای سمی و کشنده‌ای چون اکسیدهای فلزی، هیدروکربن‌های فرار، فلوراید، ساینتریک، متواکسید کربن، ازت، گازهای سولفور، ذرات سرب، روی، دوده و غبار. هر یک از اینها به نوعی برای سلامتی انسان‌ها، گیاهان، جانوران و کلیه منابع طبیعی مضر و مخرب‌اند. هم‌اکنون بیش از ۲۵ درصد بیماری‌های مردم اراک، بیماری‌های تنفسی ناشی از آلودگی



کاربری‌های مسکونی تبدیل شد و ظرفیت کارخانه به دو برابر افزایش یافت.

توسعه شهر و نزدیکی آن به کارخانه از یک طرف، و افزایش ظرفیت تولید کارخانه بدون توجه به فاصله مجاز از شهر و همچنین تأثیر مخرب گازهای سمی از طرف دیگر، باعث شده است تا هم‌اکنون کارخانه آلومینیوم سازی به معضلی برای سلامت شهروندان اراک تبدیل شود.

مهدی کندی، عضو شورای شهر اراک، در خصوص نقش کارخانه آلومینیوم سازی در آلودگی هوای شهر چنین می‌گوید: «پس از افزایش ظرفیت کارخانه در سال‌های ۱۳۷۱ و ۱۳۷۲، هم‌اکنون روزانه ۴۰۰ تن آلومینیوم در کارخانه تولید می‌گردد. براساس تحقیقات انجام شده در هر ساعت بیش از ۲۱۵ میلیون متر مکعب گازهای سمی در هوای شهر پراکنده می‌شوند. علاوه بر گازهای سمی، ذرات ریز دوده و گرد و غبار نیز باعث شده‌اند تا



در اکثر مواقع فضای شهر مه آلود و غبار گرفته باشد. این مسئله علاوه بر ایجاد بیماری‌های مختلف، از نظر روانی نیز مردم را تحت تأثیر قرار داده و آنها را دچار عصبیت و کلافگی کرده است.»

وی می‌افزاید: «حوزه مفناطیسی وسیع و قوی کارخانه نیز معضل دیگری است که سلامت مردم را تهدید می‌کند. این حوزه مفناطیسی به دلیل مصرف فوق‌العاده برق (حدود ۱۵۰ میلیون کیلووات) در کارخانه است، که با توجه به نزدیکی کارخانه به شهر و قرار گرفتن منازل مسکونی در این حوزه خطرهای بسیاری را ایجاد کرده است.»

به‌طور خلاصه، کارخانه آلومینیوم سازی بر اساس تحقیقات انجام شده، ۲۲ برابر حد مجاز آلودگی تولید می‌کند. به عبارت دیگر، طبق ضوابط باید به ازای هر تن، نیم کیلو ترکیبات فلوراید تولید شود، حال آنکه این کارخانه به ازای هر تن، ۲۳ کیلو ترکیبات فلوراید تولید می‌کند. این حتماً سایر کارخانه‌هایی است که در اراک قرار دارند.

عضو شورای شهر اراک به پیگیری‌های انجام شده مدیران شهر و مسئولان محیط زیست برای خروج این کارخانه از محدوده شهر اشاره می‌کند و خاطر نشان می‌سازد: «تاکنون تلاش بسیاری برای انتقال کارخانه به فاصله ۴۵ کیلومتری شهر صورت گرفته است؛ اما نه تنها محل کارخانه تغییر نکرده، بلکه حتی ظرفیت آن چند برابر شده و کنگر احداث فاز بعدی آن نیز

در سال‌های ۱۳۴۰ و ۴۲، به منظور جلوگیری از رشد بی‌رویه تهران، اراک به عنوان یکی از قطب‌های صنعتی کشور در نظر گرفته شد و کارخانه‌های متعددی چون کارخانه آلومینیوم سازی، ماشین سازی، آذر آب و جز اینها در این شهر احداث گردید

در همین محل فعلی بر زمین خورده است! این مسئله با توجه به مضرات کارخانه برای شهروندان جای تأمل دارد و باید دید چه سوانعی بر سر راه انتقال کارخانه قرار گرفته و چرا حتی پس از موافقت وزیر صنایع برای این کار، باز هم اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است.»

وی می‌افزاید: «هر چند ما به نقش مهم این کارخانه در صنعت کشور اعتقاد داریم، ولی نکته مهم‌تر همانا حفظ سلامت و آرامش ۵۰۰ هزار شهروند اراکی است. می‌بایست در کنار طرح‌های توسعه کارخانه، به فاصله مجاز و ضوابط و اصولی که از شدت آلودگی کم می‌کنند توجه داشت.»

مدیر کل اداره محیط زیست اراک نیز در این خصوص چنین می‌گوید: «به رغم پیگیری‌های اداره محیط زیست برای انتقال کارخانه آلومینیوم سازی و تحقیقاتی که نشان می‌دهد حجم آلاینده‌های تولیدی این کارخانه بسیار بالاتر از حد مجاز است، تاکنون اقدامی برای بهبود وضعیت صورت نگرفته است و مدیران کارخانه ظاهراً از پذیرش نقش آلوده کننده کارخانه، شانه خالی می‌کنند! تغییر مدیریت‌های کارخانه و دولتی بودن آن، خود مانع دیگری بر سر راه انتقال آن به شمار می‌آید. اکنون بسیاری از صنایع مساندر و سنگین کشور در اراک مستقرند و بخش عمده آنها

از قوانین و مصوبات مجلس و اداره محیط زیست پیروی نمی‌کنند.»

وی درباره اینکه آیا تعطیلی و انتقال کارخانه‌های آلاینده موجب بروز مشکلاتی خواهد شد یا نه، اظهار می‌کند: «مسلماً هر صنعتی نیازمند توسعه و پیشرفت است و در صورت عدم توسعه از بین خواهد رفت. اما باید کارخانه‌های صنعتی از شهرها خارج شوند و بهتر است قبل از آنکه توسعه پیدا کنند، در جای دورتری استقرار یابند چرا که در غیر این صورت هر توسعه‌ای در جهت تخریب و بر خلاف استانداردهای بین‌المللی است. اصولاً توسعه برای بهبود کیفیت زندگی است و در صورت سلب آسایش مردم و تهدید سلامت آنها، خود به عنصری ضد توسعه تبدیل خواهد شد.»

صدوق در خصوص اقداماتی که تاکنون برای کاهش آلودگی کارخانه‌ها انجام شده است می‌گوید: «اداره محیط زیست



صنایع اراک: صنعتی اراک

برای آن دسته از کارخانه‌ها که امکان ساماندهی داشتند، طرح‌هایی ارائه کرده است. از جمله اینکه با نصب سیستم غبارگیر در یکی از کوره‌ها، از میزان آلاینده‌های آن کاسته شده است. همچنین طی نشست‌هایی با ستاد انتقال صنایع و مشاغل مزاحم و شهرداری، مطالبات لازم برای مکان‌یابی ۵ نقطه در اطراف شهر برای انتقال کارخانه‌های آلاینده انجام گرفته است و این امید وجود دارد که با همکاری سایر بخش‌ها مشکلات شهر حل شود.»

هر چند کارخانه آلومینیوم سازی اراک - که بارها مسئله آلاینده‌های آن نقل محافل خبری بوده - آلودگی بسیاری در شهر ایجاد کرده است، اما تنها کارخانه‌ای نیست که هر روز فضای تنفس مردم را آغشته و آلوده می‌کند. صنایع مستقر در اراک، چه صنایع عظیم وابسته به دولت همچون پتروشیمی، هپکو، آذر آب، کمپاین سازی، ماشین سازی و جز اینها، و چه کارگاه‌های کوچک و بزرگ دیگر که بیشتر آنها در محدوده استحفاظی شهر قرار دارند، ساختارهای زندگی سالم شهر را نابود کرده‌اند.

کارخانه پتروشیمی و پالایشگاه اراک یکی دیگر از صنایع آلودگی شهر است. عضو شورای شهر اراک در این باره می‌گوید:

پایین آمده است.»

وی احداث سد «کمال صالح» و «توره» را تنها راه نجات شهر از وضعیت فعلی عنوان می‌کند و خاطر نشان می‌سازد: «احداث این سد برای شهر امری حیاتی است. به همین دلیل طی سال‌های اخیر در حدود ۴ و نیم میلیارد تومان برای این کار در شهرداری ذخیره شده است تا در صورت شروع عملیات ساخت با این اعتبار علاوه بر کمک به تسریع کار، شهرداری در آب و درآمد حاصل از آن سهیم باشد. در زمان حاضر اعتبار مالی فاز اول و دوم این پروژه از محل اعتبارات عمرانی کشور تأمین شده و با قول مساعد مسئولان امید است که از سال آینده کار اجرایی سد آغاز شود. لایروبی قنات‌های متروک و تخریب شده نیز از دیگر برنامه‌هایی است که به تأمین آب برای آبیاری فضای سبز کمک خواهد کرد.»

علاوه بر آنچه ذکر شد، باید گفت اراک شهری است که برای

«منطقه جنوب غربی اراک محل عبور بادهایی است که موجب پیلایش و جریان هوا در شهر می‌شود؛ اما طی سال‌های اخیر کارخانه پتروشیمی، پالایشگاه و نیروگاه در این محل احداث شده است و از آن پس به جای هوای پاک و سالم، گازهای سمی و مخرب وارد شهر می‌شود. اکنون صبح‌ها بوی سولفورهای مختلف استشمام می‌گردد. نیروگاه ۱۲۰۰ مگاواتی اراک روزانه ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر سوخت مصرف می‌کند و گازهای حاصل از آن به طور مستقیم وارد شهر می‌شوند. این در حالی است که با مکان‌یابی صحیح و استفاده از مشاوره کارشناسان محلی، هیچ یک از این مسائل به وجود نمی‌آید.»

مشکل دیگری که کارخانه‌ها در اراک به آن دامن زده‌اند، به غیر از آلودگی، کمبود منابع طبیعی از جمله آب است. عوارض وصولی از کارخانه‌ها - با آنکه مبلغ زیادی است - تنها صرف تأمین زیرساخت‌های لازم برای حضور آنها در شهر می‌شود. به

با توجه به شرایط اقلیمی اراک،
عمده‌ترین آلودگی‌های تولید شده در
کارخانه‌ها، در هوای شهر باقی
می‌مانند و پس از بارندگی به خاک و
آب نفوذ می‌کنند و سلامتی مردم
شهر را به مخاطره می‌اندازند

جهت فعلی طراحی نشده و بافت قدیم شهر، که هنوز مرکزیت اصلی شهر را دارد و بیشتر مراکز تجاری، اداری و خدماتی در آن واقع شده است، چالش‌های زیادی را برای شهرداری ایجاد کرده است. به همین دلیل در بیشتر ساعات روز در خیابان‌های مرکز شهر ترافیک شدیدی به وجود می‌آید و این مسئله خود عامل دیگری در جهت آلودگی هوای اراک شده است.

کندی تریاره رشد ناموزون شهر چنین اظهار نظر می‌کند: «جمعیت امروز اراک هیچ تناسبی با آن ندارد و مشکلات ساختاری شهر هر روز آشکارتر می‌شود. اراک علاوه بر ساکنان اصلی خود محل سکونت و تردد افرادی است که برای کار در کارخانه‌ها به آن مهاجرت کرده‌اند و از امکانات آن استفاده می‌کنند. تنگی معابر و فشردگی بافت مرکزی از جمله مشکلات زیرساختی شهرند که اجرای طرح‌های شهری را با مشکل روبرو ساخته‌اند. همچنین مشکل دیگری که در این خصوص وجود دارد، تقابص طرح جامع شهر است که به دلیل عدم توجه به مسائل بافت مرکزی اجرا شدنی نیست.»

