



- فضای سبز عمومی، بستر تعامل اجتماعی
- بررسی عوامل موثر در حفظ و نگهداری پارک‌ها و فضای سبز
- بلایه تهران، پیشگام در بهداشت همگانی
- دولت بخاروی، مهاباد، سبز در سبز
- بوروکراتیک شدن شوراهای پیاده در شهر
- ساختا آنا زاغه امروز، جاذبه دیروز
- مدیریت کیفیت، کلید موفقیت عمران شهری
- پیاده رو، گذری فراموش شده در شهر



یادداشت ۴

گزارش اصلی

۵..... فضای سبز عمومی، بستر تعامل اجتماعی / کیانوش سوزنچی

اندیشه و پژوهش

۱۲..... بررسی عوامل مؤثر در حفظ و نگهداری پارک‌ها و فضای سبز/ مرضیه شاهوردیان

۱۷..... ارتقاء بهره‌وری در عمران شهری، مفاهیم و شاخص‌ها / زهرا عربشاهی

شهرداری‌ها به روایت اسناد

۲۱..... بلدیة طهران پیشگام در «بهداشت همگانی» / عباس جلالی

از نگاه شهردار

۲۳..... مهاباد، سبز در سبز/ محمد سالاری راد

شورا و مشارکت

۲۶..... فراز و نشیب قانون شوراها (قسمت سوم) / مریم بیژنی

۲۸..... دولت و شوراها در ایران / دولت بوروکراتیک اقتدارگرا و بوروکراتیک شدن شوراها (۱۳۲۲-۴۲) / حسن شفیعی

۳۰..... الفبای شهر / پیاده در شهر / محمود برآبادی

تجربیات جهانی

۳۲..... پیوست مجموعه‌های تاریخی در آتن / ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک

۳۴..... سانتاآنا زاغه دیروز، جاذبه امروز / ترجمه: پروانه مقدم

۳۶..... طرحی برای کنترل سواره در بروژ / ترجمه: علی عربانی دانا

شهرها و شهرداری‌های جهان

رویکرد شهرداری‌های هلند به انرژی قابل تجدید / پارک گولهنه استانبول دوباره شکوفا شد / سعیدیا مدیترانه، بزرگ‌ترین مجتمع گردشگری در مراکش / جنگل‌های فراموش شده خارطوم بهسازی می‌شوند و ...

۴۱..... **طرح و شهر**

۴۵..... گردشگری برنامه ای برای توسعه شهری بندر کیشهر / محمد حسین بوچانی

دیدگاه

۵۲..... مدیریت کیفیت کلید موفقیت عمران شهری / اکبر علیا

گزیده پژوهش

۵۴..... شهر سبز، کرمانشاه ۹۰ / مرکز مطالعات کرمانشاه

گزارش‌های خبری

پیاده رو گذاری فراموش شده در شهر / بهداشت شهری در گرو مبارزه با حیوانات موزی / پدیده زمین خواری شهرها را تهدید می‌کند / نگاهی به بلند مرتبه سازی در شهرهای متوسط و کوچک.

۵۸..... **اخبار کوتاه**

دومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و خدمات شهری / سندانج میزبان ... / ارگ شیخ بهایی نجف آباد ... / تشکیل دفتر بهینه سازی ... / جشنواره نخل ... / شناسنامه برای درختان ... / فاضل آباد برای دومین بار ... / آموزش ترافیک به ... / آبادانی سیمینه / تله کابین، بال پرواز ... / پلیس ساختمان در ... / دستاورد ۶۰ روزه شهرداری قم / و ...

۷۲..... **یک شهر و یک نگاه**

آمل، اراک، باقر شهر، تبریز، خوی، ساری، شاهین شهر، و ...

۸۰..... **واژگان شهری** / ناصر برک پور

۸۱..... **معرفی پایگاه‌های شبکه** / شهروز فرزین پاک

۸۲..... **تازه‌های نشر** / افسانه توسعه / عباس جلالی

۸۳.....

طرح روی جلد: مهدی یار محمدی - مربوط به گزارش اصلی
عکس پشت جلد: مالزی، کوالالامپور، مربوط به گزارش اصلی

۱. مطالب مندرج در ماهنامه لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیست.
۲. ماهنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
۳. مطالب ارسالی به هیچ وجه بازگردانده نخواهند شد.
۴. استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
مدیر مسئول: محمد حسین مقیمی
سر دبیر: احمد تواهر
هیئت تحریریه: عباس جلالی - علیرضا ترابی
شهرزاد فرزین پاک - جلال معصوم
مدیر اجرایی: فرشته عمرانی
ویراستار: حمید خادمی
طراح، صفحه‌آرا و اجرای ماهنامه الکترونی: حمید اسفندیاری
تصویرساز: مهدی یارمحمدی
امور عکس: خاتون میراشارد
حروفچین: فاطمه دودله
نمونه خوان: فرحناز نوبخت
نظارت فنی: ابراهیم سیف
شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

امروزه اهمیت شهر و شهرسازی از دیدگاه سالم سازی محیط زیست بیش از هر زمان دیگر مورد توجه قرار گرفته و به عنوان یکی از ضروریات توسعه پایدار مطرح است. شهرها پیوسته رو به گسترش‌اند و هر روز به تعداد ساکنان شهرهای بزرگ افزوده می‌شود؛ و این گسترش روزافزون تخریب محیط زیست، منابع طبیعی و افزایش آلودگی‌های گوناگون زیست محیطی، مسائل و مشکلات فراوانی را برای شهروندان به همراه دارد. این در حالی است که طبق اصل ۵۰ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، «حفظ محیط زیست که نسل امروز و نسل‌های بعدی در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می‌گردد...»

یکی از وظایف عمده شهرداری‌ها، حل مسائل زیست محیطی و تبدیل محیط شهری به محیطی قابل زیست برای ساکنان آن است. از این روست که ایجاد و توسعه فضای سبز همواره جزء فعالیت‌های اصلی شهرداری‌های کشور بوده است.

توجه به فضای سبز شهری، یا به عبارت دقیق‌تر توجه به سطوحی از کاربری‌های شهری با پوشش گیاهی انسان‌ساخت، با تولید اکسیژن، تعدیل دمای محیط، جذب برخی از آلاینده‌ها، تثبیت سطوح شیب‌دار، افزایش رطوبت و نهایتاً بازدهی اکولوژیکی باعث ارتقای کیفیت محیط زیست شهری می‌شود و فضایی جذاب و مناسب را برای برقراری تعاملات اجتماعی و گذران اوقات فراغت برای اقشار مختلف جامعه فراهم می‌سازد.

هرچند لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز مصوب ۱۳۵۹ و آیین‌نامه اجرایی آن فعالیت‌های مرتبط با توسعه فضای سبز شهری را مشخص ساخته است، اما با نگاهی اجمالی به وضعیت فضای سبز شهری کشور لزوم توجه بیش از پیش در این زمینه به وضوح

مشخص می‌گردد.

استانداردهای جهانی سرانه فضای سبز، بین ۲۵-۲۰ متر مربع برای هر شهروند است. این در حالی است که طبق آمارهای غیررسمی، سرانه فضای سبز شهری کشور ما در حدود ۹-۸ متر مربع است (البته جمع‌آوری آمار و اطلاعات دقیق از وضعیت کمی و کیفی فضای سبز مقوله‌ای بس مهم است، که جای دارد در مجال دیگر به آن پرداخته شود).

هیئت وزیران در سال‌های اخیر با تجدید نظر در مصوبه‌های قبلی در این زمینه، و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران چنین تصویب کرده است که به منظور رعایت اصول بهداشتی در ایجاد و توسعه شهرها و روستاها و حفظ، تأمین و ارتقای سلامت و بهداشت عمومی و تحقق هدف «سلامت برای همه»، شورای هماهنگی پروژه شهرهای سالم و روستاهای سالم کشور با ترکیب وزیران و مسئولان ذی‌ربط تشکیل گردد.

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نیز - که ریاست آن عضو این شورا است - بنا به وظیفه ماهیتی خود و با تلقی فضای سبز شهری به عنوان مناسب‌ترین فضا برای تلطیف آثار زندگی صنعتی و ترویج فرهنگ سبز به مثابه شالوده‌ای اصلی در توسعه پایدار جامعه، همگام با سایر نهادهای حکومتی و مردمی اقداماتی از این دست را در دستور کار خود قرار داده است: تدوین نظام آموزش جامع کارشناسان و مدیران فضای سبز شهری، کمک به انجام طرح‌های توسعه فضای سبز، راه‌اندازی پارک‌های ویژه بانوان، کمک به احداث شبکه آبیاری فضاهای سبز، و نظایر اینها.

این سازمان حرکت در مسیر مذکور را به عنوان یکی از سیاست‌های راهبردی خود در شهرها و روستاهای کشور با جدیت دنبال می‌کند.

فضاهای سبز بستر تعامل اجتماعی

کیانوش سوزنچی
کارشناس ارشد طراحی محیط

اقتصادی و اجتماعی شهرنشینان، تعادل اکولوژیک شهرها از دست رفت. تا پیش از آن شهرها جمعیت محدودی داشتند و بنیان زندگی و معیشت مردم بر تولید کشاورزی و دامی استوار بود و شهرها مرکز مبادلات این تولیدات و تأمین خدمات ساده آنها بودند. بدین ترتیب نوعی تعادل میان زندگی شهری و باغها و مزارع شهری که منبع درآمد و معیشت بودند، برقرار بود.

با تغییر ضرورت‌های تولیدی و افزایش جمعیت و ایجاد الگوهای جدید زندگی شهری نیاز به تأسیس نهادها، مؤسسه‌ها و سازمان‌های تولیدی و خدماتی در شهرها افزایش یافت. از آنجا که مکان‌یابی و استقرار این نهادها و مؤسسه‌ها در داخل شهر بر آسیب‌ها و مشکلات شهری می‌افزود، اینها رفته رفته به اطراف شهر و اراضی حومه که به طور عمده زمین‌های مرغوب زراعی و باغ‌ها بودند هدایت شدند و در نتیجه پیامدهای اقتصادی و اجتماعی دیگری ایجاد کردند. از سوی دیگر این نهادها و سازمان‌های جدید شهری تعادل بازار عرضه و تقاضای زمین و مسکن را بر هم زدند. به عبارت دیگر تقاضا برای زمین‌ها شدت بخشیدند و با وجود محدودیت عرضه زمین باعث گرانی زمین شدند و در نهایت افزایش ارزش افزوده فروش زمین‌ها برای مقاصد مسکونی و تجاری را افزایش دادند. در مقابل، کاهش ارزش افزوده تولید کشاورزی و باغداری باعث نابودی باغ‌ها و مزارع در شهرها و حومه آنها گردید.

از آن زمان به بعد، تعادل اکولوژیک شهرها از میان رفته است. آلودگی‌های زیست محیطی و افزایش تراکم جمعیت، بیکاری شاغلان بخش کشاورزی و فقدان فضاهای سبز عمومی برای ایجاد زمینه‌های اجتماعی ارتباط و گذران فراغت شهرنشینان، بخشی از پیامدهای این تغییرات محسوب می‌شوند.

راضیه رضا زاده، عضو هیئت علمی گروه شهرسازی دانشگاه علم و صنعت، در توضیح پیامدهای اجتماعی و روانی قطع رابطه شهرها با طبیعت چنین می‌گوید: «تغییر ساختار اقتصادی از کشاورزی به صنعتی سبب شده است که زندگی مبتنی بر چرخه‌های طبیعی به زندگی متناسب با زمان

وجود اراضی کشاورزی و باغ‌ها در شهرها و کنار آنها چندان بدیهی می‌نمود که ایده شهر سبز تنها ممکن بود برای شهرهای کویری مورد توجه قرار گیرد. با این حال در این شهرها نیز همچون طبرس و بزم، با وجود محدودیت اقلیمی، عناصر سبز شهری جزء کالبد و شالوده آنها بود. به دنبال افزایش جمعیت و رشد شهرنشینان، شهرها به کانون تجمع‌های زیستی و فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی گسترده و متنوع تبدیل شدند و استقرار و تأسیس مؤسسه‌های صنعتی، تولیدی و تجاری در شهر و حومه آن سبب گردید که زمین‌های کشاورزی و فضای سبز طبیعی به تدریج تغییر کاربری داده شوند و شهرنشینان را با آلودگی‌های زیست محیطی و کمبود فضای سبز عمومی مواجه سازند.

از سوی دیگر افزایش شتاب زندگی مدرن شهری و فرهنگ «بی تفاوتی مدنی» شهرنشینان منجر به کاهش ارتباط و تعامل اجتماعی شهروندان با یکدیگر و غفلت از اهمیت فضاهای عمومی بستر ساز برای این تعامل‌های اجتماعی شده است. از این رو فضاهای سبز عمومی هم از دیدگاه تأمین نیازهای زیست محیطی شهرنشینان و هم از نظر تأمین فضای فراغتی و بستر ارتباط و تعامل اجتماعی آنان جایگاهی در خور اهمیت دارند. بنابراین منظور از فضای سبز شهری نوعی از سطوح کاربری زمین شهری با پوشش گیاهی انسان ساخت است که هم دارای بازدهی اجتماعی و هم در بردارنده بازدهی اکولوژیک باشد. آنچه در ادامه گزارش می‌آید، گفت و گو با چند تن از کارشناسان شهری، طراحان، متخصصین و دست‌اندرکاران امور شهری است که اهمیت گسترش فضای سبز عمومی را در سلامت و ارتقای کیفیت زندگی شهرنشینان، به همراه نقش آن در بهبود کارکردهای اجتماعی و اقتصاد شهری مورد بررسی قرار داده است.

پس از انقلاب صنعتی و با تغییر ساختار معیشتی، جامعه کشاورزی به جامعه صنعتی تغییر شکل داد و به دنبال آن با مهاجرت‌های گسترده از روستا به شهر، جمعیت شهرها فزونی گرفت و به تبع آن با رشد بی‌رویه شهرنشینان و نیازهای



راضیه رضا زاده
عضو هیئت علمی گروه شهرسازی دانشگاه علم و صنعت

مکانیکی و ماشینی تبدیل شود. در این زندگی قراردادهای زمانی جایگزین ساعت طبیعی شده‌اند. این تغییر با آنکه افزایش کار و تولید و سرعت فعالیت‌ها را به همراه داشته‌است، با این همه پیامدهای روانی و اجتماعی آسیب شناختی نیز مانند دلزدگی، احساس تنهایی، خستگی مفرط، افسردگی و اضطراب و تنش‌های اجتماعی به وجود آورده‌است.

تحقیقاتی در کشور آمریکا صورت گرفته است که نشان می‌دهد بازده کار و میزان توجه و دقت افراد در محیط‌های کاملاً مصنوعی پایین‌تر از بازده کار در محیط‌های طبیعی و سبز است. محیط شهرهای قدیمی ایران از نظر نوع مصالح و نوع ساخت و ساز و قرارگیری باغ‌ها و باغچه‌های درون شهری و حومه شهر دارای هماهنگی درونی بودند و میزان آرامش، توجه و دقت افراد را افزایش می‌دادند. آن فضاها در عین حال که حجم اطلاعاتی را با تنوع بسیار در اختیار افراد قرار می‌دادند،

فضاهای سبز عمومی هم از دیدگاه تأمین نیازهای زیست محیطی شهرنشینان و هم از نظر تأمین فضای فراغت و بستربارتباط و تعامل اجتماعی آنان جایگاهی در خور اهمیت دارند

دارای وحدت و هماهنگی در کلیت خود - که متناسب با ذهن انسان است - بودند. به عبارت دیگر، طبیعت نظمی درون ذاتی دارد که گویی انسان آن را می‌فهمد و لذت می‌برد. از این رو آرمان شهرسبز یعنی شهری که رابطه تنگاتنگ با طبیعت داشته باشد».

از سوی دیگر کیومرث مسعودی، کارشناس اقتصاد و پژوهشگر امور شهری، شهر سبز را نوعی هدف استراتژیک و راهبردی می‌داند و معتقد است جهت‌گیری مدیران و برنامه ریزان شهری برای گسترش چنین فضاهای عمومی می‌تواند به ایجاد تعادل اکولوژیک در شهر بینجامد.

غلامرضا پاسبان حضرت کارشناس ارشد معماری، طراح پارک‌های جمشیدیه تهران و کوهسنگی مشهد، به تعبیرهای دیگری درباره شهر سبز اشاره می‌کند:

«۱- تأکید بر رنگ سبز، غلبه رنگ سبز در سطح شهر؛ زیرا رنگی است آرامش بخش و امید دهنده و به همین دلیل رنگ صلح نیز هست. به عنوان نمونه اخیراً در یک نظرخواهی از مردم بزم مشخص شده است که آنان رنگ سبز را بر همه رنگ‌های دیگر ترجیح می‌دهند.

۲- تأکید بر افزایش فضای سبز شهری یا به طور کلی به گیاهان در شهر.

ما ایرانیان که در کشوری کوهستانی و کویری زندگی می‌کنیم، طبیعی است که برای فضای سبز ارزش زیادی قائل شویم و شهر سبز را به مفهوم توسعه فضای سبز شهری تلقی کنیم.

۳- تأکید بر کیفیت سبز زندگی اجتماعی در شهر به منظور فراهم کردن شرایط زندگی همراه با آرامش و امید است».

به تعبیر پاسبان حضرت هر یک از سه برداشت پیش گفته از شهر سبز به تنهایی می‌تواند اهمیت داشته باشد؛ ولی به نظر او شهر سبز شهری است که رنگ‌های آرامش بخش، فضای سبز عمومی کافی و از همه مهم‌تر محیط انسانی آرام و بدون مزاحمت در آن وجود دارد و ارزش‌های انسانی و فضای خصوصی افراد مورد تعرض و تهدید قرار نمی‌گیرد.

طاهره ایزدی، کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی و عضو دوره اول و دوم شورای شهر همدان، از این منظر به شهر سبز می‌نگرد که بیشترین چشم انداز از نظر ساختار شهری درختان، مراتع، مزارع، کشتزارها و فضای سبز عمومی است و فضای حاکم بر شهرسازی به طور غالب از محیط طبیعی تبعیت می‌کند، به صورتی که خیابان‌ها و ساختمان‌ها با نوعی جبر در دل محیط ریشه دوانده‌اند. وی معتقد است: «وقتی صحبت از فضای سبز شهری به میان می‌آید، منظور روابط حاکم بر محیط طبیعی و محیط انسانی در مکان و زمان خاص مورد نظر است. از نظر من با توجه به عناصر روابط بین دو محیط در مکان و زمان فضای سبز شهری پایه شهر سبز است».

نورالله صلواتی، معاون عمرانی شهرداری اصفهان، با توجه به نقش مهم مدیریت شهری در ایجاد فضای سبز و شهر سبز آن را این گونه تعریف می‌کند: شهر سبز به شهری اطلاق می‌شود که مدیریت شهری آن دست در دست شهروندان، زمینه ساز و برنامه ریز محیط زیست شهری باشد. بدین ترتیب خطرهایی که محیط زیست را تهدید می‌کنند به حداقل می‌رسند و قوانین زیست محیطی در آن شهر به انگیزه جلوگیری از اقدامات خودسرانه زبانبار برای محیط زیست به اجرا در می‌آید. در این میان تشکل‌های مردمی نقشی سازنده تر از پلیس سبز یا محیط‌بان‌های دولتی دارند. مدیریت شهری در چنین شرایطی اقدامات همه فعالان و کسانی را که به نوعی برای حفظ محیط زیست تلاش می‌کنند، هماهنگ و همسو خواهد کرد.

فضای سبز شهری نوعی از سطوح کاربری زمین شهری با پوشش گیاهی انسان ساخت است که هم دارای بازدهی اجتماعی و هم در بردارنده بازدهی اکولوژیکی باشد

شهر سبز و تعامل اجتماعی

در کتاب «شهر همچون چشم انداز» چنین آمده است: «طراحی پارک و محیط سبز در شهر باید به گونه‌ای باشد که در بهبود کارکرد شهر مؤثر باشد».

به نظر می‌رسد این تلقی از شهر سبز که پارک‌ها و فضاهای سبز عمومی باید متناسب با کارکردهای اقتصادی، اجتماعی شهر ایجاد شوند، نقطه شروع مناسبی برای طرح این پرسش مهم است که: آیا فضای سبز شهری به تنهایی می‌تواند بستر و زمینه ایجاد ارتباط و تعامل اجتماعی میان شهروندان را تأمین کند؟

محدود به انجام مناسک و مراسم آیین‌های مذهبی می‌شود. حتی پارک‌هایی عمومی نیز تا چند سال پیش دارای حصار بودند و عموم مردم در ساعات معینی می‌توانستند از آنها استفاده کنند. اکنون نیز موضوع ایجاد پارک ویژه جوانان یا بانوان و نظایر اینها مطرح است. تعیین این نگرش محدود در توسعه فضای سبز عمومی و به صورت کلان در ایجاد فضاهای

پاسبان حضرت معتقد است: «فضای سبز شهری نمی‌تواند به تنهایی نقش چندان پراهمیتی در ایجاد تعامل اجتماعی داشته باشد، زیرا نمی‌توان فضای سبز با کیفیت بالا، اما فاقد شرایط مؤثر و مناسب برای ارتباط شهروندان را بستر ساز تعامل اجتماعی تلقی کرد. فضای سبز می‌بایست در برگیرنده عناصری باشد که دست کم از نظر کالبدی زمینه تعامل اجتماعی را فراهم کند؛ نظیر ایجاد فضای سخنرانی، تجمع‌های سیاسی - اجتماعی، پذیرایی، نمایشگاهی، بازی و



غلامرضا پاسیان حضرت
طراح پارک‌های جمشیدیه تهران و کوه سنگی مشهد

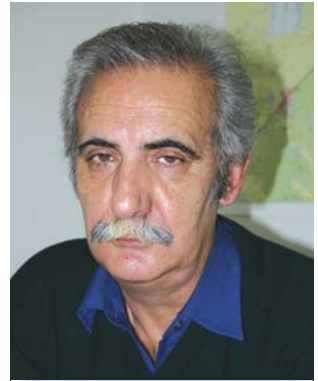
شهر سبز نوعی هدف استراتژیک و راهبردی است و جهت‌گیری مدیران و برنامه‌ریزان شهری برای گسترش چنین فضاهای عمومی می‌تواند به ایجاد تعادل اکولوژیک در شهر بینجامد

ورزش و برگزاری جشن‌ها و مراسم محلی و ملی. با این همه باید خاطر نشان کرد که ارتباط و تعامل میان شهروندان حتی با وجود کالبد مناسب برای ارتباط نیز لزوماً صورت نمی‌گیرد، زیرا وجود شرایط و بسترهای مناسب فرهنگی و اجتماعی نیز در این میان ضروری است».

کیومرث مسعودی موضوع رابطه بین فضای سبز عمومی و ایجاد تعامل اجتماعی را از منظر دیگری بررسی می‌کند و خاطر نشان می‌سازد: «اساساً فضاهای سبز عمومی نظیر پارک‌ها برای جامعه ما موضوعی وارداتی است که طرح آن بر اواخر دوره قاجار و اجرای آن به دوره پهلوی دوم بازمی‌گردد». به نظر وی اشتباهی که در این میان رخ داده، این است که مدیریت شهری و برنامه‌ریزان و طراحان شهری پارک یا فضای سبز عمومی را به عنوان هدف در نظر گرفته‌اند، در حالی که گذشته تاریخی ما هیچ‌گاه باغ به خودی خود هدف نبوده بلکه شیوه و چگونگی آن هدف بوده است. به عبارت دیگر، پارک را می‌سازند تا درون آن فعالیت‌های فراغتی انسان شهرنشین صورت پذیرد و در خدمت فضای عمومی مورد نیاز فعالیت‌های جمعی شهرنشینان قرار گیرد. در تاریخ شهرنشینان ما مقوله‌ای

فضای سبز شهری نمی‌تواند به تنهایی نقش چندان پراهمیتی در ایجاد تعامل اجتماعی داشته باشد، زیرا نمی‌توان فضای سبز با کیفیت بالا، اما فاقد شرایط مؤثر و مناسب برای ارتباط شهروندان را بستر ساز تعامل اجتماعی تلقی کرد

به نام فضای عمومی که برای فعالیت‌های آزاد و دلخواه همه شهروندان از هر سن، جنس و قشر ایجاد شده باشد سابقه نداشته است. فضاهای شهری در ایران عمدتاً یا خصوصی بوده‌اند و یا حکومتی. حتی بازارهای بزرگ در شهرهای ما نیز برای فعالیت اقتصادی طراحی شده بودند. تنها در عرصه‌های فعالیت مذهبی است که مقوله‌ای به نام فضای عمومی به چشم می‌خورد؛ با این قید که دامنه کنش‌ها و ارتباط اجتماعی



کیومرت مسعودی
پژوهشگر امور شهری

عمومی نیازمند کار بسیار بر فرهنگ عمومی شهروندان و مدیران شهری است تا بتوان پذیرای فضایی بود که همه گروه‌های اجتماعی با همه تفاوت‌ها و تضادهای شان بتوانند آزادانه و فعالانه با یکدیگر ارتباط برقرار کنند تا الگوهای جدید رفتار اجتماعی تولید شود».

صلواتی معتقد است: «فضای سبز شهرها شریان حیات بخش هر شهروند است و بدون تردید توسعه فضای سبز شهرها با ایجاد نشاط در مردم و تضمین سلامتی آنها، بستر تعاملات اجتماعی آنان را گسترده‌تر می‌سازد. بنابراین یکی از وظایف مهم شهرداری‌ها حفظ و توسعه فضای سبز شهرهاست».

طاہره ایزدی علاوه بر آنکه فضای شهری را تعیین کننده رفتارها و کارکرد شهروندان و الگو دهنده سیستم‌های رفتاری می‌داند، معتقد است: «برنامه‌ریزی مدیران شهری به طور مستقیم، رفتار شهری را تعیین می‌کند. فضای سبز به نوعی فضای تعامل اجتماعی به شمار می‌آید و نوعی ابزار محدودیت برای جلوگیری از گسترش شهر نیز هست؛ همچون پارک چیتگر». فضای سبز در عین حال به عنوان اقامتگاه گردشگران نیز کاربرد دارد و همچنین می‌تواند به عنوان محلی برای بازی کودکان یا پارکی برای ورزش در نظر گرفته شود؛ که هر یک از اینها در جایگاه فضای سبز شهری، تعاملات خاص خود را دارند.

فضای سبز می‌بایست در برگیرنده عناصری باشد که دست کم از نظر کالبدی زمینه تعامل اجتماعی را فراهم کند

مدیریت شهری و فضاهای سبز شهری

به نظر راضیه رضازاده مدیران شهری باید سلسله مراتب فضای سبز شهری را اجرا کنند. فضای سبز شهری باید شبکه‌ای باشد متشکل از انواع فضاهای سبز، از پارک منطقه‌ای گرفته تا پارک شهری، پارک محله‌ای، لچکی‌های نقاط توقف و حتی ردیف درختان حاشیه پیاده‌روها که به هم متصل‌اند. به نظر وی، مدیریت شهری در ایجاد فضای سبز مقیاس را کم کرده است. پارک محلی به دلیل شدت نیاز و تراکم بالای جمعیت تبدیل به پارک شهری می‌شود، در حالی که پارک شهری به علت عدم دقت در مکان‌یابی و نوعی فعالیت آن به پارک محلی بدل می‌گردد. سلسله مراتب فضای سبز شهری که برای مدیران شهری مشخص کند به ازای هر چند پارک محلی یک پارک شهری، و به ازای چند پارک شهری یک پارک منطقه‌ای باید ایجاد شود تا فعالیت‌های مورد نیاز در آن صورت پذیرد، هنوز وجود ندارد.

از سوی دیگر مدیران شهری توجهی به ایجاد شبکه‌های سبز متصل به هم ندارند. برای مثال در شهر سیاتل آمریکا شبکه‌ای از پارک‌های عمومی به وجود آمده که به وسیله خط آهن مترو، که به مسیر پیاده روی و دوچرخه سواری تبدیل شده

است، به هم متصل گردیده‌اند. به دلیل خطی بودن شکل شهر شهروندان می‌توانند مسافت ۵۰ کیلومتری را با دوچرخه یا پیاده‌از پارکی به پارک دیگر حرکت کنند و اوقات فعال و سالمی را در داخل شهر بگذرانند.

پاسبان حضرت نیز معتقد است که مدیریت شهری باید نگرش خود را نسبت به فضاهای سبز عمومی بهبود بخشد و به نظر وی مدیریت شهرها فقط تکیه کردن بر قوانین و مقررات خشک نیست. اگر زیباترین و گران‌ترین مجموعه‌های فضای سبز و فضای گذران اوقات فراغت نیز به وجود آیند اما فضایی غیردوستانه و آمرانه حاکم گردد قطعاً نیازهای شهروندان خسته و رنجور را پاسخ نخواهد داد. او کمبود فضاهای سبز عمومی در شهرها را ناشی از موارد زیر می‌داند:

« - فقدان نگرش به شاد بودن و فعالیت دلخواه و آزاد شهروندان در فضای سبز؛

- فقدان طراحی‌های مناسب با محیط و مقیاس فضای سبز؛
- فقدان طراحی و ایجاد تمهیدات لازم برای گذران اوقات فراغت؛ و

- بی‌توجهی به نقش مهم مشارکت مردم شهر در برنامه‌ریزی و اداره مجموعه‌های عمومی شهری».

به نظر کیومرت مسعودی، «در زمینه برنامه‌ریزی شهری یکی از وظایف طرح‌های جامع و تفصیلی که بر عهده شهرداری بوده، ایجاد شبکه ارتباطی و در کنار آن ایجاد فضای سبز است. با این حال در عمل مدیران شهری به دلیل ارزش قیمت زمین، زمین‌های به درد نخور یا لچکی‌های بدون مالک را بدون توجه به موقعیت آنها در ساختار شهر، به فضای سبز تخصیص داده‌اند. برنامه‌ریزان و مدیران شهری برای فضای سبز اهمیت ویژه قائل نبودند، به این معنا که پیش از تعیین کاربری‌های دیگر فرضاً بگویند در این منطقه به فضای سبز نیاز است و در کجا و در چه مقیاس ایجاد شود. اینکه میانگین سرانه بگیریم و ادعا کنیم ۱۵ متر مربع فضای سبزی شهری داریم، مشکلی را حل نمی‌کند. می‌توان گفت که جانمایی فضای سبز در شهرها، فاقد ضابطه است.

امروزه در شهر تهران پارک‌های ملت و لاله در مکان نسبتاً مناسبی در شهر قرار گرفته‌اند، لیکن در زمان احداث در کنار شهر تهران قرار داشتند. حتی در سال‌های اخیر عمده پارک‌ها یا در حد فاصل تهران قدیم و شهر ری احداث شده‌اند یا در حد

برنامه‌ریزی مدیران شهری به طور مستقیم، رفتار شهری را تعیین می‌کند. فضای سبز به نوعی فضای تعامل اجتماعی به شمار می‌آید و نوعی ابزار محدودیت برای جلوگیری از گسترش شهر نیز هست

فاصل تهران قدیم و شهر ری و اراضی مزروعی، بوستان‌ها و جالیزهایی که تبدیل به پارک شده‌اند، یا در حاشیه آزاد شده بزرگراه‌ها. در واقع زمینی که مطلوبیت مسکونی ندارد یا حتی کاربری شهری دیگری را ندارد، به فضای سبز اختصاص داده

سبز شهری است. برای مثال، وقتی از سال ۱۳۷۵ ضوابط ساخت و ساز در باغ‌ها به صورت کاملاً یکسویه و با نگاه از بالا به پایین بدون توجه به فرهنگ استفاده از باغ در شهرها به وسیله وزارت مسکن و شهرسازی صادر شد، به ناگاه بیش از پیش باغ‌ها در شهرها تخریب شدند». به نظر وی، ایجاد شرایط بهره‌مندی مردم از محصولات باغی و زراعی و دادن امکانات

می‌شود. از سوی دیگر، منظور از سرانه فضای سبز شهری، سرانه مفید فضایی است که برای مردم کارکرد حرکتی و اجتماعی داشته باشد، نه سرانه بیولوژیک که شامل کلیه سطوح سبز است».

از دیدگاه وی، فضای سبز از سه جنبه در شهرسازی مطرح است:

«الف - جنبه اکولوژیکی که خلأ تعادل اکولوژیکی از دست رفته را جبران کند؛

کمبود فضاهای مناسب برای تأمین این نیازها و عدم رعایت مقیاس بهره‌برداری در احداث و توسعه فضاهای سبز جدید منجر به افزایش تراکم رفتاری در این فضاها می‌گردد

ب - عنصر سیمای شهری و تأثیر آن در منظر شهر؛ و
ج - جنبه تفریحی و اجتماعی که اکنون مهم‌ترین کارکرد فضاهای سبز عمومی شده است».

مدیریت شهری باید با در نظر گرفتن این ویژگی‌ها و نظام سلسله مراتب فضای سبز شهری و توجه به وضعیت اقلیمی، اندازه جمعیت و توسعه شهر اقدام به احداث پارک‌ها و فضاهای سبز شهری کند.

ظاهره ایزدی نگاه صرف به فضای سبز شهر را از دید رفع نیازهای زیست محیطی، نگاهی کوتاه بینانه و ضعیف می‌داند و معتقد است: «باید دیدگاه کلی نگر و همه جانبه نگر به این مقوله داشت. الزام وجود فضای سبز در تمام طول تاریخ یک جا نشینی و مدنیت - از تشکیل آبادی‌ها تا شهرهای بیلاقی - کاملاً واضح است.

حال با نگاه جدید به شهرها علاوه بر الزامات قبلی، نگرش جدید در بهره‌برداری از فضای سبز و ایجاد گسترش فضای سبز به صورت جهت‌مند در مسیر توسعه پایدار، خود یک اصل است. برای مثال در ۵۰۰ شهر اروپایی، همزمان طرح ادغام فضای عمومی طرح گردید، به این صورت که کلیه فضای سبز اختصاصی ادارات، دستگاه‌ها، موزه‌ها، کاخ‌ها و دانشگاه‌ها به طور یک جا به فضای عمومی شهر اضافه شد. در نتیجه این اقدام میزان زمان خروج از منزل و استفاده شهروندان از فضای عمومی به شدت افزایش یافت، که این می‌تواند الگوی مناسبی برای کشور ما باشد». وی می‌افزاید: «اجازه بهره‌وری مناسب به مالکان، از راه‌های مدیریت صحیح شهری در زمینه فضای

همان‌طور که برای دستیابی به شهر سبز به اضافه کردن برخی عناصر نیاز است، در مقابل برخی از عناصر مزاحم نیز که سیمای شهری را مخدوش می‌سازند و بهداشت روانی شهروندان را دچار مخاطره می‌کنند، باید حذف گردند



نورالله صلواتی
معاون عمرانی شهرداری اصفهان



مناسب برای حفظ و ارزشمند کردن این املاک، امری ضروری است. جلوگیری از تخریب فئات‌های شهری و پیشگیری از آلوده شدن رودخانه از سرریز فاضلاب می‌تواند در زمره راهکارهای مدیریت شهری برای دستیابی به شهر سبز باشد. به نظر وی، در کنار این واگذاری، نگهداری فضای سبز شهر در مجاورت منازل مسکونی و اهدای سالیانه گل و درخت به طور

فضای سبز شهری باید شبکه‌ای باشد متشکل از انواع فضاهای سبز، از پارک منطقه‌ای گرفته تا پارک شهری، پارک محله‌ای، لچکی‌های نقاط توقف و حتی ردیف درختان حاشیه پیاده‌روها که به هم متصل‌اند

رایگان به شهروندان نیز راهکاری مؤثر به شمار می‌آید؛ زیرا در جایی که درصد زیادی از شهروندان از تأمین نیازهای اولیه زندگی محروم‌اند و قادر به هزینه کردن در این امر نیستند، این سیاست به نوعی حفظ فضای سبز عمومی را نیز در پی دارد. وی همچنین معتقد است: «در طراحی فضای سبز صرفاً به عملیات‌های عمرانی بسیار سنگین پرداخته می‌شود و با کاستن از کیفیت محیطی و بدون توجه به شرایط زیست محیطی، اقدام به ایجاد فضای سبز شهری می‌گردد».

به اعتقاد صلواتی، پارامترهای مدیریت شهری برای ایجاد فضای سبز، عبارت‌اند از:

«تدوین اهداف و سیاست‌های مورد نیاز توسعه و عمران شهری و نحوه استفاده از اراضی و فضاهای شهری، با رعایت کاربری زمین به عنوان موضوع محلی و امکان مدیریت آن در طرح؛ ارائه طرح به اقتضای میزان مداخله؛ تأکید بر انعطاف‌پذیری، پویایی و اصلاح‌پذیری طرح‌های توسعه شهری و تجدید نظر در طرح به وسیله مسئولان محلی؛ توجه به طراحی شهری، با هدف اعتلای کیفیت محیط شهری، پایداری محیط و ارزش‌های آن؛ در نظر گرفتن چشم‌انداز تدوین شده به جای پیش‌بینی در خصوص آینده‌نگری و تحلیل؛ تهیه طرح

خدمات رفاهی شهری براساس نیاز و نه روابط هندسی؛ و نظایر اینها. توجه به نکات پیش گفته می‌تواند مجموعه شهر سبز را پدید آورد». وی در این باره می‌افزاید: «در طراحی‌های شهری، مطالعه طرح تفصیلی و اجرای پروژه‌های خیابان سازی لازم است بین خیابان‌های آسفالتی تا بدنه مسکونی حتماً فضای سبز لازم پیش‌بینی گردد. این امر در کشورهای پیشرفته به طور جدی مورد توجه قرار می‌گیرد. چنین چیزی اخیراً در برخی شهرهای ایران همچون شیراز، در اکثر خیابان‌های تازه ساز پیش‌بینی شده و به اجرا درآمده است».

توسعه فضای سبز عمومی

به نظر مسعودی، توسعه فضای سبز عمومی توسعه فضای سبز و شکل‌گیری فضای عمومی جزئی از یک سیستم است که در خدمت ارتقای کارکردهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر است. به عبارت دیگر مدیران شهری باید پیامد فعالیت توسعه فضای سبز شهری را در افزایش کارایی شهر و تحرک بیشتر فعالیت‌ها مشاهده کنند تا این سیستم با دریافت بازخورد مناسب، بهبود یابد. اما متأسفانه اینان توجه به ایجاد چنین فضاهای سبزی را در حاشیه برنامه‌های اجرایی خود قرار می‌دهند و به همین دلیل نیز این فضاها بدون رعایت مقیاس و سلسله مراتب در هر جایی که زمین خالی یافت شود - چه زمین کوچک باشد و چه بزرگ - احداث می‌گردند و به دنبال آن نیز تجهیز این گونه فضاها با مشکل مواجه می‌شود.

به نظر وی مشکل مهم دیگر این است که مسئولیت تأمین این فضاها را بر عهده شهرداری گذاشته شده است، بدون آنکه منابع لازم برای خرید این زمین‌ها و تجهیز آنها را به شهرداری داده باشند. این فضاها متعلق به همه اعضای جامعه شهری است و مورد استفاده تمام شهروندان، گروه‌ها و مؤسسه‌های دولتی و خصوصی قرار می‌گیرد. بنابراین باید همه شهروندان، نهادهای مدنی، سازمان‌های خصوصی و دولتی در تأمین این فضاها مشارکت داشته باشند.

در نگاه اقتصادی به احداث فضای سبز باید نتایج مثبت آن را در بهبود کارکرد شهری در نظر گرفت و به آن ارزش اقتصادی، داد، نه اینکه صرفاً به بهره‌وری انتفاعی از فضای

سلسله مراتب فضای سبز شهری که برای مدیران شهری مشخص کند به ازای هر چند پارک محلی یک پارک شهری، و به ازای چند پارک شهری یک پارک منطقه‌ای باید ایجاد شود تا فعالیت‌های مورد نیاز در آن صورت پذیرد، هنوز وجود ندارد

سبز اندیشید. پاسبان حضرت به موضوع قوانین و حقوق مالکیت فردی و جمعی اشاره می‌کند و می‌افزاید: «متأسفانه به علت ضعف قوانین حمایت‌کننده از شهروندان، یعنی ضعف قوانین مالکیت جمعی بر اراضی شهری، زمین‌چندانی برای اختصاص به فضای سبز باقی نمانده است و به علت گرانی زمین ایجاد فضای سبز جدید بسیار پرهزینه و خارج از توان

براساس نیازهای کلی و عام با تأکید بر اهداف اجتماعی و فرهنگی، مانند کیفیت زندگی و عدالت اجتماعی؛ تعیین الگوهای کلیت شهر، ساختار و پیکربندی شهری، الگوی عمومی کاربری زمین و فضا، الگوی استخوان‌بندی شبکه ارتباطی فضای سبز و باز، مراکز فراغتی و فرهنگی تفریحی؛ ارائه الگوهای کلی نظام سلسله مراتب توزیع و تسهیلات و

شهرداری هاست. و از سوی دیگر، در بسیاری از شهرهای کشور بزرگ‌ترین فضاها و اراضی شهری که می‌توان آنها را به فضای سبز تبدیل کرد به تصرف کاربری‌های غیرلازم شهری - از جمله کاربری نظامی - درآمده است.

ظاهره ایزدی در زمینه توسعه فضای سبز شهری اولین مشکل را انتخاب کاربری در سطح شهر بدون در نظر گرفتن شرایط محیطی می‌داند و معتقد است: «بسیاری از کاربری‌های پیش‌بینی شده، قابلیت تبدیل به فضای سبز را ندارند و با هزینه هرچقدر هم سنگین، بهره‌وری ضعیفی دارند. از حیث دسترسی و امنیت و مساحت نیز چنین است. به علاوه، از حیث نوع کاربری پیش‌بینی شده در طرح‌های تفصیلی نیز تعمیم‌بندی صحیحی صورت نگرفته است». به اعتقاد وی، تمام کاربری‌ها باید با علامت خاص از جنبه کارکرد مشخص شوند؛ مثلاً پارک محله‌ای، پارک منطقه‌ای، پارک حاشیه‌ای، فضای سبز عمومی خصوصی، فضای سبز حفاظت‌شده، فضای سبز خصوصی و نظایر اینها. با توجه به این تقسیم‌بندی نوع دسترسی و مساحت و کیفیت محیطی و در نظر گرفتن قسمت‌های مختلف در طراحی بدون پیچیدگی، کمک شایانی در بهداشت روانی شهر است. دیگر اینکه فضای عمومی باید دارای شرایطی باشد که امنیت شهروندان را کاملاً برقرار سازد، زیرا هر گونه تخلف در این فضاها به طراحی و مدیریت آن بر می‌گردد.

صلواتی برای توسعه شهر سبز توجه به این نکات را متذکر می‌شود: «احداث و ایجاد شبکه پیشرفته جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب شهری، جمع‌آوری و دفع بهداشتی زباله‌های شهر، تلاش در ایجاد آسایش صوتی برای شهروندان به ویژه هنگام کار و استراحت، احداث پارک‌ها و فضای سبز مناسب، که شهروندان را ترغیب به گذراندن اوقات فراغت آنان در شرایط مناسب و مطلوب سازد، ایجاد شرایط مناسب به منظور بهره‌مند شدن شهروندان از آب و هوا و خاک سالم در مسیر زندگی، حاکم کردن قوانین راهنمایی و رانندگی به منظور تضمین عبور پیاده‌ها از مکان‌هایی که حق عبور با آنهاست، ایجاد فضاهای تفریحی و ورزشی در نقاط مختلف شهر و نگهداری از آنها؛ و نظایر اینها». وی همچنین معتقد است: «زمانی که شرایط مذکور فراهم گشت، نیازهای اجتماعی و بهداشت روانی جامعه تأمین می‌شود و بیشترین سهم مسئولیت در این امر متوجه متفکران شهرساز، سازمان‌های طراحی، مدیریت شهر و نظایر آن است». وی می‌افزاید: «اگر اعتقاد داریم که محیط زیست سالم از مشخصه‌های شهرهای توسعه یافته است، باید توجه داشت که برای داشتن محیط زیست سالم در شهرها باید همواره سنجش و ارزیابی درستی از نیازمندی‌های شهر در دست داشت و برنامه‌ریزی جامع باید براساس نیازمندی‌های آشکار و پنهان صورت پذیرد. نیز باید تأکید کرد که توسعه فضاهای سبز شهری باید توزیعی عادلانه داشته باشد و همه مردم شهرها در هر نقطه‌ای که سکونت دارند، از فضای مناسب شهر سبز بهره‌مند گردند. از طرفی، اگر توسعه فضای سبز همراه با روند رشد و گسترش شهر انجام نشود، تردیدی نیست که شهر تدریجاً راه‌زوال را خواهد پیمود.

پس اگر به شهر به عنوان باشکوه‌ترین اثر تمدن و نماد جاودانه و شگفت‌انگیز خلاقیت انسان نگاه کنیم، نباید بگذاریم دستخوش تحولاتی گردد که به محیط زیست آن زیان وارد گردد. برای دست یافتن به چنین هدفی هم جلب مشارکت مردم در هر امری که بقای محیط زیست شهر را تضمین کند گام مؤثری است. مدیریت شهرها ضمن واگذاری امور مربوط به جمع‌آوری و حمل‌ونقل زباله‌ها، ضایعات فضای سبز و نظایر اینها به بخش خصوصی، می‌بایست نظارت بر انجام وظایف و کنترل بر نظافت و امور بهداشتی همه نقاط شهری و نظایر آن را در کنار برنامه‌ریزی‌های ساختاری برای شهر در نظر بگیرد و همواره پیگیر آن باشد».

نهایتاً باید این نکته را متذکر شد که نیازهای فضای فراغتی و تفریحی در سطح شهرهای ما رو به افزایش است. کمبود فضاهای مناسب برای تأمین این نیازها و عدم رعایت مقیاس بهره‌برداری در احداث و توسعه فضاهای سبز جدید منجر به افزایش تراکم رفتاری در این فضاها می‌گردد. برای مثال، احداث پارک در محلی دور از دسترس موجب تجمع فعالیت‌های ناسالم در آن می‌گردد. فقدان پارک شهری مناسب در منطقه شهری باعث هجوم استفاده‌کنندگان به پارک‌های محله‌ای و ایجاد مزاحمت برای ساکنان می‌شود. در یک پارک محله‌ای که مادری فرزند دو ساله‌اش را برای یادگیری ارتباط با طبیعت به فضاهای پارک آورده است، دوچرخه‌سوار و موتورسوار هم حرکت می‌کنند. اگر مکانی برای دوچرخه‌سواری وجود داشته باشد، می‌توان از ورود آنها به پارک محله‌ای ممانعت به عمل آورد. این موضوع را از نظر اجتماعی می‌توان در مقوله آسیب‌شناسی اوقات فراغت قابل بررسی کرد.

مسعودی در توضیح این مطلب چنین می‌افزاید: «شکل‌گیری فضای عمومی، جزئی از یک سیستم است که به نام فضاهای گذران اوقات فراغت طرح می‌گردد. وقتی در شرح خدمات طرح‌های شهری این موضوع به عنوان عنصری منفک و منفرد دیده می‌شود، احداث فضای سبز تنها راه حل تأمین فضای فراغتی شهروندان محسوب می‌گردد؛ در حالی که عناصری چون زمین ورزش محله‌ای، کتابخانه محله‌ای، نمایشگاه یا بازار مکاره و بسیاری فضاهای دیگر در مجموع فضاهای گذران اوقات را تشکیل می‌دهند که فضای سبز یکی از عناصر این مجموعه است. لذا تأمین نیازهای اجتماعی شهروندان نیازمند توسعه کلیه فضاهای مرتبط با این امر است. راضیه رضازاده در تکمیل موضوع می‌افزاید: «همان‌طور که برای دستیابی به شهر سبز به اضافه کردن برخی عناصر نیاز است، در مقابل برخی از عناصر مزاحم نیز که سیمای شهری را مخدوش می‌سازند و بهداشت روانی شهروندان را دچار مخاطره می‌کنند، باید حذف گردند. از آن جمله می‌توان به نصب بی‌قاعدۀ تابلوهای مختلف در نمای خیابان‌ها و بیلبوردهای خارج از مقیاس حاشیه بزرگراه‌ها اشاره کرد که بسیاری از آنها صرفاً با تقلید سطحی از غرب به فضاهای شهر اضافه شده‌اند، بدون آنکه کارکرد آنها در شهر به درستی مورد توجه قرار گیرد.

بررسی عوامل مؤثر در حفظ و نگهداری پارک‌ها و فضای سبز

مرضیه شاهوردیان
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی روستایی

با توجه به ناهنجاری‌هایی که در محیط زیست این کشورها به وجود آمده، ایجاد، ترسیم، بازسازی و ممانعت از تخریب و انهدام محیط زیست از ضروریات است. برای اصلاح ناهنجاری‌ها، به کارگیری اصول آمایش سرزمین در امر طراحی و برنامه‌ریزی و نیز اصلاح کاربری‌ها ضروری است و به کارگیری اصول آمایش سرزمین بایستی به وسیله خود دولت انجام گیرد. ولی در اصلاح کاربری‌ها، دولت به تنهایی قادر به انجام کار نیست و باید از نیروی مردم کمک گرفته شود. برای ترغیب مردم به امر ایجاد فضای سبز می‌بایست تجدید نظر اساسی در سیستم مدیریتی صورت گیرد و سیستم مذکور از مدیریت دولتی به مدیریت تعاونی یا خصوصی تبدیل شود.^(۱)

عوامل مؤثر در حفظ و نگهداری پارک و بوستان

این عوامل به سه دسته کلی تقسیم می‌شوند: عوامل مدیریتی، عوامل اجتماعی و عوامل محیطی (شرایط اقلیمی، میزان بارندگی، حاصلخیزی و نوع خاک، درجه حرارت، نور، رطوبت و جز آن)^(۲). در این نوشته عوامل انسانی بیشتر مدنظر قرار می‌گیرد و روی آن بحث خواهد شد.

عوامل مدیریتی

نهادها و ارگان‌های زیادی می‌توانند - و یا وظیفه دارند - که به این امر همت گمارند، اما از جمله نهادهایی که در این زمینه نقش بسیار مهم دارد و می‌تواند به شکلی نهادینه حتی از سنین پیش دبستانی به آموزش افراد بپردازد، آموزش و پرورش است. به همین دلیل ابتدا به نقش آن در کیفیت آموزش افراد در نگهداری فضای سبز پرداخته می‌شود.

متأسفانه آموزش و پرورش کشور ما به دلایل متعدد اقدام خاصی در جهت آموزش فضای سبز در نظام برنامه‌ریزی آموزش انجام نداده است. ورودی‌های این سیستم از بدو ورود به دبستان تا زمان فراغت از تحصیلات متوسط عمومی و فنی و حرفه‌ای آن گونه که باید «فضای سبز» را نمی‌شناسند و چنین چیزی نقشی در زندگی آنان بازی نمی‌کند. نهایتاً محصولات این سیستم، بیگانه با اهمیت واقعی فضای سبز در تندرستی، شادابی و نشاط و از سویی پویایی اقتصادی و جنبه‌های دیگر آن وارد اجتماع می‌شوند. شاید نخستین و اساسی‌ترین عامل ایجاد این امر فقدان ارتباط نزدیک و تنگاتنگ بین ارگان‌های دست‌اندرکار



پارک سامی - همجواری فضای سبز و میدان بازی کودکان

مقدمه

با نگاهی گذرا به دنیای پیشرفته کنونی از دیدگاه فضای سبز، می‌توان دریافت که گسترش فضای سبز در کشورهای گوناگون دنیا همبستگی تامی با پیشرفت کلی هر مملکت دارد. کشورهای پیشرفته دارای فضای سبز سرانه بیشتر، و کشورهای در حال توسعه یا توسعه نیافته به تناسب دارای حجم کمتری فضای سبز هستند. کشورهای جهان سوم، چنان در تنگنای اقتصادی به ویژه غذایی درگیرند که عمده نیروها و امکانات باید در جهت رفع نیازهای جسمانی افراد این کشورها به کار گرفته شود.^(۱)

جنگل و فضای سبز با برنامه‌ریزان آموزشی وزارت آموزش و پرورش است.

عامل دوم که درجه اهمیت بالایی دارد فقدان تبلیغات لازم از جانب متولیان جنگل‌ها و فضای سبز گیاهی کشور در توجه دادن مسئولان آموزش و پرورش و سایر دستگاه‌ها و نیز آحاد جامعه به ضرورت توجه هرچه بیشتر به مقوله فضای سبز است. این امر باعث گردیده است تا در میان تراکم اموری که ارگان‌های مختلف و مردم با آن مواجه‌اند، موضوع به‌بوته فراموشی سپرده شود و از نظرها محو گردد.

با توجه به ناهنجاری‌هایی که در محیط زیست کشورهای جهان سوم به وجود آمده، ایجاد، ترسیم، بازسازی و ممانعت از تخریب و انهدام محیط زیست از ضروریات است

فاکتور مهم دیگر در این زمینه فقدان احساس نیاز دست به کار شدن برای انجام نهضت همگانی در جهت حفظ و احیای فضای سبز است. لکن در سطح گسترده برای سمت دادن مردم و دولت به سوی روی آوردن به توسعه فضای سبز و درختان و نگهداری فضای موجود فعالیتی صورت نمی‌گیرد و این خلأ همچنان به چشم می‌خورد.

نقش آموزش و پرورش در جهت‌دهی به حفظ و نگهداری فضای سبز

آموزش به مجموعه‌ای از تعلیمات پیوسته گفته می‌شود که آموزشگر به کمک فنون آموزشی و وسایل دیداری و شنیداری، دستاوردهای پژوهشی و تجربی را در قالب برنامه‌هایی به فراگیران خود انتقال می‌دهد. این آموزش می‌تواند شامل موضوعات متنوع و در سطوح مختلف سنی باشد.

ایجاد، حفظ و نگهداری فضای سبز نیز از جمله مقولاتی است که آموزش آن از دوران پیش دبستانی تا مقطع بالاتر تحصیلی بسیار ضروری است. از طرفی آموزش و پرورش به‌عنوان یکی از نهادهای مهم در رسیدن به این هدف می‌تواند و باید راهکارهای مناسبی را به منظور فرهنگ سازی در این راه ارائه دهد. کتاب‌ها

و متون درسی از بهترین ابزارها برای دستیابی به چنین وضعیتی به شمار می‌آیند. در زمان حاضر کتب درسی در مقاطع مختلف تحصیلی تلاش چندانی برای ایجاد یادگیری در دانش آموز در درک و فهم این امر که فضای سبز از جمله حیاتی‌ترین مقوله‌های پیرامونی است و نگهداری آن هم بالطبع حساسیت‌ها و ظرافت‌های خاص خود را می‌طلبد، نکرده‌اند. تنها درسی که می‌تواند به نحو مؤثر و چشمگیر و با ارائه یک سلسله مطالب مربوط به هم‌روشن‌های حفظ و نگهداری و حتی ایجاد فضای سبز را آموزش دهد، جغرافیاست. در کتاب‌های فعلی مطالب مختلفی در مورد نقش و اهمیت جنگل‌ها، درختان و نتایج از بین بردن آنها به‌طور مختصر ارائه شده است، ولی با توجه به اهمیت بسیار زیاد موضوع، این مطالب بسیار جزئی است، و از طرفی چندان تأثیر مهمی در تغییر بینش و رفتار دانش‌آموزان نسبت به حفظ فضای سبز موجود و تشویق آنها برای ایجاد آن ندارد.

با علم به اینکه کشور ما در رده کشورهای فقیر جهان از لحاظ

داشتن پوشش گیاهی قرار دارد و بیابان‌ها نیز در حال گسترش‌اند، پس دست به کار شدن برای نهضت ملی به منظور ایجاد، حفظ و نگهداری فضای سبز امری اجتناب‌ناپذیر است. دستیابی به این مقصود، مطالعه و تحقیق و تغییر محتوای کتاب‌های درسی و به ویژه جغرافیا را بیش از پیش ضروری می‌سازد. این امر باید به صورت واحد عملی در درس جغرافیا مطرح شود و جنبه قانونی و نظام‌مند پیدا کند. دانش آموز باید در کنار تئوری‌هایی که در زمینه اهمیت پوشش سبز از بر می‌کند، یک روز پرورش و نشاط را در زمینه کاشت نهال نیز تجربه کند و یاد بگیرد که درختان تا چه حد در زندگی وی نقش اساسی دارند. البته رسیدن به این مرحله، به رغم آنکه بسیار ساده است ولی به دلایل متعددی همواره با اشکالات خاص خود روبه‌رو بوده است،

همچون:

۱- عدم احساس نیاز واقعی نسبت به جایگاه فضای سبز در تمام شئون زندگی.

۲- فقدان ارتباط چندسویه بین آموزش و پرورش و سایر نهادها و ارگان‌ها که می‌توانند به نحوی در پیشبرد هدف مؤثر باشند.

۳- عدم حمایت‌های مالی، فنی، اجرایی و نظایر آن از آموزش و پرورش، برای دستیابی به هدف پیش گفته.

۴- عدم همکاری و مشارکت اصولی و زیربنایی بین آموزش و پرورش و سازمان‌هایی چون جنگلداری، منابع طبیعی و دیگران در ارائه اطلاعات راهبردها، راهکارها و روش‌های مطالعاتی، اجرایی و حفاظتی برای نگهداری پوشش سبز موجود.

۵- توجه کمتر به تجارب و روش‌ها و تکنیک‌های ابداعی به کار گرفته شده در آموزش و پرورش سایر کشورهای جهان و انطباق آن با شرایط و خاستگاه‌های طبیعی کشورمان.

به هر تقدیر دیر یا زود مسئولان امر متوجه حساسیت این امر خواهند شد ولی امید است که تا دیر نشده راهی برای جبران آن پیدا شود. نباید برای چنین امر مهم و حیاتی منتظر روش‌ها و تکنیک‌های ابداعی سایر کشورها بود؛ زیرا زمانی که ایرانیان دست به احداث باغ و پردیس - آن هم در دل بیابان‌ها - زده بودند کمتر کشوری به این فناوری رسیده بود. نگهداری و توسعه فضای



آموزش درختکاری به کودکان



پارک نیوروان

و در مدارس، دانشکده‌ها و سطوح مختلف آموزشی خود همه ساله صدها نفر متخصص در امور جنگل و فضای سبز تربیت کرده و سیل عظیمی از جوانان کشور را به سوی مراکز علمی و تحقیقاتی رشته جنگل و نهایتاً پهنه‌های کاشت و داشت و برداشت جنگل‌ها و مراتع و پوشش گیاهی سوق می‌دهد. این کشور با عنایتی که به سیستم آموزشی خود در این شاخه کرده، الگویی برای بسیاری از کشورها گردیده است و کارشناسان فضای سبز آن برای ارائه مهارت‌های‌شان به نقاط مختلف دنیا گسیل شده‌اند.

