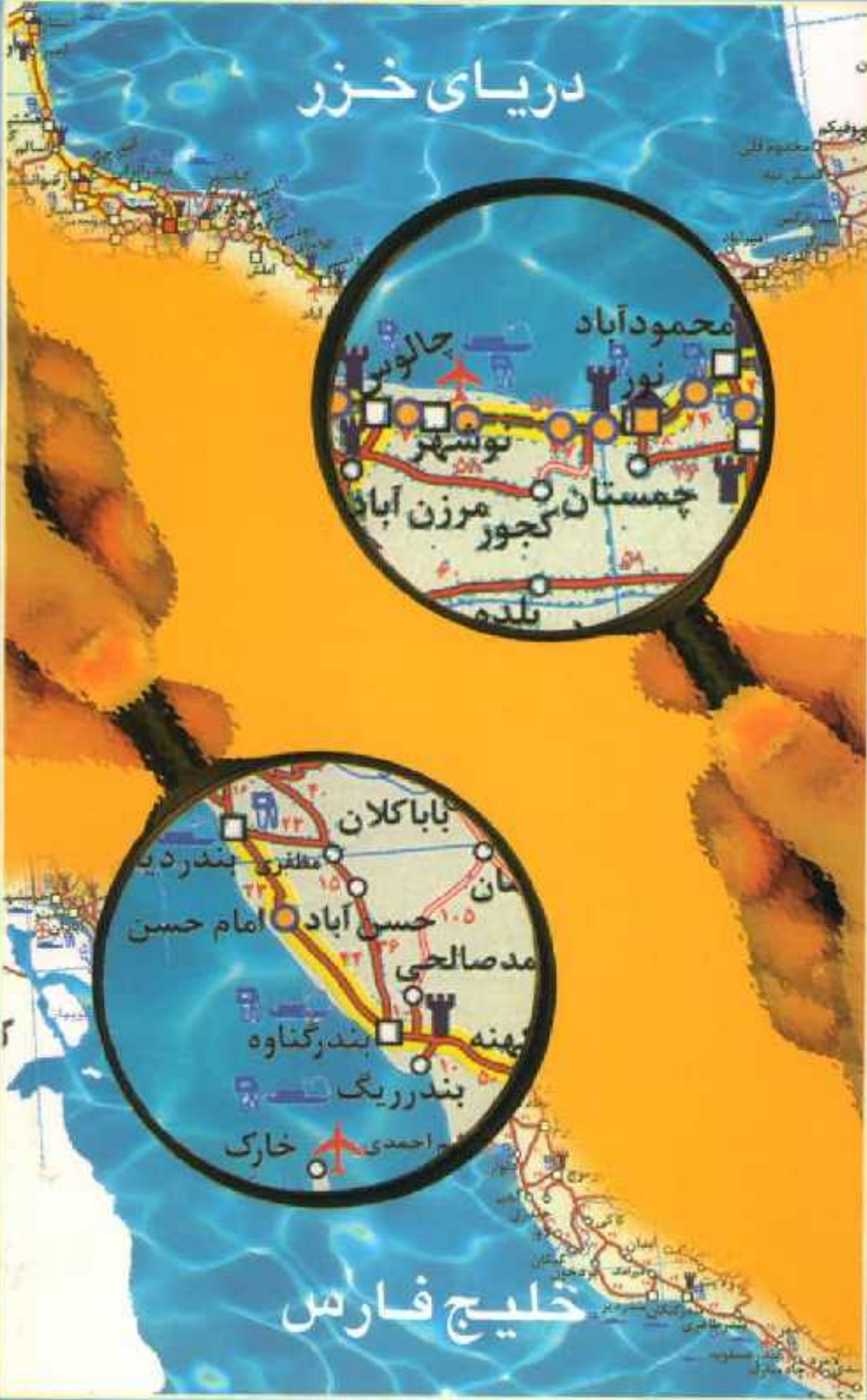


مجموعه پژوهشی: آموزش، اطلاع‌رسانی
 برنامه روزی و جدولیت شهری
 دوره جدید - سال ششم - شماره ۷۱ - فروردین ماه ۱۳۸۴
 ۱۱۲ صفحه، ۵۰۰ ریال



دریای خزر

خلیج فارس

- شهرهای ساحلی، کرانه‌های
- فراموش شده
- چهره‌ای بحرانی از زیست‌بوم
- سواحل مازندران
- گسست شهر در تداوم تاریخ
- بلدیة رو در روی آتش
- جابهار، چشم اندازی به اقیانوس و
- نگاهی به خلیج
- فراز و نشیب قانون شوراهای
- مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی در
- شرق آسیا
- موج‌گردشگران در پس
- موانع ساختاری بوشهر
- دومین اجلاس جهانی شهر
- (شهرها، چهارراه فرهنگ‌ها)
- نجات شهرهای ساحلی در اجرای
- طرح قاصدک شهری

قطعات پیش نبده: سقف های استایرول و نیمرهای باربر تا ۴۰ متر دهانه مخصوص مجتمع های مسکونی، مدارس، هاو اندرهای تجاری و کارگاهی، پل ها، دکلر سازه های ساختمانی

قطعات پیش ساخته: مطابق با طراحی های پیشنهادی جهت کلیه بارهای ساختمانی

بتون آماده: با بهترین سیستم تمام اتوماتیک (بسیر آلمان) و ظرفیتی معادل ۱۲۰ تن در ساعت

انواع سقف: تیرچه و بلوک، پانل، دال بتونی، پیش نبده و کلاف

میلان شهری: مخصوص فضای سبز و مجموعه های تفریحی در شهر و بارکها

تندیس های بتونی: مقاوم و زیبا مخصوص سطح شهرها در رنگ های ثابت مطابق با طرح های پیشنهادی

خرابهای فولادی: استاندارد با مدرنترین سیستم های تمام اتوماتیک (A B F) مخصوص تولید انواع تیرچه ها، پانل های نبده پیش ساخته و نیازهای مشابه ساختمانی

نماهای بتونی: مقاوم و متنوع در انواع رنگهای ثابت مطابق با طرحهای پیشنهادی

فرش کف بتونی: با ضخامت استاندارد، رنگ ثابت و مقاومت ضمانت نبده

انواع جداول: بتونی مخصوص سطح شهر و بارک در ابعاد و اشکال مختلف

حصار و دیوار: پیش ساخته مطابق با طرحهای پیشنهادی و مقاومترین

بلوکیای بتونی: مخصوص سقف، دیوار و تراس بتنی سطوح شیب دار

شن و ماسه: ذراته بتنی مطابق با بهترین کیفیت و استانداردهای موجود

آرامنشگاه: مدرن و منحصر به کلیه دستگاههای مورد نیاز آرمایشیای صنایع ساختمانی





محور اصلی: شهرهای ساحلی

نور جدید، شهری پژوهشی، آموزشی، اخلاقی، فلسفی
مجله فصلنامه علمی، ۲۰۰۹

۱. مطالب مندرج در مفاهیم لزوماً بیانگر دیدگاه‌های سازمان‌های شهری‌ها و نهایی ۱۸ ژوئیه ۲۰۰۹
۲. مفاهیم بر ویرایش و تکمیل مطالب آزاد است.
۳. مطالب ارسال‌ی به هیچ وجه بازگرفته نخواهند شد.
۴. استفاده از مطالب و طرح‌های مفاهیم تنها با ذکر مأخذ مجاز است.

صاحب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرسازی و
و نهیاری‌های کشور
مدیر مسئول: محمد حسین بقعی
سردبیر: احمد تواهر
هیئت تحریریه: عباس جلالی - علیرضا نرایی
شهرزاد فرزین پاک - جلال معصوم - نازیلا مرادی
مدیر اجرایی: فرشته عمرانی
ویراستار: حمید خادمی
طراح و صفحه‌آرا: حمید اسفندیاری
تصویرساز: مهدی پارس‌محمدی
آمور عکس: خاتون میرزاشد
حروفچین: فاطمه بوردک
نمونه‌خوان: فرحناز تویبخت
نظارت فنی: ابراهیم سیف
شمارگان: ۵۰۰ نسخه

- یادداشت
- ۴ گزارش اصلی
- ۵ - شهرهای ساحلی، کرانه‌های فراموش شده / جلال معصوم
- اندیشه و پژوهش
- ۱۱ - جمعیت در کرانه‌ها و ضرورت برنامه‌ریزی / ناصر عظیمی
- ۱۸ - چهره‌های بحرانی از زیست‌بوم سواحل مازندران / افشین یانه‌کار
- گفت و گو
- ۲۵ - گسست شهر در تداوم تاریخ / ایرج آسندی
- شهرداری‌ها به روایت استاد
- ۲۹ - بلدیه رو در روی آتش / عباس جلالی
- از نگاه شهردار
- ۳۱ - چابهار چشم اندازی به اقیانوس و نگاهی به خلیج / محمد سالاری‌راد
- ۳۴ نگاه نوری به شهر
- شورا و مشارکت
- ۳۸ - فراز و نشیب قانون شوراها: شهر ما دولت تا شورای جدید / مریم بیژنی
- ۴۰ دولت و شوراها در ایران / قلمون انجمن‌های شهرستان و استان سال ۱۳۲۴ (قسمت بیست و دوم) / حسن شفیعی
- ۴۲ انقبای شهر / شهرهای ساحلی / محمود برآبادی
- تجربیات جهانی
- ۴۵ - مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی در شرق آسیا / شهرزاد فرزین پاک
- ۵۰ - جهانی شدن و شهرهای متوسط تجربه آنا / اسماعیل یوسفی
- شهرها و شهرداری‌های جهان
- ۵۸ - اجتماعات محلی به دنبال پس از تسونامی می‌اندیشند / سریلانکا در ستیز با تسونامی / همصدایی جزایر کوچک جهان / و...
- طرح و شهر
- ۶۲ موج گردشگران در پس موانع ساختاری بوشهر / محمد حسین بوجانی
- آموزش
- ۶۸ - بنادر و مقابله با زلزله / احمد مهراد
- رهاورد سفر
- ۷۱ - دومین اجلاس جهانی شهرها، چهارراه فرهنگ‌ها / سیمین حناوی میا، صمیمی نژاد، منصور امزله‌هی سجد
- دیدگاه
- ۷۵ - گردشگری شهرهای ساحلی / زاهد قادری
- گزیده پژوهش
- ۷۷ - تبیین و ارائه الگوی مناسب (بهینه) کاربری اراضی شهری در ایران / محمد حسین بوجانی
- گزارش خبری
- نجات شهرهای ساحلی در اجرای طرح فاضلاب شهری / پدیده زمین‌خواری شهرها را تهدید می‌کند / توسعه محله‌ای چشم انداز توسعه پایدار شهر تهران / سمینار یکروزه سند ملی توانمندسازی اسکان غیررسمی
- ۸۰ اختیار کوتاه
- طراوات ۱۳۰۱ در سیوچان / در ۱۴ بهمن ماه سال ۱۳۸۳ فهرست کتابی تولیدی مشمول عوارض به تصویب هیئت ریزبان رسید / برای دومین سال پیاپی نمایشگاه گل و گیاه در کهنک برگزار شد و ...
- ۹۳ یک شهر و یک نگاه
- ارومیه / بوشهر / دزفول / زاهدان / زنوز / سنندج / کاشان / نقده / ...
- ۹۹ آمار شهر
- در چند و چون کتابخانه / داتن جلالی
- ۱۰۵ و از کان شهری / ناصر برک پور
- یا مخاطب
- ۱۰۶ معرفی پایگاه‌های شبکه / شهرزاد فرزین پاک
- ۱۰۷ تازدهای نشر / عباس جلالی
- ۱۰۸

نوارهای ساحلی ایران در شمال و جنوب کشور علاوه بر اهمیتی که از نظر سیاسی و امنیتی (موزه‌های دریایی) دارند، از بعد اقتصادی نیز در بخش‌های مختلف تجاری، گردشگری، کشاورزی، شیلات و جز آن دارای اهمیت اند و به‌ویژه در خطه جنوب کشور اصلی‌ترین منابع درآمدی کشور را با ذخایر عظیم نفتی و گازی در خود جای داده‌اند. با این همه در طول سالهای درازی که از عمر برنامه‌ریزی برای عمران و آبادی کشور می‌گذرد، متناسب با اهمیت و جایگاهی که مناطق یاد شده در اقتصاد ایران دارند و می‌توانند داشته باشند - به آنها پرداخته نشده است. به طوری که اغلب مراکز جمعیتی مستقر در این نواحی در مقایسه با سایر نقاط کشور، از نظر توسعه‌ای، با توسعه نیافته و یا کمتر توسعه یافته‌اند.

گرچه بعد از انقلاب اسلامی و در طی سه برنامه توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کشور اقدامات گسترده‌ای برای جبران عقب‌ماندگی‌های مناطق توسعه نیافته کشور به‌طور عام صورت پذیرفت، اما به نظر می‌رسد که با توجه به شرایط خاص نوارهای ساحلی کشور می‌بایست تدابیر ویژه‌ای برای توسعه این مناطق اندیشیده شود. چرا که پتانسیل‌ها، اقلیم‌ها، منابع و ذخایر طبیعی، فرهنگ‌ها و اقوام متفاوت در این نوار پر برکت، تهدیدها و فرصت‌های درخور تأمل و توجه و همچنین تأثیر گذار بر کل کشور را در خود جای داده است.

یکی از تهدیدهای جدی در گستره ساحلی کشور تخریب شدید محیط زیست و در معرض نابودی قرار گرفتن منابع طبیعی است که به‌ویژه در آب‌های شمالی چند سالی است توجه صاحب نظران را به خود مشغول ساخته است. این گونه ذل مشغولتی‌ها در اغلب کشورهای جهان باعث شده است تا تدابیر و مقررات شدیدی و سختگیرانه‌ای برای حفظ سلامت محیط‌های آبی وضع گردد و این کشورها با دقت و وسواس فراوان در اجرای آنها اهتمام ورزند.

این مقررات هم شامل فعل و انفعالاتی است که در داخل خشکی‌ها می‌تواند باعث آلودگی آب‌ها شود - از قبیل تولید پساب‌ها و شایعات منابع هم‌جوار با سواحل یا آب‌های جاری منتهی به دریاها - و هم شامل حفاظت از خطرهایی است که به خاطر ورود کشتی‌ها و شناورهایی که از اقصی نقاط جهان در بنادر یا آب‌راههای بزرگ تردد می‌کنند، رخ می‌دهد. همین‌ها خود موجب شده‌اند که در برخی از بنادر بزرگ جهان کشتی‌ها برای سرویس یا تخلیه آب‌های نمادلی و جز آن مقررات ویژه‌ای را رعایت کنند.

علاوه بر این، در کشور ما تهدیداتی که به‌ویژه در سال‌های اخیر و مشخصاً در نوار شمالی، شهرها و طبیعت زیبای اطراف دریای خزر را مورد تهاجم قرار داده، ساخت‌وسازهای بی‌رویه‌ای است که از پیامدهای آن تخریب جنگل‌ها و زمین‌های زراعی و مراتع سرسبز این ناحیه بوده است.

اما در کنار این تهدیدات، فرصت‌هایی هم هستند که بعضاً به دلیل فقد برنامه‌های مناسب یا ضعف در قوانین و یا عدم اجرای صحیح آنها، به تهدیدی جدی تبدیل

شده‌اند. از جمله اینها جاذبه‌های گردشگری و با ذخایر معدنی - به‌ویژه نفت و گاز - است که چنانچه به‌خوبی مدیریت نشود، هر کدام به تنهایی خطری گسترده و بالقوه برای این نواحی محسوب می‌گردد.

سالانه هزینه‌های میلیاردری در شهرهای شمالی کشور بابت هجوم مسافران و گردشگران، به این شهرها تحمیل می‌شود، که هم‌زمان شدت آلودگی محیط زیست را نیز به دنبال دارد. این در حالی است که کمبود یا فقدان زیرساخت‌های مناسب شهری کیفیت زندگی شهروندان و ساکنان شمالی کشورمان را تحت تأثیر قرار داده است، به گونه‌ای که حضور گردشگر نه تنها رفته رفته از ارزش اقتصادی می‌کاهد بلکه در نوع خود بر افت کیفیت شهرنشینی می‌افزاید. همچنین در مناطق نفت خیز کم توجهی مشهودی نسبت به عمران و آبادی شهرها و مراکز مسکونی این نواحی دیده می‌شود که تناسی با درآمد‌های هنگفت این مناطق ندارد و قطعاً هم‌شان هموطنان ساکن در این نواحی نیست.

به هر حال پرداختن به موضوعات مختلفی که در ابعاد گوناگون، شرایط ویژه‌ای را که نوارهای ساحلی کشور ایجاد کرده است، در این مقال نمی‌گنجد؛ اما خوشبختانه در برنامه چهارم توسعه و نیز سند فرادستی آن - یعنی طرح آمایش سرزمین - به مقوله‌های گردشگری، حفظ محیط زیست، تولید مسکن مناسب و آزادسازی ظرفیت‌های اقتصادی در کشور و نظایر اینها از زاویه «توسعه پایدار» نگرش جدیدی شکل گرفته است و می‌تواند در برنامه‌های منطقه‌ای از فرصت‌های قانونی ایجاد شده، نهایت بهره‌برداری به عمل آید. از جمله این فرصت‌ها تکلیف قانونی مدیریت پسماندها با اولویت به استان شمالی کشور است.

بدین منظور و در همین زمینه وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با همراهی سازمان محیط زیست، در دو سال گذشته اعتبارات نسبتاً زیادی را به این امر اختصاص داده است. افزون بر آن، آزادسازی سواحل و جلوگیری از تصرف آن به وسیله اشخاص حقیقی و حقوقی، به منظور ایجاد امکان دسترسی عمومی به دریا و ایجاد تفرجگاه‌های عمومی در سواحل شمال و جنوب کشور نیز در سیاست‌های راهبردی این سازمان قرار داشته، که در این زمینه هم اعتبارات و وام‌های فراوان در اختیار شهرداری‌های این مناطق قرار گرفته است.

البته به هر حال افزایش کیفیت زندگی و آزادسازی و افزایش بهره‌وری از تمامی ظرفیت‌های موجود - که خاص این نواحی هستند - مستلزم ایجاد قوانین، برنامه‌ریزی‌های دقیق، همراهی تمامی دستگاه‌های مسئول و به‌ویژه مشارکت گسترده مردم و بخش خصوصی و صرف هزینه و اعتبارات مناسب در ایجاد زیرساخت‌های شهری، روستایی و منطقه‌ای است.

با درک حساسیت‌های گفته شده، در این شماره از ماهنامه شهرداری‌ها سعی شده است به تشریح گوشه‌هایی از وضعیت موجود مناطق ساحلی کشور پرداخته شود. به این امید که کمکی هر چند ناچیز در مسیر ساماندهی و بهبود شرایط پیش گفته باشد.

شهرهای ساحلی کرانه‌های فراموش شده

جلال معصوم

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

شهرهای ساحلی علاوه بر وجوه مشترکی که با شهرهای مستقر در خشکی دارند، به دلیل ویژگی منحصر به فردشان در همجواری با سواحل آبی می‌توانند به طور جداگانه مورد بررسی و مطالعه قرار گیرند.

به جرئت می‌توان گفت که عرصه‌های ساحلی و به تبع آنها شهرهای ساحلی در کشور ما، کرانه‌های فراموش شده ملی هستند و چنانچه اقتصاد متکی به درآمدهای حاصل از صادرات نفت - که به ناچار از راه دریا صورت می‌گیرد - وجود نمی‌داشت، به احتمال زیاد شرایط شهرهای ساحلی از آنچه امروز شاهدش هستیم، نابسامان‌تر بود. اما چرا شهرهای ساحلی ما توسعه نیافته‌اند؟ مشکلات ویژه آنها در برابر سایر شهرها چیست؟ چه فرصتهایی برای تحول آنها وجود دارد؟ مشکلات مدیریت شهری این گونه شهرها چیست؟ و چه راه‌حلهایی برای برون رفت از این مشکلات طرح شدنی است؟ اینها سؤالاتی است که گزارش حاضر در پی یافتن پاسخی برای آنهاست.

«کشورهای محبوس در خشکی»: اصطلاحی است که جغرافی‌دانان برای کشورهای فاقد دسترسی به دریاهای آزاد به کار می‌برند. دسترسی به سواحل دریاها و اقیانوس‌ها امکان بالقوه یا آرزوی برای توسعه محسوب می‌شود که کشورهای محبوس در خشکی از آن محروم‌اند. در واقع از گذشته‌های دور همجواری با دریاهای آزاد برای کشورها به منزله برخورداری از فرصت حمل و نقل آبی ارزان، گسترش بازرگانی، بهره‌برداری از منابع زمینی و معدنی دریایی و حق انتخاب در ایجاد ارتباط با دیگر کشورها بوده است. امروزه نیز توسعه صنعت گردشگری و امکان بهره‌برداری از منابع انرژی تجدیدپذیر و تجدیدپذیر بر اهمیت کشورهای دارای سواحل دریایی افزوده است.

برخورداری از کرانه‌های ساحلی، چنان‌که گفته شد صرفاً مزیتی بالقوه است و بسته به توان کشورها می‌تواند میزان متفاوتی از منافع را ایجاد کند. بسیاری از کشورهای که به رغم همجواری با آبهای آزاد، بهره‌چندانی از آنها نمی‌برند، از این گروه نمونه‌هایی را در قاره آفریقا و آسیای می‌توان برشمرد. در مقابل، کشورهایی نیز وجود داشته و دارند که با استفاده از همین مزیت جغرافیایی، منارج پیشرفت و توسعه را پیموده‌اند. برای نمونه گفته می‌شود کشورهای سانتو

پرتغال، اسپانیا و انگلستان با استفاده از همین مزیت در دوران استعمار کهن امپراتوری‌های گسترده‌ای در جهان ایجاد کردند. در دوران جدید نیز کشورهای بزرگ اقتصادی، به کمک تیراوری دریایی، دامنه‌امپراتوری تجاری خود را در همه نقاط جهان گسترانیده‌اند.

اما آنچه می‌تواند سواحل دریایی را به عنوان منبع طبیعی اولیه به فرصتی برای توسعه بدل سازد، همانا حضور انسان هوشمند، سازمان یافته و تجهیز شده به امکانات است که در شکل عالی و تکامل یافته آن در شهرهای بندری و ساحلی تجلی یافته است.

شهرهای ساحلی گونه‌ای از شهرها هستند که به لحاظ موقعیت استقرار طبیعی از دیگر شهرها باز شناخته می‌شوند. شهر ساحلی دست کم در یکی از سمت‌های جغرافیایی با دریا هم مرز است و سواحل آبی یکی از لبه‌ها یا مرزهای شهر را تشکیل می‌دهد.

در طول تاریخ، بهره‌های اقتصادی ناشی از دریا به اشکال ثروت در سکونتگاه‌های ساحلی و سپس تحول آنها به سمت شهر شدن انجامیده است. اکنون بزرگ‌ترین، پرجمعیت‌ترین و ثروتمندترین شهرهای جهان شهرهای ساحلی هستند. برای اثبات این ادعا

عمین بس که دانسته شود شهرهایی نظیر استکهلم، هلسینکی، اسلو، کیهاکا، آمستردام، ناپل، مارس، پاریس، ژنو، نیویورک، سان فرانسسکو، یاکو، کراچی، بیونس آیرس، نیویورک، شیکاگو، سن فرانسیسکو، یاکو، کراچی، هنگ کنگ و کارابالانکا همگی شهرهای بندری و ساحلی هستند.

کشور ما نیز در مجموع - بدون احتساب سواحل دریاچه‌های داخلی - حدود ۳۰۰ کیلومتر ساحل دریا دارد که ۶۰ درصد آن (حدود ۲۴۰۰ کیلومتر) در کنار خلیج فارس و دریای عمان و ۳۰ درصد (حدود ۷۴۰ کیلومتر) دیگر نیز در سمت شمال و در

مجاورت بزرگ‌ترین دریاچه جهان، یعنی دریای خزر - که از طریق رودخانه ولگا به آب‌های آزاد راه دارد - واقع شده است.

به رغم وجود چنین دسترسی مناسبی به سواحل دریایی، در طول تاریخ کمتر از این فرصت طبیعی بهره برده‌ایم. به جز بندر افسانه‌ای سیراف که در قرن چهارم هجری از بزرگ‌ترین و پررونق‌ترین بندر جهان به حساب می‌آمد و در زمان‌هایی بندر گامبرون (بندر عباس)، بندر نای بند، هرمز، کیش و بندر انزلی، سایر بندر و شهرهای ساحلی کشور ما آوازه‌ای در میان همگان جهانی خود نداشته‌اند.





رضا ششگلری
مدیر کل دفتر تأسیسات و زیر
ساختهای استان تهران شهرداری ها و
معماری های کشور

برخی بر این اعتقادند که اهمیت حاذقه‌های تجاری زمینی همچون جاده ابریشم در شمال و جاده ادویه در جنوب مانع از توسعه تریبوری دریایی و از آن ره توسعه بندر و شهرهای ساحلی بوده است. این تأثیر به گونه‌ای بود که چه در گذشته و چه در حال بزرگترین و پرجمعیت‌ترین شهرهای کشور، همواره در مسیر این راه‌های زمینی و لاجرم در میانه سرزمین و در خشکی استقرار داشته‌اند.

در دوره استعمار کهن نیز اقتدار بی‌رقیب ناوگان دریایی کشورهای استعمارگر پرتغال و انگلستان در خلیج فارس و دریای عمان و روسیه تزاری در دریای خزر، از عوامل توسعه نیافتگی بندر و شهرهای ساحلی قلمداد شده است. در دوره جدید نیز بر اثر رونق اقتصادی ناشی از صادرات نفت، شهرهای ساحلی آبادان و خرمشهر رو به رشد نهادند که آتش جنگ با عراق آنها را به ویرانه‌های بدل ساخت.

دلایل هر چه باشند، تاریخ گواهی می‌دهد که کشور ما جز مقطعی کوتاه در فهرست کشورهای متکی به دریانوردی قرار نداشته است. اکنون نیز بجز تریبوری نفتی از راه بندر و اسکله‌های دریایی، در سایر عرصه‌ها سهم چندانی در جهان دریانوردی نداریم. در زمان حاضر از میان حدود ۹۶۰ شهر کشور، حدود ۵۰ شهر در کرانه‌های ساحلی قرار دارند و برآورد می‌شود که جمعیتی در حدود یک میلیون و نه صد هزار نفر یعنی کمتر از ۲/۵ درصد از کل جمعیت کشور در آنها ساکن‌اند. امروزه حتی یک شهر میلیونی در میان این شهرها نیست و پرجمعیت‌ترین شهرهای ساحلی کشور یعنی بندر عباس، آبادان، بندر بوشهر، خرمشهر و اهلی به ترتیب حدود ۴۱۰، ۲۶۰، ۱۵۰، ۱۳۰ و ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارند. چنین توزیعی از جمعیت نشان می‌دهد که این شهرها به دلیل محدودیت‌های اقتصادی، خدماتی و کالبدی قادر به جذب جمعیت بیشتری نبوده‌اند. به بیان دیگر می‌توان گفت در کشور ما از عزیت‌جایی شهرهای ساحلی استفاده کافی به عمل نیامده است و احتمالاً شهرهای ساحلی بر سر راه رشد و توسعه خود با موانع و مشکلاتی رو به رو هستند. اما این مشکلات چیست؟

مسائل مشترک

اراضی ساحلی همچون عرصه‌های طبیعی مشابه - مراعی، رودخانه، کوهستان و جنگل - منابع خدادادی هستند که هیچ انسانی نمی‌تواند در ایجادشان مدعی باشد. از همین رو در اغلب کشورهای جهان این عرصه‌ها را از شمول مالکیت خصوصی خارج کرده و به عنوان منابع عمومی و ملی در اختیار دولت قرار داده‌اند.