اراک شهری است که سال‌ها کارخانه‌ها و صنایع بسیاری از امکانات و سرمایه‌های آن استفاده کرده‌اند و بیش از آنکه موجب ترقی و بهبود وضعیت شهر و شهروندان آن باشند، شرایط خود را به شهر تحمیل کرده‌اند. اکنون شهروندان اراک، پس از سال‌ها عیزبانی از کارخانه‌ها و مهاجرانی که برای کار به این شهر آمده‌اند، چشم‌انتظار منافی هستند که تاکنون بهره‌ای از آن نبرده‌اند. اراک که عنوان پنجمین شهر صنعتی کشور را بر خود دارد، چیزی جز دود و غبار و گازهای سمی کارخانه‌ها برای شهروندان خود به ارمغان نیاورده است. لیکن می‌بایست برای جلوگیری از آنچه که کارشناسان به آن مرگ تدریجی و خاموش می‌گویند، فکری کرد.



نمایی از اراک محلی

عبارت دیگر، هزینه احداث فضای سبز لازم، معابر و ارائه خدمات شهری به ۶۰ هزار کارگر و تکنسین کارخانه‌ها و تأمین آب مصرفی آنها بیش از عوارضی است که شهرداری دریافت می‌کند.

همان‌گونه که گفته شد، در گذشته اراک باغ - شهری بود که آب آن از طریق شبکه گسترده‌ای از قنوات تأمین می‌شد. اما با گسترش شهر و رشد بی‌رویه جمعیت، آلودگی منابع آب به وسیله کارخانه‌ها و تخریب قنات‌ها، این شهر با مشکل کم آبی روبرو شده است و این مسئله هر روز ابعاد وخیم‌تری پیدا می‌کند.

کندی در این باره می‌گوید: «از آنجا که رودخانه‌های از نزدیکی شهر عبور نمی‌کنند، تنها منبع آب شهر منابع زیرزمینی است که از طریق چاه حلقه چاه استخراج می‌شوند. اما با توجه به کاهش نزولات جوی در سال‌های اخیر، این منابع به شدت تحلیل رفته‌اند و تکالوی مصرف بسیار زیاد جمعیت ساکن شهر و کارخانه‌ها را نمی‌دهند. اکنون مجبور شده‌ایم از چاههایی که درجه سختی آب آنها بالاتر از حد مجاز است استفاده کنیم و این مسئله زیان‌های بسیاری برای سلامتی مردم دارد. همچنین به دلیل اینکه سطح سفره‌های آب زیرزمینی بسیار پایین رفته است، اصلاح مختلفی در آب وجود دارد و کیفیت آب مصرفی بسیار



نگاره‌ای از خیابان‌های اراک که به دلیل تراکم جمعیت و تخریب محیط زیست، به تخریب شده است.

خاتون میرزا شد
آزاده افشار
تورج نادری



تهیه طرح مقاوم سازی ساختمان ها در برابر زلزله

طرح ایمن سازی شهرها و روستاها و مقاوم سازی ساختمان های کشور در برابر زلزله در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، به منظور ارائه به مجلس، تهیه شد. بهاءالدین ادب، عضو کمیسیون عمران مجلس، در این زمینه گفت: «اجرای طرح ایمن سازی ساختمان های کشور با توجه به زلزله خیز بودن کشورمان ضروری به نظر می رسد.» وی افزود: «کشور ایران، در بخشی از کمربند زلزله خیز «آب»، «همه‌الیا» قرار گرفته، و وضعیت اقلیمی و زمین شناسی فلات ایران، موجب افزایش نیروی بالقوه لغزش در لایه های زمین کشور شده است.» ادب در ادامه تصریح کرد: «ساخت و سازهای بی رویه و خارج از ضوابط برنامه ریزی جامع شهری، به ویژه بلند مرتبه سازی ها در معابر تنگ و کم عرض، امدادسانی را تقریباً ناممکن می سازد.» وی در ادامه گفت: «اجرای مطالعات و بررسی در زمینه های مقاوم سازی سازه ها الزامی است و راهکارهای ارائه شده در کوتاه مدت جوابگو نیست. به همین دلیل اولاً قانونی جامع و کامل با تعیین مسئول مستقیم و بودجه کافی برای اجرای مطالعات و بررسی ها و مقاوم سازی ساختمان ها، ضروری است.»

آغاز عملیات ساخت پایانه مسافربری اراک

عملیات ساخت پایانه مسافربری اراک با اعتباری بالغ بر ۶/۵ میلیارد ریال آغاز شد. براساس اطلاعات کیومرث محمودی، شهردار اراک: «هزینه احداث پایانه مسافربری اراک بالغ بر ۶/۵ میلیارد ریال است که اعتبار آن از محل بودجه شهرداری اراک و کمک های وزارت کشور، و همچنین وام بانکی بدون بهره تأمین شده است.» وی افزود: «عملیات اجرایی ساخت پایانه مذکور در سال ۱۳۷۵ با بیش از شش میلیارد ریال شروع شد که به دلیل ضعف شدید مالی شهرداری، عملیات اجرایی آن در همان ابتدا متوقف گردید.» ناکفته نماند که ترمینال مسافربری اراک با مساحتی برابر با ۱۱ هزار مترمربع زیربنا با کلیه امکانات رفاهی، مقابل پلیس راه جاده اراک - قم واقع شده است.



شهرسازان افتخاری در زمینه عمران شهری با شهرداران همکاری می کنند

به پیشنهاد جامعه مهندسان شهرساز کشور و موافقت وزارت کشور، طرح همکاری شهرسازان افتخاری با شهرداران کشور به اجرا گذاشته می شود. حمید ماجدی، رئیس هیئت مدیره جامعه مهندسان شهرساز کشور، در این خصوص گفت: «در زمان حاضر ۹۱ داوطلب شهرساز سومی آماده شده اند که با هماهنگی شوراهای اسلامی شهر، بر طرح های کلان نظارت کنند.» وی افزود: «این شهرسازان افتخاری از کارشناسان ارشد جامعه مهندسان شهرساز هستند که تلاش خواهند کرد امور شهرسازی جایگاه مطلوبی بیابد.» شایان ذکر است که براساس طرح مذکور، شهرداری ها ملزم به همکاری با شهرسازان افتخاری هستند.



خطر بازیافت زباله های تفکیک نشده

عمل بازیافت قبل از تفکیک زباله ها برای سلامت جامعه مضر خواهد بود. محمد عبدلی، عضو شورای پژوهشی سازمان حفاظت محیط زیست، در این زمینه گفت: «بازیافت زباله به روش تفکیک نشده امری غیر بهداشتی است. در زباله های شهری، مواد عفونی و آلودگی های مختلفی وجود دارد که به هنگام بازیافت از بین نمی رود و برای سلامت جامعه مضر است.» وی افزود: «در بیمارستان های بزرگ زباله ها به هنگام جمع آوری تا حدودی از هم تفکیک می شوند؛ اما در کلینیک ها، داروخانه ها و مطب پزشکان، چنین سیستمی وجود ندارد. در نتیجه بازیافت چنین زباله هایی به همراه سایر زباله های شهری به صورت تفکیک نشده تأثیرات بهداشتی نامطلوب و ناگواری بر روی مردم خواهد داشت.» عبدلی خاطر نشان کرد: «خطر بازیافت غیربهداشتی زباله برای منافع ملی، بسیار بیشتر از فواید جزئی آن است. تنها راه حل موجود برای بازیافت بهداشتی، تفکیک زباله از مبدأ است.»



گسترش میادین سنتی میوه در مرکز شهر مشهد

گسترش میادین سنتی میوه در سطح شهر مشهد، باعث به وجود آمدن مشکلات بهداشتی و زیست محیطی برای این شهر شده است. مجید فرزاد فرد، مدیر عامل سازمان میادین میوه و تره بار، در این زمینه گفت: «توسعه میادین سنتی میوه در حاشیه خیابان های اصلی شهر تأثیراتی منفی برای شهر مشهد به همراه دارد.» وی افزود: «این میادین علاوه بر اینکه چهره شهر مشهد را زشت کرده اند، با ایجاد پس ماند های میوه ها در کانال های آب در مناطق مسکونی، مشکلات بهداشتی و زیست محیطی به وجود آورده اند.» فرزاد فرد بخش اعظم ترافیک سنگین در مناطق مرکزی مشهد را وجود همین میادین سنتی دانست و گفت: «میادین سنتی میوه و تره بار، فضایی برای توقف خودروها ندارند و این امر باعث ایجاد ترافیک شهری شده است.»

گفتنی است که شهرداری مشهد به منظور ساماندهی میادین میوه و تره بار در مورد جلب مشارکت عرضه کنندگان میوه و تره بار در صدد احداث بازار مناسبی در میدان شهدا و مناطق دیگر شهر است.



اتوبوس های شهری به کارت اعتباری مجهز می شوند



شرکت اتوبوسرانی تهران به منظور رفع مشکلات بلیت، اقدام به اجرای طرح آزمایشی کارت اعتباری به جای بلیت کرد. طرح اولیه این پروژه به صورت آزمایشی و محدود در اتوبوس های برقی و پارک سوار بیقی به اجرا در خواهد آمد. و بزرگی های این کارت ها ثبت تعداد مسافران اتوبوس در روز و انتقال روزانه این اطلاعات به پایگاه مرکزی است.

شایان ذکر است که هر اتوبوسی به دو دستگاه کارت زنی مجهز خواهد شد و قیمت اولیه کارت های اعتباری خط واحد حداقل یکمیلیون ریال خواهد بود که در صورت اتمام اعتبار کارت، شهروندان می توانند همان کارت را دوباره تأمین اعتبار کنند.

زباله خشک در ناحیه سبز تهران تفکیک می شود

ناحیه سبز منطقه ۶ شهرداری تهران ۵ سید و ۵۷ مخزن ریل دار برای تفکیک زباله خشک نصب کرده است. شهرداری منطقه، که این کار را بنا به تقاضای مصزانه ساکنان این ناحیه نسبت به تخلیه به موقع سبدها و ناسظم بودن جمع آوری زباله خشک انجام داده است، مخازن را به فواصل معین نصب کرده تا شهروندان بتوانند زباله های خشک خود را در آن جمع آوری کنند.

این زباله های خشک شامل انواع کاغذ های باطله، شیشه، بطری و انواع فلزات قابل بازیافت است. گفتنی است که این برنامه نتایج مثبتی را در برداشته است به گونه ای که در هفته سوم اجرای این طرح ۱۰ هزار و ۲۲۰ کیلوگرم زباله خشک جمع آوری شد.



افتتاح بوستان توحید در شهر بیرجند

بیست و پنجمین بوستان شهر بیرجند به نام «توحید» پس از تشکیل شوراهای اسلامی در این شهر، به بهره برداری رسید. بوستان توحید دارای رستوران، چایخانه، آمفی تئاتر، روبرو، محل بازی کودکان، آبنا و تیز باغ پرندگان است که در آن پرندگان گالی چون طاووس، طوطی، قر قاول، عروس هلندی، مرغ شاخدار و جز اینها نگهداری می شوند.

سالن آمفی تئاتر آن نیز دارای ظرفیتی حدود ۲۰۰۰ نفر است که مجهز به اتاق گرم، تأسیسات صوتی و نورپردازی است.

این بوستان با اعتباری بالغ بر دو میلیارد ریال در مساحتی معادل ۷ هکتار احداث شده است.



آموزش مفاهیم راهنمایی و رانندگی در پارک ترافیک

منطقه ۸ شهرداری تهران، بمنظور آموزش و آشنایی کودکان با مفاهیم اولیه راهنمایی و رانندگی پارک آموزش ترافیک را افتتاح کرد

این پارک به مساحت ۴۰۰ مترمربع در روز ترافیک افتتاح شد و هدف از ایجاد آن، آموزش و آشنایی کودکان با مفاهیم اولیه راهنمایی و رانندگی است تا این امر در بلندمدت متجر به اصلاح و بهبود فرهنگ راهنمایی و رانندگی شود. پارک آموزش ترافیک هزینه‌های بالغ بر یکصد میلیون ریال در برداشته است. در طراحی این پارک سعی شده است تا امکانات تقریبی و آموزشی به صورت تلفیقی به کار گرفته شود. از جمله اینکه بر دیوارهای پارک، نقاشی‌هایی با مضامین ترافیکی ترسیم شده است. نصب چراغ راهنمایی و رانندگی و همچنین تابلوهای انتظامی در کنار امکانات تقریبی پارک، از جمله نمودهای همین هدف به شمار می‌آیند.