در کشور ما نیز می‌توان با برنامه‌ریزی منسجم آموزش‌های ساده و کم‌هزینه ولی اصولی را در ایجاد و حفظ و نگهداری فضای سبز از مدارس آغاز کرد. اهتمام به این طریقه آموزش توأم با یادگیری مؤثر، زمینه‌های تغییر و تحول ساختار آموزشی کشور را در ارتقای فرهنگ و بینش صحیح نسبت به فضای سبز، درختان و نقش آنها در محیط زیست در دانش آموزان، به نحو بهینه و شایسته‌ای ترویج و تحکیم می‌کند.

آموزش اهمیت فضای سبز از طریق مدارس

این موضوع شامل برنامه‌های آموزشی است که می‌توان با کمک معاونت امور آموزشی وزارت آموزش و پرورش به تنظیم آن اقدام کرد. این کار را می‌توان با تهیه متون ساده و روان برای کتاب‌های درسی دوره ابتدایی آغاز کرد. متن باید ساده و روان تهیه شود و همراه با عکس‌هایی از درختان و بوته‌ها باشد که دانش آموز نمونه آنها را در خانه، کوچه، خیابان و پارک بتواند ببیند.

در پایان هر متن درسی می‌توان توصیه‌هایی به فرزندان کرد که همیشه مواظب گل و گیاه و درختان جوان باشند. ضمن این کار می‌توان بازدیدهای دسته جمعی از خزانه‌ها و مراکز تکثیر و پرورش گل ترتیب داد و باغبان‌ها با حوصله و دقت با جلب توجه بچه‌های بازدید کننده درخصوص نگهداری و مواظبت از باغچه‌ها و درختان به آنان آموزش‌های لازم را بدهند. برنامه‌های آموزشی از طریق کتاب باید به تدریج دوام و قوام و

سبز با ایجاد فرهنگ آن در کشور و همکاری سایر سازمان‌ها و نهادها در حل برخی مشکلات مالی و اجرایی فنی، که به نظر می‌رسد عوامل اصلی در توقف یا کندی این حرکت هستند، خودبه‌خود برداشته خواهد شد. لیکن هدف نگارنده از ارائه برخی تجربیات کشورها، نشان دادن اهمیت و احساس ضرورت این امر از دیدگاه آنها و مقایسه میزان توجه و اهتمام ما در مورد فضای سبز نسبت به آنهاست.

در کشور هندوستان با مشارکت آموزش و پرورش، حمایت سازمان‌های دولتی و تعاونی و همکاری و مشارکت مردم مؤسسه‌ای به نام مؤسسه بهبود زمین‌های بایر شکل گرفته است که در پرتو آموزش‌های ارائه شده برای احیای سالانه حداقل ۵ میلیون هکتار زمین بایر و تبدیل آن به پوشش سبز همت می‌گمارد. این مؤسسه در خلال سال‌های ۸۶ - ۱۹۸۵ موفق به کاشت سه میلیارد اصله نهال گشته و در زمان حاضر دارای تجارب گرانبهایی است.

ایجاد، حفظ و نگهداری فضای سبز نیز از جمله مقولاتی است که آموزش آن از دوران پیش دبستانی تا مقطع بالاتر تحصیلی بسیار ضروری است

آواش کاوشال، که از دست‌اندرکاران برنامه توسعه فضای سبز در هندوستان است، طی مصاحبه‌ای اعلام کرده است که ما بر روی صفحات کاغذین درخت نمی‌کاریم بلکه وقتی می‌گوییم یک هزار درخت می‌کاریم، باید بکاریم و می‌کاریم؛ حتی بیش از آنچه گفته‌ایم^(۴).

کشور شیلی نیز به طور متوسط هر ساله ده هزار هکتار زمین را زیر پوشش فضای سبز قرار داده است. این امر در طی سال‌های اخیر به سالیانه بیست هزار هکتار رسیده است و بر اساس برنامه‌ریزی دراز مدت سطح جنگل‌داری در سال به یکصد هزار هکتار خواهد رسید. کشور شیلی موفقیت خود را در این زمینه عمدتاً بر توجه به آموزش عمومی و مشارکت مردم معطوف داشته

توافقی‌های به عمل آمده بین اشخاص حقیقی یا حقوقی در کاربری اراضی تغییرات گسترده‌ای رخ می‌دهد و یا برای فضای سبز موجود مجوز قطع صادر می‌شود.

کشور شیلی در مدارس، دانشکده‌ها و سطوح مختلف آموزشی خود همه ساله صدها نفر متخصص در امور جنگل و فضای سبز تربیت کرده و سیل جوانان را به سوی مراکز علمی و تحقیقاتی رشته جنگل و نهائیناً پهنه‌های کاشت و داشت و برداشت جنگل‌ها و مراتع و پوشش گیاهی سوق می‌دهد

۲- حفظ باغ‌های قدیمی و جدید برای داخل و اطراف شهرها و جلوگیری از تفکیک و قطعه‌بندی آنها.

۳- تجدید نظر در قطعه‌بندی اراضی در نظر گرفته شده برای احداث ساختمان‌ها، لزوم رعایت محوطه سازی و اختصاص درصدی از آن برای فضای سبز و توسعه آن؛ و چنانچه کمبود مصالح مطرح است، سطح زیربنا محدود شود و نه محوطه سازی.

۴- منوط و مشروط کردن صدور جواز ساختمان و ارائه پایان کار ساختمان‌ها، منازل، ادارات، مدارس، پادگان‌ها، کارگاه‌ها و جز اینها به رعایت حریم فضای سبز.

۵- در صورت تخریب بافت‌های قدیمی و نامناسب و خانه‌های مخروبه در سطح شهر و تبدیل آنها به ساخت‌وسازهای جدید قسمتی از آن طی مطالعاتی دقیق بر روی شهر و هماهنگ با اصول شهرسازی برای تبدیل به پارک و فضای سبز اختصاص یابد و افراد محله‌ها برای نگهداری از آن مورد تشویق قرار گیرند.

۶- احیای چشمه‌ها، قنوت، چاه‌ها و استفاده از آب رودخانه‌ها، کنترل هرزآب‌ها خصوصاً در فصول بارندگی و هدایت و نگهداری آن برای آبیاری فضاهای سبز موجود یا احداثی، با همکاری سازمان آب و ارگان‌های ذی‌ربط و لزوم سرمایه‌گذاری مناسب در این زمینه، که با توجه به کمبود آب تصفیه شده و گرانی تهیه آن اهمیت زیادی دارد.

۷- تأمین نیروی انسانی، ماشین آلات، امکانات و اعتبارات لازم و کارساز برای شهرداری‌ها و دست‌اندرکاران در واحدهای فضای سبز برای فراهم ساختن و نظارت بر اجرای عملیات احداث و نگهداری پارک و انتقال آب، که بدون شک مؤثرترین نیروی محرکه، نیروی متخصص و به خصوص اعتبارات مکفی برای انجام این امور است.

۸- تأمین ماشین‌های آبیاری به مقدار لازم برای آب‌رسانی به قیمت دولتی و حتی رایگان (با توجه به اهمیت موضوع) و تحویل آن به شهرداری‌هایی که اعتبارات و امکانات مالی چندان مناسبی ندارند و تأمین قطعات یدکی لازم برای رفع نواقص ضمن کار، که می‌توانند تأثیر عمده در امکان توسعه و نگهداری فضای سبز فراهم آورند.

۹- ایجاد مرکز تولید، فروش و یا اهدای بذر و نهال که تأمین کننده بذر و نشای گل، چمن و درختچه‌های زمینی اصلاح و

استحکام بیشتری یابد. مثلاً برای دانش آموزان کلاس‌های چهارم و پنجم ابتدایی می‌توان کارهایی مانند کاشت بوته و نهال درختان و قلمه‌گیری و کاشت آن را آموزش داد و در مواردی آنها را وارد دوره‌های عملی کرد.

با وارد شدن نوجوان به دوره آموزش راهنمایی و تحصیلات متوسطه، آموزش نگهداری و توسعه فضای سبز نیز می‌بایست ادامه یابد. همچنین با هماهنگی سازمان تحقیقات جنگل‌ها و مراتع که تقریباً در سراسر کشور دارای دفاتر کار و ایستگاه‌های تحقیقاتی و اجرایی است، می‌بایست نسبت به تنظیم برنامه‌های آموزشی و اجرایی اقدام گردد.

فعالیت‌ها و اقدامات سایر ارگان‌های دولتی (سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور، جهاد کشاورزی، شهرداری و دیگران)

۱- پیش‌بینی اراضی لازم برای فضای سبز در طرح‌های جامع و هادی، به نحوی که ضمن تأمین فضای سبز، کمبود فضای سبز در سایر مناطق تا رسیدن به حد استانداردهای مطلوب در سطح ایران - و در صورت امکان استاندارد بین‌المللی - جبران شود. بدین ترتیب، لزوم حضور فعال مسئولان فضای سبز در پیش‌بینی و تصویب طرح‌های جامع و هادی بسیار محسوس است. البته در کشور ما تا این مرحله به خوبی و با ضوابط قانونمند و استانداردهای مناسب پیش می‌رود ولی در مرحله عمل با



تهران - باغ سنگی - پارک جمشیدیه

تضمین شده باشد و آن را با قیمت ارزان و با کیفیت مرغوب هم در اختیار واحدهای فضای سبز و هم مردم مشتاق خصوصاً در روزهایی مثل روز درختکاری و یا ایام تعطیل بگذارند. بهتر است برخی از این مراکز در نزدیکی مکان‌هایی از جمله برگزاری مراسم نماز جمعه، مکان‌های مناسب برای جنگل کاری و نظایر اینها باشد. البته سازمان جنگل‌بانی و شهرداری می‌توانند مناطقی از شهر را برای کاشت درخت و ایجاد جنگل انتخاب کنند و قبلاً آب فضای سبز آن منطقه را فراهم سازند. بهتر است برای

«همکار افتخاری طرح ایجاد فضای سبز» دارای کارت ویژه‌اند و هنگام کار و در مواقع ضروری می‌توانند از مساعدت و یاری سایر مأموران شهرداری، و در صورت لزوم با رعایت جنبه‌های قانونی از مساعدت نیروی انتظامی کشور بهره‌مند شوند

صرفه جویی در مصرف آب از گونه‌های مناسب و مقاوم به خشکسالی استفاده شود. همچنین با تبلیغ در تلویزیون و رسانه‌های گروهی چگونگی حفر چاله و کاشت درخت به عموم مردم نشان داده شود و با استفاده از وسایل نقلیه عمومی آنها را به منطقه مورد نظر انتقال دهند.^(۵)

۱۰- تأمین الکتروموتور و وسایل مورد نیاز تجهیز و راه‌اندازی ایستگاه‌های پمپاژ و تأمین قطعات یدکی مورد نیاز به قیمت دولتی و مناسب برای تأمین آب و تأمین لوله برای احداث شبکه‌های جدید و یا تکمیل شبکه‌های قدیمی و تعمیر و مرمت آنها.

۱۱- برگزاری سمینارها، کنفرانس‌ها و کلاس‌های آموزشی در سطوح مختلف برای استفاده از دستاوردهای عملی در زمینه طراحی، نگهداری و توسعه فضای سبز.^(۶)

۱۲- نصب پرده‌های سینمایی سیار در پارک‌ها و میدان‌های بزرگ هنگام شب و نمایش فیلم‌های آموزشی و انیمیشن و نظایر آنها در مورد اهمیت فضای سبز و چگونگی حفظ و نگهداری از آنها.

استفاده از رسانه گروهی (تلویزیون، رادیو و جز اینها)

به طور کلی همانند سایر انواع آموزش‌هایی که در سطوح مختلف و از طریق کانال‌های متفاوت همه روزه ارائه می‌گردند، در مسیر فضای سبز نیز بهره‌گیری از فناوری آموزشی، نظریه‌های یادگیری و روش‌های مناسب آموزشی که اقدام به طراحی برنامه‌های کوتاه مدت و بلندمدت آموزش مستمر از طریق تلویزیون کند، بسیار محسوس است.

می‌بایست گروه‌های آموزشی در شبکه‌های تلویزیونی و رادیویی از طریق تهیه فیلم‌های متنوع و آموزنده و برنامه‌های ارشادی اهمیت فضای سبز را برای همگان آشکار سازند و قابلیت‌های یادگیری افراد را در این زمینه بالا ببرند. علاوه بر این، با مشارکت تهیه کنندگان برنامه‌های تلویزیونی مخصوص بچه‌ها که همه روزه از چند کانال تلویزیون پخش می‌شوند و

دارای جاذبه قوی و چند میلیون بیننده پروپا قرص هستند، اهمیت و نقش گل و گیاه در سلامتی و زیبایی محیط زیست خانواده‌ها به نحو شایسته‌ای در برنامه‌ها گنجانیده شود.^(۷)

از طریق رسانه‌های دیگر اجتماعی نظیر روزنامه‌ها و مجله‌ها و همچنین استفاده از بروشورها و سایر امکانات تبلیغاتی زمینه ایجاد فرهنگ رشد فضای سبز در جامعه فراهم گردد و همگان با آن آموزش‌های مورد نیاز آراسته شود.

چاپ کتب آموزشی درباره چگونگی ایجاد فضای سبز در منازل، مدارس، اداره‌ها، کارخانه‌ها و نظایر آن از طریق ناشران و ارگان‌های مطبوعاتی مورد حمایت قرار گیرد.^(۸)

عوامل اجتماعی

افزایش سطح مشارکت مردم: افزایش وسعت مشارکت مردم شامل انجام اقدامات اجرایی به شرح زیر است:

- با تنظیم برنامه اطلاع رسانی از همه کسانی که در گذشته یا حال دست‌اندرکار امور تحقیقاتی آموزشی و اجرایی در ایران و سایر نقاط جهان هستند دعوت به همکاری شود.

همکاری می‌تواند شامل استفاده از اوقات فراغت آنان در طول روز و ساعاتی از اوایل شب به عنوان نظارت و بازرسی و مراقبت از فضای سبز ایجاد شده و مورد استفاده مردم باشد. تفصیل موضوع، مثلاً شامل حضور در مراکز کار و تذکر نکاتی است که می‌تواند به بهبود کمی و کیفی ایجاد فضای سبز بینجامد.

افراد پیش گفته به عنوان «همکار افتخاری طرح ایجاد فضای سبز» دارای کارت ویژه‌اند و هنگام کار و در مواقع ضروری می‌توانند از مساعدت و یاری سایر مأموران شهرداری، و در صورت لزوم با رعایت جنبه‌های قانونی، از مساعدت نیروی انتظامی کشور بهره‌مند شوند.

- شوراها محلی می‌بایست به نوعی در نگهداری و توسعه فضای سبز مشارکت داده شوند و بین محله‌های مختلف رقابت سازنده و دوستانه‌ای ایجاد گردد و هر ۳ ماه یا ۶ ماه یا سالانه بهترین محله‌های شهرداری با قید کارهای انجام شده از طریق رسانه‌های گروهی (به ترتیب اهمیت تلویزیون، رادیو، روزنامه و مجلات موجود در کشور) به مردم معرفی گردند و مورد تشویق قرار گیرند.

فعالیت‌های نظارت و ارزشیابی هر قدر هم که دقیق انجام شوند، تنها در صورتی ارزش خواهند داشت که توصیه‌های مردم دقیقاً مورد بررسی قرار گیرد و در صورت مناسب بودن، به دست خود مردم و کارکنان درگیر طرح اجرا شود. این کار شامل تبادل نظرهایی کاملاً صادقانه و دوستانه با تمامی افراد شرکت کننده در طرح و اشتیاق به گوش دادن به حرف آنها و صحبت کردن با آنهاست.

در تمامی مراحل یاد شده، باید با تمامی طرف‌های ذی‌نفع در سطحی گسترده تبادل نظر صورت گیرد. در اغلب موارد قدری سازش ضرورت دارد تا اطمینان حاصل شود که منافع این طرح در اثر ایرادهای وارد بر چیزهایی که ممکن است در عمل رضایت بخش نبوده باشند، تباها نشوند.

پانوش:

- ۱- مرتضی خوشخوی، گسترش آموزش و پژوهش در فضای سبز، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، سال ۷۱، ص ۵۷.
- ۲- محمد علی دهباری، نقش مردم در نگهداری و توسعه فضای سبز، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، سال ۷۱، ص ۱۲۰.
- ۳- مسعود مردوخ، نگهداری و توسعه فضای سبز، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، سال ۷۱، ص ۹۳.
- ۴- غلامرضا محمدزاده، ۱۳۷۱، ۵۲.
- ۵- میرپرین سلامی سعادت‌لو، ۱۳۷۱، ۴۸.
- ۶- مسعود مردوخ، ۱۳۷۱، ۹۵-۹۹.
- ۷- محمد علی دهباری، ۱۳۷۱.
- ۸- غلامرضا محمدزاده، ۱۳۷۱، ۵۵.

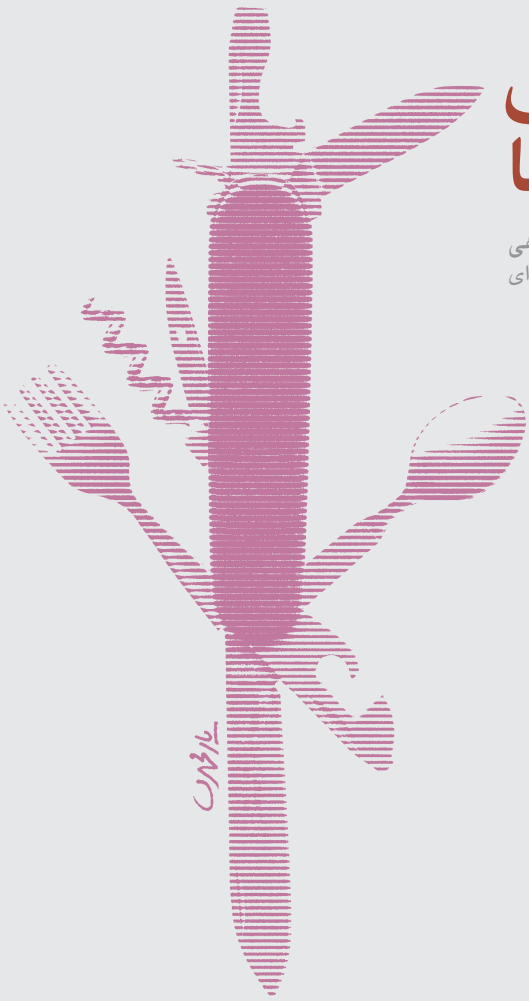
منابع:

- ۱- خوشخوی، مرتضی؛ «گسترش آموزش و پژوهش در فضای سبز»، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.
- ۲- دهباری، محمد علی؛ «نقش مردم در نگهداری و توسعه فضای سبز»، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.
- ۳- دهباری، محمد علی؛ «نقش مردم در نگهداری و توسعه فضای سبز»، (قسمت دوم)، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.
- ۴- سلامی سعادت‌لو، میر پرین؛ «نگهداری و توسعه فضای سبز»، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.
- ۵- شاهوردیان، مرزیه؛ طراحی و مکان‌یابی فضاهای سبز و بوستان‌های روستایی، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه اصفهان، ۱۳۸۱.
- ۶- محمدزاده، غلام رضا؛ «نقش آموزش در ارتقای دانش عمومی جامعه نسبت به فضای سبز»، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.
- ۷- مردوخ، مسعود؛ «نگهداری و توسعه فضای سبز»، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، اول، ۱۳۷۱.

ارتقاء بهره‌وری در عمران شهری مفاهیم و شاخص‌ها

زهرا عربشاهی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



مقدمه

فعالیت‌های عمران شهری عمدتاً فعالیت‌هایی هستند که استفاده بیشتر و بهتر از ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهرها را به طور مستقیم و یا غیرمستقیم می‌سازند. عمده‌ترین این فعالیت‌ها اینها هستند: ساماندهی کاربری اراضی شهری و استقرار مناسب فعالیت‌ها، ایجاد دسترسی مناسب به شبکه توزیع آب شهری و جمع‌آوری و دفع بهداشتی فاضلاب، تأمین ایمنی شهروندان در مقابل حوادث غیرمترقبه، تأمین امکانات و تأسیسات حمل و نقل و عبور و مرور، ایجاد امکانات و تأسیسات مورد نیاز برای جمع‌آوری، بازیافت و دفع بهداشتی زباله، ایجاد تسهیلات و فضای سبز شهری و همچنین اداره امور شهرها و مدیریت شهری. با توجه به لزوم کنترل، نظارت و هدایت فعالیت‌های شهری، به منظور هماهنگی و انطباق آنها با یکدیگر و به علت گستردگی و تنوع مجموعه فعالیت‌های مورد نظر، بدنه اجرایی نیازمند سازماندهی قوی و مستحکمی است که با عنوان اداره امور شهری، مهم‌ترین وظیفه مدیریت شهری قلمداد می‌شود.

با چنین نگاهی به فعالیت‌های عمران شهری، پرداختن به موضوع بهره‌وری فعالیت‌های عمران شهری و مؤلفه‌های آن (کارایی و اثربخشی) برای بهینه‌سازی سازوکار سیستم شهری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

در این نوشته قصد بر آن است تا ضمن بررسی و تجزیه و تحلیل مفهومی این واژه به ارائه مهم‌ترین شاخص‌هایی که می‌توانند سنجش ارتقای بهره‌وری را امکان‌پذیر سازند، پرداخته شود.

تعریف بهره‌وری

تعریف‌های گوناگونی از بهره‌وری وجود دارد که عمده‌ترین‌شان در ادامه درج می‌گردند:

محصولات مختلف با ادغام چهار عامل اصلی زمین، سرمایه، کار و سازماندهی حاصل می‌شوند. نسبت این عوامل بر تولید معیاری برای سنجش بهره‌وری است^(۱).

آژانس بهره‌وری اروپا EPA در مورد بهره‌وری چنین اظهار نظر می‌کند:

«الف - بهره‌وری درجه استفاده مؤثر از هر یک از عوامل تولید است.

ب - بهره‌وری دیدگاهی فکری است که همواره سعی دارد آنچه

را که در زمان حاضر موجود است بهبود بخشد. بهره‌وری مبتنی بر این عقیده است که انسان می‌تواند کارها و وظایفش را هر روز بهتر از قبل انجام دهد. بهره‌وری مستلزم آن است که به طور پیوسته تلاش‌هایی در راه انطباق فعالیت‌های اقتصادی با شرایطی که دائماً در حال تغییر است، به همراه تلاش‌هایی برای به کارگیری نظریه‌ها و روش‌های جدید، انجام گیرد».

مرکز بهره‌وری ژاپن JPC در مورد بهره‌وری معتقد است: «هدف بهبود بهره‌وری عبارت است از به حداکثر رساندن استفاده از منابع، نیروی انسانی، تسهیلات و جز اینها، به طریقه علمی و با کاهش هزینه‌های تولید، گسترش بازارها و افزایش اشتغال، برای افزایش دستمزدهای واقعی و بهبود معیارهای زندگی، آن گونه که به نفع کارکنان و مدیران و مصرف‌کنندگان باشد»^(۲).

همسو با همین اهداف، سازمان بهره‌وری آسیا APO بهره‌وری را ارتقای کارایی و اثربخشی عملکردهای انسانی در همه ابعاد توسعه اقتصادی اجتماعی می‌داند که بهبود قطعی کیفیت زندگی انسان‌ها را در پی دارد^(۳).

حال، با توجه به تعاریف ارائه شده، بهره‌وری را می‌توان افزایش میزان و نسبت مؤثر حاصل به عوامل تولید دانست، به طوری که ضمن دستیابی به ستانده‌های بیشتر از داده‌های موجود (کارایی) انطباق نتایج حاصل با اهداف مورد نظر (اثربخشی) صورت پذیرفته

باشد.

آن دسته از بخش‌ها که ستانده آنها ماهیت اجتماعی و غیرملموس دارند، این مفهوم دیرتر و با صعوبت بیشتری تعریف می‌شود و طبعاً بسیار مشکل‌تر عملیاتی می‌گردد.

باید توجه داشت که در فعالیت‌های عمران شهری، ستانده‌هایی چون جمعیت تحت پوشش خدمات و تأسیسات

محصولات مختلف با ادغام چهار عامل اصلی زمین، سرمایه، کار و سازماندهی حاصل می‌شوند. نسبت این عوامل بر تولید معیاری برای سنجش بهره‌وری است

شهری، خدمات ارائه شده، مواد بازیافتی، سفرهای انجام شده با حمل و نقل عمومی و نظایر اینها مفاهیمی ترکیبی از منافع اقتصادی اجتماعی‌اند که به خودی خود منافع و ستانده‌های جانبی دیگری نیز در درون خود دارند. از این دست‌اند کاهش زمان اتلاف سفرهای درون شهری، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سالم‌سازی هوای شهرها، کاهش خسارت‌های جانی و مالی، افزایش سطح بهداشت عمومی و نظایر اینها، که بعضاً خارج از فعالیت‌های عمران شهری محاسبه می‌شوند و به طور عملی فاقد مبنای محاسباتی در نظام بهره‌وری کشور هستند.

با توجه به موارد پیش‌گفته، تعریف کاربردی بهره‌وری در فعالیت‌های عمران شهری را می‌توان چنین عنوان کرد: افزایش نسبی بازده اقتصادی اجتماعی فعالیت‌های عمرانی و خدماتی شهری در ازای استفاده بهینه از نیروهای کار، سرمایه و دیگر عوامل تولید در جهت انطباق فعالیت‌ها با اهداف توسعه شهری و ناحیه‌ای.

دلایل پرداختن به بهره‌وری در عمران شهرها

از آغاز حیات بشر همواره کار و تلاش برای استفاده مناسب از امکاناتی که در اختیار اوست مطرح بوده است و از آغاز انقلاب صنعتی نیز فکر استفاده بهینه از منابع موجود، بیش از پیش مطرح شده است. بنابراین موضوع بهره‌وری همواره با زندگی بشر و

هدف بهبود بهره‌وری عبارت است از به حداکثر رساندن استفاده از منابع، نیروی انسانی، تسهیلات و جز اینها، به طریقه علمی با کاهش هزینه‌های تولید، گسترش بازارها و افزایش اشتغال، برای افزایش دستمزدهای واقعی و بهبود معیارهای زندگی، آن گونه که به نفع کارکنان و مدیران و مصرف‌کنندگان باشد

فعالیت‌های آن قرین بوده است. گرچه این موضوع به صورت رابط کمی تقسیم ستانده بر داده و اندازه‌گیری و تجزیه و تحلیل آن مطرح نمی‌شده ولی همواره جزو اندیشه‌های بشر برای بهبود وضع موجود بوده است.

تبیین مؤلفه‌های بهره‌وری

بهره‌وری معیار سنجش فعالیت‌هاست. از آنجا که فعالیت‌های انسان نمی‌تواند بدون هدف و مقصد باشد، وقتی سخن از بهره‌وری به میان می‌آید، سنجش هر فعالیتی با توجه به هدف آن صورت می‌گیرد. این سنجش را می‌توان از دو زاویه انجام داد: (۳) اول: سنجش کارایی (Efficiency)، که در آن توانایی دستیابی به ستانده‌ها از داده‌های کمتر، ارزیابی می‌شود (خوب کار کردن سیستم).

دوم: سنجش اثربخشی (Effectiveness)، که در آن نتایج حاصل از فعالیت با اهداف پیش‌بینی شده، تطبیق داده می‌شود و ارزیابی می‌گردد (کار خوب کردن سیستم).

با توجه به آنکه هر سیستم مجموعه‌ای است از عناصر و یا نهادهای مرتبط با یکدیگر که تعامل آنها باعث انجام فرایندهای تبدیل ورودی‌ها به خروجی‌ها می‌شود، بنابراین معیارهایی که اثربخشی و کارایی هر سیستم را ارزیابی می‌کنند، تبیین‌کننده میزان بهره‌وری سیستم‌اند.



بهره‌وری در یک نهاد، سازمان یا سیستم مشخص می‌کند که آن نهاد یا سیستم از منابعی که در اختیار دارد (اعم از منابع مالی، سرمایه انسانی، تکنولوژی، مواد خام و جز آن) تا چه حد خوب (یا متوسط یا ضعیف) برای رسیدن به اهداف خود استفاده می‌کند.

تبیین کاربردی بهره‌وری

هنگامی که مفهوم کلی مطرح شده در تعریف بهره‌وری منطبق با فعالیت‌های عمران شهری مورد توجه قرار گیرد، تفاوت‌های ویژه‌ای در برخورد کاربردی با این مفهوم حاصل می‌گردد. در بخش‌های تولیدی این مفهوم با سهولت بیشتری جنبه عملی به خود می‌گیرد ولی در بخش‌های اجتماعی و فرهنگی و خصوصاً

به طور کلی در دهه‌های اخیر عوامل زیر بر توجه سازمان یافته و نظام‌مند به بهره‌وری تأثیر داشته است:

نخست، زمان در عصر جدید به عنوان مهم‌ترین منبع و از جمله محدودترین منابع، حساب می‌آید. سنجش کارایی و اثربخشی سیستم‌ها به انسان کمک می‌کند تا در کوتاه‌ترین زمان ستانده

بهبود محیط شهری نیازمند توجه به فرایند بهره‌وری - خصوصاً بهره‌وری سبز- در کاهش ضایعات و دورریزها، مدیریت مواد زائد شهری و خانگی، استفاده از پسماندهای صنعتی، بهینه‌سازی مصرف انرژی و مانند اینهاست

موردنظر را از داده‌ها به دست آورد؛ یعنی هر کاری در زمان مناسب و بموقع انجام شود.

دوم، با توجه به سرعت پیشرفت فناوری در دهه‌های اخیر، اقتصادی بودن فعالیت‌ها حکم می‌کند که تولید کالا یا ارائه خدمات، با در نظر گرفتن بهره‌وری بیشتر (نسبت بالاتر ستانده به داده) صورت گیرد. همچنین پایین نگهداشتن هزینه‌های صرفه‌جویی‌شدنی در تولید کالا و ارائه خدمات اقتضا می‌کند کارایی (دستیابی به ستانده بیشتر در مقابل داده کمتر) و نیز اثربخشی ستانده (در جهت اهداف سازمان یا سیستم موردنظر) به دقت مورد ملاحظه قرار گیرد.

سوم، محدودیت‌های منابع مختلف در مقابل خواسته‌های متنوع و نامحدود بشر باعث شده است منابع و ذخایر کره زمین به شدت مورد بهره‌برداری قرار گیرد، و این خود فکر استفاده مؤثرتر و بهتر از منابع را در شکل توجه به افزایش بهره‌وری در تولید کالا و ارائه خدمات تقویت کرده است.

چهارم، توجه به محیط‌زیست موجب کاهش ضایعات و دورریزها و یا بازیافت و استفاده مجدد از برخی پسماندها شده است. به علاوه، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و استفاده از انرژی‌های غیرآلاینده برای سالم‌سازی محیط‌زیست بشر نیز تأثیرات عمده‌ای در توجه به موضوع ارتقای بهره‌وری داشته است. البته باید توجه داشت که بهبود محیط‌زیست و ارتقای بهره‌وری رابطه‌ای دو طرفه است و همان‌طور که افزایش بهره‌وری به بهبود محیط‌زیست کمک می‌کند، محیط‌زیست نیز در افزایش کمی و کیفی عملکرد نیروی کار، سرمایه، مدیریت و نظایر اینها مؤثر است.

در این رهگذر و با توجه به عوامل کلی توجه خاص به بهره‌وری در دهه‌های گذشته، عمده‌ترین و مهم‌ترین دلایل توجه به بهره‌وری را در فعالیت‌های خدمات و عمران شهری می‌توان بدین شرح ذکر کرد:

۱- مدیریت شهری به عنوان سیستم و یا سازمانی عمومی برای ارائه خدمات شهری و سرمایه‌گذاری در امور عمرانی شهرها به سنجش کارایی و اثربخشی خدمات شهری و فعالیت‌های عمرانی خود نیاز دارد. توجه به بهره‌وری مدیریت شهری، امکان پاسخگویی مناسب به نیازهای شهروندان را امکان‌پذیر می‌کند و از آنجا که مدیریت‌های شهری حکومت‌های محلی انتخابی‌اند،

بیش از سایر سیستم‌ها به ارزیابی خود از نگاه افزایش بهره‌وری و ارتقای کارایی و اثربخشی یا ثمربخشی فعالیت‌های خود نیاز دارند.

۲- از آنجا که شهر نوعی سیستم پویای اقتصادی اجتماعی فضایی و کالبدی است، بدون نگرش ارتقای بهره‌وری نمی‌توان حیاتی کارآمد برای فعالیت‌های شهری تصور کرد. عوامل مختلف در بهبود بهره‌وری سیستم شهر مؤثرند، از جمله تناسب ظرفیت‌های زیربنایی با جمعیت استقرار یافته در مکان، تناسب ظرفیت‌های تولید صنعتی با سیستم‌های خدمات رسانی و ارتباطات، کنترل رشد جمعیت شهرها، ساخت و ساز شهری و کاربری‌های مختلف و نظایر اینها.

۳- بهبود محیط شهری نیازمند توجه به فرایند بهره‌وری - خصوصاً بهره‌وری سبز^(۱) - در کاهش ضایعات و دورریزها، مدیریت مواد زائد شهری و خانگی، استفاده از پسماندهای صنعتی، بهینه‌سازی مصرف انرژی و مانند اینهاست.

عوامل مؤثر بر بهبود بهره‌وری در عمران شهری

عوامل مهم مؤثر بر فعالیت‌های عمران شهری را می‌توان به دو دسته عوامل بیرونی و عوامل درونی دسته‌بندی کرد:

الف - عوامل درونی مؤثر بر بهبود بهره‌وری فعالیت‌های عمران شهری، عواملی هستند که ارتباط مستقیمی با فعالیت‌های آن دارند، مانند:

- فناوری، که شامل چهار رکن مدیریت، ماشین آلات و تجهیزات، دانش فنی و نیروی انسانی است.

- آموزش عمومی و انگیزش مردمی در کسب دانش مدیریت شهری و زندگی مدنی و اجتماعی و نیز تعاون و همیاری در ایجاد جامعه‌ای قانون‌مند.

- مواد اولیه و انرژی.

- مهارت و نیروی کار ماهر در مدیریت‌های شهری (شهرداری‌ها و سایر سازمان‌های ارائه‌دهنده خدمات شهری).

- منابع مالی.

ب- عوامل بیرونی مؤثر بر بهبود بهره‌وری فعالیت‌های عمران شهری، عواملی هستند که به طور غیرمستقیم و خارج از سیستم خدمات رسانی شهری بر بهره‌وری فعالیت‌های آن تأثیر

مدیریت شهری به عنوان سیستم و یا سازمانی عمومی برای ارائه خدمات شهری و سرمایه‌گذاری در امور عمرانی شهرها به سنجش کارایی و اثربخشی خدمات شهری و فعالیت‌های عمرانی خود نیاز دارد

می‌گذارند، مانند:

- عوامل کلان اقتصادی و نرخ ارز.

- رشد جمعیت شهری و تبدیل مراکز سکونت غیرشهری به شهر.

- ظرفیت‌های زیربنایی، تولید صنعتی و فناوری موجود و دست‌یافتنی.

– عوامل سیاسی و نقش گروه‌های ذی‌نفع و ذی‌نفع در فرایندهای عمرانی شهرها.

$PK_3 =$ میزان افزایش درآمد شرکت‌های آب و فاضلاب از فروش پساب و انشعاب فاضلاب در سال سرمایه‌گذاری عمرانی انجام شده در فعالیت ذی‌ربط در سال

$PK_5 =$ میزان افزایش درآمد شهرداری‌ها در سرمایه‌گذاری در امور بازیافت زباله در سال سرمایه‌گذاری عمرانی انجام شده در فعالیت ذی‌ربط در سال

$PK_4 =$ میزان افزایش درآمد شهرداری‌ها در سرمایه‌گذاری در امور ایجاد میدانی میوه و تره بار و سایر تسهیلات شهری در سال سرمایه‌گذاری عمرانی انجام شده در فعالیت ذی‌ربط در سال

$PK_5 =$ میزان صرفه جویی در هزینه‌های بهداشت عمومی شهری در سال سرمایه‌گذاری عمرانی انجام شده در فعالیت‌های ذی‌ربط در سال

$PK_6 =$ میزان صرفه جویی در مصرف انرژی در سیستم‌های حمل و نقل عمومی در مقایسه با سایر سیستم‌ها در سال سرمایه‌گذاری عمرانی انجام شده در فعالیت‌های ذی‌ربط در سال

ج- شاخص‌های کل بهره‌وری:

گروه اول شاخص‌ها (شاخص‌های نیروی کار) بیانگر این

$PT_1 =$ میزان کل افزایش درآمد شرکت‌های آب و فاضلاب کل هزینه‌های جاری و عمرانی شرکت‌ها

$PT_2^{**} =$ میزان کل افزایش درآمد شهرداری‌ها کل هزینه‌های جاری و عمرانی شهرداری‌ها

$PT_3^{***} =$ میزان کل افزایش درآمد سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها کل هزینه‌های جاری و عمرانی سازمان‌ها

موضوع‌اند که در ازای افزایش یا کاهش هر واحد در نیروی انسانی آن فعالیت، چه تأثیری بر درآمد حاصل از فعالیت‌های مرتبط با آن (فروش خدمات عمران شهری) گذاشته می‌شود.

همچنین شاخص‌های سرمایه‌گذاری نشان می‌دهد که با افزایش هر واحد سرمایه‌گذاری عمرانی در فعالیت‌های بخش عمران شهری به چه میزان درآمد شرکت‌ها و مؤسسات ذی‌ربط از محل آن فعالیت عمرانی افزایش می‌یابد.

بدیهی است محاسبه کل افزایش درآمد‌های شرکت‌ها و مؤسسات ذی‌ربط (و شهرداری‌ها) به کل هزینه‌های جاری و عمرانی آن شرکت‌ها و مؤسسات بیانگر بهره‌وری کلی در فعالیت‌های عمران شهری است. ارقام به دست آمده از شاخص‌های پیش گفته نشان دهنده نسبت بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و کل (نیروی کار و سرمایه) در فعالیت‌های مختلف عمران شهری است و افزایش آن در طول سال‌های مختلف نشانگر ارتقای بهره‌وری در این زمینه‌هاست.

گفتنی است به دلیل جدید بودن محاسبات چنین شاخص‌هایی در زمان حاضر استاندارد مشخصی برای تعیین حدود مطلوب بهره‌وری در فعالیت‌های عمران شهری در کشور وجود ندارد ولی اصل مهم و انکارناپذیر در بهره‌وری، افزایش روز به روز و مستمر مطلوبیت کمی و کیفی در زمینه‌های مختلف است. به عبارت دیگر، آنچه به عنوان محصولات مهم این شاخص‌ها در خور توجه است، افزایش نسبت‌های به دست آمده (افزایش صورت کسر، کاهش مخرج کسر، هر دو یا یکی از آنها) به عنوان ارتقای شاخص بهره‌وری نیروی کار، سرمایه یا کل در بخش است.

شاخص‌های اندازه‌گیری بهره‌وری عمران شهری
همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد، در بخش عمران شهری به سبب وجود و اهمیت ابعاد کیفی توسعه انسانی و اجتماعی، محاسبه ارزش اقتصادی حاصل از اجرای طرح‌های عمرانی نمی‌تواند بیانگر منافع و دستاوردهای فعالیت‌های ذی‌ربط و میزان بهره‌وری در بخش باشد. از طرفی ابعاد اجتماعی – فرهنگی فعالیت‌های عمرانی را نیز نمی‌توان به سادگی محاسبه کرد. با این‌همه، درآمد حاصل از اجرای طرح‌ها و انجام فعالیت‌های عمرانی به عنوان ارزش اقتصادی فعالیت‌های شهری مطرح می‌شود. این محاسبه می‌تواند به قیمت‌های جاری و یا به قیمت‌های ثابت سال پایه برنامه انجام گیرد.

به عبارت دیگر با آگاهی از این موضوع که ارزش اقتصادی یا درآمد حاصل از اجرای طرح‌های عمرانی و خدمات‌رسانی به شهرها نمی‌تواند نشان دهنده ابعاد وسیع و منافع حاصل از این طرح‌ها باشد، به دلیل محدودیت‌های موجود در اندازه‌گیری ابعاد اجتماعی طرح‌ها، از ابعاد اجتماعی چشم‌پوشی می‌گردد و منافع اقتصادی برای مقایسه نسبی محاسبه می‌شود.

با توجه به موضوعات گفته شده شاخص‌های عمران شهری را می‌توان بدین شرح تدوین کرد:

الف- شاخص‌های بهره‌وری نیروی کار: ب- شاخص‌های بهره‌وری سرمایه:

$PL_1 =$ درآمد حاصل از فروش آب (آب‌بها) و انشعاب در سال هزینه جاری شاغلان فعالیت

$PL_2 =$ درآمد حاصل از فروش انشعاب فاضلاب و پساب تصفیه نشده در سال هزینه جاری شاغلان فعالیت

$PL_3^* =$ درآمد حاصل از خدمات و تأسیسات شهر (خدمات رسانی شهرها) هزینه جاری شاغلان فعالیت‌های مرتبط



بلدیۀ طهران پیشگام در «بهداشت همگانی»

ناسامانی بهداشت همگانی پیامد فقر دراز دامنی بود که فرمانروایان قاجاری بر گردۀ توده مردم نشانده بودند. این نکبت و ادبار از آشکارترین جلوه‌های شهری آن روزگار بود، در شهرهایی که بی‌هیچ سازمان و تشکیلاتی در بد زیست‌ترین شرایط به سر می‌بردند. تنها سفر سلطان صاحبقران و برخی کاربه‌دستان مملکتی به اروپا و موجی که دانش‌آموختگان فرنگستان به راه انداخته بودند، تکانه‌هایی را در این زمینه پدید آورد.

شگفت آنکه مفهوم جایی به نام «بیمارستان» با آن پیشینه کهن خود در ایران زمین، دیگر از ذهن جامعه زدوده شده بود. نخستین درمانگاه با نام «دارالشفاء» در فرمانروایی فتحعلی شاه (پاد. ۱۲۱۲-۱۲۵۰ ق.) پا گرفت. جای این درمانگاه در زمان محمدشاه (پاد. ۱۲۵۰-۱۲۶۴ ق.) و ناصرالدین شاه (۱۲۶۴-۱۳۱۳ ق.) روبه‌روی مسجد شاه بود که بعدها به مدرسه تبدیل گردید.

افزایش آگاهی و آغاز خیزش‌های اجتماعی در میان شهریان، خواست زندگی بهتر و سالم‌تر را به همراه داشت. الگوی بهداشت و بهزیستی از اروپای سده نوزده و بیست به درون مرزهای بسته طبابت این سرزمین رخنه می‌کرد.

نخستین بیمارستان به مفهوم امروزی آن، حاصل اندیشه‌های امیرکبیر بود که برای آموزش پزشکی دانشجویان دارالفنون در سال ۱۲۶۸ ساخته شد. به دستور ناصرالدین شاه در ۱۲۸۴ دکتر پولاک بیمارستانی را - در جای کنونی بیمارستان سینا - بنیاد نهاد. در ۱۳۰۰ قمری / ۱۸۸۳ میلادی امریکاییان به سرپرستی دکتر جان ویچارد ساختمان بیمارستانی را با ۴۰ تختخواب پی‌ریختند.

در آن روزگار طبابت جنسیتی و نهان‌سازی طب و بهداشت زنان از دید و آگاهی همگان، در زمره شئون برشمرد می‌شد، چندان که نخستین بیمارستان زنان را امریکاییان با سرمایه‌یکی از زنان خانواده امین‌الدوله (۱۲۵۹-۱۳۲۲ ق.) دولت‌مرد قاجاری در سال ۱۳۲۵ ق. / ۱۹۰۷ م. ساختند. در ۱۲۸۳ خورشیدی، یعنی یک‌سال پیش از تصویب نخستین قانون بلدیۀ، وبای وحشتناکی تهران را در خود گرفت و نیاز به بهداشتی همگانی برای سلامت شهر بیش از پیش دولتمردان خوابزده را تکان داد (← جغرافیای تاریخی تهران، ص ۶۳۳).

در فرمانروایی پهلوی اول، رضاشاه (پاد. ۱۳۰۴-۱۳۲۰ ش.)، دگرگونی‌های بزرگ سیاسی با اهرم نیروی نظامیان رخ داد. شهرهای بزرگ به ویژه پایتخت، به یاری همین نیرو، گام‌هایی در زمینه‌های بهداشتی تازه گذاشتند. بیمارستان شماره ۲ قشون با ۲۰۰ تختخواب که در شهریور ۱۳۱۲ خورشیدی گشایش یافت، از جمله همین گام‌هاست. البته در زمینه بهداشت همگانی،

اعلان از طرف بلدیۀ طهران

بلدیۀ طهران از تاریخ اول آذر ماه ۱۳۰۷ در مؤسسه زایشک، دارالرضاعۀ بلدیۀ واقع در خیابان پهلوی تحت نظر چند نفر قابل و طبیه د کلاس مخصوصی برای مدت دوسال جهت تعلیم و تربیت بیست نفر خانم دختر برای آموختن معلومات ذیل دائر خواهد نمود

علم پرستاری - معلومات راجع به معایب امراض مخصوصه زنان - معلو مختصه بامراض مقاربتی نسوان - تعلیم طریق پرورش اطفال شیر خوار - ط پرستاری از زنان حامله پس از انقضاء مدت دوسال از بین آنها هشت نفر امتحان مسابقه انتخاب نموده وسائل تکمیل معلومات آنها را مجاناً تا حدود ا- تصدیق نامه رسمی فراهم نمایند و بقیه جزء مستخدمین رسمی بلدیۀ محسوب باحقوق مکفی بخدمات مختلفه گماشته خواهند شد علی‌هذا داوطلبانی که واجد شرایط ذیل باشند می‌توانند از تاریخ اول آبانماه لغایت (۲۰) روز صبحها در اد صحنه و خبریه و معاونت عمومی بلدیۀ حضور بهررسائیده اسامی خوا ثبت نمایند .

- ۱ - سن کمتر از (۱۶) و بیش از (۲۰) سال نباشد .
 - ۲ - ایرانی باشند .
 - ۳ - افلا تحصیلات سه کلاسۀ دوره متوسطه را تصدیق وزارتعمه تمام نموده باشند .
 - ۴ - تصدیقی مبنی بر حسن اخلاق از مدیره مدرسه که در آنجا تحصیل خود را نمودند یا اعضاء اداره محترمۀ کل معارف ارائه دهند
 - ۵ - در درخواست کتبی خود که باید تسلیم نمایند متعهد شوند از هر حیث مطیع نظامات و مقررات دارالتعلیم مذکور بوده با رعایت حسن-ا و مجاهدت مشغول تحصیلات خواهند بود و پس از اتمام تحصیلات خود موظف خواهند دانست که برطبق مقررات بلدیۀ بطور رسمی مشغول انجام خدمت مرجوعه شوند ضمناً ولی داوطلب و بکنفر از معارف محلی باید تعهدات فر تضمین نمایند
 - چنانچه عده داوطلبان از بیست نفر تجاوز نماید نمره آخرین امتحانات، مآخذ انتخاب خواهد بود .
- نمره اعلان ۱۳۳۴ کفیل بلدیۀ طهران سرآب بوذر جمهر

اعلان

از طرف بلدیہ طهران

من باب استحضار عموم اهالی محترم اعلان مینماید که اخیراً در تحت توجهات مخصوصه بندگان اعلی حضرت اقدس همایون شاهنشاهی ارواحنا فداء مؤسسه مخصوصی بنام زایشگاه مجاور مؤسسه دارالرضاعه در خیابان امیریه با کلیه لوازم در تحت نظر یک نفر قابله دیلمه تاسیس گردیده زنان حامله فقیر را مجاناً برای وضع حمل می پذیرد لذا زنان حامله فقیری که مایلند در مؤسسه مذکوره وضع حمل نمایند ماداره صحیه و معاونت عمومی این مؤسسه مراجعه نمایند نمره ۵۶۵۵
نمره اعلان ۵۸۶
بلدیہ طهران

پهلوی اول است که برای نخستین بار در اعلان های عمومی بلدیہ با تمام القاب آمده است. شاید هم دست اندر کاران خواسته باشند برای برداشتن این گام سنت شکن و جسورانه، خود را در پشت این نام پنهان کنند. برجسته ترین بخش سند نامگذاری مؤسسه ای نو بنیاد است که تا آن هنگام هیچ زمینه و پیشینه ای در ایران نداشته است و این نشان می دهد که بلدیہ تا چه پایه در به دست گرفتن همه کارهای شهری و شهروندان خود مصمم بوده است. در کمال شگفتی بلدیہ به رغم وظایف گوناگون این بار سنگین را نیز بر دوش گرفته است، به گونه ای که می توان آن را رشدی در فرایند شکل گیری حقوق شهروندی نیز به شمار آورد. تنها پرسش به جا مانده این است که در کنار سازمانی همسان با نام «اداره کل مملکتی»، بلدیہ به چه انگیزه دست به ایجاد چنین معاونتی زده است. آیا همین نشانه خرابی بیش از حد اوضاع بهداشت شهری نبوده است؟

واژگان سند

کلمه فارسی زایشگاه برای بنیادی در نظر گرفته شده که در سنت فرهنگی این سرزمین به گونه ای تابو شمرده می شد. زایمان در خانه و صرفاً به دست قابله های خانگی و در نهان انجام می پذیرفت. نگاهی دقیق تر، واژگان رسمی و عربی به کار رفته در سند را آشکار خواهد ساخت که در روند فارسی سازی زبان اداری اینک به واژگانی جاافتاده تبدیل شده اند، مانند: دارالرضاعه [= شیر خوارگاه]، قابله [= ماما]، حامله [= باردار]، مجاناً [= به رایگان]، وضع حمل [= زایمان].

بررسی سند دوم

هژده روز پس از اعلان نخست، سرتیپ بوذرجمهری، اعلان دومی را در روز اول آبان صادر می کند. سند نشان می دهد که وی در همان زایشگاه، نخستین دارالتعلیم [= آموزشگاه] مامایی را راه اندازی کرده است. آموزشگران و استادان چند تن قابله و طبیبه [= پزشک زن] دیلمه هستند. شرایط برای داوطلبان و تضمین استخدام پیشاپیش، فقر فرهنگ، بهداشت و آموزش آن را به ویژه در میان زنان که سطح سواد بسیار پایین تری نسبت به مردان داشته اند، آشکار می سازد.

داشت. این تشکیلات در ۱۳۰۵ با نام «اداره صحیه کل مملکتی» و به سرپرستی دکتر حسین بهرامی، احیاء السلطنه (؟) - ز ۱۳۱۶ ش.) فعال بوده و برای استخدام یک داروساز برای بیمارستان وزیری، آگهی پذیرش داده است (روزنامه اطلاعات ۳۰ مرداد ۱۳۰۵ ش.). پس از وی در ۱۴ اسفند ۱۳۰۶، دکتر سعید مالک (سعیدخان لقمان الملک) به ریاست صحیه کل مملکتی برگزیده شد و دو سال بعد لایحه اجباری بودن آبله کوبی را تسلیم مجلس کرد. نخستین سازمان رسمی با نام «وزارت بهداری» در ۳۰ شهریور ۱۳۲۰ در کابینه محمدعلی فروغی سامان یافت که اسماعیل مرآت نخستین وزیر آن بود.

در این میان آنچه بیشتر شگفت می نماید، تلاش بلدیہ (شهرداری) تهران در سروسامان دادن به اوضاع آشفته بهداشت همگانی است. بلدیہ تهران در ۱۳۰۰ خورشیدی برابر تشکیلات مصوبه سوم برج حمل (فروردین ماه) با چهارده ماده، رسماً شروع به کار کرد که ماده دوم آن «تشکیلات اداری بلدیہ تهران و دوایر جزء» بود - یعنی سه اداره مرکزی، محاسبات و صحیه و معاونت عمومی که پایه های اصلی شمرده می شد. همین بخش از بلدیہ است که کارهای بهداشت همگانی را با قدرت و فشار تمام به اجرا می گذاشته و مفتشین صحی [=بازرسان بهداشتی] نیز داشته است. این بال اجرایی را شهردار قدرتمند تهران، سرتیپ بوذرجمهری پشتیبانی می کرده است (بلدیہ در مرزهای خط زرد، ماهنامه شهرداریها ۵۹). صحیه و معاونت عمومی بلدیہ چندان کارایی از خود نشان داد که بلدیہ های دیگر نیز همین معاونت را بنیان گذاشتند، چندان که در مردادماه ۱۳۱۴ دکتر منوچهر اقبال (نخست وزیر سال ۱۳۳۶ ش.) فارغ التحصیل مدرسه طب پاریس به ریاست بهداری بلدیہ مشهد گمارده شد (عاقلی، ج ۱، زیر سال ۱۳۱۴). اینک دو سند در پیش رو داریم که به گونه ای دستاورد تلاش همین شاخه از بلدیہ است.

بررسی سند یکم

این برگه اعلانی همگانی است که در روزنامه اطلاعات شماره ۵۹۷، ۱۲ مهرماه ۱۳۰۷ چاپ شده. در پای آن تنها عنوان «بلدیہ طهران» آمده، اما شاخه مسئول و مجری آنچه در سند آمده همان «اداره صحیه و معاونت عمومی» است که جلوتر پیشینه آن ذکر گردید. آنچه بر اهمیت این برگه می افزاید دست یازیدن به نام

منابع:

- ۱- عاقلی، باقر؛ روزشمار تاریخ ایران، ج ۱، نشر گفتار، چاپ پنجم، ۱۳۷۹.
- ۲- معتمدی، محسن؛ جغرافیای تاریخی تهران، مرکز نشر دانشگاهی، چاپ اول، ۱۳۸۱.
- ۳- موسوی عبادی، علی اصغر؛ شهرداران تهران از عصر ناصری تا دولت خاتمی، نشر خرم، ۱۳۷۸.
- 4-Iranica, Encyclopedia, "Hefzal - Sehha", N. Parvin.



مهاباد، سبز در سبز

محمد سالاری راد
گفت‌وگو با ابراهیم سلطانی
شهردار مهاباد



ابراهیم سلطانی، با تحصیل در دو رشته عمران و مکانیک، سال‌ها دبیر و مدیر فنی هنرستان و مدیر دبیرستان کار و دانش مهاباد بوده است. پس از آن در سمت‌های مسئول آموزش فنی و حرفه‌ای هنرستان بوکان و رئیس آموزش و پرورش سردشت به فعالیت پرداخته است. وی تاکنون دوبار به سمت شهردار مهاباد برگزیده شده است.

شهرسازی و کنترل ضوابط پیردازد. شهرداری، در عین حال باید به اقتصاد شهر و از آن طریق به اقتصاد شهرداری نیز مسلط باشد. در این میان نباید مسائل اجتماعی و فرهنگی شهر را هم از قلم انداخت، و شهرداری یکی از وظایفش توجه به این مسائل است. آیا میسر است که شهردار در همه این رشته‌ها متخصص باشد؟ به نظر من، شهردار فقط باید مدیر باشد، مدیری که بتواند همه این رشته‌ها و تخصص‌ها را اداره کند و برای شهر به کار ببندد. از این نظر، جای یک رشته تحصیلی در آموزش عالی ما خالی است و آن رشته مدیریت شهری است که به تربیت منظم و منضبط مدیران شهری برای قبول تصدی شهرداری‌ها پیردازد.

● بنابراین انتظار بر آن است که شما از همه تخصص‌هایی که یاد کردید در شهرداری مهاباد استفاده کنید. آیا چنین چیزی با توجه به بنیه مالی این شهر، امکان پذیر است؟

■ شهرداری مهاباد هم اکنون دارای افرادی است که در رشته‌های گوناگون سابقه کار و تخصص لازم و کافی دارند. اما بجز آنها، این شهرداری از گروه گسترده‌ای از مشاوران متخصص و تحصیل کرده در رشته‌هایی همچون شهرسازی و طراحی شهری، معماری، برنامه‌ریزی شهری، فضای سبز، اقتصاد و جامعه‌شناسی شهری، که خدمات خود را به صورت رایگان در اختیار شهرداری می‌گذارند، بهره می‌برد. این مشاوران، که همگی آنها مهابادی هستند به دلیل علاقه‌ای که به شهرشان دارند، با شهرداری همکاری می‌کنند و تأثیر حضور آنها را در شهر به خوبی می‌توان مشاهده کرد.

● بنابراین با استفاده از این موقعیت، دیدگاه شما و یا مشاوران تان را در زمینه‌های گوناگون جست‌وجو می‌کنیم. ابتدا شرایط اقتصادی شهر را چگونه تحلیل و ارزیابی می‌کنید؟

■ شهر مهاباد، شهری است بر پایه اقتصاد کشاورزی. پیرامون شهر، اراضی کشاورزی وسیعی هست که از جمله بهترین اراضی کشاورزی کشور محسوب می‌شود که فعالیت بر روی آنها، پایه‌ای‌ترین فعالیت اقتصادی شهرستان و این شهر است. پس از آن می‌توان به گروهی از مشاغل تجاری اشاره کرد که به دلیل موقعیت مرزی این شهر شکل گرفته است. این افراد با رفت و آمد به آن سوی مرز، کالاهای خارجی را به این سو می‌آورند و چه در محدوده

ابراهی پربراری که از فراز دریای مدیترانه به سوی مشرق حرکت می‌کنند، سبب اصلی بارندگی‌های کشورند؛ اما بارندازی آنها بیش از هر جای دیگر نصیب استان‌های شمال غربی و غربی و شمالی کشور می‌شود و به برکت آن تمامی کوه‌ها و دشت‌های آن مناطق، پوشیده از رویدنی‌ها و سبزی‌نگی می‌گردد. مهاباد شهری کوهستانی و بستر آن حاصل گشودگی میان آخرین دنباله‌های رشته کوه‌های زاگرس است. این شهر در محاصره کامل زمین‌های کشاورزی و سبزی‌نگی طبیعی رویده بر دامنه‌های کوهستانی است، که با قدرت بسیار زیاد به درون شهر نیز نفوذ کرده و آن را به ظاهر بی‌نیاز از رنج ایجاد فضای سبز ساخته است. اما این موهبت، بهانه‌ای به دست شهرداری مهاباد نداده است که از احداث فضاهای سبز چشم‌پوشد. بر عکس، شهرداری این شهر در هر جا که امکان پذیر بود، به توسعه فضاهای سبز پرداخته است. این فرایند، البته در ابتدای راه است؛ اما با اطمینان می‌توان گفت که در آینده‌ای نه چندان دور این شهر به یکی از سبزترین شهرهای کشور تبدیل خواهد شد.