اسماعیل افشاری، شهردار نوشهر در اسناد مازندران، امکان برقراری مالکیت خصوصی بر عرصه‌های ساحلی را عمده‌ترین مشکل اداره سواحل در شهرهای ساحلی می‌داند و در این باره می‌گوید: «هر شهر ساحلی یک نوار ساحل دارد که حد نهایی قسمتی از شهر است که به دریا برخورد می‌کند. مهم‌ترین مشکل ما در این نوار ساحلی وجود مالکیت‌های خصوصی است. به این مفهوم که مالکان با داشتن اسناد مالکیت، راه دسترسی عموم و شهرداری را به دریا قطع می‌کنند. در این حالت شهرداری از اجرای آن بخش از طرح‌های شهری که مربوط به تجهیز سواحل برای استفاده گردشگران است باز می‌ماند. زیرا برای اجرای این طرح‌ها ابتدا لازم است دارای فضای ورود به ساحل باشیم. اما اگر بخواهیم در بسیاری

از شهرهای شمال به سمت ساحل حرکت کنیم با دیوار منازل مشخص در خورد می‌کنیم»

گفته می‌شود عوامل ایجاد کننده چنین مشکلی عدم اجرای قوانین مرتبط و در پارهای موارد وجود نواقصی در آنهاست. اولین قانون در این زمینه در سال ۱۳۳۶ با عنوان «قانون مربوط به اراضی ساحلی» به تصویب رسید. این قانون در سال ۱۳۵۴ مورد بازنگری قرار گرفت و با عنوان «قانون اراضی مستحدث و ساحلی» به تصویب رسید که اکنون به قوت خود باقی است. در این قانون سه مفهوم زیر در خصوص اراضی ساحلی تعریف و الزامات حقوقی آنها مشخص شده است:

اراضی مستحدث: شامل زمین‌هایی است که در نتیجه پایین رفتن سطح آب در کرانه‌های دریا، دریاچه‌ها، جزیره‌ها و تالاب‌ها ظاهر و ایجاد می‌شود. مطابق قانون، این اراضی در سواحل دریای خزر با خط تراز ۱۵۰ متری متر از سطح آب دریا در آخرین نقطه پیشرفت آب در سال ۱۳۲۲ مشخص می‌شود. بر اساس قانون، این اراضی بجز آن بخش‌هایی که تا پیش از سال ۱۳۴۲ به ثبت رسیده است، متعلق به دولت است و دولت می‌تواند آنها را اجاره دهد، معاوضه کند یا بفرشد.

اراضی ساحلی: پهنه‌ای است با عرضی مشخص، که در سواحل خلیج فارس و دریای عمان ۲ کیلومتر از آخرین حد پیشرفت آب دریا و در سواحل دریاچه ارومیه یک کیلومتر از آخرین پیشرفت آب در سال ۱۳۵۲ تعیین شده است. این اراضی در صورتی که تا تاریخ تصویب قانون به ثبت نرسیده و در شمول مستثنیات قانون قرار نداشته باشند، متعلق به دولت خواهند بود. همچنین بر اساس قانون، این اراضی در صورتی که به بخش خصوصی تعلق داشته باشند و در مسیر طرح‌های عمومی قرار گیرند، با رعایت مزاحل قانونی به تصرف طرح مربوطه در خواهند آمد.

حریم: قسمتی از اراضی ساحلی است که از یک سمت به دریا، دریاچه یا خلیج متصل باشند. عرض حریم در سواحل دریای خزر ۶۰ متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ و در مورد دریاچه ارومیه ۶۰ متر از آخرین پیشرفتگی آب در سال ۱۳۵۲ و در خصوص خلیج فارس و دریای عمان ۶۰ متر از آخرین نقطه مذکور دریاست. بر اساس قانون، این اراضی قابل تملک بخش خصوصی نیستند و لو آنکه متصرفین اسناد مالکیت گرفته باشند، دولت مجاز است که تا اساسات متعلق به بخش خصوصی را که در داخل حریم قرار گرفته است خریداری و تا زمان انجام این کار حق الارض دریافت کند. همچنین در این قانون وزارت کشاورزی مکلف شده است تا حداکثر ظرف ۵ سال از تاریخ تصویب قانون، حدود اراضی مستحدث و حریم دریاها را کشور را شناسایی، نقشه برداری و با نصب علائم مشخص کند. در این قانون، مجازات‌هایی برای متجاوزان و متصرفان غیرقانونی اراضی موضوع پیش‌بینی شده است. اجرای این قانون در زمان خود می‌توانست نقطه پایانی بر عمده‌ترین مشکل مدیریت شهرهای ساحلی در کنترل اراضی ساحلی باشد. اما اکنون در بعضی از شهرهای ساحلی، تصرفات خصوصی به شکل لاینحلی درآمده است. به گفته افشاری: «شرایط به گونه‌ای است که حتی دستگاه‌های مجری این قانون هم دیگر کاری از دست‌شان بر نمی‌آید. در سواحل شمالی اکنون مالکانی وجود دارند که پس از پیشروی آب دریا در سال ۶۹-۱۳۶۸ اسناد مالکیت‌شان تا عمقی



محمد زاده
معاون سران شهرستانی بندر عباس

از دریا را هم در برمی گیرد. معلوم نیست که مدیریت شهری چگونه می‌تواند این دسته از مالکان را وادارد تا در اراضی قانونی تحت مالکیتشان، تأسیسات و تسهیلات گردشگری برای مردم ایجاد کنند.

چنانکه گفته شد در اغلب کشورهای جهان، سواحل دریا به عنوان منابع عمومی تصرف‌ناپذیر هستند. رضا احمدیان پژوهشگر و دکتر در شهرسازی با بیان این موضوع می‌گوید: «در این کشورها از منظر طبیعی، سواحل دریا جزو چشم‌اندازهای ملی تعریف می‌شوند و قابلیت استفاده اختصاصی برای افراد عملاً موضوعیتی ندارد. در این کشورها، املاک و تأسیسات خصوصی فاصله بسیاری از حریم دریا دارند تا مانعی در برابر این چشم‌انداز طبیعی که متعلق به عموم است، نباشند.»

اما در سواحل کشور ما تصرفات خصوصی و ساخت و سازهای شخصی آن قدر دامنه وسیعی یافته‌است که برای مشاهده چشم‌انداز دریا به سختی می‌توان کردیدی پیدا کرد. این مشکل به‌ویژه در سواحل دریای خزر به دلیل ارزش بالای اراضی ساحلی دوچندان بوده‌است. اما تنها بخش خصوصی نیست که با مداخله خود در راه برنامه‌ریزی و مدیریت سواحل کشور مانع ایجاد کرده‌است. همان‌طور که اختیاری خاطر نشان می‌کند، متأسفانه نهادها و مؤسسات عمومی دولتی نیز در تشدید این مشکل ایفای نقش می‌کنند: «در خیلی از شهرها ساحل در اختیار سازمان‌ها و نهادهای دولتی است و اینها مانع دسترسی عمومی، آزادسازی سواحل و اجرای طرح‌های ساحلی هستند.»

مدیریت ناهماهنگ، برنامه‌ریزی جزئه نگر

همین جا می‌توان به تنگنای دیگری در مدیریت شهرهای ساحلی اشاره کرد و آن تعدد مدیریت و نهادهای تصمیم‌گیر در عرصه‌های ساحلی است.

فرشاد فرزین شهردار شهر ساحلی کنگان در استان بوشهر، این وضعیت را چنین بازگو می‌کند: «در شهرهای ساحلی به موازات شهرداری، ادارات و سازمان‌های دیگری هم در مدیریت بر سواحل فعال هستند، که از جمله می‌توان به سازمان بنادر و کشتیرانی، اداره گمرکات، نیروی انتظامی، وزارتخانه‌های دفاع، نفت، نیرو و جهاد کشاورزی اشاره کرد. در نظر بگیریم هر کدام از این دستگاهها تصمیم بگیرند که برای خود مشاور برگزینند و به وسیله آنها طرحی برای سواحل تهیه کنند، آن وقت چه بر سر سواحل می‌آید!»

محمد شیری شهردار بندر ترکمن در استان گلستان نیز تعدد مدیریت بر عرصه‌های ساحلی را از موانع سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه شهری می‌داند و با اشاره به هفت خوان کسب‌مجاز از این سازمان‌ها می‌گوید: «در اجرای طرح‌های ساحلی می‌بایست سرمایه‌گذار از اداره‌های مختلفی همچون اداره امور اراضی، اداره منابع طبیعی، میراث فرهنگی و گردشگری، سازمان بنادر و کشتیرانی و چند دستگاه دیگر مجوزهای لازم را کسب کند که هر کدام می‌توانند محدودیت‌هایی را به وجود آورند.»

هم‌اکنون شرکت نفت در سواحل خلیج فارس، مدیریت یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های اقتصادی کشور را بر عهده دارد. این پروژه در کنار دو شهر کوچک و تازه تأسیس عسلویه و تخیلو در حال اجراست. شرکت نفت تصمیم دارد تا در کنار تکمیل طرح‌های نفتی خود،

شهری با جمعیت حدود یک میلیون نفر را در نزدیکی این پروژه ایجاد کند. به دلیل دامنه وسیع اختیارات شرکت نفت در این منطقه، گونه‌های مدیریت یکپارچه در این پروژه شکل گرفته‌است. همین امر در هماهنگی و سرعت اجرای پروژه‌های صنعتی، شهری، محیط زیستی، مسکن و جز آن مؤثر واقع شده‌است. رویکرد غالب در مدیریت پروژه بندر عسلویه، اقتصادی یا اولویت طرح‌های صنعت نفت و گاز است. فارغ از آنچه می‌توان آن را توافقی میان مأموریت‌های ملی دستگاه‌های دولتی همچون شرکت نفت و اقدامات محلی آنها و تحت شعاع قرار گرفتن نهادهای مدیریت شهری (شورا و شهرداری) نامید، این پروژه توانسته است مدلی از کارایی مدیریت یکپارچه را بر نواحی ساحلی به نمایش بگذارد.

البته باید گفته شود که مدیریت واحد بر شهرهای ساحلی هنگامی کاراست که زمینه‌ها و پیش‌نیازهایش فراهم شود. از جمله این پیش‌نیازها، چنانکه فرشاد فرزین می‌گوید، وجود برنامه‌های کلان و فرادستی است. از نگاه وی به دلیل پیوستگی اکولوژیکی سواحل و دریاها نمی‌توان سرنوشته آنها را از یکدیگر جدا ساخت و هر بخش از ساحل دریاه را مستقل برنامه‌ریزی و مدیریت کرد.

بیرونی مدیریت‌های محلی از برنامه‌های فرادستی که در آنها با کلی‌نگری به سیستم‌های بزرگ، اهداف و استراتژی‌های کلان مطالعه و تدوین شده باشد، می‌تواند از بروز مشکلات ناشی از بخشی‌نگری و جزء‌نگری بکاهد.

از اوایل زمستان سال گذشته استانداران استان‌های گلستان، مازندران و گیلان در نامه‌ای به رئیس جمهور، خواستار تعیین شاخص‌های توسعه منطقه حاشیه دریای خزر شدند. آنها به درستی به این نکته دست یافته بودند که پیوستگی بوم‌شناختی استان‌های تحت مدیریتشان، سرنوشته آنها را از یکدیگر تفکیک‌ناپذیر کرده است و لاجرم لازم است کل زیست بوم ساحل خزر یکپارچه برنامه‌ریزی شود. این مدیران خواهان توجه یکپارچه به بخش‌های گردشگری، تأمین آب، مدیریت پسماند و فاضلاب‌های شهری شده بودند.

رضا منتظری مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نیز وجود سلسله مراتبی از برنامه‌ها را در مناطق ساحلی از پیش شرط‌های اصلی موفقیت مدیریت شهرهای ساحلی می‌داند. وی با تأکید بر جدایی‌ناپذیری مسائل این زیست‌بوم‌ها و لزوم کل‌نگری به آنها می‌گوید: «فقدان و یا عدم دسترسی به مطالعات فرادستی یکی از مشکلات مدیریت شهری ماست. این مسئله باعث می‌شود که مطالعات تفصیلی و اقدامات اجرایی در این نقاط فاقد پشتوانه لازم باشند و به هرج و مرج کشیده شوند. طرح‌هایی نظیر طرح آمایش سرزمین می‌بایست خوراک لازم را برای طرح‌های زیردستی فراهم کند تا آنها بتوانند چشم‌انداز اقدامات خود را ببینند.»

اما همچنان که رضا احمدیان بیان می‌کند، عمده طرح‌های فرادستی ما تفاوت‌های دو زیست بوم ساحل و خشکی را در نظر نمی‌گیرند و نسخه‌های واحدی برای آنها می‌پیچند. حال آنکه توان زیست بوم‌های ساحلی متفاوت از خشکی است. برای نمونه در بسیاری از طرح‌های فرادست، دست‌اندازی‌های نامحدودی به سواحل تحمیل می‌شود و سواحل را به‌مکان‌های تخلیه‌فعالیت‌های اقتصادی آلوده‌کننده همچون اکتشاف و استخراج نفت، باراندازی



شاه محمد بهروز
شهردار بندر ترکمن

کالا و تخلیه ضایعات آنها تبدیل می‌کند.

وقایف ملی، درآمدهای محلی

همین جا می‌توان به بعد دیگری از مشکلات شهرهای ساحلی اشاره کرد که درک آن نیازمند کلان‌نگری است. بسیاری از شهرداران شهرهای ساحلی به این نکته اشاره دارند که طرح‌های شهری آنها عموماً ناکارآمدند و تناسی میان عرضه و تقاضای خدمات شهری و توان شهرداری در تأمین آنها برقرار نمی‌شود. این شهرداران بر این اعتقادند که شهرهای ساحلی علاوه بر کارکرد محلی، دارای نقش و عملکرد ملی هستند و از این راه متحمل هزینه‌های مضاعفی می‌شوند که رفع آنها نیازمند عزم ملی است.

محمد ذاکری معاون عمرانی شهرداری بندرعباس با اشاره به این موضوع، تأثیر کارکرد تأسیسات بندری در استهلاک زیرساخت‌های شهر بندرعباس را چنین برمی‌شمارد: «بندرعباس عملکرد ملی دارد و همین مسئله هزینه خدمات رسانی را افزایش داده است. بخش زیادی از کالاهای صادراتی از کشور و ورودی به آن از این شهر عبور می‌کند. تردد وسایل سنگینی که این کالاها را حمل می‌کنند با ایجاد ترافیک، فرسایش پوشش آسفالت خیابان‌ها و نشست خیابان‌ها و استهلاک سایر تأسیسات شهری، هزینه هنگفتی را بر دوش شهرداری می‌گذارد. وی می‌گوید که شهرداری این شهر با درآمدهای محلی خود قادر به تأمین هزینه‌های تحمیل شده نیست، کما اینکه این شهرداری طرف ۲۰ سال گذشته توانسته است احداث بیش از ۳۰ درصد شبکه معابر پیشنهادی طرح تفصیلی شهر را به اجرا درآورد.

اسماعیل انتخاری شهردار نوشهر نیز با بیان مثالی دیگر به تشریح مشکلات ناشی از نقش ملی شهرهای ساحلی می‌پردازد. وی سرانه‌های خدماتی تعیین شده در طرح‌های شهری شهرهای ساحلی را مشکل‌زا معرفی می‌کند و می‌گوید: «سرانه‌های خدمات عموماً بر اساس پیش‌بینی جمعیت ساکن شهرها در اقل‌های زمانی ۱۰-۱۵ ساله تعیین می‌شود. این کار در شهرهای ساحلی که دارای نقش گردشگری هستند فاجعه‌آفرین است. در فصول گردشگری که تا ۱۵ برابر جمعیت ساکن برای دریافت خدمات به شهرها مراجعه می‌کنند و تقاضای خدمات می‌شوند که البته شهر قادر به پاسخگویی به آنها نیست. برای نمونه حجم زباله تولیدی شهر در این زمان‌ها به ۲۰۰ تن در روز می‌رسد که شهرداری نوشهر با بودجه ۲۰۰ میلیونی خود قادر به جمع‌آوری و دفع آنها نیست. واضح است که در چنین شرایطی شهرداری نمی‌تواند استانداردهای یک شهر گردشگری را ایجاد کند. بررسی‌های صورت گرفته از سوی شهرداری نوشهر نیز نشان می‌دهد که گردشگران به دلیل برآورده نشدن انتظاراتشان تنها ۴۰ درصد از بومی‌ها که با خود برای هزینه آورده بودند در این شهر خرج کرده و مابقی را بازگردانده‌اند.

الگوهای ناسازگار

در زمینه برنامه‌ریزی، شهرهای ساحلی به مشکل دیگری نیز دچارند. عموم برنامه‌ریزان، طراحان، مهندسان و معماران در برنامه‌ها و طرح‌های شان برای شهرهای ساحلی، تفاوتی میان این شهرها و شهرهای غیرساحلی قائل نیستند و یا تکرش همسان اقدام به تولید طرح و برنامه می‌کنند. به کارگیری شاخص‌ها و

استانداردهای یکسان در تعیین خدمات شهری و طراحی و معماری سازه‌ها در تمام شهرها، نقدی جدی بر حرفه شهرسازی و معماری در ایران است.

عبدیوان شهرهای ساحلی از این نکته منفذند که مشاوران شهرساز و معمار کمتر به شرایط محیطی و بومی شهرهای ساحلی توجه می‌کنند و سرانجام طرح‌های شان علاوه بر قابلیت اجرایی کمتر، موجب اتلاف سرمایه‌ها نیز می‌شود. فرسایش فرزین موردی از نتایج این غفلت را چنین بازگو می‌کند: «در شهری مثل نوشهر رطوبت نسبی هوا بالاست و معماری بومی یا در نظر گرفتن این عامل به چنان تکامل و درجه‌سازگاری دست یافته بود که در بافت قدیم نوشهر هنوز ساختمان‌هایی با قدمت بیش از ۳۰۰ سال مشاهده می‌شود. در حالی که ساختمان‌های بافت جدید که به دست مشاوران طراحی و اجرا شده‌اند به سرعت فرسوده شده و ایجاد مشکل کرده‌اند. زیرا در طراحی آنها به تأثیر اقلیم منطقه توجهی نشده است.»

رواج الگوهای یکسان در معماری شهرها یکی از پیامدهای این مشکل در کشور است. در زمانی که چندان دور این امکان وجود داشت تا از طریق معماری‌های متنوع محلی، شهرها را از یکدیگر بازشناختند. شهرهای نوار ساحلی شمال یا ساختمان‌های گالی پوش و یا سقف‌های سفالی به راحتی از سایر شهرهای کشور بازشناخته می‌شد. اما اکنون ساختمان‌ها در شهرهای شمال، مرکز و جنوب کشور یکسان و با یک الگوی معماری و مهندسی ساخته می‌شوند و شکل یکسانی دارند. به گونه‌ای که پا در هر شهر کمی گذاری گویا از دروازه‌های دیگر وارد همان شهر قلی شده‌ای.

تهدیدها کدام‌اند

حادثه تسونامی در جنوب شرقی آسیا رخداد غیرانگیزی بود که خسارات جانی و مالی فراوانی بر جای گذاشت. در این حادثه عمده خسارات به شهرها و سکونتگاه‌های ساحلی وارد شد. وقایعی از این دست دامنه‌تهدیدهایی را که شهرهای ساحلی با آن روبه‌رو هستند به‌نمایش می‌گذارد.

هزار سال پیش از این، شهر بندری سیراف در سواحل جنوب کشور که در زمانه خود نگاهد و شهره عالم بود، به واسطه واقعه‌ای مشابه آنچه در جنوب شرقی آسیا رخ داد، آسیب دید. امواج سهمگین پس از ضرب زلزله به سوی شهر به حرکت درآمدند و ظرف چند دقیقه آن را به زیر آب فرو بردند. ویرانه‌های این بندر هنوز در سواحل استان نوشهر برجاست.

در سال ۱۳۶۸ نیز با آلامدن آب‌دریای خزر، ساحل دریا شروع به پیشروی کرد و تأسیسات و سرمایه‌های بسیاری را به کام خود کشید. تلاش‌های زیادی برای مهار این واقعه صورت گرفت که نتایجی محدود در برداشت یافته‌های علمی و مرور تاریخ نشان می‌دهد که این وقایع آخرین نمونه از نوع خود نیست و امکان تکرار آن وجود دارد.

در کنار مخاطرات طبیعی، فعالیت‌های ناهنجاری انسانی تهدیدهایی را برای شهرهای ساحلی ایجاد کرده است. در همین شماره ماهنامه گزارشی مفصل در خصوص مشکل شهرهای ساحلی از ناحیه فاضلاب‌های شهری و صنعتی آمده است که نشان می‌دهد چگونه این مشکل به دلیل بالا بودن آب‌های زیرزمینی و شیب رو به



فرهاد فرزانی
شهردار بندر شکران

دریای این شهرها از یک سو و در عین حال نخلیه و دفع غیر اصولی فاضلاب‌های شهری و وجود مدیریت دوگانه - شهرداری و شرکت آب و فاضلاب - از سوی دیگر، در اکثر شهرهای ساحلی شمالی و جنوبی به شکل حادی درآمده است.

رضا منتظری موارد دیگری را که شهرهای ساحلی را در معرض تهدید قرار داده است چنین برمی‌شمارد: «یکی از مسائلی که در مناطق ساحلی با آن درگیر هستیم، بالا آمدن سطح آب دریا و مزاحمت‌هایی است که برای این مناطق ایجاد می‌کند، که بیشتر متوجه آن دسته از تأسیساتی است که حریم دریا را رعایت نمی‌کنند.» در گذشته برای مقابله با این مشکل در سواحل شمال کشور دیوارسازی‌هایی صورت گرفت که به دلیل ناپایداری زمین در ناحیه ساحلی به تدریج دچار آسیب شدند.

منتظری در این باره توضیح می‌دهد: «زعین و خاک بستر شهرهای ساحلی سست و ناپایدار است و به دلیل نفوذ آب در لایه‌های نزدیک سطح زمین و چسبندگی کم خاک، بیش از ساخت تأسیسات و ساختمان می‌بایست عملیات تثبیت ساحل و شناژ کامل صورت گیرد وگرنه این سازه‌ها به سرعت آسیب می‌بینند.» وی همچنین به موضوع خوردگی مصالح از جمله بتن و فولاد در اثر هجوم کلر موجود در آب‌های جنوبی اشاره می‌کند که باعث کاهش عمر سازه‌های دریایی می‌شود و زمان بهره‌بری از آنها را می‌کاهد. افزون بر استهلاک مصالح و سازه‌های سبزیکی و هزینه‌های بالای حفاظت و نگهداری از آنها، ناگزیری به استهلاک و بالا بودن هزینه‌های نیروی کار در شهرهای ساحلی اشاره می‌کند و می‌افزاید: «در شرایط سخت آب و هوایی شهرهایی مثل بندرعباس، افراد به ویژه در فصول گرم و مرطوب نمی‌توانند ساعات زیادی را در محیط‌های باز و حتی بسته کار کنند و این مسئله زمان و هزینه‌های اجرای پروژه‌های عمرانی را افزایش داده است. از طرفی به دلیل سختی شرایط کار، دستمزدها بالا است و جذب نیروهای متخصص دشوار و گران تمام می‌شود و همه اینها هزینه‌های مضاعفی را بر دوش طرح‌های توسعه شهری می‌گذارد.» وی همچنین کمبود آب شرب را یکی دیگر از تنگناهای شهرهای ساحلی جنوب می‌داند که به علت گرانی تأسیسات آب شیرین کن‌ها یا بر جا مانده است.

سواحل شمال و جنوب کشور بخشی از نوار مرزی را تشکیل می‌دهند و به لحاظ امنیتی و سوق‌الجیش دارای اهمیت‌اند و از همین رو در هر دو سو بخش‌هایی از ساحل برای برقراری امنیت در اختیار نیروهای نظامی و انتظامی قرار دارد. مطابق برخی نظریه‌های نظامی، کشورهایی که دسترسی به آنها از راه دریاهای آزاد فراهم است ضربه پذیرترند، زیرا امکان استفاده از ناوگان دریایی برای حمله به آنها مهیاست.

در جنگ با عراق این تهدید تا حد زیادی به وقوع پیوست و شهرهای بندری آبادان و خرمشهر و تأسیسات نفتی در معرض تهاجم دشمن قرار گرفت. ناوگان دریایی کشورهای متخاصم نیز به کشور نزدیک شد و شهرهای ساحلی را در معرض تهدید قرار داد. در حقیقت در منازعه نظامی شهرهای ساحلی در خط مقدم جنگ قرار خواهند گرفت. شاید توجه به همین تهدیدها بوده که عدای از برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران بر آن داشته است تا به سرمایه‌گذاری و توسعه در نوار ساحلی و استقرار و گسترش سکوتگاه‌ها به دلیل ریسک بالایی آن روی خوش نشان ندهند.



امیرحسین اشرفی
شهردار بندر بوشهر

اما در برابر این تفکر، دیدگاه دیگری نیز وجود دارد که توسعه سواحل و استقرار جمعیت و فعالیت در آنها را همسو با افزایش ضریب امنیتی تلقی می‌کند. رضا احمدیان با دفاع از این دیدگاه اظهار می‌دارد: «از حوزه امنیتی، اولاً سواحل بندنه و ایله مرزی‌ای ایجاد می‌کنند که اگر بخواهیم آن را با روش‌هایی که برای تجدید مرزهای خشکی به کار می‌رود، از قبیل دیوارکشی، سیم خاردار و دیگر انواع مقایسه کنیم، هزینه‌های کمتری ایجاد می‌کند؛ ضمن آنکه نظارت و کنترل آنها ساده‌تر است. دوم آنکه امروزه با ساخت جنگ افزارهای پیشرفته شهرهای واقع در خشکی همان قدر در معرض خطر هستند که شهرهای ساحلی. درگیری‌هایی مانند جنگ افغانستان نشان داد که حتی کشورهای داخل قاره‌ها با فاصله چند هزار کیلومتری از ساحل، نقاط امنی به شمار نمی‌روند. اکنون اعتقاد بر این است که مظاهر توسعه همچون شهرها و فعالیت‌ها، خود عامل بازدارنده‌اند و هر کجا که جمعیت و فعالیت باشد، خاشبه امنیتی شکل می‌گیرد و خلأ آنها بستر ناامنی است.»