برنامه‌هایی چون اجرای نمایش عروسکی، شعر و مسابقه نقاشی با موضوع ترافیک نیز مکمل آموزش تصویری است. افزون بر اینها، شهرداری منطقه ۸ هماهنگی‌هایی را با اداره آموزش و پرورش به عمل آورده است تا از مهر ماه سال جاری دانش آموزان مقاطع ابتدایی در این پارک آموزش ببینند.



شهروندان تهرانی برای مقابله با زلزله آموزش می‌بینند

منطقه ۱۶ شهرداری تهران در طرح جامع مدیریت بحران شهری تهران، ساختمان استاد مدیریت بحران را به زودی مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد.

با توجه به اینکه شهر تهران و به خصوص مناطق جنوبی آن در مسیر خط زلزله قرار دارد، این مرکز راهکارهایی را در زمینه آموزش شهروندان، پیشگیری گامش آثار حوادث غیر مترقبه و راه‌های مقابله در هنگام وقوع حوادث، ارائه می‌دهد. گفتنی است که ساختمان مدیریت بحران یک هزار و ۶۰۰ متر وسعت و ده هزار و ۳۰۰ متر زیربنا دارد و در ساخت آن ضریب استقامت در برابر زلزله تا ۸ ریشتر رعایت شده است.

شایان ذکر است که با توجه به وسعت بنای مذکور، طرح تجمیع واحدهای حوزه امور شهری در آن لحاظ خواهد شد. این امر تسریع در امور جاری شهروندان منطقه ۱۶ را به همراه خواهد داشت.

اتوبوس‌رانی اصفهان شبانه‌روزی شد

اتوبوس‌رانی شهری اصفهان به منظور افزایش کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی به صورت شبانه‌روزی به شهروندان خدمات‌رسانی می‌کند.

غلامرضا شیران، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان، با اعلام این مطلب اظهار داشت: «بر اساس برنامه‌ریزی و سامان دهی جدید برای افزایش کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، خطوط اتوبوس‌رانی شهری به صورت شبانه‌روزی در خدمت شهروندان اصفهانی قرار می‌گیرد.»

وی افزود: «هدف از اجرای این طرح ارتقای کثرت و کیفی امر آمد و شد شهری به وسیله حمل‌ونقل عمومی، کاهش سفر با وسایل نقلیه شخصی، ایجاد اطمینان بیشتر مردم برای افزایش قابلیت‌های شبانه و افزایش تردد مسافران در شهر است.»

شایان ذکر است که در فاز اول این طرح سرویس‌های ویژه اتوبوس‌رانی در مسیرهای مختلف شهر از ساعت ۱۱ شب تا ۶ صبح مسافران را جابجا می‌کنند.



میدان نقش جهان از بالای مسجد امام

پروژه‌های شهری نیازمند مشارکت مردمی

شهرداری شهر کرد اجرای دو پروژه عظیم عمرانی امامزاده دوخاتون و بازار بزرگ میلاد را آغاز کرد. میدان امام زاده دو خاتون و بازار بزرگ میلاد، به دلیل واقع شدن در بافت قدیم شهر و خیابان مرکزی، دارای اهمیت ویژه‌ای هستند.

علی رستاق‌کلی، شهردار شهر کرد در این زمینه به خبرنگار ما چنین گفت: «فاز اول پروژه میدان امامزاده ۳ هزار متر مربع زیربنا دارد و ۶۵ درصد از فاز اول آن اجرا شده است. که تا پایان سال جاری به اتمام خواهد رسید. اجرای فازهای بعدی نیز به دلیل تراکم بافت مسکونی و مغازه‌ها در بافت مرکزی شهر، نیاز به آزادسازی معابر و منازل دارد.»

همچنین، طرح بازار بزرگ میلاد در زمینی به مساحت ۶ هزار متر مربع در ۲ طبقه در دست اجراست. برای تأمین فضای پارک اتومبیل در این بازار و جلوگیری از سرگردانی وسایل نقلیه در خیابان‌های اطراف، شهرداری نیازمند همکاری بیش از پیش کسبه و ساکنانی است که اسلاک آنها در طرح قرار دارد.

ناگفته نماند که شهرداری شهر کرد برای تکمیل این دو پروژه عظیم شهری، نیازمند مشارکت هر چه بیشتر با شهروندان است.

«تلاش سبز»، نمودی از فعالیت‌های زیست محیطی

منطقه ۱۵ شهرداری تهران با هدف حفظ محیط زیست شهری در سومین نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست شرکت کرد.

در این غرفه برای اجرای برنامه‌های ویژه کودکان و نوجوانان؛ مطالعات اجتماعی، جامعه‌شناسی، رفتارشناسی و روان‌کاوی صورت گرفت؛ و طراحی غرفه نیز به گونه‌ای بود که برای کودکان و نوجوانان حاضر، شعار «شهر ما خانه ما» را ندانی می‌کرد. غرفه مذکور شامل ۵ بخش - اجتماعی فرهنگی، حمل‌ونقل و ترافیک، طرح و برنامه، آمار و گزارش‌ها، فضای سبز، شهرسازی، و گروه مردمی (حاسبان سبز) - بود. از جمله فعالیت‌های بخش اجتماعی و فرهنگی، می‌توان به جذب کودکان و نوجوانان از طریق ایستگاه کریم و هدایت آنها به کارگاه بازی و مسابقه اشاره کرد.

پس از اتمام این مسابقات، که باهدف آموزش مسائل زیست محیطی به کودکان برگزار گردید، جوایزی چون بذر گل و کتاب و پرورش آموزش حاوی مطالبی چون رعایت بهداشت شهری، تحویل زباله رأس ساعت مقرر، تفکیک زباله و حفظ فضای سبز و توسعه آن امضا گردید. در این پرورش‌ها سابقه‌های کتبی همراه با جایزه گنجانده شده بود که کودکان را به مطالعه مطالب مندرج در آنها ترغیب می‌کرد. در این میان ستاد شهر سالم با همکاری NGO های منطقه فعالیت‌های محیط خود را طی سال گذشته - که شامل کاشت درخت در سطح منطقه و اجزای نمایش خیابانی بود - در قالب گزارش عملکرد به بازدید کنندگان غرفه ارائه کرد. شایان ذکر است که برگزاری این نمایشگاه به مدت ۷ روز با استقبال بیش از ۵ هزار کودک و نوجوان مواجه شد.

در پایان نمایشگاه شهرداری منطقه ۱۵ از سوی سازمان حفاظت از محیط زیست موفق به دریافت «مقام دوم» تلاش سبز شد.



حریم تاکسی‌های تهران آبی شد

پس از به‌کارگیری رنگ‌های سبز در مسیر دوچرخه سواری و قرمز در ایستگاه اتوبوس، رنگ آبی در سطح خیابان‌های تهران نشانگر حریم تاکسی‌ها شد.

فرسوز شیرانی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک در گفت‌وگو با خبرنگار ما اظهار داشت: «این طرح در ناحیه سبز تهران در حال اجراست و هدف از آن زیبایی و حذف عتک‌های افقی (تابله‌های راهنمایی و رانندگی) در خیابان‌هاست. زیرا به لحاظ روانی تأثیر منفی به روی رانندگان می‌گذارد.

به علاوه این عتک‌ها پس از مدتی دچار فرسودگی می‌شوند و تعویض آنها متقبل هزینه‌های زیادی است. بدین منظور از خط کشی آبی و نوشته «فقط تاکسی» بر روی عتک‌های زرد رنگ استفاده شد. شایان ذکر است که این سیستم در اکثر کشورهای مشتری‌کام‌متابع - از قبیل انگلیس و ایتالیا - به کار برده می‌شود.



نخستین کنگره محلی استان خراسان گشایش یافت

نخستین کنگره شعر محلی خراسان با عنوان فرهنگ شهروندی، در مرداد ماه سال جاری در مشهد برگزار شد. هدف از برگزاری این کنگره که با الهام محلی برگزار می‌شود، شناسایی هنرمندان و تحلیل آثار مؤلفان کتاب‌ها و سراینده‌گان اشعار محلی است.

محمد علی سوهیتی، معاون فرهنگی اجتماعی شهرداری مشهد، در این زمینه چنین گفت: «از مجموع ۶۰ اثر رسیده به دبیرخانه کنگره ۲۵ اثر برگزیده شده است و این آثار برگزیده با فرهنگ آداب و رسوم و سنین اجتماعی و محلی شهرستان‌های خراسان مطابقت دارند.» وی افزود: «در این کنگره آثار تعدادی از هنرمندان پیشکسوت ادب و هنر خراسان نیز قرائت خواهد شد.»

گفتنی است که در حاشیه این کنگره، گروه موسیقی سنتی از شهرستان‌های قوچان، تربت جام و چند شهر دیگر به اجرای برنامه پرداختند.

تعیین حداکثر سرعت مجاز برای رانندگان شهری

با توجه به شرایط هندسی و فنی راه‌ها و جاده‌ها، سازمان راهنمایی و رانندگی سرعت مجاز را برای رانندگان اعلام کرد.

بر اساس ماده ۱۱۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، در راه‌ها و مناطقی که به وسیله تابلو، حداکثر سرعت مجاز وسایل نقلیه مشخص نشده است، سرعت در داخل شهرها و خیابان‌ها حداکثر ۵۰ کیلومتر در ساعت، و در کوچه‌ها و میدان‌ها و پیچ‌ها ۲۰ کیلومتر در ساعت است. در راه‌های خارج از شهر و مناطق غیرمسکونی نیز حداکثر سرعت در روز ۹۵ کیلومتر و در شب ۸۰ کیلومتر در ساعت است.

پیدا و محل عبور عابران است و در صورتی که به هر طریقی مسدود شود، عابران ناچار خواهند بود برای رفت و آمد از مسیر سواره رو استفاده کنند. این کار ضمن آنکه در ترافیک سواره اختلال ایجاد می‌کند، خطرهایی نیز برای عابران به دنبال خواهد داشت. با توجه به آنچه گفته شد، بر اساس بند ۱ ماده ۱۱۳۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، توقف وسایل نقلیه از جمله موتور سیکلت در پیاده‌رو ممنوع است.



موتور سیکلت‌های پیشرو در آتش نشانی زنجان به کار گرفته شدند

ایستگاه‌های آتش‌نشانی زنجان برای اولین بار مجهز به «موتور سیکلت‌های پیشرو» شد.

علی محمدی، مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی زنجان، در گفت و گو با خبرنگار ما بیان داشت: «هر ماه در زنجان ۶ مورد آتش‌سوزی رخ می‌دهد که به دلیل وجود معابر تنگ، در بافت قدیم و مرکز شهر، تاکنون استاندارد سانی با مشکل مواجه بوده است.»

وی افزود: «با به کارگیری موتور سیکلت‌های پیشرو که مجهز به انواع تجهیزات اطفای حریق هستند، نیروهای اسفاد اکتون می‌توانند به سرعت خود را به محله‌های حادثه دیده برسانند و استاندارد سانی کنند.»

محمدی در ادامه گفت: «از برنامه‌های آینده این سازمان، تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی از طریق راه‌اندازی ایستگاه شماره ۴ آتش‌نشانی در سایت کارگاهی زنجان، توزیع مناسب خودروهای آتش‌نشانی متناسب با مسافت شهری، و بهبود سیستم ارتباطی، و به کارگیری بالابر برای خدمات رسانی به ساختمان‌های بلند مرتبه است.»



بوستان محلی، جایگزین آلونک نشینی

منطقه ۶ شهرداری تهران با جمع‌آوری آلونک‌هایی که حدود ۴۰ سال در محله یوسف‌آباد وجود داشت، بوستان محلی «خانواده» را احداث کرد.

در ابتدا کلیه آلونک‌های این محل با هزینه‌ای بالغ بر ۱ میلیارد ریال خریداری و تخریب شد، سپس با صرف دو بیست میلیون ریال هزینه، طرح احداث بوستان محلی «خانواده» به اجرا درآمد. بوستان محلی خانواده شامل فضای سبز، آبنمای سنگی، زمین بازی کودکان و قرائت‌خانه است.