مهاباد در جنوب استان آذربایجان غربی در مرکز گروهی از شهرهای جنوبی این استان شامل میان‌دوآب، محمدیار، نقده، اشنویه، پیرانشهر، سردشت، بوکان، شاهین دژ و تکاب جای دارد. جمعیت این شهر در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۰۸ هزار نفر بود و اکنون حدود ۱۴۰ هزار نفر برآورد می‌شود. از این نظر، مهاباد در میان شهرهای یاد شده پرجمعیت‌ترین است و در استان آذربایجان غربی، پس از ارومیه و خوی رتبه سوم جمعیتی را دارد.

● آقای شهردار، مغایرت رشته تحصیلی تان را با مسائل شهری، چگونه توجیه و تفسیر می‌کنید و آیا این تفاوت برای شما و اداره شهرداری مسئله‌ای ایجاد کرده است؟

■ شهرداری هر شهر مجموعه‌ای از تخصص‌ها را نیاز دارد؛ و از طرفی هم نیازمند حرفه‌مندانی است که باید به کارهای عمرانی همچون احداث خیابان، آسفالت و جوی و جدول بپردازند. از طرف دیگر، شهرداری به افرادی که به فضای سبز، گل و گیاه و پرورش و نگهداری آنها مسلط باشند نیازمند است؛ و بجز آنها با جمع‌آوری زباله و نظافت معابر شهر هم سروکار دارد. به این موارد اضافه کنید که شهرداری باید به ساخت و سازها، اجرای طرح‌های

شهر و استان و چه در محدوده‌های وسیع‌تر به فروش می‌رسانند. سپس باید از گروه مشاغل خدماتی وابسته به ادارات دولتی یاد کرد. اما این شهر فاقد هرگونه فعالیت صنفی در خور توجهی است. بنابراین شهر مهاباد اقتصاد چندان قدرتمندی ندارد. که از قبل آن درآمدی به سوی شهرداری سرازیر شود.

غار علی‌صدر همدان ندارد. درست در مجاورت شهر، دریاچه سد مهاباد قرار دارد که بسیار زیباست. سراب‌ها، چشمه‌ها، کوه‌ها و دشت‌های سرسبز، جاذبه‌هایی هستند که گردشگران را به سوی خود می‌کشانند. بنابراین با تقویت و تبلیغ این جاذبه‌ها، شهر مهاباد می‌تواند دارای درآمد عمده‌ای در بخش گردشگری باشد.

● مهم‌ترین منابع درآمد شهرداری کدام‌اند؟

■ درآمد شهرداری به طور عمده از پروانه‌های ساختمانی، کمیسیون ماده صد، عوارض سالانه، تفکیک اراضی و بالاخره عواید ناشی از تجمیع عوارض صورت می‌گیرد...

● مقدار و سهم آنها چقدر است؟

■ بودجه امسال شهرداری مهاباد حدود ۲/۵ میلیارد تومان است که ۴۰۰ میلیون تومان آن از محل تجمیع عوارض و بقیه از منابع پیش‌گفته تأمین می‌شود.

● توزیع آنها در بخش‌های جاری و عمرانی چگونه است؟

■ حدود ۱/۲ میلیارد تومان به هزینه‌های جاری و ۱/۳ میلیارد تومان به هزینه‌های عمرانی اختصاص داده شده است.

● از نظر شما، آینده اقتصادی شهر را باید بر چه پایه‌ای

استوار کرد؟

■ اقتصاد شهر باید بر چند پایه بنا شود. بدیهی است که اقتصاد کشاورزی در آینده پایه اصلی است، اما بجز آن باید به تقویت پایه صنعتی نیز پرداخت. اما من معتقدم که شهر مهاباد می‌تواند به یکی از پرجاذبه‌ترین شهرهای گردشگری کشور تبدیل شود، زیرا این شهر و پیرامونش دارای عناصر گردشگری طبیعی کم‌نظیری است. برای مثال غار آبی سهولان دست‌کم از

● البته، گردشگری نیز همچون همه رشته‌های فعالیت‌های اقتصادی نیازمند زیرساخت‌هایی است. برای مثال، شبکه راه‌های منتهی به شهر مهاباد باید سلامت گردشگران را تضمین و تأمین کند و در درون شهر نیز امکانات اقامتی، تفریحی و گردشگری به اندازه کافی وجود داشته باشد. از این رو، بحث را به موضوع اصلی این شماره ماهنامه - یعنی شهر سبز - می‌کشانیم. از نظر شما، شهر سبز، چگونه شهری است و شهرداری مهاباد چه تلاشی برای شکل‌دهی به چنین شهری کرده است؟

■ من هم معتقدم که برای جذب گردشگران باید امکانات پذیرایی از آنان فراهم شود. به این دلیل اقدامات گسترده‌ای برای سبز کردن شهر انجام گرفته است. شهر مهاباد دارای دو رودخانه است که یکی از آنها دائمی است و دیگری فصلی. شهرداری به تدریج به آزادسازی و سبز کردن ساحل آنها پرداخته است. بخشی از این اقدامات هم‌اکنون انجام شده و بخشی دیگر در حال انجام است و امید داریم ساحل رودخانه‌های مهاباد، همچون زاینده‌رود، کاملاً به فضای سبز، تجهیز شود. تپه‌ای به نام تپه سیران در مجاورت شهر قرار دارد که بر دریاچه سد مهاباد و کل شهر مسلط و مشرف است. سبز کردن این تپه در دستور کار شهرداری است و هم‌اکنون با احداث یک آبشار مصنوعی، ضمن ایجاد نوعی جاذبه گردشگری، آب این فضای سبز نیز تأمین شده است. در داخل این پارک‌ها و فضاهای سبز، امکانات اقامتی، همچون آلاچیق برای گردشگران در نظر گرفته شده است. شهر سبز، از نظر من، شهری



حدائق فضای سبز کنار پارک سبز

نمی‌شود.

● **بنابراین، آیا می‌توان قضاوت کرد که امکانات شهری به سمت گروه‌های اجتماعی خاصی تمایل نیافته است؟**
■ بله، به دلیل همگن بودن ساختار اجتماعی شهر، فضاهای سبز و امکانات شهری در اختیار همه شهروندان قرار دارد. اما بجز آن، شهرداری کوشش کرده است که فضاهای سبز به گونه‌ای توزیع شود که همه محله‌ها به آنها دسترسی داشته باشند.

● **به این ترتیب، کوشش کرده‌اید که سلسله مراتب فضاهای سبز شهری رعایت شود؟ به عبارت دیگر، شما بجز احداث فضاهای سبز بزرگ مقیاس، آیا به احداث فضاهای سبز محله‌ای هم اقدام کرده‌اید؟ شهر مهاباد چند قطعه فضای سبز دارد و چه تعداد از آنها به محله‌ها اختصاص یافته است؟**

■ کوشش اصلی شهرداری مهاباد در این سال‌ها بر احداث فضاهای سبز محله‌ای متمرکز بوده است. در سال ۱۳۸۳ شهرداری تعداد ۱۵ پارک محله‌ای از ۱۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ متر مربع ایجاد کرده است که کاملاً در سطح شهر پراکنده‌اند. اکنون شهر مهاباد ۲۴ پارک تجهیز شده دارد و مساحت آنها، یعنی آن قسمت‌هایی که شهرداری می‌تواند ادعا کند که سبز کرده و مجهز ساخته است، حدود ۴۵ هکتار است. البته این مساحت هنوز فاصله زیادی با مساحت پیشنهادی در طرح تفصیلی دارد. اما هر جایی که امکان پذیر بود (معارض نداشت و یا امکان خریداری وجود داشت) شهرداری آن را به پارک اختصاص داده و فوری به احداث فضای سبز و تجهیز آن پرداخته است. در صورت توسعه پارک جنگلی سیران، فضاهای سبز شهر به حد مساحت پیشنهادی طرح خواهد رسید.

● **آیا در این ارقام، مساحت فضاهای سبز، بولوارها، رفوژها و میدان‌ها را هم در نظر گرفته‌اید؟**
■ خیر، ما اینها را به عنوان فضای سبز در نظر نمی‌گیریم. منظور، از فضاهای سبز، فضاهای تفرجگاهی تجهیز شده است.

● **به هر حال، این فضاها هم در سبزی‌نگی شهر و ایجاد محیط فرحبخش، به ویژه برای عابران سواره و پیاده بسیار مؤثرند. شما در این زمینه، با تأکید بر عبور پیاده، چه اقداماتی انجام داده‌اید؟**

■ مسئله پیاده راه‌ها برای ما بسیار با اهمیت است و در بسیاری از نقاط، طراحی‌های شهری ما به سمت ایمن‌سازی، زیباسازی و اولویت بخشی حرکت پیاده گرایش یافته است. به این منظور، بخشی از مسیرهای پرتردد پیاده به فضای سبز نواری تجهیز شده است. کف‌سازی برخی از آنها انجام شده و بقیه در دست اقدام است. کوشش کرده‌ایم که همیشه این پیاده راه‌ها نظیف و عاری از زباله باشند.

● **از اینکه در این مصاحبه شرکت کردید متشکریم.**



است منطبق با طبیعت که بر طبیعت فشار زیستی وارد نمی‌کند، آلودگی ندارد، و نه تنها خود را به سبزی‌نگی محیط پیرامون تحمیل نکرده بلکه در جهت افزایش سبزی‌نگی محیط کوشیده است. به طور خلاصه، شهر سبز در هر اقلیمی به طبیعت احترام می‌گذارد. من رنگ سبز را بسیار دوست دارم و سعی کرده‌ام حتی نرده‌های محوطه‌ها و ساختمان‌های عمومی را با هزینه شهرداری رنگ سبز بزنم. این رنگ، نوعی ادای احترام به طبیعت است.

● **به طور موقت بحث خود را از سبزی‌نگی شهر جدا می‌کنیم و نظر شما یا انعکاس نظر مشاوران شما را در زمینه مسائل قومی و فرهنگی در شهر مهاباد جویا می‌شویم.**
■ در شهر مهاباد اقوام کرد، ترک و فارس زندگی می‌کنند. کردها که اکثریت‌اند دارای مذهب تسنن و ترک‌ها و فارس‌ها دارای مذهب تشیع هستند. این اقوام در کنار هم با صلح و آرامش زندگی می‌کنند و هیچ‌گونه جدایی میان آنها نیست.

سطح تحصیلات در این شهر بسیار بالاست و مردم این شهر بسیار با فرهنگ و با شعور و نسبت به مسائل اجتماعی و شهری خود حساس‌اند.

● **آیا در شهر مهاباد محله‌های جداگانه‌ای برای هر یک از این اقوام شکل گرفته است؟**
■ خیر. این اقوام کاملاً مختلط و یکنواخت در سطح شهر پراکنده‌اند و هیچ‌گونه جدایی میان آنها نیست.

● **از نظر درآمدی چطور؟ آیا محله‌های پر درآمد و کم درآمد در شهر وجود دارد؟**

■ خیر. چنین چیزی در شهر وجود ندارد. اما در سال‌های اخیر چند محله جداگانه برای فرهنگیان و کارمندان دولت آماده‌سازی و واگذار شده که آنها هم پس از چندی کاملاً مخلوط شده‌اند و بجز نام، چیزی از جدایی میان گروه‌های اجتماعی مشاهده

(قسمت سوم)

فراز و نشیب قانون شوراها

مریم بیژنی
کارشناس ارشد تاریخ ایران

شوراها، مباحث نظری و حقوقی

همان گونه که در شماره‌های قبل ذکر شد، تشکیل شورای شهر و نظام شورایی از مباحث سیاسی عمده در اوایل انقلاب بود که با ایده‌اعطای اختیارات اجرایی به شوراها از سوی شخصیت‌ها و گروه‌ها و احزاب سیاسی متعدد دنبال می‌شد؛ و حاصل آن ارائه طرح‌ها و لوایحی از سوی شخصیت‌های سیاسی چون آیت‌الله طالقانی و هیئت دولت بود. به رغم تلاش‌های صورت گرفته، به دلیل چالش‌های سیاسی و اختلافات قومی و حزبی تجربه برگزاری اولین انتخابات شوراها با شکست مواجه شد و این موضوع موجب گردید همان گونه که در تاریخ کشور ما و به ویژه پس از مشروطه اتفاق افتاده است، زمینه برای تشدید ایده‌های محافظه کارانه در زمینه تدوین قانون شوراها آماده شود.

پس از تجربه ناموفق اولین انتخابات شوراها - پیش از تصویب اولین قانون شوراها در مجلس شورای اسلامی - شوراها به صورت محدود و در قالب شوراهای روستایی تحت نظر جهاد سازندگی به کار خود ادامه دادند. به لحاظ ساختار سیاسی و اجتماعی ایران در طی تاریخ، همواره ترس از تعدد مراکز تصمیم‌گیری قدرت وجود داشته است و چنین چیزی نوعی عامل بی‌ثباتی سیاسی در کشور تلقی می‌شده. اختلافات و چالش‌های سیاسی که در نتیجه این انتخابات به وقوع پیوست، موجب شد تا گام‌های بعدی برای بررسی قانون شوراها با ملاحظه کاری بیشتری برداشته شود و حتی عده‌ای در صدد تحدید قدرت اجرایی شوراها برآیند. این موضوع معلول عدم تعامل منطقی میان احزاب و دولت بود. تجربه تاریخی ما نشان داده است که هر جا اختلافات و چالش‌های سیاسی دولت با احزاب و گروه‌های سیاسی افزایش پیدا کرده، پس از آن ایده‌های محافظه کارانه برد بیشتری برای انجام امور در جامعه داشته‌اند. اگر در طی تاریخ سیاسی - اجتماعی کشور ما بسترهای سیاسی و راهکارهای لازم برای گسترش فعالیت احزاب و گروه‌ها در تعامل و همکاری با دولت و در جهت هموار شدن راه‌های اصلاحی شکل می‌گرفت، مطمئناً میزان درک متقابل آنها از شرایط سیاسی - اجتماعی کشور، دخالت مردم در امور کشور، و آزادی‌های سیاسی و اجتماعی بیشتر می‌شد. در کنار عوامل ذکر شده حوادث و بحران‌هایی همچون شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران در سی و یکم شهریور ماه ۱۳۵۹ و اقدامات گروه‌های ضد انقلاب در نواحی مختلف کشور، موجب تعمیم نظریه تمرکزگرایی در تمام سطوح کشوری شد و طبعاً اختیارات بیشتر اجرایی شوراها در قالب طرح‌های قبلی در چنین فضایی مفهوم خود را از دست داد. در چنین شرایطی که کشور در گیر جنگ بود، موضوع تشکیل شوراها و اهمیت آن، که در اوایل انقلاب به بحث روز تبدیل شده بود و مباحث زیادی مرتبط با این موضوع

در روزنامه‌های سال‌های ۵۹ - ۵۷ منتشر می‌شد، پس از سال ۱۳۵۹ با توجه به شرایط جدید سیاسی - اجتماعی، به موضوعی کم‌اهمیت تبدیل شد. با این حال چون در این زمان مجلس شورای اسلامی تشکیل شده بود و مجلس مطابق اصولی از قانون اساسی مکلف به بررسی موضوع شوراها بود، این موضوع در هیئت دولت و مجلس مورد بررسی قرار گرفت. در وزارت کشور و کمیسیون شوراها و امور داخلی مجلس، طرحی برای تدوین قانون شوراها در دست مطالعه و بررسی بود تا به وسیله آن بتوان راهکارهایی عملی برای تشکیل قانون شوراها پیدا کرد. بنا بر اظهار نظر محمد باقر شاپور، معاون امور محلی و عمران شهری وزارت کشور، دولت معتقد بود که شوراها می‌بایست ابتدا از محیط‌های کوچکی مانند روستاها شروع شود و بعد به شهر و استان بیاید. همچنین در زمینه برگزاری انتخابات شوراها دو نظر وجود داشت: عده‌ای معتقد بودند انتخابات یک مرحله‌ای باشد؛ یعنی در یک مرحله نمایندگان از تمام مناطق شهر انتخاب شوند و شورای شهر را تشکیل دهند. عده‌ای دیگر معتقد بودند که انتخابات دو مرحله‌ای باشد؛ به عنوان مثال شهری مانند تهران به ۲۰ تا ۳۰ منطقه تقسیم گردد و نمایندگان از مناطق انتخاب شوند و منتخبان از میان خود چند نفر را به عنوان شورای شهر تهران برگزینند.^(۱) در این زمان، که این بحث و بررسی‌ها جریان داشت، اختیارات انجمن‌های شهر سابق تا زمان تشکیل شوراها به استانداران - به عنوان قائم مقام انجمن شهر - تفویض شد.^(۲) موضوع تشکیل شوراها در اوایل سال ۱۳۶۰ از طرف دولت شهید رجایی به عهده معاونت طرح‌ها و بررسی‌های نخست‌وزیری گذاشته شد و به دنبال آن گروه‌های تخصصی در زمینه شوراهای شهری، کشاورزی، صنعتی، آموزشی و اداری شروع به کار کردند تا لایحه شوراها با همفکری و نظر کارشناسانه تدوین شود. در اواخر خرداد ماه ۱۳۶۰ سمیناری تحت عنوان «بررسی نظام شورایی در جمهوری اسلامی ایران» تشکیل گردید. در این کنفرانس، معیارهای کلی نظام شورایی در اسلام مورد بحث و تبادل نظر اسلام‌شناسان و محققان قرار گرفت. در ابتدای این جلسه شهید رجایی بر مسئولیت‌پذیری و نقش اجرایی شوراها تأکید کرد: «... شورا در جایی که مسئولیت بپذیرد، می‌تواند در مدیریت دخالت بکند و الا اگر مسئولیت نپذیرد، نمی‌تواند در مدیریت دخالت کند... اگر قرار باشد شورای شهر بنشیند و تصمیم بگیرد که مثلاً تمام خیابان‌های شهر مجدداً آسفالت بشوند ولی بگویند تأمین بودجه‌اش با دولت باشد، چنین چیزی امکان ندارد.»^(۳) در این سمینار سخنرانی‌هایی حول محورهای ذیل انجام گرفت:

- ۱- شورا در اسلام؛
- ۲- شوراهای ادارات و کارخانجات؛
- ۳- شوراهای

شهر.

بین ۵ الی ۹ نفر بود که این رقم به نسبت جمعیت شهرها و بخش های تابع تعیین می شد.

این شورا نظارت و ایجاد هماهنگی بین شوراهای شهرها و بخش ها و بررسی مشکلات و تصویب طرح های عمرانی پیشنهادی شورای پایین تر (بخش - شهر) را در قالب اعتبارات مصوب، با در نظر گرفتن اولویت ها، مطابق این لایحه بر عهده داشت.

۵- شورای استان:

شورای استان از دو نفر نماینده منتخب شورای شهرستان، مرکز استان و یک نفر نماینده منتخب هر یک از شوراهای شهرستان های تابع استان تشکیل می شد. شورای استان هماهنگ کننده کلیه شوراهای پایین تر بود. به علاوه، اولویت ها بر طبق طرح های پیشنهادی که از سوی هر شهرستان ارائه می شد، تعیین می گردید و به مقامات مسئول و مراکز استان ها ارجاع داده می شد. افزون بر اینها، همکاری نزدیک با استانداری و مقامات مسئول استان در امور جاری استان و تلاش و پیگیری برای حل مشکلات شوراهای پایین تر جزء وظایف آنها تعیین شده بود.^(۸)

۶- شورای عالی استان ها:

شورای عالی استان ها از نمایندگان منتخب شوراهای استان تشکیل می شد و شورای هر استان می توانست یک نماینده در آن داشته باشد. شورای عالی استان ها می توانستند نارسایی ها و اشکالات سازمان های اجرایی هر استان و وزارتخانه را در سطح استان ها به مسئولان مربوط ابلاغ و آنها را پیگیری کنند. به علاوه بر اساس این لایحه پیشنهادی، این شوراها موظف به همکاری و تشریح مساعی با سازمان برنامه و بودجه به منظور تهیه و تدوین برنامه های کل کشور بودند و بودجه استان ها بر اساس این برنامه ریزی تعیین می شد. به دنبال رسیدگی طرح های پیشنهادی شوراها، اولویت ها تعیین می شدند و به مقامات اجرایی ابلاغ می گردیدند.^(۹) از ویژگی های لایحه پیشنهادی وزارت کشور به مجلس، تأکید بر سیاست تمرکز گرای و محدود شدن اختیارات شوراها و تعمیم اختیارات شوراهای شهر در بین شوراهای میانی و شوراهای بالاتر است. این لایحه به منظور بررسی بیشتر به کمیسیون امور شوراها و داخلی مجلس ارجاع شد، تا به همراه دیگر پیشنهادها بررسی گردد و قانون شوراها براساس همین پیشنهادها تدوین شود.

در آن زمان که قوانین مذکور در حال بررسی بود، نوعی شوراهای توزیع ارزاق عمومی و کالاهای مورد نیاز با توجه به شرایط جنگ در شهرهای مختلف زیر نظر استانداری ها به عنوان رئیس شورای عالی نظارت بر توزیع کالا تشکیل شد که در اینجا از آنها با عنوان «شوراهای محله ها» یاد شد. اعضای این شوراها از طرف مقامات مسئول انتخاب می شدند و چون منتخب مردم نبودند، هنگامی که با کمبودها و یا ناهماهنگی هایی از سوی مسئولان مواجه می شدند مردم این تقصیرات را متوجه شوراها می دانستند و لب به اعتراض می گشودند.^(۱۰)

بیشترین مباحث سمینار حول مباحث اول و دوم بود. در خلال سخنرانی های صورت گرفته، طرح ۱۲۷ ماده ای وزارت کشور با عنوان «لایحه پیشنهادی نظام شورایی جمهوری اسلامی ایران» ارائه گردید. این طرح شامل چهار فصل با عناوین ذیل بوده است:

فصل اول - شوراهای کشوری؛ فصل دوم - شوراهای آموزشی؛ فصل سوم - شوراهای اداری؛ و فصل چهارم - شوراهای تولیدی - صنعتی.

فصل اول با ۷۰ ماده به شوراهای شهر اختصاص دارد. با توجه به مواد این فصل، شوراهای ده، شهر، شهرستان، بخش و محله، منطقه، شوراهای کشوری نامیده شد. در این لایحه پیشنهادی قدرت اجرایی شوراها نسبت به طرح ۱۷ ماده ای قبلی دولت کمتر شد. وظایف شوراها در این لایحه بیشتر جنبه نظارت و ارائه پیشنهاد دارد. شوراها می توانستند در امور اجرایی مانند امور عمرانی، توزیع مواد سوختی و ارزاق عمومی، آمارگیری و تحقیقات محلی، حفظ امنیت و همکاری در انتخابات حوزه فعالیت نقش ایفا کنند. همچنین مطابق این طرح می توانستند در صورت ابراز تمایل ادارات بخشی از امور اجرایی آنها را انجام دهند.^(۴)

مطابق لایحه پیشنهادی وزارت کشور، انتخابات شوراهای شهر بدین شکل برگزار می شده است:

۱- شورای محله:

اعضای شورای محله هفت نفر بودند که با انتخابات مستقیم مردم همان محله برگزیده می شدند. شوراهای محله در محدوده خود می توانستند بر امور صنفی و ارزاق و شرکت های تعاونی و افراد بی بضاعت نظارت کنند و مشکلات آنها را از طریق دستگاه های ذی ربط پی بگیرند. همکاری با سپاه پاسداران، کمیته ها و سایر مقامات محلی از دیگر وظایف آنها بوده است.

۲- شورای منطقه:

انتخابات اعضای شورای منطقه همزمان با شورای محله صورت می گرفت و تعداد اعضای آن ۷ نفر تعیین شده بود. شورای منطقه هماهنگ کننده شوراهای محله های تابع بود و می بایست لااقل ماهی یک بار با شورای محله ای جلسه تشکیل می داد. به علاوه، شورای منطقه ۵ نفر را به عنوان شهردار منطقه به شهرداری معرفی و شهرداری از بین این ۵ نفر، شهردار را انتخاب می کرد.^(۵)

۳- شورای شهر:

اعضای شورای شهر و تعداد آنها به نسبت تعداد جمعیت شهرهای کشور تعیین شده بود. انتخابات شورای شهر همزمان با محله و منطقه بوده است. پس از تشکیل شورای شهر، کلیه وظایف انجمن های شهر و قوانین مربوط به شهرداری به شوراهای شهر واگذار گردید و اعضای شورای شهر یک نفر را به عنوان شهردار معرفی می کرد.

شوراهای شهر علاوه بر وظایف شوراهای کشوری، با تصویب شورای شهرستان می توانستند تمام یا قسمتی از هزینه های شهرداری و عوارض متناسب با امکانات اقتصادی شهر را تعیین و به وسیله دستگاه اجرایی ذی ربط وصول کنند.^(۶) همچنین نظارت بر کارهای شوراهای مناطق و محله ها و بررسی آیین نامه های پیشنهادی شهرداری بر عهده شورای شهر قرار داشت.^(۷)

۴- شورای شهرستان:

اعضای شورای شهرستان از میان نمایندگان منتخب شوراهای شهرها و بخش های تابع، حداکثر ۳۰ روز پس از تشکیل اولین جلسه رسمی شورای شهرها و بخش ها تشکیل می شده است. تعداد اعضای شورای شهرستان

پانویس:

- ۱- روزنامه اطلاعات، یکشنبه ۲۰ اردیبهشت ماه ۱۳۶۰، شماره ۱۶۴۲۴، ص ۳.
- ۲- سند شماره ۲۹۸۷/۲۳۴/۸۰۹۲/۱/۲، پویش ماده ۵۲ قانون تشکیلات شوراهای اسلامی، ۹۵، جلد اول، وزارت کشور.
- ۳- کمیسیون شوراها (تهیه و تدوین)، مجموعه سمینار بررسی نظام شورایی در جمهوری اسلامی ایران به ضمیمه لایحه پیشنهادی شوراها، شهریورماه ۱۳۶۰، ص ۴.
- ۴- همان، ص ۹۷.
- ۵- همان، ص ۱۰۷-۱۰۵.
- ۶- همان، ص ۱۰۸.
- ۷- همان، ص ۱۰۹.
- ۸- همان جا.
- ۹- همان، ص ۱۱۱-۱۱۰.
- ۱۰- شورای تهران (تهران، بی تا)، ص ۲۱.

دولت بوروکراتیک اقتدارگرا و بوروکراتیک شدن شوراها

(۴۲-۱۳۳۲) قسمت هجدهم

حسن شفیعی

دکتر در علوم سیاسی

شهرداری‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت. در واقع انجمن‌های شهر، اتحادیه شهرداری‌ها و شهرداری‌ها سه حلقه متصل به یکدیگر - و بعضاً دارای وظایف متداخل - هستند که در اینجا هر سه در سطح مدیریت و اداره امور شهرها در نظر گرفته شده‌اند و سطح سیاستگذاری نیز دولت مرکزی است.

اگرچه در دوران بعد از شهریور ۱۳۲۰ قدرت دولت مرکزی تضعیف شد ولی ساختار اصلی آن شامل ارگان‌های اجرای قانون، دیوانسالاری و سیستم ارتباطی دست نخورده باقی ماند. افزون بر آن تغییرات در سازمان اقتصادی و مالی کشور، رشد نسبی صنایع، افزایش تمایز طبقات و قشرهای اجتماعی، رشد ناسیونالیسم، توسعه قشر روشنفکر و سیستم آموزشی، پیدایش و گسترش قانون مدنی و قوانین مدون دیگر نظیر قانون شهرداری و جزاینها استقرار حکومت پارلمانی کارآمد را یاری می‌کرد، لیکن کارکرد حکومت پارلمانی در این دوره با دشواری‌های اساسی روبه‌رو شد.^(۴)

ناکارآمدی پارلمانتاریسم و سقوط مصدق - که نویدبخش پیروزی بزرگ مشروطه خواهی و احترام به قانون اساسی بود - به معنی آغاز پیروزی شاه و تحکیم قدرت او از یک سو و شکاف پرناشدنی میان سلطنت طلبی و مشروطه خواهی از سوی دیگر بود. رویدادهای پس از مرداد ۱۳۳۲ آغازگر فراگرد مشروعیت زدایی بود که اعتبار حکومت را دستخوش فرسایش ساخت و به تدریج شکاف میان نخبگان و بقیه جامعه را بیشتر کرد. این فراگرد سرانجام در یک ربع قرن بعد به سرنگونی سلطنت انجامید.

ماهیت اجتماعی دولت در طی سال‌های ۴۲-۱۳۳۲ را براساس الگوهای رایج در سنخ‌شناسی نظام‌های سیاسی، می‌توان تحت عنوان «بوروکراتیک اقتدارگرا» طبقه بندی کرد. ابزار اصلی اعمال اقتدار در این گونه نظام‌ها مجاری دیوان سالاری است.

در شماره‌های گذشته و در سلسله مقاله‌های «دولت و شوراها در ایران» به واریسی این فرضیه پرداخته شد که شوراها به مثابه نهادی مدنی و مبین مشارکت اجتماعی مردم در حیات عمومی، طی سال‌های ۵۷-۱۳۰۰ به دلیل صورت بندی نظام سیاسی نفوذناپذیر نتوانستند وجه مدنی خود را نهادینه و تثبیت کنند؛ و در نتیجه به ابزاری برای تداوم سیاست‌های دولت مرکزی در شهرها و روستاها بدل شدند. بازتاب ابزارگونی شوراها را می‌توان در نحوه آرایش نیروهای سیاسی، انتخابات و گزینش^(۱) اعضای شورا و میزان کارآمدی^(۲) و خلاقیت^(۳) آنها بررسی کرد. بنابراین رابطه دولت و شوراها در ایران دوران پهلوی اول و دوم، رابطه‌ای دوسویه است اما در این رابطه دو سویه، خصلت تعیین کنندگی از آن نظام سیاسی است و ماهیت نهادی - کارکردی انجمن شهر و شهرداری‌ها را نظام سیاسی تعیین می‌کند. در شماره‌های گذشته با واریسی این فرضیه به تأیید ضمنی آن پرداخته شد. تداوم چنین وضعیتی در دوران بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۳۲ مورد ادعای مجموعه مقالات مذکور نیز هست. بنابراین با توجه به ارکان فرضیه مورد آزمون، پرداختن به متغیر مستقل فرضیه که در واقع بخشی از عنوان کلی مقاله یعنی دولت نیز هست، و تبیین ماهیت اجتماعی آن در هر مقطع تاریخی، بسیار مهم و ضروری است. در واقع در ذیل ماهیت اجتماعی دولت است که ترتیبات نهادی - کارکردی شوراها شکل می‌گیرند. حد فاصل ماهیت اجتماعی دولت و ترتیبات نهادی - کارکردی شوراها تغییرات اجتماعی از جمله شهرنشینی، مهاجرت، مسکن، بهداشت و جزاینها هستند که نتایج این تعامل محسوب می‌شوند.

در این مقاله ضمن اشاره به ماهیت اجتماعی دولت بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۳۲ به برخی نتایج ناشی از این ماهیت پرداخته می‌شود و در شماره‌های بعدی بازتاب ماهیت دولت در قوانین مربوط به شکل‌گیری انجمن‌های شهر، اتحادیه شهرداری‌ها و

نظام سیاسی حاکم از طریق نهادسازی به اعمال اقتدار می‌پرداخت، که یکی از نهاد‌های اعمال اقتدار مجموعه قوانین و مقررات و تشکیلات انجمن شهر و شهرداری‌ها بود. مجموعه قوانین و مقررات شهرداری و انجمن شهر و شکل‌گیری اتحادیه شهرداری‌ها از جمله ترتیبات نهادی اعمال قدرت دولت مرکزی در نظام اجتماعی محسوب می‌گردید. در نتیجه، تلاش‌های سابق دولت مصدق مبنی بر مدنیت بخشیدن به تشکیلات شهرداری‌ها در قالب عدم تمرکز و تحقق حکومت محلی عملاً بی‌نتیجه ماند و نهاد‌های مدنی به درون سازمان‌های دولت مرکزی رانده شدند و خصلت محلی و مدنی خود را از دست دادند.

اتحادیه شهرداری‌های کشور از جمله ترتیبات نهادی مذکور محسوب می‌گردید و به رغم اینکه خدمات آموزشی، فنی و عمرانی نسبتاً زیادی به وسیله این اتحادیه صورت گرفت^(۵)، تشکیل اتحادیه همسو با سیاست‌های توسعه و ابسته دولت و متأثر از سیاست‌های جهانی بود. پروژه معروف به «پروژه ۱۱۳» که با ابتکار امریکاییان به منظور بهبود وضعیت شهرها و روستاهای ایران طرح ریزی شد، در واقع مبنایی برای شکل‌گیری اتحادیه شهرداری‌ها بود^(۶). فرض بر این بود که فقر و بدبختی عامل اصلی نفوذ کمونیسم در کشورهای پیرامونی اتحاد جماهیر شوروی است؛ بنابراین با فقرزدایی از جوامع شهری و روستایی می‌توان مانع نفوذ کمونیسم شد. توسعه شهرها و تشویق مهاجرت روستاییان به شهرهای ایران که موجب تراکم جمعیت در شهرها، حاشیه‌نشینی و سایر تبعات منفی گردید، از جمله نتایج پیوند برنامه‌های توسعه دهه ۴۰ با سیاست‌های جهانی‌اند. قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ و ماده ۴۵ آن که حدود وظایف، اختیارات و تشکیلات انجمن شهر و شهرداری‌ها را مشخص می‌ساخت نیز در ادامه روند ادغام جامعه ایران در جامعه جهانی باید تفسیر شوند. اتحادیه شهرداری‌ها در دی ماه ۱۳۵۹ در صدد بازنگری در این قانون برآمد اما به نتیجه‌ای نرسید.

ماده ۴۵ قانون وظایف و اختیارات انجمن شهر موضوع اصلی این مقالات است که در شماره‌های دیگر به تحلیل محتوای آن در چارچوب رابطه دولت و شوراهای پرداخته خواهد شد.

آنچه در روح کلی قانون شهرداری و وظایف و اختیارات انجمن شهر سال ۳۴ دیده می‌شود، تداوم «عدم تراکم» به جای «عدم تمرکز» است. در شرایط حاکم شدن عدم تراکم اختیارات در سطح مرکز سیاسی متراکم می‌گردد و مسئولیت‌ها به واحدهای محلی منتقل می‌شود. تصمیم‌گیرنده اصلی دولت مرکزی است و واحدهای محلی مشوق اجرای سیاست‌های

دولت مرکزی‌اند و سعی بر پیشبرد و بهبود اجرای سیاست‌های دولت در سطح محلی دارند. به عبارت دیگر انجمن شهر و شهرداری‌ها، آن گونه که در قانون شهرداری سال ۳۴ مشاهده می‌شود، نه متولیان حکومت محلی، بلکه مدیریت‌های محلی متصل به مدیریت مرکزی بودند. به همین خاطر، اینها شرایط لازم را برای حکومت محلی یعنی مشروعیت سیاسی محلی، منابع مالی مکفی، تخصص و نهادینگی محلی نداشتند.

نتیجه‌گیری

طی سال‌های ۴۲-۱۳۳۲ دولت مرکزی که از سرکوب نهضت ملی طی کودتای ۲۸ مرداد فارغ شده بود به بازسازی نهادی خود پرداخت. تأسیس ساواک در سال ۱۳۳۶، عقد قرارداد نظامی - مالی با امریکاییان در سال ۱۳۳۸، ساماندهی مجدد شهرداری‌ها و انجمن شهر و بالاخره اصلاحات از بالا در قالب اصلاحات ارضی، بسیج زنان و انقلاب سفید از جمله اقدامات معطوف به بازسازی ساختار دولت محسوب می‌گردند. این اقدامات که منجر به «تحکیم اقتدار دولتی» شدند، عملاً راه هرگونه دموکراسی محلی در قالب انجمن‌های شهر و شهرداری‌ها را بستند و این نهادها را به نهاد‌های محلی نظام سیاسی بوروکراتیک اقتدارگرا تبدیل کردند. بنابراین صرف تشکیل انجمن شهر و شهرداری و قوانین عریض و طویل را نباید به منزله دموکراتیک شدن نظام سیاسی تلقی کرد. آنچه مهم است، روحی است که در متن قوانین و تشکیلات محلی جریان دارد. اگر روح حاکم در این قوانین و تشکیلات معطوف به انقباض قدرت دولت باشد، نظام محلی دموکراتیک‌تر خواهد شد، در حالی که در شرایط معطوف به انبساط قدرت سیاسی مرکزی، دایره دولت مرکزی وسیع‌تر و دایره قدرت محلی محدودتر خواهد شد. این اتفاقی بود که در دهه ۴۰ در تعامل دولت و انجمن شهر در ایران صورت گرفت. با تفسیر متن قانون ۱۳۳۴، به ویژه ماده ۴۵، آن را در معرض آزمون قرار خواهیم داد.

پانویس:

- 1-Selection
- 2-Efficiency
- 3-Creativity

۴- عطیمی، پیشین، ص ۴۶۵.

۵- شفیعی، حسن؛ اسنادی از اتحادیه شهرداری‌های ایران (۱۳۶۰-۱۳۴۰)، تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۸۳.

۶- اکبری، غضنفر؛ اتحادیه شهرداری‌های ایران، از تشکیل تا انحلال، ماهنامه شهرداریها، سال دوم، شماره ۱۵.



پیاده در شهر

محمود برآبادی
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

دارند:

- الف. هنگامی که در پیاده‌روها و یا فضای اختصاصی عابران پیاده حرکت می‌کنند.
- ب. هنگامی که وارد سطح سواره‌رو می‌شوند، باد و منظور:

 - ۱- برای سوار و پیاده شدن به / از وسایل نقلیه.
 - ۲- برای گذر از عرض خیابان.

● جداسازی ترافیک پیاده از سواره

برای جلوگیری از برخورد عابران پیاده و وسایل نقلیه بایستی تداخل آنها را یا از نظر زمانی و یا از نظر مکانی از هم جدا کرد.

- تفکیک زمانی

برای این کار در تقاطع‌ها و یا مکان‌هایی که تردد عابران پیاده زیاد است، زمان خاصی را در چراغ راهنمایی برای عابر پیاده در نظر می‌گیرند. این زمان با توجه به میزان تردد عابران محاسبه می‌شود. فاز مخصوص پیاده در تقاطع‌ها معمولاً زمانی است که چراغ راهنمایی برای وسایل نقلیه قرمز است. در مکان‌هایی غیر از تقاطع‌ها که تردد عابران زیاد باشد ممکن است چراغ سبز مخصوص عابر در نظر گرفته شود که به وسیله فشار دکمه از سوی عابران (Push button) و یا با زمان بندی از پیش تعیین شده، تنظیم می‌گردد.

- تفکیک مکانی

در صورتی که امکان داشته باشد، عبور عابران از عرض خیابان بهتر است از طریق گذرگاه‌های غیرهمسطح تأمین گردد. این روش ایمن‌ترین راه برای عابران پیاده است و هیچ‌گونه اختلالی نیز در ترافیک عبوری ایجاد نخواهد کرد.

گذرگاه‌های غیرهمسطح به دو صورت روگذر و زیرگذر احداث می‌شوند.

در روزگار ما مدام سطح بیشتری از اراضی شهری به وسایل نقلیه موتوری اختصاص می‌یابد و مسیرهای پیاده و فضاهای سبز به نفع سواره‌رو عقب نشینی می‌کنند.

در گذشته خیابان به جایی اطلاق می‌شد که مردم شهر در آن به گردش بپردازند و یا به دیدار دوستان بروند و ساعتی را با هم

با تولید انبوه وسایل نقلیه موتوری در پنجاه سال اخیر و استفاده روز افزون افراد از خودرو برای رفت و آمد، اکنون شهرها به صورت مراکز بزرگی از تجمع وسایل نقلیه درآمده‌اند که روز به روز از سرعت تردد آنها کاسته شده و آلودگی هوا و سرو صدا را برای مردم شهر به همراه داشته است.

از سوی دیگر، احداث راه‌های جدید و توسعه بزرگراه‌های درون شهری، شهرها را به چندین بخش تقسیم کرده، ارتباط محله‌های شهر را با هم قطع کرده و محدودیت‌های حرکتی فراوانی برای عابران پیاده به وجود آورده است. این وضعیت به گونه‌ای است که هم امنیت جانی و هم سلامت روانی افراد پیاده‌را در شهرها به خطر انداخته است، به گونه‌ای که اینان خود را در محاصره وسایل نقلیه موتوری احساس می‌کنند.

در زمان حاضر، عابران پیاده در شهرها همواره با وسایل نقلیه در تلاقی‌اند و نتیجه این امر تصادف و خطرهای جانی برای عابران و کاهش سرعت برای وسایل نقلیه است. سد معبر در پیاده‌رو، به وسیله مغازه‌دارانی که اجناس خود را بیرون از مغازه می‌گذارند، یا به دلیل عملیات ساختمانی و پارک خودرو در پیاده‌رو، باعث شده است تا عابران پیاده ناچار به تردد در سطح سواره‌رو شوند.

● سفرهای پیاده

پیاده‌روی بیش از نیمی از سفرهای روزانه شهروندان را تشکیل می‌دهد. آنهایی هم که از وسایل نقلیه موتوری - چه خصوصی و چه عمومی - برای تردد استفاده می‌کنند، بخشی از مسیر خود را پیاده طی می‌کنند. بنابراین عابران پیاده بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم حمل و نقل درون شهری در طراحی‌ها مورد توجه قرار گیرند و حق ابتدایی آنان برای آنکه بتوانند در ایمنی و راحتی سفرهای روزانه خود را به انجام برسانند، محترم شمرده شود.

متأسفانه این امر بدیهی اغلب نادیده گرفته شده است و رانندگان مادامی که پشت فرمان وسیله نقلیه خود هستند، عابران را افراد مزاحمی به شمار می‌آورند که باعث کندی تردد خودروها می‌شوند؛ در حالی که همین افراد وقتی وسیله نقلیه خود را پارک می‌کنند و به عنوان عابر حضور می‌یابند، انتظار دارند حقوق آنان رعایت شود.

به طور کلی عابران پیاده به دو حالت در عبور و مرور شرکت

بگذرانند؛ اما امروز خیابان به دالانی تبدیل شده است که در آن وسایل نقلیه کوچک و بزرگ، با سرو صدا و دود به حرکت درمی آیند.

خیابان دیگر جایی نیست که بچه ها در آن بازی کنند و دوستان در آن با یکدیگر به گردش بروند. تقابل حل نشده بین پیاده ها و وسایل نقلیه، خیابان را به شکلی بی استفاده درآورده است.

همچنین در گذشته بیشتر سفرهای تفریحی، آموزشی و شغلی پیاده انجام می شد. در گذرهای پیاده بود که افراد با یکدیگر آشنا می شدند و بین آنان تعامل برقرار می گردید؛ اما امروزه با افزایش تعداد اتومبیل و با ایجاد تسهیلات حمل و نقل عمومی در شهرها از سویی و گسترش فیزیکی شهرها از سوی دیگر، پیاده روی رو به کاهش گذاشته و نقش پیاده روها در تعاملات اجتماعی کمرنگ شده است.

پیاده روی علاوه بر آنکه از لحاظ سلامت جسمی برای انسان مفید است، از لحاظ هزینه های اجتماعی نیز برای جامعه با صرفه است. سفرهای پیاده ارزان تر از سواره است و از لحاظ زیست محیطی نیز هیچ گونه آلودگی هوا و صدا ندارد، ضمن آنکه به برقراری روابط اجتماعی نیز کمک می کند.

گرچه عابران پیاده ترجیح می دهند جان خود را به خطر بیندازند و از لا به لای اتومبیل ها به آن طرف خیابان بروند، اما می توان با تعبیه پله برقی برای روگذرها و ایجاد جذابیت هایی همچون نمایشگاه یا فروشگاه در زیر گذرها، عابران را به عبور از این مسیرهای ایمن ترغیب کرد.

- گذرگاه های همسطح

به دلیل هزینه زیادی که گذرگاه های غیر همسطح دارند و گاه نیز به دلیل محدودیت های مکانی، از گذرگاه های همسطح برای عبور پیاده ها از عرض خیابان استفاده می شود. گذرگاه های همسطح چند نوع اند که عواملی چون تعداد عابر پیاده و حجم وسایل نقلیه در گزینش نوع انتخابی تأثیر دارند.

برای آنکه گذرگاه های همسطح به خوبی هم به وسیله رانندگان و هم عابران دیده شوند، آنها را به شکل راه راه خط کشی می کنند و گاه با چراغ چشمک زن و تابلوی «محل عبور عابر» مشخص می سازند.

● سهم پیاده از شهر

فضاهای انسانی می بایست بر مبنای رفتارها و حرکات افراد طراحی شوند. چنین نیست که انسان مانند کالایی که انبار را پر می کند یا اتومبیل های پارک شده در فضای پارکینگ فضا را اشغال کند. انسان از فضا برای فعالیت های متنوع استفاده می کند و همچنان که از فضا تأثیر می گیرد بر آن نیز اثر می گذارد.

برای افزایش سفرهای پیاده لازم است که مدیران و کارگزاران امور شهری اقدامات زیر را در دستور کار خود قرار دهند:

- ایمن سازی پیاده روها

برای تشویق پیاده روی باید به مسیرهای پیاده توجه شود. می بایست از سد معبر پیاده رو به وسیله عوامل مختلف جلوگیری به

عمل آید و مسیر برای عبور ایمن و راحت عابر پیاده آماده گردد. دارا بودن شیب و قوس مناسب، لغزنده نبودن مسیر و داشتن پل ها و درپوش مناسب برای تأسیسات شهری (آب، برق، تلفن، گاز و فاضلاب) به ایمنی پیاده رو کمک می کند.

- بهره گیری از فضای سبز

تلفیق هماهنگ فضای سبز با پیاده رو، مسیرهای پیاده را دارای چنان جذابیتی می کند که تمایل به پیاده روی را در شهرنشینان افزایش می دهد. هدایت جوی آب حاشیه پیاده رو به صورت جویبار طبیعی یا مصنوعی به نحوی که مکمل فضای سبز باشد و استفاده از گل و گیاه در باغچه حاشیه پیاده رو و فضاهای بی استفاده و مرده خیابان، ضمن تفکیک ترافیک سواره از پیاده، می تواند پیاده رو را به مسیر دل انگیز و مصفا بدل کند.

- ایجاد مسیرهای ویژه عابر پیاده

در بسیاری از کشورهای جهان، مناطقی از شهر که عابر پیاده تردد زیادی دارد، به پیاده ها اختصاص می یابد و حرکت وسایل نقلیه موتوری از جمله موتور سیکلت، در این مسیرها ممنوع می شود.

مسیر ویژه عابر پیاده با تابلو مشخص می گردد و به وسیله نرده، دستک، گلدان، باغچه و گاه با تفاوت رنگ آجر فرش و یا خط کشی از مسیر سواره جدا می شود.

در این مسیرها تسهیلات شهری مانند باجه تلفن، صندوق پست، فروشگاه های مواد غذایی و محصولات فرهنگی پیش بینی می گردد و همچنین با تزئینات هنری مانند نقاشی های دیواری، مجسمه ها و نقوش برجسته از سنگ و آجر آراسته می شود.

در این میان فضایی را نیز برای بازی بچه ها و استراحت بزرگ ترها در نظر می گیرند.

- کوتاه کردن مبدأ و مقصد سفرهای درون شهری

چنانچه فضاهای تفریحی، بهداشتی، تجاری و خدماتی در جوار مناطق مسکونی احداث شوند، بسیاری از سفرها به این کاربری ها پیاده انجام می گیرد.

احداث پارک، سینما، تئاتر، کتابخانه و نمایشگاه های فرهنگی در یک محله شهر، نیاز اهالی را برای سفر به سایر مناطق کاهش می دهد. همین اثر را کلینیک های پزشکی و مکان های آموزشی دارند. وجود بازارهای فروش محلی نیز می تواند سفرهای درون شهری را کاهش دهد، زیرا بسیاری از سفرهایی که در داخل یک شهرک یا محله شهری انجام می گیرد، به صورت پیاده و یا با وسیله نقلیه غیر موتوری همچون دوچرخه خواهد بود.



پیاده رو و مسیر پیاده نخستین حلقه ارتباطی مناطق مسکونی با سایر کاربری های شهری است و انتظار می رود به دلیل اهمیت ویژه ای که رفت و آمد پیاده در تعاملات اجتماعی دارد، طراحان شهری و برنامه ریزان حمل و نقل در شهرها توجه بیشتری به آن داشته باشند.

منبع:

برآبادی، محمود؛ جایگاه پیاده رو در معابر شهری، فصلنامه تازه های ترافیک، شماره سوم و چهارم، ۱۳۷۸.

پیوست مجموعه‌های تاریخی در آتن

ترجمه و تلخیص: شهرزاد فرزین پاک
کارشناس ارشد شهرسازی

پیشنهادی طرح و سرپرستی امور واگذار شده به سایر بخش‌ها و همچنین ارائه پیشنهاد در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت ترافیک در حیطه وظایف این شرکت قرار می‌گیرد.

شرکت یاد شده به دست هیئت مدیره‌ای متشکل از ۹ نفر از هر دو وزارتخانه و یک نماینده از شهرداری آتن هدایت می‌شود. همچنین هیئتی فنی متشکل از معماران، برنامه‌ریزان شهری و مهندسان عمران برای سرپرستی پیشرفت کار، دپارتمان روابط عمومی برای برقراری ارتباطی دائمی و موفق با سایر نهادهای مرتبط و کادری اداری برای انجام حمایت‌های سازمانی در این شرکت مشغول به کارند.

طرح و محتوای آن

وقتی در سال ۱۸۳۳ شهر آتن به عنوان پایتخت یونان انتخاب شد، پیشنهاد اول طرح شهری آن، گسترش شهر به سمت شمال با جمعیتی معادل ۶۰۰۰ نفر بود. همچنین در این طرح آمده بود که مرکز شهر از طریق حفاری در اطراف آکروپولیس بایستی حفظ شود.

امروزه آتن کلان‌شهری است مدرن با ۴۵۰۰۰۰ ساکن. این شهر بزرگ‌ترین منطقه به لحاظ جمعیت، تراکم و اثر اقتصادی



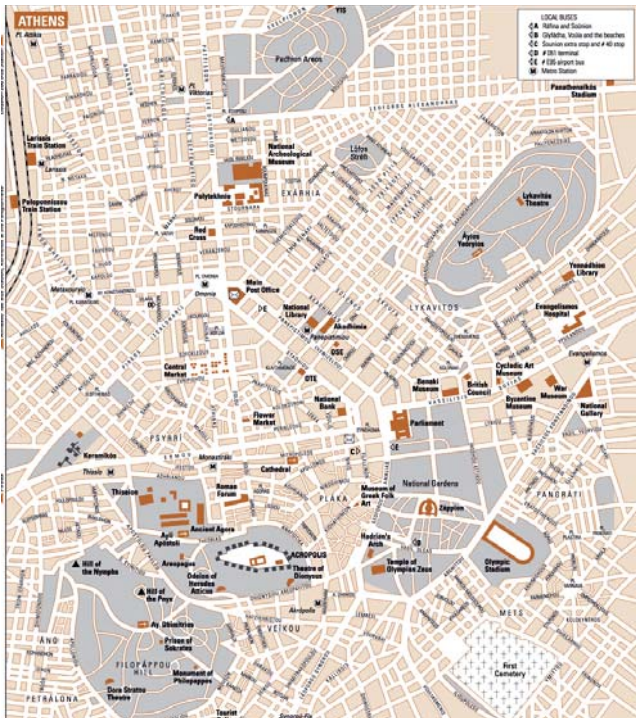
یونان - آتن

وزارت فرهنگ و وزارت محیط زیست و کارهای عمومی و برنامه‌ریزی یونان به همراه شهرداری آتن، شهروندان، گروه‌های زیست محیطی و نهادهای ملی و محلی در آستانه قرن بیست و یکم و پیش از برگزاری بازی‌های المپیک در آتن، پروژه‌ای را به منظور استحکام بخشی به نقش فرهنگ در پایتخت یونان به اجرا در آوردند.

این پروژه که از مجموعه پروژه‌های یوروکالت ۲۱ (Eurocult) در اروپاست، ارتقای عناصر شهر و حفظ مناظر طبیعی را به شیوه‌ای پایدار مدنظر قرار داده است. از آنجا که این پروژه با تأکید بر حفظ محیط زیست در کنار آثار باستانی است و بر احیای پیاده‌راه‌های تاریخی تأکید دارد، در این مقاله به تفصیل معرفی می‌گردد.

سازمان دهندگان

در سال ۱۹۹۷ شرکتی تحت عنوان «یکپارچه سازی سایت‌های باستانی آتن» تأسیس شد. وظیفه اصلی این شرکت - که زیر نظر وزارت محیط زیست و وزارت فرهنگ کار می‌کند - مدیریت برنامه یکپارچه‌سازی است. نظارت بر ساخت و سازهای





است، به طوری که ۳ درصد از جمعیت یونان در ناحیه‌ای حدود ۲/۸ درصد از کل کشور زندگی می‌کنند. بنیان برنامه یکپارچه‌سازی سایت‌های باستانی در طرح جامع ۱۹۸۵ آتن است. این طرح اولین طرح نظام مند برای توسعه آتی آتن است که پس از مذاکراتی طولانی میان نهادهای دولتی و غیردولتی شکل گرفته است. اهداف این طرح به شرح زیر عنوان شده‌اند.

- ارتقای عناصر تاریخی شهر، احیای منظر و محیط زیست شهری و حفاظت از یادمان‌های تاریخی و خطوط ساحلی.
- سازمان‌دهی مجدد بافت شهری با معرفی اقداماتی به منظور کنترل گسترش‌های غیرقانونی، کنترل کاربری زمین و تراکم جمعیتی، رفع ازدحام از مرکز شهر و بندر پیرائوس^(۱).
- ساخت پارک باستان شناسی در مرکز شهر و موزه‌ای در فضای باز از آثار قرن نوزدهم شهر، ساختمان‌ها، میدان‌ها، خیابان‌ها و مناطق دارای خصوصیات تاریخی.

● بهبود کیفیت زندگی مرکز شهر از طریق بهسازی منطقه شهری.

بنابراین ۲ خط‌مشی طرح ۱۹۸۵ مستقیماً به برنامه یکپارچه‌سازی سایت‌های باستانی مرتبط‌اند: ارتقای مرکز شهر و بهبود کیفیت زندگی.

هدف از طرح یکپارچه سازی، وحدت بخشی میان ۶ سایت باستانی در مرکز شهر بود. درواقع این طرح خواستار ایجاد شبکه‌ای از فضاهای عمومی، پارک‌ها و امکانات عمومی برای برقراری پیوند میان همه نشانه‌های فرهنگی ویژه آتن است.

امروزه آتن کلان‌شهری است مدرن با ۴۵۰۰۰۰۰ ساکن. این شهر بزرگ‌ترین منطقه به لحاظ جمعیت، تراکم و اثر اقتصادی است، به طوری که ۳ درصد از جمعیت یونان در ناحیه‌ای حدود ۲/۸ درصد از کل کشور زندگی می‌کنند

بدین ترتیب پیوستگی تاریخی شهر احیا شده، قطب‌های جذاب برای ساکنان و بازدید کنندگان در کل فضا ایجاد گردیده و با نقاط جذاب تاریخ فرهنگی و رشد مدرن شهر همراهی شده است. برای موفقیت در این امر موضوعات گسترده‌ای مورد بررسی قرار گرفت و تجزیه و تحلیل بسیاری انجام شد. پروژه‌های تعهد کننده این اهداف به شرح زیر به اجرا درآمدند:

- احیای پیاده‌راه‌های کهن؛
- نصب زیرساخت‌های ضروری (آبرسانی، روشنایی و جز آن)؛ و
- احیای نماهای ساختمانی در مجاورت سایت‌های باستانی. هر یک از این موارد با پروژه‌های جانبی زیر همراهی می‌شد:
- تبدیل دسترسی‌های آکروپولیس به پیاده‌راه‌ها: این پروژه نیازمند مداخلات عمده در محیط‌زیست در طول این راه‌هاست و پروژه اصلی برنامه است، زیرا که راه‌های پیاده اصلی دسترسی به هر ۶ سایت تاریخی را فراهم می‌آورد. این راه‌ها فضاهای عمومی و پارک‌های جدیدی را پدید می‌آورند که نواحی مختلف پروژه را وحدت می‌بخشند و فضاهای سبز عمومی در طول مسیر را

افزایش می‌دهند.

■ برگزاری رقابت‌های معماری برای مطالعات و طراحی چهار میدان اصلی مرکز شهر: این طرح شامل مداخله در ترافیک وسایل نقلیه به منظور رفع ازدحام مرکز شهر آتن است. این پروژه با همکاری شرکت پیش گفته طراحی شده و احیای ساختمان‌های اطراف میدان را نیز دربرمی‌گیرد.

■ ایجاد پارک فرهنگی در ناحیه اطراف گورستان قدیم آتن با هدف ارتقای ناحیه مرزی آن با کارخانه قدیمی گاز آتن.

■ احیا و برجسته کردن ساختمان‌های عمومی و خصوصی در مرکز تجاری شهر و محله‌های تاریخی آتن.

■ تغییر شکل دسترسی‌ها در محله‌ها برای استفاده پیاده و وسایل نقلیه.

■ حذف بیلبوردها و علائم تجاری که آلودگی بصری ایجاد کرده‌اند.

■ اقداماتی برای مداخله نرم و کم هزینه با تأثیرات عمیق، همانند:

- تعریف مسیرهای راهنما در مرکز تاریخی شهر با ارائه مضمونی تحت عنوان «شناخت شهر ما».

- تجهیز میلمان خیابان (سطل‌های زباله، علائم خیابان، علائم راهنما و جز اینها).

- رنگ بخشی به دیوارهای سفید مجاور راه‌ها و میدان‌ها و عرضه هنر طراحی بر روی آنها.

- احداث مسیرهای پیاده برای نابینایان، همسو با برنامه‌های ارائه امکانات برای این دسته افراد.