از همین منظر می‌توان گفت که دریاها اکوسیستم‌های پیوسته‌ای هستند که مرزهای سیاسی قادر به تقسیم وحدت آرگانیک آن نیست. لاجرم مدیریت و بهره‌برداری از سواحل در میان کشورهایی که از طریق مرزهای آبی از یکدیگر جدا می‌شوند، می‌بایست از طریق تعامل، توسعه مناسبات، انتقال تجربه‌ها، هماهنگی و تقاضا برای حل مسائل مشترک مرتبط با دریا باشد. برای نمونه باید گفت، همان عزمی که اکنون برای تقسیم منابع انرژی بستر دریای خزر برقرار است، می‌بایست برای رسیدن به وحدت رویه و یکپارچگی بر مدیریت سواحل این دریاچه که در معرض آلودگی زیست محیطی است، به وجود آید.

فرصت‌های پیش‌رو

سال‌ها طول کشید تا سیاست‌های تعقیب و گریز گردشگرانی که مقاصد استفاده از چشم‌اندازهای ساحلی بودند کنار گذاشته شود و به جای دور کردن آنها از ساحل راه‌حل‌های منطقی و شدنی اتخاذ گردد.

اکنون شهرداری‌ها با اجرای طرح‌هایی موسوم به «طرح دریا» در سواحل دریای خزر، ضمن فرهنگ‌سازی، سواحل را با رعایت شئون مذهبی و فرهنگی برای استقبال از گردشگران آماده‌سازی می‌کنند و از این راه فرصت‌های اقتصادی، شغلی و تفریحی را برای ساکنان شهرهای خود و سایر شهروندان خلق می‌کنند. شهرهای ساحلی در طول تاریخ همواره کانون‌های داد و ستد کالا‌های اقتصادی بوده‌اند، لیکن مشاهده پدیده‌هایی همچون تنوع فرهنگی و روحیه تساهل فرهنگی در میان مردمان شهرهای ساحلی حکایت از آن دارد که این شهرها علاوه بر میادله کالا، دروازه‌های مبادلات فرهنگی نیز بوده‌اند.

فراموش شدگی کرانه‌های ساحلی بیش از اینکه معلول قرارگیری آنها در حاشیه سرزمین باشد، از آن روست که ظرفیت‌ها و فرصت‌های نهفته در آنها ناشناخته مانده و یا به درستی به کار گرفته نشده است. در اشاره‌های گذرا به بخشی از این فرصت‌ها می‌توان گفت: شهرهای ساحلی به مثابه پل ارتباطی در برقراری مناسبات اقتصادی و فرهنگی و سیاسی با کشورهای همجوار و دور دست‌ترین نقاط جهان مؤثرند.



رضا احمدیان
نایب‌رئیس شهرداری شیراز

حمل و نقل دریایی در بندر یکی از ارزان‌ترین سیستم‌های حمل و نقل کالا را در اختیار می‌گذارد. شهرهای ساحلی به دلیل برخورداری از چشم‌اندازهای منحصر به فرد طبیعی، مکان‌های مناسبی برای گذران اوقات فراغت و توسعه گردشگری داخلی و خارجی هستند. این شهرها توان بالایی برای ایجاد اشتغال در بخش‌های مختلف اقتصادی از حمل و نقل، صیادی، بازرگانی، گمرکات، بندر، آبرسانی، انرژی، گردشگری و جز آن دارند؛ در دفاع از مرزهای آبی و ایجاد لایه امنیتی ایجاب نقش می‌کنند؛ امکان گسترش ارضی کشور از طریق استحصال زمین از دریا در آنها فراهم است و دهها فرصت دیگر از این دست.

فرآیند آمادگی در بندر می‌شود که با بسط آنها می‌توان بر بسیاری از موانع موجود فائق آمد.

اول اینکه در جمع‌بندی از مسائل طرح شده از سوی مدیران شهرهای ساحلی، می‌توان گفت که برنامه‌ریزی و مدیریت بخشی و جزء نگر یکی از موانع توسعه شهرهای ساحلی است که می‌بایست از سوراخ برداشته شود، رضا احمدیان تجربه جهانی در حل این مشکل و استفاده بهینه از فرصت‌های خلق شده در سیستم همسایه سواحل را ایجاد نهاد مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی^{۱۱} (ICZM) در برابر مدیریت قطعاتی و مجزای سکونتگاه‌ها و فعالیت‌ها می‌داند که هدف آن تدوین قوانین و مقررات مشترک جهت جلوگیری از بخشی‌نگری، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، هماهنگی میان سازمان‌های اجرایی و حذف بوروکراسی‌های دست و پاگیر است.

دومین راه حل کلان این است که سازوکارهای لازم برای تأمین بخشی از هزینه‌های شهرهای ساحلی - به تناسب نقش و عملکردی که هر یک در عرصه ملی بر عهده دارند - از منابع ملی تدوین گردد. در این زمینه افزایش سهم شهرهای ساحلی شمال از وجوه حاصل از قانون تجمع عوارض و شهرهای ساحلی جنوب از ارزش افزوده صنایع نفتی و گمرکات طرح شدنی است.

نتیجه‌گیری و راه‌برون رفت

در این گزارش تلاش شد تا با بررسی مشکلات و فرصت‌های شهرهای ساحلی، طرح مسئله شود تا زمینه‌های انگیزش برای تفکر عمیق‌تر در این باره فراهم آید. راه‌برون رفت از هر یک از مسائل و مشکلات طرح شده در این گزارش، ویژگی‌ها و ضروریات جداگانه‌ای را طلب می‌کند. لیکن از آنجا که دامنه مسائل طرح شده چه به لحاظ مکانی و چه به لحاظ موضوعی، بسیار وسیع و کلان است، با نگاه به وجوه مشترک مسائل گفته شده، به دوراه حل کلی و

پیشرفت

Integrated Coastal Zone Management

مهرستان‌ها و جمعیت شهرهای ساحلی کشور

ردیف	نام شهر	استان	جمعیت ۱۳۷۵	برآورد جمعیت ۱۳۸۳	ردیف	نام شهر	استان	جمعیت ۱۳۷۵	برآورد جمعیت ۱۳۸۳
۱	فریدون کاتر	مازندران	۲۷۹۲۶	۳۳۲۰۹	۲۶	بندر امام خمینی	خوزستان	۵۵۹۲۶	۵۳۱۸۲
۲	محمودآباد	مازندران	۲۰۰۵۴	۲۰۷۵۲	۲۷	بندر دیلم	بوشهر	۱۸۴۱۱	۱۸۹۹۲
۳	بابلسر	مازندران	۳۸۶۲۲	۴۵۷۸۱	۲۸	شارک	بوشهر	۸۲۱۳	۹۹۷۷
۴	نور	مازندران	۱۶۶۸۸	۱۹۰۲۱	۲۹	امام حسن	بوشهر	۱۸۱۰	۱۸۶۷
۵	رویان	مازندران	۵۵۱۲	۶۷۵۸	۳۰	بندر گتوه	بوشهر	۵۰۲۵۲	۵۱۹۲۷
۶	نوشهر	مازندران	۲۵۱۲۲	۲۷۷۹۹	۳۱	بندر ریگ	بوشهر	۴۸۹۸	۵۰۵۴
۷	چالوس	مازندران	۳۱۷۴۵	۳۸۸۸۰	۳۲	بندر بوشهر	بوشهر	۱۶۲۶۶۱	۱۶۹۱۶۰
۸	سایمان شهر	مازندران	۸۴۰۲	۸۹۵۲	۳۳	نوار	بوشهر	۲۵۱۰	۲۷۹۹
۹	عباس آباد	مازندران	۹۴۸۲	۱۰۰۲۲	۳۴	بندر مینر	بوشهر	۱۶۰۰۸	۱۸۷۲۲
۱۰	بندلرود	مازندران	۴۷۰	۳۳۲۹	۳۵	بندر کنگان	بوشهر	۱۷۵۳۲	۱۹۵۶۲
۱۱	لنگرکین	مازندران	۳۳۶۵۰	۳۶۸۹۶	۳۶	کیش	هرمزگان	۸۰۴۷	۸۲۸۲
۱۲	ککلم و سادات محله	مازندران	۱۶۲۲۹	۱۷۶۸۲	۳۷	بندر چارک	هرمزگان	۲۳۲۷	۲۹۱۲
۱۳	رامسر	مازندران	۲۸۸۵۳	۳۰۶۹۷	۳۸	بندر لنگه	هرمزگان	۲۱۱۷۴	۲۲۱۳۲
۱۴	کلاردشت	مازندران	۴۹۷۲	۶۰۴۱	۳۹	بندر گتک	هرمزگان	۲۱۹۲۰	۲۲۵۸۲
۱۵	چارکسر	گیلان	۱۰۶۳۶	۱۰۷۵۵	۴۰	بندر خجیر	هرمزگان	۸۲۵۳	۱۲۲۹۱
۱۶	کلایچر	گیلان	۱۲۹۲۲	۱۳۸۸۲	۴۱	بندر سوزا	هرمزگان	۱۲۶۴۲	۲۷۱۱
۱۷	رودسر	گیلان	۳۳۰۰۸	۳۲۶۸۵	۴۲	قشم	هرمزگان	۱۳۵۵۶	۱۷۸۵۴
۱۸	بندر کیشهر	گیلان	۱۴۱۲۲	۱۴۲۲۸	۴۳	بندر عباس	هرمزگان	۲۷۲۵۷۸	۲۷۰۶۲۷
۱۹	مقدرانلر	گیلان	۹۸۵۳۴	۱۰۲۵۸	۴۴	هرمز	هرمزگان	۲۷۶۸	۵۱۰۹
۲۰	آستارا	گیلان	۲۰۶۶۶	۲۶۶۱۷	۴۵	بندر سیریک	هرمزگان	۲۶۲۷	۴۲۰۲
۲۱	بندر کز	گلستان	۱۵۷۲۵	۱۸۴۵۲	۴۶	بندر جاسک	هرمزگان	۱۰۶۷	۱۲۴۲۲
۲۲	بندر ترکمن	گلستان	۲۸۷۸۲	۳۵۵۲۷	۴۷	چابهار	سیستان و بلوچستان	۲۱۵۵۹	۲۵۵۶۶
۲۳	بندر ماسر شهر	خوزستان	۸۸۲۹۴	۱۰۰۲۲۶	۴۸	کدوک	سیستان و بلوچستان	۲۲۶۵۵	۲۴۰۱۷
۲۴	آبادان	خوزستان	۲۰۶۰۷۲	۲۶۲۲۹۹	۴۹	شرقیانه	آذربایجان شرقی	۴۱۴۹	۴۱۵۱
۲۵	خرم‌شهر	خوزستان	۱۰۵۴۲۶	۱۲۸۰۶۷	۵۰	قیوشهر	آذربایجان غربی	۴۰۹۲	۴۱۰۷
			جمع	۱۶۹۷۰۲۲				جمع	۱۶۹۷۸۲۷

جمعیت در کرانه‌ها

و ضرورت برنامه‌ریزی

ناصر عظیمی

دکتر در جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

پاسخ گوید، این است که منطقه ساحلی اساساً چه نمایی با دیگر پهنه‌های خشکی دارد و در منطقه ساحلی به این وسعت در ایران در طول سی سال اخیر چه گواهی‌هایی در زمینه جذب جمعیت و توسعه شهری خاکم بوده است؛ نیز؛ برای برنامه‌ریزی این منطقه وسیع تاکنون چه تمهیداتی اندیشیده شده است؟ همه اینها البته به اجمال بررسی می‌شود.

ساحل به عنوان پدیده‌ای مکانی، دارای موقعیت ویژه‌ای در پهنه کره خاکی است. این موقعیت ویژه به دلیل برخورد آب کره (هیدروسفر)، سنگ کره (لیتوسفر) و هوا کره (اتمسفر) در امتداد یک خط، یعنی جایی که آب و خشکی با هم تلاقی می‌کنند و خط ساحلی نامیده می‌شود، پدید می‌آید. همین ویژگی انحصاری گونه‌ای رانت مکانی به ساحل می‌دهد که جذابیتی برای سکونت و فعالیت فراهم می‌کند. اگر این رانت مکانی با پتانسیل‌های مناسب دیگری نظیر خوش آب و هوایی، سواحل شنی و گم عمیق، برپدگی‌های ساحلی برای استفرار و بهلولگیری وسایل حمل و نقل دریایی به منظور استفاده از منابع آبزیان و ارتباط با سرزمین‌های سوی دیگر آب، دسترسی به منابع معدنی، دارا بودن منابع آبی مطمئن، چشم‌انداز زیبا، موقعیت ژئوپولیتیکی و همجواری با ساخت‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی مناسب توسعه در سوی دیگر آب‌ها تکمیل گردد، آن‌گاه ساحل مورد نظر به تناسب دارا بودن یک یا مجموعه‌ای از این عوامل رانت آفرین، توانایی ایجاد



A. Y. Fakhriyev

طول سواحل ایران در قیاس با بسیاری از کشورها بالاست و مجموع آن در نوار شمالی و جنوبی به ۲۷۰۰ کیلومتر می‌رسد که ۶۵۷ کیلومتر آن در شمال و ۲۰۴۳ کیلومتر در جنوب کشور واقع شده است. به عبارت دیگر، بیش از ۳۰ درصد مرزهای ۸۷۳۱ کیلومتری کشور، خط ساحلی است. همان گونه که می‌دانیم، تمام مرز ساحلی جنوب کشور ما را مرز آبی - و آن هم آب‌های آزاد بین‌المللی - تشکیل می‌دهد. بخش عمده‌ای از مرز شمالی کشور نیز با آب محدود شده است. از این منظر می‌توان ایران را کشوری نسبتاً ساحلی نامید. بررسی که این مقاله کوتاه می‌خواهد به آن





سال بود که پدیده‌ای به نام اوقات فراغت مطرح گردید. البته اوقات فراغت همچنین محصول افزایش راندمان کاری بشر در یرنو اختراع ماشین‌ها (که امتداد دست انسان تنگی می‌شد) و در نتیجه دستیابی انسان به مزایا اقتصادی افزون‌تر در قبال ساعت کاری واحد بود. اختراع اتومبیل، قطار، هواپیما و احداث جاده‌ها و اتوبان‌ها برای تسهیل رفت و آمدها و به ویژه کاهش فاصله مکانی و زمانی بین محل سکونت و تفریح به حجم تقاضا برای استفاده از مکان‌های گردشگری حتی در فاصله‌های بسیار دورتر از محل سکونت مجال بیشتری داد. یکی از مکان‌هایی که در دنیای مدرن

پتانسیل متناسب با آن را برای جذب جمعیت، فعالیت و روند توسعه در خود خواهد داشت، نباید فراموش کرد که هر یک از عواملی که برشمردیم ممکن است در شرایط زمانی و تاریخی مختلف بسترهای متفاوتی را برای توسعه و پیشرفت منطقه ساحلی فراهم سازد. به عنوان مثال خوش آب و هوایی برای گذران اوقات فراغت که امروزه در پرتو صنعت پربازده گردشگری وجه مهمی در اقتصاد و رونق مناطق جذب گردشگر پیدا کرده است، در گذشته فاقد ارزش مادی برای این گونه فعالیت به حساب می‌آمد. تنها با پدید آمدن دنیای مدرن و نظم و نسق پیدا کردن زمان کار در طول روز و ماه و

جدول ۱- تغییرات جمعیتی استان‌های شمالی و جنوبی کشور در دوره ۱۳۷۵ - ۱۳۴۵

نسبت تراکم سال ۷۵ به ۴۵	تراکم نفر در کیلومتر مربع		جمعیت				استان	ساحل
			۱۳۷۵		۱۳۴۵			
	۱۳۷۵	۱۳۴۵	برصد از کل کشور	تعداد	برصد از کل کشور	تعداد		
۱/۷۵	۱۴۱	۹۲	۲/۷۲	۲۲۲۱۸۵۶	۵/۰۹	۱۲۱۱۱۵۱	گیلان	شمال
۲/۲	۹۰	۴۱	۶/۷۱	۲۰۲۸۲۹۶	۷/۲۷	۱۸۴۱۶۳۷	مازندران و گلستان	
۴	۱۳۰	۷۰	۱۰/۲۴	۶۲۷۰۱۹۲	۱۲/۳۷	۳۱۲۲۷۸۶	جمع شمال	
۲/۴۶	۵۹	۲۵	۶/۱۲	۲۷۲۳۷۷۲	۶/۲۲	۱۵۷۸۰۲۹	خوزستان	جنوب
۲/۹	۲۲	۱۱	۱/۲	۷۲۲۶۷۵	۰/۹۹	۲۵۱۹۲۱	دره شهر	
۳	۱۵	۵	۱/۷۷	۱۰۶۲۱۵۵	۱/۳۷	۲۴۴۹۱۰	هرمزگان	
۴	۹	۳	۰/۲۴	۱۵۳۹۹۲	۰/۱۹	۶۸۳۶۷	شهرستان چابهار	
۲/۵۲	۲۳	۱۲	۹/۵	۵۷۰۶۵۱۲	۸/۷۹	۲۲۲۳۸۰۷	جمع جنوب	
۲/۰۴	۵۵	۲۷	۱۹/۹۴	۱۱۹۷۷۷۰۶	۲۹/۹۷	۵۸۱۸۹۳۸	جمع شمال و جنوب	

منبع: از قام: نشریات سرشماری عمومی نفوس و مسکن، مرکز آمار ایران

جدول ۲- تغییرات جمعیتی شهرهای بندری ۲۵ هزار نفر و بیشتر سواحل شمال و جنوب کشور در دوره ۱۳۷۵-۱۳۴۵

سال	شهرهای بندری ۲۵ هزار نفر و بیشتر	۱۳۴۵		۱۳۷۵	
		جمعیت	درصد از کل جمعیت شهری	جمعیت	درصد از کل جمعیت شهری
شمال	اسلامشهر	۱۰۵۴۷	-/۱۱	۳۰۶۶۶	-/۱۸
	انزلی	۴۱۷۸۵	-/۲۲	۹۸۵۲۴	-/۲۷
	بفلسر	۱۱۷۸۱	-/۱۲	۲۸۴۲۶	-/۲۰
	فریدون کنگر	۸۸۸۲	-/۰۹	۲۷۹۷۶	-/۱۵
	بندر ترکمن	۱۲۰۵۱	-/۱۲	۲۸۷۸۲	-/۲۱
جمع		۸۶۰۶۶	-/۸۸	۳۳۳۶۱۲	-/۶۲
جنوب	آبادان	۲۷۲۹۶۲	۳۷۹	۲۰۶۰۷۳	-/۵۶
	خرمشهر	۸۸۵۳۶	-/۲۰	۷۰۵۶۳۶	-/۲۹
	بندر ماهشهر	۱۶۵۹۴	-/۱۷	۸۸۳۱۴	-/۲۲
	بندر امام خمینی	۶۰۱۲	-/۰۴	۵۵۹۲۶	-/۱۵
	بندر گلپوه	۷۹۵۵	-/۰۸	۵۰۲۵۲	-/۱۴
	بوشهر	۲۲۵۴۷	-/۲۲	۱۴۲۶۴۱	-/۲۹
	مندر عسکری	۲۲۶۲۷	-/۲۵	۲۷۲۵۷۸	-/۲۷
	چابهار	۳۸۲۸	-/۰۲	۳۳۶۱۸	-/۰۹
	جمع با شهرهای آبادان و خرمشهر	۳۵۳۰۶۲	۳۶۲	۹۵۸۱۴۸	۲/۶
جمع بدون شهرهای آبادان و خرمشهر	۹۱۵۶۲	-/۱۲	۶۲۴۲۱۹	۱/۷۶	

منخذ ارقام: تشریفات سرشماری عمومی نفوس و مسکن، مرکز آمار ایران

و سازندگان و گلستان از کل جمعیت کشور به ترتیب از حدود ۵/۱ و ۷/۲ درصد در سال ۱۳۴۵ به ۳/۷ و ۶/۷ درصد در سال ۱۳۷۵ کاهش یافته است؛ در حالی که در همین دوره سهم جمعیتی استان‌های ساحلی جنوب کشور یعنی خوزستان، بوشهر، خرمگان و شهرستان چابهار به ترتیب از ۶/۲۳، ۰/۹۹، ۱/۳۷ و ۰/۱۹

استان‌های جنوبی به دلیل وجود سرمایه‌گذاری‌های کلان در نفت و گاز و رویکرد ایجاد مناطق آزاد تجاری کیش، قشم و چابهار در نوار ساحلی جنوب ظرفیت‌های جدیدی را برای جذب جمعیت، فعالیت و اشتغال پدید آورده‌اند

درصد به ۶/۲۴، ۱/۲، ۱/۷۷، ۰/۲۶ درصد افزایش نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، اگرچه افزایش سهم جمعیتی استان خوزستان به دلیل جنگ و مهاجرت در دهه ۶۰ چندان محسوس نیست، لیکن بدون استثنا تمام سواحل جنوب سهم جمعیتی خود را نسبت به کل جمعیت کشور در دوره مذکور افزایش داده‌اند. شاخص تغییرات تراکم جمعیت نیز همین واقعیت را به گونه‌ای دیگر نشان می‌دهد. آن گونه که پیداست، آهنگ افزایش تراکم جمعیت در استان‌های شمالی کشور به مراتب کندتر از جنوب کشور بوده است. به عنوان مثال شاخص نسبت تراکم جمعیت سال ۷۵ به ۲۵ در شمال ۲ بوده، در حالی که در جنوب این شاخص به بیش از ۲/۵ رسیده است. این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که در مجموع

برای گذران اوقات فراغت بیش از هر جای دیگر مورد توجه قرار گرفت. سواحل بود که در فصول گردشگری دارای آب و هوای مناسب، چشم‌اندازهای زیبا و دل‌انگیز و سواحل شنی یا عمیق کم بود. بدین ترتیب تحولات اجتماعی-اقتصادی جوامع مدرن در پرتو دستیابی به اوقات فراغت روزافزون، به سواحل به عنوان یک مکان جغرافیایی مزیتی اعطا کرد که در گذشته به هیچ وجه دارای مزایای چنین رانت مکانی نبود. در مورد حمل و نقل دریایی، شیلات، استخراج نفت و گاز، گسترش بازرگانی خارجی و نظایر اینها در دنیای مدرن نیز می‌توان مزیت مکانی روزافزون سواحل را به عین دید. با این حال چنان که پیش‌تر نیز گفته شد، به تناسب عوامل مساعدی که سواحل می‌توانند از آنها بهره‌مند شوند، این مناطق پویایی و سهم بیشتری از جذب جمعیت و فعالیت ملی را به خود اختصاص می‌دهند. بدین ترتیب ممکن است در برخی موارد عواملی متأثر از ساخت اجتماعی و اقتصادی مانع بروز استعداد توسعه بخش سواحل شوند و چالشی را در مقابل آن ایجاد کنند. به عنوان مثال می‌توان سواحل شمال و جنوب را در جذب جمعیت، فعالیت و توسعه شهری در طول ۳۰ سال گذشته با هم مقایسه کرد. جداول ۱ و ۲ به همین منظور تهیه شده‌اند. در جدول ۱ تغییرات جمعیتی کمی توان آن را به گونه‌ای به جای شاخص کمی تغییرات اجتماعی و اقتصادی تلفی کرد، در استان‌های ساحلی شمال و جنوب در محدوده تقسیمات کشوری ۱۳۷۵ بازسازی و نشان داده شده است. همان گونه که پیداست، همه شاخص‌ها نشان دهنده افزایش سهم جمعیتی سواحل جنوب و، بر عکس، کاهش آن در استان‌های ساحلی شمال است. به عنوان مثال سهم جمعیتی گیلان

استان‌های جنوبی به دلیل وجود سرمایه‌گذاری‌های کلان در نفت و گاز و رویکرد ایجاد مناطق آزاد تجاری-کشور، قشم و چابهار در نوار ساحلی جنوب ظرفیت‌های جدیدی را برای جذب جمعیت، فعالیت و اشتغال پدید آورده‌اند.

برعکس، عواملی چون بالا بودن تراکم جمعیت در استان‌های شمالی، حاکمیت اقتصاد کشاورزی (که در دنیای مدرن فاقد توان اشتغال‌زایی است) و فقدان سرمایه‌گذاری صنعتی مؤثر و برخی عوامل اجتماعی دیگر، به کندی آهنگ مهاجرت دامن زده و در نتیجه موجب شده است تا سهم جمعیت این منطقه ساحلی از کل کشور رو به کاهش باشد.

چنان که پیش‌تر اشاره شد، رانت مکلان به سواحل فرصت بهره‌گیری مناسب در اقتصاد مدرن را داده است. این فرصت مکانی برای تمام سواحل یکسان نیست، بلکه در نقاط ویژه‌ای که مورفولوژی ساحلی امکان ایجاد بندر را پدید آورده است و توپوگرافی پست‌ترانه نیز عبادلات با سرزمین داخلی را تسهیل می‌کند و همچنین مناطق همجوار در سوی دیگر آنها توان بر همکنش اقتصادی مناسبی داشته باشند، در آن صورت رانت مکلان در سواحل به‌طور موضعی افزایش می‌یابد و بستر مناسب‌تری برای توسعه و سرمایه‌گذاری در نقاط معین فراهم می‌کند. از این منظر می‌توان خط ساحلی را به خط آهن تشبیه کرد. بدین معنی که عبور خط آهن از کنار شهر، روستا، کارخانه، مزرعه و سایر نقاط به خودی خود دل‌زای هیچ ارزشی نیست، زیرا امکان دسترسی به حمل و نقل ریلی تنها در تقاطعی مسر است که ایستگاه راه آهن احداث شده

اسکله‌ها در شهرهای بندری درست به مانند ایستگاه‌های راه آهن امکان سواحل برای بهره‌گیری و دستیابی به آب‌های ساحلی به شمار می‌آیند

باشد. میزان بهره‌گیری از راه آهن نیز به نوع ایستگاه دسترسی مثل ایستگاه درجه ۲ و ۳ معطوف است. خط ساحلی نیز بدون داشتن اسکله و بندر نمی‌تواند ارتباط و دسترسی انسان به دریا و آب‌ها را میسر کند. از این منظر اسکله‌ها در شهرهای بندری درست به مانند ایستگاه‌های راه آهن، امکان سواحل برای بهره‌گیری و دستیابی به آب‌های ساحلی به شمار می‌آیند. از این رو بررسی روند توسعه و گسترش شهرهای بندری به عنوان مکان‌های مهم در ساحل، شاخص مناسبی برای روند جذب جمعیت و فعالیت در این منطقه است و می‌تواند نشان دهد که چه گرایشی در طول ۳۰ سال اخیر بر منطقه ساحلی و پست‌ترانه‌های آن حاکم بوده است. بدین منظور جدول ۴ تهیه شده است که در آن تغییرات جمعیتی شهرهای بندری بالای ۲۵ هزار نفر در سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵ در سواحل شمال و جنوب کشور با سال ۱۳۴۵ مقایسه شده‌اند.