گفتنی است با اجرای این طرح، ضمن رفع یکی از مشکلات محل، فضای سبز مناسبی نیز برای گذران اوقات فراغت اهالی فراهم آمده است.



جمع‌آوری آلونک و احداث پارک

شبستر همراه با پروژه‌های فرهنگی

شهرداری شبستر از توابع استان آذربایجان شرقی، با همکاری فردی خیر، مجتمع فرهنگی هنری شیخ محمود شبستری را در مجاورت مقبره شیخ احداث کرد.

هدف از احداث این مجتمع، جذب گردشگر به منظور احیای مقام و جایگاه ابن عارف و فیلسوف نامدار قرن هفتم است. این مجتمع شامل سایت اینترنتی، سالن کنفرانس، کلاس‌های آموزشی، سالن مطالعات، مخزن کتاب، زائر سرا و مانند اینها خواهد بود.

بنا به پیش‌بینی‌های به عمل آمده، مجتمع مذکور تا پایان سال جاری تکمیل و آماده بهره‌برداری می‌شود، و اداره آن بر عهده شهرداری شبستر خواهد بود.



نمای پل فرجند

بهره‌برداری از فاز اول مجتمع فرهنگی و تفریحی خزرآباد

شهرداری ساری عملیات احداث فاز اول مجتمع بزرگ ۴۰ هکتاری فرهنگی-تفریحی ساحل خزرآباد را به بهره‌برداری رساند.

بر اساس گزارش خبرنگار ما، به منظور استفاده بهینه شهروندان و گردشگران از فضای ساحلی شهر و طرح سالم‌سازی آن، شهرداری ساری فاز اول ساحل خزرآباد را با هزینه‌ای بالغ بر ۷ میلیارد ریال مورد بهره‌برداری قرار داد.

از مهم‌ترین فعالیت‌های شهرداری ساری، تجهیز و تکمیل فضای سبز و شبکه‌های اصلی و فرعی معابر، تجهیز و تکمیل و احداث دیوار جنب مرداب، و خرید و نصب ۲۳ دستگاه کمپ و چادر به منظور اسکان مسافران بوده است.

نورپردازی در شب، عنصری مهم در زیباسازی میدان حسن آباد

به منظور ایجاد مجموعه‌ای پویا و هویت بخش برای تهران، سازمان زیباسازی شهرداری تهران طرح ساماندهی میدان تاریخی حسن آباد را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد. مجتبی توسل - مدیر عامل سازمان زیباسازی تهران - در این زمینه گفت: «طرح ساماندهی از سال ۱۳۷۱ با هدف ارتقای کیفیت فضاهای شهری و ایجاد محیط امن و آرام شهری، با تأکید بر نقش عابر پیاده، آغاز شده است و با بهره‌برداری از این طرح میدان حسن آباد برای جلو «پای تهران در شب نورپردازی می‌شود.» وی افزود: «این طرح با سیاست‌های اجرایی دور کردن حرکت‌های سریع سواره و حاکمیت عابر پیاده در میدان، استقرار کاربری‌های سازگار، و ممانعت از بازسازی و تغییر خودسرانه بناها و بدنه‌ها به اجرا گذاشته شده است.» وی در ادامه اشاره کرد: «ایجاد حوزه فرهنگ ایمنی در محل ایستگاه آتش نشانی حسن آباد و احداث ایستگاه جدید آتش نشانی حسن آباد، از دیگر برنامه‌های طرح ساماندهی میدان حسن آباد است.»



اردبیل در معرض آتش سوزی

به ازای هر ۲۵۰ هزار نفر شهروند اردبیلی، فقط یک ایستگاه آتش نشانی وجود دارد. علیرضا حقی، مدیر عامل آتش نشانی و خدمات ایمنی شهر اردبیل، در این زمینه گفت: «در زمان حاضر برای مقابله با رخدادهای احتمالی، دو ایستگاه با ۵ دستگاه خودروی بزرگ و ۵ دستگاه خودروی کوچک به فعالیت می‌پردازند.» وی افزود: «بر اساس برآورد کارشناسان، برای هر ۵۰ هزار نفر جمعیت یک شهر باید یک ایستگاه آتش نشانی با تجهیزات لازم وجود داشته باشد - که در اردبیل چنین نیست.» وی همچنین خاطر نشان کرد: «برای زیر پوشش قرار دادن شهر اردبیل و روستاهای حومه و ایمن کردن شهر در این زمینه، به ۱۱۰ ایستگاه آتش نشانی نیاز است.»



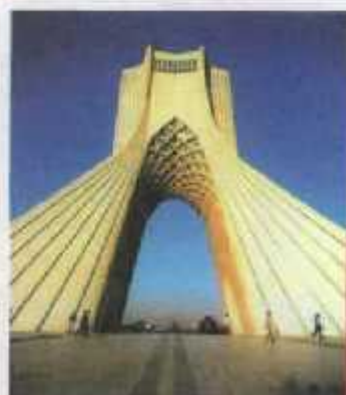
هزار میلیارد ریال به شهرداری‌های کشور کمک می‌شود

یک هزار میلیارد ریال از محل عوارض متمرکز به شهرداری‌های کشور کمک می‌شود. محمد حسین مقیمی، معاون هماهنگی و امور عمرانی وزیر کشور، در گردهمایی فرمانداران، شهرداران و رؤسای شورای اسلامی شهرهای استان سمنان گفت: «بودجه شهرداری‌های کشور از محل عوارض متمرکز و درآمد شهرداری‌ها در سال گذشته هزار میلیارد ریال بوده، که از کل اعتبار موجود سی میلیارد ریال نیز به شهرداری‌های شهرهای دارای جمعیت کمتر از ۳۰ هزار نفر پرداخت می‌شود.» مقیمی در پایان افزود: «علاوه بر پرداخت ۱۲ میلیون دلار به وزارت کشور برای خرید اتوبوس، ۶۷۰ میلیارد ریال نیز برای تجهیز اتوبوسرانی‌ها و پرداخت یارانه بلیت به شهروندان اختصاص می‌یابد.»

توافق ایران و نیوزیلند برای تبادل اطلاعات و تجربیات علمی

ایران و نیوزیلند در مورد گاز سوز کردن اتوبوس‌ها و مقاوم سازی بناها به تبادل اطلاعات و دستاوردهای تجربی با یکدیگر می‌پردازند.

در این نشست مشترک محمد حسن ملک مدنی (شهردار تهران)، فیلیز هولم (سفیر نیوزیلند) و گاوین بانک (رئیس بخش خاور میانه‌ای سازمان توسعه و تجارت کشور نیوزیلند) حضور داشتند. ملک مدنی از همکاری علمی بین دو کشور در زمینه گاز سوز کردن اتوبوس‌ها و مقاوم سازی بناها استقبال کرد و گفت: «شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در حوزه تبدیل سوخت، تجربیات و الگوهای ارزنده‌ای به دست آورده است. به علاوه، مرکز مطالعات زلزله شهرداری تهران نیز در زمینه مدیریت زلزله و مقاوم سازی بناها مطالعات گسترده‌ای را با همراهی سازمان‌ها و متادهای داخلی و بین‌المللی به انجام رسانده است.» فیلیز هولم - سفیر نیوزیلند - نیز در این نشست اظهار داشت: «تهران و لینگتون (پایتخت نیوزیلند) هر دو بر روی گسل زلزله واقع شده‌اند؛ بنابراین ضروری است تا هر دو کشور از تجربیات و دستاوردهای یکدیگر استفاده کنند.»



راه‌اندازی پروژه «کتاب در خانه»، به وسیله شهرداری منطقه ۲

شهرداری منطقه دو با همکاری شبکه کتاب، به منظور دسترسی آسان و سیستماتیک کودکان و نوجوانان به تازه‌های نشر و کتب طرح «کتاب در خانه» را اجرا کرد.

مسول کشت‌بوره شهردار منطقه دو، هدف از اجرای این طرح را دسترسی آسان و توزیع عادلانه کتاب دانست و در خصوص عملکرد این پروژه گفت: «هر شخص با در اختیار داشتن کارت‌های اعتباری، یا بر کردن فرم‌های اشتراک، می‌تواند عضو شبکه شود.»

این کارت‌ها با داشتن اعتبار ۵۰ هزار ریال و یک کد اشتراک، این امکان را به افراد می‌دهند که با برقراری تماس از طریق تلفن، به سیستم پاسخگوی شبکه کتاب دست پیدا کنند و با ورود کد اشتراک، عضو شبکه شوند. آن گاه ۱۵ روز پس از آن، اولین جلد از کتاب‌ها برای آنان ارسال می‌شود و هزینه کتاب‌ها با توجه به قیمت پشت جلد از اعتبار کارت کسر می‌گردد تا موجودی کارت به صفر برسد.

همچنین این طرح در منطقه دو در ۶ مرکز مجتمع‌های تجاری میلاد، گلستان، سپهر، مرکز خرید شهروند، میدان میوه و تره‌بار و ساختمان شهرداری منطقه ۲، شروع به کار کرد. بدین ترتیب امکان دسترسی برای والدین کودکان و نوجوانان ایجاد شده است تا بتوانند زیر نظر کارشناسان و استادان دانشگاه کتاب‌هایی متناسب با فرزندانشان تهیه کنند و در اختیار آنان قرار دهند.

شایان ذکر است که «کتاب در خانه» فهرستی از نام‌های نشر خود را در پایان هر فصل تهیه می‌کند و در اختیار والدین قرار می‌دهد تا امکان انتخاب را برای شان فراهم سازد.

مهاجرت روستاییان از بخش مرکزی سبزوار

مهاجرت روزافزون روستاییان بخش مرکزی سبزوار و خالی شدن روستاهای این بخش از سکنه، باعث تگرانی اعضای شورای اسلامی بخش مرکزی سبزوار شده است.

سعید شیخ‌الاسلامی رئیس شورای شهر سبزوار در این زمینه گفت: «بیمکاری، کمبود امکانات رفاهی و خشکسالی‌های بی‌دری باعث شده است که حدود ۲۰۰ خانوار از روستاهای بخش مرکزی سبزوار به شهرهای مختلف مهاجرت کنند.»

وی افزود: «فی چند سال گذشته مسئولان شهر سبزوار و به ویژه نمایندگان مردم این شهر در مجلس شورای اسلامی، و نیز فرمانداری و بخشداری مرکزی تلاش‌های زیادی را برای رفع مشکلات مردم بخش مرکزی سبزوار به انجام رسانده‌اند.»

شایان ذکر است که بخش مرکزی سبزوار شامل ۴۷ روستا با حدود ۴۰ هزار نفر است و منبع درآمد اصلی مردم این بخش را دامداری و کشاورزی تشکیل می‌دهد.

شورای شهر رشت نرخ آب بهای مشترکان استان گیلان را تعیین کرد

نرخ آب بهاء، کار مزد دفع فاضلاب، هزینه ایمنان و حق انشعاب شهرهای استان گیلان با پیشنهاد شورای اسلامی شهر رشت و تصویب کمیته نرخ گذاری، تعیین شد.

سروش اکبرزاده، رئیس شورای اسلامی و رئیس کمیته نرخ گذاری آب شهری شهر رشت، در این زمینه گفت: «در پی بررسی پیشنهاد شورای شهر رشت و شرکت آب و فاضلاب استان گیلان، کمیته نرخ گذاری مصوباتی را به شرکت آب و فاضلاب استان ارائه کرد. بر اساس مصوبات مذکور، نرخ آب بهاء و کار مزد دفع فاضلاب واحدهای مسکونی و غیر مسکونی در شهرهای استان گیلان به میزان ۱۰ درصد افزایش می‌یابد.»

وی افزود: «در حاشیه جلسات کمیته نرخ گذاری به وزارت نیرو پیشنهاد شد تا توجه به مهمان پذیری استان گیلان و نزدیکی شهرها و روستاها - که کل استان را به یک گیلان شهر تبدیل کرده است - وزارت نیرو اقدام به بررسی‌های کارشناسی کند تا الگوی مصرف در گیلان با توجه به ویژگی‌های این استان افزایش یابد.»