اهداف و تأثیرات

هدف بلندپروازانه پروژه یکپارچه کردن زندگی فرهنگی روزمره بود؛ ضمن آنکه با ارتقای مرکز شهر در حیطه‌های زیبایی شناسی، زیست محیطی و فرهنگی جلوه ویژه‌ای به شهر آتن بخشیده شد که برای گردشگران و تماشاگران بازی‌های المپیک ۲۰۰۴ آتن نیز جذاب بود. درواقع ابتکارات و فعالیت‌های این طرح برای همه ساکنان و بازدید کنندگان شهر جالب توجه بود.

سانتاآنا زاغه دیروز جاذبه امروز

نویسنده: لوز الینا کولوما^۱
ترجمه: پروانه مقدم

از آغاز تلاش برای نوسازی شهری گویاکیل، UNDP خدمات فنی را ارائه داد که به دولت محلی برای مدرن کردن شهر و سیستم حمل و نقل آن و تقویت قوانین و حکمروایی آن کمک می‌کرد. توصیه‌های فنی UNDP، به اضافه همکاری‌های کارمندان شهرداری منجر به ایجاد سامانه اطلاعات جغرافیایی شهری شد که خود باعث بهبود برنامه‌ریزی و طراحی شهری در طرح جامع شهر برای سال‌های ۲۰۲۰-۱۹۹۹ گردید.

موفقیت‌های گویاکیل مورد توجه سایر شهرها قرار گرفت. در ژوئیه امسال پروژه منطقه‌ای هبیتات UNDP برای حکومت محلی، سمپوزیم حکمروایی و توسعه محلی را در گویاکیل برپا کرد که راه‌حل‌های مختلفی را برای ارائه کارآمد خدمات به ۴۰۰ بازدید کننده که از شهرداری‌های مختلف آمده بودند، ارائه کرد.

به گفته یکی از همکاران UNDP در پروژه حاضر، شهر گویاکیل پیشرفت فراوانی را تحت شرایط دشوار به دست آورده است. حتی در بحران‌های عمیق سیاسی و اقتصادی در سطح ملی در دهه اخیر، این شهر توانسته است اعتماد شهروندان را به نهادهای آن، از طریق انجام فعالیت‌های کارآمد، جلب کند. در نتیجه این شهر برای مقابله



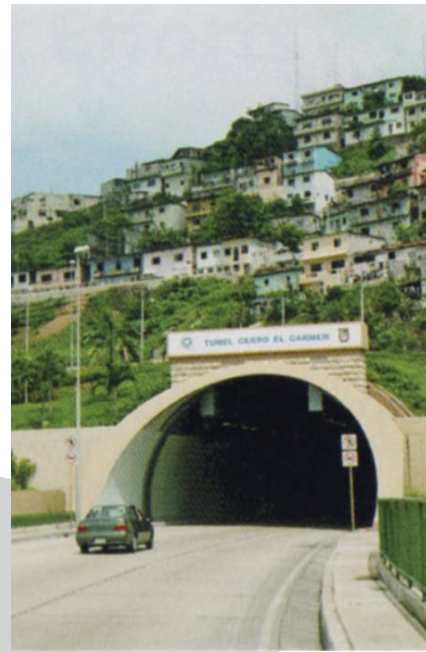
اکوادور - گویاکیل - بر فراز پله‌های سانتاآنا

مقدمه
بر فراز ۴۵۶ پله سرو سانتاآنا^(۱)، منظر تماشایی از گویاکیل^(۲)، رودخانه و ساحل به تازگی نوسازی شده رودخانه - مِلِکن^(۳) - دیده می‌شود. همین پنج سال پیش سرو سانتاآنا زاغه‌نشینی بیش نبود و در نتیجه در بالاترین رتبه فهرست دیدنی‌های شهر هم قرار نداشت. محله سرو سانتاآنا با حدود ۴۶۰۰ ساکن که در بخش غیررسمی مشغول فعالیت بودند، محیطی خطرناک به شمار می‌آمد ولی امروزه پذیرای بیش از ۲۰۰۰۰ گردشگر در هفته است. تحول در محله و شهر با تخلیه کامل ساکنان آن همراه نبود و در واقع هیچ‌کس جابه‌جا نشد. پیش از شروع نوسازی در همه خانه‌های واقع در محدوده، دیپارتمان رفاه عمومی و آموزش شهرداری به صحبت با ساکنان محلی که ترس از دست دادن خانه و شغل خود را داشتند، پرداخت. پس از مذاکرات عمیق، نوسازی جمعی از طریق مشارکت بین ساکنان تپه، دانشگاه‌ها، شرکت‌های خصوصی و اتاق بازرگانی آغاز شد که در نتیجه آن، اکنون خانه‌های دست ساز به منازل کوچکی با نماهای رنگین مبدل شده‌اند، که اقتصاد خانواده نیز از طریق خدمات‌رسانی به گردشگران در همین منازل تأمین می‌شود. تجارت صنایع دستی فعالیت‌هایی رو به رشد است که حدود ۶۵ درصد در منطقه افزایش یافته است. از ۷۸ شغلی که در این محله شکل گرفته است ۸۵ درصد آن به وسیله ساکنان تپه اداره می‌شود.

در زمان حاضر به گفته ساکنان خود تپه، که حتی اجدادشان نیز در همین محله ساکن بودند، دیگر احتیاجی به گذشتن از حیاط‌های پر از گل و لای برای خارج شدن از منزل نیست؛ بلکه فضایی خوشایند برای ساکنان و گردشگران در زیر درختان پادام ایجاد شده است. حال آنکه پیش از این در زمانی که سانتاآنا به عنوان خطرناک‌ترین محله شهر شناخته می‌شد، فقر نیز در آن بیداد می‌کرد.

رهبری دگرگونی

گویاکیل بزرگ‌ترین شهر اکوادور است. دگرگونی گویاکیل، ۱۴ سال پیش در زمانی که لئون فیروز کوردو^(۴) شهردار بود و هشت سال این پروژه را هدایت کرد، آغاز شد. وی مسئولیت شهرداری‌ای را پذیرفت که به لحاظ اقتصادی در مضیقه بود و توان برآوردن نیازهای شهروندان را نداشت. وی پیش از توجه به احیای فضاهای سبز شهری، بهبود خدمات پایه و ایجاد زیرساخت‌های جاده‌ای عمده، به سازماندهی مجدد داخلی شهرداری پرداخت.



اکوادور - گویاکیل - پس از اصلاحات حمل و نقل

با چالش‌ها آماده‌تر از پیش است.

بخش اصلی تحول در گواپاکیل که شهردار فعلی آن را ادامه داده است، احیای ساحل رودخانه گویاس^(۵) است. این پروژه ۱۰۰ میلیون دلاری با ۲/۵ کیلومتر طول، جذابیت گردشگری و تفریحی عمده‌ای را برای شهر ایجاد کرده است و ضمن آن دفع سیلاب‌ها را تسهیل می‌کند و شهر را از سیل در امان نگاه می‌دارد. موزه‌ها، بازارچه‌ها، مراکز تجاری، محوطه‌های سبز، محدوده بازی کودکان، همه و همه در هر آخر هفته به ۱۵۰۰۰۰ نفر خدمات ارائه می‌کنند.

ایمنی شهر نیز بهبود یافته است. کارهای عمده‌ای چون تونل‌ها، راه‌ها و تقاطعات غیر همسطح، در کنار سازماندهی مجدد راه‌ها برای حمل و نقل سنگین و ساخت متروویا^(۶) به انجام سفر در حدود ۳۰ درصد در طول ۱۰ سال سرعت بخشید. نوسازی شهری در گواپاکیل از بهبود شرایط در نواحی فقیرنشین از طریق ارائه خدمات پایه فراتر رفته است. شهردار فعلی نوسازی را چرخه‌ای مقدس برمی‌شمارد که تأثیرات اجتماعی عظیمی را با به‌کارگیری نقاشان، بناها، نجارها و تولیدکنندگان کارهای دستی به همراه داشته است. به گفته وی برنامه زیباسازی ارزش املاک محلی را افزایش داده و موجب رفت و آمد در محله‌ها شده است؛ ضمن آنکه کیفیت زندگی را بهبود بخشیده، خطر را حذف کرده و گردشگری را ارتقا داده و در مجموع سرمایه‌گذاری بیشتر و اشتغال بیشتر را باعث شده است.

شهردار معتقد است که شهروندان امروز شهر را متعلق به خود می‌دانند. وی موفقیت اصلی را در آنچه به همراه مردم انجام شده و در واقع بهترین مدرسه مشارکت بوده است، می‌داند. برنامه نوسازی از مرکز تاریخی شهر به سوی مناطق طبقه کارگر نیز گسترش یافته است. شهرداری پارک‌ها، راه‌های اصلی و نماهای ساختمانی را در دو پروژه با نام‌های «محله خود را بهبود ببخشید» و «بلوک خود را بهبود ببخشید» ارتقا داد که اهداف آنها از طریق تشویق مشارکت و فعالیت ساکنانی که برای جایزه پیشنهادی شهر رقابت می‌کردند، حاصل آمد.

برآوردن نیازهای اجتماعی

منطقه طبقه کارگر بستین^(۷) به انواع مشکلات حاشیه‌نشینی و فقر دچار است. آمادگی در مقابل سیل در این محله، به عاملی برای ایجاد شرایط بهداشتی نامناسب و فقدان خدمات اولیه و خشونت بدل شده است. این محله کماکان در بردارندهٔ مسکن ۷۳۶۵۵ نفر از جمعیت کشور است که در جست‌وجوی آینده‌ای روشن به این شهر مهاجرت کرده‌اند.

ساکنان محلی از طریق برنامه مناطق شهری محروم که به ZUMAR معروف است و به وسیله دپارتمان رفاه اجتماعی شهرداری اداره می‌شود، توان مشارکت در برنامه‌ریزی و ساخت اجتماع محلی خود را یافتند. این برنامه ۷۳۵۲۵۰۰ دلار نیز از اتحادیه اروپا کمک دریافت کرده است.

در این برنامه ساکنان طرح‌های عملکردی محله‌ای خود را تهیه کرده‌اند و مدیران شهری کوشیده‌اند این اندیشه را تحقق ببخشند، که: «خودتان طرح بدهید، زیرا شما شهرداری هستید». در نتیجهٔ این تلاش‌ها ساکنان محله‌ها در آسفالت کردن خیابان‌هایی که به رودخانه‌های کوچک تبدیل شده بودند و همچنین در ارائه سیستم آبرسانی و کانال‌های مربوط به آن کمک کردند. اجتماع محلی به

پانوشت:

* این مقاله ترجمه‌ای است از:

New Community Pride: Transforms Ecuador's Largest City
Luz Elena Coloma.

- 1-Cerro Santa Ana
- 2-Guayaquil
- 3-Malecón
- 4-León Febres Cordero
- 5-Guayas
- 6-Metrovia سیستم حمل و نقل جمعی باتوبوس‌های تک مسیر
- 7-Bastión

منبع:

CHOICES, The Human Development Magazine, September 2004



اکوادور - گواپاکیل - مشارکت مردم در نصب زیر ساخت‌ها

زودی از «بازارچه خدماتی» نیز بهره‌مند خواهد شد که ساختمانی است به وسعت ۵۰۰۰ مترمربع با ارائه خدمات مختلف شامل مراقبت‌های پزشکی ویژه کودکان زیر ۵ سال، خدمات دندانپزشکی و دامپزشکی، جذابیت‌های فرهنگی، تفریحی برای کهنسالان و آموزش ساکنان در زمینه‌های مختلف. در حالی که بخش بهداشت اکوادور افت داشته است، در گواپاکیل خدمات پزشکی به افراد کم درآمد به صورت رایگان ارائه می‌شود.

شهری با کارایی فزاینده

آگهی تلویزیونی ساکنان را به پرداخت مالیات‌های محلی خود به شهرداری تشویق می‌کند، با این توضیح که از هر ۱۰ دلار پرداختی به دولت محلی ۹ دلار آن برای پروژه‌های مرتبط با محله‌های فقیر هزینه می‌شود. این آگهی تأکید می‌کند که در سال ۲۰۰۴ تنها ۱/۶۳ درصد از بودجه شهری صرف بازپرداخت وام شده است و این در حالی است که دولت مرکزی ۴۰ درصد از بودجه خدماتی خود را صرف وام‌های عمومی کرده است.

به گفته شهردار گواپاکیل: «ما از طریق پذیرش مردم به موفقیت رسیده‌ایم».



اکوادور - گواپاکیل - زمین بازی کودکان ساخته شده با مشارکت مردم



پارک-بروژ

طرحی برای کنترل سواره در بروژ

ترجمه: علی عربانی دانا
تلخیص و تنظیم: سرویس بین الملل

۳۰ کیلومتر در ساعت است.

برای بروژ بزرگ (بروژ و شهرداری‌های وابسته به آن) در حدود ۲۱۸ کیلومتر شبکه جاده‌ای در نظر گرفته شده است که ۱۴۵ کیلومتر آن به مسیرهای دوچرخه، ۲۲ کیلومتر آن به جاده‌های برون شهری و ۵۱ کیلومتر آن به جاده‌های شهری تعلق دارد. بروژ دارای ۶ هزار پارکینگ دوچرخه است که از آن میان ۲۵۰ پارکینگ در مرکز شهر و در نزدیکی ایستگاه‌ها قرار گرفته‌اند.

خط‌مشی‌های حمل و نقل

این شهر سال‌هاست که با مشکلات ترافیکی شدیدی مواجه است. مرکز قدیمی شهر بروژ نتوانست از عهده بار سنگین ترافیکی این شهر برآید و از این رو مجبور شد که اقداماتی اساسی در این زمینه به عمل آورد. از اواسط دهه ۷۰ به بعد برخی از این اقدامات به تدریج عملی شده‌اند. در ماه مارس سال ۱۹۹۲ در این شهر طرحی ترافیکی ارائه گردید که با توجه به استانداردهای بلژیک طرحی نسبتاً افراطی به شمار می‌آمد. هدف شهرداری بروژ از طرح مذکور این بود که ترافیک ماشین را در داخل شهر کاهش دهد؛ و بدین منظور به دوچرخه‌سواران و عابران فضای بیشتری داده شد.

وسایل حمل و نقل عمومی نقش خاصی در دسترسی به مرکز شهر دارند. یک شرکت حمل و نقل عمومی طرحی آزمایشی ارائه کرده است که بر طبق آن شبکه شهری جدیدی برای مینی‌بوس‌ها به وجود می‌آید. با اجرای طرح مذکور امید است که نقش

ویژگی‌های شهر بروژ

شهر بروژ واقع در بلژیک به خاطر سابقه تاریخی و مناظر زیبای آن بسیار معروف است و هر ساله گردشگران زیادی از آن دیدن می‌کنند. شهر دارای بندرگاهی ساحلی به نام زی بروژ^(۱) است که در ۱۰ کیلومتری شمال آن قرار دارد. این شهر دارای مرکزی تجاری و مراکز خدماتی و مدارس زیادی نیز هست.

شبکه حمل و نقل عمومی شهر

طول شبکه حمل و نقل همگانی بروژ در حدود ۱۹۰ کیلومتر است. این شهر شبکه تراموا ندارد، اما یک خط تراموا در طول ساحل زی بروژ وجود دارد. اصلاح شبکه اتوبوس در این شهر با موفقیت همراه بوده است. از زمان آغاز این پروژه در سال ۱۹۹۲، تعداد اتوبوس‌های این شهر از ۲۰ به ۳۲ دستگاه، و سرعت آنها از ۱۹ به ۲۲ کیلومتر در ساعت افزایش پیدا کرده است. تعداد مسافران شهر نیز به میزان ۳۳ درصد افزایش داشته است و در هر ساعت حداقل ۳ اتوبوس در هر خط‌رفت و آمد می‌کنند.

شبکه وسایل نقلیه سبک

دوچرخه در بروژ وسیله نقلیه مهمی به شمار می‌آید. خیابان‌های کوچک و تاریخی این شهر هیچ فضایی برای مسیر دوچرخه‌ها ندارند، اما محدودیت‌های کالبدی خیابان‌های باریک بر ترافیک دوچرخه‌ها تأثیر می‌گذارد، زیرا محدوده سرعت در آنها

بروژ با افزایش کیفیت زندگی در داخل شهر و حومه به هجوم جمعیت در داخل شهر پایان خواهد داد و این امر سبب پایداری بیشتر کاربری زمین خواهد گردید.

خط مشی های زیست محیطی

شهر بروژ دارای هیچ گونه خط مشی زیست محیطی مشخص در زمینه حمل و نقل پایدار نیست. عناصر زیست محیطی مستقیماً در تعیین خط مشی های حمل و نقل نقش دارند.

بررسی اقدامات

۱- ایستگاه های پیشرفته برای دوچرخه ها

چهارراه های دارای چراغ راهنمایی به گونه ای طراحی شده اند که دوچرخه سواران بتوانند موقعیت خود را قبل از ماشین ها و در حالی که منتظر چراغ سبز هستند مشخص کنند. این امر را می توان با عقب بردن خطوط توقف برای ماشین ها و دوچرخه ها عملی کرد. هدف این است که در چهارراه ها به دوچرخه ها اولویت داده شود. هنگامی که چراغ سبز می شود، دوچرخه ها می توانند قبل از ماشین ها حرکت کنند. این طرح می تواند امنیت ترافیک را با کاهش احتمال برخورد بین وسایل نقلیه و دوچرخه ها، بالا ببرد.

۲- نقاط خاص در خیابان ها برای جابه جایی کالا

الگوی خیابان ها در بروژ، باریک است. وقتی که کامیون های باربری در جاده دوبله پارک می کنند، فضای چندانی برای عبور ماشین های دیگر باقی نمی ماند و این سبب انسداد گردش ترافیک در خیابان ها می گردد. این مسئله برای اتوبوس های ترانزیت که باید برنامه حرکت خود را همواره حفظ کنند، معضل ایجاد کرده است.

به منظور تداوم گردش ترافیک، مناطق خاصی برای بارگیری و تخلیه بار در نظر گرفته شده است. این مناطق در محل پارکینگ قرار گرفته اند و با تابلوی EI مشخص شده اند که این درحقیقت محدوده زمانی را مشخص می کند (پارک اتومبیل در محدوده این تابلو ممنوع است اما بارگیری و تخلیه بار مجاز است). این محدوده زمانی در بروژ از ساعت ۶ صبح الی ۷ بعدازظهر است. این بدان معناست که مناطق مذکور در شب برای پارکینگ و در روز برای

حمل و نقل عمومی در این شهر تقویت شود.

این طرح علاوه بر خودروها شامل دوچرخه ها و اتوبوس ها نیز هست. برای این طرح، معیارهایی تدوین شده اند که هدفشان بهینه سازی ظرفیت ها و ایجاد ترافیک روان در کمربندی هاست. راهبردهای زیر بخشی از این طرح اند:

- سیستم سلولی ترافیک؛

- بهبود دسترسی به وسایل نقلیه؛

- ایجاد کمربندهایی برای کاهش ترافیک؛

- محدود کردن تردد کامیون ها و اتوبوس ها در مرکز شهر؛

- معرفی مناطقی در داخل شهر که حداکثر سرعت در آنها ۳۰ کیلومتر در ساعت باشد؛

- حرکت دوطرفه برای دوچرخه سواران در خیابان های یکطرفه؛ و

- پارکینگ هایی در مرکز شهر با هزینه بیشتر و با مدت زمان کمتر توقف اتومبیل.

این طرح از طریق مراکز اطلاع رسانی به مردم معرفی گردید و توانست حمایت های لازم مردم را جلب کند. در مرکز این شهر، یک طرح عملیاتی و یک سری فعالیت های تبلیغی سازمان داده شد. شش ماه بعد از معرفی این طرح، یک طرح دیگر نیز در این شهر به اجرا درآمد که ارزیابی آن در اکتبر سال بعد صورت پذیرفت، و نتایج آن از این قرار است:

- تعداد کلی تصادفات در داخل شهر به میزان ۲۵ درصد کاهش یافت.

- تعداد تصادفات ناشی از دوچرخه ۳۶ درصد کاهش یافت، گرچه تعداد دوچرخه ها ۲۰ درصد افزایش پیدا کرد.

- ۸۰ درصد از رانندگان ماشین با سرعت کمتر از ۴۰ کیلومتر در ساعت، ۱۷ درصد آنان با سرعت ۴۰ الی ۶۰ کیلومتر در ساعت و فقط ۳ درصد از آنها با سرعت بیش از ۶۰ کیلومتر در ساعت رانندگی می کنند.

- متوسط حجم ترافیک به میزان ۱۰ درصد کاهش یافت.

- تعداد دوچرخه ها در جاده ها به میزان ۲۰ درصد افزایش یافت.

- تعداد مسافرانی که با وسایل نقلیه عمومی سفر می کردند به میزان ۲۳ درصد افزایش یافت.

- تعداد پارکینگ های زمینی به میزان حداقل ۱۰ درصد افزایش یافت.

از آنجا که این طرح در سال ۱۹۹۲ ارائه گردیده، تاکنون تغییراتی نیز در آن ایجاد شده است. مقررات در مورد بعضی از خیابان های یکطرفه تغییر پیدا کرده و تعدادی پارکینگ زیرزمینی نیز به آن اضافه شده اند. یک گاراژ پارکینگ بزرگ هم در نزدیکی ایستگاه های اتوبوس و قطار ایجاد شده است. البته این تغییرات نتوانسته اند اصول این طرح را خدشه دار سازند. شهر بروژ از روش های قانونی موجود استفاده می کند و اینها با آنکه چه بسا چندان جالب نباشند لیکن به هر حال بسیار مؤثرند.

خط مشی های کاربری زمین

توسعه مناطقی که در نزدیکی ایستگاه های راه آهن و در خارج از شهر بروژ قرار گرفته اند، گامی است در جهت تقویت این شهر.



بلژیک - بروژ

سینمایی، ادارات، مدارس، آپارتمان‌ها و نظایر اینها. منطقه ایستگاه راه‌آهن کاملاً برای این منظور مناسب است و منطقه‌ای است که فضای آن برای توسعه مقیاس بالا در نظر گرفته شده است.

شهر بروژ با این طرح ساختاری می‌خواهد توسعه‌های جدید را در نقاط قانونی خاص و در مرکز روستاهای مجاور ایجاد کند.

طرح‌های توسعه کاربری زمین محلی

این طرح‌ها در اصل اسنادی قانونی‌اند که باید مورد تأیید شورای شهر و وزارت منطقه‌ای قرار بگیرند. این طرح دارای دستورالعمل‌های قابل اجرا و معتبری است که به آیین‌نامه‌های ساخت و ساز، اندازه ساختمان‌ها، ساختار مناطق و اهداف مجاز منطقه مربوط می‌شود. طرح‌های مذکور هم اکنون در دست اجرا هستند.

مذاکره با رئیس شرکت راه‌آهن ملی که مدیر ایستگاه راه‌آهن و مالک بخشی از این زمین‌هاست به زودی آغاز خواهد شد. انتظار می‌رود که منطقه ایستگاه راه‌آهن به یکی از مراکز اقتصادی عمده شهر تبدیل شود. شهر بروژ سعی دارد که از طرح‌های توسعه کاربری زمین محلی به عنوان ابزاری برای هدایت توسعه‌ها استفاده کند. در این طرح‌ها سعی شده است که فضای سبز موجود در محدوده‌های شهری حفظ شوند.



بلژیک - بروژ

بارگیری و تخلیه بار مورد استفاده قرار می‌گیرند. برای اینکه این اقدام ملموس‌تر گردد، مناطق مذکور با خط سفید رنگ مشخص گردیده‌اند و با مناطق معمولی پارکینگ فرق دارند.

۳- تعیین مسیر برای اتوبوس‌ها

با ساخته شدن مسیرهای اتوبوس در بزرگراه‌های شهر، اتوبوس‌ها به راحتی می‌توانند به مرکز شهر دسترسی پیدا کنند. بدین ترتیب می‌توان سرعت عملی حمل و نقل عمومی را افزایش داد و از میزان معطلی در ساعات اوج ترافیک کاست.

مسیرهای اتوبوس فقط ویژه اتوبوس‌هاست و نه دوچرخه‌ها. به علت محدودیت‌های فضایی نمی‌توان مسیرهای اتوبوس را در مرکز شهر ایجاد کرد.

۴- توسعه شهر در نزدیکی ایستگاه‌های اصلی راه‌آهن

شهر بروژ دارای دو سند برنامه‌ریزی برای کاربری زمین است، که مطابق این دو سند می‌توان شاخه‌های پایدار (مثلاً همچون ایستگاه‌های راه‌آهن) را به طور متراکم توسعه داد. در عین حال که این اقدامات هنوز تکمیل نشده‌اند ولی مواردی وجود دارد که می‌تواند چگونگی تأثیر مدیریت‌های محلی بر توسعه و نحوه ایجاد پویایی پایدار را نشان دهد.

طرح ساختاری کاربری زمین

طرح ساختاری سندی است که امکانات مختلف را توصیف می‌کند و راهنمایی‌های لازم را برای کاربری زمین در آینده ارائه می‌دهد. یکی از این امکانات طرح ساختاری است که توسعه‌های جدید در مقیاس کلان و همچنین نقاط قانونی شهر را هدایت می‌کند. ایده طرح مذکور این است که این نقاط قانونی در نزدیکی ایستگاه‌های راه‌آهن ایجاد شود. هدف طرح نیز این است که کاربری زمین را متراکم‌تر کند و توسعه‌های جدید عمده‌ای را در آن مکان‌ها به وجود آورد؛ که از این دست‌اند مجموعه‌های

۵- ایجاد شبکه‌ای از مسیرها برای دوچرخه‌ها و عابران شهر بروژ برای مناطقی که به محله‌های مسکونی تبدیل می‌شوند، اقدام به تدوین طرح‌های توسعه کاربری زمین محلی کرده است.

این شهر در بسیاری از طرح‌های ذکر شده به مقاطعه‌کارانی نیاز دارد که در آینده بتوانند پیاده‌روها و همچنین راه‌هایی میان‌بر برای دوچرخه‌ها ایجاد کنند. بنابراین، با اطمینان می‌توان گفت که این شهر به زودی دارای شبکه‌ای متراکم از پیاده‌روها و مسیرهای دوچرخه خواهد شد. در بسیاری از موارد، این شبکه متراکم‌تر از شبکه ماشین‌هاست، به گونه‌ای که در آن با ایجاد یک میان‌بر در ساختار زیربنایی می‌توان شیوه‌های پایدار ایجاد کرد؛ یعنی گاهی اوقات با استفاده از دوچرخه به جای ماشین می‌توان سریع‌تر به مقصد رسید.

۶- سیستم دو تعرفه‌ای برای مدیریت پارکینگ

سیستم «پرداخت کنتوری اجاره پارکینگ» به راننده اجازه می‌دهد که خودش نحوه پرداخت اجاره پارکینگ را از بین امکانات مختلف انتخاب کند.

الف - انتخاب اول این است که راننده یک سری بلیت خریداری می‌کند و یا به داخل کنتور پول می‌اندازد. محدوده زمانی این نوع پارکینگ معمولاً ۲ ساعت و اجاره آن هم نسبتاً ارزان‌تر از انواع دیگر است.

ب - دومین انتخاب این است که راننده هیچ پولی وارد کنتور نکند و بیش از ۲ ساعت هم ماشین خود را پارک کند. در این حالت، پلیس به او یک برگ صورت حساب پارکینگ می‌دهد. مبلغ این

صورت حساب در حدود ۹ یورو و اساساً بیشتر از اجاره یک نصف روز است. اگر راننده این صورت حساب را پرداخت نکند، ۵۳ یورو جریمه می‌شود.

ج - انتخاب سوم این است که راننده به ازای ۱۵ دقیقه پارکینگ، ۰/۱۱ یورو پرداخت می‌کند. این انتخاب را نمی‌توان با موارد دیگر ترکیب کرد.

دلایل طراحی این سیستم پیچیده عبارت‌اند از:

۱- تشویق رانندگان به پارکینگ‌های کوتاه مدت. در سیستم‌های دیگر برای پارکینگ‌های طولانی مدت ماشین‌ها هزینه زیادی صرف نمی‌شود لیکن این سیستم برای اقامت طولانی وسایل نقلیه، هزینه زیادی را در نظر گرفته است. مزایای این ساختار قیمت گذاری به افرادی تعلق می‌گیرد که دسترسی آنها به مغازه‌ها و ادارات شهر به صورت کوتاه مدت است. این سیستم برای افرادی که تمام روز در خیابان‌ها پارک می‌کنند و به ازای هر دو ساعت پارکینگ ناگزیرند پول وارد کنتور کنند، مناسب نیست.

۲- جمع‌آوری هزینه‌های پارکینگ از افرادی که پول کنتور و یا جریمه‌های پارکینگ را پرداخت نمی‌کنند.

۳- نگاه داشتن تعرفه‌های پارکینگ در داخل شهر. قبلاً پولی که از پارکینگ‌های کنتوری جمع‌آوری می‌شد به خزانه شهر می‌رفت اما پولی که از جریمه‌های پارکینگ به دست می‌آمد وارد خزانه ملی می‌شد. از این رو، مقامات این شهر از پلیس مخصوص پارکینگ خواستند که این آیین‌نامه‌ها را به اجرا درآورد و فقط پولی را که در کنتور ریخته می‌شود جمع‌آوری کند. این خود سبب شد که انگیزه‌ای برای صدور بلیت باقی نماند. در این سیستم، مقامات شهری تمام پول‌های حاصل از کنتورها و فاکتورهای پرداخت شده را در شهر نگاه می‌داشتند و جریمه‌ها کماکان به خزانه ملی فرستاده می‌شدند.

۷- در نظر گرفتن خیابان‌های یکطرفه (سلول‌های ترافیکی)

هدف اصلی اقدام مذکور این است که از ایجاد ترافیک در مرکز شهر جلوگیری گردد. در این طرح چرخشی، شبکه‌ای منسجم از خیابان‌های یکطرفه مورد استفاده قرار گرفت تا ترافیک به طور اصولی از میدان شهر دور شود. بعضی از وسایل نقلیه خاص - به عنوان مثال وسایل نقلیه عمومی و دوچرخه‌ها - از این طرح معاف‌اند. طرح مذکور دارای ۴ بخش به شرح زیر است:

یک- سلول‌های ترافیکی

در نظر گرفتن خیابان‌های یکطرفه از جمله اقدامات اصلی این طرح ترافیکی است که در سال ۱۹۹۲ ارائه گردید. در این خیابان‌های یکطرفه یک سیستم سلولی ترافیک ارائه شد که عبور از شهر با ماشین را ناممکن می‌ساخت. از آن پس تاکنون برای رفتن از یک نقطه شهر به نقطه دیگر می‌بایست از کمربندی شهر استفاده کرد.

دو- عدم عبور از ترافیک موجود در میدان مرکزی بازار

میدان بازار نقطه مرکزی در الگوی خیابان‌های شهر به شمار می‌آید، به گونه‌ای که ترافیک زیادی در این نقطه ایجاد می‌شود. برای غیرقانونی کردن عبور ماشین‌ها در میدان بازار، یک تابلوی راهنمایی و رانندگی در این مکان نصب شد. برای اجرا، یک مانع فیزیکی در میدان بازار نصب گردید. برای اتوبوس‌های عمومی، دوچرخه‌ها، موتورهای گازی، تاکسی‌ها و دیگر وسایل خدمات محلی که از این طرح معاف‌اند، مسیری فرعی در نظر گرفته شده است. برای جلوگیری از حرکت رانندگان ماشین‌ها از این مسیر فرعی لازم است که پلیس بر این امر نظارت داشته باشد. همزمان با اجرای این طرح، همه مکان‌های پارکینگ حذف شدند به طوری که میدان بازار هم‌اکنون به پیاده‌راه تبدیل شده است.

سه- حرکت دوطرفه دوچرخه‌ها در خیابان‌های یکطرفه

حرکت دوطرفه دوچرخه‌ها در بسیاری از خیابان‌های یکطرفه مرکز شهر مجاز است. هدف از این کار تسهیل دسترسی دوچرخه‌ها به مرکز شهر بوده است. بعد از معرفی این طرح ترافیکی در سال ۱۹۹۲، خیابان‌های یکطرفه زیادی ایجاد گردیدند، که دوچرخه‌سواران می‌توانند از آنها استفاده کنند. آیین‌نامه‌های این



بلژیک - بروژ

طرح در مرحله تأیید قرار دارد. بعد از معرفی این طرح، تعداد دوچرخه سواران در جاده‌ها افزایش یافته است.

چهار- طرح خیابان‌های یکطرفه برای ماشین‌ها

وسایل نقلیه عمومی، دوچرخه‌ها، موتورهای گازی کوچک و تاکسی‌ها از این طرح معاف‌اند.

در بخش کوچکی از داخل شهر، یک خیابان یکطرفه ایجاد شده است که یکطرفه بودن آن فقط شامل ماشین‌های معمولی می‌شود. اتوبوس‌ها، تاکسی‌ها، موتورهای گازی و دوچرخه‌ها می‌توانند به صورت دوطرفه در این خیابان‌ها حرکت کنند.

از آنجا که این سنجه‌های فرعی بخشی از طرحی بزرگ‌تر به شمار می‌آیند، ارزیابی بازده هر یک از آنها به تنهایی دشوار است.

۸- معرفی مناطقی با اقدامات فیزیکی، حداکثر سرعت در

آنها ۳۰ کیلومتر در ساعت باشد

برای بهبود امنیت ترافیک و افزایش کیفیت زندگی در داخل شهر، یک سری شاخص‌های ترافیکی اتخاذ شد. مهم‌ترین ویژگی‌های این اقدام عبارت‌اند از:

۱- منطقه‌ای که حد سرعت در آن ۳۰ کیلومتر در ساعت است. حداکثر سرعت در کلیه مناطق کمربندی ۳۰ کیلومتر در ساعت است. در ورودی این منطقه (در خیابان‌هایی که از کمربندی شروع می‌شوند و تا مرکز شهر ادامه پیدا می‌کنند) تابلوی راهنمایی و رانندگی F4a نصب شده است که حدود سرعت را در این منطقه مشخص می‌کند. هدف این بوده است که امنیت ترافیک برای استفاده کنندگان جاده افزایش یابد و کیفیت زندگی در مرکز شهر بهتر شود. این محدودیت سرعت شامل اتوبوس‌ها نیز می‌شود.

نتایج طرح مذکور از این قرارند:

- تعداد تصادفات دوچرخه به میزان ۳۶ درصد افزایش یافت.
- تعداد تصادفات وسایل نقلیه در داخل شهر به میزان ۲۵ درصد کاهش یافت.

- ۸۰ درصد از رانندگان ماشین با سرعت کمتر از ۴۰ کیلومتر در ساعت رانندگی می‌کردند.

- ۱۷ درصد از سفرها با سرعت ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر انجام می‌گرفت.

- فقط ۳ درصد سفرها با سرعت بیش از ۶۰ کیلومتر انجام می‌شد.

۲- ساخت تقاطع‌های برجسته

تقاطع‌های برجسته به منظور افزایش امنیت ترافیکی ایجاد گردیدند. این اقدامات هم در داخل شهر انجام می‌شوند و هم در آیین‌نامه محدود سرعت. نتایج این اقدام خاص در دسترس نیست اما می‌تواند امنیت کلی را در این منطقه که محدوده سرعت آن ۳۰ کیلومتر در ساعت است، افزایش دهد.

۹- محدود کردن تردد کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در مرکز شهر

الف- محدود کردن اتوبوس‌ها

شهری توریستی همچون بروژ باید بتواند از عهده گردشگران برآید. سفر بسیاری از این گردشگران با اتوبوس انجام می‌گیرد، اما وقتی که این اتوبوس‌ها وارد مرکز شهر می‌شوند، موجب ازدحام

ترافیک می‌گردند. به همین خاطر بود که محدودیت ورود اتوبوس به داخل شهر اعمال گردید. در زمان حاضر اتوبوس‌ها باید در حاشیه شهر پارک کنند و دیگر نمی‌توانند وارد شهر شوند. تنها استثنا وقتی است که این اتوبوس‌ها در جلوی هتل‌ها، در حال سوار و پیاده کردن مسافر باشند. در چنین مواردی، جواز مخصوص را باید از اداره مرکزی پلیس دریافت کرد. مکان‌های پارکینگ اتوبوس در حاشیه شهر قرار گرفته‌اند. مسافران باید با پای پیاده از این مکان‌ها به مقاصد خود - که البته زیاد دور نیست - بروند. این کار فقط مخصوص اتوبوس‌های بین شهری است و اتوبوس‌های عمومی کماکان می‌توانند در داخل شهر رفت و آمد کنند.

ب- محدود کردن کامیون‌ها

پارکینگ وسایل نقلیه باربری سنگین در داخل شهر موجب بروز مشکلات فراوانی در مرکز شهر بروژ و به تبع آن ناراحتی شهروندان شده بود. از این رو، مقامات پارکینگ کامیون‌های سنگین‌تر از ۳/۵ تن را در داخل شهر ممنوع کردند.

همگام با این اقدام مناطقی برای پارکینگ کامیون‌ها در کمربندی اختصاص یافت و این امر راحتی شهروندان را به همراه داشت.

۱۰- استانداردهای برابر برای پارکینگ ماشین و دوچرخه

استانداردهای برابر برای پارکینگ ماشین و دوچرخه اقدام مستقلی نیست اما در آیین‌نامه کلی ساخت و ساز بروژ وجود دارد. شهرهای بلژیکی برای تثبیت آیین‌نامه‌های ساخت و ساز دارای امکاناتی هستند که می‌توانند آیین‌نامه‌های ساخت و ساز را در این منطقه گسترش دهند. این آیین‌نامه معمولاً دارای الزاماتی در زمینه اندازه، نقش، جواز و نظایر اینهاست. پیمانکاران باید این الزامات را رعایت کنند.

بعضی از این قوانین می‌توانند در پایداری و جذابیت مرکز شهر مؤثر باشند و در عین حال تأثیری مستقیم بر حمل و نقل بگذارند. یکی از موضوعات اصلی مربوط به آیین‌نامه‌های کلی ساخت و ساز این است که استاندارد تعداد پارکینگ ماشین و دوچرخه را در خانه‌های جدید مشخص کند. گرچه قوانین ساخت پارکینگ در داخل خانه نمی‌تواند باعث پایداری گردد، ولی لازم است که پارکینگ دوچرخه‌ها در داخل خانه باشد.

چنین الزامی در مناطق مسکونی جدید و مناطق بازسازی شده هم رعایت می‌شود.

بخش‌هایی از این آیین‌نامه‌ها از این قرارند:

- در خانه‌هایی که مساحت آنها کمتر از ۱۵۰ متر مربع است باید یک پارکینگ ماشین و یک پارکینگ دوچرخه وجود داشته باشد.

- خانه‌هایی که مساحت آنها بیش از ۱۵۰ متر مربع است می‌توانند به ازای هر ۱۵۰ متر مربع، یک پارکینگ ماشین و یک پارکینگ دوچرخه داشته باشند.

- اگر بعد از بازسازی خانه‌های جدید ساخته شود و مساحت افزایش یابد، باز باید استانداردهای بالا را در نظر گرفت.

هدف این است که پارکینگ‌ها تا حد امکان در داخل خانه‌ها ایجاد گردند. در این آیین‌نامه، پارکینگ‌های ماشین و دوچرخه قوانین مشابهی دارند.

رویکرد شهرداری هلند به انرژی قابل تجدید

هلند - آمستردام



شهرداری‌های هلند، در پی پایبندی به مفاد موافقت‌نامه کیوتو، شیوه‌های کاهش دی‌اکسید کربن و تولید انرژی تجدیدشده را به کار می‌بندند.

شهرداری اوترخت^(۱) در هلند از جمله حکومت‌های محلی است که تلاش گسترده و مستمری را در این زمینه آغاز کرده است. به طور کلی شهرداری‌ها علاوه بر اینکه خود مصرف‌کننده انرژی هستند، می‌توانند نقشی انگیزشی و مؤثر را نیز در این حیطه ایفا کنند. آنچه که مسلم است، نیروی برقی که از منابع تجدیدشده تولید می‌شود، در مقایسه با نیروی برق، نفت و یا زغال‌سنگ، دی‌اکسید کربن بسیار کمتری منتشر می‌کند.

شهرداری اوترخت با بیش از ۴۰۰ ساختمان عمومی و خیابان‌ها و علائم ترافیکی، بخش بزرگی از نیروی برق را مصرف می‌کند. به همین دلیل مسئولان این شهر در سال ۱۹۹۶ طرح جامع ذخیره‌انرژی را به اجرا درآوردند. این طرح آزمایشی که در سه مرحله اجرا شد، میزان استفاده از انرژی را در ۱۰ ساختمان عمومی و بزرگ شهر کاهش داد. این ساختمان‌ها تقریباً ۸۰ درصد کل انرژی را در شهر مصرف می‌کردند.

برای اجرای این طرح ابتدا روش اطلاع‌رسانی و تشویق و ترغیب مردم برای ذخیره انرژی به کار گرفته شد. در مرحله بعد سیستم‌های مدیریت انرژی ایجاد گردید و دست آخر، پس از استقرار این سیستم جدید میزان بازده انرژی در ساختمان‌ها و تأسیسات مورد ارزیابی قرار گرفت. پس از اجرای موفقیت‌آمیز این طرح در ساختمان‌ها و تأسیسات، شهرداری اوترخت تصمیم گرفت انرژی کامل (بدون تشعشعات رادیواکتیو) و تجدیدشده را به مردم معرفی کند.

در سال ۲۰۰۰ میلادی این شهرداری مجوز خرید نیروی برق را برای خیابان‌ها و فضاهای عمومی شهر کسب کرد.

یکی از مشکلاتی که پس از استفاده از انرژی تجدیدشده به وجود آمد، این بود که امکان مقایسه بین قیمت و کیفیت برای مصرف‌کننده وجود نداشت. برای رفع این مشکل پیشنهاد شد که تولیدکنندگان برای تولیدات خود «اتیکت یا برچسب» داشته باشند. البته منظور از برچسب، این بود که نوع محصول و قیمت آن به روشنی از سوی تولیدکننده به مصرف‌کننده اعلام شود. از دیگر

مشکلات موجود، نحوه برگزاری مناقصه‌ها بود. در این حالت مصرف‌کننده از اینکه نیروی برق عرضه شده عاری از رادیواکتیو است، مطمئن نیست. از سوی دیگر مدارک و اسناد ارائه شده در مناقصه نیز ضمانت کافی ندارد. برای حل این مشکل وجود یک سرپرست یا کارشناس مستقل برای رده‌بندی کیفیت تولیدات انرژی ضروری به نظر می‌رسد.

مانع دیگری که شهرداری اوترخت با آن روبه‌رو شد، قیمت انرژی بود. در واقع قیمت انرژی براساس قرارداد تعیین می‌شد؛ اما این قیمت‌گذاری بدون توجه به مالیات و سایر هزینه‌ها صورت می‌گرفت. شهرداری اوترخت برای پشت سر گذاشتن این مشکل قانون نیروی برق را ملاک قرار داد.

در زمان حاضر، شهرداری‌های هلند در مواجهه با مشکلات پیش گفته، مسئولیت‌های خود را به عنوان مصرف‌کننده می‌شناسند و به آنها عمل می‌کنند و تولیدکنندگان نیروی برق نیز نقش و وظیفه خود را به درستی اعمال می‌کنند.

گفتنی است به منظور ترویج استفاده از انرژی تجدیدشده در شهرهای هلند، آژانس انرژی ملی هلند، جایزه انرژی سال ۲۰۰۱ به تولیدکنندگان انرژی تجدیدشده تعلق گرفت.

ترجمه: مانده چاهدی
پانوشت:

I-utrecht

منبع: www.cf.ac.uk

کلان‌شهر استانبول، دو سال پیش تصمیم به بازسازی و مرمت آن گرفت.

در مرحله نخست این پروژه دیوارهای سنگی اطراف پارک و دروازه‌های فرعی آن مرمت شدند و باغ وحشی در میان باغ‌احداث گردید. سپس خاک مناسب برای گیاهان و گل‌ها ریخته شد و به این ترتیب میزان نواحی سبز پارک نسبت به گذشته ۲۳ درصد افزایش یافت.

از دیگر اقداماتی که صورت گرفت می‌توان به ساماندهی

پارک قدیمی گولپه‌انه^(۱) (گلخانه) واقع در ترکیه، که در سال‌های اخیر رو به ویرانی می‌رفت، تحت عملیات بازسازی قرار گرفت.

گولپه‌انه در نقطه‌ای میان تنگه بسفر و دریای مرمره و در شبه جزیره‌ای تاریخی قرار گرفته است و تا دروازه کاخ تپکاپی^(۲) که متعلق به عصر عثمانی است، فاصله زیادی ندارد.

این پارک تاریخی در طول سالیان به دلیل افزایش فعالیت‌های اجتماعی به تدریج به ویرانی گرایید. به همین دلیل شهرداری

پارک گولپه‌انه استانبول دوباره شکوفاشد

در مراحل دیگر پروژه سیستم آبرسانی به طور کامل دگرگون شد و نیمکت‌هایی نیز عموماً در نزدیکی یا پیرامون درختان پارک – که تعداد آنان به ۲۰۰۰ اصله می‌رسد – استقرار یافتند. در زمان حاضر، ساختمان‌های تاریخی موجود در پارک در حال بازسازی‌اند و پس از اتمام کار، خیابانی فرهنگی به منظور ارائه صنایع دستی، نقاشی و کتاب در پارک احداث خواهد شد. بستن دسترسی‌های منتهی به پارک به روی ترافیک سواره، اقدام دیگری است که پاکیزگی صوتی و زیست‌محیطی را برای گولپه‌انه به‌ارمغان آورده است.

گفتنی است تا پیش از سازماندهی، بازدیدکنندگان اجازه داشتند بر روی چمن‌ها راه بروند و وسایل پیک‌نیک خود را پهن کنند؛ اما اکنون در پارک جدید که بازسازی آن ۱۱ تریلیون لیر، هزینه داشته است، کارهایی از این دست ممنوع اعلام شده است. یادآور می‌شود که یک تیم امنیتی قوی در پارک گولپه‌انه، وظیفه نظارت بر بازدیدکنندگان برای رعایت مقررات را به عهده دارند.

ترجمه: تراس گالستان
پانوشت:

1-Gulhane
2-Topkapi

منبع: www.turkishnews.com



ترکیه - استانبول - پارک گولپه‌انه

مسیرهای پیاده و ایجاد پل‌های مخصوص پیاده، تراس‌ها و محدوده‌های بازی و استخری به وسعت ۶۵۰ مترمربع اشاره کرد.

سعیدیا مدیترانه بزرگ‌ترین مجتمع گردشگری در مراکش

احداث مجتمع جدیدی که سعیدیا مدیترانه نام دارد، به زودی در سواحل غربی مراکش، در سایتی به مساحت ۷ میلیون مترمربع آغاز می‌شود. این مجتمع بزرگ که مرز میان ملیلا و الجزایر نیز به شمار می‌رود نیازمند پروژه‌های زیرساختی همچون راه، فرودگاه و منطقه‌ای برای اسکان کارکنان است.

برآورد می‌شود که با اتمام این پروژه، ۱۵ میلیون گردشگر تا سال ۲۰۱۰ جذب آن می‌شوند. از مهم‌ترین اجزای این مجموعه می‌توان به ۸ هتل ۵ ستاره اشاره کرد که در زمینی به وسعت ۳۰ هزار مترمربع احداث خواهند شد. افزون بر این ۲۲ قطعه زمین نیز برای ساخت ویلاهایی با بیش از ۱۰ هزار تخت اختصاص داده می‌شود. در کنار موارد پیش‌گفته، ساخت ۳ زمین گلف، منطقه تجاری، ورزشی و فرهنگی و فضاهای سبز به اضافه منطقه‌ای برای ورزش‌های آبی، از دیگر عناصر این پروژه به شمار می‌رود. گفتنی است همزمان با آغاز عملیات احداث این مجتمع، تأمین زیرساخت شهری پروژه نیز صورت خواهد گرفت. از نکات مهم در تأمین زیرساخت‌ها، انجام آن در ۳ مرحله است. در فاز اول زیرساخت‌ها و ارتباط میان آنها با فضای خارج از مجموعه تجزیه و تحلیل می‌شود. در مراحل بعدی طرح کلی تهیه می‌گردد و پس



طرح اولیه مجتمع

از تصویب به اجرا گذاشته می‌شود.

از مهم‌ترین اهداف این پروژه فراهم آوردن محدوده‌ای است سازگار با محیط‌زیست، که ضمن پاسخ به نیازهای متقاضیان، آسیبی هم به محیط پیرامون وارد نماند.

ترجمه: شهرزاد فرزین‌پاک
پانوشت:

1-Mediterranea Săidia

منبع: www.idom.esp

مذکور مدت‌ها محلی برای تفریح شهروندان خارطوم بود اما به تدریج به زباله‌دانی ضایعات شهری و ساختمانی تبدیل شد. زباله‌های انباشته شده، مانع ورود مردم به جنگل می‌شد و از سوی دیگر، بزهکاران نیز فضایی بهتر از این جنگل متروک برای بیتوته خود نمی‌دیدند. وضعیت زمانی آسف‌بارتر شد که ولگردان برای پختن غذا و گرم کردن خود، از زباله‌های انباشته شده به عنوان سوخت استفاده می‌کردند و به همین دلیل اغلب در طول شب‌های سرد، خاکستر به جای مانده از آتش‌ها پخش می‌شد و

جنگل‌های خارطوم که مدت‌های مدید به فراموشی سپرده شده بودند، به پارک‌های عمومی تبدیل می‌شوند. «عبدالعظیم مرغانی» مدیر مؤسسه ملی جنگل‌داری سودان با اعلام این مطلب افزود: «بودجه لازم برای تبدیل جنگل‌های پایتخت به پارک تخصیص داده شده است.»

این جنگل وسیع در شمال غربی خارطوم و در امتداد رودخانه نیل قرار دارد و مأمونی برای پرندگان نادر و کمیاب دنیا به شمار می‌رود. در باب تاریخچه جنگل بزرگ خارطوم باید گفت که منطقه

جنگل‌های فراموش شده خارطوم بهسازی می‌شوند



ابری از دود و خاکستر همواره تمام منطقه را می پوشانید. برخی از طرفداران محیط زیست بر این باورند که دلیل خشکیده شدن بسیاری از درختان جنگل جذب رطوبت محیط به وسیله زباله هاست. انجمن حمایت از محیط زیست سودان نیز، طی گزارشی شکایت آمیز اعلام کرده است پرندگان مهاجری که بین اروپا و آفریقا پرواز می کنند، اکنون پناهگاه امن و راحت خود را از

دست داده اند و بیم آن می رود که بسیاری از این پرندگان در صورت نیافتن مأوایی دیگر تا رسیدن به مقصد، در طول پرواز تلف شوند. این گزارش که در واقع متن شکواییه انجمن حمایت از محیط زیست سودان به دادگاه نیز هست، پیامد مثبتی داشت به گونه ای که در نهایت براساس رأی دادگاه مقرر شد تا شرکت پاکسازی و زیباسازی خارطوم و همچنین شهرداری این شهر، این معضل بزرگ را از میان بردارند.

گفتنی است روند بهسازی جنگل خارطوم اقدامات متنوعی را دربر می گیرد که از این دست اند باز کردن جاده ها برای تردد خودرو، احداث مکان های نگهداری و کنترل در سراسر پارک به منظور مشاهده دقیق کوچ و مهاجرت پرندگان کمیاب، احداث موزه جنگل و نظایر اینها.

ترجمه: مانده چاهدی
منبع: <http://forest.org/>

وام های بدون بهره شهرداری تولوز

شهرداری تولوز^(۱) فرانسه در سال های اخیر سلسله اقدامات مثبتی را به منظور رفاه شهروندان، به ویژه افراد بی بضاعت به مرحله اجرا رسانده است.

یکی از این اقدامات، اختصاص وام های بدون بهره به خانواده های کم درآمد و بی بضاعت است. این اقدام شهرداری تولوز به تصمیم دولت مبنی بر جایگزینی وام های بی بهره با مالیات های اعتباری باز می گردد. شهرداری تولوز تمامی تعهدات مالی خود را به منظور بهره مند شدن خانواده های کم درآمد از مالکیت های خصوصی تضمین می کند. از زمان اجرای این طرح، شهرداری با ارزیابی تجربیات به دست آمده، به راهکارهای ثمربخشی در این زمینه دست یافته است.

لازم به ذکر است که تاکنون ۴۰۰ خانواده از این وام ها بهره مند شده اند و شهرداری تولوز مبلغی معادل ۴ میلیون یورو برای این طرح سرمایه گذاری کرده است.

از دیگر اقدامات صورت گرفته می توان به امضای قرارداد آموزش محلی به وسیله شهرداری اشاره کرد. به موجب این قرارداد، شهرداری تولوز متعهد می شود سیاست های آموزشی خود را طی سال های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۶ گسترش دهد.

گفتنی است قرارداد آموزش محلی از سال ۲۰۰۱ در گسترش فعالیت های ورزشی در مدارس نقش داشته و شهرداری همواره با در نظر گرفتن اختیارات و امکانات این تعهدنامه، اقدام به پرداخت کمک هزینه به خانواده های تهیدست و ایجاد سرگرمی برای اوقات فراغت کودکان و نوجوانان کرده است. به عبارتی دیگر قرارداد آموزش محلی همچون عاملی شتاب دهنده و نیروبخش نتایجی چون گسترش و شناساندن خدمات آموزشی، ایجاد هماهنگی میان عناصر آموزش و رواج تصمیم گیری های گروهی را در برداشته است. احداث مجموعه جدید ورزشی آرگولت^(۲) نمودی از دیگر اقدام شهرداری تولوز در این زمینه ها به شمار می رود. شاید بتوان گفت که طرح اولیه این مجموعه، به تعطیلی استخر و زمین پاتیناژ فرترنیته^(۳) واقع در خیابان ار^(۴) باز می گردد. در واقع به دلیل اینکه ساختمان این مجموعه با معیارهای ایمنی متعارف هماهنگی نداشت، تا بازسازی دوباره تعطیل گردید. شهرداری تولوز نیز با توجه به مسائل پیش



فرانسه - تولوز - ساختمان شهرداری

آمده، پیشنهاد احداث مجموعه ورزشی جدیدی را مطرح کرد. به این ترتیب شهروندان تولوز با اتمام این پروژه در حال ساخت، می توانند از تجهیزات مدرن و کارآمد آن بهره مند شوند. از سوی دیگر، همجواری استخر و زمین پاتیناژ و فاصله نزدیک میان آنها، موجب تسهیل دسترسی به امکانات این مجموعه می شود. یادآور می شود زمان اتمام این پروژه بزرگ آغاز سال ۲۰۰۷ میلادی پیش بینی شده است.

اقدام دیگر شهرداری تولوز که بسیار درخور تأمل است، زنده نگه داشتن یادبود قربانیان فاجعه دلخراش کارخانجات AZF است. این کارخانجات، در تاریخ ۲۱ سپتامبر ۳ سال پیش در اثر حادثه ای منفجر شدند و این امر منجر به قربانی شدن عده ای از شهروندان و کارگران گردید. به همین منظور هر سال در همین تاریخ شهرداری تولوز به همراه شهروندان یاد و خاطره این حادثه در دناک را زنده نگاه می دارد.

ترجمه: گلناز کریم نوری
پانوشت:

- 1-Toulouse
- 2-Argoulets
- 3-Fraternité
- 4-Hers

منبع: www.mairie-toulouse.fr/

بهبود کیفیت زندگی کودکان فقیر در شیلی

شیلی

به منظور کاهش شکاف میان کیفیت آموزش به کودکان خانواده‌های فقیر و مرفه شیلی، طرح قبول برادر خواندگی و خواهر خواندگی در این کشور به اجرا درآمد.

این طرح در سال ۱۹۹۹ با ابتکار بنیاد مقابله با تنگدستی اجرا شد و در زمان حاضر ۷۰۰ دانشجو از ۳۰ دانشگاه در این طرح مشارکت دارند و بیش از ۱۰۰۰ کودک را در ۱۹ منطقه آموزش و پرورش تحت پوشش گرفته‌اند.

برای اجرای این طرح، ابتدا آموزش و پرورش هر منطقه، نقاط



محروم و آسیب‌پذیر را مشخص می‌کند، سپس معلمان مدارس این مناطق پس از شناسایی دانش‌آموزان نیازمند لیستی مقدماتی را از برنامه‌هایی که باید صورت پذیرد، تهیه می‌کنند. در گام بعدی مجریان طرح ضمن مصاحبه با کودکان مورد نظر و خانواده‌های‌شان، دانش‌آموزانی را که واقعاً مستحق ارائه این خدمات هستند، تعیین می‌کنند.

این طرح از طریق ارتباط معنی‌دار و مؤثری که بین مربیان و بچه‌ها ایجاد می‌کند به توانمندسازی بچه‌ها می‌پردازد و مهارت‌های اجتماعی و ارتباطی آنها را افزایش می‌دهد. از این گذشته، مربیان راهنما با ایجاد ارتباط عمیق با خانواده‌های بچه‌ها می‌توانند تأثیر بیشتری بر کودکان بگذارند و رفتارهای مثبت را به آنها آموزش دهند.

لازم به ذکر است برای اجرای این طرح تعداد زیادی از دانشجویان نیز به صورت داوطلبانه، به عنوان مربی دانش‌آموزان ضعیف و تهیدست مشارکت می‌کنند.

مبتکران این طرح معتقدند این فعالیت‌ها اعتماد عمومی مردم را تقویت می‌کند و دسترسی به اطلاعات شبکه‌های فعال اجتماعی را تسهیل می‌گرداند و بدین ترتیب آرامش خاطر عموم مردم را نیز افزایش می‌دهد. آنها همچنین بر این باورند که هر عملی با قصد کاهش نابرابری اجتماعی صورت گیرد باید آموزش و دسترسی به اطلاعات و منابع را در اهداف خود بگنجانند. در این میان دانشجویان مربی نیز از طریق مواجهه با تجربه‌ای جدید در زندگی خود و یافتن ادراک جدیدی از تهیدستی و نیز تقویت مسئولیت‌پذیری مدنی در خود، از این طرح سود می‌جویند.

ترجمه: هادی سعیدی

منبع: www.bestpractices.org

گفت و شنود دانش‌آموزان و رانندگان در برلین

مسئولان شهری برلین به منظور آشنایی بیشتر و بهتر رانندگان و دانش‌آموزان با وظایف‌شان کنفرانس مطبوعاتی برگزار کردند.

این کنفرانس مطبوعاتی چند ساعته به مناسبت آغاز سال تحصیلی جدید در اتاق کنفرانس شهرداری برگزار شد.