همان گونه که پنداشت، همان گرایشی که در بررسی تغییرات کل جمعیت استان‌های ساحلی شمالی و جنوبی آشکار است، در بررسی نقاط شهری نیز دیده می‌شود. با این تفاوت که دو شهر آبادان و خرمشهر در سواحل جنوب به دلیل جنگ و خالی بودن شهر در نزدیک به یک دهه سهم خود را نسبت به کل جمعیت شهری

کشور کاهش داده‌اند. یادآوری می‌شود که آبادان در سال ۱۳۳۵ بیش از ۲۷۰ هزار نفر جمعیت داشت و در میان شهرهای بندری ایران هم در شمال و هم در جنوب به عنوان شهری مدرن، از هر نظر بی‌رقیب به شمار می‌آمد. این شهر به دلیل استقرار قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین پالایشگاه نفت خاورمیانه، در پیدایش شهر مدرن در ایران پیشتاز و الگویی برای شهرسازی ایران بوده است. در هر حال مقایسه شهرهای بندری شمال و جنوب بدون در نظر داشتن دو شهر آبادان و خرمشهر نشان می‌دهد که بدون استثنا شهرهای جنوب، سهم جمعیتی خود را از کل جمعیت شهری کشور در طول ۳۰ سال (۱۳۴۵ تا ۱۳۷۵) به نحو مشهودی افزایش داده و از ۰/۹۳ درصد در سال ۱۳۴۵ به ۱/۷۶ درصد در سال ۱۳۷۵ یعنی نزدیک به دو برابر رسانده‌اند. در همین حال سهم جمعیتی شهرهای بندری شمال کشور در همین دوره از ۰/۸۸ درصد به ۰/۶۴ درصد کاهش یافته است.

در ستون آخر جدول ۲ شاخص نسبت سهم جمعیتی شهرهای ساحلی به کل جمعیت شهری کشور بر مبنای سال ۱۳۷۵ به ۱۳۴۵ محاسبه گردیده است. در این شاخص سال پایه ۱۰۰ فرض شده و تغییرات جمعیتی شهرهای بندری مورد بررسی طی ۳۰ سال منتهی به سال ۱۳۷۵ به دست داده شده است. چنان که پنداشت در میان تمام شهرها بیشترین کاهش سهم جمعیتی به شهر آبادان اختصاص دارد که از ۱۰۰ در سال پایه به ۲۰ رسیده است. شهرهای شمالی چنان که پیش‌تر گفتیم تماماً با کاهش سهم روبه‌رو بوده‌اند و بیشترین کاهش نیز به شهر انزلی و کمترین آن به فریدونکنار تعلق دارد. که به ترتیب از ۱۰۰ به ۶۳ و ۸۹ کاهش یافته‌اند. شهرهای جنوبی به جز دو شهر آبادان و خرمشهر، سهم خود را از کل جمعیت شهری به نحو چشمگیری افزایش داده‌اند. شاخص‌های محاسبه شده نشان می‌دهد که شهرهای چابهار، امام خمینی و بندرعباس به ترتیب از شاخص پایه ۱۰۰ در سال ۱۳۴۵ به ۲۵۰، ۳۰۰ و ۲۱۱ در سال ۱۳۷۵ افزایش سهم داشته‌اند. بدین ترتیب روند حاکم بر تحولات جمعیتی در سواحل شمال و جنوب کشور هم از نظر کل جمعیت استان‌های ساحلی و هم جمعیت شهرهای بندری بالای ۲۵ هزار نفر، در ۳۰ سال اخیر روند کاملاً متقارنی را نشان می‌دهد. بدین معنی که سهم جمعیتی سواحل شمال در حال کاهش بوده است، اما سهم جمعیتی سواحل جنوب از کل جمعیت و جمعیت شهری به‌طور محسوس افزایش یافته است.

سواحل و برنامه‌ریزی

صرف نظر از برخی برنامه‌های بخشی در زمینه استخراج نفت و گاز، نادر و کشتیرانی، شیلات، گمرکات و طرح‌های جامع شهری و ناحیه‌ای در سواحل ایران، برنامه‌ریزی فرابخشی و یکپارچه‌ای برای منطقه وسیع ساحلی ایران که موضوع آن خاص سواحل باشد تدوین و اجرا نشده است. خلأ برنامه‌ریزی کلان‌نگر موجب شده است تا نحوه توسعه کالبدی و کاربری زمین و تخریب منابع حاشیه سواحل - به ویژه در نواحی خوش آب و هوای ساحلی شمال که سخت‌برای استفاده‌های گردشگری در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته است - مشکلات زیادی پدید آورد. با این حال واقعیت این است که مسائل و مشکلات موجود در سواحل شمال کشور که



شهر

ساحلی انتخاب شده، که کاملاً قابل تشخیص و نشانه گذاری است. به عبارت دیگر، بر طبق قانون چنانچه اراضی خشکی مجاور سواحل دریای خزر به ارتفاع ۱/۵ متری از مبدأ سطح تراز این دریا در سال ۱۳۴۲، فراتر (جنوبی تر) از حادۀ اصلی سراسری ساحل کشیده شده باشد، مرز اراضی مستحدثت به جادۀ مذکور محدود و «سدود می شود و از آن تجاوز نخواهد کرد. در غیر این صورت مرز اراضی دولتی تا جایی پیش می رود که ارتفاع خشکی تا ۱/۵ متری بالاتر از سطح دریای خزر در تراز سال ۱۳۴۲ برسد. در بند «ب» همین ماده عرض اراضی در سواحل جنوب نیز تعیین شده است.

«ب - عرض اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان دو کیلومتر از آخرین حد پیشرفت آب دریا در بالاترین نقطه مد خواهد بود». ظاهراً چون فرض شده است که در سواحل جنوب پس روی آب وجود نخواهد داشت، بنابراین برای سواحل دریای عمان و خلیج فارس، اراضی مستحدثت پیش بینی نشده و تنها عرض «اراضی ساحلی» - که آن هم متعلق به دولت است - از آخرین مد تعیین شده است. حریم سواحل در بند «د» ماده ۲ مشخص شده که علی الاصول باید به این معنی باشد که ضوابط و مقررات ساخت و ساز ناظر بر هر گونه ساخت و ساز در آن حریم است:

«د - عرض حریم دریای خزر شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ و عرض حریم دریای خزر رضایه (ارومه) شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۵۲ و عرض حریم خلیج فارس و دریای عمان شصت متر از آخرین نقطه مد می باشد». به عبارت دیگر، عرض حریم با مبادی تعریف شده برای هر کدام از سواحل به پهنای ۶۰ متر از خط ساحلی تعریف شده است که می بایست طبق تبصره ۱ ماده ۲، وزارت کشاورزی وقت طی حداکثر پنج سال حریم سواحل کشور را از طریق نقشه برداری شناسایی و با علائم مشخص کند تا حریم سواحل به طور عینی برای همگان شناخته شود و تجاوز به آن - دست کم به آسانی -

اکنون در برخی محورها به وضعیت بحرانی رسیده است، تنها به فقدان برنامه و قانون مربوط نمی شود بلکه بخش عمده ای از آن محصول اجرای بد و یا اساساً اجرا نکردن قوانین موجود است. در این مورد می توان با نگاهی به «قانون اراضی مستحدثت و ساحلی»، بررسی کرد که آیا واقعاً با همین قوانین موجود این امکان وجود نداشت که جلوی بسیاری از مسائل پدید آمده را گرفت؟

قانون اراضی مستحدثت و ساحلی که در ۱۳۵۴/۴/۱۶ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسید و سپس در تاریخ ۱۳۵۴/۴/۲۹ به عنوان قانون برای اجرا ابلاغ شد، در ماده یک به تعریف اصطلاحات مورد استناد قانون پرداخته و ابتدا مفهوم اراضی مستحدثت را چنین تعریف کرده است: «اراضی مستحدثت عبارت است از زمین هایی که در نتیجه پایین رفتن سطح آب یا هر نوع جریان آب در کرانه های دریا و دریاچه ها و جزایر یا در نتیجه پایین رفتن آب یا خشک شدن تالاب ها ظاهر و یا ایجاد می شوند». در این قانون همچنین «اراضی ساحلی» نیز بدین گونه تعریف شده است: «اراضی ساحلی، پهنه ای است با عرض مشخص از اراضی مجاور دریا و دریاچه یا خلیج که حداقل از یک سو به کنار دریا یا دریاچه یا خلیج متصل باشد». آن گاه در ماده ۲ قانون، عرض اراضی ساحلی و مستحدثت و حریم مربوط به شرح زیر تعیین شده است:

«الف - عرض اراضی مستحدثت دریای خزر خط تراز می است به ارتفاع یکمصد و پنجاه سانتی متر از سطح آب در آخرین نقطه پیشرفت آب دریا در سال ۱۳۴۲؛ ولی در نقاطی که این خط به جادۀ سراسری عمومی ساحلی فعلی برخورد می کند، حد اراضی مستحدثت جادۀ مزبور است». بدین ترتیب اراضی مستحدثت که در بندهای دیگر تأکید می شود متعلق به دولت است، که با دو شاخص کمی و عینی به روشنی تعیین شده است. شاخص کمی ۱۵۰ سانتی متر (یک و نیم متر) بالاتر از سطح آب دریای خزر در سال ۱۳۴۲، تعیین شده است. شاخص دیگر، حد جادۀ سراسری



نقدن تفسیر

در ماده ۴، همین حکم با اندکی مسامحه در مورد سواحل جنوب نیز تسری داده شده است. لازم است یادآوری کنیم که در همه جای این قانون، میزان حساسیت قانونگذار به اراضی ساحلی شمال بسیار بیشتر از سواحل جنوب و یا دریاچه ارومیه است. این امر نشان دهنده آن است که در سی سال پیش نیز به گونه‌ای چشم‌اندازی از شرایط بحران امروزی تصرف اراضی سواحل شمال نزد قانونگذار وجود داشته است. به عنوان مثال، برای سواحل شمال کشور تنها تا تاریخ ۱۳۴۲/۷/۱۳ ثبت املاک به نام اشخاص پذیرفته شده، در حالی که همین موضوع برای سواحل جنوب تا تاریخ تصویب این قانون یعنی ۱۳۵۲/۴/۱۶ مجاز دانسته شده است.

ماده ۴- کلیه اراضی دریای عمان و خلیج فارس و دریاچه رضائیه [ارومیه] که تا تاریخ تصویب این قانون به نام اشخاص در دفتر املاک به ثبت نرسیده باشد، متعلق به دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آن را ندارند و در صورتی که نسبت به اراضی مزبور تقاضای ثبت شده ولی منجر به ثبت ملک به متقاضی در دفتر املاک نشده باشد، تقاضای ثبت باطل است. اداره ثبت محل نیز مکلف است تقاضای ثبت اراضی مزبور را از وزارت کشاورزی و منابع طبیعی و یا سایر سازمان‌های دولتی که در این اراضی تصرفاتی دارند، با تأیید وزارت کشاورزی و منابع طبیعی بپذیرند. (برای متن کامل قانون، ن. گ. مجموعه قوانین، تصویب‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌های آب و فاضلاب، ج ۲، وزارت نیرو ۱۳۸۲)، لازم به یادآوری است که در ماده ۱۴ این قانون تأکید شده است که وزارت کشاورزی آیین‌نامه این قانون را تهیه کند و به تصویب هیئت وزیران برساند؛ که این کار به دلایل نامعلومی انجام نشد.

بدین ترتیب قانون حتی بدون آیین‌نامه نیز به اندازه کافی روشن و شفاف و قابل اجراست. به نظر می‌رسد که بحران تصرف غیرقانونی اراضی ساحلی به ویژه در سواحل شمال کشور تا حدود زیادی محصول عدم اجرای قانون است، نه فقدان آن. با این حال وجود مسائل بحران‌زا در سال‌های اخیر سازمان‌های مختلف را به نگیو انداخته است تا به گونه‌ای بتوانند بر مشکلات پدید آمده فائق

میسر نباشد. تبصره ۱- وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مکلف است حداکثر ظرف پنج سال از تاریخ تصویب این قانون حدود آن قسمت از حریم اراضی مستحدث دریای خزر را که تاکنون علامتگذاری نشده و نیز حریم و اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و دریاچه رضائیه [ارومیه] را شناسایی و نقشه برداری و با نصب علائم، مشخص کند. این حد پس از تشخیص از اجزاء حریم با اراضی مستحدث یا ساحلی قطعی است. اراضی مستحدثی که بعد از این قانون ایجاد می‌شود، به عرض حریم مذکور اضافه خواهد شد. بدون ترتیب یا عقب‌نشینی احتمالی سواحل، پهنای حریم ۶۰ متر ثابت نخواهد بود بلکه اراضی به دست آمده جدید از عقب‌نشینی به پهنای ۶۰ متر حریم تعیین شده در قانون، اضافه خواهد شد. در ماده ۲، قانونگذار با تأکید، تمام ادارات ثبت و وزارت کشاورزی را مکلف و موظف به اجرای قانون کرده است و حتی تقاضای ثبت ملک کسانی را که در خواست ثبت اراضی مذکور را به نام خود کرده‌اند، باطل اعلام کرده و بدون هیچ ابهامی این زمین‌ها را متعلق به دولت دانسته است.

ماده ۲- کلیه اراضی مستحدث کشور متعلق به دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آنها را ندارند و در صورتی که نسبت به اراضی مذکور درخواست ثبت شده باشد، آن درخواست باطل است [ادارات ثبت محل مکلف‌اند تقاضای ثبت اراضی مزبور را از وزارت کشاورزی و منابع طبیعی یا سایر سازمان‌های دولتی که در آنها تصرفاتی دارند یا تأیید وزارت کشاورزی و منابع طبیعی بپذیرند]. تبصره ۱ ماده ۳ قانون، تنها آن افرادی را که قبل از تاریخ ۱۳۴۲/۷/۱۳ ملک خود را به ثبت رسانده و با حکم قطعی مالکیت به نام آنها صادر شده است، استثنا کرده است. این بدان معنی است که ثبت املاک خارج از شمول این قانون، قاعدتاً و جابجایی قانونی است و اراضی آنها متعلق به دولت است.

تبصره ۱- اراضی مستحدث دریای خزر که از طرف اشخاص تقاضای ثبت شده و تا تاریخ ۱۳۴۲/۷/۱۳ (موضوع تصویب‌نامه شماره ۴۱۷۲۰ - ۱۳۴۲/۷/۱۳)، ملک به نام آنها در دفتر املاک به ثبت رسیده و یا حکم قطعی مالکیت به نفع اشخاص تا تاریخ مذکور صادر شده باشد از مقررات این قانون مستثنی است.

به نظر می‌رسد که بحران تصرف غیرقانونی اراضی ساحلی به ویژه در سواحل شمال کشور تا حدود زیادی محصول عدم اجرای قانون است، نه فقدان آن

آیند، در این میان از اوایل سال ۱۳۸۰ سازمان بندر و کشتیرانی برنامه‌ای را با عنوان «مدیریت یکپارچه منطقه ساحلی (Integrated Coastal Zone Management)» - یا به اختصار ICZM - در دستور کار خود قرار داده است. فرض بر این است که مشکلات سواحل بیش از همه ناشی از فقدان برنامه و مدیریتی قریب‌بخش است. به عبارتی دیگر، هم چندگانگی در مدیریت سواحل و هم فقدان برنامه‌ای قریب‌بخشی که به صورت یکپارچه تمام اهداف بخشی را یکجا هماهنگ کند، هدایت و مدیریت کند، موجب شده است تا از خلأ پدید آمده امکان تعرض به سواحل و قوانین موجود به آسانی میسر شود. متأسفانه این معالجات به دلیل نبودن موضوع مطالعه در کشور تا کنون با سرعت دلخواه پیش نرفته است. با این

حال مرحله مقدماتی طرح با تدوین شرح خدمات و تعیین شکل اجرایی مطالعات، اکنون تهیه نقشه کاربری اراضی و لندفرم سواحل در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ برای عرض ۲۰ کیلومتر از خط ساحلی را در دست اقدام دارد. تهیه نقشه کاربری از تصاویر ماهواره‌ای در مقیاسی چنین، نخستین بار برای سراسری سواحل کشور در شمال و جنوب تهیه می‌شود و می‌تواند نه فقط در این طرح بلکه برای هر نوع برنامه‌ریزی و اقدام عمرانی در سواحل مفید باشد. طبق شرح خدمات مطالعات ICZM، هدف نهایی طرح رسیدن به نتایج یا خروجی‌های زیر خواهد بود:

۱- نخستین هدف تعیین مرز حوزه مدیریت بگیاچه ساحلی در خشکی و آب و تقسیمات فرعی مربوط به آن است؛ چرا که نهایتاً می‌باید مدیریت بگیاچه ساحلی در این محدوده که منطقه ساحلی نامیده خواهد شد، قابلیت اجرا داشته باشد.

۲- تهیه طرح مدیریت زیست محیطی سواحل یکی دیگر از هدف‌هاست که در آن برای جلوگیری از آسیب‌رساندن فعالیت‌های بخشی، منطقه ساحلی به صورت اکوسیستم واحد مدیریت خواهد شد. بدیهی است که در این طرح نقش سازمان محیط زیست به هیچ‌وجه نقصان پذیر نیست بلکه هدف آن است که مدیریت بگیاچه به کمک سازمان محیط زیست بشتابد و نظارت بر فعالیت‌های بخشی و احیانا مخرب را با هماهنگی بیشتری مسیر سازد.

۳- تهیه نقشه کاربری مطلوب زمین‌ها (زونینگ) یکی از خروجی‌های مهم این طرح محسوب می‌شود که در آن تکلیف تمام زمین‌های منطقه ساحلی از نظر بهترین کاربری با استفاده از نتایج مطالعات انجام شده در سازمان‌های بخشی نظیر وزارت جهاد کشاورزی، سازمان محیط زیست و نظایر آنها، و همچنین نقشه کاربری تهیه شده از تصاویر ماهواره‌ای IRS به دست داده خواهد شد. ضوابط و مقررات ناظر بر زونینگ نیز با استفاده از قوانین موجود و پیشنهادی تهیه خواهد شد.

۴- تعیین ساختار مدیریت بگیاچه برای مدیریت در منطقه ساحلی یکی دیگر از خروجی‌هاست که در آن ساخت مدیریت و وظایف اصلی مدیریت در محدوده تعیین شده منطقه ساحلی برای جلوگیری از ناهماهنگی فعالیت‌های سازمان‌های بخشی به زبان یکدیگر، و البته همچنین به زبان منطقه ساحلی، و حل تعارض و تضاد منافع سازمان‌های بخشی و خصوصی به سود منافع کلان و عمومی مطرح شده است.

۵- تهیه پیش‌نویس قوانین و مقررات برای مدیریت بگیاچه ساحلی پس از بررسی دقیق قوانین موجود و شناسایی خلأهای قانونی در آنها و تدوین پیش‌نویسی برای تصویب در مراجع رسمی کشور.

۶- نوار ساحلی به عنوان باریکه‌ای به عرض حدود ۲۰۰ متر از خط ساحلی یکی از حساس‌ترین محدوده‌ها در طرح مدیریت بگیاچه منطقه ساحلی محسوب می‌شود. بنابراین تهیه برنامه مدیریت نوار ساحلی یکی دیگر از اهداف یا خروجی‌های این طرح محسوب می‌شود که در پیشانی منطقه ساحلی با مقیاس بزرگ‌تر و با هدف بیشتر جهت‌دهی سواحل تهیه خواهد شد.

۷- طرح تهیه مشارکت عمومی در سواحل، خروجی دیگری است که در این برنامه‌ریزی قرار است شکل و شیوه آن مشخص

شود؛ زیرا قرض بر این است که در جهان امروز بدون مشارکت افرادی که در اجرای برنامه منافع و زیان‌هایی متوجه آنهاست، امکان هیچ موفقیتی وجود ندارد. سهیم کردن سازمان‌های دولتی و خصوصی و همچنین جامعه مدنی در تصمیم‌گیری‌ها هدف نهایی این طرح خواهد بود.

۸- سرانجام تهیه طرح ارزشیابی و نظارت، که ناظر بر چگونگی پیشرفت صحیح مدیریت بگیاچه خواهد بود. در این طرح قرار است عناصری برای نظارت و ارزشیابی مستمر تعبیه شود، تا به طور منظم مدیریت بگیاچه را در جهت نتایج عمل، هم‌پیش و هم‌پس از آن مطلع سازد و در واقع هدایت طرح را بر عهده بگیرد و مدیریت را از رفتن به کژراهه باز دارد.

پیش‌بینی شده است که نتایج و خروجی‌های طرح ICZM در سیستم اطلاعات جغرافیایی به گونه‌ای سازمان‌دهی شود تا امکان بهنگام‌سازی آن در اثر تحولات آینده نیز فراهم گردد. زیرا فرض بر این است که ICZM فرایندی پویاست که می‌باید متناسب با روند تغییرات خود را با شرایط جدید بازتولید کند.

به دنبال مطرح شدن طرح مدیریت بگیاچه منطقه ساحلی (ICZM)، در سال ۱۳۸۳، رویکرد ویژه‌ای به سواحل صورت گرفت؛ به طوری که می‌توان این سال را سال سواحل دانست. در این سال با تدوین نهایی برنامه چهارم توسعه، برای نخستین بار به سواحل توجه ویژه‌ای صورت گرفت و ماده ۶۳ قانون برنامه به‌طور مشخص به سواحل اختصاص پیدا کرد. ماده ۶۴: «دولت موظف است حداکثر تا پایان سال اول برنامه چهارم، به منظور ساماندهی و جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل، با اولویت دربرای خزر، طرح جامع ساماندهی سواحل که متضمن اقدام‌های ضروری همچون تعیین و آزادسازی حریم، استقرار مدیریت بگیاچه ساحلی، ضوابط و استانداردهای زیست محیطی و دریانوردی، صیادی و آبی‌پروری، بازرینی و اصلاح و تکمیل قوانین و مقررات را همراه با تعیین مسئولیت دستگاه‌های ذی‌ربط در زمینه سیاست‌گذاری و اجرا و نظارت تدوین نماید. خوشبختانه پس از سی سال تعیین حریم ۶۰ متر در «قانون اراضی مستحدث و ساحلی» نهایتاً در تبصره ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم، قرار است حریم ۶۰ متر دریا به‌طور کامل تعیین گردد و عقب‌نشینی در آن انجام شود: «تبصره - دولت مکلف است کلیه وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی را به شکلی ساماندهی نماید که تا پایان برنامه چهارم، عقب‌نشینی ۶۰ متر حریم دریا صددرصد انجام پذیرد».

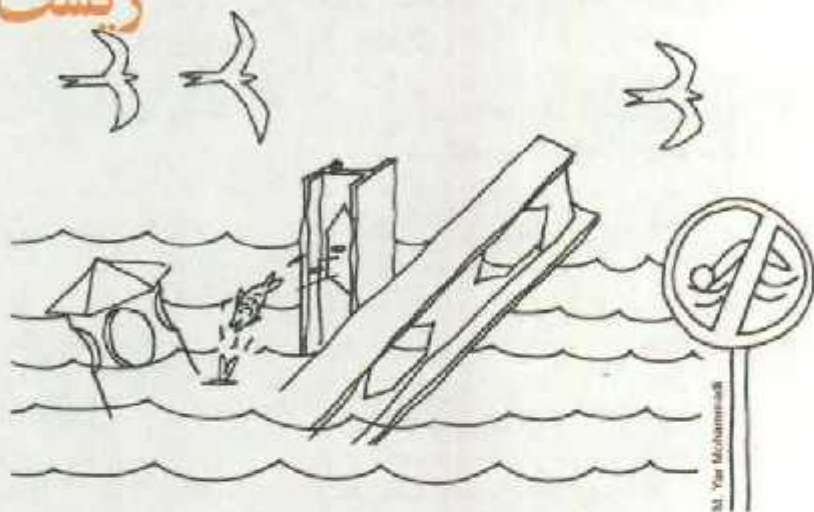
به دنبال تکلیف برنامه چهارم برای تهیه طرح جامع ساماندهی سواحل، کارشناسان سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، سازمان محیط زیست، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت کشور، وزارت نیرو و وزارت راه و ترابری در سال ۱۳۸۳ در نشست‌های متعدد موفق به تنظیم نهایی سند ساماندهی سواحل شدند. در همین سال همچنین وزارت مسکن و شهرسازی تهیه دو طرح کالبدی منطقه‌ای با نام طرح کالبدی منطقه ساحلی شمال شامل استان‌های گیلان، مازندران و گلستان و طرح کالبدی منطقه ساحلی جنوب یعنی استان‌های بوشهر و هرمزگان به همراه شهرستان چابهار را در دستور کار خود قرار داده است. در همین سال طرح کالبدی منطقه خوزستان نیز در وزارت مسکن و شهرسازی در دست تهیه بوده است.

چهره بحرانی از

زیست بوم سواحل مازندران

افشین دانه کار

دکترای اکولوژی زیستگاه‌های ساحلی



Dr. You Mohammadi

مقدمه

داخلی استان‌های ساحلی شمال کشور از گردشگری تأمین می‌شود و دریا یکی از منابع تفریحی اصلی در بهار و تابستان در کرانه‌های شمال کشور است. به همین منظور در زمان حاضر ۳۹ شاگرد رسمی برای استفاده گردشگران از دریا در سواحل خزر راه‌اندازی شده است. سواحل ماسه‌ای با شیب مناسب، پارک‌های جنگلی ساحلی و کوهپایه‌ای، کوهستان‌های سرسبز با چشم‌انداز باز و عمیق زیاد در جبهه شمالی، چشمه‌سارها و آبشارهای دائمی، دریاچه‌ها و تالاب‌های مملو از پرندگان متنوع، پناهگاه‌های حیات وحش و پارک‌های طبیعت به همراه جنوعه‌های زندگی انسانی به ویژه نظام موزون کشاورزی سنتی هماهنگ با طبیعت، تنوع پوشاک، خوراکی و صنایع دستی در کنار آیین‌ها و یادمان‌های تاریخی و فرهنگی پراکنده در بخش‌های مختلف این حوزه، همه ساله سبب گسیل شمار زیادی از گردشگران داخلی و خارجی به این خطه شده و گردشگری ساحلی در سواحل دریای خزر به امکان اقتصادی کم‌رقیبی تبدیل گشته است (دانه کار، ۱۳۸۳).