وی همچنین خاطرنشان ساخت: «با توجه به کیفیت مرغوب آب رودخانه بیجار که فقط در برخی از فصول سال مورد استفاده کشاورزی قرار می‌گیرد، به وزارت نیرو پیشنهاد شد با ایجاد سدی بر روی این رودخانه امکان استفاده از آب مرغوب آن را فراهم آورد.»

اولین دهیار زن انتخاب شد

«فرحتناز سربوژی» به عنوان اولین دهیار زن، به وسیله شورای اسلامی روستای میانرود - از توابع شهرستان خواف - برگزیده شد.

علی زندگینه، بخشدار مرکزی خواف، گفت: «شوراهای اسلامی گسترده‌ترین نهاد مدنی بر خاسته از مردم سالاری دینی است، و فعالیت زنان می‌تواند جایگاه ویژه‌ای در این عرصه داشته باشد»

وی افزود: «دهیاران رابط بین اهالی روستا و دولت هستند و در حل مشکلات روستاییان نقش تعیین‌کننده‌ای دارند.»

ضرورت ایجاد تله کابین در شهر تبریز

شورای اسلامی شهر تبریز ضرورت ایجاد تله کابین را در شهر تبریز، طی مصوبه‌ای به تصویب رساند.

بر اساس گزارش خبرنگار ما، طرح مذکور از طریق کمیسیون خدمات شهری شورای اسلامی ارائه گردید و با تأیید اعضای شورای اسلامی شهر به تصویب رسید.

در این زمینه مقرر شد شهرداری تبریز کار انجام مطالعات و اجرای تله کابین و همچنین مکان‌یابی طرح را در چارچوب مقررات، به مشاور ذی صلاح در این امر ارائه دهد.

بررسی طرح اصلاح قانون شوراهای اسلامی کشور

مجلس شورای اسلامی ۹ ماده از طرح اصلاح قانون شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران را بررسی کرد.

ماده ۱۹ این طرح به پیشنهاد کمیسیون برنامه و بودجه تصویب شد که به موجب آن شهرهای تا ۲۰ هزار نفر ۵ عضو اصلی و ۲ نفر عضو علی‌البدل، شهرهای از ۲۰ تا ۵۰ هزار نفر ۷ عضو اصلی و ۳ نفر عضو علی‌البدل، و شهرهای ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر ۹ عضو اصلی و ۴ نفر عضو علی‌البدل خواهند داشت. همچنین شهرهای ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر ۱۱ نفر عضو اصلی و ۵ نفر عضو علی‌البدل، شهرهای ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر ۱۳ عضو اصلی و ۶ نفر عضو علی‌البدل، شهرهای ۵۰۰ هزار تا ۱ میلیون نفر ۱۵ عضو اصلی و ۷ نفر عضو علی‌البدل، شهرهای بیش از ۱ میلیون تا ۲ میلیون ۲۱ عضو اصلی و ۸ نفر عضو علی‌البدل، شهرهای بیش از ۲ میلیون تا ۲۵ میلیون ۲۵ عضو اصلی و ۱۰ نفر عضو علی‌البدل، و تهران (تهران، ری و شمیرانات) نیز ۳۱ عضو اصلی و ۱۲ نفر عضو علی‌البدل خواهند داشت.

عملکرد چهار ساله شورای شهر همدان

در آستانه نزدیکی به پایان اولین دوره شوراهای شهر همدان کارنامه فعالیت چهار ساله خود را به شهروندان ارائه کرد.

بر اساس گزارش خبرنگار ما، اعضای شورای شهر همدان با تشکیل کمیسونهی تحت عنوان کمیسیون تحقیق و نظارت شورای شهر همدان، تمامی مصوبات و صورت جلسات شورای شهر همدان را از ابتدا مورد بررسی قرار دادند.

روحانی، رئیس کمیسیون تحقیق و نظارت شورای شهر همدان، در این زمینه گفت: «با بررسی کارنامه عملکرد چهار ساله شورای اسلامی شهر همدان، می‌توان مواردی همچون اجرا یا عدم اجرای مصوبات، و مشکلات اجرایی برنامه‌ها و طرح‌های در دست اقدام را مورد نیاز تگری قرار داد.»

وی افزود: «با این کار تحقیقاتی، علاوه بر اینکه شهروندان همدانی از نحوه کار شورا آگاه می‌شوند، شیوه مناسبی نیز برای ارائه تجربیات و یافته‌های شورا در دوره اول، به شورای آینده ارائه خواهد شد.»

گفتنی است که در تهیه عملکرد شورای اسلامی شهر همدان تنی چند از فارغ‌التحصیلان و دانشجویان رشته‌های مختلف - از جمله آمار، ریاضیات، کامپیوتر و حسابداری و نظایر اینها - با کمیسیون تحقیق و نظارت شورا همکاری داشته‌اند.

تصویب آیین نامه اجرایی انتخابات شوراهای اسلامی شهرستان، استان و شورای عالی استان ها توسط هیئت وزیران

در مورد نحوه انتخاب اعضای شورای عالی استان ها در آیین نامه مذکور آمده است: شورای اسلامی هر استان در اولین جلسه، علاوه بر تعیین اعضای هیئت رئیسه یک نفر را نیز از بین خود و برای مخفی و اکثریت نسبی به عنوان نماینده برای عضویت در شورای عالی استان ها انتخاب و برای اعلام به وزیر کشور حداکثر ظرف ۱۰ روز به استاندار معرفی می نماید.

بر اساس آیین نامه اجرایی انتخابات شوراهای اسلامی شهرستان، استان و شورای عالی استان ها جلسات شورای اسلامی شهرستان هر ماه حداقل یک بار و جلسات شورای اسلامی استان هر ۴۵ روز حداقل یک بار و جلسات شورای عالی استان ها هر دو ماه حداقل یک بار تشکیل می شود.

بر اساس آیین نامه مذکور، نمایندگان شوراهای اسلامی پایین دست که به عضویت شوراهای فرامست در می آیند از عضویت شوراهای پایین تر خارج نمی شوند.

همچنین استعفاء یا سلب عضویت اعضای شوراهای ماقبل باعث خروج از عضویت شوراهای مابعد نیز خواهد شد و چنانچه فردی از شورای مابعد استعفاء داده یا سلب عضویت شود، تشخیص عضویت یا سلب عضویت او از شوراهای ماقبل بر عهده هیئت حل اختلاف مرکزی خواهد بود.

هیئت وزیران بنا به پیشنهاد وزارت کشور و با استناد به ماده ۷۲ قانون اصلاح قانون تشکیلات شوراهای اسلامی کشوری و انتخابات شوراهای مزبور - مصوب ۱۳۶۵ - آیین نامه اجرایی انتخابات شوراهای اسلامی شهرستان، استان و شورای عالی استان ها را تصویب کرد.

بر اساس این آیین نامه، شورای اسلامی بخش ها و شهرهای واقع در محدوده هر شهرستان، پس از دعوت فرماندار باید تشکیل جلسه داده و یک نفر از میان اعضای خود را برای مخفی و اکثریت نسبی آراء برای عضویت در شورای اسلامی شهرستان انتخاب نموده و حداکثر ظرف ۱۰ روز به فرماندار معرفی کند.

تعداد اعضای شورای اسلامی شهرستان حداقل پنج نفر است که در اولین جلسه خود با حضور حداقل دو سوم افراد و فرماندار تشکیل می شود. از این اعضای شورای اسلامی شهرستان یک نفر رئیس، یک نفر نایب رئیس و حداقل یک منشی یا اکثریت نسبی و رأی مخفی انتخاب می شود. شورای اسلامی هر شهرستان در اولین جلسه خود، علاوه بر تعیین اعضای هیئت رئیسه یک نفر را نیز برای مخفی و اکثریت نسبی به عنوان نماینده برای عضویت در شورای اسلامی استان انتخاب نموده و به استاندار معرفی می کند. کارت عضویت در شورای اسلامی استان، با اعضای وزیر کشور و مهر وزارت کشور صادر خواهد شد.

آمار شهر

اعتبارات مصوب شهرداری های کشور از محل عواید متمرکز وردیف های استانی و ملی سال ۱۳۸۰

حبیب اله طاهر خانی

کارشناس مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری

برنامه ریزی و مدیریت مطلوب تنها با فراهم بودن داده ها و اطلاعات قابل اعتماد، بهنگام و سازگار امکان پذیر است. خلأ وجود آمار در حوزه کمک های دولت و اعتبارات شهرداری ها از محل عواید متمرکز و ردیف های ملی و استانی، عملکرد اعتباری دولت و به خصوص وزارت کشور را در مورد شهرداری ها در سال های اخیر از ابهام فرور برده است. گاه نیز مراجع مختلف اظهار نظرها متفاوتی را در این خصوص بیان می کنند که بیشتر بر اساس برآوردهای کلی است.

اعتبارات مصوب شهرداری های کشور از محل عواید متمرکز و ردیف های ملی و استانی در سال ۱۳۸۰ موضوع این بررسی آماری است که از این شماره به صورت تحلیلی و سلسله وار به تفکیک ذیل ارائه می گردد:

الف) اعتبارات مصوب بندج تبصره ۱۹

ب) اعتبارات مصوب مربوط به حمل و نقل درون شهری

ج) اعتبارات مصوب ردیف های استانی

د) اعتبارات مصوب سایر ردیف ها

ه) مجموع اعتبارات مصوب شهرداری ها از محل عواید متمرکز و ردیف های ملی و استانی و تطبیق آن با بودجه شهرداری های کشور

و) عملکرد ردیف های اعتباری پیش گفته

الف) اعتبارات مصوب بندج تبصره ۱۹

این اعتبارات از سال ۱۳۶۸ در قالب همین بند و تبصره در قالب بودجه های سنوایی کشور در اختیار وزارت کشور قرار می گیرد تا بین شهرداری های کشور توزیع گردد.

در سال ۱۳۸۰ طبق قانون بودجه کل کشور، خزانه داری کل مکلف گردید و جوهی را که طبق قوانین و مقررات مربوط به وسیله وزارتخانه ها، مؤسسات دولتی و شرکت های دولتی به نام شهرداری ها وصول می شود و در حساب خزانه داری کل متمرکز می گردد، تا سقف یک هزار میلیارد ریال برای تأمین خود کفایی و تقسیم بین شهرداری ها و کمک به اتوبوسرانی های وابسته به شهرداری ها در اختیار وزارت کشور - سازمان شهرداری ها - قرار دهد. آیین نامه اجرایی این بند با پیشنهاد وزارت کشور و تأیید سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به تصویب هیئت وزیران می رسد.

اعتبارات این بند نسبت به سال ۱۳۷۹، ۱۰۰ درصد افزایش یافت. تصویب آیین نامه اجرایی این بند به وسیله هیأت وزیران بعد از تأیید سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، موضوع جدیدی بود که در قانون سال ۱۳۸۰، برای اولین بار پیش بینی گردید.