در این جلسه، شهردار برلین، اعضای کمیته مدارس، تعدادی از رانندگان و حدود ۳۰ نفر از دانش‌آموزان در فضایی دوستانه و مطلوب به تعامل و گفت‌وگو پرداختند.

شهردار برلین در بخشی از سخنان خود در این نشست با اعلام اینکه در سال گذشته تعداد زیادی از دانش‌آموزان در اثر تصادف صدمه‌های زیادی دیده‌اند، از رانندگان خواست در هفته اول سال تحصیلی دقت و احتیاط بیشتری در رانندگی به عمل آورند تا صدمه‌ای به ۳۰ هزار دانش‌آموزی که از عرض خیابان‌ها عبور می‌کنند، وارد نیاید. نکته جالب توجه اینکه در این کنفرانس، دانش‌آموزان که با لباس‌های رسمی مدارس حضور یافته بودند، درباره مشکلات خود برای عبور از عرض خیابان صحبت کردند. در این کنفرانس مواردی که بیش از هر چیز برانجام‌شان تأکید شد عبارت بودند از:

- نصب تابلوهای ویژه در نزدیکی مدارس که نشانگر پایین بودن محدوده سرعت در آن محل است.



- ایمن‌سازی فضای جلوی مدارس و نصب پل‌های ویژه عبور عابران پیاده در نزدیکی مدارس.

- ایجاد پیاده‌روهای عریض و ممنوعیت پارک خودرو در اطراف مدارس.

- ایجاد خیابان‌ها و مسیرهای ویژه سرویس مدارس.

- به کارگیری نیروهای مراقبت در اطراف مدرسه‌ها و در نظر گرفتن جریمه سنگین نقدی برای رانندگان متخلف.

شایان ذکر است که شهرداری برلین برای سال تحصیلی جدید، برچسب‌هایی را تهیه کرده که این عبارت بر روی آنها نقش بسته است: «چیزی را که من نمی‌بینم، تو می‌بینی؟ این من هستم». این برچسب‌ها را دانش‌آموزان بر روی خودروهای پلیس، تاکسی، اتوبوس، کامیون، آتش‌نشانی و نظایر اینها نصب می‌کنند. در پایان این کنفرانس دانش‌آموزان، پس از گرفتن عکس یادبود با شهردار، در حرکتی نمادین به نصب برچسب‌های پیش گفته بر روی خودروها پرداختند.

یادآور می‌شود کنفرانس مطبوعاتی رانندگان و دانش‌آموزان در بسیاری از شهرهای دیگر آلمان نیز به همت شهرداری‌های همان شهرها برگزار شده است.

ترجمه: فرحناز قربانه

منبع: www.berlin.de



ساماندهی ساحل دریا در بندر کیشهر

گردشگری برنامه‌ای برای توسعه شهری بندر کیشهر

محمدحسین پوچانی*

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

مقدمه

گردشگری در وضعیت کنونی به فعالیتی عظیم بدل گشته است که نمودهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی آن بی‌بدیل است. کشورهای مختلف جهان مطابق آمارهای سازمان گردشگری جهانی در سال ۲۰۰۱ میلادی ۶۰۰ میلیارد دلار از راه فعالیت گردشگری درآمد داشته‌اند و ۷۰۰ میلیون نفر گردشگر در این سال به کشورهای مختلف جهان مسافرت کرده‌اند. نزدیک به ۳۰۰ میلیون نفر نیز به صورت مستقیم و غیرمستقیم در صنعت گردشگری مشغول به فعالیت بوده‌اند. پیش‌بینی می‌کنند که تا سال ۲۰۰۵ میلادی این صنعت با ۶۸ درصد رشد به مبلغ باورنکردنی ۱/۶ تریلیون دلار دست یابد. آنچه که در این مقوله اهمیت اساسی دارد، آن است که گردشگری با تمامی انواع و اشکال کم‌کم دارد به اولین فعالیت پیشنهاد اقتصاد جهانی بدل می‌گردد؛ به علاوه آنکه در الگوی توسعه کنونی که در آن محلی‌گرایی و منطقه‌گرایی (فدرالیسم) جایگزین برنامه‌ریزی‌های متمرکز و از بالا به پایین شده است، استفاده از توان‌های محیطی و تاریخی در گسترش صنعت گردشگری در

نواحی مختلف هر کشور برای پایداری مناطق اهمیت بسزایی یافته است. به عبارت دیگر علاوه بر تأثیر گردشگری بر اقتصاد ملی مدیران محلی نیز در تلاش‌اند تا با جذب مسافران داخلی و خارجی در توسعه محلی گام بردارند. صنعت گردشگری امروزه در توسعه کشورها چنان اهمیت دارد که اقتصاددانان از آن به عنوان صادرات نامرئی نام می‌برند.

بر اساس برآوردهای مختلف کارشناسان گردشگری، کشور ایران از نظر پتانسیل‌ها و جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی و تاریخی گردشگری جزء ده کشور اول جهان محسوب می‌شود. این در حالی است که سهم ایران از درآمد بازارهای بین‌المللی گردشگری در سال ۲۰۰۰ در حدود ۱/۴ کل درآمد گردشگری کشورهای مختلف بوده است، و این سهم ناچیز نیز به صورت نابرابر در استان‌هایی که رشد اقتصادی بالاتری داشته‌اند، جذب شده است. گردشگری با استفاده از مکانیسم خاص خود و بهره‌گیری از ضریب تکاثری می‌تواند در ایجاد فرصت‌های شغلی جدید، توزیع مجدد درآمدهای ملی، افزایش تولید ناخالص ملی و متوازن نگه داشتن ترکیب اقتصادی بخش‌های مختلف تأثیرات مثبت



تالاب بوجاق و رودخانه سفیدرود بستر اکوتوریسم

فعالیت روس‌ها در این صنعت است. اقتصاد کیاشهر متکی به کشاورزی (عمدتاً تولید برنج) و ماهیگیری است. مناظر طبیعی بکر، آسایش حرارتی در اکثر ماه‌های سال، جنگل‌ها و تالاب‌های زیبا، سواحل گسترده و همجواری جنگل، مرداب، تالاب، شهر و سواحل زمینه مناسبی را برای جذب گردشگران طبیعت‌گرد و تفریحی فراهم آورده است.

طرح توسعه گردشگری بندر کیاشهر، اهداف و رویه‌ها

طرح توسعه گردشگری بندر کیاشهر با هدف حفظ پتانسیل‌های گردشگری شهر و ارتقای شرایط بهره‌برداری از آنها آغاز به کار کرده است. خواسته‌های اولیه مدیران شهری ایجاد امکانات و تسهیلاتی در سطح شهر در حوزه‌های تفریحی به منظور جلب گردشگر، طولانی کردن مدت اقامت گردشگران و نیز شناسایی و معرفی شهر به عنوان یکی از کانون‌های گردشگری ایران بوده است. مدیران شهری بندر کیاشهر با شناخت از منابع و محدودیت‌ها و همچنین چالش‌های فراروی شهروندان - از جمله بیکاری فصلی، کمی درآمد و جز اینها - و همچنین معضلات اجتماعی ناشی از این عوامل، به منظور بالا بردن منابع درآمدی شهرداری سعی در سامان دادن به اقتصاد شهری با تکیه بر گردشگری کرده‌اند. سه فعالیت کشاورزی، شیلات و استفاده از توان‌های محیطی برای جلب گردشگری فعالیت‌های پایه بندر کیاشهر به شمار می‌آیند. از آنجا که فعالیت‌های وابسته به شیلات و کشاورزی در حوزه اختیارات مدیریت شهری به خصوص شهرداری نیست، در این میان شهرداری بندر کیاشهر گسترش فعالیت‌های وابسته به بخش گردشگری را در دستور کار خود قرار داده است. هر چند با توجه به مسائل موجود در سطح ملی در مورد جلب گردشگر خارجی، نظام مدیریتی این فعالیت با معضلاتی بنیادین رو به روست، ولی برنامه‌ریزی برای توسعه گردشگر طبیعت‌گرد در حوزه کیاشهر با تحولات فضایی - کالبدی مثبتی روبه‌رو بوده است.

طرح گردشگری بندر کیاشهر در قالب طرح کلی در زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی با شناخت پتانسیل‌های موجود و مرتبط ساختن آنها با هم تعریف شده است. به طور کلی اهداف و برنامه‌های مدیران شهری و مشاوران طرح توسعه گردشگری بندر کیاشهر را می‌توان در قالب مدل زیر بیان کرد.

در بخش‌های مختلف طرح توسعه گردشگری بندر کیاشهر اقدامات زیر در دست مطالعه و برنامه‌ریزی است به عبارت دیگر،

عمده‌ای بر جای بگذارد. با وجود تمام چالش‌های سیاسی - ایدئولوژیکی و فرهنگی فرا روی صنعت گردشگری در ایران محلی‌گرایی و برنامه‌ریزی مدیران محلی می‌تواند در توسعه این صنعت حداقل برای توسعه منطقه‌ای و محلی مؤثر باشد. بندر کیاشهر از شهرهای کوچک استان گیلان است که با توجه به موقعیت جغرافیایی آن دارای توان‌های محیطی بالایی برای جلب توریسم و اکوتوریسم است. همجواری پارک جنگلی، جنگل، منطقه حفاظت شده، مرداب و دریا در امتداد و نزدیک هم در یک گستره سبب خلق چشم انداز طبیعی جذابی شده که اکنون در کانون توجه مدیران شهری این شهر قرار گرفته است. طرح جامع گردشگری بندر کیاشهر در پی استفاده از تنوع جاذبه‌های محیطی این شهر است. تجربه برنامه‌ریزی این مدیریت در استفاده از گردشگر برای توسعه اقتصادی - اجتماعی دارای آموزه‌های متنوع و متفاوتی است. در شرایطی که هجوم بورس بازان زمین در دو دهه اخیر به سواحل دریای خزر مسائل زیست محیطی و فضایی زیادی به بار آورده است، سؤال اصلی این است که مدیران محلی چگونه می‌توانند در توسعه اجتماعی - اقتصادی این نواحی برنامه‌ریزی کنند. به نظر می‌رسد یکی از راهبردهای اساسی در پایداری این نواحی برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری برای جلب گردشگر طبیعت‌گرد باشد. این نگرش با شرایطی که فروش زمین، مالکان را یک شبه به سکوی پرتاب اقتصادی می‌رساند در تعارض قرار می‌گیرد و این خود با بالا رفتن پرداختی رانت خواران زمین که در پی منافع اقتصادی خود به هر طریق ممکن اند تشدید شده است. این نوشتار در پی معرفی، بررسی و تحلیل برنامه‌ریزی مدیران شهری بندر کیاشهر در مورد جذب گردشگر داخلی و خارجی است. نیز بررسی می‌کند در شرایطی که مناطق اکوتوریستی مجاور دریای خزر در شرایط نابسامانی به سر می‌برند که شامل انواع آلودگی‌های آب، خاک، هوا، صوتی و بصری است مدیران و برنامه ریزان و مشاوران شهری بندر کیاشهر در کاهش تأثیرات زیست محیطی صنعت گردشگری چگونه گام برداشته‌اند و از توان‌های محیطی چگونه برای توسعه اقتصادی - اجتماعی استفاده کرده‌اند؟

موقعیت طبیعی و انسانی بندر کیاشهر

بندر کیاشهر از شهرهای استان گیلان و جزء شهرستان آستانه اشرفیه است. طول جغرافیایی آن ۵۶ دقیقه و ۴۹ درجه و عرض جغرافیایی آن ۲۵ دقیقه و ۳۷ درجه و ارتفاع آن ۲۷ متر پایین تر از سطح دریای آزاد است. بندر کیاشهر در سال ۱۳۸۲ جمعیتی در حدود ۱۵ هزار نفر داشته و از حیث وسعت جمعیت، در بین شهرهای استان گیلان در رتبه سیزدهم بوده است. بندر کیاشهر که از شهرهای کوچک استان گیلان است در منتهی‌الیه دلتای سفیدرود واقع شده است و این رودخانه با فاصله‌ای ۴ کیلومتری از غرب شهر می‌گذرد و وارد دریای خزر می‌شود. نام‌های پیشین شهر، بندر حسن کیاده و بندر فرحناز بوده است و نام بندر کیاشهر مصوب سال ۱۳۵۹ است. کیاشهر به دلیل موقعیت ویژه خود از قدیمی‌ترین مراکز صیادی صنعت شیلات ایران (۱۲۲۰ هجری) به شمار می‌آید و دارای محوطه‌های تاریخی، ابنیه مسکونی، اداری و کارگاهی (خاویار و گوشت ماهیان غضروفی) از دوره

مدل طرح توسعه گردشگری بندر کیش شهر



انسانی و اقتصادی مراکز جمعیتی محدوده (مشارکت‌های مردمی) شامل:

- ایجاد شرایط لازم برای حفاظت و خلوص معماری در مکان‌ها و مجموعه‌های موجود (با تأکید بر بازیابی ارزش تاریخی فرهنگی این مجموعه‌ها)
- استفاده از هنرها و صنایع و صنعتگران محلی در طراحی و اجرای پروژه‌ها
- بررسی‌های لازم برای استقرار کارکردهای پذیرایی، اقامتی و خرید در مکان‌ها، مسیرها و مجموعه‌های موجود
- ایجاد شرایط لازم برای توسعه مشارکت‌های مردمی (پوشش سنتی، شرکت در مناسبت‌ها و آیین‌ها و ارائه خدمات گردشگری)

گروه ث - شناخت و احیا و تقویت سنت‌ها و هنرهای بومی و اجرای تقویم مناسبت‌ها (بازارها، جشنواره‌ها و مسابقات)

- بررسی مجموعه آیین‌ها و هنرهای بومی به عنوان بخش مکمل در برنامه توسعه تسهیلات گردشگری
- اجرای برنامه‌های معرفی فرهنگ بومی در بازارهای منتخب
- بررسی ایجاد تقویم مناسبت‌های گردشگری برای جلب گردشگران

گروه ج - بهبود و توسعه زیرساخت‌ها و تسهیلات کالبدی و غیرکالبدی گردشگری

- طرح توسعه و بهبود کالبدی و ایمنی راه‌ها و نیز توسعه و تجهیز تأسیسات میان راهی (با تأکید بر ویژگی‌های مورد نیاز توسعه روستاگردی)
- طرح بهبود اطلاع‌رسانی و تبلیغات گردشگری با همکاری مراکز جمعیتی همجوار
- طرح آموزش‌های عام و خاص گردشگری.

پتانسیل‌ها و توان‌های محیطی بندر کیش شهر برای جلب گردشگران طبیعت‌گرد

پارک جنگلی - پارک جنگلی با وسعت تقریبی ۱۸ هکتار در شمال شرقی شهر واقع شده و در بین مرداب، دریا و شهر قرار گرفته است. همجواری این پارک با محور اصلی گردشگری شهر و اراضی توسعه شهری، این پارک را از پارکی صرفاً طبیعی به پارکی



خلق فضای نو برای جلب گردشگر طبیعت‌گرد

زیر بخش‌های طرح توسعه گردشگری در بندر کیش شهر در قسمت‌های مختلف بدین صورت‌اند:

گروه الف - شناخت و احیای منابع فرهنگی، تاریخی پیشینه و یادمان‌ها و تأمین و بهبود شرایط بازدید و بهره‌برداری اقتصادی از آنها، شامل:

- مرمت و محوطه‌سازی و نورپردازی
- تهیه و ارائه اقلام اطلاعاتی (انواع رسانه‌های معرفی)
- بررسی شرایط بهره‌برداری (به ویژه محوطه‌های شیلات و اسکله و پل و بافت‌های مسکونی منتخب با تأکید بر حفظ ارزش‌های تاریخی و فرهنگی آنها)
- تأمین دسترسی (راه و پارکینگ)

گروه ب - شناخت و احیای منابع طبیعی و حفاظت محیط زیست و تأمین و بهبود شرایط بازدید و بهره‌برداری اقتصادی از آنها، شامل:

- احیا و بازیابی شرایط اکولوژیکی
- تهیه و ارائه اقلام اطلاعاتی (انواع رسانه‌های گروهی)
- بررسی شرایط بهره‌برداری (به ویژه رودخانه‌ها و کانال‌های آب، تالاب‌ها و استخرها، جنگل‌ها و مراتع، سواحل دریایی تالابی و جز اینها با تأکید بر حفظ ارزش‌های طبیعی آنها) با کارکردهای سازگار

○ تأمین دسترسی به این منابع محیطی

گروه پ - بهبود سیمای شهر و شرایط زیستی در مراکز جمعیتی محدوده (شهر و روستاهای منتخب) شامل:

- توسعه محوطه‌ها و مراکز گذران اوقات فراغت (تفریحی فرهنگی)

- بهبود ورودی‌ها، معابر اصلی و مسیرها و محوطه‌های گردش و خرید
- بهبود شاخص‌های زیست محیطی
- گروه ت - استفاده از ظرفیت‌های کالبدی و استعداد‌های

ساحل سازی - استفاده از سواحل دریا از دیگر جاذبه‌های محیطی مورد توجه گردشگری سواحل دریای خزر در بندر کیشهر است. مجریان طرح با احداث رستوران‌ها، سایه بان‌ها، آلاچیق‌ها، طراحی سکوه‌های خانوادگی، اقامتگاه‌های موقت شبانه روزی و نظایر اینها در ساماندهی و استفاده از ساحل گام برداشته‌اند.

چهارشنبه بازار - از توان‌های مورد توجه گردشگران وجود چهارشنبه بازار بسیار گسترده در خیابان اصلی محور گردشگری است. این بازار با ویژگی‌های بالقوه خود نوعی رویداد شهری است. چهارشنبه بازار فضای اجتماعی پویایی را به وجود آورده است که در آن تعاملات اجتماعی مردم با گردشگران در کنار فعالیت‌های اقتصادی دیگر در بالاترین سطح قرار دارد. مدیران شهری اکنون در دست بررسی مکانی ثابت با ارائه خدمات مطلوب برای مکان‌یابی این رویداد شهری‌اند.

گردشگری در کیشهر فعالیتی مبتنی بر طبیعت‌گردی است، لذا استفاده از آن نیز فصلی است. طرح‌ها و برنامه‌ها و اقدامات صورت گرفته به منظور جلب گردشگر در بندر کیشهر در دو مقطع زمانی بوده است:

الف - اقدامات مقطعی و ضربتی که عمدتاً ریز مقیاس تر و انعطاف پذیر ترند، مانند آماده سازی ساحل شنی، مرمت پل چوبی بر روی مرداب، ساماندهی پارک جنگلی، طرح ریزی خیابان‌های اصلی مسیر شهر به دریا، و نظایر اینها.

ب - اقدامات و برنامه‌ریزی بلندمدت که شامل طرح‌های بزرگ مقیاس و کلان است. مانند طراحی کل پهنه پارک جنگلی هماهنگ با محیط پیرامون، برنامه‌ریزی و طراحی محور شمالی - جنوبی شهر به عنوان اصلی ترین محور گردشگری شهر، مرتبط ساختن عوامل جاذب گردشگری پراکنده، استفاده از تمام امکانات در قالب طرح گردشگری واحد، و نظایر اینها.

اهداف و راهبردهای بلندمدت طرح توسعه گردشگری کیشهر عبارت‌اند از:

■ توسعه کارایی و بهره‌وری در فعالیت‌های تولیدی به ویژه کشاورزی (برنج)، شیلات و صنایع دستی و گردشگری در جهت تقویت سطح اقتصادی شهروندان.

■ استفاده از مزیت نسبی توسعه گردشگری در منطقه و تقویت جایگاه آن به عملکردی منطقه‌ای، ملی و فراملی.

■ مدیریت توسعه متوازن شهر و روستاهای موجود در تعادل ارگانیکی (در مراحل برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌های طرح توسعه گردشگری).

■ خصوصی سازی فعالیت‌های گردشگری.

■ برنامه ریزی همزمان طرح هادی شهر و طرح توسعه گردشگری در قالب آزادسازی زمین‌های مورد نیاز طرح هادی در محور توسعه گردشگری.

■ پایداری و حفاظت زیست محیطی و همزمان استفاده از اکوتوریسم در این حوزه.

به طور کلی مهم‌ترین اقدامات در دست انجام مدیران شهری در طرح توسعه گردشگری، عبارت‌اند از: بهبود شرایط محیط زیست شهری، آماده سازی اراضی توسعه شهری، ساماندهی



جشن بادکنک‌ها در ساحل بندر کیشهر

شهری - طبیعی مبدل ساخته است. شهرداری با قطع کردن گیاهان بالا رونده در پارک، فضا سازی‌های متنوع، احداث دفتر اطلاعات و خدمات گردشگری در این محوطه، و احداث فضاهای همخوان با محیط در ساماندهی این فضا گام برداشته است.

زیستگاه حفاظت شده بوجاق - زیستگاه حفاظت شده

بوجاق از یک طرف به کرانه غربی سفید رود و از سمت دیگر به مرداب و دریا محدود می‌شود. حضور همزمان گونه‌های متعدد پرندگان، حیوانات اهلی (گاو، گاو میش، اسب و جز آن) و گونه‌های گیاهی و بوته‌ها، این محدوده را به فضایی خاص برای جلب گردشگر طبیعت گرد تبدیل کرده است. علاوه بر آن حضور بومیان در رودخانه سفید رود در ایام سال برای ماهیگیری خلق منظر طبیعی و انسانی خاص را سبب شده است. در شرایط کنونی هدف برنامه ریزان این مجموعه در طرح گردشگری معرفی این فضا برای اکوتوریسم و همچنین نشان دادن گونه‌های مختلف جانوری این محدوده است. این امر در سایه حداقل دخالت در این محدوده امکان پذیر گشته است.

پل چوبی - این پل که شهر را به دریا وصل می‌کند، بر روی

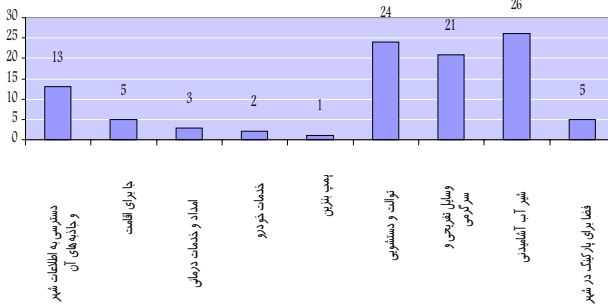
مرداب ساخته شده است و طول تقریبی آن ۷۰۰ متر است. گذر از این محدوده، تصویری متفاوت از زندگی روزمره را به طبیعت گردان و گردشگران القا می‌کند و انسان در آن خود را متعلق به محیط پیرامونش می‌داند. با توجه به شکسته بودن و خرابی قسمت‌هایی از این پل شهرداری با مرمت دوباره و جلوگیری از به کارگیری مصالح سنگین مثل فلز و سیمان سعی در حفظ آن کرده است. این اقدام همخوان با اصول برنامه‌ریزی در طرح‌های گردشگری در محیط‌های طبیعی است.

مرداب - مرداب کیشهر در بین پارک جنگلی، زیستگاه بوجاق

و دریا قرار گرفته است. از اقدامات صورت گرفته ایجاد امکان قایق سواری که یکی از تفریحات مورد علاقه گردشگران طبیعت گرد به شمار می‌آید، در این محدوده است.

انجام گرفته در بندر کیش شهر می توان ارزش وزنی مکان های مورد بازدید را در شرایط موجود فعلی به صورت نمودار که در پی می آید نشان داد.

نمودار ارزش وزنی کمیاب های اعلام شده مسافران



اصلی ترین کمیاب های اعلام شده به وسیله مسافران که بایستی به صورت سریع مدیریت شهری در رفع آنها گام بردارد عبارت اند از: کمبود شیر آب، کمبود سرویس های بهداشتی، کمبود وسایل تفریحی و سرگرمی و عدم دسترسی به اطلاعات شهر و جاذبه های آن.

صنعت گردشگری امروزه در توسعه کشورها چنان اهمیت دارد که اقتصاددانان از آن به عنوان صادرات نامرئی نام می برند

بررسی اقدامات

آموزه های مثبت طرح توسعه گردشگری بندر کیش شهر بندر کیش شهر از حیث جمعیت یکی از شهرهای کوچک استان گیلان است ولی استفاده برنامه ریزی شده در قالب طرح توسعه گردشگری از توان های محیطی، این شهر را به یکی از کانون های جلب گردشگر در سطح ایران بدل کرده است.

از آنجا که پراکندگی مکان های جذاب گردشگری در سطحی گسترده تر از محدوده شهر است، برنامه ریزی طرح گردشگری به صورت طرحی کلی، شهر و حوزه نفوذ و روستاهای پیرامون آن را همزمان مطالعه و بررسی کرده است. به عبارت دیگر اقدامات شهرداری و مجریان طرح توسعه گردشگری فقط محدود به شهر کیش شهر نشده است، بلکه کل محدوده آرگانیک پیرامون شهر را نیز در بر گرفته است، این وضعیت امکان استفاده از تمام توان های محیطی و انسانی جلب گردشگر را مهیا ساخته است.

توازی اقدامات و طرح ها و برنامه های کوتاه مدت و مقطعی و اقدامات بلندمدت.

استفاده از عناصر طبیعی همخوان با محیط در ساخت و سازه های معماری و جلوگیری از به کارگیری مصالح سنگین در مرمت پل چوبی و ساحل دریا.

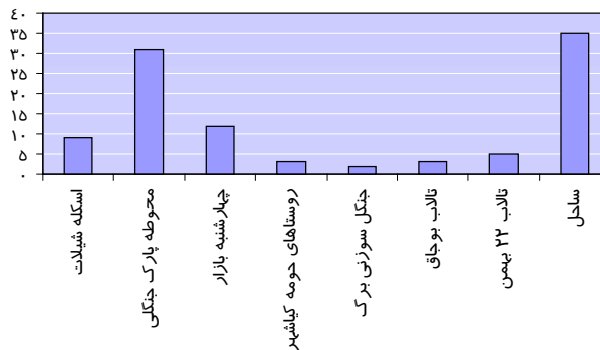
آماده سازی اراضی مورد نیاز توسعه شهری در محور توسعه گردشگری، سبب همکاری صاحبان زمین با شهرداری شده است.

سطوح معابر شهری، تکمیل کنار گذر شهر (جاده ساحلی)، بهبود مدیریت و شرایط خدمات رسانی شهرداری، تنوع در منابع درآمدی، دریافت عوارض مربوط به خدمات اجتماعی، سرمایه گذاری و مشارکت شهرداری در طرح های اقتصادی با تأکید بر توسعه گردشگری، تملک و تبدیل فضاهای جنگلی سوزنی و پهن برگ به پارک های جنگلی، ایجاد تسهیلات اقامتی و پذیرایی و تفریحی، آزاد سازی سواحل تالاب ها و بدنه سازی و لایروبی رودخانه سفیدرود، کاهش آلاینده های زیست محیطی در حوزه مناطق حفاظت شده، بهبود دید و منظر شهری و نظایر اینها. هرچند تاکنون اقدامات متعددی در این زمینه ها صورت گرفته ولی واقعیت امر این است که برنامه ریزی برای کسب اقتصاد پویا و پایدار مستلزم سرمایه گذاری و صرف زمان بیشتر است.

امکان سنجی توان های محیطی (قابلیت ها و تنگناها)

در برنامه ریزی و طراحی چشم اندازهای طبیعی، انتخاب الگوی مناسب اهمیت فراوان دارد. انتخاب الگوی طراحی در برنامه ریزی گردشگری مستلزم شناخت سیما و توان های طبیعی، نوع و میزان استفاده کنندگان از فضاها، مدت زمان استفاده، توان اقتصادی استفاده کنندگان و مانند اینهاست. بنابراین بعد از شناخت و ارزیابی قابلیت های زمینه های تفرجگاهی پیرامون شهر ضروری است اهداف، خط مشی ها و سیاست های تفرج براساس امکان سنجی گروه های مراجعه کننده تدوین شوند. منظور از به نظم در آوردن کاربری های مناطق طبیعی پیرامون شهر برای جلب گردشگر تنها آرایش و زیبا سازی محیط و یا ساختن فضاهای اقامتگاهی لوکس نیست، بلکه شناسایی وضع موجود، تعیین قابلیت های مکانی قلمرو تفرجگاهی از نظر استقرار کاربری های گوناگون و شناخت گروه های استفاده کننده و ویژگی ها و خواسته های این گروه ها اهمیت اساسی دارد. برنامه ریزان طرح توسعه گردشگری بندر کیش شهر با بررسی های مختلف از مکان های مورد بازدید به ارزش وزنی مکانی رسیده اند. علاوه بر این با مطالعات گروه های مراجعه کننده از حیث مدت اقامت، توان اقتصادی، مبدأ سفر، چگونگی اقامت، وسیله سفر، سن، جنس و نظایر اینها تحلیل قابلیت ها و تنگناهای طرح توسعه گردشگری صورت پذیرفته است. این اقدامات سبب شده است که طرح مبتنی بر واقعیت ها و خواسته های گردشگران باشد. بر اساس مطالعات

نمودار ارزش وزنی مکان های مورد بازدید



■ استفاده از توان‌های شهر از جمله بازار هفتگی و توجه به آن در کنار عوامل محیطی، تقویت بازار هفتگی به عنوان نوعی رویداد شهری برای گسترش تعاملات اجتماعی شهروندان با گردشگران.

■ تشکیل دفتر «اطلاعات گردشگری» و حضور دائمی کارشناسان مرتبط با مدیریت شهری امکان خدمات‌رسانی بهتر را به گردشگران و امکان ارزیابی و انتقال نظرات و مشکلات گردشگران را به مدیریت شهری فراهم آورده است.

با وجود تمام چالش‌های سیاسی - ایدئولوژیکی و فرهنگی فرا روی صنعت گردشگری در ایران محلی‌گرایی و برنامه‌ریزی مدیران محلی می‌تواند در توسعه این صنعت حداقل برای توسعه منطقه‌ای و محلی مؤثر باشد

■ حضور دائمی کارشناسان مدیریت شهری و معتمدان شهر در دفتر «طرح توسعه گردشگری» در کیشهر امکان ارتباط بلافاصله و دائمی را بین نیروهای موجود در شهر و کارشناسان را فراهم نموده است که اقدامی مؤثر در جهت واقعیت‌نگری و تحقق‌پذیری جنبه‌های مختلف طرح بوده است.

■ برگزاری مسابقات و جشن‌های گوناگون در محدوده طرح توسعه گردشگری و برقراری رابطه برای جلب مشارکت مردم در زیباسازی شهری.

■ طرح توسعه گردشگری علاوه بر جذب مشاغل وابسته به این فعالیت با وجود چهارشنبه‌بازار و بازار شهری امکان فروش محصولات را برای تولیدات کنندگان فراهم کرده است؛ و این خود در ارتقای اقتصادی شهروندان مؤثر واقع شده است.

چالش‌های اساسی فرا روی طرح توسعه گردشگری در بندر کیشهر

■ با وجود حجم زیاد بازدیدکنندگان و مسافران وارد شده به کیشهر، در زیباسازی خود شهر تقریباً اقدامات مؤثری صورت نگرفته است و نابسامانی آسفالت خیابان‌ها، اسم‌گذاری نامرتب و غیر خوانا در خیابان‌ها و فقدان طرح و برنامه در مبلمان شهری به عنوان عوامل بازدارنده جلب گردشگری رخ نموده‌اند.

■ شهرداری بندر کیشهر توان اقتصادی برای اجرای تمام پروژه‌های طرح توسعه گردشگری را ندارد، و این خود مستلزم وارد کردن بخش خصوصی به اجرای طرح است؛ ولی تاکنون این اقدامات به شکلی مؤثر صورت نگرفته است.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

گردشگری همواره در زمان‌ها و مکان‌های متفاوت قالب‌های ویژه‌ای به خود می‌گیرد و به تبع آن تأثیرات خاصی را بر شرایط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در سطوح بین‌المللی، ملی و ناحیه‌ای و بومی برجای می‌نهد. به همین دلیل تدوین سیاست، استراتژی و برنامه‌ریزی برای این صنعت رویکرد ویژه‌ای را می‌طلبد؛ رویکردی که در آن می‌بایست تمامی عوامل مؤثر و متأثر از این صنعت مدنظر قرار گیرند.

وجود چالش‌های فرا روی صنعت گردشگری در ایران بازنگری سیاست‌های توسعه گردشگری و ارزیابی روندهای گذشته و کنونی را اجتناب‌ناپذیر کرده است. اتکا به درآمدهای زائنی نفت و اقتصاد زیرزمینی در ایران به خصوص بعد از انقلاب زمینه‌های محدود گردشگری را نیز به انزوا کشانده است. رشد و گسترش صنعت گردشگری در ایران در گرو ارائه مدلی مناسب و سازگار برای پویایی آن است. به نظر می‌رسد از بهترین سطوح برنامه‌ریزی برای توسعه گردشگری استفاده از برنامه‌ریزی‌های محلی و بومی باشد.

گردشگری در صورت تکیه بر عوامل و عناصر طبیعی و مناطق حفاظت شده باید به عنوان ابزاری برای نگهداری اکوسیستم‌ها، حفظ تنوع زیستی، ارتقای سطح آگاهی‌های عمومی و بهبود شرایط و کیفیت زندگی مردم در نظر گرفته شود. فعالیت‌های گردشگری و عوامل زیربنایی مرتبط با آن در صورتی که سبب زوال یگانگی فرهنگی و زیست‌محیطی مناطق گردند و هیچ‌گونه فایده‌ای برای جوامع محلی و محیط‌زیست نداشته باشند، با اهداف تعیین شده در راهبرد جهانی حفاظت و استراتژی مراقبت از زمین در تضاد قرار خواهند گرفت.

به هر صورت طبیعت‌گردی و اکوتوریسم به عنوان فعالیتی پویا، دارای عملکردی دوگانه است، از یک طرف تأثیرات اقتصادی و اجتماعی - فرهنگی آن بر مبدأ انکارناپذیر است و از طرف دیگر ممکن است سبب از بین بردن منابع زیست‌محیطی و دخالت زیاد از حد در محیط شود. بندر کیشهر به عنوان یکی از مراکز جلب گردشگر طبیعت‌گرد دارای پتانسیل‌های گوناگون است که اکنون استفاده از این توان‌ها در کانون توجه مدیران شهری برای ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و درآمد پایدار شهرداری قرار گرفته است. با وجود اینکه در دو دهه اخیر هجوم بورس بازان زمین به سواحل دریای خزر بحران‌های زیست‌محیطی زیادی را به وجود آورده است ولی تجربه استفاده از منابع محیطی برای رشد اقتصادی - اجتماعی در بندر کیشهر نشان می‌دهد که با برنامه‌ریزی علمی و همخوان با محیط می‌توان از توان‌های محیطی در پایداری شهری بدون دخالت زیاد در محیط، استفاده کرد.

طرح توسعه گردشگری با نگاهی به شهر و منطقه پیرامون و همزمان با آن با برنامه‌ریزی مقطعی سبب خلق فضاهای متناسب با جلب گردشگر شده است. این نوشتار سعی داشت با شناخت توان‌های محیطی و اقدامات مدیریت شهری کیشهر برای جلب گردشگر با فهم چالش‌های کلان و ساختاری فرا روی گردشگری در ایران، به تحلیل و تبیین تجربه برنامه‌ریزی محلی برای توسعه شهری و رشد درآمد شهرداری بپردازد. این تجربه از آنجا اهمیت می‌یابد که با برنامه‌ریزی عملی و علمی می‌توان حتی در شهرهای کوچک در سایه مدیریت کارآمد آهنگ توسعه را نواخت.

بر اساس مطالعات و مشاهدات انجام شده مشخص گردید که با وجود اقدامات مؤثر در کیشهر کماکان زیرساخت‌های مربوط به گردشگری با مشکل جدی روبه‌روست؛ از جمله آنکه وضعیت معابر شهری، مبلمان شهری، و طرح‌ریزی خیابان‌ها و میدان‌های شهری نابسامان است.

علاوه بر این عوامل توسعه گردشگری مستلزم توسعه بخش‌های دیگر اقتصادی و ارتقای مدیریت شهری و سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و عمومی در این زمینه است. بنابراین

عوامل زیر می‌توانند در گسترش گردشگری شهر بندر کیشهر مؤثر واقع شوند:

● همان‌طور که دیده می‌شود، شهر کیشهر با جمعیت محدود و عوامل کمی موجود در آن، به لحاظ قانونی از جایگاه مطلوبی جهت تعلق طرح‌های شهری برخوردار نیست.

به نظر می‌رسد که در شرایط حاضر نیازمند رویکردی جدی نسبت به طبقه‌بندی طرح‌ها و پایگاه حقوقی و مالی آنها در سیستم اجرایی کشور می‌باشیم به نحوی که توان‌های کیفی و محتوایی شهرها بواسطه چارچوب کلی و حقوقی موجود (بودجه مالی و زمانی) دستخوش فراموشی نشود.

کیشهر، امروزه نیازمند مساعدت‌های قانونی، مالی و اجرایی می‌باشد که در قالب روال‌های موجود نمی‌گنجد.

● سیاست‌گذاری مناسب در سطح ملی و استانی و محلی به‌وسیله مدیریت شهری در زمینه جلب گردشگر خارجی و داخلی.

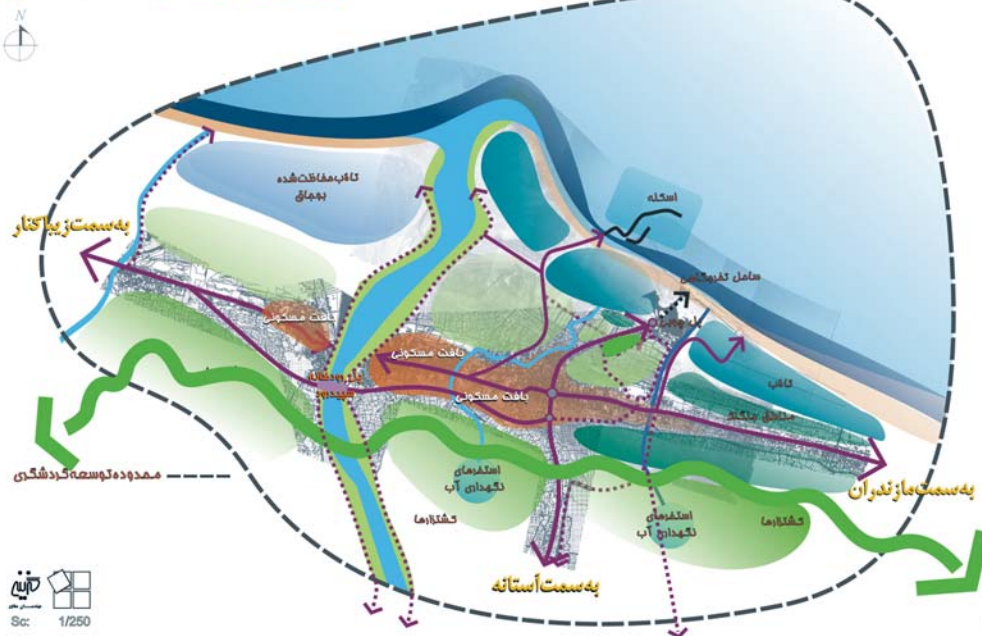
● جلب مشارکت بخش خصوصی در سطح ملی، منطقه‌ای و محلی برای سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری.

براساس نتایج صورت گرفته در زمینه توسعه صنعت گردشگری چنین به نظر می‌رسد که میزان توجه مدیریت شهری کیشهر به

در شرایطی که هجوم بورس بازان زمین در دو دهه اخیر به سواحل دریای خزر مسائل زیست محیطی و فضایی زیادی به بار آورده است، سؤال اصلی این است که مدیران محلی چگونه می‌توانند در توسعه اجتماعی-اقتصادی این نواحی برنامه‌ریزی کنند

گردشگری نشان از شناخت آنها از توان‌های محیطی منطقه در جذب اکوتوریسم و توریسم دارد. با وجود اقدامات متعدد در این زمینه تا رسیدن به حد مطلوب استفاده از توان‌های محیطی برای توسعه پایدار شهر و منطقه، ملاحظات زیادی در زمینه‌های برنامه‌ریزی،

موزه مطالعات توسعه گردشگری



موزه مطالعات توسعه گردشگری

منابع:

- ای - گراسیموف و دیگران: انسان، جامعه و محیط زیست، ترجمه صلاح‌الدین محلاتی، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۲.
- زرژ کان، رویولانکوار و ایودنیوار: آمایش جهانگردی، ترجمه صلاح‌الدین محلاتی، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۱.
- محلاتی، صلاح‌الدین: درآمدی بر جهانگردی، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۰.
- سعیدنیا، احمد: فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی، کتاب سبز شهرداری‌ها، جلد دوم، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور، ۱۳۷۹.
- مهندسان مشاور گزینه: طرح توسعه گردشگری بندر کیشهر، ۱۳۸۲.
- مصاحبه با شهردار بندر کیشهر، ابراهیم اتنی‌عشری.

سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های طولانی مدت ضرورت می‌یابند. به‌طور کلی به نظر می‌رسد که ایجاد تحرک در صنعت گردشگری در گرو آگاهی مسئولان و متولیان از فواید گردشگری، هماهنگی میان سازمان‌های گوناگون دست‌اندرکار این فعالیت، برنامه‌ریزی برای اقدامات عمرانی، آموزش، و مهم‌تر از همه در پیش گرفتن روشی شفاف و مسالمت‌آمیز با جهانیان در زمینه سیاست خارجی، دادن آگاهی به مردم در زمینه پذیرش گردشگر، پرهیز از منطق زور و ناسزاگویی و جلوگیری از انجام اقدامات نابخردانه هنگام روبه‌رو شدن با گردشگران خارجی (که متأسفانه هنوز به عنوان واکنشی انقلابی-دینی بیان می‌شود)، و نظایر اینهاست.

● توجه به دید و منظر و مبلمان شهری به عنوان مقصد اولیه گردشگران.

● توجه به معابر شهری به عنوان عاملی زیربنایی در جهت توسعه گردشگری.

● گسترش سرمایه‌گذاری بخش دولتی و لزوم توجه دولت به حفاظت مناطق ساحلی دریای خزر.

● ارتقا و بهبود مدیریت شهری و آموزش و اطلاع‌رسانی به گردشگران.

● تلفیق برنامه‌ریزی‌ها با ملاحظات زیست محیطی و توجه به نگهداری از مناطق حفاظت شده و جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی در ساحل دریا و حاشیه رودخانه سفیدرود.

● جلوگیری از فعالیت بورس بازان زمین در بندر کیشهر.

مدیریت کیفیت کلید موفقیت عمران شهری

اکبر علیا
شهردار علی‌آباد کتول

مقدمه

هنگامی که سخن از توسعه^(۱) و توسعه نیافتگی به میان می‌آید، ابتدا به جنبه‌های اقتصادی این فرایند توجه می‌شود؛ در حالی که به دلیل ساختار متنوع و ابعاد گوناگون جوامع انسانی، تفاوت بین سکونتگاه‌های بهره‌مند و محروم به مراتب فراتر از محدوده مؤلفه‌های اقتصادی می‌رود.

از آنجا که مدیریت شهری و منطقه‌ای به مجموعه فعالیت‌هایی اطلاق می‌گردد که سازمان‌ها و نهادهای دولتی و غیردولتی در جهت رشد و توسعه شهرها و مناطق پیرامونی آنها انجام می‌دهند، برقراری هماهنگی و تعامل سازمان یافته این نهادها از مهم‌ترین چالش‌های نظام برنامه‌ریزی در بخش بهبود و تحول اداری به منظور تسهیل امر توسعه و عمران مناطق مختلف در مقیاس بخش - شهرستان و استان به شمار می‌آید. در این نوشته تلاش گردیده است تا ضمن تبیین تعدادی از شاخص‌های توسعه نیافتگی در محدوده شهری، به نقش و اهمیت تحولات سازمانی و رفتارهای جدید مدیریتی در کاهش درجه توسعه نیافتگی و ارتقای کیفیت خدمت‌رسانی نهادهای عمومی دولتی و غیردولتی محلی پرداخته شود. این نهادها مشخصاً عهده‌دار وظیفه پیشبرد اهداف توسعه و رفاه اجتماعی سکونتگاه‌های انسانی‌اند.

مفهوم توسعه

برای توسعه از دیدگاه‌ها و جنبه‌های مختلف ویژگی‌های متفاوتی برشمرده شده است. عمده‌ترین مشخصه‌های جوامع توسعه یافته عبارت‌اند از: فقر، توزیع ناعادلانه ثروت و قدرت سیاسی، ناکارآمدی و ناهماهنگی ساختاری در تعامل درون سازمانی و برون سازمانی نهادهای عمومی، افزایش بیمارگونه جمعیت و در نتیجه رشد وسیع قاعده هرم سنی ساکنان منطقه، ائتلاف شدید منایع، عدم تعادل منطقه‌ای، ناهنجاری‌های اجتماعی، فقدان مدنیت و آزادی‌های مشروع، بی‌عدالتی و تبعیض، کاهش درآمد و پس‌انداز عمومی، بیکاری و بحران هویت فرهنگی و تاریخی در کنار سیستم‌های اقتصادی و اجتماعی ناکارآمد به همراه آهنگ ضعیف رشد فعالیت‌های اقتصادی.

با توجه به گستردگی و تنوع مباحث توسعه و ضرورت ارائه مقاله کاربردی به منظور دستیابی به شیوه‌ای نو در زمینه ارتقای کیفیت مدیریت شهری تا حد ممکن از بسط مباحث نظری «توسعه» و تبیین دیدگاه‌های عمومی رایج در این زمینه فاصله گرفته می‌شود و در ادامه به بررسی و تحلیل نقش مدیریت کیفیت (T.Q.M.) یا مهندسی ارزش (V.E.) در فرایند توسعه و عمران شهر پرداخته می‌شود.

پیشرفت و توسعه، محصول اعمال مدیریت کارآمد

«مدیریت» را می‌توان ترکیبی موزون از علم و آگاهی و هنر توانایی

اداره صحیح و سازمان یافته محیط نامید. همان‌گونه که اداره امور «سازمان» مستلزم دارا بودن دانش تخصصی است، توانایی به اجرا درآوردن مفروضات ذهنی نیز عنصر بارز مدیریت در عمل است. لذا قابلیت مدیریت در ارائه و اعمال برنامه‌های توسعه لازمه دستیابی به عمران شهری و منطقه‌ای است. این مناطق همواره در تعامل و کنش متقابل با سایر سکونتگاه‌های پیرامونی بر اساس الگوها و مدل‌های ویژه‌ای در حال تغییر و تحول و داد و ستد انرژی‌اند.

«مدیریت کیفیت» در فرایند توسعه و عمران شهری بر مبنای اصولی از این دست قرار دارد:

۱- تمرکز ویژه بر تمایلات و مطالبات شهروندان؛

۲- قدرت و توانایی رهبری سازمان متولی برنامه سوم توسعه شهری؛

۳- تعامل و ارتباط وسیع و عمیق مدیریت شهری با شهروندان؛

۴- دارا بودن دیدگاه فرابندی در اجرای برنامه‌های توسعه شهری؛

۵- پایبندی به رهیافت‌های سیستمی در مدیریت؛

۶- تمایل شدید به پیشرفت مستمر در اجرای برنامه‌ها و اهداف توسعه شهری؛ و

۷- گرایش به واقع‌گرایی در تصمیم‌گیری.

نیز از همین دست است جست و جوی منافع مشترک و متقابل شهروندان و کارگزاران توسعه شهری به عنوان تکنیک برتر در پیشبرد برنامه‌های عمرانی و رفاهی، که براساس آن طی فعالیتی سیستماتیک و عمیقاً گسترده کلیه نهادها و سازمان‌های متولی امر توسعه و عمران شهر از طریق تلاش و رقابت در خدمت‌رسانی به مطالبات و نیازمندی‌های شهروندان پاسخی مؤثر و کارآمد می‌دهند.

از این دیدگاه همچنین مهندسی ارزش به مثابه تکنیک جدید مدیریت ارزیابی می‌گردد که در پی ایجاد موازنه بهتر میان هزینه، قابلیت اطمینان و عملکرد خدمات است. نیز به عنوان روش منسجم برای تحقق ایجاد حداکثر «ارزش افزوده» در ازای هر واحد کار یا فعالیت قابل انجام در کلیه امور توسعه شهری ارزیابی می‌گردد. بنابراین رویکرد «مهندسی ارزش» یا «مدیریت کیفیت» که در ظاهر دارای بار مفهومی جداگانه‌اند، بر مبنای دیدگاه‌های مهندسان توسعه در امریکا و مدیران خلاق در ژاپن پایه گذاری شده‌اند. اینها اگر تنها «کلید موفقیت» در حل مسائل توسعه شهری نباشند، حداقل از اصلی‌ترین آنها هستند. این بدان دلیل است که مهندسی ارزش روشی قدرتمند برای حل مسائل شهری است که در عین حال موجب بهبود عملکرد و ارتقای کیفیت می‌شود و به کارگیری آن موجب رضایت‌مندی شهروندان به واسطه بهبود کیفی محیط در بخش‌های اقتصاد - تجارت - صنعت - حاکمیت محلی، توسعه کالبدی، و خدمات شهری در کنار دیگر برنامه‌های رفاهی می‌شود. به عبارت بهتر و برای تنزیل مطلب که همانا تأکید بر نقش مؤثر مدیریت کیفیت در سیستم فعالیتی شهر و

رشد و توسعه آن است، می‌توان به افزایش توانمندی کارشناسان و مدیران برای شناخت عرصه‌های دقیق‌تر محیط پیرامونی و ارتقای خلاقیت و ابداع ایده‌های مفید در تهیه و اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری به همراه مستندسازی دلایل تصمیم‌گیری در انتخاب پروژه‌ها و همچنین کاهش ریسک و هزینه اتخاذ راهبرد روشن و صحیح در موقعیت‌های پیچیده و پیشرفت مستمر امور اشاره کرد.

از آنجا که مدیریت کیفیت همواره در جست و جوی ارائه سیستمی است که بر مبنای آن روش تشخیص اصول مشتری مداری یا مردم‌گرایی در سطوح مختلف مدیریت سازمان‌ها مهیا گردد، لذا در صورت تحقق این امر یعنی ارتقای سطح خدمات شهری به وسیله دستگاه‌های ذی‌ربط، یکی از اساسی‌ترین معضلات مناطق توسعه نیافته یا کمتر توسعه یافته، که همانا فرار سرمایه و نیروی انسانی کارآمد از منطقه است، مرتفع می‌گردد. دلیل این امر آن است که ارتقای کیفیت باعث کاهش هزینه و در نتیجه افزایش سود و درآمد عمومی می‌شود. لذا منطقه شهری بر اساس قانون نیروی جاذبه^(۱) از حالت سرمایه‌گریزی به کانون جذب سرمایه تغییر جهت می‌دهد. همچنین معادله توزیع و پراکنش جمعیت در سطح منطقه شهری به سمت حفظ جمعیت مولد و نیروی کار میل خواهد کرد.

بدین ترتیب با افزایش ظرفیت جمعیت پذیری شهر، تهدیدها به فرصت‌ها بدل می‌گردد و چالش‌ها به امیدها.

در عین حال چون V.E. یا T.Q.M. به صورت مستمر بر افزایش آگاهی عمومی و مبادله اطلاعات تأکید دارد، گسترش فرهنگ توسعه نیز محصول چنین رهیافتی نزد مدیران و کارگزاران امور شهری خواهد بود. چنین محصولی قابلیت انتشار در سطح جامعه را از طریق ارتقای عملکرد و خدمت‌رسانی توأم با توجه به همیشگی به نیازهای واقعی مردم‌شهر و شهرستان در دستور کار خود قرار می‌دهد. چنین حرکتی از چشمه جوشان و عظیم سرمایه‌های هر جامعه یعنی نیروی انسانی خلاق و کارآمد نشأت می‌گیرد.

بنابراین از آنجا که تحقق امر ارتقای کیفیت خدمات نهادهای عمومی متولی امور شهر و شهرستان که برابر استدلال این مقاله از محوری‌ترین مؤلفه‌های توسعه و عمران شهر تلقی می‌گردند مستلزم تمرکز و توجه هرچه بیشتر بر رفع نیازمندی‌ها و تحقق خواسته‌های مردم ساکن حوزه است و این توجه می‌بایست در مرحله اول از طریق توسعه منابع انسانی درون سازمانی به ظهور برسد، رعایت اصول و ضوابط ذیل به عنوان مبانی راهبردی برای توسعه کیفیت سازمانی توصیه می‌گردد:

– تلاش مستمر برای بهتر کردن امور را از یاد نبریم.

– هرگز از کارکنان انتظار نداشته باشیم فقط «بله قربان گو»ی مدیران باشند و منتظر امر و نهی مقامات مافوق شوند بلکه در اجرای امور تا حد امکان با اختیارات تفویضی و احساس مسئولیت کامل عمل کنند.

– تا حد ممکن کلیه کارکنان سازمان نسبت به اهداف کلی و برنامه‌های عملیاتی سازمان توجیه باشند و مدیریت به نحوی عمل کند که کارکنان در تعیین اهداف احساس مشارکت کنند.

– برای کارکنان خلاق که با پیشنهادها سازنده باعث بهبود امور می‌شوند پاداش مناسبی در نظر بگیریم. حتی اگر «گروه‌های کنترل کیفیت» در سازمان وجود دارند ارزش دقیق منافع به دست آمده از پیشنهاد ارائه شده را از طریق روش‌های متداول مدیریت کیفیت

محاسبه و بر مبنای آن درصدی از سود حاصل را به خود پیشنهاد دهنده اختصاص دهیم، تا انگیزه مضاعفی برای پیشنهاد دهنده و سایر کارکنان برای مشارکت مؤثر در فرایند توسعه سازمانی ایجاد شود.

– همواره دوره‌های آموزش ضمن خدمت و کارآموزی را مرتبط با مسئولیت کارکنان تهیه و تدارک ببینیم.

– با اعمال مدیریت شفاف و هدفمند ارتباطات درون سازمانی کارکنان و دوایر داخلی را سازنده و همسو سازیم و مراقب رقابت‌های ناسالم و تضاد ناشی از سوء ارتباطات کارکنان با یکدیگر باشیم، تا در نتیجه برآیند و محصول کار سازمان همواره در بالاترین سطح باشد.

– برای ایجاد تغییرات و تحول مستمر در دستیابی به روش‌های مناسب‌تر ارائه خدمات و افزایش محصول سازمان، زمینه‌های نگرانی، ترس و مقاومت منفی در مقابل تغییرات سازمانی را در کارکنان شناسایی کنیم و همواره در جهت رفع آنها بکوشیم.

– فراموش نکنیم که «مدیریت» صرفاً مسئولیت بالاترین مقام سازمان نیست بلکه وظیفه‌ای است که تمامی کارکنان سازمان می‌بایست نسبت به آنها مقید باشند. بنابراین زمینه‌های تحقق عینی این موضوع در رفتار و تصمیمات مدیریتی مقامات ارشد سازمان باید متجلی شود.

– دقت کنیم همیشه مسئولیت عیب و نقص کار در مراحل تولید کالا یا خدمت الزاماً متوجه «افراد» داخل یا خارج سیستم «اداره» نیست بلکه ممکن است اشکال از «روش کار» و نحوه گردش داخلی امور باشد. پس عیب یابی صحیح برای ارتقای کیفیت و دسترسی به توسعه درون سازمانی همواره اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت.

– تا حد ممکن کارها را مرحله بندی و استاندارد سازی کنیم، به نحوی که بهترین اطلاعات از مراحل توسعه کار و خدمت در کوتاه‌ترین زمان ممکن قابل دسترس باشد. برای این منظور استفاده مناسب از «تکنولوژی اطلاعات» (I.T.) به همراه کاربران ماهر رایانه که چه بسا در میان نیروهای آموزش دیده داخل سازمان وجود داشته باشند توصیه می‌شود.

– مدیران سازمان بیشترین حضور فکری و فیزیکی را در محیط کار داشته باشند.

– هرگز تصور نکنیم که ما در بهترین وضعیت قرار داریم و بنابراین هیچ مشکلی در پیش رو نداریم، بلکه به یاد آوریم محیط قرن بیست و یکم محیط کاملاً رقابتی در صحنه‌های مختلف است و حفظ روحیه توسعه طلبی در کیفیت‌ها و کمیت‌ها راز موفقیت در انجام امور است.

– در کنار درک هشیارانه «منافع ملی» نسبت به اهداف توسعه و عمران سازمان تحت تصدی – شهر و همچنین شهرستان محل کار و زندگی خود همواره تعصب و تمایل عملی داشته باشیم. در کنار این همه خالی از لطف نیست، چنانچه از پنج اصل طلایی مدیریت ژاپنی در محیط کار استفاده شایسته به عمل آوریم.

این اصول طلایی که می‌توانند موضوع تحقیق و پژوهش مستقل قرار گیرند، عبارت‌اند از:

۱- تفکیک، ۲- تنظیف، ۳- ترتیب، ۴- تثبیت، و ۵- تکلیف.

مختصر اینکه سعی کنیم برای ایجاد فضایی با نشاط در محیط کار و زندگی خصوصی و عمومی هر کاری را با زیبایی و آراستگی توأم سازیم؛ یعنی در کنار عملکرد مناسب محصول به سیمای آن نیز توجه داشته باشیم و فراموش نکنیم خداوند زیبا و خالق همه زیبایی‌هاست.

شهر سبز، کرمانشاه ۹۰؛ برنامه‌ریزی شهری برای «ساماندهی و برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه»

مجری: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر کرمانشاه، ۱۳۸۲.

مراحل فرایند ساماندهی و برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر

کرمانشاه

۱- شناخت

در مطالعه برای شناخت، بررسی‌ها در دو بعد «اسنادی - کتابخانه‌ای» و «میدانی» انجام گرفته است. مهم‌ترین بخش مطالعات اسنادی - کتابخانه‌ای، شناخت و ارائه استانداردهای پذیرفته شده علمی - کاربردی برای سرانه فضای سبز شهر کرمانشاه، میزان جمعیت‌پذیری بوستان‌های شهری، طبقه‌بندی، تعیین حوزه نفوذ عملکرد بوستان‌های شهر و امکان دسترسی مناسب برای بوستان‌ها به شمار می‌آید.

بیش از آن، (الف) بررسی و شناخت کالبدی شهر، (ب) دست یافتن به پتانسیل‌های موجود در اراضی مستعد و بوستان‌های شهری به صورت نقشه‌های روزآمد و موثق، (ج) شناخت دقیق روند رشد و توسعه شهر و سیاست‌های کلان و قوانین مرتبط با این پروژه، و در نهایت (د) شناخت ویژگی‌های عمومی شهر کرمانشاه به مثابه بستر برنامه‌ریزی مورد تفحص و موشکافی قرار گرفته است.