طول خط ساحلی کشورمان در تماس با آب‌های دریای خزر معادل ۸۱۸/۳۶ کیلومتر است، که ۱۱/۱ درصد آن در استان گلستان، ۵۶/۵ درصد در استان مازندران و ۳۲/۴ درصد در استان گیلان واقع است (دانه کار و وارسته مرادی، ۱۳۸۳). در زمان حاضر کاربری‌های عمده از منطقه ساحلی در اختیار کشاورزی، سکونتگاه‌های انسانی و کاربری‌های اقتصادی در واحدهای صنعتی کوچک و بزرگ و فعالیت‌های گردشگری است. استقرار پرتمرکز جمعیت و واحدهای کاربر اقتصادی از منطقه ساحلی دریای خزر و حوزه تأثیرگذار آن مسبب شده است که این بخش از مناطق ساحلی کشور در معرض فشار فرآیندها آلوده‌های محیطی باشد. مهم‌ترین مشکلات زیست‌محیطی دریای خزر را می‌توان بدین شرح برشمرد (دانه کار، ۱۳۸۳):

- مشکل انتقال فاضلاب، سکونتگاه‌های انسانی در شهرها و شهرک‌های ساحلی
- مشکل دفع زباله انسانی در شهرها و شهرک‌های ساحلی
- مشکل انتقال پساب‌های کشاورزی به محسب‌ها و آب‌های

ساحلی

خطه ساحلی شمال کشور منطقه‌ای است با ظرفیت‌های محیطی منحصر به فرد و توان اقتصادی بالا، که به واسطه قرار گرفتن میان دریای خزر و رشته کوه البرز دارای ویژگی زیر آب‌شناسی، اقلیم‌شناسی زیستی بی‌همتایی است. موقعیت محیطی ممتاز این حوزه سبب شده است که برخی از تولیدات کشاورزی همچون برنج، چای و صنایع چوب، بهترین محصول کمی و کیفی در کشور را تنها در این خطه دارا باشند. این در حالی است که تولید بنه، دانه‌های روغنی، صیفی، حبوبات، توتون، ریتون و مرکبات این بخش از کشور نیز دارای اهمیت است و این همه به سبب شرایطی امکان‌پذیر شده است که دریای خزر در کنار سلسله جبال البرز بیشترین نقش را در آن ایفا کرده‌اند. به علاوه، سبب دریایی و تولیدات دام و طیور این بخش از کشور نیز نه تنها با ایجاد بسترهای کارآفرینی فرصت‌های اشتغال قابل برنامه‌ریزی را بدید آورده، بلکه بخشی از نیاز کشور به منابع پروتئینی را نیز تأمین کرده است (دانه کار، ۱۳۸۳). چنین شرایطی جلگه‌های ساحلی شمال کشور را به یکی از کانون‌های مهم اقتصاد کشاورزی تبدیل کرده است و چنین امکانی سبب تمرکز بیشترین جمعیت در واحد سطح معادل ۲۰۲ نفر در کیلومتر مربع (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، ۱۳۸۳) در کشور شده است. همچنین وجود منابع تفریحی متنوع، مشتمل بر چشم‌اندازهای طبیعی و انسانی سبب ارزش گردشگری بالا در این بخش از سواحل کشور شده است. سواحل جنوبی دریای خزر با جلب سالانه ۱۰ میلیون گردشگر، فعال‌ترین قطب توریسم در ایران به شمار می‌رود (همشهری، ۸۲/۸/۱۰). ۳۰ درصد درآمد ناخالص

● مشکل انتقال پساب صنایع، کارگاه‌ها، واحدهای خدماتی، بهداشتی و درمانی

● ناکارآمدی قوانین مربوط به جرم قانونی دریا و ضرورت بازنگری آن

● توسعه فعالیت‌های تفریحی در منطقه

● معرفی گونه‌های بیگانه و مهاجم آبی

● کاهش ذخایر آبزیان به ویژه انواع با اهمیت از نظر محیط

زیست

● عدم توجه به رفتار طبیعی زیست‌بوم آبی خزر (مانند بالا آمدن و پایین رفتن دوره‌های سطح آب)

● تغییر کاربری اراضی از واحدهای همسنگ با ساختار طبیعی به ساخت و سازهای ناهمسانگ با توان طبیعی

● فعالیت‌های تاپایداز در حوضه آبریز دریای خزر (مانند مدیریت نامناسب طرح‌های جنگلداری، فعالیت نادرست کشاورزی، جامعای نامناسب برخی واحدهای تولیدی و صنعتی)

استان مازندران

استان مازندران با مساحت ۲۳۷۵۶/۴ کیلومتر مربع، ۱/۵ درصد از مساحت کشور را شامل می‌شود. این استان دارای ۴۶۲/۰۶ کیلومتر (با احتساب خط ساحلی شبه جزیره میانکاله) خط ساحل ماسه‌ای، سنگریزه‌ای و به ندرت قلوه سنگی است و ۷۹ درصد از مجموع خط ساحلی خلیج گرگان (معادل ۱۶۵/۲ کیلومتر) شامل رویشگاه‌ها و زیستگاه‌های مهم این خلیج را فرا می‌گیرد. شبه جزیره میانکاله نیز با خط ساحلی ۱۴۱/۶۵ کیلومتر (۸۲/۲ کیلومتر آن به عنوان کرانه شمالی خلیج گرگان در طول خط ساحلی این خلیج نیز منظور شده است)، طولی ۷۱/۳ کیلومتری و عرضی بین ۱/۵ تا ۶/۲ کیلومتر دارد. حدود ۲۵ کانون تجمع پرندگان آبی در سواحل استان مازندران شناسایی شده است که اغلب در محل اتصال رودخانه‌های جاری در این استان با دریای خزر است. پرندگان مهاجر آبی در سواحل استان مازندران قریب به

۲۶۰ گونه را به خود اختصاص می‌دهند و جمعیت آنها سالانه فراتر از ۴۰۰ هزار قطعه است. همچنین در سواحل استان مازندران ۱۰ محل حضور و فعالیت فک خزر شناسایی شده است. از رودخانه‌های مهم استان مازندران می‌توان به نکا رود، تجن، لاریم، چیکرود، بابلرود، فریدون کنار، هراز، خیررود، نالار، ماشکک، کورکورسو، سردآبرود، عباس آباد، نشتارود، شیررود اشاره کرد. فایق سازی، نیروگاه، تأسیسات شیلاتی، و میدگاه‌های ثابت و غیرثابت، کارگاه‌های گروه صنایع کشاورزی و صنایع فلزی، زراعت آبی و دیم، بنادر تجاری و شهری، سکوتگاه‌ها، مراکز نظامی و تعداد زیادی کانون‌های گردشگری ساحلی فصلی و دائم، راه و فرودگاه از کاربری‌های شناسایی شده در ناحیه ساحلی استان مازندران است. ۵۶/۵ درصد از سواحل شمال کشور در استان مازندران قرار دارد و از مجموع ۴۶۲ کیلومتر خط ساحل آن ۲۴۸ کیلومتر (معادل ۵۲ درصد خط ساحلی مازندران) ساخت و ساز صورت گرفته است. ۳۸ درصد این ساخت و ساز مربوط به ارگان‌های دولتی، ۱۳ درصد مربوط به نیروهای نظامی و انتظامی و مابقی برابر با ۴۹ درصد به بخش خصوصی مربوط است. از ۲۱۴ کیلومتر خط ساحلی تصرف نشده در استان مازندران حدود ۱۴۲ کیلومتر در پیرامون شبه جزیره میانکاله در شمال خلیج گرگان قرار دارد و به راحتی برای عموم مردم قابل دسترسی نیست. همچنین حدود ۵۰ کیلومتر از خط ساحلی این استان در مناطق تالابی جنوب خلیج گرگان قرار دارد و به سبب شرایط باتلاقی و اهمیت زیست محیطی امکان بهره برداری تفریحی مناسب برای گردشگران ندارد. لذا تنها حدود ۲۰ کیلومتر از خط ساحلی استان مازندران برای استفاده عموم قابل دسترسی به دریاست. برآورد شده است که استان مازندران سالانه پذیرای حدود ۷ میلیون گردشگر است که حدود ۱۰۰ هزار نفر آنها را گردشگران خارجی تشکیل می‌دهند (دانه کار و وارسته مرادی، ۱۳۸۷).

کانون‌های اجتماعی استان مازندران

مطابق آخرین تقسیمات کشوری در سال ۱۳۸۰ استان



بازار محلی در مازندران

برشمرد که متلاشه شهرهای استان مازندران است و تغییرات گسترده‌ای در بهره‌وری پهنه از اراضی و تفرشاتی در سازوکار زیست بومها به وجود آورده است. پیوستگی شهرها و شهرکها و آبادی‌های واقع در منطقه ساحلی این استان از یک سو و استقرار اراضی کشاورزی و واحدهای صنعتی در میان آنها از سوی دیگر، مشکلات شهرهای ساحلی را تنها محدود به مسائل زیست محیطی داخل شهر نکرده و توسعه کشاورزی و صنعتی نیز بر چالش‌های زیست محیطی این شهرها افزوده است.

مشکل زیاله

زیاله را می‌توان از مشکلات جدی شهرهای ساحلی در شمال کشور برشمرد که همواره دفع آن از دغدغه‌های اصلی مدیریت‌های شهری بوده است. زیاله، مواد جامد قابل حمل و دور ریختنی است که از فعالیت‌های انسانی در روستا و شهر حاصل می‌شود؛ مانند زباله‌های تولیدی مراکز مسکونی، تجاری، فرهنگی، خدماتی، اداری و بهداشتی - درمانی، زباله صنعتی نیز از طریق فعالیت‌ها و فرایند ساخت یک محصول حاصل می‌شود. زیاله خطرناک آن دسته از پسماندهایی است که به لحاظ ساختار یا ماهیت یا مقدار آن به‌طور قطع یا احتمالاً برای سلامت انسان یا محیط زیست مضر است. مانند زباله سمی، شیمیایی، زیاله قابل اشتعال، زیاله خوردن‌ده یا زیاله عفونی، زیاله‌های بیمارستانی، صنعتی، شیمیایی و خطرناک را زیاله

مازندران دارای ۱۵ شهرستان، ۴۶ شهر، ۴۰ بخش و ۱۰۶ دهستان است (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، ۱۳۸۱) که ۶۹/۷ درصد وسعت این استان را شهرستان‌های ساحلی اشغال کرده‌اند. به عبارتی، ۷۲ درصد شهرستان‌ها، ۳۰ درصد شهرها، ۴۰ درصد بخش‌ها و ۳۱ درصد دهستان‌های این استان، ساحلی محسوب می‌شوند. مطابق سرشماری سراسری سال ۱۳۷۵ جمعیت استان مازندران حدود ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر بوده که نرخ رشد ۱/۳ درصدی داشته است. بررسی هرم سنی این استان حاکی از جوان بودن جمعیت و رشد آن در آینده بر اثر افزایش سطح باروری است. با توجه به آمار جمعیت مذکور، متوسط تراکم جمعیت در شهرستان‌های ساحلی استان مازندران ۲۵۳/۱۴ نفر در کیلومتر مربع است که در این میان شهرستان جویناز پرتراکم‌ترین و شهرستان نور کم تراکم‌ترین شهرستان‌های ساحلی این استان محسوب می‌شوند.

مشکلات زیست محیطی شهرهای ساحلی

روند رو به رشد جمعیت، احداث مجتمع‌های مسکونی و جاذبه‌ها در سطوح شهری و بین شهری، توسعه ناهمگون صنایع و معادن، جانمایی نامناسب برخی از شهرکها و نواحی صنعتی، مصرف بی‌رویه سموم دفع آفات نباتی و کودهای شیمیایی، عدم برنامه‌ریزی و ساماندهی پسماندهای بیمارستانی و شهری و استفاده غیراصولی از منابع آب را می‌توان از مهم‌ترین چالش‌های زیست محیطی

جدول شماره یک

ردیف	نام شهر	جمعیت در سال ۱۳۷۵	میزان تقریبی تولید (تلف در روز)	میزان تقریبی زیست محیطی	طرح دفع بهداشتی	وضع موجود
۱	بابلسر	۲۸۶۴۴	۵۵	ندارد	ندارد	در غرب شهر دو منطقه‌ای مسکونی مجاور ساحل دریا تخلیه و دیو می‌شود.
۲	فریدون کنگر	۲۷۱۷۶	۲۰	ندارد	ندارد	رو به روی یک منطقه مسکونی به نام فرزاد شهر و مجاور ساحل دریا و رودخانه، تخلیه و دیو می‌شود.
۳	محمودآباد	۶۰۰۵۴	۲۰	ندارد	ندارد	به مکان دفن زیاله شهر آمل در کیلومتری سی جاده هراز منتقل و در کابل تخلیه می‌شود.
۴	نور	۱۳۶۸۸	۲۰	دارد	دارد	در ۲/۵ کیلومتری جنوب کیلومتر ده جاده نور جهستان منتقل و در گورال تخلیه می‌شود.
۵	رودان	۵۵۹۲	۷	ندارد	ندارد	به مکان دفع زیاله شهر نور منتقل می‌شود.
۶	نوشهر	۳۵۱۳۲	۳۵	ندارد	ندارد	به داخل منطقه حفاظت شده البرز مرکزی شمال تخلیه، دیو و حوزافه می‌شود.
۷	چالوس	۲۱۳۴۵	۵۰	ندارد	ندارد	به مکان دفع زیاله شهر نوشهر منتقل می‌شود.
۸	تنکابن	۳۴۶۵۰	۲۰	دارد	ندارد	به مکان دوازده کیلومتری جنوب روستای سحیلی در جنوب غربی شهر منتقل می‌گردد و با خاک پوشانده می‌شود.
۹	کلاردشت	۴۹۷۲	۱۰	ندارد	ندارد	در مکانی در ۲۰۰ متری شرق شهر و مجاور رودخانه در داخل گورال تخلیه می‌شود.
۱۰	سدامه‌شهر	۸۲۰۲	۱۰	ندارد	ندارد	به صورت غیربهداشتی خارج از شهر و در کنار رودخانه تخلیه و دیو می‌شود.
۱۱	عین‌آباد	۹۲۸۴	۱۰	دارد	ندارد	در حاشیه جنگل جاده عباس‌آباد به کلاردشت تخلیه می‌شود.
۱۲	اشکارد	۴۷۷۰	۵	ندارد	ندارد	به محل دفع زیاله شهر تنکابن منتقل می‌شود.
۱۳	رامسر	۲۸۹۵۴	۲۵	دارد	ندارد	در فاصله حدود ۳۰ کیلومتری جنوب شهر در داخل گورال تخلیه می‌شود.
۱۴	کشمیر و ساریت سلفه	۱۶۲۴۹	۱۵	ندارد	ندارد	در حاشیه جاده اصلی تنکابن به رامسر تخلیه می‌شود.



زیاده در ظرفه‌های خرد

حمل می‌گردد. بیمارستان‌های اصلی این شهر مجهز به زیاله سوز هستند و ضایعات مربوط به بخش‌های عفونی و کالبد شکافی^(۱) ابتدا در زیاله سوز سوزانده می‌شود و خاکستر باقی مانده به همراه سایر مواد زائد جامد برای دفع به مأموران شهرداری سپرده می‌شود. این زیاله‌ها همانند دیگر زیاله‌های شهری دفع می‌گردند. محل دفن پسماندهای شهری قائمشهر در مجاورت رودخانه تالار و در ۲ کیلومتری شمال شهر قرار دارد. روزانه حدود ۱۰۰ تن زیاله خانگی، بیمارستانی، صنعتی، کشاورزی و کشتارگاهی در وسعتی ۲ هکتاری، در امتدادی کمتر از یک کیلومتر و در حریم رودخانه تالار - که یکی از شریان‌های حیاتی استان محسوب می‌شود - به شیوه‌ای غیربهداشتی تفتاب می‌شود. در صبح شرفی این محل کشتار گاه شهر قرار گرفته است که تمام ضایعات جامد و مایع آن شامل خونابه، روده و فضولات دامی نیز از طریق یک کانال به این رودخانه می‌ریزد. به این ترتیب مکان یاد شده به یکی از رفت‌وآمدهای پرترین مناطق شهر تبدیل شده و این در حالی است که این محل پذیرای انواع پرنده‌گان زیاده‌خوار شده یا به مکانی برای تغذیه دانه‌های سرگردان اهالی بدل گشته است. تعدادی از افراد بسیار کم‌درآمد زیاله‌خوار نیز از دیگر حاضران همیشگی این محل هستند که برای یافتن قطعات پلاستیکی، فلزی و شیشه‌ای این زیاله‌ها را زیر و رو و جست‌وجو می‌کنند (صالحی، ۱۳۸۲).

شهر نور نمونه دیگری است که دارای یک بیمارستان و سه مرکز بهداشتی است. زیاله‌های بهداشتی - درمانی این واحدهای درمانی به صورت روزیاز یا روسته برای یک تا دو روز در محل نگهداری می‌شود. سپس به وسیله وانت به محل دفع سایر زیاله‌های شهر (محل لوگ‌سرا با وسعت ۲ هکتار از ۱/۵ کیلومتری جنوب شهر و در مجاورت زمین‌های کشاورزی) منتقل می‌گردد و به صورت روزیاز سوزانده می‌شود. البته برخی از زیاله‌های بیمارستان امام خمینی در این شهر به وسیله زیاله سوز این واحد درمانی سوزانده می‌شود. مطابق بررسی صورت گرفته به طور متوسط در شهر نور روزانه ۱۶/۷ تن زیاله تولید می‌شود که بیشترین میزان تولید زیاله به میزان ۲۰/۷ تن در روز به فصل تابستان و کمترین میزان آن با ۱۲/۶ تن در روز به فصل زمستان مربوط می‌شود. تولید سرانه زیاله در این شهر ۷۰۰ گرم در روز تعیین شده است. همچنین مطابق استانداردهای موجود ضروری است فاصله جایگاه دفع زیاله با مناطق مسکونی حداقل ۱۵ کیلومتر فاصله داشته باشد تا از خطرهای ناشی از شیوع عوامل بیماری‌زا به دور باشد و متأسفانه کمبود زمین در شهرهای ساحلی استان مازندران تحقق این استاندارد را ممکن نمی‌سازد. بررسی مواد تشکیل دهنده زیاله این شهر مشخص می‌سازد که ۸۳ درصد آن را مواد آلی، ۸/۲ درصد کاغذ و مقوا، ۳/۵ درصد آن را مواد پلاستیکی، ۱/۵ درصد آن را صنوبرجات، ۱/۴ درصد شیشه، ۱/۳ درصد فلزات و ۱/۱ درصد آن را چوب تشکیل داده است. درواقع بیش از ۹۱ درصد مواد تشکیل دهنده زیاله این شهر را مواد زائد تجزیه‌شدنی تشکیل می‌دهد که قسمت اعظم آن (۸۵/۲ درصد) به پس‌مانده‌های غذایی تعلق دارد و به سبب ویژگی‌های گردشگری این شهر میزان تولید این دسته از زیاله در تابستان‌ها به طور معنی‌داری از دیگر فصول بیشتر است. پیش‌بینی شده است که در آینده نزدیک زیاله‌های شهر نور در محل دائمی دفن زیاله‌های این شهر در گستره‌ای به وسعت ۸ هکتار در یک منطقه جنگلی به نام

ویژه نیز می‌آیند. کمیت و کیفیت زیاله بستگی مستقیم به فرهنگ، تغذیه، درآمد سرانه، بهداشت و فعالیت‌های صنعتی و اقتصادی در منطقه دارد. استان مازندران همانند دو استان همجوار خود به واسطه موقعیت طبیعی و وجود اراضی حاصلخیز مناسب برای کاربری زراعی، همواره با مشکل اختصاص زمین برای دفع زیاله مواجه بوده است. به نحوی که در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان حدود ۴۰ منطقه جنگلی به دفع و دفن زیاله اختصاص یافته، که عمل گاه با واکنش‌های مخالفت‌آمیز حاکمان محیط زیست همراه بوده است (همشهری، ۸۲/۱۱/۱۱). در شهرهای ساحلی استان مازندران مکان‌های مناسب برای دفع زیاله با مشکلات زیر مواجه است (صالحی، ۱۳۸۲):

۱. در دسترس نبودن زمین مناسب و کافی
 ۲. نزدیکی سکونتگاه‌های انسانی به دریا به ویژه در غرب استان
 ۳. فاصله نزدیک و تراکم سکونتگاه‌های شهری و روستایی
 ۴. بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی
 ۵. وجود رودخانه‌های متعدد و مزارع کشاورزی
 ۶. عدم تشکیل انواع زیاله در مبدأ
 ۷. عدم جداسازی و دفع مناسب زیاله (به ویژه عفونی و غیرعفونی)
 ۸. دفع غیربهداشتی و غیرفنی زیاله (به صورت تفتاب کردن و بدون پیش‌بینی اسکانات و تأسیسات مناسب).
- تشریح شیوه دفع زیاله در یکی از شهرهای استان مازندران می‌تواند در تبیین مشکلاتی که از این نظر بر محیط زیست این شهر تحمیل می‌گردد مفید واقع شود. میزان تولید پسماند در قائمشهر حدود ۸۷ تن در روز است (متوسط سرانه معادل ۸۰۰ گرم در روز). همچنین دو بیمارستان اصلی این شهر روزانه بیش از ۱۳۶۰ کیلوگرم زیاله تولید می‌کنند. کارخانه‌های واقع در حریم زیست‌محیطی شهر نیز ۷ تن زیاله در روز تولید می‌کنند. برخی از زیاله‌های شهر به وسیله شهرداری، مدیریت و جمع‌آوری می‌شود؛ اما میزان نامشخصی به دو رودخانه سایه‌رود و تالار که از شهر می‌گذرد، ریخته می‌شوند. مطابق بررسی صورت گرفته ۹۰ درصد خانوارهای شهری زیاله خود را داخل کیسه‌های پلاستیکی و ۱۰ درصد داخل بیته‌های حثبی یا سطل پلاستیکی از منزل خارج می‌کنند. زیاله‌های این شهر پس از جمع‌آوری به وسیله مأموران شهرداری در شش نقطه شهری دیو می‌شود؛ سپس از این محل‌ها به وسیله کامیون‌های یاز و غلتان به محل دفن در کنار رودخانه تالار

تولیدی که به طور مستقیم و غیرمستقیم از طریق رودخانه‌ها و زهکش‌ها به شهرها می‌رسد و سرانجام به دریای خزر می‌ریزند. محیط زیست این دریا را به مخاطره انداخته است. حوضه آبریز رودخانه‌های مازندران که در شمال رشته کوه البرز میانی و در حاشیه جنوبی دریای خزر واقع است، وسعتی حدود ۲۵۶۵۰ کیلومتر مربع دارد. جلگه مازندران با وسعت ۵۲۲۵ کیلومتر مربع و با امتداد شرقی - غربی، در بخش شمالی این حوضه در تماس با آب‌های دریای خزر گسترده شده است. به سبب استقرار رژیم برفی و بارانی بر این حوضه، تنوع زیادی از واحدهای هیدرولوژیک را می‌توان در استان مازندران شاهد بود. حوضه آبریز مازندران در برگیرنده ۱۰۳ رشته مختلف شامل ۹ رودخانه بزرگه ۱۵ رودخانه متوسط و ۲۰ رودخانه کوچک و تعداد زیادی ابراهه فصلی و فرعی است. در این بین رودخانه هزار یا حوضه‌ای به وسعت ۲۵۶۰ کیلومتر مربع و آبدهی سالانه بیش از یک میلیارد متر مکعب و وسیع‌ترین زیر حوضه در استان مازندران به شمار می‌آید. از دیگر رودخانه‌های مهم مازندران می‌توان به تاجن، بابارود، تالار، نکارود، سرداب‌رود، چشمه کیله، شیرو و سیاه‌رود اشاره کرد (مهرتادی، حسینی و حسینی، بی تا، ۱۴). از میان رودخانه‌های این استان، هزار، چالوس و سرداب‌رود از



انداک پاشی زباله‌ها

جنگل وارسته (داخل پارسل‌های ۲۱۱ و ۲۱۲ جنگل سری ۲ طرح جنگلداری سورداز) دفع شود (داودی، ۱۳۷۹). گفتنی است که زباله‌های شهرهای ساحلی نوشهر و چالوس نیز در زمینی جنگلی به وسعت حدود ۱۰ هکتار در داخل منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی و طرح جنگلداری یهلم کی در فاصله ۱۰ کیلومتری حریم شهر، تخلیه، دیو و سوزانده می‌شود. بررسی‌ها نشان داده است که ۶۵ درصد زباله‌های استان مازندران در مناطق جنگلی، ۲۵ درصد در مناطق تالابی یا رودخانه‌ها و ۱۰ درصد در مراتع تخلیه و دفع می‌شود. جدول شماره یک وضعیت دفع زباله در شهرهای ساحلی استان مازندران را نشان می‌دهد (بدالهی، ۱۳۸۱).

مشکل فاضلاب

وجود فاضلاب‌ها و پساب‌های شهری، روستایی، کشاورزی و صنعتی از دیگر مشکلاتی است که محیط زیست مناطق ساحلی شمال کشور به ویژه سلامت شهرهای ساحلی را با چالش‌های مختلف روبه‌رو ساخته است و عدم مدیریت صحیح پساب‌های

محل دفن پسماندهای شهری قاضمشهر در مجاورت رودخانه تالار و در ۳ کیلومتری شمال شهر قرار دارد. روزانه حدود ۱۰۰ تن زباله خانگی، بیمارستانی، صنعتی، کشاورزی و گشتارگاهی در وسعتی ۲ هکتاری، در امتدادی کمتر از یک کیلومتر و در حریم رودخانه تالار - که یکی از شریان‌های حیاتی استان محسوب می‌شود - به شیوه‌ای غیر بهداشتی تلبار می‌شود

رودخانه‌های حفاظت شده هستند. رودخانه‌های مازندران در معرض تهدیداتی چون فاضلاب‌های شهری و صنعتی، مواد زائد جامد شهری، زه آب‌های کشاورزی، برداشت بی‌رویه شن و ماسه از بستر رودخانه و ساخت‌وسازهای بی‌رویه در حریم رودخانه قرار دارند (بدالهی، ۱۳۸۱). تولید سرانه فاضلاب در استان مازندران ۱۵۰ لیتر در روز تعیین شده و این در حالی است که در زمان حاضر در شهرهای استان مازندران شبکه جمع‌آوری و سیستم تصفیه فاضلاب شهری وجود ندارد. از این رو فاضلاب‌های خانگی، کارگاه‌ها و مراکز خدماتی درون شهری و تمام روان آب‌های شهری به منابع پذیرنده - اعم از چاه‌های جانب و آب‌های سطحی - راه می‌یابند و به این ترتیب سبب آلودگی منابع آب و متعاقب آن آلودگی خاک می‌شوند (رکنی، بی تا - ۱). بررسی صورت گرفته در مورد آلودگی میکروبی سواحل استان مازندران نشان داده است به رغم آنکه آلودگی آب‌های ساحلی این استان براساس شاخص‌های میکروبی (فیکال و توتال کلیفرم) کمتر از حد استاندارد بوده (استانداردهای EPA منبای عمل بوده) است اما میزان آلودگی میکروبی از آب‌های ساحلی شرق تا غرب استان افزایش می‌یابد. همچنین معلوم شده است درصد بالایی از آلودگی میکروبی در دریا



جریه کیش

مشأ خشکی دارد و پیشگیری از آلودگی میکروبی دریا در گروه مدیریت صحیح سیلاب‌ها و زائدهات جامد شهری، روستایی و صنعتی در منطقه ساحلی است (صباغی، بی‌تا - ۲). مطابق بررسی صورت گرفته بر روی رودخانه تچن افزایش غلظت مواد معلق این رودخانه در فصل تابستان به تخلیه فاضلاب شهری، صنعتی و کشاورزی نسبت داده شده است (مهردادی، صباغی و رکنی، ۱۳۸۲). فاضلاب کشاورز گاه‌ها از دیگر آلاینده‌های مهم زیست محیطی در این محدوده به شمار می‌رود. از ویژگی‌های مهم این فاضلاب می‌توان به غلظت بالای مواد معلق (BOD(2) و نیترژن اشاره کرد، که دفع مستقیم آن به محیط، خسارت‌های زیست محیطی مختلفی همچون کاهش اکسیژن محلول آب‌های پذیرنده، تشکیل کف، بوی ناخوشایند، ازدیاد میکروارگانیسم‌های بیماری‌زا و تجمع حشرات را به دنبال دارد (مهردادی و همکاران، ۱۳۸۲). همچنین در ایران دو واحد نیروگاه حرارتی در منطقه ساحلی واقع شده که یکی از آن در استان مازندران (نیروگاه نکا) فعال است. از جمله تأثیرات فاضلاب‌های این نیروگاه حرارتی می‌توان به افزایش درجه حرارت آب‌های پذیرنده (دریای خزر)، افزایش غلظت نمک‌های آب در نتیجه ورود ترکیباتی مانند فسفات‌ها، افزایش غلظت گندزاهایی چون گلرین و سولفات مس و کاهش عمق لایه سرد دریا اشاره کرد.