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۰/۱/۲۶ آیین نامه اجرایی این بند را تصویب و برای اجرا به وزارت کشور ابلاغ کرد. بر اساس مفاد ماده ۲ این آیین نامه، سازمان شهرداری های کشور موظف گردید در اجرای سیاست های مصوب دولت و اهداف و وظایف متناسب با مبلغ وجوه وارز شده و نیاز شهرداری ها، نسبت به توزیع وجوه مذکور بین شهرداری ها و سازمان های وابسته و تقاطر استانی سازمان بر اساس دستورالعمل های اجرایی که به تأیید شورای سازمان می رسد، حداکثر تا نسبت های زیر اقدام کند:

هیئت وزیران در مورد ۴۲،۴۳،۶۵،۹۸۷ کلیات توزیع و نحوه

اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹ سال ۱۳۸۰

(در ۹۰ میلیارد ریال)

ردیف	کد بودجه شهرداری های کلان‌نظرس	کد بودجه شهرداری های کوچک و متوسط	شرح های توسعه عمران و خدمات شهری و تجهیزات شهری ها	وام بدون بهره برای اجرای طرح های توسعه	وام طرح های انکساری	کنده به عمران شهری (بهره و هزینه های جاری)	هزینه های جاری	موجود	سرمایه (مبارزات)	اعتبار تخصیص یافته
۱	۸۲۲۲۰۶	۵۲۲۷	۱۲۲۹۸۱۵	۸۲۵	۸۰۰۰	۷۴۰	۷۳۷۰	۲۲۹۸۱۷	۲۰۶	۲۵۹۸۱۵
۲	۲۸۲۸	۲۰۵۸۷	۷۸۷	۲۶۵	۷۵۰	۳۲۰	۳۲۰	۲۵۰۸۱۷	۲۲۴	۲۱۸۵۷۲
۳	۲۱۷۷۵	۹۰۲	۲۲۹	۳۶۰۰	۳۶۰	۲۰۷۰	۲۰۷۰	۱۸۵۲۰	۲۰۷	۱۱۲۲۰
۴	۱۲۲۱۵	۲۲۹	۱۵۲۷۱۵	۲۲۸۰	۱۱۸۰۰	-	-	۲۲۹۷۸	۲۰۵	۲۲۹۷۸
۵	۷۶۰	۲۸۹	۲۶۵۵	۲۵۰۰	۲۵۰۰	۵۶۰	۵۶۰	۲۲۲۷۱۵	۵۱۷	۲۲۲۷۱۵
۶	۲۸۲۷	۱۷۲۱	۵۵۵۲	۲۲۰۰	۱۵۷۵	۲۵۲۸	۲۵۲۸	۲۵۲۸	۵۸۲	۱۵۷۵
۷	۵۱۵۲۸	۲۵۲۸	۹۲۰۱۵	۲۶۰۰	۲۶۰۰	-	-	۱۷۰۱۲۱	۵	۵۰۷۲۸
۸	۳۱۵۵	۲۵۱	۲۰۵۸	۲۵۰۰	۵۰۰۰	-	-	۱۵۱۲۷	۲۱۷	۱۵۱۲۷
۹	۱۲۲۵۲	۲۲۷۲	۱۸۸۷۱۵	۱۰۲۵۰	۱۲۲۵۰	۲۸۰۰	۲۸۰۰	۲۱۰۸	۱۸	۲۲۲۵۵
۱۰	۷۰۵۷	۱۵۲۸	۱۰۳۶۵	۸۷۰	۸۷۰	۳۶۵۰	۳۶۵۰	۲۲۲۲۱	۲۰۲	۲۰۲۲۱
۱۱	۲۲۹	۸۷۲	۱۸۱۲	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	۱۲۹۰۱	۱۵۸	۱۲۹۰۱
۱۲	۱۰۷۵	۲۲۲	۲۲۹۱۵	۲۱۰۰	۲۱۰۰	-	-	۱۰۳۶۵	۲۷۸	۱۰۳۶۵
۱۳	۵۱۲۸۲	۱۸۰۲	۲۲۹۸	۲۸۰۰	۲۸۰۰	۱۷۸۰	۱۷۸۰	۱۲۲۲۱	۲۲۲	۱۲۲۲۱
۱۴	۲۲۲۲۱	۳۲۲	۱۷۲۲۲	۸۲۰۰	۸۲۰۰	-	-	۲۲۲۲۱	۲۲۲	۲۲۲۲۱
۱۵	۲۲۲۲۲	۱۵۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۱۶	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۱۷	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۱۸	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۱۹	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۰	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۱	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۲	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۳	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۴	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۵	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۶	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۷	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
۲۸	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲۲۱	۲۲۰۰	۲۲۰۰	-	-	-	۲۲۲	-
مجموع	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲	۱۲۲۲۲
۲۹-۳۵	۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲۲۲۲	۲۲	۲۲۲۲۲

اعتبار تخصیص یافته به بند «ج» تاریخ ۱۳۸۰/۷/۲۹

در توزیع این اعتبار است.

درآمد سرانه پایین تر به عنوان یکی از مهم ترین شاخص های توزیع اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹ اعتبارات رایج به سمت شهرهای کوچک و محروم هدایت می کند. اگر چه در هیچ یک از ادوار توزیع این اعتبار مشخص نگردید که چگونه سرانه درآمدی کمتر می تواند شاخصی برای کمک های بیشتر باشد. آیا این سیاست با هدف این بند که تأمین خودکفایی در شهرداری های کشور است مغایرت ندارد؟ آیا این سیاست به طور غیر مستقیم تشویق کننده ناکارآمدی در شهرداری های کوچک نیست؟

هزینه کرد این اعتبارات را مشخص ساخت و مسئولیت حسن اجرای این آیین نامه بر اساس ماده ۱۲ بر عهده وزیر کشور نهاده شد. همچنین طبق عاده ۱۰ به شورای سازمان شهرداری ها اختیار داده شد که حسب لزوم حداکثر تا ۲۰٪ سهم هر یک از موارد توزیع اعتبار بند ۳ را کاهش یا افزایش دهد.

دستور العمل اجرایی ردیف های ماده ۲ مصوب هیئت وزیران در مقاطع مختلف زمانی به استان ها ابلاغ گردید. از جمله دستور العمل اجرایی بند «ب» در تاریخ ۸۰/۷/۲۹ و بند «ت» در تاریخ ۸۰/۷/۱۰ به استان ها ابلاغ شد. این در حالی است که دستور العمل سال ۱۳۸۰ تفاوت های اساسی با دستور العمل اجرایی سال ۱۳۷۹ نداشته است.

بررسی اعتبارات و سرانه های مصوب نشان می دهد که بالاترین سرانه ها به ترتیب مربوط به استان های بوشهر، ایلام، هرمزگان، کهگیلویه و بویراحمد و چهارمحال و بختیاری است که بیانگر رویکرد اعتبارات به سمت استان های محروم کشور است. از سوی دیگر، کمترین سرانه ها مربوط به استان هایی است که شهرهای بزرگ (کلان شهرها) در آنها واقع شده اند. کمترین سرانه ها به ترتیب مربوط به استان های تهران، قم، خراسان، خوزستان، آذربایجان شرقی، اصفهان و فارس است که کلان شهرهای تهران، کرج، قم، مشهد، اهواز، تبریز، اصفهان و شیراز را در خود دارند. این موضوع بیانگر عدم توجه به شهرهای بزرگ

الف- کمک به توسعه شهرداری های جدیدالتأسیس

- ۲۵ - شهرداری های نیازمند
- ۲۸ - کمک به بهبود سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری
- ۲۸ - کمک بدون عوض برای اجرای طرح های توسعه عمران خدمات شهری و تجهیز شهرداری ها
- ۲۷۵ - اعطای وام بدون بهره برای اجرای طرح های توسعه عمران شهری و شهرداری ها
- ۲۷۵ - وام برای اجرای طرح های انتقالی
- ۲۵ - کمک به عمران شهرهای بندری و مرزی
- ۲۷ - هزینه های سازمان شهرداری ها

نام کتاب: تاریخ شکل شهر تا انقلاب صنعتی، جلد دوم، شهرهای اسلامی خاورمیانه و امپراتوری اسپانیا / نویسنده: جیمز سوریس (۱) / مترجم: دکتر راضیه رضازاده / ناشر: مهندسين مشاور فجر توسعه (جهاد دانشگاهی علم و صنعت) / چاپ نخست ۱۳۸۱ / شمارگان ۳۰۰۰ نسخه در ۸۹ صفحه / بها: ۱۵۰۰۰ ریال.

کتاب پیشگفتار، ستایش آمیزی دارد از پروفیسور ریز، استاد دانشکده معماری، هنر و شهرسازی دانشگاه کورنل. وی این اثر سوریس را با دو ویژگی «جامعیت و دقت» مشخص ساخته و آن را برای کسانی که در زمینه شهرسازی و رشد فیزیکی مطالعه می‌کنند کتابی از مانی دانسته است. این کتاب در واقع پوستی است برای جلد نخست آن، که پیش‌تر همین مترجم آن را به فارسی گردانیده بود. ترجمه را دکتر رضازاده ۱۵ سال پس از چاپ نخستین اثر (۱۹۹۳ م) سامان داده بود که توسط مقام کتاب برگزیده دانشگاههای کشور را به دست آورد.

سوریس در ۱۹۹۴ م / ۱۳۷۳ ش، پیوستی را به جلد نخست افزود (همین اثر) که مترجم آن را به عنوان جلد



دوم به فارسی گردانیده است. این کتاب گنجانده از پیشگفتار، سه مقدمه را نیز به همراه دارد. مقدمه‌های از مترجم، مقدمه بسیار کوتاهی از ناشر، و سومی مقدمه گسترده‌ای از نویسنده که در آن به روند چالهای سه گانه کتاب (۱۹۹۳، ۱۹۹۴) پرداخته و بخشهای افزوده بر آن را توضیح داده است. این مقدمه با سه «بر نوشت» - حیاتی‌نویسی طرف چپ صفحه [از کتابهای «مجموعه‌های شانزده گانه» از بیونالیس (۲) (خود ۱۴-۱۳ م)، «ابتداء معماری» از گراکتولینرایت (۳) (۱۸۶۹-۱۸۵۹)، و «فضا، زمان و معماری» از زکفرید گیدین (۴) آرایش یافته است. نویسنده بار دیگر در مقدمه خود کتاب را «برای تمامی دانش پژوهان تاریخ شهری به وسیع‌ترین مفهوم کلمه مناسب» دانست و افزود است که آن را تنها برای کسانی که در پی گرفتن مفردکی حرفه‌ای هستند، تدوین نکرده است. این اثر در دو فصل جداگانه مسلمان یافته است - شهرهای اسلامی خاورمیانه و - اسپانیا و امپراتوری آن.

فصل نخست از زیرفصل درست شده و نویسنده در آن از سه پایه نگاشته سوخته است: **شهرهای اسلامی - عربی** نوشته پرفیسور بسیم حکیم، **شهرهای اسلامی اثر اریبی** سرچته (۵) و مقاله

«خانمهای سستی مکه، تأثیر شرایط اجتماعی - فرهنگی بر مسکن عربی - اسلامی» از یوسف قاضی.

از ویژگیهای این فصل نگاشته به روند پیدایی و پالندگی شهرهایی است که خاصیتشان کهن ترین کهنسازه تمدنی است - تمدن سومری در میان رود که اینک با در دوره صنعتی گذاشته اند.

در زیرفصل آغازین به «مقیاس زمانی اولیه و تعریف مربوطه» به تفاوت میان شهرهای اسلامی و عربی پرداخته و ضرورت بررسی تاریخ ملی کشورهای خاورمیانه در «توره پیش از صنعتی شدن» را یادآور شده است. نویسنده در زیربخش «تعاریف» به واژگانی پرداخته که از دیدگاه خواننده فارسی زبان (مسلمان) اهمیت چندانی هم ندارد. زیرفصل «عربستان، شکل گیری اولیه در قرن هشتم و توسعه امپراتوری اسلامی - عربی» هم نگاه پژوهشگری خوبی را به نمایش گذاشته است. در زیرفصل سوم «اسلام، عوامل مقدم و متأخر تعیین کننده شکل شهر» که قوهایی بنیادین نویسنده از اینجا آغاز می‌شود. مورفولوژی (ریخت‌شناسی) شهرهای اسلامی را در دو بخش - شهرهای تپیده با گنبدگانه‌های پریچ و خم، و شهرهای با یافت بلندتر - بررسی کرده است که برای لولی شهر خشان (متأسفانه مترجم از شکل تلفظی در منابع اسلامی و ایرانی «قر» سود جست) و برای دومی شهر مکه را نمونه آورده است. در بخشی از این زیرفصل با نام «عوامل مؤثر مقدم» این عوامل را به دو گونه طبیعی و مصنوع بخش کرده و عوامل مصنوع غایب در شکل‌دهی شهرهای اسلامی را یاد گرفته است؛ مانند: یافت شهرنخی، قانسون به شکل اصول و ضوابط مدون و رسمی و - در بخش بعدی که مربوط به «عوامل متأخر یعنی اصول و ضوابط شهری» است. دانستن زیرفصل چهارم (بعدی) را شرط اصلی آن قلمداد کرده است. زیرفصل چهارم با عنوان «اسلام، حضرت محمد (ص) و قوانین الهی» که با ترجمه حرف تارهای برای خواننده فارسی کتاب ندارد و مترجم چنان که خود نیز اشاره کرده ناگزیر از آوردن آنها بوده است. تنها موضوع تازه در این بخشها «بر نوشته شماره ۴۰ است که وضعیت شهر طائف را در سده نوزدهم از زبان سی. دوشی (۶) باز گفته.