برای شناخت موضوع اصلی «پروژه بوستان‌های شهر کرمانشاه» از هر دو روش مطالعات اسنادی - کتابخانه‌ای و میدانی استفاده گردیده است. در این حیطه می‌بایست سه لایه شناخت از موضوع حاصل می‌گردید:

الف) شناخت کمی، (ب) شناخت کمی - کیفی، (ج) شناخت کیفی. لذا مطالعه، مشاهده، مصاحبه، محاسبه، پرسشگری و نظایر اینها به کار گرفته شد تا در درجه نخست به شناخت کمیت و ارقام و اعداد، در درجه دوم شناخت کیفیت مرتبط با کمیت‌های شمارش‌پذیر و در نهایت شناخت کیفیت‌ها و ویژگی‌های شمارش‌ناپذیر مربوط به بوستان‌های شهر کرمانشاه به دست آید.

۲- تحلیل

در مرحله دوم فرایند، اطلاعات توصیفی و دیجیتالی به صورت مجزا و به روش‌های کاملاً متفاوت مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و از این رو، تحلیل توصیفی برای اطلاعات نوشتاری و تحلیل به کمک نرم‌افزارهای GIS برای پردازش اطلاعات دیجیتالی به کار آمده است.

- بخش‌های عمده و بارزی که در تحلیل‌های توصیفی مورد بحث و بررسی قرار گرفته، عبارت‌اند از:

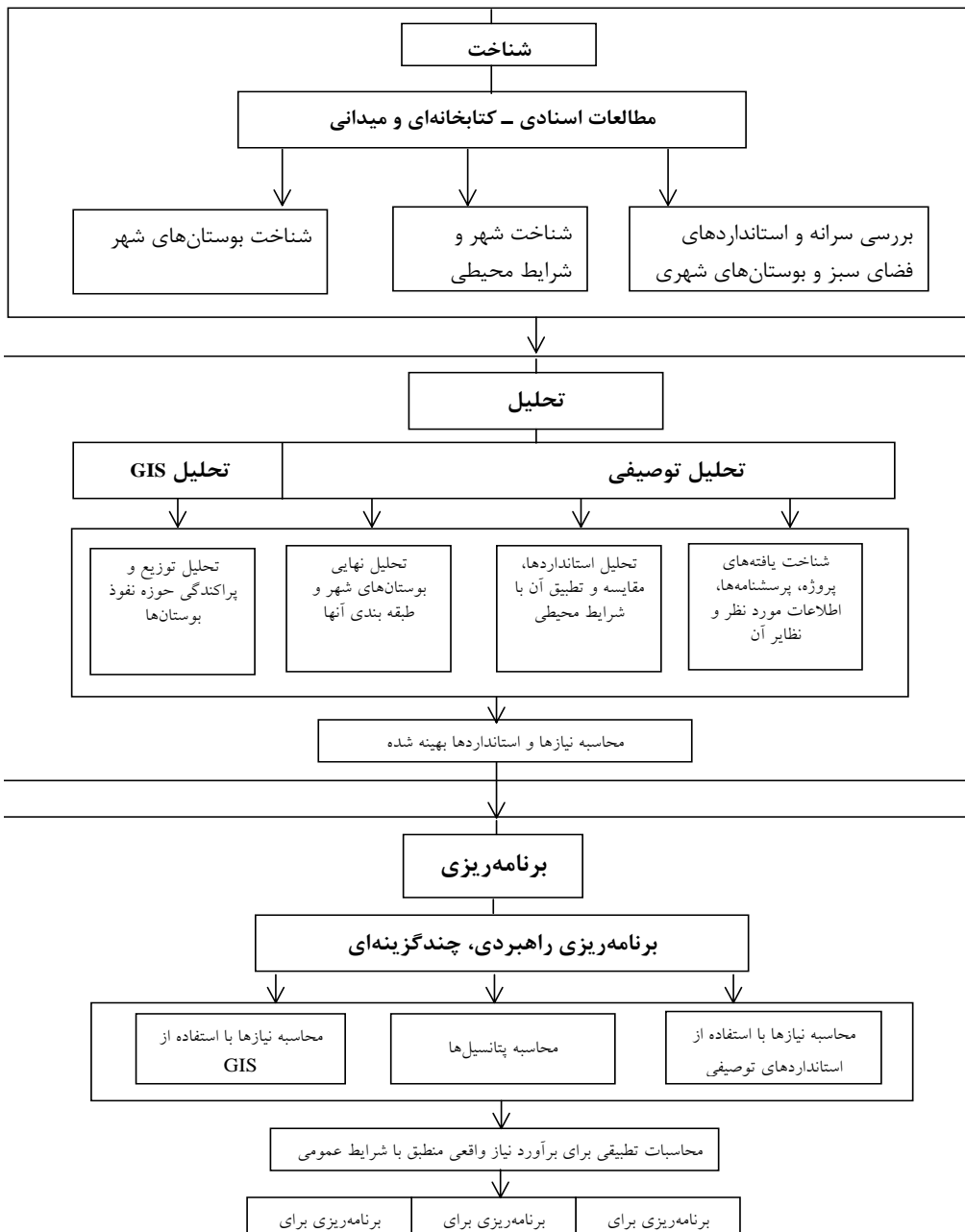
۱- پیاده کردن نظام سلسله مراتبی بوستان‌های شهر

شهرهای امروز کشور ما در وضعیتی بحرانی به سر می‌برند و با مشکلات بسیاری روبه‌رو هستند. افزایش تراکم جمعیت و ساختمان، افزایش روزافزون انواع آلودگی‌ها، مشکلات ناشی از ترافیک سواره، معضلات فرهنگی - اجتماعی شهری، روند کاهنده نسبی سطوح تفرجگاهی و فضای سبز و بوستان‌های شهری (پارک‌های شهری) و نظایر اینها از جمله این مشکلات و معضلاتی هستند که شهر با آن دست به گریبان است. بر شهرسازان و برنامه‌ریزان شهری است که با همکاری نهادها و مشارکت شهروندان در پی نقد و بررسی مشکلات برآیند و برای برنامه‌ریزی و طراحی به منظور رفع آنها همت گمارند.

از آنجا که فضاهای سبز و بوستان‌های شهر همچون ریه‌های تنفسی شهر به مثابه مکان‌هایی برای کنش‌های متقابل انسانی و تبادلات اجتماعی عمل می‌کنند و افزون بر این، زیباسازی محیط بصری شهر، ایجاد سیمای دل‌انگیز شهری و بهبود چشم‌اندازهای شهر را موجب می‌گردند، نقشی حیاتی و پراهمیت دارند. از دیگر تأثیرات مفید و مثبت وجود فضاهای سبز در شهر، بازدهی اکولوژیکی زیست محیطی، روانی و اجتماعی و حتی اقتصادی (در بلندمدت) است.

بدین اعتبار پروژه «ساماندهی و برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه ۹۰» شکل گرفته است، تا با هدف رفع کمبودهای شهر در زمینه فضاهای سبز شهری نسبت به اصلاح: (الف) سطح و سرانه، (ب) وضعیت کیفی، و (ج) تناسب در توزیع و تقویت دسترسی آنها و ایجاد سلسله مراتب عملکردی آنها، بستری مناسب را برای فعالیت ارگان‌های اجرایی فراهم آورد. توسعه حرکت خطی از طریق ایجاد سبزراه‌ها، تقویت توان بوستان‌های شهر به منظور جذب شهروندان برای گذران اوقات فراغت به صورتی پویا و غنا یافته و پُرثمر سبب می‌شود که شهری سبز، سالم، پویا و متعادل حاصل آید.

برای نیل به اهداف مورد نظر، فرایند برنامه‌ریزی مشتمل بر سه بخش عمده: ۱- شناخت، ۲- تحلیل و ۳- تدوین برنامه ملاحظه عمل قرار گرفت. برای رعایت ایجاز از شرح مفصل جزئیات صرف نظر می‌گردد و به شرح کلیات بسنده خواهد شد. نمودار شماره ۱، فرایند برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه را به صورت الگوریتمی نمایش می‌دهد تا روند سیستماتیک حرکت از پرسش تا پاسخ مسئله، به روشنی بیان شود. در ادامه مراحل فرایند ساماندهی و برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه به تفکیک مورد بررسی قرار می‌گیرد.



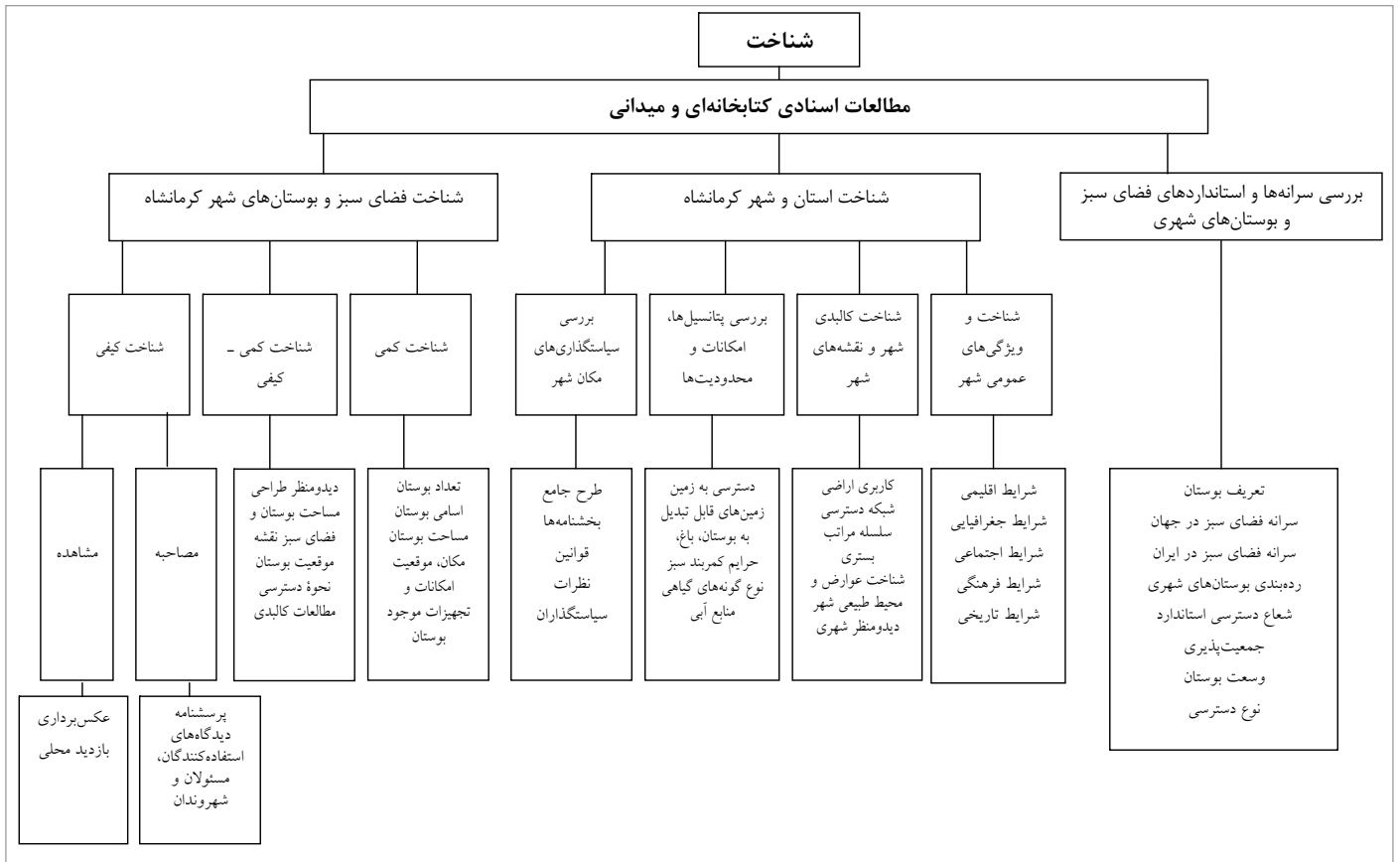
کرمانشاه شامل بوستان‌های همسایگی، محله‌ای، ناحیه‌ای - منطقه‌ای و شهری بر پایه نظام منطقه بندی طرح جامع شهر.

۲- مرتبه بندی کیفی بوستان‌های شهر با استفاده از چهار پارامتر صورت می‌گیرد: الف) سطح بوستان، ب) وضعیت فضای سبز بوستان و پوشش گیاهی، ج) وضعیت تأسیسات و تجهیزات موجود در بوستان‌ها، د) طراحی و دید و منظر بوستان. اینها در نهایت منجر به تهیه جدولی شامل فهرست بوستان‌ها با کلیه ویژگی‌های اصلی آنها و درجه رتبه بندی کیفی شان می‌شود که دسته بندی بوستان‌های شهر به تفکیک نظام سلسله مراتبی، رتبه بندی کیفی، تحلیل وضعیت کلی بوستان‌های شهر از طریق آمار و درصدگیری‌های لازم نیز به دست آمد.

۳- تحلیل استانداردها و فرم‌های مربوط به فضای سبز و بوستان‌ها که در زمان حاضر به صورت استانداردهای کاملاً مجزا

از مآخذ گوناگون دست یافتنی اند، در روندی چندمرحله‌ای تهیه شده و با یکدیگر سازگار گردیده و پس از مقایسه با شرایط بومی، استانداردهای مناسب انتخاب و پیش بینی گردیدند. این استانداردها شامل اینهاست: سرانه مطلوب بوستان، وسعت بوستان، جمعیت استفاده کننده از هر بوستان، شعاع دسترسی مناسب برای هر بوستان در جایگاه متناسب خود و در سلسله مراتب شهری.

۴- تحلیل پرسشنامه‌ها، در این بخش از تحلیل‌های توصیفی، مطالعات ویژگی‌های کیفی اندازه گیری ناشدنی بوستان مورد توجه قرار داده شد. میزان محبوبیت بوستان‌ها، نظر مردم در مورد وضعیت بوستان‌ها، میزان برآورده شدن انتظارات مردم از بوستان‌ها، مشکلاتی که استفاده کنندگان بوستان‌های شهر کرمانشاه با آن مواجه هستند، تلقی مردم از بوستان مطلوب و



نیازهای شهروندان براساس امکان دسترسی به بوستان‌ها نیز به دست آمد. به عبارت دیگر، پراکنش و توزیع مناسب بوستان‌ها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. هفت امکان برای دسترسی به بوستان‌ها شناسایی گردید و چهار ارزش از صفر تا سه برای آنها تعریف شد که محدوده‌های شهر بدین روش ارزش‌گذاری شدند و براساس آن میزان و شدت نیاز محدوده‌های مختلف به بوستان و فضای سبز تعیین گردید.

از دستاوردهای مهم این بخش از تحلیل، ارائه مدل ریاضی تعیین حوزه نفوذ بوستان‌های شهری با توجه به مساحت بوستان و با دخالت عواملی از جمله تراکم جمعیتی (محل استقرار بوستان)، رده بوستان‌ها (همسایگی، محله‌ای، ناحیه - منطقه‌ای) و با عطف توجه به استاندارد بهینه مساحت و جمعیت‌پذیری بوستان‌ها بوده است.

۳- برنامه‌ریزی

برای انجام مراحل برنامه‌ریزی، نتیجه تحلیل‌های توصیفی و گرافیکی و رایانه‌ای به روش تطبیقی مقایسه شد و براینکه آنها به صورت نیاز واقعی محاسبه گردید. سرانه پیشنهادی نهایی با احتساب جمعیت فعلی و آتی شهر در مقاطع زمانی پروژه و پس از کسر سطوح موجود و پذیرفتنی از بوستان‌های شهر، منجر به محاسبه سطوح موردنیاز بوستان و یا به عبارت دیگر کسری بوستان‌های شهر می‌شود. این سطوح به تفکیک مناطق مختلف شهر و همچنین به طور مجزا برای رده‌های مختلف بوستان‌ها شامل بوستان‌های همسایگی، محله‌ای، ناحیه - منطقه‌ای و

خواسته‌های استفاده‌کنندگان از بوستان‌ها در شهر کرمانشاه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

- در بخش تحلیل نرم‌افزاری، در محیط سامانه، اطلاعات جغرافیایی (GIS) و به کمک نرم‌افزارهای Arc/View و Arc/info و با داده‌های ترسیم شده در محیط AutoCAD و دیگر فایل‌های ترسیمی تحلیل انجام پذیرفت. به کارگیری این روش، برنامه‌ریزان و مجریان را قادر ساخت که همواره در طول دوره اجرای طرح، امکان بهنگام‌سازی اطلاعات و داده‌ها را داشته باشند و هر آن توانایی را در اختیار قرار می‌دهد که نتایج تغییرات اطلاعات ورودی مشاهده گردد.

تحلیل وضع موجود به صورت ترسیمی (کالبدی) از مهم‌ترین اهداف این بخش از پروژه به شمار می‌آید. شناخت مکانی بوستان‌های شهر در کنار شبکه دسترسی‌های موجود و پیشنهادی شهری، یافتن شعاع دسترسی حوزه نفوذ عملکردی هر بوستان متناسب با نظام طبقه‌بندی بوستان‌ها و هماهنگی با منطقه‌بندی کالبدی شهر، ترسیم حوزه‌های نفوذ هر بوستان (با استفاده از روش‌های ریاضی و مدل‌های علمی ابداعی) با کمک رایانه انجام گردید. در نهایت نقشه‌های متعددی با تحلیل‌های رایانه‌ای به دست آمد که با توجه به پراکندگی بوستان‌ها در شهر و مساحت هر یک از بوستان‌ها، حوزه‌های دارای دسترسی مناسب به پارک‌های شهر و حوزه‌های دوردست یا فاقد دسترسی مناسب به بوستان‌شناسایی گردید و خروجی‌های سیستم به صورت نقشه ارائه شد.

حاصل کار آنکه، علاوه بر محاسبه نیازها از روش توصیفی،

نهایتاً بوستان‌های شهری محاسبه گردید.

«پرس و جو» (Query)ی به دست آمده از سطوح نیاز از طریق GIS با ارقام مذکور مقایسه می‌گردد و مطابقت می‌یابد و نتیجه نهایی با لایه گذاری (Overlay) نقشه حاصل با نقشه اراضی قابل تبدیل به بوستان منتهی به نقشه‌ای می‌گردد که بهترین مکان از شهر برای تبدیل به بوستان است. نمودار شماره ۳ فرایند برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه را نشان می‌دهد.

سرانه پیشنهادی نهایی با احتساب جمعیت فعلی و آبی شهر پس از کسر سطوح موجود و پذیرفتنی از بوستان‌های شهر، منجر به محاسبه سطوح مورد نیاز و یا کسری بوستان‌های شهر می‌شود

نکته قابل یادآوری در بخش برنامه‌ریزی، توجه به زمان بندی برای مقاطع زمانی حاضر، مقطع اول برنامه‌ریزی و دوره زمانی برنامه‌ریزی است که به رغم حجم عملیاتی سنگین برای رسیدن به سه پاسخ مجزا برای دوره‌های زمانی متفاوت، پاسخگویی بسیار واقع بینانه‌تری را برای نیاز شهر، مجریان بوستان‌ها و شهرداری‌ها فراهم ساخته است.

بخش دوم برنامه‌ریزی به وسیله ارائه ضوابط و قوانین به منظور تأمین نیازهای شهر تدارک یافته است که البته در طی دوران اجرای پروژه به صورتی پویا می‌بایست مورد تجدید نظر و تکمیل قرار گیرد و در نتیجه واقع گرایانه‌تر شود.

بخش سوم برنامه‌ریزی، اختصاص به ارائه طرح‌های متعدد، نو و خلاقانه‌ای دارد که مستلزم مشارکت شهروندان و دیگر

ارگان‌هاست و جای بسی امیدواری است که در همین مراحل نخست از مساعدت و همکاری بسیاری از مسئولان ذی ربط و دست‌اندرکاران بهره‌مند گردیده‌است.

نهایتاً دستاوردهای این پژوهش را می‌توان چنین خلاصه کرد: (۱) ارائه مدل ریاضی ساده و قابل اعتماد برای تعیین حوزه نفوذ کاربری‌های شهری (در اینجا فضای سبز و بوستان‌ها).

(۲) ارائه استانداردهای چهارگانه احداث بوستان‌ها و سرانه‌های مربوط به صورت سازگار با هم برای نخستین بار.

(۳) نمایش کارآمدی سیستم اطلاعات جغرافیایی در برنامه‌ریزی شهری پویا.

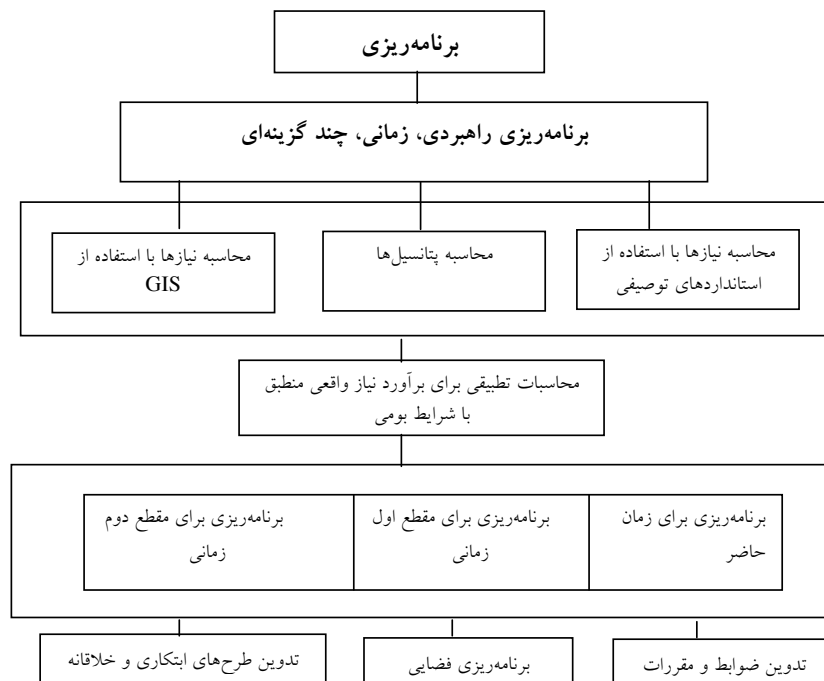
(۴) ایجاد امکان تصمیم‌گیری صحیح و روزآمد در مدیریت بوستان‌های شهری و کاهش اتلاف سرمایه و زمان ناشی از روش‌های قدیمی و کهنه برنامه‌ریزی شهری.

(۵) ارائه طرح‌های مبتکرانه در احداث بوستان‌های آبی برای ارتقای کیفی وضعیت پارکساز.

(۶) به کارگیری ابزار قانون و ضوابط شهرسازی در مقیاس خرد (شهری) برای هدایت توسعه کاربری شهری نظیر بوستان‌ها برای ایجاد روند توسعه درونی و خود به خودی کاربری فضای سبز و پارک‌ها با نظریه ایجاد مشارکت عمومی و مردمی در احداث بوستان.

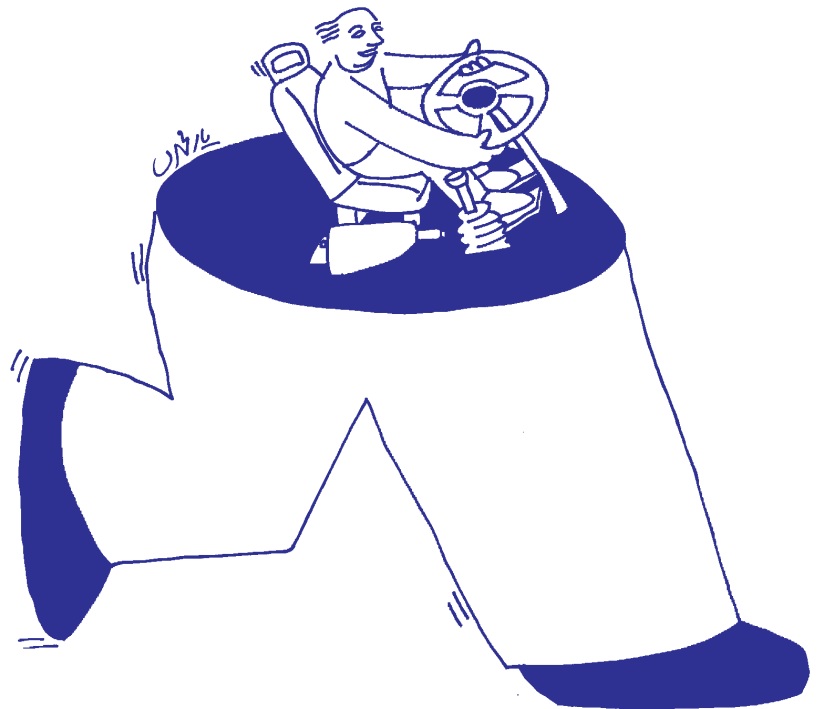
تهیه کنندگان طرح امید دارند که با اجرای پروژه «ساماندهی و برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه ۹۰» دوباره شاهد کرمانشاهی سرسبز و سرزنده باشند.

نمودار شماره ۳- فرایند برنامه‌ریزی بوستان‌های شهر کرمانشاه



پیاده‌رو گذری فراموش شده در شهر

فاطمه شهبازی
کارشناس علوم ارتباطات اجتماعی



حسن مشیری کارمندی است که برای رفتن به محل کار خود تا حد امکان پیاده‌روی را ترجیح می‌دهد. اما تجربه او در این زمینه برایش چندان خوشایند نیست. وی می‌گوید: «تجربه چندین سال پیاده‌روی به من ثابت کرده‌است که تنها جایی که در شهر، شهروند را به هیچ‌انگاشته‌اند، پیاده‌روست. وقتی از پیاده‌رو عبور می‌کنی صدها مشکل و مانع بر سر راه قرار دارد. کندوکاری‌های بی‌مورد، نخاله‌های ساختمانی، لوازم و اجناس واحدهای تجاری و نظایر اینها نمی‌گذارند که فرد پیاده با آسایش و ایمنی پیاده‌روی کند». جلال عباسی آموزگار بازنشسته‌ای است که هر روز بخشی از سفرهای شهری‌اش را به صورت پیاده انجام می‌دهد. وی که پیاده‌روی را جزو تفریح‌های خود می‌داند، اعتقاد دارد که فرهنگ‌سازی و ترویج حقوق پیاده و تدوین مقررات ویژه پیاده به همراه نظارت شدید شهرداری‌ها در رفع موانع از مسیرهای پیاده می‌تواند حرکت روان و ایمن را به پیاده‌روهای شهری بازگرداند و مشوق پیاده‌روی شهروندان باشد.

پیاده‌رو یعنی مسیر پیاده‌ای که در داخل حریم راه سواره و به موازات آن قرار داشته باشد. این اصطلاح زمانی باب شد که صنعت خودرو وارد جوامع گردید. در ایران نیز دوران قاجاریه آغاز ساخت پیاده‌روها به شکل امروز بود و فرانسویان اولین کسانی بودند که در زمان ناصرالدین شاه دست به اصلاح معابر و تهیه نقشه معابر شهری زدند و پیاده‌روها را از سواره‌روها جدا ساختند. امروزه پیاده‌روی جایگاه برجسته‌ای در سیستم حمل و نقل شهری یافته‌است و بخش عمده‌ای از سفرهای شهری به صورت پیاده انجام می‌شود. سیستم پیاده در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقل شهری خصوصیات و مزایای منحصر به فردی نیز دارد، که از آن جمله می‌توان به انعطاف پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر، هماهنگی با ملاحظات زیست محیطی اشاره کرد. اکنون با گذشت یک قرن از طراحی اولین پیاده‌روها در کشور ما، این معبر شهری مملو از نابسامانی‌ها و مشکلات فراوان گشته‌است.

به طور مثال، وجود موانع اساسی در مسیر پیاده‌روها به نحوی است که عرض مفید باقی مانده برای عبور کافی نیست. برای این مورد می‌توان موانعی نظیر تیر چراغ برق، مصالح بنایی، جدول با ارتفاع زیاد، شاخ و برگ درختان و درختچه‌های کنار پیاده‌رو،

«نباید قصابان پاره‌های گوشت را چنان آویزند که از حد سکوی دکان بیرون آید، زیرا چه بسا گوشت جامه‌های مردم را می‌آلاید.» این بخشی از ضوابط و مقررات شهری در قرن هفتم هجری است که به رعایت حقوق عابران و سد معبر اشاره می‌کند و ابن‌اخوه آن را در کتاب «آیین شهرداری» خود آورده‌است.

در شهرهای امروز پیاده‌روها به آشفته‌ترین فضاهای شهری و بی‌قانون‌ترین گذرگاه‌ها تبدیل شده‌اند. در این گذرگاه‌ها حرکت ایمن عابران با گذر موتورسواران و قرار گرفتن اشیا و وسایل مغازه داران تهدید می‌شود. این در حالی است که پیاده‌روها به عنوان اصلی‌ترین معابر شهری می‌بایست قابل اعتماد و ایمن برای پیاده‌ها باشند.

اما به راستی پیاده‌روها چه اهمیتی دارند و مشکلات آنها از کجا نشأت می‌گیرد؟ اصول و معیارهای طراحی و ساخت آنها چیست و چه قوانین و ضوابطی برای ایجاد و مدیریت آنها وجود دارد؟ در این گزارش به بررسی این موضوعات پرداخته می‌شود.

بستن مسیر با زنجیر، دکه‌های مختلف، باجه تلفن، صندوق پست، عناصر برجسته از دیوار و مانند آنها اشاره کرد.

علاوه بر اینها وجود اختلاف سطح بیش از حد مجاز در مسیر پیاده‌روها و سواره‌رو، لغزنده بودن کف پیاده‌رو و استفاده از مصالح نامناسب مانند مصالحی که در زیر پا به راحتی جا به جا می‌شوند و نیز نبود حریم مشخص برای جدا سازی پیاده‌رو و سواره رو به نحوی است که امکان بروز خطر را افزایش می‌دهد.

از دیگر مشکلات موجود در پیاده‌روها اینها هستند: عدم کفسازی و در نتیجه وجود سنگریزه، چاله یا گودال در کف پیاده‌رو، زیاد بودن شیب طولی پیاده‌روها، عدم پیش‌بینی محل گردش مناسب در محل‌هایی که پیاده‌رو تغییر جهت می‌دهد، کف‌سازی‌های مناسب برای تشخیص ناینایان و پارک اتومبیل در پیاده‌رو و مسدود شدن مسیر عبور پیاده و مانند اینها.

لزوم طراحی علمی پیاده‌روها

جهانبخش پاکزاد، استاد دانشگاه شهید بهشتی، هدایت و نظارت بر مطالعات طرح بهسازی پیاده‌روهای تهران را در سال ۱۳۷۶ بر عهده داشته است. وی با اشاره به فراموش شدن جایگاه پیاده‌رو به عنوان فضای عمومی در طرح‌های شهری، از آن به عنوان دو نوار باریک کناره سواره‌رو یاد می‌کند و می‌افزاید: «متأسفانه پیاده‌روها در ایران نه تنها براساس اصول و قواعد شهرسازی بنا نشده‌اند بلکه هیچ جایگاهی در طرح‌های شهری ندارند. بر فرض اگر اشاره‌ای در طرح‌های شهری همچون طرح جامع تفصیلی یا آماده سازی به مقوله پیاده‌رو شده باشد، یک پروفیل (برش) طولی از خیابان است که نشان می‌دهد شیب خیابان از مثلاً به اضافه چند شروع تا به اضافه چند تمام می‌شود تا بتوان این شیب‌ها را به هم متصل کرد».

وی چنین ادامه می‌دهد: «ساختمان‌های مسکونی براساس پروفیل طولی پیاده‌روها ساخته نمی‌شوند. آنچه که از سوی شهرداری‌ها جاری است تعیین بر و کف است که براساس خط و پروفیل وسط خیابان در نظر گرفته می‌شود. این امر منجر شده

است تا در مواردی که شیب خیابان بیشتر است، ساختمان‌ها در سطح پایین‌تر یا بالاتری از سواره قرار بگیرند و یا دو ساختمان همجوار پیاده‌رو همسطح نداشته باشند. بنابراین نکته حائز اهمیت این است که در نقشه‌های اجرایی می‌بایست پروفیل طولی پیاده‌روها به وسیله طراحان تعیین شود، تا شهرداری‌ها بر آن اساس بر و کف را اعلام کنند».

هم اکنون یکی از مهم‌ترین دلایل بروز مشکلات پیش گفته، طراحی نامناسب معابر و دسترسی‌ها به ویژه در طرح‌های تفصیلی و هادی است، نکاتی مانند طراحی نامناسب عرض معابر، عدم پیش‌بینی حریم‌های پیاده و سواره، محاسبه نامناسب شیب طولی در معابر، پیش‌بینی پله در مسیرهای عبور پیاده، عدم پیش‌بینی تمهیدات لازم نظیر مسیرهای عبوری پیاده در فواصل مناسب در طول معابر اصلی و مانند آنها از جمله نواقص در طرح‌های شهری مذکور بوده است که حاصل آن امروز مشاهده می‌شود.

شایان ذکر است که در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، پیاده‌روی می‌بایست به عنوان اصلی‌ترین شیوه جابه‌جایی افراد در سفرهای کوتاه در نظر گرفته شود و در تعیین میزان تراکم جمعیت، تراکم ساختمانی، توزیع کاربری‌ها و طراحی فضاهای شهری به آن توجه گردد.

پاکزاد در مورد شاخص‌های مهم در طراحی پیاده‌روها بیان می‌دارد: «مهم‌ترین و اولین شاخص در طراحی پیاده‌روها در نظر گرفتن نوع تعاملات اجتماعی و اتفاقاتی است که قرار است در پیاده‌رو رخ دهد. مثلاً اینکه قرار است در اینجا سالمندی، معلولی، دانش‌آموزی، یا جوانی سر به هوا عبور کند باید مد نظر طراح قرار گیرد. دوم اینکه کاربری‌های تجاری در پیاده‌رو نقش مهمی در طراحی پیاده‌رو ایفا می‌کنند. مثلاً اینکه پیاده‌رو در مقابل یک میوه‌فروشی قرار دارد یا سالن سینما یا تئاتر، همچنین نوع محله‌ها، قرار گرفتن در کنار منازل مسکونی یا خیابان اصلی و حتی قطع کردن پیاده‌رو به وسیله ماشین به منظور ورود به پارکینگ، و نیز شرایط بدنی افراد و نظایر اینها همگی در طراحی پیاده‌روها اثربخش‌اند. در مجموع طراحی پیاده‌رو می‌بایست



برگرفته از ویژگی‌های فرهنگی - رفتاری مردم، نوع کاربری‌ها، دسترسی‌ها، ایمنی و حتی اقلیم منطقه باشد».

مدیریت سیستم پیاده

به طور کلی سیستم پیاده - که مجموعه‌ای است از عناصر محیط پیاده‌روی شامل عابران و تسهیلات پیاده‌روی - باید تحت پوشش سازمانی مستقل و منسجم زیر نظر شهرداری هر شهر اداره شود. لیکن مالکان زمین‌های شهری و دستگاه‌های مختلف خدماتی بدون هیچ گونه نظارتی از جانب شهرداری‌ها در این سیستم دخالت می‌کنند. برای مثال سازمان‌های خدماتی اقدام به حفاری‌های غیراصولی بدون پیش‌بینی پوشش کافی می‌کنند. مالکان زمین نیز با انبار کردن مصالح ساختمانی در پیاده‌روها و



تهران - بزرگراه همت رودی خیابان گلندی

همگانی، باجه پست، محل نشستن و استراحت و جز اینها) را به نحو مقتضی در خارج از سواره تأمین کند.

رفع معلولیت از کالبد شهر

طراحان شهری معتقدند همواره در طراحی پیاده‌روها این اصل را باید پذیرفت که همه مردم، به گونه‌ای معلول جسمی و حرکتی‌اند. در وضعیت کنونی وجود مشکلات کالبدی فراوان در شهرها، عملاً استفاده مفید از فضاهای شهری و ساختمان‌های عمومی را برای پیاده‌ها به حداقل رسانده و در برخی موارد عملاً غیرممکن ساخته است. این موضوع می‌تواند برای افراد معلول جسمی - حرکتی به شرایط بحرانی تبدیل شود، به گونه‌ای که این گروه از افراد جامعه به مرور ناتوانی خود را مهم‌ترین عامل در بروز مشکلات زندگی می‌پندارند؛ در حالی که این موضوع به وجود اشکالات کالبدی یا به عبارتی «معلول بودن شهر» مربوط می‌شود.

مسعود قاسم زاده، عضو هیئت رئیسه کمیته بازنگری ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی، در این زمینه می‌گوید: «تا قبل از سال ۱۳۶۸، ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی وجود نداشت و تنها مؤسسه استاندارد در این مورد آیین‌نامه‌ای داشت

سیستم پیاده در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقل شهری خصوصیات و مزایای منحصر به فردی نیز دارد، که از آن جمله می‌توان به انعطاف‌پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر، هماهنگی با ملاحظات زیست محیطی اشاره کرد

که فقط به صورت آگاهی‌نامه بود، نه اجبار در رعایت ضوابط شهرسازی. تا اینکه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در تاریخ ۱۳۶۸/۳/۸ ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری را برای افراد معلول جسمی - حرکتی با در نظر گرفتن شرایط موجود کشور و بهره‌گیری از ضوابط کشورهایی چون ژاپن، کانادا و انگلستان تصویب و ابلاغ کرد.

لیکن مصوبه مذکور در سال ۱۳۷۸ مجدداً به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی، به وسیله شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مورد بازنگری قرار گرفت و جایگزین مصوبه سال ۱۳۶۸ گشت».

به گفته وی، هر چند تصویب این مصوبه برای افراد معلول جسمی حرکتی بود اما اعتقاد کمیته بازنگری این است که اگر بتوان دسترسی را برای افراد معلول فراهم ساخت، چنین تسهیلاتی در واقع برای همه افراد جامعه فراهم شده است. بدین ترتیب افراد معلول و ناتوان ملاک تعیین طراحان پیاده‌روها و دسترسی‌ها قرار گرفته‌اند.

بر اساس مصوبه مذکور، دستگاه‌های دولتی و شهرداری‌ها و بخش خصوصی در کلیه طرح‌های آتی و در دست‌تهیه شهرسازی، شهرک‌سازی و مجتمع‌های مسکونی و ساختمانی ملزم به رعایت

مسیرهای عبور پیاده به نصب داربست در پیاده‌روها بدون رعایت فواصل مناسب بین پایه‌های آنها، و ایجاد شیب عرضی نامناسب پیاده‌رو در جلوی منازل حرکت پیاده را مختل می‌سازند.

بنابراین مهم‌ترین اهداف هر برنامه توسعه یا مدیریت سیستم پیاده باید شامل تأمین امکانات جابه‌جایی پیاده برای کلیه افراد جامعه همراه با ایمنی، امنیت، دسترسی، پیوستگی و نیازهای فیزیکی و ترافیکی عابران و جلب افراد به استفاده هرچه بیشتر از این امکانات باشد. بدین ترتیب بهبود وضعیت فیزیکی معابر پیاده، ایمن‌سازی معابر، مناسب‌سازی معابر برای افراد معلول و کم‌توان، بهبود وضعیت کیفی معابر پیاده و وضع قوانین و مقررات مناسب پیاده‌روی و آموزش همگانی می‌بایست در زمره اهداف برنامه توسعه و مدیریت سیستم پیاده قرار گیرد. برای مثال مدیریت سیستم پیاده می‌تواند از طریق برنامه‌ریزی بین‌بخشی در کلیه معابر پیاده، حتی‌الامکان تسهیلات پیاده‌روی (تلفن‌های

ضوابط برنامه‌ریزی و طراحی برای تسهیل حرکت معلولان در سطح شهر هستند. کلیه مراجع مسئول تهیه، بررسی و تصویب و اجرای طرح‌های توسعه شهری، شهرک سازی و مجتمع‌های مسکونی، ساختمانی موظف‌اند در مراحل مختلف تصویب و صدور پروانه و نظارت ضوابط مذکور را رعایت کنند.

در زمان حاضر مشکلات بسیار جدی در مسیرهای ارتباطی پیاده و سواره در شهرها، عدم دسترسی به تسهیلات و تجهیزات شهری، دسترسی به وسایل موتوری و امکانات حمل و نقل شهری و ساختمان‌ها برای معلولان جسمی - حرکتی در شهرها وجود دارد که مهم‌ترین آنها براساس نوع مشکل و مانع به صورت زیر گروه‌بندی می‌شود:

وجود موانع حرکتی در مسیرها، پهنای نامناسب معابر و دسترسی‌ها، کفسازی‌های نامناسب، مسیر عبور، وجود اختلاف سطح زیاد یا پله در مسیرها، شیب نامناسب طولی مسیرها، عدم پیش‌بینی تمهیدات مناسب برای افراد نابینا و کم‌بینا نظیر علائم صوتی یا تغییرات در کفسازی، پیش‌بینی نشدن محل‌های مناسب برای توقف اتومبیل‌های افراد معلول و عدم دسترسی مناسب آنها به تجهیزات یا ساختمان‌های مورد نیاز.

شهرداری منطقه یک قم از جمله مناطقی است که تلاش‌های

در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، پیاده‌روی می‌بایست به عنوان اصلی‌ترین شیوه جابه‌جایی افراد در سفرهای کوتاه در نظر گرفته شود و در تعیین میزان تراکم جمعیت، تراکم ساختمانی، توزیع کاربری‌ها و طراحی فضاهای شهری به آن توجه گردد

زیادی را برای مناسب سازی و روان‌سازی تردد نابینایان در فضاهای عمومی و بوستان‌ها اجرا کرده است که میدان شهدا و بوستان مینا از آن جمله‌اند.

در طرح‌های روان‌سازی که برای تسهیل تردد نابینایان در این شهر اجرا شده، بیشتر روش لمس مورد نظر بوده است. استفاده از روش موزاییک مختلف در کف سازی پیاده‌روها نیز یکی از این روش‌هاست که در طرح‌های اجرا شده در میدان شهدا و بوستان مینا مورد استفاده قرار گرفته است. بدین شکل که سطح و جنس و رنگ موزاییک‌های دو ردیف طولی در وسط پیاده‌رو با سطح و جنس و رنگ موزاییک‌های قسمت‌های دیگر متفاوت است.

این امر باعث می‌شود که فرد نابینا با حس کردن و تشخیص نوع و سطح موزاییک‌های معبر روان‌ساز یا دیگر موزاییک‌ها به وسیله پا یا عصا از معبر روان‌ساز خارج نشود و به راه خود ادامه دهد. علاوه بر اختلاف جنس، اختلاف رنگ موزاییک نیز مهم است، زیرا افراد کم‌بین با احساس اختلاف رنگ از مسیر خارج نمی‌شوند.

ناگفته نماند که همایش سراسری مناسب سازی فضاها و اماکن شهری برای افراد دارای معلولیت در مرداد ماه سال جاری با حضور شهرداران کلان‌شهرها، مدیران بهزیستی و کارشناسان وزارت مسکن و شهرسازی در قم برگزار شد.

در این همایش راه‌چمنی، رئیس سازمان بهزیستی، اعلام کرد که در قانون جامع حمایت از معلولان مصوب ۸۳/۲/۱۶ مجلس، موانع بر سر راه مناسب سازی فضاهای شهری برداشته شده و شهرداری و سازمان بهزیستی ملزم به اجرای آن شده‌اند. همچنین در قانون جدید، شهرداری‌ها موظف‌اند به هرگونه ساخت و ساز فاقد مناسب سازی شهری پروانه کار ندهند و ساختمان‌های جدید را ملزم به رعایت استانداردهای لازم کنند.

محمد حسین مقیمی، معاون عمرانی وزیر کشور نیز با تأکید بر این موضوع گفته است: «از این پس احداث پروژه‌های شهرسازی و شهرک‌های جدید تنها با شرط رعایت اصول مناسب سازی فضاهای شهری برای افراد دارای معلولیت صورت می‌گیرد و اعتبارات لازم برای مناسب سازی ساختمان ارگان‌های مختلف در اعتبارات آنها پیش‌بینی می‌شود».

گفتنی است شرکت کنندگان همایش با تأکید بر اهمیت مشارکت عمومی و نهادینه سازی همکاری بین بخشی و نگرش فراگیر در مناسب سازی شهری برای معلولان و کلیه آحاد جامعه و با تأکید بر قوانین و مقررات موجود و به‌ویژه قانون جامع حمایت از معلولان قطعنامه‌ای را در ۱۲ بند ابلاغ و اعلام داشتند که در ادامه به برخی از نکات آن اشاره می‌شود:

۱- تقویت و فعال سازی دبیرخانه یا ستاد کشوری مناسب‌سازی و کمیته‌های استانی مناسب سازی فضاهای شهری با تأکید بر عضویت نمایندگان سازمان‌های غیردولتی معلولان و سازمان‌های نظام مهندسی کشور و استان.

۲- شهرداری‌های سراسر کشور مکلف‌اند حداکثر تا پایان برنامه چهارم توسعه نسبت به مناسب سازی کامل فضاهای عمومی شهری اقدام کنند.

۳- با استناد به بند ۶ مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری (مصوب سال ۱۳۷۸)، دستورالعمل و آیین‌نامه‌های موجود مناسب سازی به منظور تعمیم مناسب سازی برای تک‌تک افراد در تمام رده‌ها (سنی و جنسی و توانایی) در موعد مقرر بازمینی و روزآمد گردد.

شاید بتوان چنین عنوان کرد که یکی از مهم‌ترین عوامل بروز کاستی‌ها و نارسایی‌های معابر شهری، ضعف آگاهی عمومی و نبود آموزش‌های تخصصی و نیمه تخصصی در زمینه رعایت مقررات جاری و حقوق افراد معلول و سالم است.

طیفی وسیع از طراحان، مجریان، کارگران و ناظران وجود دارند که ضعف هر یک از آنها در آموزش‌ها و عدم آگاهی از مقررات جاری و حقوقی معلولان و افراد سالم می‌تواند موجب کوتاهی یا تعلل گردد و معابر شهری را از کارایی لازم خارج سازد. از این رو بازمینی مقررات و آیین‌نامه اجرایی مربوط، تهیه راهنماهای طراحی و اجرای ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد پیاده و معلول جسمی و حرکتی، ترویج عمومی مفاهیم حقوق افراد در معماری و شهرسازی برای آگاه سازی کلیه اقشار جامعه و درنهایت گنجاندن آموزش‌های تخصصی در برنامه کار متخصصان امور معماری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری و همچنین آموزش‌های حرفه‌ای در برنامه کار عوامل اجرایی امور شهری، می‌تواند به عنوان تمهیداتی در رفع مشکلات پیاده‌رو در شهر در نظر گرفته شود.

بهداشت شهری در گرو مبارزه با حیوانات موذی

تورج نادری

لذا کنترل و مبارزه با حیوانات موذی شهری به منظور حفظ سلامت شهر از وظایف مدیریت شهری به حساب می آید.

شهرها را باید تجلی گاه رفاه طلبی بشر برشمرد و دگرگونی شهر نیز مدیون فعالیتها و اندیشه‌های رفاه طلبانه بشر است. آدمی همواره به دنبال این بوده است که آینده بهتری را برای خود رقم زند؛ در نتیجه به ناچار باید با بهسازی و پاکیزگی محیط زیست سلامت خود را تضمین کند.

شهرها عرصه فعالیت‌های صنعتی و علمی بشر محسوب می‌شوند و تحقق بهداشت شهری اولین اولویت رفتاری هر شهروند باید به شمار آید. قبل از پرداختن به بهداشت شهری باید ابتدا تعریفی از بهداشت محیط زیست داشت.

بهداشت محیط زیست فرایندی است که عملی ساختن آن محیط سالمی را به ارمغان می‌آورد. اجزای محیط سالم عبارت‌اند از: هوای پاک، آب سالم، تأمین غذای سالم، سرپناه و مسکن مناسب، دفع صحیح زباله، زهکشی آب‌های سطحی، دفع فاضلاب و جز آنها. به طور مثال، وجود آب سالم و مدیریت منابع آب که شهروندان را از داشتن آب سالم و بهداشتی بهره‌مند می‌سازد بسیار با اهمیت است. آب می‌تواند عامل انتقال عوامل بیماری‌زای زیادی باشد که نه تنها باعث بیمار ساختن انسان می‌شوند بلکه انتقال آنها به حیوانات شهری و تکامل چرخه زندگی برخی از میکروارگانیسم‌های بیماری‌زا در بدن حیوانات - و بعضاً در بدن انسان - می‌تواند به شیوع و گسترش بیماری‌های بسیار مهلکی بینجامد.

به طور کلی نقص و نارسایی هر یک از اصول ذکر شده در فرایند بهداشت محیط، آثار زیان‌باری را برای آدمی در بر خواهد داشت و موجب پیدایش و گسترش انواع و اقسام موجودات بیماری‌زا در محیط خواهد شد.

طبیعی است که تعریف بهداشت شهری از بهداشت محیط جدا نیست و تمامی موارد ذکر شده در بهداشت محیط می‌بایست در فرایند بهداشت شهری نیز مدنظر قرار گیرد، زیرا با تحقق کامل آنهاست که می‌توان شهری سالم و بهداشتی را پدید آورد.

محیط زیست اولیه یا اصلی بشر طبیعت است، و فرایند پویایی که همواره در طبیعت وجود دارد باعث خود پالایی و پاکیزگی طبیعت می‌شود. لیکن فعالیت‌های بشر در طول زمان که منجر به پیدایش صنعت مدرن و تکنولوژی شده، محیط زیست اصلی آدمی را به کلی دگرگون ساخته و انواع آلاینده‌های زیست محیطی را وارد طبیعت کرده است. از آنجا که بیشترین فعالیت صنعتی آدمی در شهرها متمرکز است، عرصه شهرها دستخوش بیشترین تغییر شده و حجم



تأمین سلامت شهروندان در شهر از مهم‌ترین مسائلی است که همواره مدیریت شهری با آن روبه‌روست. مسلماً زیست سالم در شهر پاکیزه حق هر شهروند محسوب می‌شود و زندگی در شهری عاری از عوامل بیماری‌زای خطرناک، آرزوی هر شهروند است.

وجود عوامل بیماری‌زا در شهر به همراه موجوداتی که می‌توانند چنان مخزن نگاه دارنده و همچنین انتقال دهنده این عوامل به کار روند، برای سلامت هر شهری تهدید جدی به حساب می‌آید. حیوانات موذی شهری از جمله موجوداتی هستند که به عنوان حامل عوامل بیماری‌زای خطرناک همواره در بروز و گسترش بیماری در شهرها نقش مؤثری داشته‌اند.

آلودگی‌ها بیشتر در شهرها تمرکز یافته است.

آلودگی‌های بسیاری شهرها و نهایتاً سلامت شهروندان در شهر را به خطر می‌اندازند؛ لیکن در این نوشتار بر روی آلودگی‌های ناشی از فعالیت موجوداتی نظیر حیوانات شهری تأکید می‌شود.

انواع حیوانات بیماری‌زای شهری

تعداد حیوانات یا موجوداتی که باعث بروز یا انتقال بیماری در سطح شهر می‌شوند بسیار زیاد است. برخی از آنها به راحتی در معرض دید قرار می‌گیرند یا به دلیل وفور بیش از حد، شناخته شده‌ترند. البته برخی از آنان به دلیل گسترش بهداشت شهری و نابودی اکثر تالاب‌ها و مرداب‌ها در درون یا در مجاورت شهرها دیگر به فراوانی گذشته نیستند لیکن هنوز هم خطرزایی خود را در صورت تکثیر حفظ کرده‌اند.

حشرات از مهم‌ترین موجودات بیماری‌زا در شهرها هستند. حشرات بیش از ۲۵۰ میلیون سال است که در کره زمین سکونت دارند و قدیمی‌ترین جانوران روی کره زمین به شمار می‌آیند و به دلیل تنوع گسترده و شرایط تولیدمثل، حشرات این فرصت را پیدا کرده‌اند که نسبت به اکثر عوامل از بین برنده خود مقاومت پیدا کنند و به راحتی در شهرها به زیست خود ادامه دهند. تنوع حشرات بسیار زیاد است و اکثر آنها قدرت حرکت و سرکشی به تمامی نقاط محیطزیست را دارند و به همین خاطر میزبان‌های بسیار خوبی برای نگاهداری و انتقال انواع عوامل بیماری‌زا به شمار می‌روند. به طور مثال پشه آنوفل از مهم‌ترین میزبان‌های واسط انگل مالاریاست که نقش بسیار عمده‌ای را در ایجاد بیماری مالاریا در جوامع شهری و روستایی داشته است.

مگس‌های خانگی باعث انتقال ۱۰۰ نوع ارگانیسم بیماری‌زا و پیدایش و شیوع ۶۵ بیماری انسانی و حیوانی می‌شوند و سوسک حمام که از معروف‌ترین و مقاوم‌ترین جانوران موذی شهری است، باعث ایجاد مسمومیت‌های غذایی، وبا، اسهال خونی و فلج اطفال در انسان می‌شود.

موریانه علاوه بر انتقال عوامل بیماری‌زا سبب وارد ساختن خسارت به واحدهای مسکونی می‌شود.

موش از حیوانات موذی شهری است که سالانه در تمام جهان غذایی را که ۲۰۰ میلیون نفر را سیر می‌کند آلوده می‌سازد و از بین می‌برد. گذشته از این، موش عامل انتقال بیماری‌های مهلکی همانند طاعون و دیگر بیماری‌های خطرناک انگلی و ویروسی است.



مبارزه با موش سالیانه هزینه‌های بسیار زیادی را برای شهرداری‌ها در تمام جهان در بردارد و تعداد موش‌ها در شهر از جمله معیارهای بهداشت شهری به حساب می‌آید.

گره‌ها و سگ‌های ولگرد نیز از جمله حیواناتی هستند که زیستگاه‌هایی (بعضاً پنهان) در سطح شهر دارند و خود یا باعث انتقال عوامل بیماری‌زا می‌شوند و یا بروز و پیدایش بیماری را موجب می‌گردند.

خطرهایی که حیوانات موذی شهری ایجاد می‌کنند

زهرا بهنودی، کارشناس بهداشت محیط، در خصوص خطرهای حیوانات موذی شهر چنین می‌گوید: «گذشته از خسارات اقتصادی زیادی که حیواناتی نظیر موش و موریانه بر زندگی شهروندان وارد می‌کنند، شیوع و گسترش انواع بیماری‌ها در شهر به وسیله جانوران موذی صورت می‌گیرد. حال بسته به نوع میزبان و عوامل بیماری‌زای انتقال دهنده نوع بیماری و شدت بیماری‌زایی حیوان نیز تفاوت می‌کند. به طور مثال میکروب کزاز می‌تواند از طریق نیش پشه به خون انسان سرایت کند و موجب ایجاد بیماری کزاز شود؛ یا طاعون از طریق کنه‌های همزیست با جوندگان به انسان سرایت می‌کند. همچنین فعالیت شبانه سوسک‌های خانگی در آشپزخانه‌ها یا اطراف یخچال‌های منازل و مؤسسات تجاری و رستوران‌ها می‌تواند باعث بروز بیماری‌هایی نظیر حصبه و یا شیوع فلج اطفال شود».

از جمله خطرهای مهلکی که سگ‌ها و گربه‌های ولگرد در شهرها ایجاد می‌کنند، بیماری هاری است. هاری بیماری مهلکی است که می‌تواند انسان را حتی تا مرگ بدرقه کند. به طور کلی وجود حیوانات موذی در شهرها ایمنی انسان را به خطر می‌اندازد و جانوران موذی در شهر درحقیقت مخازن انتقال دهنده عوامل بیماری‌زا هستند. با پیشرفت بهداشت در شهرها عوامل بیماری‌زا نیز دیگر شیوع گذشته را ندارند لیکن پیدایش مقاومت میکروارگانیسم‌ها در برابر عوامل از بین برنده نیز در بدن همین حیوانات موذی رخ می‌دهد. در بدن یا روی سطح پوست موجوداتی نظیر سوسک، کنه، موش، گربه و سگ و ویروس‌های حصبه، طاعون، تیفوس و انگل‌های مالاریا نسبت به آنتی‌بیوتیک‌ها و سایر داروها مقاومت پیدا می‌کنند و گونه‌های مقاوم و مهلکی نظیر عامل عفونی بیماری ذات‌الریه یا دیگر بیماری‌های کشنده را پدید می‌آورند.

مدیریت مبارزه با حیوانات موذی شهری

باید در نظر داشت که شهرها شکل دگرگون شده محیط زیست طبیعی‌اند که آدمی براساس نیازها و خواسته‌های خود آنها را دگرگون ساخته است. نتیجتاً شهرها ابتدا عرصه فعالیت این موجودات بوده و سپس به تصرف آدمی درآمده‌اند. برای همین این موجودات در چرخه طبیعت موذی به حساب نمی‌آیند بلکه حلقه‌ای از زنجیره طبیعت‌اند. در نتیجه حذف هر یک از آنها به چرخه طبیعت لطمه می‌زند و حذف یکی ممکن است باعث ازدیاد بیش از حد دیگر موجودات شود. به طور مثال حذف موش‌ها از شهرها باعث ازدیاد باورنکردنی سوسک‌ها خواهد شد، زیرا از عوامل عمده از بین برنده سوسک‌های خانگی همانا موش‌ها هستند. یا از بین بردن گربه‌های سطح شهر موجب ازدیاد موش‌ها خواهد شد. در نتیجه

نمی‌توان تصور کرد که مدیریت مبارزه با جانوران موذی می‌تواند براساس ریشه‌کنی استوار باشد.

فرشاد فخریمی، معاونت محیط زیست سازمان ساماندهی مشاغل شهر تهران و مجری پروژه مبارزه با موش، در این خصوص می‌گوید: «مسئله اصلی ریشه‌کنی را در مورد حیوانات موذی شهری نمی‌توان عنوان کرد بلکه در این مورد سیاستگذاری‌ها باید براساس کنترل جمعیت این موجودات مد نظر قرار گیرد. زیرا هر یک از این گونه‌ها در هرم اکوسیستم جایگاه خاص خود را دارند و حذف یک یا چند گونه از این موجودات تعادل اکوسیستم را به هم می‌زند. بر همین اساس سیاست شهرداری تهران برای مبارزه با موش در سطح شهر بر اساس به کنترل در آوردن جمعیت موش‌ها بوده است نه ریشه‌کنی آنها و اصولاً نیز چنین کاری امکان‌پذیر نیست».