رباله‌های شهرهای ساحلی نوشهر و چالوس نیز در زمینی جنگلی به وسعت حدود ۱۰ هکتار در داخل منطقه حفاظت شده البرز مرکزی و طرح جنگلداری به‌پلم‌کتی در فاصله ۱۰ کیلومتری حریم شهر، تخلیه، دیو و سوزانده می‌شود

نیروگاه حرارتی نکا با توان تولید سالانه ۱۷۶۰ مگاوات برق، سالانه حدود ۱/۴ میلیارد تن آب دریا را برای سیستم خنک‌کننده خود به مصرف می‌رساند و بیش از ۱۵۷۰ تن پساب در طول سال تولید می‌کند (صباغی و حسینی، بی‌تا).

آلاینده‌های کشاورزی

مطابق بررسی‌های صورت گرفته وسعت اراضی کشاورزی استان مازندران در سال ۱۳۷۹ حدود ۵۹۳ هزار هکتار (۲۲۸ هزار هکتار آبی) برآورد شده است که ۳۰ درصد آن زیر کشت برنج قرار دارد (ینالهی، ۱۳۸۱). فعالیت‌های زراعی ناگزیر از استفاده از کود و سموم مختلف است که بقایای آن اغلب در زمین باقی مانده و از طریق هرز آب‌ها در محیط توزیع می‌شود. در ایران کودهای نیتراگن و فسفات عمده‌ترین کودهای مورد استفاده در بخش کشاورزی هستند و بیش از ۵۰ درصد کودهای مصرفی در استان مازندران را کودهای نیتراگن تشکیل می‌دهند و ورود زه آب‌های آلوده به آن به منابع آب آشامیدنی، باعث ایجاد عوارض بسیار خطرناکی می‌شود (ینالهی، ۱۳۸۱). در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۶ درصد از کودهای مصرفی در کشور در سه استان گیلان، مازندران و گلستان مصرف شد (مهردادی، صباغی و حسینی، بی‌تا - ۲). در این سال به ازای هر هکتار از اراضی کشاورزی مازندران به طور متوسط ۳۳۰ کیلوگرم کود شیمیایی استفاده شد که فسفات آمونیوم با ۵۲ درصد فراوانی،

بیشترین میزان مصرف را به خود اختصاص داد. در بررسی صورت گرفته بر روی رودخانه تچن افزایش غلظت فسفات آب این رودخانه در فصل بهار به افزایش مصرف کودهای شیمیایی و ورود آن به این رودخانه نسبت داده شده است (مهردادی، صباغی و رکنی، ۱۳۸۲). مطابق آمار ارائه شده از سازمان بهداشت جهانی، ۳/۲ درصد از سموم مورد تأیید مصرفی در بخش کشاورزی ایران از نوع بسیار خطرناک، ۱/۸ درصد در ردیف سموم خطرناک و ۳۴/۷ درصد از سموم شبه خطرناک است. به عبارت دیگر، تنها حدود ۶۰ درصد سموم مصرفی در ایران دارای خطرات اندک بر روی سلامتی انسان اند. در سال ۱۳۷۵ در استان‌های حاشیه جنوبی دریای خزر، حدود ۲ میلیون و ۹۲۰ هزار لیتر سموم و حدود ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر سم جامد به مصرف رسید که ۳۳ درصد آن از انواع غلف کش‌ها و ۷۴ درصد از حشره کش‌ها بوده است (مهردادی، صباغی و حسینی، بی‌تا - ۲). مطابق همین بررسی در استان مازندران به ازای هر کیلومتر مربع از اراضی کشاورزی ۲۵۰ لیتر سموم (۲۸ درصد حشره کش) و ۲۴۰ کیلوگرم سم جامد (۷۱ درصد حشره کش) استفاده شد. مطابق بررسی صورت گرفته بر رودخانه‌های حوضه جنوبی دریای خزر در استان مازندران، معلوم شد که رودخانه‌های چالوس و بابلوود بیشترین میزان سموم را به دریای خزر تخلیه می‌کنند. همچنین بررسی زیست محیطی رودخانه تچن افزایش بهاره غلظت نیترات این رودخانه را ناشی از افزایش تخلیه زه آب کشاورزی آلوده به کودهای شیمیایی و سموم در کنار تخلیه فاضلاب‌های شهری و صنعتی نشان داد (مهردادی، صباغی و رکنی، ۱۳۸۲). شایان توجه است که آفت کش‌ها تأثیرات مخرب و سمی بر انسان دارند که از این بین می‌توان به اثر بر اندام‌های تولیدمثلی، تداخل در اعمال هورمونی، عقیم شدن مردان و زنان و بی‌نظمی در دوره‌های قاعدگی اشاره کرد. سموم و آفت‌کش‌ها همچنین باعث سقط جنین، اختلال در رشد فکری، تأثیرات مخرب ساختمانی در بدن هنگام تولد و نقص‌هایی در اعمال و بافت‌ها می‌شوند. مطابق بررسی‌های صورت گرفته، زمانی که در محیطی با آب‌های آلوده به سموم زندگی می‌کنند در مقایسه با سایر افراد تأخیر عملی در رشد جنین درون رحم‌شان مشاهده می‌شود. همچنین تحقیقات نشان داده است افرادی که در حوالی مناطقی زندگی می‌کنند که در معرض آفت‌کش‌ها قرار دارد، بیشتر در معرض ابتلا به بیماری پارکینسون هستند (کارآزما، ۱۳۸۱).

آلاینده‌های صنعتی

در استان مازندران بیش از سه هزار کارگاه صنعتی کوچک و بزرگ فعال است که بیشترین آنها به گروه صنایع غذایی و دارویی و سپس صنایع سلولزی معلق دارد (رکنی، بی‌تا - ۲). نزدیک به ۷۰ واحد صنعتی، ۲۰ شهرک صنعتی و ۱۶ ناحیه صنعتی در مازندران شناسایی شده است که از کانون‌های بالقوه آلودگی در این استان محسوب می‌شوند (صباغی، بی‌تا - ۱). از این تعداد ۱۸ واحد صنعتی (۲ واحد در رامسر، ۳ واحد در تنکابن، ۱ واحد در چالوس، ۵ واحد در نوشهر، ۲ واحد در محمود آباد، ۱ واحد در بابلسر، ۱ واحد در ساری، ۱ واحد در نکا و ۱ واحد در بهشهر)، ۵ شهرک صنعتی (در شهرستان‌های چالوس، نور، بابلسر، جویبار و بهشهر) و ۳ ناحیه صنعتی (در شهرستان‌های ساری و ۲ ناحیه در بابلسر) در

2-Biological Ocean Chemistry
 زیست‌شیمی (Zoochemistry)
 زیست‌شیمی (Zoochemistry) شاخه‌ای از بیولوژی و شیمی است که به مطالعه و بررسی فرآیندهای بیولوژیکی در محیط‌های آبی و بیابانی می‌پردازد. این شاخه به بررسی چرخه‌های مواد مغذی و انرژی در سیستم‌های آبی و بیابانی می‌پردازد.

منابع:

- 1- ناله، ح. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 2- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 3- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 4- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 5- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 6- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 7- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 8- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 9- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 10- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 11- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 12- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 13- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 14- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 15- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 16- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 17- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 18- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 19- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- 20- ناله، کل. (۱۳۸۵). *مهندسی محیط زیست دریایی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

منطقه ساحلی واقع شده است. واحدهای صنعتی با تولید آلاینده‌های مختلفی که به صورت آلودگی هوا، آلودگی آب، آلودگی خاک، تولید بو و صوت در محیط‌ها می‌کنند همواره تهدیدی بالقوه بر سلامت زیست بوم‌های شهری محسوب شده‌اند. بررسی صورت گرفته در مورد آلودگی هوا در برخی از واحدهای صنعتی در استان مازندران نشان داد که شدت بار آلودگی در کارخانه سیمان نکا حدود ۱/۳ برابر، در تخته فشرده شمال (در شهرستان ساری) ۱/۲ برابر، و در آسفالت فانت شهر حدود ۱/۲ برابر حدود مجاز زیست محیطی است. همچنین بررسی آلاینده‌های ناشی از گازهای خروجی دودکش نیروگاه نکا میزان غلظت NOx، در فولاد مبارکه استان (در شهرستان قائم‌شهر) و شرکت چسب ساز میران غلظت متواکسید کربن و در صنایع چوب و کاغذ مازندران (شهرستان ساری) میزان غلظت دی‌اکسید گوگرد را بیش از استاندارد زیست محیطی نشان داده است (مهرتادی و قنبری اسبوقی، ۱۳۸۲).

راهکارهای رفع چالش

با توجه به وجود معضلات زیست محیطی شهرهای استان مازندران و پیچیدگی این معضلات و یکپارچگی آن که بین اجزای کاربری اراضی در گستره استان در بخش سکونتگاهی، کشاورزی، واحدهای صنعتی و گردشگری وجود دارد، مطابق جلسات کارشناسی برگزار شده در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در مورد مشکلات فراروی استان‌های شمال کشور (در دی ماه ۱۳۸۲) راهکارهای زیر را می‌توان برای کاهش مشکلات موجود در این استان در طول برنامه چهارم توسعه ارائه کرد:

- ۱- تسریع در اجرای ماده ۶۱ قانون برنامه چهارم توسعه، به ویژه بند «ج» و اجرای برنامه مدیریت پسماندها بر اساس مفاد این بند در استان مازندران، به نحوی که تا پایان برنامه چهارم، جمع‌آوری، حمل و نقل و بازیافت و دفع پسماندها در این استان با روش علمی و سازگار با ضوابط زیست محیطی به اجرا رسد.
- ۲- اهتمام دولت در خاتمه دادن به طرح‌های در دست اجرای شبکه فاضلاب و تصفیه‌خانه در استان‌های شمالی و تأمین اعتبار لازم برای اتمام شبکه جمع‌آوری فاضلاب در شهرهای بزرگ استان مازندران تا پایان برنامه چهارم توسعه.
- ۳- علاوه بر سهم کوهی سه استان شمالی از درآمد سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، اختصاص ۵ درصد از این درآمد به مدیریت پسماندها در استان‌های شمالی حاشیه دریایی خزر.
- ۴- اهتمام وزارت صنایع و معادن در تهیه الگوی توسعه صنعتی استان‌های شمال کشور بر مبنای استقرار صنایع پاک و سازگار با محیط زیست.
- ۵- اختصاص تسهیلات اعتباری لازم برای نوسازی صنایع موجود، به گونه‌ای که تا پایان برنامه چهارم توسعه دست کم نیمی از صنایع استان مازندران نوسازی شود.
- ۶- ایجاد محدودیت‌های جدی برای تغییر کاربری اراضی به اراضی صنعتی.
- ۷- بازنگری مقررات زیست محیطی مشمول فعالیت‌های صنعتی در استان مازندران.
- ۸- تسریع در اجرای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (Integrated Coastal Zone Management Plan) و طرح

ساماندهی سواحل دریای خزر در طول برنامه چهارم توسعه، تدوین و اجرای طرح مدیریت زیست محیطی منطقه ساحلی با اولویت استان مازندران، به وسیله سازمان حفاظت محیط زیست در طول برنامه چهارم.

۱۰- تهیه و اجرای برنامه کاهش آلودگی آب‌های ساحلی در استان مازندران.

۱۱- تهیه و اجرای طرح مدیریت نوار ساحلی (Shoreline Plan Management) در استان مازندران.

ارزش‌های اقتصادی نهان و آشکار مناطق ساحلی استان مازندران به همراه سابقه تاریخ اجتماعی و طبیعی این منطقه تردیدی در لزوم اتخاذ راهکارهای حفاظتی و مراقبتی برای حمایت از تداوم جریان اقتصادی و سلامت شهرهای ساحلی این بخش از کشور باقی نمی‌گذارد. استراتژی توسعه پایدار در کشور دوام پویایی اقتصادی این حوزه را تنها در سایه توجه به پایداری منابع پایه و بهره‌ای از تغییر شرایط طبیعی منطقه به استانه بدون بازگشت و حفظ سلامت مردم برمی‌شمارد و در واقع تداوم بهره‌برداری از تنها در سایه توجه به سهم و حق نسل‌های آینده و توجه به استانه‌های محیطی - که از آن به توان تحمل محیط تعمیر می‌شود - امکان پذیر می‌داند. همچنین بیش پیش شده است که در برنامه چهارم علاوه بر طرح‌ها، پروژه‌ها و فعالیت‌های بخش محیط زیست در منطقه دریای خزر در مورد حفاظت از تنوع زیستی، مدیریت ذخیره‌گاه‌های ساحلی، پایش آلاینده‌ها، رهنمود کردن توسعه در منطقه ساحلی با رویکرد توسعه پایدار، اصلاح و ارتقای قوانین و مقررات حامی محیط زیست به ویژه تهیه و تدوین استانداردهای کیفیت فیزیکی، شیمیایی و زیستی آب و رسوب آب‌های دریایی پذیرنده آلاینده از جمله در دریای خزر، دو طرح فرابخشی شامل «طرح جامع ساماندهی سواحل» و «طرح حفظ و بهره‌برداری پایدار از محیط‌های دریایی کشور» نیز با مشارکت

درصد بالایی از آلودگی میکروبی در دریا منشأ خشکی دارد و پیشگیری از آلودگی میکروبی دریا در گروه مدیریت صحیح پساب‌ها و زائدات جامد شهری، روستایی و صنعتی در منطقه ساحلی است

چند نهاد دولتی به اجرا درآمد. به علاوه با اتمام مطالعات طرح جامع مدیریت منطقه ساحلی کشور در طول برنامه چهارم توسعه، آزادسازی حریم دریای خزر، اصلاح قانون اراضی مستحدث و ساحلی، به ویژه اصلاح حریم قانونی دریای خزر، بهبود مشکلات ناشی از کاربری اراضی در منطقه ساحلی دریای خزر و تدوین برنامه مدیریت محیط زیست منطقه ساحلی متناسب با الگوی کاربری مطلوب از منطقه ساحلی و با توجه به توان‌های محیطی تحقق خواهد یافت. امید است با راهبری صحیح طرح‌های یاد شده استان مازندران در پایان برنامه چهارم توسعه با رفع چالش‌های زیست محیطی موجود در شهرهای ساحلی، به الگوی اجرای برنامه‌های بهره‌وری پایدار از ظرفیت‌های محیطی برای دیگر استان‌های ساحلی کشور تبدیل گردد.

گسست شهر در تداوم تاریخ

گفت و گو با ناصر تکمیل همایون

دکتر در جامعه شناسی و تاریخ

ایرج اسدی

کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای

درباره ناصر تکمیل همایون

ناصر تکمیل همایون متولد سال ۱۳۱۵ (تزوین)، فارغ التحصیل کارشناسی فلسفه و علوم تربیتی دانشگاه تهران (۱۳۳۷) و کارشناسی ارشد علوم اجتماعی از همان دانشگاه (۱۳۴۰) است. وی در سال ۱۳۵۱ درجه دکتری تاریخ و در سال ۱۳۵۶ دکتری جامعه شناسی را از دانشگاه سوربن فرانسه (پاریس) دریافت کرد.

وی عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی است. از وی بیش از ده عنوان مقاله درباره شهر و شهرنشینی در ایران و چندین عنوان کتاب در زمینه‌های پژوهش تاریخ ایران منتشر شده است. که از آن جمله‌اند: تاریخ اجتماعی و فرهنگی ایران (۳ جلد)، تاریخ تهران و تاریخ خوارزم، و برخی دیگر.



شهرنشینی ایران را شکل می‌دهند.

اشاره

آثار و نشانه‌های تاریخی جوامع فرهنگی که مقر اصلی آن شهرهای تاریخی کشورهاست، علاوه بر آثار کابندی دربردارنده آثار و علائم فرهنگی رؤیت ناشدنی نیز هستند که شناخت و حفظ هر دو جنبه در حفظ و ارتقای تنوع، هویت و شکل‌گیری شهرهای ارزشمند چه به لحاظ تاریخی، فرهنگی و چه زیستی اثر می‌گذارد. در گفت و گوی حاضر مشخصه‌های شهرهای تاریخی، عوامل مؤثر بر شکل‌گیری آنها و ارزش‌های فرهنگی کهن و ضرورت حفظ آن آثار و علائم، مورد بحث قرار گرفته است.

جایگاه تاریخ در شهر و شهر در تاریخ را چگونه می‌بینید؟

واقعیت این است که شهرها در صورت وجود یاره‌های شرایط خاص تاریخی پدید می‌آیند. در هزاره‌های بسیار کهن زندگی کوچ نشینی و روستاهای کوچک وجود داشته‌اند اما شهرها به وجود نیامده بودند اصولاً کلمه تمدن که مشتق از «مدن» و هم‌ریشه با واژه‌های مدنیت، مدنی و مدینه است، با شهر مرتبط است؛ یعنی به عبارتی تمدن با شهرنشینی آغاز می‌شود. اما تاریخ فقط شامل تاریخ شهر نیست؛ تاریخ حکومت‌ها، اقتصاد و فرهنگ نیز هستند. اقتصاد، فرهنگ و حکومت در بسیاری موارد سرچشمه شهرنشینی بوده‌اند. به عبارت دیگر ممکن است نقطه‌ای به لحاظ تاریخی پایتخت و مرکز حکومت باشد، یا مرکز مبادل کالاها و استقرار کاروانسراها و محل فعالیت‌های تجاری باشد، بازارها می‌توانند سبب رشد و توسعه شهر و شهرنشینی گردند (عامل اقتصاد در ایجاد شهرها) و یا به لحاظ فرهنگی محل عبور و مرور فرهنگ‌های مختلف باشند. دین نیز می‌تواند در این ردیف جای گیرد، که در این زمینه می‌توان شهر مشهد را به عنوان نمونه ذکر کرد. به غیر از این عوامل، موقعیت جغرافیایی شهرها و مکان استقرار آنها در توسعه آن و آینده شهر هم بسیار اثرگذار بوده است. تمام اینها ابعاد تاریخی فرایند شکل‌گیری شهرنشینی در ایران هستند.

درباره تأثیر برخی عوامل در شکل‌گیری شهرها یاد

دو ذهن شما به عنوان مورخ که در تاریخ شهرنشینی ایران نیز کار کرده‌اید، با شنیدن مفاهیم «تاریخ» و «شهر» چه چیزی تداعی می‌گردد؟

هر چیزی به نظر من تاریخ دارد. زندگی، انسان، جامعه، هنر، موسیقی، فلسفه، اندیشه و شهر به عنوان جایگاه همه آنها تاریخ دارند. این تاریخ تا حیات بشری باقی است ادامه می‌یابد. در برابر این پرسش اگر مخاطب ایرانی باشد، می‌درنگ ایران و شهرهای تاریخی آن به ذهنش خطور می‌کند و اگر اروپایی باشد، جز آن، ایران به عنوان یکی از ملت‌های کهن تاریخی دارای زندگی شهرنشینی با قدمت طولانی است. گذشته از بعد تاریخی شهر در ایران ابعاد جغرافیایی شهرنشینی نیز مهم است؛ اینکه شهرها در کجا و در چه سرزمینی پدید آمدند، و نظایر اینها. از این رو بلافاصله این پرسش مطرح می‌شود که چه عواملی باعث پیدایش شهرها شده‌اند؛ و چه عواملی در استمرار یا نابودی آنها دخیل بوده‌اند. اینها همگی تاریخ

کردید. کدام عوامل را در شکل‌گیری شهرهای ایرانی مؤثر می‌یابید؟

● به عقیده من شکل‌گیری شهرها در ایران بیشتر با عوامل سیاسی مرتبط بوده است. البته عامل نظامی هم که با سیاست مرتبط است در مرحله بعدی قرار می‌گیرد. واژه «شهر» یا «شاه» بسیار نزدیک است و این نشان می‌دهد که شهرها محل استقرار حکومت‌ها بوده و شاه و قدرت همیشه در شهر شکل یافته‌اند. اما شهر نمی‌تواند فقط حکومتی باشد. در این بین وجود عوامل اقتصادی نیز برای پایداری شهرها ضروری بوده است. با نگاهی به پایتخت ایران روشن می‌شود که هر پایتخت سیاسی، پایتخت اقتصادی هم بوده است. بازارهای بزرگ همیشه در شهرهای حکومتی شکل می‌گرفتند. زمانی که شهر این دو عامل یعنی - سیاست و اقتصاد - را در خود می‌داشت، جایگاه فرهنگی هم پیدا می‌کرد. بزرگ‌ترین مساجد، عبادتگاه‌ها و مدارس در همین شهرها شکل می‌گرفتند. حال اگر همین نقاط یا همه عوامل یاد شده در منطقه‌ای که از لحاظ آب و هوایی شرایط ناساعدی داشت قرار می‌گرفتند هرگز توسعه پیدا نمی‌کردند. گاه نیز شهر به لحاظ آب و هوا مناسب است اما به دلیل حکومتی و اجتماعی ممکن است از اوج عظمت فرود آید و به روستایی معمولی تبدیل گردد. همچون سلطانیه پس از پایان حکومت ایلخانیان.

اگر تهران در دوره قاجاریه به عنوان پایتخت انتخاب نمی‌شد و مثلاً در دوران سلجوقیان یا غزنویان مقر سیاسی می‌شد، هیچ وقت توسعه امروزی را پیدا نمی‌کرد، زیرا در روزگاری که زندگی می‌کنیم طبیعت در سبطه انسان قرار گرفته است. زمان غزنویان آب رودخانه چابرو و دو سد طالقان و کرج را نمی‌شد تا تهران انتقال داد.

■ به نظر می‌رسد جناب عالی عامل حکومت و سیاست را تأثیرگذارترین عامل در شکل‌گیری شهرها عنوان کردید. آیا در این باره می‌توان گفت آن چیزی که وجه تولید آسیایی نامیده می‌شود در تبیین تأثیر عامل حکومت نقش دارد؟ به عبارت دیگر، آیا شرایط جغرافیایی و آب و هوایی ایران نیست که به دلیل کمبود آب نظام قاهره مرتبط با تقسیم آن را شکل می‌دهد؟

● اگر اشاره شد که عامل سیاست در پیدایش شهرنشینی تأثیرگذار است، این به معنی نادیده گرفتن جایگاه عوامل دیگر نیست. از دید من نه تنها در مورد شهر و شهرنشینی بلکه در مورد هیچ مفهومی اجتماعی - تاریخی دیگر نمی‌توان تنها به یک عامل یا متغیر موجود اشاره کرد. عوامل متعددی وجود دارند که در پیدایش واقعیتی اجتماعی مؤثر بوده‌اند اما اثر یک عامل خاص در این میان بیشتر بوده است. از این رو من اعتقادی به ایده شیوه یا وجه تولید آسیایی مارکسیست‌ها ندارم. در مورد مسئله آبیاری در کل آسیا هیچ گاه تحقیق علمی دقیقی صورت نگرفته است که بتوان به نتیجه‌گیری این چنینی رسید. به اعتقاد من نه در آسیا بلکه حتی در ایران شیوه تولید واحدی وجود ندارد. در این میان با شیوه‌های مختلف تولید ایرانی رو به رو هستیم. من به خود اجازه نمی‌دهم درباره تمام ایران - نه کل آسیا - نظر خاصی درباره شیوه تولید ارائه دهم، زیرا از شیوه‌های تولید متعددی می‌توان سراغ گرفت که برای

مثال متأثر از شرایط اقلیمی نقاط مختلف کشور بوده‌اند. برای مثال آب در سیستان و کرمان هر کدام به یک شیوه خاص تقسیم می‌شوند و در جایی دیگری مثل مازندران اصلاً لزومی به تقسیم نیست. پس آیا تقسیم آب بوده است که حکومت‌ها را با بر جا می‌داشته؟ آیا دفاع نظامی در این امر اهمیت نداشته است؟ نیز آیا دفاع از کاروان‌های تجاری مهم نبوده است؟ ایران برای حفظ و بهره‌برداری از منابع جاده ابریشم - ۷۰۰ تا ۸۰۰ سال با رومی‌ها جنگیده است. پس آب تنها مسئله اصلی نیست. از این رو این جانب برخلاف نظر برخی که اعتقاد دارند در شهر دیکتاتوری شخصوسی مرتبط با کارکرد تقسیم آب به وجود آمده است، چنین اعتقادی ندارم.

از دید من کوروش منتهای شاهان محلی نمی‌توانست گوروش شده و شاهنشاه شدن مستلزم پذیرش شاهان محلی و حتی شاهکان محلی بوده است. پس در واقع نوعی توزیع قدرت در سطوح مختلف مشاهده می‌شود.

از این رو برای شهرهای منمندی هم که در مناطق مختلف شکل گرفته‌اند می‌توان تأثیر عامل خاصی را مهم‌تر دانسته شهری از لحاظ آب و تقسیم آب و آن دیگری به لحاظ عبور و مرور و ارتباطات اهمیت می‌یافته است و نظایر اینها. برای مثال شهری مثل طیس در وسط کویر بسته به وجود عاملی مثل آب اهمیت می‌یافت تا توسعه شهر دیگری که محل برخوردها بوده است.

در این باره آوردن مثالی از یک شهر کهن، که هم در متون کهن و هم در دنیای کنونی مصدق دارد، روشنگر خواهد بود. چاچ نام مکانی است که در شاهنامه فردوسی از آن به عنوان شهری که انقلب در ساخت گمان مشهور بوده یاد شده است. این نام یادآور آن بیت از شاهنامه - وقتی که رستم چشمان اسفندیار را هدف می‌گیرد - است: «بیتقد چاچی گمانش ز دست». شهر چاچ تا دور معاصر دوام داشت اما همانند شهرهای دیگری چون سمرقند و بخارا توسعه پیدا نکرد. در دوره ترار که این شهر به دست آنها تسخیر شد، خطوط راه آهن متعددی از ۱۰ کیلومتری آن عبور داده شد که هم‌دیگر را قطع می‌کردند، به طوری که ایستگاه راه آهن بزرگی در آنجا به وجود آمد و مسافرانی که می‌خواستند خط عوض کنند، پیاده می‌شدند و در آنجا مسیر دیگری برمی‌گزیدند.