کتاب سرشار از توضیحات کوتاه و بلندی است که گاه اهمیت آن بسیار بیشتر از متن اصلی است. این توضیحات به صورت بر نوشت و با پوتهایی ریز چاپ شده‌اند و به دو زبان فارسی و انگلیسی هستند. نویسنده برای گسترش بیشتر دانسته‌های خواننده، او را به منابع تازه انگلیسی رهنمون می‌شود. بر نوشته‌های فارسی نیز اصلاحات تازه و گرانمایی را در اختیار خوانندگان فارسی زبان می‌گذارد که از چند صد سال پیش پیوند علمی، سیاسی، ادبی و اقتصادی خود را با جهان اسلام و عرب از کف داده‌اند. سرگی از کتاب نیست که حلالی از این بر نویسیها باشد و همین ریختار اثر و آرائش آن را به همراه آن همه نقشه و نمودار ریز و درشت، دگر گونه کرده است.

در زیرفصل پنجم «فرم شهری اسلامی، مکه و مدینه و خوبان شهری» نویسنده به تفاوت ناهموزی، میزان آب در دسترس در شهر و تأثیر آنها در رشد و بالندگی پرداخته است.

در بخش بعدی یعنی «مکه در اواخر قرن ششم هجری» به هسته میانی شهر یعنی کعبه و حجر الاسود اشاره کرده، پیشینه نوشته‌های اروپاییان را درباره این شهر

باز گفته و با ستش میان نوشته‌های «مقدس، ابن جبر و قبالان» نشان داده است که مکه طی ۷۰۰ سال ساختاری همانند داشته است. این بخش با کهن ترین عکس از مکه (۵-۱۸۸۲ م) آراسته شده است. در بخش بعدی با نام «ضوابط شهر اسلامی: تأثیر مکه و مدینه» نشان داده که مسئله محرمیت عرصه‌های خصوصی بیشترین تأثیر را بر خانه‌سازی گذاشته و ویژگی ساختاری دوران پیش از اسلام را در این شهرها معابر باریک، پریچ و خم آنها دانسته است.

در زیرفصل «فرم شهری اسلامی» شهرها در سه دسته بررسی شده‌اند: با رشد گرانیک (شهر اریبی) یا ساخت طراحی شده (مشق یا طراحی پوتهای - رومی) و شهرهای ساخته مسلمانان در سرزمینهای نوگنوده (مانند تونس). این بخش را نویسنده با یک بر نویسی از شهر اسکندریه مصر پر بارتر ساخته است. نویسنده در بخش «فرم شهری اسلامی ویژگیهای کلی و اجزای تشکیل دهنده» سلسله مراتب بخشهای زمینی را از قول مقدسی در ۴ درجه «مصر، قصبه، مدینه و قرعه» آورده و موفقیت شهری را در وجود «مسجد جامع، حاکم / قاضی و بازار» دانسته است. مهم‌ترین عناصر تشکیل دهنده یک شهر عربی - اسلامی بزرگ و کامل را که در تونس عیثت یافته‌اند، «مدینه، ریف، محله، قصبه (قلعه) و منسل / نمازگاه» بر شمرده و با نقشه‌ای از این شهر همراه کرده است. بخش بعدی با نام «فرم شهری اسلامی، تنوع غنی» نشان داده که در قلمرو اسلامی هیچ شهر ایده‌آل به صورت مدل و الگوی فیزیکی وجود نداشته و در عوض تنوع در گونه‌های شهر بسیار بوده است. شهر گاردیا در الجزایر و دوی در جنوب طنجیف نیز مورد بررسی قرار گرفته است. گاردیا شهری تناقضی با ویژگی عدم پذیرش خارجیان بوده است و دوی نمودی از یک شهر - بندر بازرگانی بازرگانه مردم تنسک ایران (مترجم این جاینام را باسنگ / باسنگ آورده) با بنای ساختمانهای یادگیردار تأثیری تاریخی بر آن نهاده‌اند. بر نوشته‌های پر بار گاردیا و دوی نیز خواننده‌ای است. در قسمتی دیگر با نام «فرم شهری اسلامی، گونه‌های ساختمانی» شهرهای تاریخی در یگانهای یکپارچه، «مسجد و مدرسه دینی» محله‌های مسکونی، شبکه معابر و بازار، قصبه، حصار دفاعی و سیستم تأمین آب، مورد بررسی قرار گرفته است. هر یک از این قسمتها به گستردگی همراه با نمودار و نقشه توصیف شده‌اند.

در زیرفصل «شهر اسلامی، شهرهای عمده به تصویر در آمدند» شهرهای ریاض و جدّه در عربستان، صفای یمن، مسقط عمان، امتهان ایران، حلب (مترجم این جاینام را سهواً به شکل اروپایی آن آلیو آورده است) سوریه، بیروت لبنان، قاهره مصر و الجزیره الجزایر را همراه با نقشه‌های شماتیک بررسی کرده است. آنچه کار خواننده کتاب را با دشواری روبرو می‌سازد در هم آمیختگی بخش بندی کتاب از دیدگاه تپه، نامگذاری و چیدمان آنهاست. این کتاب مترجم با دادن شماره‌های رومی یا فارسی زیرفصلها را از بخشها و زیربخشها جدا می‌سازد و با گذشتی است که نقشه‌ها و تصاویر در چاپ فارسی یکسره کارایی خود را از دست داده‌اند و زحمات نویسنده و مترجم را کم رنگ کرده‌اند. از میان نمونه‌های فراوان ص ۶۲ هسته رومی شهر ماسلون و ص ۷۸ شهر لیسان را می‌توان نام برد.

فصل دوم که کمتر از نیمی از کتاب را در بر می‌گیرد «اسپانیا و امپراتوری آن» نام دارد که نخستین زیرفصل آن به بازپس گیری اسپانیا از دست مسلمانان و اتحاد اسپانیا اختصاص یافته است. بخش نخست این رویداد تاریخی، یعنی فتح اسپانیا را نویسنده در جلد نخست کتاب آورده است. شکست مورها (مسلمانان اسپانیایی)، پس‌تشییی و سرانجام اخراج بیش از نیم میلیون از آنان، پیگیری اصلی این بخش را بر می‌گردد که همراه با آن به اتحاد فراتر و ایوان برخی اسپانیای شمالی، کشف دریای نو (امریکا) و تکرار نو شهرهای جنوب اسپانیا در ینگی دنیا اشاره دارد. بر نوشته‌های پر بار دربارهٔ سائتافه شکستی در ساخت یک شهر نو دید را نشان می‌دهد - شهری که با طراحی شطرنجی تنها در ۸۰ روز ساخته شد. در جای جای کتاب نویسنده برای نگه‌داری روند گفتار خود، دانسته‌ها و اطلاعات ریز تو و دقیق تر را به جاشیه کشانده است تا در پایان خواننده، آن جامعیت ادعا شده در پیشگفتار را به واقع (۱) به دست آورد. بخش بعدی «شهرسازی اسپانیا، سده یازدهم تا هجدهم» به همهٔ شهر و محله‌های نوسازی که بر پایهٔ طرح‌های شطرنجی و از پیش پرداخته ساخته می‌شدند اشاره دارد. از این جمله است شهرهایی مانند قرطبه (گرویه) که در سدهٔ بیستم حومه‌های شطرنجی بر بزرگ‌مآش افزوده شد. این بخش بندی به میدانهای اصلی و طراحی شده «پلازا مایور» (۷) که دست‌آورد ویژهٔ اسپانیایی‌ها برای شهرنشینی اروپاست، اختصاص یافته است. این میدانها جایگاه سوزاندن مرتدان و کتابهای خالص به دستور دادگاه تفتیش عقاید بوده‌اند. در بخشی جداگانه، شهر مادرید که دزی نظامی و ساختهٔ مورها بوده مفصل توضیح داده شده است. نویسنده در سال گزینش این شهر به پایتختی (۱۵۶۱م) یاد می‌کند اما آن را شایستهٔ یک پایتخت برای امپراتوری بزرگی چون اسپانیا نمی‌داند. این بخش با تصویر بسیار زیبایی از پلازا مایور مادرید آرایش یافته است. شهر - بندر بارسلون یا همان بازسینوی رومی، موضوع بخش بعدی است. این شهر از یورش مورها آسیب دید و پس از حملهٔ فرانسویان در سالهای پایانی سدهٔ هفدهم، به صورت یک شهر بازار گاتی - نظامی بازسازی شد. طراح شهر یک مهندس ارتش بوده است؛ پیرو سرمتو. در سال ۱۸۵۲ به خاطر آزدانشیدن شهر از بند دیوارهای بسته، آن همه کار و ساخت و ساز نابود گردید. این بخش را نیز بر نوشته‌ها و نقشه‌های پر شمار همراهی کرده است. پس از بارسلون نوبت به سویل می‌رسد که نویسنده آن را «در ویژهٔ ینگی دنیا» خوانده است.

شایسته‌تر آن بود که مترجم برای گسترش پیوندهای تاریخی ذهن خوانندهٔ خود، جایمانهایی را که در زبان فارسی و جهان اسلام شهرت دارند، در کنار نامهای امروزی آنها بیاورد - مانند: سویل / ایشلیه، گرانا / غرنابه، کرویا / قرطبه و...

در زیرفصل «امپراتوری اسپانیایی آمریکای لاتین» که با شومیف، سفرهای کلمب و یاجیری نخستین ماندگاهها آغاز می‌شود، بر نویسه‌های فرولان آمده که نشان دهندهٔ پشتکار نویسنده و امانتداری و حوصلهٔ مترجم است. در بخش دوم این زیرفصل جزایر کارایب و خلیج وایستموس بر می‌شده‌اند و در آن آمده است که

سانتا دومینگو نخستین شهر اروپایی است که در دنیای نو پا گرفته. این شهر با بلوکهای شطرنجی طراحی و ساخته شده است. شرح چگونگی فتح جزایر جامائیکا و کوبا گام بعدی است. جا داشت نام کسانی که سخت خوان و با برای خواننده فارسی زبان ناآشناست با لاتین پانویس شود. از این دست‌اند کسانی چون میکال لویزه لگاریس و واسکونوز بالانو. نویسنده در این بخش اذعان می‌کند که واژهٔ «پرشکوه» شهر» در ینگی دنیای سدهٔ شانزدهم (روزگار فتوحات اسپانیایی) یک واژهٔ جعلی حقوقی بوده که دربار اسپانیا به فاتحان خود چون کورتز، بالانو و پیتارو هدیه می‌کرده و هیچ ارزش واقعی نداشته است. وی نخستین «ضوابط عملی شهرسازی» را در دنیای نو مربوط به سال ۱۵۲۱ می‌داند که به فرمان چارلز V اسپانیا تدوین یافته و بخشی را برای توضیح این موضوع با نام «قوانین آیدیز» آورده که به خاطر ذکر جزئیات ساخت و ساز یک شهر و میدان مرکزی آن دارای اهمیت فراوان است.