مدیریت مبارزه با حیوانات موذی در شهر بر دو گونه است که هر دو نیز باید به همراه یکدیگر انجام شوند: اول مدیریت رسمی که شامل مدیریت و ارائه برنامه در مورد مبارزه با حیوانات موذی از



طریق مدیریت شهری و سایر نهادهای ذی‌ربط است. دوم مدیریت غیررسمی که شامل مبارزه شهروندان و همکاری شهروندان با مدیریت شهری در جهت مبارزه با حیوانات موذی است؛ یا به طور کلی مدیریت غیررسمی شامل رفتار شهروندان در برابر حیوانات موذی است.

مدیریت رسمی

بر اساس بند ۱۵ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، وظایف مدیریت شهری در خصوص مبارزه با عوامل بیماری‌زا بدین شرح است: «جلوگیری از شیوع امراض ساربه انسانی و حیوانی و اعلام این گونه بیماری‌ها به وزارت بهداشت، دامپزشکی و شهرداری‌های مجاور هنگام بروز آنها، دور نگهداشتن بیماران مبتلا به امراض ساربه و معالجه و دفع حیواناتی که مبتلا به امراض ساربه بوده یا در شهر پلاصاحب و مضر هستند».

همچنین در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها جلوگیری از تجمع حشرات و جانوران موذی از وظایف مدیریت شهری برشمرده

شده است.

بدین ترتیب یکی از متولیان امر مبارزه با حیوانات موذی شهری شهرداری است. مبارزه با حیوانات موذی شهری می‌تواند به سه طریق در دستور کار مدیریت شهری قرار گیرد: ۱- ارائه برنامه‌های کوتاه مدت و ضربتی؛ ۲- انجام پروژه‌های میان مدت؛ ۳- ارائه و پیاده ساختن طرح‌های بلندمدت.

معمولاً شهرداری‌ها در سایر شهرهای جهان هر سه طریق را در دستور کار خود قرار می‌دهند، زیرا بدون همراه ساختن این سه روش مبارزه فراگیر و مؤثر با حیوانات موذی امکان‌پذیر نیست.

اهمیت برنامه‌های درازمدت در امر مبارزه با حیوانات موذی

باید در نظر داشت که بیماری‌زا بودن و مضر بودن حیوانات موذی شهری با بهداشت محیط ارتباط مستقیم دارد. موش به خودی خود موجود خطرناکی به شمار نمی‌رود و هنگامی خطرناک می‌شود که به عامل طاعون تبدیل شود. در نتیجه رعایت اصول اولیه بهداشت شهری متضمن سلامت شهر است و اصول بهداشت محیط تنها در صورتی تحقق می‌پذیرد که با ارائه برنامه طولانی مدت ابزارهای لازم فراهم آید. به طور مثال تا زمانی که پساب‌های شهری به جای اینکه از طریق سیستم فاضلاب به صورت مکانیزه انتقال داده شود وارد چاه‌های جذبی می‌شود، بهترین زیستگاه آلوده از طریق احداث چاه‌های جذبی برای موش و سوسک در سطح شهر فراهم می‌آید. در این صورت مسلماً هیچ طرح کوتاه مدت و ضربتی نیز در مبارزه با این موجودات مؤثر نیست.

زهرآلودی در این خصوص می‌گوید: «با رعایت کلیه اصول بهداشت محیط است که می‌توان شهری پاکیزه و عاری از مخاطرات ناشی از وجود حیوانات موذی داشت و این کار بدون ارائه برنامه مدون و درازمدت امکان‌پذیر نیست. به عنوان مثال در شهر تهران روزانه به طور میانگین ۶۵۰۰ تن زباله تولید می‌شود. حال اگر برنامه‌ای مدون برای جمع‌آوری مکانیزه این حجم زباله در دستور کار مدیریت شهری نباشد شیرابه‌های زباله و مراکز تلنبار کردن این زباله‌ها بر روی هم به بهترین زیستگاه آلوده موش و سوسک و سایر حشرات تبدیل خواهند شد و پسماندهای غذای موجود در این زباله‌ها حیوانات ولگرد نظیر سگ و گربه را به سمت خود جلب می‌کنند. در نتیجه با عدم جمع‌آوری بهداشتی زباله‌ها و تلنبار کردن آنها بر روی هم محیطی بسیار مناسب برای گردهمایی انواع حیوانات و حشرات موذی فراهم می‌گردد. باید خاطر نشان سازم که در دو گرم خاکروبه خیابانی ۵۰ هزار تا ۱۰ میلیون باکتری وجود دارد و شیرابه‌های زباله حاوی میلیاردها عوامل بیماری‌زاست».

شیرابه زباله‌ها از بهترین عوامل جذب مگس و پشه، که عوامل انتقال ویروس‌های فلج اطفال، تراخ، هپاتیت، حبسه، وبا، انگل آسکاریس و سالک هستند، به شمار می‌آید.

گنداب‌ها و آب‌های راکد در سطح شهر نیز از مهم‌ترین مکان‌ها برای رشد و نمو پشه‌ها به شمار می‌روند. این محل‌ها محیط بسیار مناسبی برای تکثیر انواع و اقسام عوامل بیماری‌زا نیز به حساب می‌آیند. جلوگیری از پیدایش گنداب‌های جدید و خشکاندن گنداب‌های موجود در سطح شهرها از وظایف مدیریت شهری در قالب پروژه‌های درازمدت است.

انجام پروژه‌های درازمدت در امر مبارزه با حیوانات موذی بسیار

پراهمیت است. البته پروژه‌های میان مدت و کوتاه مدت نیز به‌همراه همرا شدن با روش‌های درازمدت بسیار مؤثر خواهند بود.

ناصر حاج‌محمدی، مدیرکل دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، درخصوص فعالیت این سازمان در امر مبارزه با حیوانات موذی می‌گوید: «در اکثر کشورهای جهان یکی از معضلات بهداشت عمومی وجود سگ‌های ولگرد بدون صاحب در حاشیه شهرهاست و این معضل در ایران نیز به دلیل نبود قوانین مشخص برای نگهداری و تولیدمثل این حیوان وجود دارد. به دلیل قابلیت تولید مثل بالای سگ، این حیوان به سرعت ازدیاد نسل می‌کند و تقریباً در تمام مکان‌های نامناسب حومه شهرها پراکنده می‌شود.

در ایران برای مبارزه با سگ‌های ولگرد از روش‌های سنتی استفاده شده است. روش رایج مبارزه با سگ‌های ولگرد استفاده از سموم مختلف و تیراندازی بوده است؛ لیکن این روش‌ها نه تنها مناسب نیستند بلکه مورد اعتراض انجمن حمایت از حیوانات نیز قرار گرفته‌اند. علاوه بر آن، روش‌های مذکور آلودگی‌های مختلف ناشی از بر جای ماندن لاشه حیوان و مسائل امنیتی ناشی از استفاده از سلاح را نیز در پی دارد.

از همین روی با موافقت ستاد مرکزی ائتلاف حیوانات ناقل بیماری مستقر در حوزه معاونت امنیت و انتظامی وزارت کشور برای

مگس‌های خانگی باعث انتقال ۱۰۰ نوع ارگانیزم بیماری‌زا و پیدایش و شیوع ۶۵ بیماری انسانی و حیوانی می‌شوند و سوسک حمام از معروف‌ترین و مقاوم‌ترین جانوران موذی شهری است که باعث ایجاد مسمومیت‌های غذایی، وبا، اسهال خونی و فلج اطفال در انسان می‌شود

اولین بار با هدایت، حمایت و نظارت دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداری‌ها طرح زنده‌گیری سگ‌های ولگرد در ده کلان‌شهر کشور اجرا می‌شود. البته شهرداری مشهد از یک‌سال پیش اقدام به اجرای این طرح کرده و در طی یک‌سال قریب به شش هزار قلاده سگ به این روش در مشهد معدوم شده است.»

حاج‌محمدی درخصوص چگونگی مبارزه با گربه‌های ولگرد می‌گوید: «گربه‌های ولگرد می‌توانند از طریق حمل و انتقال عوامل مختلف بیماری‌زا خطرهای بهداشتی زیادی را ایجاد کنند و با توجه به امکان نفوذ گربه در منازل به دلیل خصوصیات فیزیکی و رفتاری خاص آن و عدم حساسیت عموم مردم به حضور گربه‌های ولگرد در نقاط مختلف منازل، به نظر می‌آید خطر گربه‌های ولگرد بیش از سایر حیوانات است. از همین رو دفتر خدمات عمومی با هماهنگی ستاد مرکزی ائتلاف و انجمن حمایت از حیوانات طرح کنترل جمعیت گربه‌های ولگرد را در شهر تهران با اهداف زیر پیگیری می‌کند:

- ۱- کاهش جمعیت گربه‌های ولگرد از طریق عقیم‌سازی
- ۲- شناسایی ناقل‌ها و انواع بیماری‌های موجود در جمعیت گربه‌های ولگرد
- ۳- شناسایی و خالص‌سازی نژادهای ارزشمند گربه‌ها.

در صورت اجرای موفق این طرح در تهران، شهرستان‌های دیگر نیز می‌توانند از همین روش پیروی کنند.

باید خاطر نشان ساخت که طرح‌های ضربتی کوتاه‌مدت و میان‌مدت بیشتر در مورد حیواناتی نظیر موش اجرا می‌شوند و استفاده از سموم برای از بین بردن موش در این طرح‌ها بسیار رایج است.

البته به هنگام بروز بیماری خاص یا وفور بیش از حد جانورانی نظیر سوسک و پشه نیز طرح‌های ضربتی که اثری فوری دارند مورد استفاده قرار می‌گیرند.»

مدیریت غیررسمی

مدیریت غیررسمی بیشتر به مقوله رفتار شهروندان درخصوص مبارزه با حیوانات موذی اطلاق می‌شود.

فرشاد فخمی در این خصوص می‌گوید: «براساس تجربیات سایر کشورهای جهان در مورد مبارزه با موش همکاری شهروندان بسیار مؤثر است. با رعایت برخی از اصول می‌توان از نفوذ حیوانات موذی به خانه جلوگیری به عمل آورد یا منازل را به محل‌های ناامن برای این حیوانات تبدیل کرد. به طور مثال با مسدود کردن راه‌آب‌های خانه‌ها با توری می‌توان از عبور موش از طریق راه‌آب و نفوذ به منازل جلوگیری به عمل آورد و همچنین با تله گذاری منازل را به مکان‌های ناامن برای موش تبدیل کرد.»

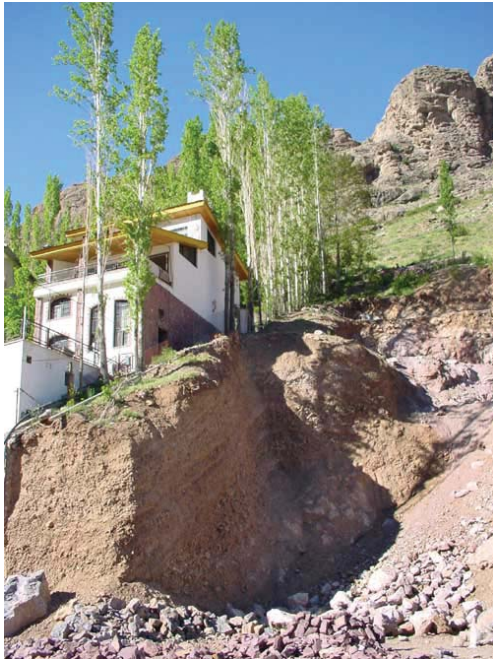
رفتار شهروندان درخصوص چگونگی مبارزه با حیوانات موذی بسیار مؤثر است. شهروندان با انجام برخی اقدامات می‌توانند از نفوذ حیوانات موذی به داخل خانه‌ها جلوگیری به عمل آورند و فرصت استفاده جانوران موذی را از منازل به عنوان پناهگاه از بین برند. به طور مثال یکی از ساده‌ترین و در عین حال مؤثرترین راه‌ها برای مبارزه با پشه‌ها و مگس‌های خانگی استفاده از توری در پنجره‌هاست. با این اقدام شهروندان هم نه تنها از حضور آزاردهنده پشه و مگس در خانه جلوگیری به عمل آورده‌اند بلکه با جلوگیری از نفوذ این جانوران امکان استفاده از محیط‌های تاریک خانه را به عنوان پناهگاه از حشرات سلب کرده‌اند.

آموزش شهروندان درخصوص چگونگی مبارزه با حیوانات موذی شهری نیز بسیار اهمیت دارد. برای نمونه روزانه ۴۰۰ تن زباله از جوی‌های سطح شهر تهران جمع‌آوری می‌شود که غذای بسیار خوبی برای جوندگانی نظیر موش به حساب می‌آید. شهروندان باید بدانند که جوی‌های سطح شهر محل عبور آب هستند، نه محلی برای انباشتن آشغال و زباله.

در پایان باید گفت که لازمه مبارزه فراگیر و مؤثر با حیوانات موذی شهری فراهم آوردن ابزارها و پتانسیل‌های لازم برای تحقق بهداشت شهر است. تا زمانی که شهرهای کشور با فقدان سیستم دفع پساب و فاضلاب مناسب، عدم جمع‌آوری مکانیزه زباله، عدم دفن بهداشتی زباله و وجود گنداب‌ها و گودال‌های آب متعدد به‌خصوص در فصل بارندگی مواجه‌اند، هیچ طرح ضربتی و میان مدت مؤثر نخواهد بود. برای مثال در شهر تهران که قریب به ۲۶ میلیون موش وجود دارد، چگونه می‌توان با از بین بردن ۷۶۰ هزار موش در طول یک‌ماه انتظار کنترل مؤثر جمعیت موش‌های سطح شهر را داشت؟

پدیده زمین خواری شهرها را تهدید می کند

کانون دیده بانان زمین



هر روز که می گذرد این مسئله بیشتر بر همگان آشکار می شود که مقوله مدیریت و کنترل زمین در شهرها و پیرامون آنها در جهت حفظ منافع عمومی، مهم ترین چالش پیش روی نظام برنامه ریزی و مدیریت شهری در ایران است.

پدیده زمین خواری پدیده ای است که طی آن سوداگران زمین بدون توجه به منافع عمومی و نیازهای اجتماعی و برنامه ریزی های انجام شده، تنها برای انتفاع شخص یا گروهی خاص، و عموماً هم از راه های غیررسمی، اقدام به تغییر کاربری و تفکیک و فروش اراضی فاقد کاربری مسکونی می کنند و با ساخت و سازهای غیراصولی مانع از شکل گیری و انتظام کالبدی و عملکردی صحیح شهرها می شوند.

گزارش خبری - تحقیقی حاضر که تشکلی غیردولتی به نام کانون دیده بانان زمین آن را تهیه کرده است، به بررسی آثار و تبعات یکی از نمونه های بارز پدیده زمین خواری در پیرامون شهر تهران می پردازد. این گزارش از چند زاویه در خور توجه است. اول از دیدگاه لزوم مدیریت و کنترل یکپارچه بر اراضی شهری و پیرامون شهرها؛ دوم از دیدگاه مخاطرات ناشی از رشد نابسامان مناطق شهری و ساخت و سازهای بی رویه در عرصه های طبیعی؛ و سوم از دیدگاه لزوم حفظ چشم اندازهای طبیعی و منابع گردشگری و گذران اوقات فراغت.

لازم به توضیح است که تشکل های غیردولتی (NGOها) نهادهایی هستند که به شکل داوطلبانه به ارائه خدمات و یا فعالیت های عام المنفعه می پردازند. امروزه در اکثر کشورهای توسعه یافته به نقش نظارتی این نهادها اهمیت ویژه ای داده می شود و نقادی ها و توصیه آنها به عنوان بازتابی از افکار و وجدان عمومی جامعه تلقی می شود. جا دارد تا در کشور ما نیز مسئولان و به ویژه مدیران شهری از توان، تخصص، باریک بینی و آینده نگری تشکل های غیردولتی در ارزیابی و اصلاح امور و برنامه های خود استفاده کنند و توصیه ها و پیشنهادهای مشوقانه آنها را به دیده تأمل بنگرند.

در ادامه ابتدا به منظور آشنایی با محدوده جغرافیایی گزارش کانون دیده بانان زمین شرح مختصری از منطقه مورد مطالعه داده می شود و سپس اصل گزارش - با اعمال ویرایش ماهنامه شهرداریها - درج می گردد.

زیست محیطی از مناطق حفاظت شده بود و بخشی از آن در قالب شکارگاه سلطنتی قرق بود. حوزه لتیان جمع کننده رودهایی است که رودخانه جاجرود را تغذیه می کنند. در سال ۱۳۴۶ بر روی آن سد لتیان احداث گردید، که این سد در واقع آب مورد نیاز بخش عمده ای از ساکنان تهران را تأمین می کند.

قسمتی از گسل معروف موشا - فشم نیز از این منطقه می گذرد و این محدوده در پهنه بندی ریسک زمین لرزه در محدوده ای با تخریب شدید قرار دارد. در سال های اخیر گروه های پردرآمد شهری به ویلا سازی بر روی ارتفاعات این حوزه روی آورده اند. احداث راه های دسترسی به این ویلاها و سایر توسعه های برنامه ریزی نشده، ضمن خصوصی کردن اراضی حفاظت شده ملی، این حوزه را در معرض انواع تهدیدها قرار داده است.

گزارش کانون دیده بانان زمین

اگر دیدگاه حاکم بر ویلاسازی و گردشگری مناطق کوهستانی تغییر نیابد، باید تمامی کوهها را مسطح و تبدیل به اتوبان های شش بانده و پارکینگ های وسیع کرد تا گردشگران بتوانند با ماشین تا لب بکرترین چشمه، تا لب آخرین آبشار، و تا لب سرچشمه رودخانه ها بروند! با این وضعیت آیا چشمه، رودخانه، آبشار و کوهی باقی خواهد

راه فشم به گرمابدر که در گزارش کانون دیده بانان زمین از آن یاد شده است، در حوزه آبخیز سد لتیان در شمال شرقی تهران قرار دارد. حوزه لتیان با وسعت ۷۱ هزار هکتار در منطقه کوهستانی البرز مرکزی واقع شده است. این حوزه پیش از انقلاب به دلیل ارزش های

ملی، باید هشدار داد که اجرای پروژه‌های مصوب مغایر با توان محیط کوهستانی و حفاظتی این منطقه، چشم‌انداز این موفقیت‌ها را در حاله‌ای از ابهام فرو می‌برد! تعریض راه فشم به گرمابدر نیز یکی از همین‌هاست.

مهم‌ترین و مهلک‌ترین خطری که تعریض راه فشم به گرمابدر در پی دارد، فعال کردن مجدد راه «واژک» به «بلده» و یا به تعبیری زنده کردن پروژه کهنه اقدسیه- فشم- گرمابدر- بلده است. گفتنی است این راه در سال‌های ۷۵ و ۷۶ با هزینه‌ای میلیاردی درست همزمان با آغاز اجرای طرح آزاد راه تهران- شمال شروع شد و قصد طراحان آن ایجاد همزمان دو کریدور به شمال کشور از غرب و شرق تهران بود، و مرتبط کردن این مسیر از طریق راه آهار به شهرستانک که عملیات آن نیز همزمان با این دو طرح شروع شده بود، شکی نیست که با اجرا و تکمیل این راه‌ها چیزی به نام حوزه آبخیز لتیان دیگر وجود خارجی نمی‌داشت و محیط کوهستانی، سد لتیان و مناطق حفاظت شده (البرز مرکزی و ورجین) به شدت آسیب می‌دید. حوزه آبخیز لتیان نیز بدین ترتیب قربانی سرعت بخشی برای رسیدن به ویلاهای شمال کشور می‌شد؛ که خوشبختانه با تلاش سازمان حفاظت محیط زیست این امر متوقف گردید.

تعریض راه فشم به گرمابدر قطعاً به فعال شدن مجدد این راه می‌انجامد که با توجه به موقعیت منطقه، تعریض این راه و به تبع آن فعال شدن راه گرمابدر به بلده خسارت‌های جبران ناپذیری به حوزه خواهد زد که برخی تبعات آن را می‌توان در محورهای زیر جمع‌بندی کرد:

- بر هم خوردن بیش از پیش تعادل طبیعی منطقه و رها کردن تیر خلاص برای تخریب کامل زیر حوزه گرمابدر.
- زیر حوزه گرمابدر با طیف ارتفاعی ۲۲۰۰ تا ۴۳۷۵ متر از سطح دریا، مرتفع‌ترین قسمت حوزه لتیان است. فاکتور ارتفاع و باران سالانه حدود ۸۰۰ میلیمتر در سال، دو مشخصه بسیار مهم محیط طبیعی این زیر حوزه است که مرتبط با خرد فاکتورهای دیگر مجموعه‌ای بسیار با ارزش از نظر تنوع گیاهی (طبق مطالعات کارشناسی انجام شده این زیر حوزه قابلیت تبدیل شدن به یک موزه زنده گیاه‌شناسی را دارد)، تنوع حیات جانوری، وجود برف‌های دائمی، یخچال‌های طبیعی، چشمه سارها و رودخانه‌های متعدد، دره باغ‌های زیبا و نظایر اینها را به وجود آورده است که برآیند نهایی آن تنوع چشم‌اندازهای شگفت‌انگیز همراه با اقلیم بسیار مطلوب تابستانی است. همین ارزش‌ها موجب شده است که این منطقه به مدت چندین دهه جزو بهترین نقاط مناطق حفاظت شده ورجین و البرز مرکزی محسوب شود و باز همین ارزش‌ها موجب شده است که بیش از سه دهه مورد تصرف و ساخت و ساز قرار گیرد.
- تشدید فرسایش و به تبع آن تشدید رسوب گذاری در دریاچه



ماند؟

بررسی‌های دیده بانان زمین در حوزه لتیان تاکنون نشان داده است که توسعه بسیار ناهنجار و غیرمنطبق با ظرفیت محیطی، صدمات جبران ناپذیری به این حوزه حیاتی تهران وارد کرده و در عوض درآمدهای افسانه‌ای برای کوه فروشان در برداشته است! توسعه فله‌ای ساخت و ساز در حوزه لتیان نه به شکل رشد طبیعی مراکز جمعیتی کوه نشینان، بلکه به وسیله هجوم کوهخواران به وجود آمده و به وسیله شوراهای محلی، شهرداری‌ها و سایر ارگان‌ها - از جمله سازمان‌های تأمین کننده آب، برق، تلفن - بر آن صحنه گذاشته شده و یا تشدید گردیده است. به علاوه احداث راه‌های دسترسی به سمت این ساخت و سازهای کاملاً غیرقانونی در اراضی ملی و حفاظت شده زمینه‌های جدیدی برای رشد این نوع توسعه ایجاد کرده است. این نوشته قصد بررسی عوامل اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی این مصیبت را ندارد. گر چه بی‌شک حل این معضل مهم و جلوگیری از رشد آن را می‌بایست در همین عوامل جست و جو کرد اما به عنوان یک تشکل غیردولتی زیست محیطی می‌پرسیم: مجوز کوه فروشی و تسطیح این آبخیزهای ملی تأمین کننده آب تهران و تبدیل آن به ویلاهای شخصی و یا ویلاسازی‌های دولتی (مجمع‌های به اصطلاح تفریحی - فرهنگی) و یا هر ساخت و ساز دیگر در این ذخیره‌گاه‌های طبیعی - ملی به وسیله کدام دستگاه داده می‌شود؟

در چند سال اخیر با توجه به فعالیت‌های هشدار دهنده تشکل‌های زیست محیطی، سازمان حفاظت محیط زیست بر آن شد که فعالیت خود را در منطقه شمیرانات وسعت بخشد. طبق اطلاعات به دست آمده تاکنون بیش از دویست پرونده تصرف و تخلف تشکیل شده است که با پیگیری‌های ارزشمند اداره محیط زیست شمیرانات و کمیته‌ای که به همین منظور از ارگان‌های دیگر دولتی تشکیل شده، اقداماتی صورت گرفته است.

ضمن آرزوی موفقیت برای این عزیزان دلسوز به حفظ ارزش‌های



سد لتیان و کوتاه‌تر شدن عمر پیش‌بینی شده برای آن.

● برهم خوردن تعادل طبیعی بستر چشمه سارها و آبریزها که تماماً منشأ برفایی دارد و متعاقب آن تخریب خرد اکوسیستم‌های متأثر و مرتبط با آنها.

● زمینه‌سازی برای تعریض راه‌های فرعی دیگر این حوزه نظیر لالان، روته، زایگان، برون که از زیر حوزه‌های بسیار با ارزش این منطقه به شمار می‌آید و هم‌اکنون نیز مورد تهاجم کوهخواران قرار گرفته است.

● نفوذ هرچه بیشتر ماشین به درون طبیعت و منطقه حفاظت شده و تسریع در روند تخریب و آلوده‌سازی و تقویت الگوی نادرست ماشین‌گردشی در تفرج‌های کوهستانی.

● توسعه و تشدید فعالیت‌های سوداگری زمین و ساخت‌وساز، در زمان حاضر تشدید ساخت و ساز فعالیت محیط‌بانی منطقه را تبدیل به مبارزه‌ای فرسایشی کرده است، به طوری که یکی از محیط‌بانان می‌گفت: «ما به جای پرداختن به مسائل مهم زیست محیطی نقش پلیس ساختمان را به عهده گرفته‌ایم».

● افزایش حجم زباله و فاضلاب.

در زمان حاضر کلیه فاضلاب‌های این حوزه به رودخانه‌ها هدایت می‌شوند و از دریاچه سد لتیان سردر می‌آورند. به علاوه اکثر زباله‌ها نیز در محیط‌رها می‌شوند که به علت کوهستانی بودن منطقه، با هر بارش و یا با هر بهمنی که در این مسیرها رخ می‌دهد از طریق رودخانه وارد دریاچه سد لتیان می‌گردند. در زمان حاضر زباله‌های شهری اوشان و فشم و میگون در منطقه حاجی آباد (دامنه‌های مشرف به رودخانه رودک) ره‌اسازی می‌شود.

توجیه مسئولان در تعریض راه فشم به گرمابدر، ترافیک بسیار بالای این محور به ویژه در روزهای تعطیل است که خود از تقاضای بالای گردشگری تهران بزرگ حکایت می‌کند. این امری است که به ویژه از دهه ۷۰ مورد توجه مسئولان شهری قرار گرفت و سبب تدوین طرح‌های گردشگری اطراف تهران با هزینه‌های بسیار بالا گردید. حال با گذشت یک دهه از این مطالعات، واقعیت امر در مناطق گردشگری کوهستانی نمادی از گردشگری سامان داده شده را نشان نمی‌دهد! در زمان حاضر از ورودی میدان فشم به سمت گرمابدر، تا کیلومترها، حریم رودخانه به وسیله ساخت و سازهای دولتی و خصوصی مسدود شده است و حتی نمای ناچیزی از آن هم



دیده نمی‌شود. کسانی که قصد تفرج‌های یک‌روزه را دارند مجبورند برای دیدن چشم‌انداز طبیعی و یا نشستن در کنار بستر رودخانه تا کیلومترها به درون حوزه نفوذ کنند. به عبارتی گسترش بیلاق نشینی در منطقه در زمان حاضر عملاً به گونه‌ای است که نه تنها حریم رودخانه‌ها و باغ دره‌ها را مورد ساخت و ساز قرار داده است بلکه توسعه فله‌ای این ساخت و سازها به سمت ارتفاعات و خط الرأس‌ها نیز کشیده شده و یک مسابقه ویلاسازی که ما آن را مسابقه تخریب و عمل تجاوز کارانه به حقوق ملی این نسل و نسل‌های آینده می‌دانیم، به راه افتاده است.

ما نیز معتقدیم باید به تقاضای فراغتی - تفرجی شهروندان تهرانی پاسخ درست و شایسته داد. چرا که نیازی حیاتی برای رهایی از تنش‌ها و فشارهای زندگی شهری است. به علاوه تفرج و طبیعت‌گردی بستری است که در آن به بهترین نحو پیوند میان انسان و طبیعت برقرار می‌شود و آثار اجتماعی - اقتصادی - زیست محیطی و فرهنگی بسیار مثبتی نیز به همراه دارد. حال اگر این نیاز با توجه به محدودیت منابع طبیعی حوزه و با توجه به عدالت بین نسلی تعریف شود، قطعاً اولین گام شدت بخشیدن به آزادسازی تمامی حریم‌های رودخانه‌ها و ارتفاعات از ساخت و ساز است. از طرفی در این منطقه نیز قبل از حل سایر مشکلات زیربنایی، تعریض راه‌های موجود بدون هرگونه ارزیابی تأثیرات زیست محیطی آن در محیط حفاظت شده کوهستانی به عنوان اولین گزینه رفع مشکلات گردشگری انتخاب شده و در حال اجراست. این در حالی است که اجرای طرح فاضلاب مناطق آهار، فشم، میگون که مدت‌ها از تصویب آن می‌گذرد، به علت عدم تأمین بودجه مورد نیاز هنوز به اجرا گذاشته نشده است و هنوز برای حجم رو به ازدیاد زباله در این منطقه اقدام اصولی صورت نگرفته است.

بنابراین تا دیر نشده توجه به توصیه‌های زیر می‌تواند در حفظ این

حوزه مهم و حیاتی آب تهران راهگشا باشد:

■ توقف تعریض راه فشم به گرمابدر.

■ تسریع در آزادسازی حریم رودخانه‌ها و سایر مناطق تصرف شده در این آبخیزهای حیاتی.

■ تسریع در تهیه طرح جامع حفاظتی مناطق ورجین و البرز مرکزی و به اجرا درآوردن آن.

■ تهیه و بازنگری طرح گردشگری منطقه بر پایه طرح‌های جامع حفاظتی ورجین و البرز مرکزی.

■ محور قرار دادن حفظ آبخیزها با هدف توسعه کمی و کیفی آب دریاچه سد لتیان و رودخانه جاجرود در پایین دست آن در کلیه طرح‌های گردشگری، شهری و روستایی این منطقه.

کانون دیده‌بانان زمین معتقد است کم توجهی به مسائل پیش گفته نتیجه‌ای جز خسارت‌های جبران ناپذیر نخواهد داشت و هر اتفاقی که در بالادست این سد بیفتد، اعم از تخریب یا آلودگی، بدون شک در کمیت و کیفیت آب سد و همچنین در کاهش طول عمر سد و آب‌های پایین دستی آن اثر خواهد داشت - و تاکنون هم داشته است. در چنین شرایطی کدام یک از دستگاه‌های اجرایی پاسخگویی کاهش کمی و کیفی آب مورد نیاز میلیون‌ها شهروند تهرانی خواهند بود: سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت نیرو، وزارت راه، سازمان جنگل‌ها و مراتع و آبخیزداری، سازمان گردشگری و میراث فرهنگی، شهرداری‌ها، شوراهای محلی، قوه قضاییه؟ کدام؟



نگاهی به بلندمرتبه‌سازی در شهرهای متوسط و کوچک بررسی شهر میانه

محمدحسین بوجانی

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

در تجربه جهانی، الگوی توسعه عمودی شهر از طریق احداث ساختمان‌های بلندمرتبه در واقع پاسخی به مشکلات ناشی از گسترش پراکنده یا افقی شهرها و یا گرانی زمین شهری بوده است. تأمین زیرساخت‌ها و اداره شهرهای گسترده مشکل است و هزینه‌های زیادی را در بردارد. الگوی توسعه عمودی و ساختمان‌های بلندمرتبه از دیدگاه طرفداران آن، سبب کاهش هزینه‌های رفت و آمد، مصرف انرژی و آلودگی محیط‌زیست می‌شود و با جلوگیری از اتلاف زمین امکان آزادسازی اراضی شهری برای تأمین مسکن، خدمات، تأسیسات و تجهیزات شهری فراهم می‌آید.

در تجربه‌های به دست آمده، الگوی توسعه عمودی شهر بیشتر در برگیرنده شهرهای بزرگی است که با رشد زیاد از حد جمعیت و فعالیت و در نتیجه کمبود و گرانی زمین مواجه‌اند. طی سال‌های گذشته و در پی ساخت و سازهای بلندمرتبه در تهران، این الگو در سایر شهرهای کشور و از جمله شهرهای متوسط و کوچک نیز رواج یافته است. گزارش حاضر به بررسی یکی از این شهرها می‌پردازد تا علل این گرایش نامتعارف را واکاوی کند.

زمینه‌های گرایش به بلندمرتبه‌سازی

شهر میانه با جمعیتی حدود ۱۰۰ هزار نفر، از شهرهای استان آذربایجان شرقی است. طرح جامع و تفصیلی این شهر با رویکرد برنامه‌ریزی سیال تهیه شده است. مطابق این نوع برنامه‌ریزی از جمله دلایل عدم تحقق طرح‌های جامع و تفصیلی سنتی، انعطاف کم آنها در برابر تحولات شهری است و صلیبیت پیشنهادی آنها در قالب نقشه‌های تغییرناپذیر که مکان تمام فعالیت‌ها را پیش‌بینی می‌کند، مانعی بر سر راه مدیریت شهری در اجرای آنهاست.

در روش برنامه‌ریزی سیال، ضوابط فنی ایجاد کاربری‌ها و سطوح و سرانه مورد نیاز شهر تعیین می‌شود و دست‌مدیریت شهری برای تصمیم‌گیری درخصوص جانمایی کاربری‌ها و فعالیت‌های شهری متناسب با تحولات اقتصادی - اجتماعی

باز گذاشته می‌شود.

در طرح جامع و تفصیلی میانه، مشاور عرض معبر، فضای باز و اشراف را به عنوان معیارهای تصمیم‌گیری برای تعیین تراکم‌های ساختمانی در نظر گرفت. بر این اساس شهرداری میانه می‌تواند با توجه به عرض معبر و مساحت قطعه تفکیکی مجوز بلندمرتبه‌سازی صادر کند. به طور مثال در قطعات بالای ۵۰۰ مترمربع سازندگان می‌توانند با ۲۰ درصد عقب‌نشینی و به صورت پلکانی و پس از پرداخت عوارض فروش تراکم، بیش از تراکم‌های ساختمانی منطقه، بلندمرتبه‌سازی کنند. هیچ منطقه‌بندی تراکمی ثابتی برای شهر طراحی نشده است و دست‌شهرداری در انتخاب تراکم‌های زیاد، متوسط و کم در محله‌های شهری میانه باز است. این ضوابط سیال مورد استقبال شهرداری قرار گرفته‌اند و براین اساس تاکنون چندین ساختمان بلندتر از هفت طبقه در این شهر احداث شده که چشم‌انداز کالبدی شهر را تحت تأثیر خود قرار داده‌اند.

استقبال شهرداری میانه از ضوابط طرح سیال توسعه شهر، آن گونه که بهزاد واحدی دبیر کمیته برنامه‌ریزی شهرداری می‌گوید، به مشکلات درآمدی شهرداری باز می‌گردد. وی در این زمینه چنین می‌افزاید: «سرانه درآمدی شهرداری میانه پایین است و شهرداری توانایی مالی چندانی برای آماده‌سازی اراضی به سمت توسعه شهر را ندارد. ضوابط طرح سیال فرصتی را فراهم آورد تا شهرداری ضمن کسب درآمد از آماده‌سازی اراضی نیز فارغ شود».

استفاده از ضوابط و مقررات شهرسازی برای کسب درآمد بدعتی برخاسته از پایتخت کشور بود که به تدریج به عنوان راه‌حلی سریع و بی‌دردسر برای کسب درآمد به سایر شهرهای



کشور تسری یافت. فروش ضابطه تراکم ساختمانی که از آن به سیاست قانون فروشی یاد می‌شود، راه حل ساده‌ای بود که مدیریت شهری تهران پس از اعلام خوداتکایی شهرداری‌ها در دهه ۷۰، برای تأمین نیازهای درآمدی خود به کار بست. ناگفته نماند که شهر تهران با وسعت و جمعیت بسیار زیاد دیگر قادر به توسعه افقی نیست و به نظر کارشناسان توسعه عمودی آن از طریق احداث ساختمان‌های بلندمرتبه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. اما متأسفانه گویا سایر شهرداری‌های کشور بدون توجه به الزامات و زمینه‌های اقتصادی - سیاسی تحولات تهران، نسخه پیچیده شده برای آن را دوی دردهای خود می‌دانند و پا جای پای مدیریت شهری تهران می‌گذارند. از دیگر عوامل رواج ساخت و سازهای بلندمرتبه در شهر میانه، سودآوری بخش مسکن در میان سایر بخش‌های اقتصادی است. غلام‌رضا رجیلی، سرپرست پیشین شهرداری میانه، با اشاره این موضوع می‌گوید: «وقتی که برگشت سرمایه در بخش مسکن تا ۳۰ درصد بیش از سرمایه‌گذاری در سایر بخش‌های اقتصادی است، واضح است که بلندمرتبه‌سازی در دستور کار سرمایه‌داران قرار می‌گیرد. آپارتمان‌های بلندمرتبه در میانه نیز تحت تأثیر تحولات اقتصادی در سطح ملی شکل گرفته‌اند. به طور مثال میانه‌ای‌هایی که در تهران برج‌سازی می‌کردند، در پی قطع شدن فروش تراکم در تهران به میانه آمدند و شروع به بلندمرتبه‌سازی کردند». بنابراین سرمایه‌های سرگردان بخش خصوصی که جایی برای سوددهی تضمین شده پیدا نمی‌کرد، به سمت بخش مسکن سازی حتی در شهرهای کوچک و متوسط گرایش یافت. این امر خود موجب رونق فروش تراکم ساختمانی در شهرهایی همچون میانه شده است.

نیاز به مسکن از دیگر عوامل افزایش تعداد ساختمان‌های بلندمرتبه مسکونی در شهرهایی همچون میانه است. بهزاد واحدی در خصوص ارتباط این مسئله با رواج بلندمرتبه‌سازی در میانه می‌گوید: «شهر میانه از سال‌ها پیش دستخوش مهاجرت روستاییان بوده است. از سویی در چند ساله اخیر اجرای پروژه‌هایی همچون احداث سد، راه‌اندازی دانشگاه آزاد و ایجاد پادگان نظامی به افزایش جمعیت شهر در مدتی کوتاه دامن زده و موجب گرانی زمین شده است. وجود نشانه‌هایی از حاشیه نشینی در اطراف شهر باعث شد که شهرداری با احداث مجتمع‌های آپارتمانی بلندمرتبه در شهر موافقت کند، زیرا قیمت این مسکن‌ها پایین‌تر از خانه‌های ویلایی و یکی دو طبقه است و گروه‌های میان درآمد توانایی خرید آنها را دارند».

با این حال نگاهی به شهر میانه نشان می‌دهد که هنوز ۵۰ درصد بافت پیشنهادی طرح جامع و تفصیلی آن ساخته نشده است و برای چنین شهری معضل کمبود زمین و افزایش قیمت آن کمی غیرواقعی به نظر می‌رسد.

بلندمرتبه‌سازی و مشکلات آن

فرهنگ شهری در کشور ما به ویژه در شهرهای کوچک چندان پذیرای آپارتمان نشینی نیست. از سویی مسئله اشراف

منازل مسکونی بر یکدیگر حتی در شهرهایی مانند تهران هنوز مانعی بر سر راه این الگوی ساخت و ساز است. واحدی این مشکل را در میانه چنین توضیح می‌دهد: «با توجه به ویژگی‌های فرهنگی در میانه، مشرف بودن ساختمان‌های بلندمرتبه به دیگر بناها، سبب ناراحتی برخی از شهروندان شده است. به طور مثال شهروندی به ما شکایت می‌کرد از زمانی که ساختمان بلندمرتبه‌ای در کوچه آنها ساخته شده است، او و خانواده‌اش دیگر هیچ‌گاه در حیاط خانه نمی‌نشینند. به علاوه، پرونده‌ها و مراجعات به مراجع قضایی در مورد مزاحمت‌های آپارتمانی در چند سال اخیر به شدت افزایش یافته است». به نظر وی می‌بایست در مکان‌یابی ساختمان‌های بلندمرتبه، حتماً به معیارهای اجتماعی و فرهنگی توجه شود.

مکان‌یابی ساختمان‌های بلندمرتبه اساساً می‌بایست براساس مطالعات فنی و اصول طراحی شهری و با در نظر گرفتن مسائل ترافیکی و نظایر آن باشد. اما آن گونه که جهانگیر قربانی، مسئول فنی و عمرانی شهرداری میانه می‌گوید تصادف در اینجا نقش اصلی را دارد: «مردم بر حسب توانایی اقتصادی‌شان با مراجعه به شهرداری تعداد واحدها و طبقات ساختمانی را پیشنهاد می‌دهند و بر اساس ضوابط سیال طرح تفصیلی به آنها مجوز ساخت داده می‌شود». در واقع توانایی مالی سازندگان و مالکان اراضی به عنوان معیار اصلی در جانمایی ساختمان‌های بلندمرتبه ایفای نقش می‌کند.

راه حل چیست؟

در پی آشکار شدن هزینه‌های بلندمدت فروش تراکم ساختمانی در تهران و شهرهای بزرگ، سرمایه‌های سرگردان در بخش صنعت ساختمان به سمت شهرهای متوسط و میانی کشور سوق یافتند. مدیریت شهری این شهرها عموماً به کمبود منابع درآمدی دچارند و به دلیل ضعف اقتصاد شهری مردم توانایی لازم را برای پرداخت هزینه‌های شهری ندارند. از این رو مدیریت شهری در شهرهای متوسط و کوچک عموماً بدون توجه به عواقب و شرایط بلندمرتبه‌سازی، همان راه شهرهای بزرگ را در کسب درآمد، از طریق فروش ضوابط و مقررات ساختمانی و به ویژه فروش ضابطه تراکم ساختمانی، در پیش گرفته‌اند.

بلندمرتبه‌سازی در ذات خود مشکل‌ساز نیست، به شرط آنکه از این روش بموقع و در جای خود بهره‌برداری شود. در واقع الگوی توسعه عمودی شهر می‌تواند در کنار سایر الگوهای توسعه کالبدی حتی برای شهرهای متوسط به کار گرفته شود، زیرا شهرهای در حال رشد تا بی‌نهایت نمی‌توانند به صورت افقی توسعه یابند و لازم است که گسترش افقی آنها برای صرفه‌جویی در منابع و هزینه‌ها و مدیریت بهینه آنها در جایی متوقف گردد یا کند شود. لیکن باید به این نکته توجه داشت که شکل و اندازه شهرها نه براساس سیاست‌های درآمدی، که می‌بایست براساس شرایط طبیعی، اجتماعی و اقتصادی محل طرح‌ریزی شود.

همان‌طور که رجیلی می‌گوید، «بلندمرتبه‌سازی به عنوان الگویی پذیرفته شده در شهرسازی در تمام دنیا مورد توجه است و در شهرهای متوسطی مثل میانه نیز در صورت رعایت پیش شرط‌هایش می‌تواند الگوی کارسازی باشد». وی این پیش شرط‌ها را شامل رعایت اصول ایمنی ساختمان‌های بلندمرتبه، خدمات‌رسانی و تسهیلات و تجهیزات شهری مناسب می‌داند. به عقیده وی کوچک شدن بعد خانوارهای شهری و هسته‌ای شدن آنها فرایندی است که در شهرهای متوسط و کوچک نیز اتفاق افتاده و شرایط را برای تغییر الگوی مسکن و استفاده از آپارتمان‌های مسکونی بلندمرتبه مهیا کرده است.

واحدی نیز پیش شرط استفاده از الگوی ساختمان‌های بلندمرتبه را انجام مطالعات منطقه‌بندی و حد مطلوب ضابطه ارتفاعی ساختمان‌ها می‌داند. وی همچنین عقیده دارد که پیش از اینها - و یا همزمان - لازم است به مردم آموزش‌های لازم برای آشنایی با فرهنگ زندگی در آپارتمان‌های مرتفع داده شود.

در جمع‌بندی می‌توان گفت که مدیریت شهری در شهرهای متوسط و کوچک به جای کلیشه‌برداری از روش‌های مدیریت شهرهای بزرگ بهتر است از طریق برنامه‌ریزی و مطالعه کارشناسی و رعایت پیش شرط‌های احداث ساختمان‌های بلندمرتبه، از تبعات منفی آنها مانند ناهنجاری‌های اجتماعی و فرهنگی، آشفستگی در سیما و منظر شهری، مشکلات ترافیکی و جز آن بکاهد و از بلندمرتبه‌سازی به عنوان الگویی برای پایداری شهری استفاده کند، و نه صرفاً به مثابه روشی برای کسب درآمد.

مکان‌یابی ساختمان‌های بلندمرتبه تأثیر بسزایی در سیما و چشم‌انداز شهری دارد. از این منظر نیز بهزاد واحدی وجود ساختمان‌های بلندمرتبه ساخته شده در شهر را نوعی معضل می‌داند و در این زمینه چنین می‌گوید: «از حیث دید و منظر شهری، تک بناهای بلندمرتبه در نواحی مسکونی کم تراکم یک و دو طبقه و به شکل تصادفی مکان‌یابی شده‌اند و این امر موجب بی‌نظمی و آشفستگی در سیمای شهر گردیده است».

هنگامی که عنصری به سیستم شهر اضافه می‌شود می‌بایست الزامات آن نیز فراهم گردد. درخصوص ساختمان‌های بلندمرتبه، یکی از این الزامات، تأمین امکانات ایمنی و رعایت اصول فنی است. برای مثال استقرار سازه‌های بلندمرتبه نیازمند شناسایی پهنه‌ها و اراضی مستعد از نظر خاک‌شناسی و زمین‌شناسی برای ساخت آنهاست. از سویی در کنار مسائل فنی، وجود تجهیزاتی از قبیل وسایل آتش‌نشانی برای اطفای حریق و امداد و نجات در ساختمان‌های بلندمرتبه می‌بایست مورد توجه قرار گیرد. در شهر میانه در حالی ساختمان‌های بلندتر از هفت طبقه احداث می‌شود که سازمان آتش‌نشانی آن فاقد تجهیزات لازم برای تأمین ایمنی آنهاست. رجیلی با اشاره به این مسئله می‌گوید: «با توجه به امکانات فعلی شهر همچون آب‌رسانی و آتش‌نشانی و جز آنها، ساخت و سازه‌های بالاتر از پنج طبقه در میانه به صلاح نیست و اگر قرار است بناهای بلندمرتبه ساخته شوند، شهرداری نیز باید امکانات خود را متناسب با آنها ارتقا بخشد».



بلندمرتبه‌سازی در شهر بدون توجه به نیاز و امکانات

دومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و خدمات شهری

دومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و خدمات شهری با حضور بیش از ۹۰ شرکت داخلی و خارجی از کشورهای ایران، ترکیه، آلمان، دانمارک، هلند و برخی دیگر شهرهای یورپ ماه جاری به مدت پنج روز در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران، با همکاری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی برگزار شد.

این نمایشگاه در وسعتی حدود ۶۰۰۰ مترمربع به نمایش دستاوردها و ظرفیت‌های سازمان‌ها و شرکت‌های داخلی در امر خدمات شهری و همچنین آشنایی با الگوهای موفق جهانی در عرصه خدمات شهری و استانداردهای جهانی توسعه شهری پرداخت. فراهم ساختن زمینه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مربوط و معرفی تولیدات داخلی و خارجی به شهرداران در جهت به‌کارگیری و ارتقای سطح خدمات شهری در حوزه‌های فضا سازی، بازیافت مواد، ایمنی شهری و جز اینها از دیگر اهداف این نمایشگاه بوده است.

مهدی سامانلو، مسئول اطلاع‌رسانی و هماهنگی نمایشگاه، درخصوص نتایج مورد انتظار این نمایشگاه گفت: «یکی از مهم‌ترین اهداف و ویژگی‌های این نمایشگاه آشنا کردن شهرداری‌ها با فناوری‌های نو در

همزمان با برگزاری دومین نمایشگاه بین‌المللی خدمات شهری و حمل و نقل

کارگاه‌های آموزشی تخصصی ویژه کارشناسان و مدیران با همکاری مشاوران بین‌المللی نمایشگاهی آوین و دفتر خدمات عمومی سازمان شهرداریهای کشور به شرح زیر برگزار می‌شود:



عرضه خدمات شهری و نحوه صحیح به‌کارگیری آنهاست، تا در آینده در صورت ورود این فناوری‌ها، فرهنگ استفاده از آنها نیز وجود داشته باشد». از نکات درخور توجه در این نمایشگاه می‌توان به برگزاری کارگاه‌های آموزشی تخصصی خدمات شهری با حضور کارشناسان و متخصصان داخلی و خارجی در جهت ارتقای سطح آگاهی و دانش شهرداران و یا نمایندگان شهرداری‌ها اشاره کرد. این کارگاه‌های آموزشی در طول مدت برگزاری نمایشگاه هر روز با عناوین و موضوعات مختلفی همچون بازیافت زباله، آتش‌نشانی، فضا سازی شهری و جز اینها برگزار گردید و با استقبال شرکت‌کنندگان و بازدیدکنندگان مواجه

شد. از دیگر نکات جالب توجه این نمایشگاه فرصت ایجاد شده برای شهرداری‌ها به منظور مذاکره و خرید محصولات عرضه شده به وسیله شرکت‌های داخلی و خارجی بود. این کار، نمایشگاه را از حالت صرفاً نمایشی در آورده و به آن جنبه کاربردی بخشیده بود. در نمایشگاه مذکور شرکت‌های مرتبط با مبلمان شهری، فضای سبز، ایمنی شهری و بازیافت مواد ضروری پررنگ‌تر داشتند و هر کدام با جدیدترین تولیدات و ماشین‌آلات مربوط به حوزه فعالیت خود شرکت کرده بودند.

سندج میزبان کمیته تخصصی حاشیه‌نشینی

دومین همایش دو روزه کمیته تخصصی حاشیه‌نشینی با هدف بررسی موضوعاتی همچون چگونگی پیدایش، دلایل توسعه و راه‌حل‌های توانمندسازی اسکان غیررسمی در سندج برگزار شد.

در این همایش اعضای منتخب کمیته تخصصی حاشیه‌نشینی، معاونت هماهنگی در امور عمرانی استانداری کردستان، رئیس سازمان مسکن و شهرسازی

استان کردستان، اعضای شورای اسلامی شهر سندج، شهردار سندج و جمعی از مسئولان و کارشناسان مربوط حضور داشتند.

در ابتدای این همایش پیمان سندجی شهردار سندج، با اشاره به پایین بودن میانگین شاخص‌های اجتماعی - اقتصادی این شهر نسبت به کل کشور و همچنین سکونت ۵۳ درصد از جمعیت آن در حاشیه سندج، این شهر را شهری حاشیه در حاشیه خواند.

گفتنی است براساس مطالعات انجام شده در سندج از جمعیت ۳۲۰ هزار نفری ۱۷۶ هزار نفر آن (۵۳ درصد) در سکونتگاه‌های نابسامان و غیررسمی یا به تعبیری مناطق حاشیه‌نشین - که مساحت آنها ۱۵/۴۴ درصد مساحت شهر را در بر می‌گیرد - ساکن هستند.

پیمان سندجی نزدیکی سندج به شهرهای مرزی، ویژگی‌های طبیعی و اقلیمی و تعارضات قومی، التهابات ناشی از انقلاب و ناامنی‌های منطقه‌ای و سرازیر شدن نیروی کار از روستاها به شهر و فزونی گرفتن تقاضای نیروی کار را از عوامل حاشیه‌نشینی اعلام کرد.

وی همچنین از جمله دلایل مهم پدیده حاشیه‌نشینی را فقدان مدیریت زمین عنوان کرد و افزود: «در سندج نیز همچون اکثر شهرهای کشور وضعیت زمین و متولی آن مشخص نیست. پر درآمد بودن صنعت ساخت و ساز در این دهه‌انگیزه‌ای برای ساخت و سازهای غیرمجاز شده است، که خود از جمله عوامل مؤثر در توسعه حاشیه‌نشینی است».

گفتنی است بندرعباس، زاهدان، تبریز، کرمانشاه و

وزیران با حضور اعضای آن در سازمان مسکن و شهرسازی برگزار شد.

ناگفته نماند برای حل معضل حاشیه‌نشینی هیئت وزیران در جلسه مورخ ۸۲/۱۱/۱۹ بنا بر پیشنهاد وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و کشور و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران سند توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی را تصویب کرد. از سوی دیگر وزارت کشور [سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور] نیز جداگانه علاوه بر توزیع اعتبارات اجرایی، کمیته تخصصی حاشیه‌نشینی را بین شهرداری‌ها تشکیل داده است، که اولین نشست آن در بندرعباس برگزار شد. دومین نشست کمیته مذکور، با توجه به اینکه سند جزء پنج شهری است که اعتبارات بانک جهانی برای ساماندهی مناطق حاشیه‌نشین به آنها تعلق می‌گیرد، در این شهر برگزار گردید.



به گزارش روابط عمومی شهرداری سنندج، در ادامه این همایش اولین جلسه ستاد استانی توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی مصوب هیئت

سنندج جزو شهرهایی هستند که از سوی بانک جهانی اعتباراتی برای حل مشکل حاشیه‌نشینی در آنها تعلق گرفته است.

جنوب شهر قرار دارد. ارگ شیخ بهایی ۴ هزار مترمربع مساحت دارد و متشکل از هفت برج است، که مساحت

هر برج آن به ۴۰ مترمربع می‌رسد.

نفری، شهردار نجف‌آباد، در مورد چگونگی مرمت ارگ شیخ بهایی اظهار داشت: «در ابتدا ارگ به وسیله شهرداری از میراث فرهنگی تملک شد و سپس کار مرمت آن با نظارت کارشناسان این سازمان آغاز گردید. در مرمت این بنا سعی شده است تا سبک معماری سنتی

این ثروت را خرج این آبادی کند و نام آن را نیز نجف بگذارد.

حال بنا به گفته‌های موجود، سابقه و قدمت ارگ شیخ بهایی نیز به این دوران می‌رسد و شهرداری نجف‌آباد با توجه به سابقه و پیشینه این ارگ اقدام به مرمت و بازسازی آن کرده است.

ناصر نفری، شهردار نجف‌آباد، با اشاره به اینکه معرفی و احیای پیشینه شهر از جمله رسالت‌های

ارگ شیخ بهایی نجف‌آباد جانی تازه گرفت

شهرداری نجف‌آباد به منظور معرفی این شهر به گردشگران و مسافران اقدام به مرمت و بازسازی یکی از جاذبه‌های این شهر به نام «ارگ شیخ بهایی» کرد.



آن حفظ شود. از جمله فضای داخلی برج به گونه‌ای مرمت شده است که با بدنه خارجی برج هماهنگی و همخوانی داشته باشد.»

به گفته نفری پس از پایان مرمت در این برج‌ها مشاغل سنتی شهر همچون سیدبافی، چاقوسازی و جز آنها در آن مستقر خواهند شد.

ناگفته نماند که هزینه بازسازی ارگ شیخ بهایی ۵۰۰ میلیون تومان برآورد شده است و تا پایان فصل پاییز امسال به بهره‌برداری خواهد رسید.

فراموش شده شهرداری‌هاست، چنین توضیح داد: «در شهر نجف‌آباد علاوه بر ارگ شیخ بهایی ۳ جاذبه دیگر با نام‌های برج‌های صفا، عصارخانه (محل روغن‌گیری در گذشته) وجود دارد که در ابتدا شهرداری بازسازی و مرمت ارگ شیخ بهایی را در دستور کار خود قرار داد و امید است با جذب اعتبارات، بازسازی دیگر بناهای تاریخی شهر نیز آغاز شود.»

گفتنی است ارگ شیخ بهایی در نجف‌آباد به برج‌های خاوران مشهور است، زیرا در محله‌ای به نام خاوران در

شهر نجف‌آباد واقع در ۲۵ کیلومتری استان اصفهان از جمله شهرهای قدیمی ایران محسوب می‌شود که پیشینه‌ای نزدیک به پانصد سال دارد. داستانی قدیمی از شهر باقی است که حکایت از آن دارد که در زمان حکومت صفویه شیخ بهایی با کاروانی از طلا و زیورات به سمت شهر نجف عازم بوده است تا این ثروت را صرف این شهر مذهبی کند. در میان راه سفر برای استراحت در آبادی اطراق می‌کند و شب در خواب امام اول شیعیان را می‌بیند که به او سفارش می‌کند تا

تشکیل دفتر بهینه‌سازی مصرف انرژی در شهرداری کرمانشاه

شهرداری کرمانشاه با هدف کاهش هزینه‌های مصرف انرژی، کاهش شدت انرژی در مصارف زیاد و نهادینه کردن فرهنگ مصرف بهینه انرژی اقدام به تشکیل دفتر مدیریت انرژی در شهرداری کرده است.

غلامرضا یلوه‌ای، مدیر دفتر بهینه‌سازی مصرف انرژی شهرداری کرمانشاه، در مورد شکل‌گیری این دفتر چنین گفت: «شهرداری کرمانشاه با بیش از ۷۰ اشتراک برق با قدرت ۷ مگاوات، ۱۸۰ اشتراک آب آشامیدنی، وجود کارخانه آسفالت و نظایر اینها جزو مصرف‌کنندگان عمده انرژی است. بدین ترتیب هزینه‌های انرژی نسبت به کل بودجه شهرداری بسیار بالاست. به همین دلیل لزوم کاهش هزینه انرژی در

جشنواره نخل، جشن سنت‌های مردم قشم

شهرداری قشم به منظور هرچه باشکوه‌تر برپا شدن جشن نخل، که از جشن‌های محلی قشم است، و ترویج کاشت درخت نخل و ایجاد فضای سبز بومی با همکاری شورای شهر و جهاد کشاورزی و سازمان منطقه آزاد قشم در برگزاری جشن نخل به مدت سه روز شرکت کرد.

جهت بالا بردن توان مالی شهرداری ضروری به نظر می‌رسید. بر همین اساس طرح تشکیل دفتر بهینه‌سازی مصرف انرژی به شهرداری کرمانشاه ارائه داده شد که مورد موافقت قرار گرفت.»

گفتنی است دفتر بهینه‌سازی مصرف انرژی برای دستیابی به بهینه‌سازی مطلوب انرژی در شهرداری اقدام به برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های مدیریت انرژی در سه گروه کاهش هزینه‌های مصرف، کاهش شدت انرژی در مصارف زیاد و نهادینه کردن فرهنگ مصرف آن کرده است.

این دفتر به علاوه به اجرای دستورالعمل‌های قانونی مبحث ۱۹ آیین‌نامه مقررات ملی ساختمان نیز پرداخته است.