به دلیل وجود سنگ‌های بزرگ در شهر، چاچ بعدها نه تاشکند (مکان سنگی به ترکی) تفسیر نام داد. تاشکند به دلیل وجود همان خط آهن چنان توسعه پیدا کرد که بعد از مسکو، لنینگراد و کی‌یف چهارمین شهر اتحاد جماهیر شوروی شد. همانند تهران که روستایی از ری باستانی بود ولی اکنون نه تنها ری بلکه بسیاری از شهرها و روستاهای اطراف خود را بلعیده است. پس تأثیر عامل ارتباطات را در توسعه شهری می‌توان در برخی موارد از آب، یا دیگر چیزها نیز مهم‌تر دانست.

■ شهر تاریخی از نظر جناب عالی چگونه شهری است و چه عناصر و عواملی در شکل‌گیری آنها مؤثرند؟

● تاریخ چیزی است که طولانی است، و ریشه در گذشته دارد. وقتی می‌گوییم شهری تاریخی است یعنی تاریخ در آن ادامه دارد. برای مثال کرج را نمی‌توان شهری تاریخی نامید. یادم هست که این شهر روستای کوچکی بود و چند قهوه‌خانه داشته؛ روستایی زیبا و

فشنگ و خوش آب و هوا. وقتی از قزوین به تهران می آمدیم راننده احتمالاً آنجا برای نوشیدن جای توقف می کرد. اما وقتی از اصفهان یاد می شود، مشاهده می گردد که ساختمان ها و بناهای عصر صفوی و قاجاری در آن وجود دارد. مثلاً پل الله وردی خان متعلق به دوره صفوی است؛ نیز می بینید در یک جا آتشکده ای است که ساسانی است، و جز اینها. پس به این شهر نمی توان شهر جدید اصفهان گفت. برخی دیگر از مکان ها وجود دارند که ممکن است تاریخ آنها به سررسیده باشد اما علائم و نشانه هایی در آن وجود دارند که باستانی هستند؛ مانند تپه سلگ کاشان، چغازنبیل شوش و برخی دیگر که شهرهای باستانی هستند. پس بر پایه زمانی که بر این شهرها گذشته است می توان از شهرهای باستانی، تاریخی و شهرهای جدید و نوپسند نام برد. این تقسیم بندی به لحاظ کالبد شناسی و ریخت شناسی (مورفولوژی) شهری است. اما انسان ها در هر مکانی که زندگی می کنند دارای آداب و رسوم و فرهنگ و شیوه زندگی خاصی هستند. برخی شهرهای کهن دارای مشاغلی هستند که متعلق به امروز نیست، یا دارای رفتارها و هنجارهای اجتماعی هستند که بسیار قدیمی است. طرز لباس پوشیدن، حرف زدن، حجب و حیا و اعتقادات، مهمان نوازی ها و چیزهایی از این دست نشان دهنده آن است که زمانی بر این قوم گذشته است. برخی شهرها بر اساس چنین ویژگی های غیرکالبدی ای در تاریخ دارای القاب و عناوین خاصی شده اند. به عبارت دیگر، این روحیه خاص هر شهری بود که آنها را از دیگران متمایز می ساخت. پس بی دلیل نبود که به مازندران «دارالمؤمنین» به یزد «دارالعباد»، به قزوین «باب الجنة»، به یروجر «دارالسور» و به تبریز «دارالسلطنته» می گفتند. باید توجه داشت که این القاب و ویژگی های عمده فونکسیونل (عملکردی) شهرها را نشان می دهد. نه اینکه هر شهر فقط دارای همان جنبه خاص بوده است.

به نظر می رسد آن نمایی که بین جوامع بشری مختلف در کشور و در گذشته وجود داشته است شدت خود را از دست داده و تنوع تاریخی - فرهنگی به نوعی همگون در حال گذار است. نظر شما در این باره چیست؟

در شهرهای معاصر به دلیل نفوذ رسانه های عمومی و گسترش ارتباطات، بسیاری از ویژگی ها و شخصیت های شهرها و مردم بکنواخت شده اند. ولی اگر به ۵۰ یا ۱۰۰ سال پیش برگردیم به راحتی می توان روحیه خاص مردم هر شهر را مشاهده کرد. من خودم در قزوین و در ۵۰ سال پیش افرادی را که می دیدم می توانستم حدس بزنم متعلق به کدام محله اند؛ یعنی در واقع هر محله شخصیت خاص خود را داشت. در همین تهران آنهایی که در برخی محله های جنوب تهران بودند، کاملاً از افراد برخی محله های دیگر متن سنگلج - که بهتر از آنها بودند - تمایز داشتند. آنهایی که متعلق به بازارچه سعیر یا قوام الدوله بودند حساب دیگری داشتند. کمی بعد ساکنان خیابان مونیوی تپ دیگری بودند و حساب آنها با افرادی که در خیابان انقلاب (شاهرضای سابق) زندگی می کردند متفاوت بود. به علاوه، ساکنان این خیابان هم با ساکنان خیابان طالقانی (خیابان تخت جمشید سابق) متفاوت بودند. در دوره حاضر هم این تمایز تا حدی باقی است.

ارزیابی جناب عالی از تغییر و تحولاتی که شهرهای تاریخی کشور در دوره معاصر به خود دیده اند چیست؟ نهضت نوگرایی معاصر چگونه با ارزش ها، سنت ها و آثار تاریخی شهرها برخورد کرده است؟

به عنوان نمونه تلاش می کنم بر تهران متمرکز شوم. تهران امروز بسیاری از ادوار تاریخی را در بر دارد. اگر باستان شناسی های چشمه علی، قلعه گبری، بی بی شهر بانو و خرابه های ری یا تپه های فیطریه را ببینید، متوجه خواهید شد که تهران بزرگ امروز ریشه در دوران های باستانی دارد. زمانی که از تهران تاریخی صحبت می کنیم، منطقه بازار و مرکز شهر و عناصری چون تویخانه، ناصر خسرو، امین حصار، بازارچه قوام الدوله و گلوبندک تداعی می شود. تهران جدیدی که در ذهن و تصور ما وجود دارد از خیابان تخت جمشید اطلاعاتی به بالا شروع می شود و تا دامنه های توجال ادامه می یابد. تمام این سه دوره یعنی دوران باستانی، تاریخی و جدید - در تهران مشاهده می شوند؛ ولی آن چیزی که شهرسازی معاصر از آن بی بهره است طراحی خردمندانه و منطقی شهرهاست. گمان می کنم در گذشته ها، شهرها خردمندانه تر از امروز بودند، زیرا به گونه ای ساخته می شدند که زندگی مردم را بر پایه آسایش و خرد بنیان می گذاشتند. آب انبارها، کاروانسرا، حمام و مسجد و بازارچه در جای صحیح خود بودند؛ اینکه کجا خانه دو طبقه ایجاد شود و کجا یک طبقه، کجا درختکاری یا باغچه باشد و جز آن. اگر بخواهم چنین شهری را در زمان حاضر برای شما معرفی کنم، با دشواری بسیار در جست و جو می توانم خوبه را در تاحبه خوارزم مثال بزنم. زمانی که وارد شهر می شوید اگرچه با هتل کنتیننتال یا شراوتون مواجه نمی گردید، اما شهر و کوچه ها و معابرش همه منطقی است. در این شهر انسان انسانیت خویش را پیدا می کند. در تهران قدیم هم پیش تر این طور بود. زمانی که می خواهم آرامش فکری پیدا کنم فکر می کنم در تهران قدیم - البته نه چندین قدیم، بلکه در دوره تحصیلی خودم - در خیابان امیریه یا منیریه زندگی می کنم. خاطرم هست که آن منطقه چندر زیبا و فشنگ بود. زندگی، حیاط، باغ و آب و جوی و خیابان، همه و همه منطقی بودند. اما اکنون شهر به انبوه جمعیت و بناهای زشت و زیبا میل شده است. شهرهای کوچک اروپا یا گذشت این همه تحولات، زمانی و منطق شان را هنوز حفظ کرده اند، اما در ایران این امر رعایت نشده است. در شهر معاصری چون تهران مشاهده می کنید که از لحاظ معماری و مورفولوژی شهری ساختمانی آجری و یک طبقه در کنار یک بنای ده طبقه قرار داده شده است، در یک جای سنگ سیاه و در جای دیگری سنگ سفید کار شده است، در جایی آن ساختمان جلوی کوچه را گرفته است و یک جا منظرهای را کور کرده است و در جای دیگر درختها و باغها از بین رفته و به جای آن در کوچه ای ۶ متری برجی چند ۱۰ طبقه ایجاد شده است. اینجا واقعاً جای زندگی نیست. فضایی است صلب از بوق، دود، ترافیک و احجام و فضاهای زشت که هم برای چشمان و بیانی و هم برای شنوایی بسیار نامطلوب اند. این همه ناشی از جذابیت بسیار بالایی است که در شهر تهران به دلیل برخی سوء تصمیم گیری ها در انباشت امکانات و سرمایه به وجود آمده است. این عدم توجه به شهرهای کوچک و متوسط است که باعث به وجود آمدن شهری بزرگ با مشکلات رفع ناشدنی گشته است. البته این نوع کلان شهرطلبی تا حد زیادی به حکومت های سابق ایران و

نیز تلقی آنها از توسعه و پیشرفت برمی گردد. عنوان شده است که زمانی که شاه با هواپیما از بالایی برج‌های بهجت آباد می‌گذشت به همراهانش اشاره می‌کرد که ببینید تهران چقدر پیشرفت و ترقی کرده است. گوا اینکه اگر گفته شود جمعیت تهران ۱۵ میلیون نفر است یعنی این شهر شهری توسعه یافته و متوقی است. بعد از انقلاب وضعیت بدتر هم شد، زیرا افرادی عنوان کردند که هر کس به تهران بیاید صاحب خانه خواهد شد. چنین نگرش و طرز افداسی تهران را بیش از پیش بزرگ بدل ساخت و به شهری مصرفی و وابسته - بمولود و تولیدی - بدل کرد.

زمانی که عنوان می‌کنید شهرها به لحاظ تاریخی آسیب دیده‌اند، تنزل و انحطاط تاریخی شهرهای معاصر را چگونه ترسیم می‌کنید؟

زندگی ماشینی امروز به گونه‌ای است که دیگر کوچه‌های ۱ یا ۲ متری قدیم که به کوچه‌های آشنی کنان مشهور بودند در شرایط حاضر قابل استفاده نیستند. کوچه‌های امروز باید به گونه‌ای ساخته شوند که اتومبیل بتواند در آنها حرکت کند. البته این بدان معنی نیست که همه باید اتومبیل داشته باشند. نیز بدان معنی نیست که با ساخت اتوبان‌های بی‌برنامه شهر باره باره شود. نضی از یک محله، مسجد، امامزاده یا بنای تاریخی در این طرف جاده و بخشی دیگر در آن سو از هم جدا شوند. این نوع برخورد به ویژه در بافت‌های تاریخی غلط است. باید آثار تاریخی حفاظت شوند. حفظ این آثار باید جزو اهداف اصلی شهرسازی باشد. مجموعه شخصیتی در اردبیل بسیار زیباست و نشان دهنده بخشی از تاریخ و زندگی اردبیل است. اما در همان شهر در جای یک میدان بزرگ به من نشان دادند که به اندازه میدان هفتم تیر تهران با ساختمان‌های بسیار نازل یک طبقه و دو طبقه، آجری، گچی، خاکی، سنگ سفید و سیاه بود که «میدان آرژانتین» نام داشت. روشن است که این یک اقتباس و تقلید بسیار خام از میدان آرژانتین تهران است که آن نیز خود تقلیدی خام از معماری و شهرسازی غربی است.

در زمان‌های قدیم - البته نه زیاد، و شاید تا ۳۰۰ سال پیش - اگر چشم ما را می‌بستند و به یکی از شهرهای آن دوره می‌بردند تقریباً می‌توانستیم بگوییم که آنجا کجاست. یعنی در واقع هر شهری برای خود شناسنامه و شخصیت ویژه‌ای داشت. شهرهای بندری، شهرهای کویری، شهرهای کوهستانی و جلگه‌ای کاملاً متمایز از یکدیگر بودند ولی اکنون همه شهرها به نوعی یکنواختی رسیده‌اند که بر خلاف تنوع شهرهای قدیمی است. این نوع برخوردها و این نوع اقدام علیه تنوع شهری است که به تاریخ شهر و فرهنگ آن و همچنین اقتصاد و تولید آن آسیب می‌رساند. ارائه مثالی در این زمینه روشنگر خواهد بود: در سه فرسخی قزوین روستایی بود به نام دیزج که در دوران نوجوانی، هر زمان که از کنار آن می‌گذشتیم بوی سبب تمام بیابان‌های اطراف روستا را پر می‌کرد؛ سبب‌های کوچکی که «قدک» نام داشت با بو و عطری عالی. تمام زمین‌های روستای دیزج و اطراف آن بعد از مدتی تبدیل به شهرکی صنعتی به نام شهرک صنعتی البرز شد. جالب است که این شهرک صنعتی زاینده رشد و توسعه طبیعی قزوین نبود؛ بلکه چون تهرانی‌ها به لحاظ قانونی نمی‌توانستند در اطراف تهران کارخانه احداث کنند نزدیک‌ترین شهری که می‌توانستند با اتومبیل

به راحتی به آنجا رفت و آمد کنند قزوین بود. به این ترتیب به اصطلاح توسعه صنعتی باعث تخریب روستاهایی این چنینی و زمین‌ها و چشم‌اندازهای زیبای طبیعی اطراف شهر گشت. یقیناً این نوع توسعه، توسعه‌ای غیرعقلانی بود، که در بسیاری از مناطق ایران همانندش را می‌توان یافت.

شما به عنوان مورخ، نقش شناخت تاریخ را در حفظ تنوع فرهنگی و حافظه تاریخی شهرها چگونه ارزیابی می‌کنید؟

تا تاریخ گذشته شهرهای مان را ندانیم، نخواهیم توانست نسبت به آینده آن اظهار نظر کنیم. شهرسازی معاصر نباید به گونه‌ای باشد که در مسیری کاملاً جدید بریده از گذشته رشد یابد؛ بلکه شهرهای آینده باید بر روی بناهای گذشته ایجاد شود. این امر به عنوان یک اصل باید پذیرفته شود. در شهر بزرگ بی‌برنامه‌ای مثل تهران همه ابعاد زندگی از توند تا مرگ با معضل و دشواری روبه‌روستند از مدرسه رفتن و تفریح و خرید و حمل و نقل گرفته تا بیماری و مرگ و تدفین. همه این نوع مسئله‌سازی‌ها ناشی از عمل بدون تفکر و تعقل است. آشناسنت بیش از ۱۵ میلیون نفر در شهر تهران و به تبع آن و بسیار بیشتر آشناسنت سرمایه و صنعت چندان نشانه‌خیز نیست. نکته دیگر درباره عدم شناخت و احترام به علائم و آثار تاریخی در شهرهای کشور را می‌توان از اینجا سراغ گرفت که در شورای شهری مثل شهر تهران هیچ مورخی وجود ندارد که دست کم اسامی خیابان‌های شهر را بر اساس مستندات تاریخی باز تولید کند. در شهر پاریس - برای مثال - با مشاهده نام خیابان‌ها و کوچه‌های شهر تمام تاریخ انقلاب کبیر فرانسه و زندگی بعد از انقلاب تا زمان حاضر برای بیننده یادآوری می‌شود. مثلاً در جایی «میدان ویکتور هوگو» را می‌بینید که خانه ویکتور هوگو در گوشه‌ای از آن میدان قرار دارد، یا کوچه «انجمن» که با پرس و جوسی توان دریافت که موقی از تاریخ در آنجا انجمن علمی یا سیاسی خاصی تشکیل جلسه می‌داده است. یا خیابان و با کوچه «بخچال» که مظاهراً در آنجا از بخچال‌های قدیمی استفاده می‌شده و نظایر اینها در شهرهای ما همه اسامی و عناوین قدیمی به جای تثبیت، تغییر داده می‌شود. این گونه است که حافظه تاریخی شهر از بین می‌رود. زمانی شخصیت‌هایی بودماند که برخی از آنها مورد قبول ما هستند و برخی نیستند. کما اینکه در کشورهای دیگر هم اگر اسم خیابان‌ها را به اسم اشخاص نام گذاری می‌کنند، همه آنها لزوماً مورد قبول جامعه نیستند. پس وقتی یک خیابان عین الدوله، سه راه امین حضور، خیابان هدایت یا امین السلطان نام گذاری می‌شود کاملاً معنی دار است و بخشی از تاریخ آن جامعه و محله را نشان می‌دهد. وقتی همه آنها با اسم‌های دیگر - ولو اسم‌های مذهبی - تعویض شدند، در حقیقت به تاریخ شهر آسیب می‌رسد. خیابان مستوفی برای یوسف آباد بسیار با معنی است. زیرا یوسف آباد را مستوفی الممالک بنا نهاده است. زمانی که فرزند خانواده بزرگ می‌شود، وقتی یا دین نام خیابان می‌پرسد مستوفی کیست، شما در حین توضیح و شرح حال آن فرد در حقیقت بخشی از تاریخ شهر و کشور را به نسل بعدی انتقال داده‌اید.

با سیاست از شما

بلدیه رو در روی آتش

عباس چلباشی

اتحاد زندگی شهری رشت پس از ریزش سنگین در زمستان ۱۳۸۳ که بی‌پیشینه هم نبود، ما این همه شهر در کمتر از ۲۴ ساعت در برابر این غول سیبب زیا از پای درآمد! اینک نگاهی به جایگاه شهر گز و پیشینه آن می‌تواند به نمایش تصویری روشن‌تر از رخداد باری رساند. بندر گز که در آن روزگار «جزیره» خوانده می‌شد بر ساحل خلیج میانکاله در جنوب خاوری دریای مازندران جای گرفته است. این شهر در سده‌های پیشین و آغاز سده چهاردهم خورشیدی جایگاه بازرگانی مهمی در داد و ستد با همسایه شمالی داشت و بیش‌تر شهرهای گزرگان، شاهرود و دامغان شمرده می‌شد. شهری بود با ساختمان‌هایی بیشتر ساخته از چوب یا سقف و کنپوش‌های چوبین، بامپوش‌های سفالین که ساختمان‌های حکومتی شیروانی بودند، مانند گمرک، نظمی و یادگان؛ اما بیشتر خانه‌های بومی - به ویژه خانه‌های فرومستان - ساخته از نی و چوب و بام‌هایی گالی پوش بود که درجه آتشگیری آن بسیار بالاست. شهر گز بندری بود با کوچه‌های باریک و ساختمان‌هایی که بام‌های شان سر به هم داده بودند و در چشم بر هم زدن شعله آتش می‌نوشتند و هر سو پیراکنند. این بندر با بسفرت آهسته و دراز دامن آب دریا در پایان سده سیزدهم و بنیاد بندری نوپا در نزدیکی آن، یعنی بندرشاه (ترکمن) در ۱۳۰۶ خورشیدی به روزگار پهلوی یکم، رضا شاه (پادشاه ۱۳۰۰ - ۱۳۲۰ ش.) اهمیت خود را یکسر از کف داد و پس‌روی هرچه بیشتر آب در دهه‌های کنونی آن را به انزوا گشاید؛ چندان که امروزه ما داشن ۱۵۷۲۷ نفر باشند (سرشماری ۱۳۷۵) جزو شهرستان کردکوی شده است که روزگاری (گز) محله‌ای بیش نبود. گفشی است که بندر جز در سال ۱۳۱۷ با تصویب فرهنگستان نام فارسی خود را بازیافت و بندر گز خوانده شد و «کرد محله» نیز به «کردکوی» تغییر نام داد. در اهمیت این شهر همان بس که در سال وقوع حادثه (۱۳۰۸) بلدیه / شهرداری داشته و چندان که در سیاهه زیر دیده می‌شود بودجه‌های مشخص و معلوم (۵۲۷۰۰۶ ریال) داشته است. از دیگر نهادهای حکومتی مهم این شهر، اداره گمرک و یادگانی نظامی بوده است.

این بار سندی را بررسی می‌کنیم که تازگی چند ویژگی است. یکی آنکه با محور این شماره ماهنامه همسوی دارد؛ یعنی پرداختن به یک «شهر ساحلی». دوم آنکه بلیه‌های طبیعی (یا این شهر بندر) بی‌دفاع را به آسانه نابودی گشایده است. سه دیگر آن است که این رویداد در روزگاری دور رخ داده است (۱۳۰۸ ش.) و بررسی آن نشان خواهد داد که پیشینه تاریخی ساختار مدیریتی در شهرهای کوچکی چون بندر گز چگونه بوده در برابر چنین رخدادی به چه سان واکنش نشان داده است. این خود می‌تواند حائل کنندی واکنش‌ها و ویژگی‌های شهرهای کنونی را نیز تا اندازه‌ای روشن سازد. در حالی که گزارشگر این رخداد «سال» را نجس قلمداد می‌کند و آن را سالی پر از مصیبت و درد برای مملکت می‌داند. زیرا در اردیبهشت همین سال (زمین‌لرزه بزرگی شمال خراسان را ویران کرده است) (ب) شهرداری‌ها به روایت اسناد، ماهنامه شهرداری‌ها، س ۱۳۸۳، ش ۶۸) ملغ به شهرها و آبادی‌های سیستان و بلوچستان هجوم آورده (۱۰ تیرماه) و با بارش تگرگ سیل بزرگی راه انداخته که بخشی از تبریز را ویران کرده است (۲۰ تیرماه). البته گزارشگر از اینها به لحاظ پیشینه ذهنی خوانندگان روزنامه‌های نبرده است، شکفت آنکه گزارشگر هیچ سخنی از عدم توانایی نهادی چون شهرداری یا شیر و خورشید در این رخدادهای خانمان بر انداز، به میان نیاورده است. امروزه شاید آتش سوزی جنگل خطری جدی برای شهرهای شمالی شمرده نشود؛ زیرا سال‌هاست «کمربند سبز» ساز شهرها گرداگرد خود را از هرگونه جنگل که بقاید، از هرچه رویدنی پاک کرده است. اما پلایای دیگری می‌توانند به خاطر ساخت و سازهای بد و ناستانده و زیرساخت‌های بدتر یا نیروی چندین برابر شهرها در هم بکوبند، که زمین‌لرزه در جایگاه نخست استانده است. سیل‌هایی که جنگل (ذایی) بی‌سان، توان ویرانگری مضاعفی به آن بخشیده است. چون سیل تکا (۱۳۷۸ ش.) انفجار لوله‌های گاز که می‌تواند از لوله‌های نویدید به شمار آید و نمونه‌های کوچک آن گاه و بی‌گاه در تهران رخ می‌دهد. مانند انفجار کوی نیروی هوایی (۱۳۸۳ ش.)، این خطر خیزی حتی در بارش برخی سنگین در شهرها نیز دور از تصور نیست. مانند

حریق بندر جز

وزش باد شمالی و جنوبی عده کثیری را از خطر حریق نجات داده و عده دیگر بی‌خاتمان ساخته است. مطابق تلگراف‌هایی که از بندر جز واصل شده و ذیلاً از نظر خوانندگان محترم میگذرد، باز خشم طبیعت عمده از هوای طمان ما را آوار ساخته است.

سال ۱۳۰۸ سال نجس بر از مصیبت دزدی برای مملکت ایران بود و این سومی دهم است که اهالی این مملکت با خطرناک طبیعت دست پگریان شده اند چه خوبست که این سال نحوس به آخر رسید و امید است اینگونه مصائب و آلم برای مملکت متکرار نگردد. ذیلاً دو نفره تلگرافی سکه از طرف شعبه شیر و خورشید سرخ بندر جز باجمیع مرکزی واصل و اسفند طنبیده اند درج می‌شود دایرت های دیگری هم بوزارت داخله جهت دولت رسیده است که جریان واقعه را تشریح مینماید.