زیربخش بعدی «سوزین اصلی، مکزیک، از تک و مایا» در واقع شرح کشف سه تمدن درخشان بومیان امریکاست که امپراتوری اسپانیا آنها را از میان برداشت. موقعیت این تمدنها - از تک (مکزیک)، مایا (شبه جزیرهٔ یوکاتان، امریکای مرکزی) و اینکا (پرو) - در نقشه‌های کوچک و ناقص در بر نوشتهٔ کنارهٔ متن اصلی آمده است. توجیستان (جایگاه نخستین مکزیکوستی) در بخش جداگانه‌ای بررسی گردیده و در یک بر نوس آنچه کورتز بر سر این تختگاه تمدنی آورده دقیقاً توضیح داده شده و برای شهر جدید روییده بر آن قسمت جداگانه‌ای اختصاص یافته است. اسپانیایی نوه نام بخش بعدی است که در آن پیشروی اسپانیاییها به سوی سرزمینهای گستردهٔ مکزیک و کلمارهای نقره باز گو شده است. در دنبالهٔ آن چنین آمده است که، شهر نوساختهٔ اسپانیایی «نیومکزیکو» در ۱۵۲۵ در مرکز حکومت شد و شانزده سال بعد دانشگاهی در آن بنیاد گردید. رشد شهر چندان شتابانگ بوده که در سال ۱۸۰۰ یک میلیون شهروند سفید پوست داشته است.

قسمت بعدی درخشان‌ترین تمدن دنیای نو - یعنی تمدن مایا - پرداخته و دوره‌های پیدایی و افول آن را به سه دورهٔ پروتو کلاسیک، کلاسیک و فراکلاسیک بخش کرده است. نویسنده یورش اسپانیاییها را با بیان کار یک تمدن مرده می‌داند. در بخش پرو و اینکاها، نخست نابودی اینکاها را در ۱۵۳۳ م. به دست پیتارو نشان داده سپس به شهر کوزکو تختگاه این تمدن پرداخته و بیان ایما - نوشهر اسپانیایی - را به فرمان همو شرح کرده است. پس از ایما به بررسی هوانوکویامبا، پوتوسی و لا پاز سه ماندگاه اسپانیایی پرداخته که در نیمهٔ دوم سدهٔ شانزدهم با طرحی شطرنجی ساخته شدند. واپسین بخش از این فصل شبلی را بررسی می‌کند. در زیرفصل بعدی با نام «مستعمرات کشاورزی امریکای جنوبی»، نویسنده سه بخش ونزوئلا (ونیز کوچک)، گرانا دای نو و مستعمرات ریودو لا پلاتا (بریزی شهر بوینس آیرس) را در دنبالهٔ آن بررسی کرده؛ از جمله اینکه چگونه این شهر با ساخت و سازهای بسیار ساده به عنوان چهارمین مرکز حکومتی اسپانیا برگزیده شد (۱۷۷۶م). بوینس آیرس در آن هنگام ۴۰ هزار نفر جمعیت داشته است.

واپسین زیرفصل دربارهٔ اسپانیا «امریکای لاتین» تأثیر اسپانیا است. در این بخش تفاوت روش مستعمراتی میان امپراتوری بروناتیا و اسپانیا نشان داده شده است که انگلیسیان شهرها را تنها برای «خدمت» به امپراتوری بی می‌ریخته‌اند و اسپانیاییها بیشتر برای «قلیغه» و پیروزی دست به این کار می‌زدند. نویسنده خاطر نشان می‌کند که از ۲۰ شهر امریکای لاتین در ۱۹۷۰، پانزده تایی آنها در فاصلهٔ سالهای ۸۰-۱۵۲۰ پی‌ریزی شده‌اند. این بخش از دیدگاه شهرشناسی بسیار اهمیت دارد و در واقع چکیده و برابند همهٔ فصل به شمل می‌رود. نویسنده بخشی از پایان این زیرفصل را به خاطر دور و فیلیپین اختصاص داده (با عنوان «فیلیپین - اسپانیایی») و نشان داده است که در این سرزمین نیز عراکز شهری در ماندگاههایی بومی شکل گرفته‌اند. اسپانیاییها یک بار دیگر در اینجا، در فیلیپین با مسلمانان روبرو شده‌اند. آخرین بخش کتاب به استعمار برزیل به دست پرتغالیها اختصاص یافته است. پایه نگاشته‌های دو فصل نخست ۲۶ کتاب انگلیسی و ۲ کتاب فرانسه است و برای فصل دوم (اسپانیا) نویسنده از ۱۹ کتاب انگلیسی و یک کتاب فرانسه سود جسته است. نقص چشمگیر کتاب در نشان دادن نمایه است. با توجه به انبوه جایمانها و نام‌کسان، آن هم برای چنین کتابی که می‌توانست جای نگری کلاسیک و دانشگاهی را بر کف این کمبود چشم ناپوشیدنی است. این کتابی چه سا بیامد شتاب مترجم یا از ایندگان کتاب بوده است. با این همه، این تلاش و حوصلهٔ مترجم در برگرداندن چنین اثری سودتی است. می‌ماند کمبود یک ویراستار چیره دست، که این در برگردانهای علمی نوعی ضرورت است. تزیین کاور و ویراستار می‌توانست ترجمه را از درخشش لازم در سطوح ادبی، تاریخی و حتی کتاب آرائی بهره‌مند سازد تا خواننده خود را با جمله‌هایی مانند «هیچ زماندار اروپایی قردست آن را نیافت که از وجود عربستان یاد کند» ص ۱۶ رود رو نیند، نابرابرترین مولود کتاب آنها هستند.

- مترجم از گردن‌نشین پارای از اصطلاحات زن رده است مانند کاتدرال [= کلیسای جامع]
- تیتورها در سر آغاز کتاب و در جای خود درون متن، دو گانه نویسی شده‌اند.
- فلان تاریخیهای میلادی بدون برابر هجری آنها، آن هم برای تاریخ اسلام و اندلس، در نیافتنی است.
- فارسی نویس کردن واژگان و اصطلاحات بدون برابر نهادهٔ اسپانیایی آن و یا صحت کم برگردانی نه چندان دقیق به فارسی، هیچ گرمای را بر خواننده نگشوده است. از این جمله‌اند «ادارهٔ کاسادلا» کاترانشیون دولای آیدیز» و «یا نظام ریار تیمتو» و یا «نوسترا سورا سانتاماریا دل یوان آیر».

- 1- James Morris
- 2- Juvenal
- 3- Frank Lloyd
- 4- Sigrid Gidon
- 5- R. B. Serjeant
- 6- C. Doughty
- 7- Plaza Mayor

Contents

Note	4
Special Report	
The Role of Urban Spaces in Giving Social Security / J. Aliabadi	5
Idea & Research	
Using GIS in Urban Security / A. Hosseini Asl	14
The Role of Urban Design in Defensible Spaces/ Trans: N. Iranmanesh	18
Urbanization and The Increasing Process of Crimes/ M. Dehqan	24
Legal Counsellor	28
Administrative and Financial Counsellor	29
Mayor's View	
Another Definition of Security / M. Salarrud	34
Dialogue	
GIS a Necessity for Municipalities / F. Nooriyun	37
Councils and Participation	
City in the Pass of Crimes : The Role Creating of Councils in Giving Urban Security / S. Safari	41
Government and Councils in Iran / H. Shari'i	46
Participatory Urban Planning: The City in Hands of People/ M. Zokaie	48
Another Initiative/ Andimeshk toward a Healthy City / N. Moradi	59
The ABC of City / The City is in Peace and Security / M. Barabedi	62
World's Experiences	
Vandalism in Public Spaces of Urban Transportation/ Trans: M. Moosavi	66
World's Cities and Municipalities	70
Technical Consultant	78
Municipalities According to Documents	
New Building	79
Tabriz Public Areas; Space of Interaction and Memory/ A. Safavi & M. Rashtiyun	
Instruction	
Transportation and Urban Development, Reciprocal Effects of Development and Accession/ H. Foutohi	86
Travels' Souvenir	
In Search of a Safe and Peaceful Traffic, From Karaj To Amsterdam/ S. Moosavi	89
Point of View	
Characteristics of a Healthy City / H. Hataminezhud	91
Research Selection	
Undefensible Spaces/ M. Poudrutchi	92
News Reports	96
Brief News	138
Urban Statistics	
Approved Credit of the Country Municipalities/ H. Taherkhani	148
New Publication A. Jafali	148



دعوت به همکاری فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی مدیریت شهری

فصلنامه ((مدیریت شهری)) از تمام صاحب نظران و دانش پژوهان رشته های شهرسازی و دیگر گرایش های مرتبط که مایل به درج مقالات خود در فصلنامه ((مدیریت شهری)) با موضوع ویژه ((حمل و نقل شهری)) هستند، دعوت به عمل می آورد تا مقالات خود را حداکثر تا پانزدهم بهماه سال جاری به دفتر این فصلنامه ارسال نمایند. محورهای مورد نظر این شماره عبارتند از مدیریت حمل و نقل شهری، حمل و نقل عمومی، مدیریت راهنمایی و رانندگی، ترافیک پیاده و دوچرخه و غیره.

* رعایت نکات زیر در تهیه مقاله ها و مطالب مورد نظر فصلنامه ضروری است:

- ۱- استفاده از کاغذ A4 / با فاصله یک خط / خوانا و ترجیحا تایپ شده .
- ۲- درج نام و نام خانوادگی پدید آورنده (مولف و مترجم) میزان تحصیلات / رشته تحصیلی / سمت سازمانی

۳- ارسال تصویر متن اصلی لاتین (برای مطالب ترجمه شده)

۴- ارسال چکیده مقاله یا مطلب حداقل در ۱۰ سطر (فارسی و ترجیحا لاتین)

۵- رعایت معیارها و اصول مأخذ در داخل متن بصورت:

۵/۱- ذکر منابع و مأخذ در داخل متن به صورت:

الف- برای مأخذ فارسی (نام خانوادگی پدید آورنده ، سال انتشار ، صفحه)

ب- برای مأخذ لاتین (Author , Year , Page)

۵/۲- درج پی نوشت ها (با توجه به شماره ترتیبی مندرج در متن) در پائین مقاله

۵/۳- تنظیم فهرست منابع و مأخذ به ترتیب الفبائی (فارسی و لاتین) و با شماره گذاری

ترتیبی بعد از پانویس ها بصورت زیر:

الف- برای فارسی "نام خانوادگی و نام پدید آورنده ، عنوان اثر ، نام ، نام خانوادگی

مترجم ، محل انتشار ، سال انتشار"

ب- برای مأخذ لاتین (Author , Title , Publication Year)

۵/۴- استفاده از الگوی زیر هنگام تکرار منابع در متن:

الف- برای مأخذ فارسی (همان ، صفحه) (پیشین ، صفحه)

ب- برای مأخذ لاتین (Ibid , Page) (Opp.cit , Page)

۶- ارائه معادلهای مهم و برجسته لاتین در متن با استفاده از پرانتز

* مقاله ها و مطالب دریافتی پس از تأیید هیات داوران علمی فصلنامه، مدیریت شهری،

(متشکل از اساتید دانشگاه و صاحب نظران ذیربط) با رعایت اولویت و ترتیب زمانی

دریافت درج خواهد گردید.

* به پدیدآورندگان مقاله ها و مطالب درج شده در فصلنامه تحلیلی، پژوهشی، آموزشی

مدیریت شهری حق التحریر مناسب با رعایت ضوابط معمول پرداخت خواهد شد.

* مطالب و مقاله های دریافتی مسترد نخواهد شد.

* فصلنامه در کوتاه سازی و پیرایش مقاله ها و مطالب آزاد است.

اولویت چاپ با مطالب پژوهشی و تالیفی خواهد بود.

مهلت ارسال مقاله ها حداکثر
تا تاریخ ۱۵/۱۰/۱۳۸۱ می باشد.

- The Role of Urban Spaces in Giving Social Security
- Using GIS in Urban Security
 - Urbanization and the Increasing process of Crimes
 - GIS a Necessity for Municipalities
- Urban City in the pass of Crimes: The Role Creating of Councils in Giving urban Security
 - Participatory Urban Planning: The City in Hands of People
 - Another Initiative
- Andimeshk toward a Healthy City
- Vandalism in Public Spaces of Urban Transportation
- Tabriz Public Areas, Space of Interaction and Memory
 - In Search of a Safe and Peaceful Traffic, from Karaj to Amsterdam
- Characteristics of a Healthy City
 - Approved Credit of The Country Municipalities