از دیگر اقدامات دفتر مورد بحث آگاه‌سازی، قانونمند کردن فعالیت‌های انرژی، اعزام مدیران به دوره‌های آموزشی مدیریت انرژی، زمینه‌سازی پیشرفت کمی و کیفی در زمینه انرژی، بالا بردن سطح آگاهی کارکنان و مدیران ارشد و نظایر اینها بوده است.

درخت نخل نماد مناطق جنوبی کشور است و در میان مردم احترام خاصی دارد. به همین دلیل هر ساله در جزیره قشم جشنی با نام «جشن نخل» برگزار می‌شود. دیرگاهی است که همه ساله مردمان جزیره قشم این جشن را که از جشن‌های بومی - محلی جزیره به شمار می‌رود، در شهریور ماه برگزار می‌کنند.

گفتنی است این جشن در سال‌های اخیر در حالی برگزار می‌شود که خشکسالی شدیدی بر منطقه حاکم شده و مشکلات فراوانی را برای کشاورزان بومی ایجاد کرده است.



شناسنامه برای درختان در اهواز

شهرداری اهواز به منظور تهیه آمار دقیق از درختان، نگهداری از گونه‌های مختلف گیاهی و شناسایی نوع پوشش گیاهی اقدام به نصب پلاک بر روی درختان کرد.



از جمله مهم‌ترین برنامه‌های آینده این دفتر می‌توان به اینها اشاره کرد: استفاده از کنتور با تعرفه مناسب برای اشتراک‌های پر مصرف آب و برق، حذف اشتراک‌های مازاد، تعویض اشتراک‌های با قدرت بالا به فشار ضعیف، استفاده از دیزل ژنراتور در پیک مصرف برق در کارخانجات، اصلاح ضریب قدرت، جلوگیری از نشتی در سیستم‌های حرارتی و برودتی، عایق‌کاری لوله‌های ارتباطی و جز اینها.

برای دستیابی به مفهوم واقعی این جشن و دگرگونی چهره شهر، در طی برگزاری جشن صدها اصله درخت نخل در سطح شهر کاشته شد. به علاوه صدها اصله نخل نیز همراه با بروشوری حاوی اطلاعاتی همچون شیوه درست کاشت، اصلاح، آبیاری، مبارزه با آفات و نظایر اینها در میان شهروندان قشمی توزیع شد. در محل برگزاری این جشن به منظور ترویج، توسعه و انتقال سنت کاشت درخت نخل به نسل‌های آینده فیلم‌هایی از چگونگی کاشت و ثمردهی درخت نخل به نمایش گذاشته شد.

در این جشن غرفه‌های متعددی برپا شده بود که در هر یک از آنها انواع غذاهای سنتی مردم منطقه و جنوب کشور، انواع شیرینی‌هایی که با خرما تهیه می‌شوند، انواع صنایع دستی که از محصولات نخل تهیه می‌گردند، انواع پوشاک محلی و جز اینها به بازدیدکنندگان عرضه می‌شد.

ناگفته نماند که مشارکت شهرداری‌ها در مراسمی همچون اعیاد و سوگواری‌های مذهبی و جشن‌های بومی که مورد توجه مردم محلی قرار دارند، می‌تواند در اعتماد سازی و ارزیابی مثبت مردم از مدیریت شهری نقش بسزایی داشته باشد. به علاوه این گونه مراسم در تقویت شبکه روابط اجتماعی که از آن به عنوان سرمایه اجتماعی یاد می‌شود، کمک شایانی خواهد کرد.

طرح مذکور از سوی واحد فضای سبز شهرداری منطقه ۲، شهرداری اهواز و معاونت خدمات شهری پیگیری شده و به اجرا درآمده است. مراحل اجرایی این طرح شامل آمارگیری درختان و



اندازه گیری بن درختان است و در زمان حاضر ده هزار پلاک بر روی درختان سطح معابر نصب شده است. گفتنی است پلاک‌های نصب شده بر روی درختان دارای کدهای خاصی است که شناسنامه درخت به شمار می‌رود. بدین ترتیب پس از قطع هر درخت آمار و اسناد مشخصی در مورد آن در دسترس خواهد بود. با شناسنامه‌دار کردن درختان از طریق نصب پلاک، علاوه بر اینکه مدیریت فضای سبز به شکل اصولی و با برنامه‌ریزی بهتری صورت می‌پذیرد و مشکلات ناشی از آمارگیری گونه‌های گیاهی رفع می‌گردد، پراکندگی گونه‌ها نیز به شکل دقیق‌تری مورد بررسی قرار می‌گیرد.

فاضل آباد برای دومین بار نمونه شد



شهرداری و شورای شهر فاضل آباد در استان گلستان برای دومین بار به دلیل کارآمدی، برنامه‌ریزی‌های مناسب و فعالیت‌های همه‌جانبه به منظور ایجاد محیط شهری مطلوب برای شهروندان، به عنوان شورا و شهرداری نمونه در استان گلستان معرفی شدند.

شهرداری شهر ۱۳ هزار نفری فاضل آباد در سال ۱۳۸۱ تأسیس شده است. معاونت عمرانی استانداری گلستان امسال چهار شهر مراوه تپه، نوده خاندوز، گمیشان و فاضل آباد را به عنوان شهرهای نمونه استان انتخاب و معرفی کرده که در این میان شهرداری فاضل آباد امسال برای دومین بار به عنوان شهر نمونه انتخاب شده است.

طی این معرفی که در جمع شهرداران و رؤسای شوراهای شهرهای استان گلستان، مدیران کل دفاتر برنامه و بودجه و تشکیلات و بهبود روش‌های سازمان شهرداری‌های کشور انجام گرفت، گزارشی نیز از

عملکرد چهار شهر نمونه معرفی شده ارائه گردید. عمده‌ترین فعالیت‌های شهرداری فاضل آباد احداث پارک فصلی فاضل آباد در کنار جاده بین‌المللی تهران - مشهد به مساحت ۲۷۰۰ متر مربع بوده است.

این پارک همواره پذیرای تعداد زیادی مسافر و گردشگر است. به همین منظور شهرداری فاضل آباد در سه ماه تابستان اقدام به نصب ۷۰ چادر مسافرتی در این پارک برای پذیرایی از مسافران بین‌راهی کرد. از دیگر فعالیت‌های این شهرداری در شش ماهه اول سال ۱۳۸۳ اجرای عملیات آسفالت معابر، احداث و تکمیل پارک‌های محله‌ای، احداث ساختمان آتش نشانی، دفن بهداشتی زباله، موزاییک و فرش پیاده‌روها، درختکاری و چمن‌کاری معابر شهری، خرید ماشین آلات عمرانی و مانند اینها بوده است.

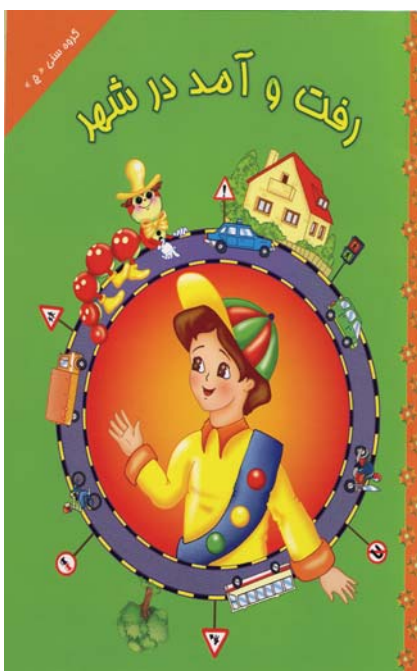
آموزش ترافیک به کودکان در شیراز

معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز به منظور فرهنگ سازی و آشنایی دانش آموزان با رفت و آمد در سطح شهر اقدام به تهیه و توزیع کتابچه‌ای با نام «رفت و آمد در شهر» در میان دانش آموزان مدارس کرد.

این کتاب در ۳۲ صفحه طراحی و نوشته شده است که داستان دانش آموزی را به زبان ساده و گویا نقل می‌کند که می‌خواهد راهی را از مدرسه تا خانه پیماید. او پسری بازیگوش و شیطان است که توجهی به اطراف خود ندارد. وی باید برای رسیدن به خانه از چندین خیابان عبور کند و سوار اتوبوس و تاکسی شود. در این راه «هزاری» که موجودی خیالی است، به همراه پسرک راه می‌افتد و در مسیر به او هشدارها و پندهایی را می‌دهد.

این کتاب حاوی تصاویر و نقاشی‌های زیبایی است که شیوه صحیح عبور از خیابان، استفاده از پل هوایی، محل‌های مجاز عبور عابر پیاده، آشنایی با رنگ‌های چراغ راهنمایی و چگونگی عبور از خیابان‌های یک طرفه و دوطرفه را آموزش می‌دهد. افزون بر آن، گوشه‌ها و آموزش‌هایی نیز در این زمینه‌ها به دانش آموزان داده می‌شود: راه نرفتن بر روی جدول خیابان، عبور نکردن از میان دو ماشین در خیابان، ندویدن به دنبال اتوبوس در هنگام حرکت، بیرون نیاوردن سر و دست از وسیله نقلیه در حال حرکت، کثیف نکردن صندلی اتوبوس و آشغال نریختن در خیابان، و نظایر اینها.

همچنین در این کتابچه به دانش آموزان رعایت حقوق دیگران، ایستادن در صف وسایل حمل و نقل عمومی، رعایت ادب و احترام به افراد مسن در اتوبوس و مانند اینها یادآوری می‌گردد. گفتنی است کتاب «رفت و آمد در شهر» به دلیل داستان منسجم و زبان ساده‌اش به دنبال کودک راه پیدا می‌کند و آموزش‌های لازم را



همراه با تصاویر زیبا به آنان می‌دهد.

ناگفته نماند که در این کتابچه کودکان با تابلوها و علائمی همچون زیرگذر پیاده، ایستگاه تاکسی و اتوبوس، ایست، عبور عابر پیاده و مانند آن آشنا می‌شوند. در صفحه آخر این کتابچه نیز از کودکان خواسته شده است تا نام برخی از این تابلوها را بنویسند

و آنها را رنگ آمیزی کنند.

کتاب‌رفت و آمد در شهر در ۶۷۰۰ نسخه چاپ و به صورت رایگان در میان دانش آموزان مقاطع ابتدایی توزیع شده است. معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز علاوه بر این کتابچه اقدام به تهیه کارت‌های آموزش ترافیک و پازل نیز کرده است.

کودکان همواره دارای ذهنی جست‌وجوگر و فعال هستند. همین امر موجب می‌شود تا آموزش‌هایی که در مورد قوانین و مقررات شهری در این مقطع سنی به آنان داده می‌شود برای همیشه در ذهن آنها نهادینه گردد و آنان در آینده این دستورات را به کار بندند.

تلاش مردم برای آبادانی سیمینه

شهر سیمینه از توابع استان آذربایجان غربی است، با ۱۵۰۰ نفر جمعیت که در بیستم شهریور ماه سال گذشته، در آن شهرداری تأسیس شد.

در این مدت، شهرداری توانسته است با جلب مشارکت شهروندان فعالیت‌های فرهنگی، عمرانی و خدماتی را به انجام برساند.

شهرداری سیمینه در یک سال گذشته برای ایجاد حس شهروندی در ساکنان شهر اقدام به برگزاری کلاس‌های آموزشی در زمینه مسائل شهری کرده است. گفتنی است آموزش مسائل شهری به شهروندان، معرفی شهرداری به عنوان ارگانی مردمی و علاقه شهروندان به داشتن شهری زیبا موجب ایجاد مشارکت و همکاری چشمگیر شهروندان سیمینه‌ای با شهرداری شده است. این همکاری به گونه‌ای است که شهروندان به صورت خودجوش در ابتدا ده‌ها هزار متر مربع زمین را به عنوان مساعدت به شهرداری و دیگر سازمان‌های خدماتی، به منظور احداث ساختمان، اهدا کردند. به علاوه شهروندان با مراقبت و نگهداری و آبیاری و سمپاشی از درختان و درختچه‌ها و نهال‌های کاشته شده، پاکسازی جداول، معابر و خیابان‌ها و کوچه‌های شهر، مراقبت و نگهداری از سطوح زباله‌های نصب شده



کمک‌های دولتی است. بودجه این شهرداری در سال جاری ۱۲۵ میلیون تومان است که نسبت به سال گذشته ۱۰ درصد افزایش داشته است.

از دیگر فعالیت‌های این شهرداری اجرای پروژه تهیه نقشه بهنگام کل سطح شهر سیمینه در مساحت ۲۱۰ هکتار با اعتباری ده میلیون ریالی، و تعریض و جدول‌گذاری و آسفالت خیابان اصلی شهر سیمینه (کردستان) با اعتبار ۹۰۰ میلیون ریالی است، که ۲۵۰ میلیون ریال آن از محل اعتبارات داخلی تأمین شده است.

در سطح شهر به زیباسازی محیط شهری یاری رسانده‌اند.

همچنین شهروندان در پرداخت هزینه‌های خرید دینام و تابلوی برق مورد نیاز، تأمین و بازسازی منابع آب آشامیدنی شهر، ایجاد مجراهای هدایت و دفع آب‌های سطحی و سیلاب‌های فصلی به طول ۸۰۰ و عرض ۱/۵ متر به منظور جلوگیری از پخش سیلاب و خسارت به شهر با شهرداری همکاری داشته‌اند.

گفتنی است درآمد شهرداری از محل پرداخت عوارض سطح شهر، فروش پروانه‌های ساختمانی و

سطح دریا ۳۵۰ متر است.

فریدون برهانی، شهردار لاهیجان، با اشاره به اینکه تاکنون ۶۰ درصد از پروژه تله کابین به اتمام رسیده است، چنین توضیح داد: «در زمان حاضر دستگاه‌های ایستگاه اول و دوم نصب شده است و متخصصان در حال نصب ۵ دکل این پروژه هستند که پس از اتمام نصب دکل‌ها تسمه‌های چرخشی تله کابین برای نصب کابین‌ها بسته خواهد شد. به علاوه، ۳۳ کابینی که در این مسیر به حرکت درخواهند آمد نیز خریداری شده و آماده نصب است و امید است طبق برنامه‌ریزی به عمل آمده تله کابین تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد. در بالای قله تاج خروس (ایستگاه دوم) به منظور رفاه حال گردشگران و شهروندان پارکی در حال احداث است. این پارک مجهز به رستوران، کافی‌شاپ، آلاچیق برای استراحت و مانند اینها خواهد بود.

شهرداری لاهیجان با مشارکت بخش خصوصی برای جذب گردشگران و ارائه خدمات و امکانات تفریحی به شهروندان، از خرداد ماه سال جاری (۱۳۸۳) اقدام به اجرای پروژه تله کابین کرده است.

شهرداری لاهیجان تاکنون گام‌های مؤثری را برای شناسایی و شکوفایی پتانسیل‌های گردشگری در این شهر برداشته است که از جمله آنها احداث پروژه تله کابین است.

قله شیطان کوه در سلسله جبال کوه‌های البرز است که در شهر لاهیجان واقع شده است و از زیبایی‌های طبیعی این شهر به شمار می‌رود. تله کابین لاهیجان بر فراز قله شیطان کوه تا قله تاج خروس در حال احداث است. این تله کابین دارای دو ایستگاه به مساحت ۱۴۰۰ متر مربع است در مرتفع‌ترین نقطه ارتفاع آن از

تله کابین بال پرواز گردشگران در لاهیجان

استخر لاهیجان



ناگفته نماند که هزینه خرید و نصب دستگاه‌ها و واگن‌ها ۴ میلیارد تومان، تملک اراضی ۲ میلیون

پلیس ساختمان در مشهد

شهرداری مشهد به منظور پیشگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز و بازسازی واحدهای نظارت در مجموعه شهرداری اقدام به تشکیل پلیس ساختمان کرد.

این نیروها که ۲۰۰ نفر از کارشناسان عمران، کاردان‌های رشته ساختمان و نیروهای موجود در شهرداری هستند در قالب پلیس ساختمان فعالیت می‌کنند و برای آنان تجهیزات لازم در نظر گرفته شده است.

نیروهای مذکور در مناطق ۱۲ گانه شهرداری تحت امر شهرداران مناطق هستند. پلیس‌های ساختمانی

بولوار جمهوری اسلامی دستاورد روزه‌شهرداری قم

شهرداری قم توانست با زمان بندی و برآورد امکانات موجود فاز دو یکی از مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی این شهرداری را با نام «بولوار جمهوری اسلامی» در مدت زمان ۶۰ روز به اتمام برساند. گفتنی است فاز یک بولوار جمهوری اسلامی به مساحت ۱۰۲۰ متر در سال گذشته به بهره‌برداری رسیده بود؛ اما مهم‌ترین قسمت‌های اجرایی این پروژه اجرایی فاز دو در مساحت ۱۰۰۰ متر مربع بود که با برنامه‌ریزی دقیق شهرداری، برگزاری جلسات متوالی،

صوفیان شهری با نمایی دیگر

صوفیان با ده هزار نفر جمعیت در استان آذربایجان شرقی واقع شده است. شهرداری صوفیان طی اقدامی ابتکاری با توزیع اطلاعیه‌ای میان شهروندان از آنها برای نامسازی ساختمان‌ها و مغازه‌های سطح شهر دعوت به عمل آورده است.

میرپرویز سلامی سعادتلو، شهردار صوفیان، در توضیح بیشتر در مورد چگونگی اجرای طرح نامسازی ساختمان‌های شهر گفت: «شهرداری صوفیان برای

تومان و طراحی پارک نیز ۲ میلیارد تومان تخمین زده شده است و مشاوره این طرح را شرکت دوپل مایر اتریش

روزانه در محدوده‌ای که برای آنها تعیین شده است به گشت زنی می‌پردازند. هر مالکی موظف است تا تابلوی مشخصات بنا را در مقابل ساختمان در دست ساخت خود نصب کند و لیکن پلیس‌های ساختمان در محل‌هایی که آثار احداث بنا مشاهده می‌شود نیز مراجعه می‌کنند و به بررسی پروانه‌های ساختمانی بناها می‌پردازند. اینان در صورت مشاهده ساخت و ساز غیرمجاز و تخلف در امر ساخت، مراتب را به سازمان نظام مهندسی گزارش می‌دهند.

این نیروها به هیچ‌عنوان با متخلفان برخورد فیزیکی نمی‌کنند؛ بلکه تنها مراتب را به سازمان نظام مهندسی گزارش می‌دهند. گفتنی است برای نیروهای مذکور ۱۰۰ ساعت کلاس آموزشی به منظور آشنایی با مواردی همچون ماده صد، نحوه صدور پروانه ساختمانی، سیر حقوقی پرونده‌های ساختمانی و نظایر

هماهنگی نیروها و امکانات، انجام پیش‌بینی‌ها و مانند اینها توانست در مدت زمان ۶۰ روز این پروژه را به اتمام و بهره‌برداری برساند.

از جمله مهم‌ترین اهداف اجرای پروژه مذکور کاهش مشکلات ترافیکی شهروندان در دسترسی به دیگر مناطق شهر، سهولت و دسترسی به محله‌های مختلف، حذف تقاطع خطرناک یزدانشهر با خط آهن، ایجاد دسترسی سریع و آسان و ایمن، کمک به رشد و توسعه اجتماعی اقتصادی منطقه جنوب شرقی قم و مواردی از این دست بوده است.

از جمله مزیت‌های این پروژه آن است که در این بولوار کلیه تأسیسات برق، مخابرات و آب به صورت زیرزمینی ایجاد شده است و هیچ‌گونه شبکه هوایی در مسیر وجود ندارد.

از جمله امکانات موجود در این پروژه می‌توان به

دگرگونی چهره شهر و برای زیباسازی هر چه بیشتر محیط شهر صوفیان از شهروندان برای نامسازی ساختمان‌ها دعوت به عمل آورد. همچنین به منظور ایجاد انگیزه در شهروندان برای نامسازی، مقرر گردید که برای هر ۲ متر مربع نامسازی ساختمان یک کیسه سیمان معمولی به شهروندان داده شود.»

ناگفته نماند که شهرداری صوفیان امسال در نظر گرفته است یکصد تن سیمان را به همین منظور در میان شهروندان توزیع کند. شهرداری در طرح و شکل نمای ساختمان‌ها به شهروندان مشاوره می‌دهد و در تصویب طرح نهایی نامسازی ساختمان دخالت دارد. برای این امر نیز کارشناسان شهرداری با گفت و گو، نمایش فیلم، کاتالوگ و بروشور به شهروندان نظریات

بر عهده دارد.

اینها برگزار شده است؛ و به علاوه آنان آموزش ضمن خدمت نیز خواهند داشت.

به دلیل آنکه امکان بازسازی واحد نظارت در مجموعه شهرداری مشهد وجود نداشت، شهرداری مشهد تصمیم به تشکیل این نیروها گرفت. گفتنی است پلیس‌های ساختمان در ۲۴ ساعت شبانه‌روزی به گشت زنی در مناطق ۱۲ گانه شهرداری مشهد - به خصوص در حاشیه مناطق - می‌پردازند، زیرا در حاشیه شهر ساخت و سازهای غیرمجاز بیشتر به صورت شب سازی انجام می‌گیرد. یادآور می‌شود که مشهد از جمله کلان‌شهرهای کشور است که با معضل حاشیه‌نشینی و ساخت و سازهای غیرمجاز در حاشیه شهر مواجه است و در زمان حاضر حدود ۶۰۰ هزار نفر از جمعیت این شهر در سکونتگاه‌های غیررسمی و ساماندهی نشده زندگی می‌کنند.

احداث ۱۶ ایستگاه اتوبوس، ۶ جایگاه انتظار مسافران از ابتدای بولوار جمهوری، احداث ۳ ایستگاه ثابت تاکسی ویژه به فاصله ۵۰ متر در ابتدای بولوار جمهوری، خط کشی دوباند بولوار، نصب چراغ چشمک زن، نصب علائم هشدار دهنده ترافیکی، احداث شبکه آبرسانی قطره‌ای در رفوز وسط و نظایر اینها اشاره کرد. گفتنی است مساحت فاز دو این بولوار ۱۰۰۰ متر و واقع در حد فاصل بولوار شهید عطاران تا میدان یزدانشهر است که با هزینه‌ای حدود ۳۳ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده است. همچنین فاز سه این بولوار به طول ۳۷۰ متر مربع به صورت مجموعه پل‌های غیرهمسطح، در دست مطالعه مهندسان مشاور است. مساحت آن ۱۲۰۰۰ متر مربع است و در آینده کار اجرایی آن آغاز خواهد شد.



کارشناسی خود را در مورد طرح نماسازی ارائه می‌دهند.

همچنین شهرداری سعی کرده است تا در مورد شکل نهایی نما با شهروندان به توافق برسد، تا شهروندان نیز از بروز خلاقیت و علائق خویش باز نمانند.

شهروندان متقاضی دریافت سیمان برای نماسازی ساختمان می‌بایست در شهرداری تشکیل پرونده دهند. شرایط و مدارک مورد نیاز برای تشکیل پرونده عبارت است از فتوکپی پروانه ساختمانی، قبض مفصاحساب عوارض سطح شهر، تقاضای کتبی مینی بر نماسازی با تعیین مقدار و مساحت آن و مدت

اجرای نماسازی و دادن تعهد نامه مینی بر عدم سد معبر در سطح خیابان‌ها و رعایت ضوابط و مقررات. پس از تکمیل پرونده کارشناس امور فنی شهرداری از ساختمان بازدید به عمل می‌آورد و مترائز ساختمان را تعیین می‌کند. آن‌گاه صورت جلسه‌ای با حضور مالک تنظیم می‌شود که در آن نوع نمای ساختمان، مدت اجرا، تاریخ شروع با توافق کارشناس و شهروند در صورت جلسه قید می‌گردد. پس از شروع کار و تهیه بقیه مصالح ساختمانی ۵۰ درصد سیمان مورد نیاز در مقابل تضمین حسن انجام کار بلافاصله رایگان تحویل داده می‌شود و بقیه سیمان در دو مرحله پس از اجرای ۵۰ تا ۸۵ درصد نماسازی تحویل می‌گردد.

شهرداری به خاطر آنکه شهروندان توان مالی برای انجام نماسازی داشته باشند، با بانک‌های صوفیان به مذاکره در مورد در اختیار گذاشتن وام تعمیرات ساختمانی به شهروندان پرداخته است. شهردار صوفیان با اشاره به اینکه از ابتدای سال جاری تاکنون ۵۰ درصد شهروندان از این موضوع استقبال کرده‌اند، چنین توضیح داد: «اجرای این طرح علاوه بر آنکه زیبایی چهره شهر را به دنبال دارد، موجب بالا رفتن استحکام دیوارها، جلوگیری از هدر رفتن انرژی به دلیل وجود دیوارهای نازک و همچنین به کار افتادن سرمایه و ایجاد اشتغال در شهر می‌شود».

خدماتی تازه برای قهدریجان

شهرداری قهدریجان - در استان اصفهان - به منظور خدمات رسانی به شهروندان کوچک شهر (کودکان) و ایجاد محیطی مفرح و با نشاط برای آنان اقدام به احداث پارک اسباب بازی کودک کرد.

طبق سرشماری سال ۱۳۷۵ جمعیت شهر قهدریجان ۲۸ هزار نفر اعلام شده است. پارک اسباب بازی اولین پارک مجهز به وسایل بازی کودکان در شهر قهدریجان است. پیش از این پارک بزرگ قهدریجان تنها پارک این شهر بود که هیچ نوع امکانات بازی برای کودکان در خود نداشت.

پارک اسباب بازی کودکان به مساحت ۱۷۰۰ متر مربع در قسمت غربی شهر واقع شده است و دارای امکاناتی نظیر سرسره، الکلنگ، تاب، چرخ و فلک است. همچنین زمین بازی این پارک از شن پوشانده شده و بر روی دیوارهای آن تصاویری نقاشی شده است که حامل پیام‌هایی برای کودکان است.

از دیگر اقدامات شهرداری قهدریجان تأسیس سازمان حمل و نقل همگانی، به منظور پاسخگویی به



قهدریجان - پارک اسباب بازی کودک

نیاز حمل و نقل شهروندان است. پیش از این قهدریجانی‌ها مسیرهای شهری مورد نظر خود را پیاده طی می‌کردند و یا از تاکسی سرویس‌های موجود در شهر بهره می‌بردند. اکنون با راه‌اندازی ۳ دستگاه مینی بوس به وسیله سازمان حمل و نقل همگانی در سه مسیر شرقی و غربی و مرکزی شهر، شهروندان از این مینی بوس‌ها برای جابه جایی درون شهری بهره می‌گیرند.

به گفته محمدرضا سرخاب، مسئول روابط عمومی

شهرداری قهدریجان، راه اندازی مینی بوس‌های شهری با خشنودی اقشار مختلف مردم به خصوص خانم‌ها مواجه شده است، چرا که ظاهراً قریب به ۹۰ درصد استفاده‌کنندگان این نوع حمل و نقل عمومی خانم‌ها و کودکان هستند.

ناگفته نماند که شهرداری قهدریجان همچنین در نظر دارد تا با خریداری چند دستگاه مینی بوس جدید خدمات این ناوگان را گسترش دهد.

مضمون قرائت کردند: «با سلام و تبریک به مناسبت روز آتش نشانی و ایمنی به تمام آتش نشانان جان بر کف.

ما کودکان، هفتم مهرماه روز آتش نشانی و ایمنی را بهترین روز دانستیم تا با دلاور مردان آتش نشان عهد بندیم که پیشگام در ایمنی باشیم ما با این بیانیه هم پیمان می‌شویم و با رعایت فرهنگ ایمنی سند عینی دلبستگی خود را به این مهم امضا می‌نماییم و اکنون از خطرها محفوظ می‌مانیم، چرا که:

۱- قول می‌دهم از هر نوع سیم بریز برق یا وسایل برقی دوری کنم. ۲- قول می‌دهم از دست زدن به وسایل و ابزار تیز و برنده خودداری کنم. ۳- قول می‌دهم

توصیه‌های بزرگ‌ترها به خصوص پدر و مادرم را به خاطر بسپارم. ۴- قول می‌دهم در آشپزخانه به تنهایی و یا با دوستانم بازی نکنم. ۵- قول می‌دهم هیچ وقت زیر و پشت ماشین مخفی نشوم. ۶- قول می‌دهم با کبریت و آتش بازی نکنم. ۷- قول می‌دهم با بزرگ‌ترها و از خط عابر پیاده عبور کنم. ۸- قول می‌دهم از چرخ گوشت دوری کنم. ۹- قول می‌دهم در روی پله‌ها به آهستگی حرکت کنم. ۱۰- قول می‌دهم انگشتان نازنینم را داخل نمکدان و حلقه‌های نازک فرو نکنم. ۱۱- قول می‌دهم از ایستادن بر روی صندلی و محل‌های با ارتفاع خودداری کنم. ۱۲- قول می‌دهم به سماور داغ و کتری

کودکان مشهدی آتش نشانان افتخاری شدند

پیمان نامه کودکان مشهدی برای رعایت نکات ایمنی یک هزار کودک مشهدی در روز آتش نشانی و ایمنی در میدان شهدای مشهد گردهم آمدند تا علاوه بر برپایی مراسم ویژه این روز، برای محافظت از خود در برابر خطرهای احتمالی سوگند یاد کنند.

در این روز کودکان پیمان نامه ایمنی را با این

آب جوش دست نزنم. ۱۳- قول می‌دهم از بازی با توپ در اتاق خودداری کنم. ۱۴- قول می‌دهم پشت فرمان اتومبیل ننشینم. ۱۵- قول می‌دهم در هنگام خطر شماره تلفن ۱۲۵ را فراموش نکنم. ۱۶- قول می‌دهم هنگام بازی با اسباب بازی آنها را به چشم و گوش و دهان نزدیک نکنم. ۱۷- قول می‌دهم هرگز در اطراف حوض آب و استخر پارک بازی نکنم. ۱۸- قول می‌دهم اجسام نوک تیز را به سمت دوستان پرتاب نکنم. ۱۹-

قول می‌دهم به تنهایی داخل آسانسور نروم. ۲۰- قول می‌دهم لبه پشت بام یا لبه تراس‌ها نیایم. ۲۱- قول می‌دهم به توصیه‌های آتش نشانان عمل کنم. ۲۲- قول می‌دهم توصیه‌های ایمنی را به دوستانم یاد بدهم. در پایان عهد می‌بندم که با رعایت و عمل به تمام قول‌هایی که داده‌ام در راه محافظت از خویش از خطرها ایمن باشم و با گام نهادن در مسیر فرهنگ ایمنی یک آتش نشان افتخاری باقی بمانم».

سپس کودکان با دست‌های آغشته به رنگ خود بر روی پارچه‌ای که پیمان نامه بر روی آن نوشته شده بودند و با این کار آن را امضا یا به عبارتی تأیید کردند. گفتنی است بر اساس بررسی‌های کارشناسی به عمل آمده یک سوم آتش سوزی‌ها در مشهد به وسیله کودکان انجام می‌گیرد. بدین ترتیب آگاه‌سازی کودکان و والدین نقش اساسی را در کاهش میزان آتش سوزی‌ها خواهد داشت.

آوای صائین در صائین قلعه پیچید

شهرداری صائین قلعه - از توابع استان زنجان - که از سال ۱۳۶۲ شروع به فعالیت کرده است، در اواخر سال ۱۳۸۱، در اقدامی فرهنگی ماهنامه «آوای صائین» را در شمارگان ۵۰۰ نسخه منتشر کرد.

هدف شهرداری صائین قلعه از انتشار این ماهنامه خبری، سیاسی و اجتماعی ایجاد ارتباط شهرداری با شهروندان بوده است. همچنین شهروندان این شهر در تهیه و ارسال مطالب به این نشریه، با شهرداری همکاری نزدیکی دارند.



گفتنی است تاکنون ۱۸ شماره این نشریه به چاپ رسیده و به قیمت ۵۰۰ ریال در اختیار شهروندان قرار گرفته است.

آوای صائین در ۸ صفحه منتشر می‌شود و در برگرفته اخبار شهرداری، شورای شهر، رهاورد سفر، مصاحبه با شهروندان، چاپ نامه شهروندان و اخبار ورزشی است.

«صدای نکا»

سیمای شهرداری نکا

نشریه داخلی شورای اسلامی و شهرداری نکا در استان مازندران با عنوان «صدای نکا»، از ابتدای سال جاری در شمارگان ۲ هزار نسخه چاپ می‌شود.

شهر نکا در ۲۰ کیلومتری سواحل زیبای دریای خزر قرار دارد. شهرداری این شهر قدمتی بیش از نیم قرن دارد و با درجه ۷ در حال فعالیت است. از جمله اقدامات



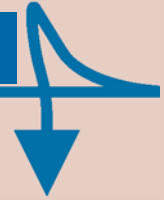
فرهنگی شهرداری نکا در سال ۱۳۸۳، همان گونه که اشاره شد، چاپ نشریه صدای نکا بوده است. این نشریه در چهار صفحه منتشر می‌شود و ناشران آن درصدد هستند تا در هر شماره آخرین اخبار و رویدادهای شورا و شهرداری را به اطلاع شهروندان برسانند.

صدای نکا در هر شماره به عناوین خاصی خواهد پرداخت، که از جمله است:

گفت‌وگو با یکی از مسئولان شهری، مطالب خواندنی، اخبار شورا، اخبار شهرداری و جدول زمان‌بندی دیدارهای مردمی اعضای شورای شهر، و جز

اینها. گفته می‌شود که شهرداری نکا، این نشریه را به طور رایگان در سطح شهر و در میان شهروندان، دانش‌آموزان دبیرستانی، شهرداران و شوراهای اسلامی استان مازندران و انتشارات سازمان شهرداری‌ها توزیع یا ارسال می‌کند.





آمل

سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی آمل دانش آموزان را در زمینه مقابله با حریق و حوادث آموزش می‌دهد. این آموزش‌ها به دو شیوه تئوری و عملی در سطح مدارس آمل به اجرا درمی‌آید. دانش آموزان از نزدیک با مسائل ایمنی آشنا می‌شوند و یاد می‌گیرند که در هنگام بروز حادثه چگونه عکس العمل مناسب انجام دهند.



اراک

شهرداری اراک پل روگذر خیبر را با هدف رفع مشکل ترافیک در بافت شهر، با هزینه‌ای حدود ۷۵۰ میلیون تومان از محل یک درصد عوارض کارخانجات تأمین اعتبار کرد. عرض این پل ۹ متر و طول آن ۳۰۹ متر مربع است و توان تحمل ۴۴۰ تن بار را دارد.



باقر شهر

شهرداری و شورای شهر باقرشهر به منظور تجلیل از ورزشکاران نمونه شهر همچون سعید رسولی عضو تیم ملی جوانان بسکتبال ایران که نقش بسزایی در قهرمانی تیم جوانان بسکتبال ایران داشت، امیر امینی عضو تیم ملی بسکتبال، و هادی ساعی قهرمان جودوی المپیک ۲۰۰۴، مراسم ویژه‌ای را در مهرماه با حضور مسئولان و پیشکسوتان ورزشی ترتیب داد.



تبریز

اجرای پروژه قطار شهری تبریز از سال ۱۳۸۱ آغاز شده و تاکنون ساخت سازه ۳ کیلومتری آن به اتمام رسیده است. امسال از محل اعتبارات ملی ۲۳۷ میلیارد ریال و از محل اعتبارات شهرداری تبریز ۱۱۰ میلیارد ریال و از سوی سازمان شهرداری‌ها نیز ۱۷ میلیارد ریال (سازمان شهرداری‌ها هم اعتبار داده است از دفتر برنامه و بودجه اخذ شود) به این امر اختصاص داده شده است.



خوی

شهرداری خوی با استناد به مصوبه شورای اسلامی شهر، دیوارنویس‌های متخلف را ۵۰ هزار تومان جریمه می‌کند. شهرداری خوی با چاپ اطلاعیه‌ای از کلیه مؤسسات، شرکت‌ها، آموزشگاه‌ها و فروشگاه‌ها خواست تا ضمن احترام به قانون، از دیوارنویسی‌های غیر مجاز بپرهیزند و برای تبلیغ از تابلوهای مخصوص نصب آگهی استفاده کنند.



ساری

مسئولان شهر ساری در اقدامی نمادین در روز جهانی کودک جایگاه خود را برای ساعاتی به کودکان سپردند. در این طرح که از سوی شورای اسلامی شهر ساری به اجرا درآمد، جایگاه مسئولانی از جمله شهردار، رئیس آموزش و پرورش، رئیس مخابرات، بخشدار و رئیس تربیت بدنی چند ساعت به کودکان سپرده شد.



شاهین شهر

شهرداری شاهین شهر - از توابع استان اصفهان - با همکاری اداره برق این شهر اقدام به رنگ آمیزی تیرهای برق این شهر کرد. رنگ این تیرهای برق طی جلسات کارشناسی برگزار شده تعیین گردید. این تیرهای برق که هم‌اکنون زرد رنگ هستند، جلوه خاصی به شهر بخشیده‌اند.



کرمانشاه

شهرداری کرمانشاه با پرداخت ۲۰۷/۸۹۵/۸۰۰ ریال تمام شهروندان را در برابر حوادث و خطرهای احتمالی ناشی از اقدامات شهرداری بیمه کرد. این بیمه شامل خسارت ناشی از مسمومیت افراد در اثر سمپاشی‌های شهرداری، خسارت ناشی از آب‌فتادگی در منازل و واحدهای تجاری - در صورتی که شهرداری مقصر باشد - همچنین خسارت ناشی از عدم رفع خطر از دیوارها و طاق‌های قدیمی، خسارت ناشی از رفع سد معبر و نظایر اینهاست.



کرمان

طی حکمی از سوی وزارت کشور، درجه شهرداری کرمان پس از ۲۵ سال از درجه ۱۰ به ۱۱ ارتقا یافت. این ارتقا حاصل اقدامات مهم و اساسی شهرداری در راه عمران و زیبای شهر بوده است.



گرگان

معاونت خدمات شهر شهرداری گرگان طرح ضربتی پاکسازی نهرها، جوی‌ها و کانال‌های سطح شهر را در ناحیه دو خدمات شهری به اجرا درآورد. در این طرح علاوه بر شست و شوی شهرها و جوی‌ها کلیه تابلوهای هدایت مسیر و راهنمای معابر نیز شست و شو شد. به علاوه، شهروندان گرگانی زمین پس می‌توانند با شماره ۱۳۷ برای درخواست پاکسازی مناطق خود با معاونت خدمات شهری شهرداری تماس بگیرند.



مشهد

شورای شهر مشهد، برای نظارت بر کارهای شهرداری اقدام به تشکیل «مدیریت نظارت و ارزیابی» کرده است که وظیفه آن، نظارت بر کار ناظران فعال در بخش‌های مختلف شهرداری و نظارت بر ارزیابی کیفیت عمل مدیران ارشد شهرداری است.

سلسله مراتب شهری

Urban Hierarchy

طبقه‌بندی عمودی شهرک‌ها و شهرها براساس یک متغیر، مانند تعداد جمعیت، وسعت ناحیه ساخته شده یا مرتبه مکان مرکزی. اگر هر سکونتگاه شهری یک کشور یا منطقه در یک دیگرام پراکنش براساس مقداری که برای متغیر منتخب دارد ترسیم شود آن‌گاه ترتیب مقادیر ترسیم شده، درجه فاصله بندی و خوشه بندی را نشان می‌دهد. فاصله بندی را می‌توان به عنوان شاخص وجود پیوستاری شهری (به همراه هر مرکز شهری که جایگاه یکتایی را در امتداد متغیر اشغال می‌کند) توصیف کرد. در خوشه بندی، هر خوشه را می‌توان به عنوان

طبقه یا نظم مجزایی در سلسله مراتب شهری قلمداد کرد. هرچه مقدار متوسط هر خوشه پایین‌تر باشد، مرتبه یا جایگاه آن در سلسله مراتب پایین‌تر خواهد بود. ماهیت نظام شهری منطقه‌ای و ملی ممکن است طوری باشد که سلسله مراتب شهری اغلب به عنوان ساختاری هرمی تلقی شود، به طوری که هرچه مرتبه پایین‌تر باشد تعداد سکونتگاه‌های معرف بیشتر خواهد بود (یعنی خوشه دیگرام پراکنده بزرگ‌تر خواهد بود). در ابتدا می‌توان چنین گفت که در سلسله مراتب شهری اغلب مشخص می‌شود که تعداد شهرک‌ها از شهرها و تعداد شهرها از مراکز منطقه‌ای یا استانی بیشتر است.

الگوی سکونتگاه

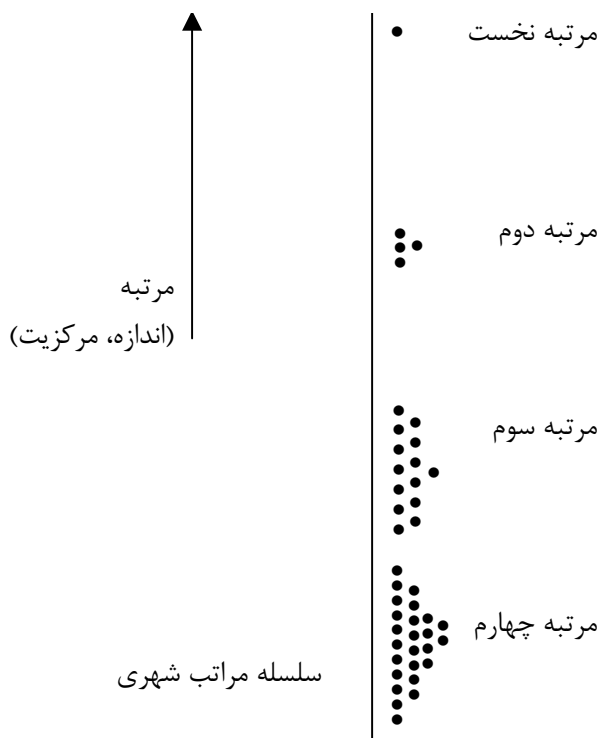
Settlement Pattern

این اصطلاح صرفاً برای آرایش فضایی یا توزیع سکونتگاه‌ها در پهنه‌ای معین به کار می‌رود. الگوی سکونتگاه متمایز از فرم سکونتگاه است که بیشتر با مشخصات فضایی سکونتگاه‌ها ارتباط می‌یابد. البته این اصطلاح گاهی اوقات هر دو جنبه را دربرمی‌گیرد. در بررسی الگوهای سکونتگاه معمولاً با استفاده از تحلیل نزدیک‌ترین همسایه یا تحلیل درجه دوم (نوعی طبقه بندی سه قسمتی انتخاب می‌شود):

(الف) یکنواخت یا منظم (در جایی که سکونتگاه‌ها به طور یکنواخت استقرار یافته‌اند و به آرایش هندسی مفروض در نظریه مکان مرکزی نزدیک می‌شوند)؛

(ب) هسته‌ای یا خوشه‌ای (در جایی که سکونتگاه‌ها به طور غیریکنواخت توزیع شده باشند و در بخش یا بخش‌هایی از پهنه مطالعاتی متمایل به تشکیل خوشه باشند)؛

(پ) اتفاقی (در جایی که به نظر می‌رسد محل هر سکونتگاه به هیچ وجه تحت تأثیر محل سایر سکونتگاه‌ها در پهنه مطالعاتی نیست؛ یعنی توزیع به صورت اتفاقی است).



اوقات فراغت و گسترش فرهنگ است. هزینه های شهرداری نیز از مالیات های شهری و یارانه های دولتی تأمین می شود. شورای شهر کارلستد نیز که ۶۱ نفر عضو دارد برای فعالیت های شهرداری تصمیم گیری و بر کار آن نظارت می کند.

وب سایت شهرداری مذکور که قابلیت نمایش به دو زبان سوئدی و انگلیسی را دارد شامل این صفحه هاست: «به شهر کارلستد خوش آمدید»، «شهر کارلستد»، «فعالیت ها»، «تاریخ و فرهنگ»، «شهر سبز»، «تجارت»، «تحصیل»، «راهنمای گردشگران»، «رفاه اجتماعی» و «واقعیت های شهری». در صفحه «راهنمای گردشگران» سایت اقدام به ارائه اطلاعاتی ارزشمند در مورد مکان یابی محل های خرید، رستوران ها، کافه ها، اقامتگاه ها، مکان های تفریحی و مانند اینها کرده و نقشه و بروشورهایی را به منظور راهنمایی و جذب گردشگران در این صفحه قرار داده است. در این صفحه بخشی نیز به پیش بینی وضع هوا در پنج روز آینده اختصاص یافته است. به علاوه، صفحه «رفاه اجتماعی» به توضیح این مطلب پرداخته که مراقبت از کودکان و سالمندان مهم ترین وظیفه شهرداری است و شهرداری برای تحقق این امر علاوه بر ایجاد مراکز ویژه، خدمات پرستاری را به کودکانی که والدین آنها شاغل هستند و یا افراد کهنسالی که می خواهند و قادر هستند در منزل خود زندگی کنند، در منزل ارائه می کند. البته این خدمات برای آن دسته از کهنسالان و معلولانی ارائه می شود که آپارتمان شان زنگ خطر متصل به مراکز پرستاری شهرداری داشته باشد.

از دیگر صفحات در خور توجه سایت می توان به صفحه «شهر سبز» اشاره کرد. در این صفحه عوامل مؤثر در خوانده شدن این شهر به این نام برشمرده شده و شرحی کوتاه در هر مورد درج گردیده است. از جمله این عوامل می توان به داشتن طبیعتی



www.barzok.ir

شهر برزک در منطقه ای خوش آب و هوا در شهرستان کاشان واقع شده است. سایت شهرداری برزک به منظور معرفی فعالیت های شهر، معرفی پتانسیل ها و ظرفیت های منطقه، ارتباط با بازدیدکنندگان و جذب هرچه بیشتر گردشگران به این شهر، در بهار ۱۳۸۳ راه اندازی شد. به گزارش روابط عمومی شهرداری برزک، این سایت که امکان نمایش به دو زبان فارسی و انگلیسی را دارد تاکنون ۲۴ هزار بازدید کننده داشته است. نظر به اینکه برزک بزرگ ترین تولید کننده گل و گلاب منطقه به شمار می رود، تصویری از این محصولات و همچنین تصویری از شاه توت برزک که محصولی کم نظیر به شمار می رود بر روی صفحه اصلی قرار گرفته اند. صفحه اصلی در بردارنده هشت لینک «فرهنگی»، «درباره برزک»، «تماس با ما»، «صفحه اصلی»، «فروشگاه»، «گلاب و عرقیات»، «کشاورزی برزک» و «تصاویر دیدنی» است که در بالای صفحه قرار گرفته اند. لینک های دیگری که به صفحات اخبار جدید شهر، شهرداری و منطقه متصل هستند نیز در زیر عنوان «تازه ها» بر روی صفحه اصلی قرار می گیرند. صفحه های سایت همگی با تصاویری زیبا از برزک تزئین شده اند و سایت سرعت خوبی دارد.



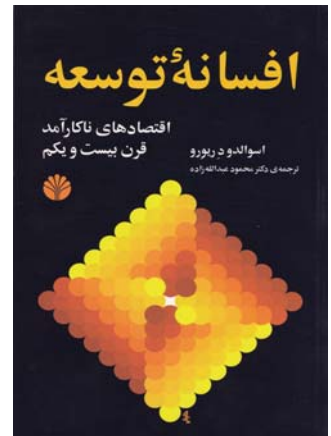
www.karlstad.se

مناسب و واقع شدن در منطقه ای خوش آب و هوا، گذر رودی پر آب از میان شهر، مبارزه با آلودگی هوا با برنامه ریزی ترافیکی هدف دار، بازیافت زباله ها با تأسیس مراکز به این منظور با استفاده از زباله های بازیافت شده برای تولید انرژی گرمایشی محله های مختلف شهر در مکان هایی با فناوری پیشرفته و بالاخره تعهدات بین المللی مانند برگزاری روز «در شهر، بدون اتومبیل»^(۱) همزمان با ۶۰۰ شهر دیگر اروپا اشاره کرد.

شهر کارلستد^(۱) در سوئد در سال ۱۵۸۴ شکل گرفت. این شهر که در ۳۱۰ کیلومتری استکهلم واقع است در حدود ۸۰ هزار نفر جمعیت و ۱۲۰۰ کیلومتر مربع وسعت دارد. وظایف شهرداری کارلستد شامل مراقبت از کودکان و سالمندان، سازماندهی مدارس، برنامه ریزی شهری، ارائه خدمات فوریتی، ارائه خدماتی چون انشعاب آب و برق و فعالیت هایی برای پرکردن

یادداشت:

1-Karlstad
2-In Town without Car



نام کتاب: افسانه توسعه^(۱) (اقتصادهای ناکارآمد قرن بیست و یکم)، نویسنده: اسوالدو دی ریورو^(۲) مترجم: دکتر محمود عبدالله زاده، ناشر: نشر اختران، چاپ نخست: ۱۳۸۳، شمارگان: ۱۵۰۰ نسخه در ۲۰۸ صفحه، بهای: ۲۰۰۰ تومان

از آنجا که توسعه پایدار و به ویژه توسعه پایدار شهری، بخشی از دلمشغولی اندیشه‌ورزان کنونی است، نیاز بر آن است که مسائل و موضوعات وابسته به آن - یعنی توسعه اقتصادی که به گونه‌ای در این زمینه پایه نیز هست - به چالشی جدی کشیده شود. اگر توسعه اقتصادی را یکی از پایه‌ها و اهرم نیرومند و پیشبرنده به سوی بهروزی‌های اجتماعی و بهشوندگی تمدن و فرهنگ بدانیم - که می‌دانیم - و مانند دیگر جهان‌سومی‌ها بدان امیدها بسته‌ایم، پرداختن به این آرمان جهان سوم ضرورتی حیاتی خواهد بود.

آرمان شکنی اسوالدو ریورو در این باره که خود نیز برخاسته چنین سرزمین‌هایی است، بسیار پر معنا می‌نماید و نمی‌توان چشم بر کلیتی بست که روبناهای بعدی (توسعه شهری) بر آن روییده است. اگر این پایه درهم شکند، همه چیز را ویران خواهد کرد. برآیند پرداختن به حرف‌های این اندیشمند جهان‌سومی، همان نگاه دیگر سویی است که می‌تواند تکه‌های جورچین دانسته‌های ما را جا به جا و دگرگون سازد.

سیاستگری از جهان سوم، کشوری در حال توسعه، دستاوردهای بیست ساله خود را از میدان تجربه‌های سیاست و اقتصاد - یا همان اقتصاد سیاسی - بر روی کاغذ آورده است. وی دارای سیمت‌های بسیار مهم جهانی بوده که آخرین آن در سال ۲۰۰۱ «فرستاده کشور پرو در سازمان تجارت جهانی» بوده است. مترجم او را دیپلمات (سیاستگر) و سفیر (فرستاده) سابق کشور پرو در سازمان ملل و دیگر سازمان‌های جهانی در ژنو معرفی کرده و از اثر مهم او با نام «نظام نوین اقتصادی و قانون توسعه بین المللی» یاد کرده است.

نویسنده در مقدمه بسیار چگال و بی‌پروای خود می‌گوید: «اکثر کشورهایی که به غلط کشورهای در حال توسعه نامیده می‌شوند، کودکان عشق به آزادی هستند و نه فرزندان ثروت طبقه متوسط و پیشرفت علمی و فنی». سپس در دنبال آورده است: «در پایان سده بیستم، جهان به استثنای ۲۴ کشور پیشرفته، در واقع از بیش از ۱۴۰ کشور توسعه نیافته و تنها چهار کشور تازه صنعتی شده؛ یعنی دو دولت - شهر (سنگاپور - هنگ کنگ) و دو کشور کوچک (کره جنوبی و تایوان) درست شده است.» نیز «کشورهای در حال توسعه امروزه زیر نظر صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی و سازمان تجارت جهانی، مجبورند در اقتصاد جهانی ادغام شوند، که از بد اقبالی‌شان بخش بزرگی از آنها نخواهند توانست رقابت در آن را تاب آورند. طرز کار دارویی اقتصاد جهانی و فناوری آن، این کشورها را در حاشیه قرار خواهد داد.»

کتاب پس از فهرست (درونه) با شناسنامه‌ای کوتاه درباره مؤلف آغاز می‌شود (یک صفحه)، در پی آن مقدمه ۷ صفحه‌ای نویسنده آمده که در واقع فشرده‌ای از فرازهای مهم کتاب است. بدنه کتاب را ۶ فصل می‌سازند: زوال دولت ملی، قدرت جهانی و فقر ملی، داروینیسیم بین‌المللی، در جست‌وجوی الدورادو، چپاول جهانی و بقا. در دنباله این بدنه، نویسنده بخش‌هایی را به پی‌نوشت‌های

پانوشت:

1-The Myth of Development
2-Oswaldo de Rivero

خود اختصاص داده که برای هر فصل جداگانه است و این خود سیاهه‌ای از منابع بسیار ارزشمند برای پژوهشگران شمرده می‌شود که از دیگر سو، فراگیری نگاه و اشراف نویسنده را بر منابع مورد نیازش، نشان می‌دهد. دید آور برای نگارش این اثر از ۸۳ کتاب و گزارش سود جسته است که هفت پایه - نگاشته آن به فرانسه و بقیه انگلیسی است که چشمگیرترین آنها گزارش‌های گوناگون سازمان ملل است. در پایان کتاب نمایه کوتاهی از نام کسان، جاینام و واژگان در یک جا آمده که بر ارزش پژوهشی کتاب افزوده است. در اهمیت این اثر همین بس که به ۱۰ زبان ترجمه شده است.

از کارهای خوب ناشر که نهادینه شدن آن در کار چاپ گامی بزرگ در آشنایی سریع خریدار با کتاب دلخواه اوست، آوردن فرازهایی از کتاب یا گزارش گفته‌های نام‌آوران آن زمینه‌برداره‌اثر است. بر پشت این کتاب دو گزاره چاپ شده، یکی از روزنامه «لوموند دیپلماتیک»: «این کتاب اصیل و تفکر برانگیز این باور عمومی را که توسعه فرایندی محتوم برای دولت‌های ملی است، رد می‌کند. از بزرگ‌ترین امتیازهای کتاب افسانه توسعه این است که مؤلف نشان می‌دهد بسیاری از به اصطلاح کشورهای در حال توسعه، در واقع به ویروس ناکارآمدی مبتلایند.» و دومین سخنانی از خاوپرپرز دو کوئیاری، دبیر کل سازمان ملل متحد در سال‌های ۱۹۸۲ تا ۱۹۹۱ است: «افسانه توسعه کتابی بسیار خواندنی و منبع مفیدی برای درک مشکلاتی است که کشورهای به غلط «در حال رشد» نامیده شده فقر زده در حال انفجار جمعیت شهری باید با آنها رو به رو شوند.»

برگردان یکدست، روان و زیبایی دکتر عبدالله زاده، یاد ترجمه‌های جاندار و پویای دهه ۵۰ را در خاطر زنده می‌کند. ناشر مترجم را در پشت جلد معرفی کرده است. ای کاش این معرفی در لبه تویی جلد همراه با عکس به شیوه ناشران نام‌آشنای دهه‌های ۳۰، ۴۰ و ۵۰ چون بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ می‌شد. می‌ماند پافشاری مترجم در به کارگیری واژه «دیپلمات» در کتاب که با وجود برابر نهاده‌های «سیاستگر / سیاستمدار / سیاست پیشه» در فرهنگ‌های سیاسی و اجتماعی عجیب می‌نماید.

مترجم همه برابر نهاده‌های انگلیسی را که لازم دیده در همان صفحه پانوشت کرده است. کتاب از نادرستی‌های چاپی به دور نمانده، مانند «حمزه‌ای = حوزه‌ای» در صفحه ۱۰. در پایان، کار نه چندان زیبای ویراستار است (اگر که کتاب ویراستاری داشته باشد)، با جدانویسی‌های شگفت برای واژه‌های شناخته، چون «فصل نامه» به جای فصلنامه که جدایی و گسست را به ذهن می‌رساند، نه بخش بندی چهارگانه سال را. مگر نه اینکه این اسم از بن اسم مرکبی است برای یک چیز ویژه؟

ماهنامه خواندن این کتاب پرکشش را به همه خوانندگان خود، به ویژه دانشجویان و دانش پژوهان توصیه می‌کند.

Contents

Note	4
Special Report	
-Public Green Space, A bed for Social Interaction / K. Soozanchi	5
Idea and Research	
-Survey on Effective Factors in Preserving and Maintaining Parks and Green Spaces/ M. Shahverdiun	12
-Promotion of Productivity in Urban Development, Concepts and Indicators/ Z.Arabshahi	17
Municipalities According to Documents	
- Tehran's Baladye (Municipality), Pioneer in "Public Health" / A. Jalali	21
Mayor's View	
-Mahabud, Green in Green/ M. Salari	23
Councils and Participation	
-Ups and Downs of Councils' Law (Part three)/ M. Bijani	26
-Government and Councils in Iran / Bureaucratic Authoritarian Government and Bureaucratization of Councils/ H. Shafi'i	28
-The ABC of City / Pedastrain in City / M. Barabadi	30
World's Experiences	
-Integration of Historical Sites in Athen/ Trans and Abridged : Sh. Farzinpak	32
-Santa Ana, Shanty town of yesterday, Attractivness of Today/ Trans: P. Maghaddam	34
-A Plan to Control The Riders in Bruges/ Trans: A. Arabanidna	36
World Cities and Municipalities	41
Plan and City	
-Tourism a Plan for Sustainable Development in Keyashahr port / M. H. Boochani	45
Point of view	
-Quality Management, The Key of Successful Urban Development/ A. Owlia	52
Research Selection	
-Green City, Kermanshah 90/ Kermanshah Research Center	54
News Report	
-Side Walk, A Forgotten Path	58
Brief News	72
Glance at Cities /Amol, Arak, Baghershahr, Khoy, ...	80
Urban Terminology / N. Barakpoor	81
Web Sites / Sh. Farzinpak	82
New Publication / A. Jalali	83

67

Monthly Journal of Information
Education and Research on
Urban Management and Planning
Number 67 - Des. 2004

Shahrdariba

- Public Green Space, Bed of Social Interaction
- A Survey On Effective Factors in Preserving and Maintaining Parks and Green Spaces
- Tehran's Baladye (Municipality), Pioneer in Public Health
 - Mahabad, Green in Green
 - Bureaucratic Authoritarian Government and Bureaucratization of Councils
- Pedestrian in City
- Santa Ana Shanty Town of Yesterday, Attractiveness of Today
- Quality Management, The Key of Successful Urban Development
- Side Walk, A Forgotten Path