اینگ مین تلگرافات واصله

۲۵ اسفند از بندر جز

جمیعت محترم شیر و خورشید سرخ مرکز ایران در روز ۲۴ اسفند ساعت چهار بعد از ظهر جنگل های اطراف بندر جز حریق شده و در اثر باد های سختی که از سمت جنوب تیز شد تمام شهر در معرض خطر واقع شد ساعت ۷ باد شمال شروع گرفت و خطر بندر جز مرتفع شد ولی قسمت اطراف بندر جداگانه و دشت کلا - گز طمه حریق شده تجاوز از دو هزار نفر بی‌خانمان و از همین مناطق و تزاری گردیده اند تلفات جانی زیاد تا کون - جید ملاحظه شد که منازل اموال اطم - احتم آنها سوخته فوری اقدامات خدشتی مصلی آمدند. کمک اهالی بندر جز آتوه چند روزه ما بین آنها تقسیم خصماً برای کمک و مساعدت غلام ولی اقدامات اساسی و فوری لازم است مختصر ناخیری شود تمام آن ها از - ما - گسترده - عده - سال - اند -

صورت بودجه ۳۰۸ بلدیها از محل مالیات راه

اسامی ولایات	مردن اعتبار بلدی در ۱۳۰۷			مردن اعتبار	
	از محل مالیات	از محل سایر منابع	جمع	در ۱۳۰۶	در ۱۳۰۷
تهران	۸۷۲۳۳۰	۱۹۲۹۴۰	۱۰۶۵۲۷۰	۲۰۰۰۰	۶۶۲۹۴۰
اصفهان	۲۳۰۰۰	۸۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰	۷۰۰۰۰
مشهد	۵۰۰۰	۶۰۰۰۰	۶۰۰۰۰	۲۹۰۶۰	۳۳۱۴۰
اصفهان	۲۶۲۶۵	۸۴۰۰۰	۱۱۰۲۶۵	—	۱۱۰۲۶۵
اصفهان	۲۱۱۶۷	۵۵۵۰۰	۷۶۶۶۷	—	۷۶۶۶۷
اصفهان	۶۳۱۴	۱۲۴۰۰	۱۷۷۱۴	—	۱۸۷۱۴
اصفهان	۶۸۰۰	۱۲۵۰۰	۱۹۳۰۰	۱۰۰۶۰	۹۱۴۰
اصفهان	۲۹۰۰	۱۵۰۰۰	۱۷۹۰۰	۷۳۲۰	۱۰۰۲۸۰
اصفهان	۳۴۱۰	۵۶۰۰۰	۵۶۳۴۱	۱۰۰۰۰	۳۷۶۹۰
اصفهان	۴۶۲۰	۱۹۳۸۰	۲۴۰۰۰	۱۸۷۰۰	۵۳۰۰
اصفهان	۷۵۰۰	۴۵۰۰	۱۲۰۰۰	۶۵۰۰	۱۵۴۵۰
اصفهان	۱۱۲۲۰	۶۶۵۰۰	۷۷۷۲۰	۳۰۰۰	۳۴۲۲۰
اصفهان	۵۶۴۰	۱۳۸۰۰	۱۹۴۴۰	۲۲۲۰	۱۶۲۱۰
اصفهان	۵۵۰۰	۱۴۵۰۰	۲۰۰۰۰	۱۰۴۸۰	۹۵۳۰
اصفهان	۳۷۰۰	۶۹۰۰	۱۰۶۰۰	۲۲۲۰	۷۳۸۰
اصفهان	۲۹۰۰	۵۵۰۰	۸۴۰۰	۳۷۲۰	۴۳۸۰
اصفهان	۷۵۰۰	۲۴۵۰۰	۳۲۰۰۰	۵۶۶۰	۲۶۳۴۰
اصفهان	۵۲۷	۱۰۶۰۰۰	۱۰۶۰۵۲۷	—	۱۰۶۰۵۲۷
اصفهان	۸۷۰۰۰	۳۰۷۰۰۰	۳۹۴۰۰۰	۳۶۷۵۰	۱۸۳۲۵۰
اصفهان	۴۰۰	۲۴۸۰۰	۲۵۰۰۰	۷۶۵۰	۱۷۴۰۰
اصفهان	۴۴۰۷۰	۱۱۱۵۰۰	۱۵۵۵۷۰	۳۳۴۶۰	۳۳۹۷۰
اصفهان	۱۲۴۰	۳۶۰۰۰	۳۷۲۴۰	۳۴۷۶۰	—
اصفهان	۲۶۷۹۰	۱۹۸۶۰۰	۲۰۱۲۷۹۰	۱۷۰۰۰	۱۵۴۸۱۰
اصفهان	۱۰۳۶۶	۱۶۵۰۰	۱۲۰۱۶۶	—	۵۶۸۶۶
اصفهان	۱۲۴۵۱۰	۵۷۵۴۹۰	۱۸۲۰۵۹۰	۳۰۰۰۰	۴۴۷۰۰۰
اصفهان	۸۴۰۰	۵۲۵۰۰	۶۰۹۰۰	۹۰۰۰	۵۱۹۰۰
اصفهان	۲۰۰۰	۱۳۰۰۰	۱۵۰۰۰	۱۳۰۰۰	۲۷۰۰۰
اصفهان	۱۱۹۰	۵۲۵۰۰	۵۳۶۹۰	۱۰۰۰۰	۴۳۶۹۰
اصفهان	۱۲۵۰۰	۶۰۵۰۰	۷۳۰۰۰	۵۰۰۰	۶۸۰۰۰
اصفهان	۱۰۰۰	۶۵۰۰۰	۶۵۰۰۰	۱۳۰۰۰	۱۰۰۰۰
اصفهان	۱۰۰۰	۶۶۵۰۰	۶۷۵۰۰	۸۰۰۰	۵۹۵۰۰
اصفهان	۴۹۹۶	۲۱۲۰۰	۲۱۶۹۶	۹۰۳۰	۷۹۷۴
اصفهان	۴۷۰	۱۲۵۰۰	۱۲۹۷۰	۴۷۷۰	۸۲۰۰
اصفهان	۵۰۰	۱۴۰۰۰	۱۴۵۰۰	۱۹۳۰۰	۳۲۰۰

از طرف حکومت میان برعاطف و توجهات ذات | اصفهان - پروژ عدد ۱۰۰۰

کوهستان در جنوب، آتش به سوی شمال و بندر گز گسترش می یابد و طی ۲ ساعت چندین روستای جنوبی حومه شهر مانند جفاکند و دشت کلا - گز یکسره می سوزند و خاکستر می شود. بیش از دو هزار نفر می خاتمان می شوند و می گریزند. چارپایان و خاکبان فراوان می سوزند و نابود می شوند و شمار بسیاری از روستاییان کشته بر جای می مانند که تنها موخته ۵ تن یافت می شود. توفان آتش همچنان به سوی شهر پیش می آید. بی گمان هراس شهریان بندر گز از رود رو شدن بادبهاره بلعنده آتش چندان بوده که بسیاری به سوی دریا رفته باشند. خوشبختانه به فاکاه پس از سه ساعت (۲ ساعت) باد شمالی از دریا به سوی شهر و جنگل وزیدن می گیرد و آتش پس می نشیند و شهر نجات می یابد. این ورزش معجزه آسا توجیهی علمی نیز داده نمی بسیار بالای توده عظیم آتش هوای گرم را به سوی بالا می فرستد و اختلاف دمای آب (۴ درجه) توده ای از هوای سرد و سنگین روی دریا را به سوی آتشگاه روانه می سازد. این رخداد بارها در آتش سوزی جنگل ها روی داده و در بیشتر هنگام بارش باران نیز همراه بوده است. در دنباله گزارش و در پایان آن در می باسم که آتش این بار به سوی جنوب خاوری پیش می رود و آبادی کرد محله (کردکوی امروزی) را در میان می گیرد. دو هزار تن در کردکوی بی خاتمان می شوند و گروهی نیز در میان شعله های آتش جان می نازند.

در تلگراف دوم (روز ۲۶ اسفند مخبره شده) صدی به تشکیل کمیسیونی در واقع ستاد کمک رسانی - از مدیران آن روز بندر گز می یزد که در تلگراف، رئیس گمرک نقر نخست است و این خود اهمیت این نهاد را در شهر نشان می دهد. نظمیته ساختوی اگر این دو واژه ترکیب باشد، چندان روشن نیست، در حالی که ساختو معنی یادگان را می دهد و نظمیته (= شهریاری) مانده (دارایی) تأسیسات (اداره آگاهی) و چهار تن دیگر از جمعیت اعضای این کمیسیون بوده اند که دست به کار گردآوری اعانه و کمک به حریق زدگان شده اند. در تلگراف آمده که بازرسی دقیق تری نشان داده که ویرانی خانه های سوخته سه برابر بوده است (۶۰۰ خانه و چهار هزار نفر نیز بی خاتمان شده اند که به واقع جمعیت زیادی است. صدی در تلگراف خود شمار کشندگان را اندک دانسته، اما خاطر نشان کرده که سردی هوا (پایان زمستان همراه تا نیمه بالا نبود پوشاک و سوزنا، شمار بیماران را افزایش داده است که بی گمان شماری نیز این گونه جان باخته اند. آنچه در این گزارش و تلگراف ها جای خالی جدی دارد، این است که هیچ نامی از رئیس بلدی (شهردار) یا از خود این نهاد به میان نیامده است. این خود نشان می دهد که بلدی در مدیریت شهری که گمرک و ساختو (یادگان) داشته - روزگار فرمانروایی فراوان - تا چه پایه به هیچ گرفته می شده است و تا چه پایه کارایی اش از نظمیته راسته خرابی در شهر، آن سوتر نمی رفته است. و پرسش آنجاست که اگر ازدهای آتش به شهر می رسید، بلدی و رئیس آن (شهردار) چگونه می توانست به دفاع از شهر برخیزد؟

جوهری سند
گزارشی است از روزنامه اطلاعات شماره ۹۹۹ به تاریخ ۲۸ اسفند ماه که من دو تلگراف در آن آمده است. هر دو تلگراف از سوی نهادی صدی و رئیس جمعیت شیرو خورشید سرخ شاختو بندر گز (گز) به تهران فرستاده شده است. آن گونه که از گزارش پد است، شیرو خورشید سرخ تنها نهاد کمک رسانی و امداد به آسیب دیدگان در این گونه رخدادها بوده، آن هم در اندازه های بسیار کوچک که خود همواره دست استعانت به سوی دیگران دراز می کرده است (چ سند).
در تلگراف یکم، رخداد به تفصیل توضیح داده شده است که در روز ۲۴ اسفند، ساعت ۴ بعد از ظهر جنگل های جنوب بندر گز آتش می گیرد. خاستگاه آن هرچه که بوده یا پیش بادهای سخت

چابهار چشم اندازی به اقیانوس و نگاهی به خلیج

گفتار گوینا حمیدالله بلید
شهردار چابهار
محمد سالاری راد

بر عهده دارد، باید نه فقط به ساکنان، بلکه به کلیه کسانی که با این شهر سر و کار مستقیم و غیرمستقیم دارند، خدمات رسانی کند. شهرهای بندری دروازه‌های کشورند، و از این رو بخشی از هزینه‌های آن، اعم از هزینه‌های ثابت برای احداث شبکه معابر، ساحل سازی، فضاهای خدماتی و سبز و هزینه‌های متغیر برای نگهداری و مرمت همین فضاها، هزینه‌هایی است که بر عهده بسیاری از شهرها نیست. بنابراین طرح خودکفایی مالی شهرداری‌ها، به ویژه برای چنین شهرهایی کاملاً نادرست است.

■ بجز این هزینه‌ها، آیا شهرهای بندری هزینه‌های دیگری را هم بر عهده دارند؟

● شهرهای بندری از جمله چابهار به دلیل مجاورت با دریا در معرض دو نوع فرسایش دائمی هستند که در دیگر شهرها دیده نمی‌شود. نخست فرسایش ناشی از رطوبت که هر گونه سازه فلزی را دچار زنگ زدگی و فرسودگی می‌کند. حتی آرماتورهای درون بتن‌ها را نیز متلاشی و نابود می‌کند. دوم فرسایش و خوردگی ناشی از هالوزن‌های درون خاک و آب دریا - از جمله کلر و فلور - که خود بتن‌ها را هم از بین می‌برد. خوردگی بتن‌ها آنقدر شدید است که ناچاریم تیرهای برقی را هر ده سال یک بار عوض کنیم، زیرا خطر سقوط و برق گرفتگی کاملاً وجود دارد. سیم‌های مسی و حتی آلومینیومی چنان در معرض فرسایش و خوردگی قرار می‌گیرند که کارایی خود را از دست می‌دهند و هر ۴ سال یک بار باید عوض شوند. تمامی جدول بندی خیابان‌ها به سرعت فرسوده می‌شوند. به این ترتیب، برای نگهداری این شهر در برابر خوردگی، هزینه زیادی بر عهده شهرداری است. من این هزینه‌ها را در دیگر شهرها نمی‌بینم. در تهران، تیرهای برقی عمر دائمی دارند، جوی و جدول خیابان‌ها به طور عادی فرسوده نمی‌شوند و شهرداری با یک بار سرمایه‌گذاری و احداث آنها، خیالش برای سال‌های سال راحت است. اما ما می‌دانیم که باید پس از هر ده سال تمامی جوی و جدول‌ها، تیرهای برقی، میلان شهری، تأسیسات و تجهیزات شهری را عوض کنیم.

بخش دیگری از هزینه‌های ما، که می‌تواند به بندری بودن این شهر ربطی نداشته باشد، مربوط است به مشکل بی‌آبی که تولید و نگهداری فضاهای سبز را به شدت پرهزینه کرده است. استان سیستان و بلوچستان هشت سال دچار خشکسالی بود و منابع آبی آن، چه ذخیره‌های آب سد پیشین و چه سفره‌های زیرزمینی و چاه‌های آب، کاملاً ته کشیده بودند. امسال، البته ترسالی است و سد پیشین برای اولین بار سرریز شده است. اما آبش گیل آلود است و آنچه

شهر بندری چابهار در جنوبی‌ترین نقطه کشور جای دارد که از زاهدان، مرکز استان سیستان و بلوچستان حدود ۷۲۰ کیلومتر و از تهران، مرکز کشور، حدود ۲۳۰۰ کیلومتر فاصله دارد. به این ترتیب چابهار دورترین نقطه شهری از مرکز و مناطق پرجمعیت و متراکم کشور محسوب می‌شود. دلیل اصلی شکل‌گیری چنین بندری وجود خلیجی است به نام چابهار که به طور طبیعی، حوضچه آرامش برای ورود و پهلوگیری کشتی‌ها ایجاد کرده است. چابهار گرچه دارای ساحلی آرام در خلیج چابهار است، اما ساحل جنوبی این بندر به طور مستقیم با دریای عمان و اقیانوس هند مرتبط است و بنابراین در معرض امواج پرتلاطم اقیانوس است. بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور محسوب می‌شود که به شبکه جاده‌های نیز متصل است. هم‌اکنون از این روست که این بندر، به رغم فاصله بسیار زیادش با مرکز کشور، برای اقتصاد ایوان، اهمیت بسیار زیادی دارد. هنوز راه حلی برای چنین تناقضی تدارک دیده نشده و همچون بسیاری از استعدادهای این سرزمین، به نظر می‌رسد عاقل باقی مانده است. بندر چابهار را می‌توان به بندری تجاری با حوزه نفوذ بسیار گسترده تبدیل کرد و می‌توان آن را به بندری صیادی یا اقتصادی محلی تقلیل داد. چنین کشتی و کوششی، با شهردار این شهر حمیدالله بلید به بحث گذاشته شده است.



حمیدالله بلید
شهردار چابهار

■ آقای شهردار، تفاوت شهرهای ساحلی با دیگر شهرهای

کشور، به ویژه در شیوه‌های مدیریتی، هزینه و درآمد شهرداری و کلیه اقداماتی که به حوزه شهرداری مربوط است، در چیست؟

● شهرهای ساحلی - و در اینجا چابهار - شهرهایی هستند که به طور عمده خدمات حمل و نقل دریایی را در خود متمرکز کرده‌اند. در کنار این فعالیت، ممکن است فعالیت‌های دیگری همچون صنعت، شیلات، کشاورزی و جز آنها نیز وجود داشته باشد که همه در پیوند با دریا هستند. بنابراین مدیریت این شهرها می‌تواند یکی از حلقه‌های اقتصادی را تکمیل کند و فرایندهای انجام آن را تسهیل سازد. شهرهای بندری فقط محل اسکان شهروندان نیستند، بلکه این شهرها از یک سو باید پذیرای کشتی‌ها و کارکنان آن و از سوی دیگر پذیرای ناوگان حمل و نقل جاده‌های منتهی به بندر باشند. به این منظور ساکنان آن شهرها چه به طور مستقیم به این فعالیت‌ها مربوط باشند و چه خدمات‌رسان آنها، شهری را شکل می‌دهند که با این گونه فعالیت‌ها تعریف شده است. شهرداری که مدیریت این شهر را



به چابهار می‌رسد آشامیدنی نیست. امسال به یمن بازندگی‌های خوبی که شد، توانستم تا حدودی به فضای سبزمان سرودمانی بدهیم. اما همان گونه که گفتم، هزینه‌های نگهداری فضاهای سبز در شهرهای بندری به شدت بالاست.

■ به این ترتیب هزینه‌های چنین شهری بیش از دیگر شهرهای کشور است و بنابراین باید درآمدی به مراتب بالاتر از آن داشته باشد تا بر بایی و نگهداری این شهر «اقتصادی» باشد. یا بتواند هزینه‌ها و درآمدها را سر به سر کند. آیا شهرداری دارای چنین درآمدی هست که بتواند از پس این هزینه‌ها بر بیاید؟

● خیر، ما چنین درآمدهایی نداریم و همیشه دچار کسری بودجه هستیم. به این دلیل نمی‌توانیم بسیاری از هدف‌های برنامه‌های تعیین شده را تأمین کنیم.

■ برای مثال، درآمد امسال شهرداری چابهار چقدر بود و از چه منابعی تأمین شد؟

● حدود ۳۰۰ میلیارد تومان، که شهرداری به مراتب بیش از این رقم را هزینه کرده است. بعضی از افراد وقتی به این اعداد برخورد می‌کنند می‌گویند چقدر هزینه‌های شما بالاست! اما نمی‌دانند که هزینه نگهداری شهرهای ساحلی به مراتب بیش از دیگر شهرهاست. منابع درآمدی، به طور عمده عوارض پروانه‌های ساختمانی، پروانه‌های کسبه، جمع‌عوارض و کمک‌هاست.

■ آیا از ترابری دریایی و گمرک و صادرات و واردات درآمدی ندارید؟

● بندر و گمرک برای شهرداری درآمدی ندارد و درآمد آنها به شهرهای بزرگ‌تر می‌رود.

■ آیا از دولت کمکی دریافت می‌کنید؟

● سهم کمک‌های دولتی حدود ۵ درصد کل درآمدهای ما است.

■ آیا شکل‌گیری منطقه آزاد چابهار در تغییر این شرایط و بهبود اوضاع تأثیری داشت؟ منطقه آزاد، اکنون چه کنشی یا



بافت مسکونی بومی

شهرداری دارد؟ آیا رابطه منطقه آزاد یا شهر چابهار تعریف شده و مشخص است؟

● مطابق با تابعی مطالعات محور شرقی، قرار بود در چابهار، که تنها بندر اقیانوسی کشور است، منطقه آزادی ایجاد شود تا فعالیت‌های بندری این شهر شکل سامان یافته‌ای بیابد؛ ضمن آنکه با شکل‌گیری منطقه آزاد، فقر و محرومیت برطرف گردد. اشغال به اندازه کافی برای مردم این منطقه به وجود آید، که البته بحث‌های کلان و مانی هم پیشوانه آن بود. به دنبال آن، لازم بود علاوه بر ایجاد تأسیسات بندری و گمرکی، شبکه حمل و نقل جاده‌ای، راه‌آهن و فرودگاه نیز ایجاد شود تا این منطقه تمامی محور شرقی و از آن طریق، افغانستان و جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای میانه را زیر پوشش ببرد. متأسفانه با شرایطی که اکنون در این منطقه هست، نتوانسته‌اند مأموریت و اهداف این اطلاعات را تأمین کنند. نخست با نبود شبکه و راه‌آهن، که تأمین کننده حمل و نقل ارزان کالا و مسافر است، این بندر نمی‌تواند نقش دروازه‌های خود را ایفا کند، زیرا شبکه جاده‌ای با مسافت‌های بسیار زیاد صافه چندان برای باراندازی در این بندر ایجاد نمی‌کند. دوم، منطقه آزاد، مطابق با اهدافش، قرار بود به منطقه پردازش صادرات، یعنی منطقه‌ای با عملکرد غالب صنعتی تبدیل شود، اما اکنون چنین نیست. ما نه تنها در این منطقه صنعت نداریم بلکه فعالیت‌های مرتبط با منطقه آزاد به طور عمده تجاری و آن هم از نوع واردات است.

سوم، قرار بر این بود که با احداث منطقه آزاد، از محرومیت و فقر عمیق در چابهار کاسته شود و با استخدام و به کارگیری مردم بومی، به درآمدهای آنان افزوده گردد. اما در عمل بخش بزرگی از کارکنان بندری، گمرک و منطقه آزاد غیربومی هستند و افراد بومی همچون گذشته به فعالیت‌های صیادی و حاشیه‌نشینی اقتصاد منطقه آزاد مشغول‌اند. چهارم، منطقه آزاد با فسخ از شهر چابهار جدا شده و در عمل هیچ کاری به شهر و شهرداری ندارد و شهرداری نیز هیچ گونه درآمدی ناشی از حضور این منطقه کسب نمی‌کند. به علاوه، می‌توان حدس زد که درآمدهای منطقه آزاد حتی قادر به اداره خود و هزینه‌های سرسام‌آورش هم نیست. بدین ترتیب در واقع منطقه آزاد در تأمین مأموریت و اهدافش شکست خورده است.

■ آیا شکاف و دوپارچگی یا لخت موجود شهر چابهار ناشی از وجود منطقه آزاد است؟

● این شکاف در سیمای کالبدی چابهار، تا حدودی ناشی از وجود بندر و حضور منطقه آزاد است. در واقع بخشی از شهر کاملاً مدرن و پیشرفته با ساختمان‌ها و خیابان‌های منظم و شیک است و بخشی دیگر از شهر کاملاً عقب‌افتاده و نامنظم و زشت.

■ آیا این شکاف مشکلات اجتماعی هم ایجاد کرده است؟ مثلاً آیا تنش‌هایی میان جوامع بومی و غیربومی مشاهده می‌شود؟

● بدیهی است که شکاف کالبدی، شکاف اجتماعی را تشدید می‌کند. مردم به چشم خود می‌بینند که امکانات زندگی در بخش مدرن شهر چگونه است و در محله‌های خودشان چگونه. این شکاف بسیار بارز است و روزبه‌روز هم بیشتر می‌شود. در شرایط موجود تنشی میان این دو جامعه مشاهده نمی‌شود اما می‌توان حدس زد که

● **بله، فعالیت‌های غیررسمی، چه در زمینه قاچاق کالا و چه مواد مخدر، کاملاً رواج دارد و از جمله مسائل و مشکلات این شهر محسوب می‌شود.** اما اگر فعالیت اقتصادی واقعی و رسمی وجود داشته باشد، می‌توانم با اطمینان زیاد بگویم که مردم از فعالیت غیررسمی دست خواهند کشید؛ به ویژه قاچاق مواد مخدر که بسیاری از مردم بومی از نظر اعتقادی با آن مخالفند.

■ **در سال‌های اخیر موضوع استفاده از جاذبه‌های گردشگری، برای ارتقای سطح درآمدی به صورت جدی مطرح شده‌است و بسیاری از کشورها با اتخاذ این راهبرد اقتصادی، تحولی اساسی در زندگی‌شان ایجاد کرده‌اند. آیا شما در چابهار به این سو گرایش داشته‌اید؟**

● **باید بگویم که چابهار گرچه جنوبی‌ترین نقطه کشور است، اما به دلیل ورزش بادهای موسمی در فصل تابستان، شرجی بسیار کمتری نسبت به بندرعباس دارد. بنابراین، گردشگران واقعاً احساس چهارپار را در هر چهار فصل سال خواهند داشت. این شهر دارای جاذبه‌های بسیار زیادی است: زمین‌هایی با پستی و بلندی و ناهمواری‌های عجیب و غریب که به زمین‌های مریخی مشهورند، در نقطه‌ای از این منطقه گل از زمین می‌جوشد که به آن گل افشان می‌گویند. ساحل‌های صخره‌ای چابهار در جبهه اقیانوسی آن بسیار زیبا هستند و غروب خورشید نیز در خلیج چابهار بسیار تماشایی است. چابهار آثار تاریخی متعددی دارد و به طور کلی، جاذبه‌های گردشگری این منطقه، به همراه منطقه آزاد می‌تواند هر گردشگری را از هر نقطه دنیا به این سو جذب کند. اما اینها همه آرزو و استعداد است، در عمل هیچ کاری برای استفاده از این استعدادها نشده‌است و هر کس هم که به این جا آمد از این همه زیبایی افسوس خورد‌است. بله چابهار می‌تواند اقتصاد گردشگری هم داشته باشد، به شرط آنکه امکانات آن فراهم گردد.**

■ **از سواحل صخره‌ای اقیانوس یاد کردید، آیا سونامی برای شما محسوس بود؟ اگر سونامی در سواحل شما رخ دهد، آیا امکان محافظت از شهر را دارید؟**

● **سواحل صخره‌ای چابهار بسیار بلند هستند، اما البته در مقابل امواج سونامی نمی‌توانند مقاومت کنند. سونامی جنوب آسیا را ما احساس نکردیم، برخی از مردم بومی بالا رفتن آب به میزان دو متر را در همان موقع مشاهده کرده و گزارش دادند، اما این امواج خطری برای ما نداشته‌است. درباره پیشگیری از سونامی، باید بگویم که این بحث در برابر مجموعه مشکلات ما اهمیت چندانی ندارد؛ ضمن آنکه اگر حساسیتی هم وجود داشته باشد از بودجه و توان ما خارج است و باید برای آن از امکانات استانی و ملی بهره بگیریم.**

■ **آیا اقداماتی برای ساحل‌سازی انجام داده‌اید؟**

● **اقدامات مختصری صورت گرفته، که البته در مقابل سونامی بی‌تأثیر است.**

■ **از اینکه در این محاسبه شرکت کردید، متشکریم**



چابهار شهری در حال توسعه است

چه بسا به صورت خفته در ذهن مردم وجود داشته باشد و مسکن است درآینده آشکار شود.

■ **آیا تخمینی از جمعیت بومی و غیربومی دارید؟**

● **به نظر می‌رسد که حدود ۲۰ درصد از جمعیت شهر غیربومی و ۷۰ درصد بومی باشند.**

■ **شرایط اقتصادی و اجتماعی جوامع بومی و غیربومی چابهار را باز هم می‌توانید تشریح کنید؟**

● **جامعه غیربومی چابهار براساس فعالیت‌های بندری، کمرکی و منطقه آزاد شکل گرفته و برخی از آنها فصلی هستند. در نتیجه جمعیت آنها دچار نوسان شدیدی است و ما به آن، جمعیت شناور می‌گوییم. این جمعیت از هر نظر دارای تفاوت جدی با بومیان است. از نظر نژاد، رنگ پوست، زبان، مذهب، سطح سواد و تخصص و جز آنها کاملاً تفکیک پذیرند. در مقابل، جمعیت بومی شهر، دارای شرایطی هستند که تمامی شاخص‌های توسعه را برای این شهر به پایین‌ترین درجه رسانده‌اند. در مقایسه میان شهرهای مختلف کشور و حتی شهرهای استان، چابهار پایین‌ترین شاخص توسعه انسانی در زمینه‌های آموزش، بهداشت، درآمد و اشتغال را کسب کرده‌است. فقر موجود در این شهر بسیار عزیمت است. بیکاری بسیار زیاد است و درآمدها بسیار ناچیزند. در سال‌های اخیر با خشکسالی طولانی هشت ساله، بسیاری از روستایان استان به قصد دستیابی به کار و شغل در منطقه آزاد به این سو گسیل شده‌اند که باز کود فعالیت‌ها در بندر و منطقه آزاد، به شغلی دست نیافته‌اند و به دلیل قدرت خرید اندک نتوانسته‌اند در شهری همچون چابهار مسکنی مناسب را اختیار کنند. در نتیجه از نظر اقتصادی به حاشیه‌نشینی منطقه آزاد و از نظر سکونت به حاشیه‌نشینی شهر چابهار روی آورده‌اند. اکنون مسئله حاشیه‌نشینی در این شهر مشکل اساسی ماست.**

■ **به این ترتیب، کاملاً قانون‌مند است که فعالیت‌های غیررسمی هم وجود داشته باشد.**



زمین‌هایی با پستی و بلندی و ناهمواری‌های عجیب و غریب که به زمین‌های مریخی مشهورند. در نقطه‌ای از این منطقه گل از زمین می‌جوشد که به آن گل آفتان می‌گویند. ساحل‌های صخره‌ای چابهار در جبهه اقیانوس آن بسیار زیبا هستند و غروب خورشید نیز در خلیج چابهار بسیار تماشایی است. چابهار آثار تاریخی متعددی دارد و به طور کلی، جاذبه‌های گردشگری این منطقه، به همراه منطقه آزاد می‌تواند هر گردشگری را از هر نقطه دنیا به این سو جذب کند. اما اینها همه آرزو و استمداد است. در عمل هیچ کاری برای استفاده از این استمدادها نشده است و هرکس هم که به این جا آمد از این همه زسای افسوس خورده است. بله چابهار می‌تواند اقتصاد گردشگری هم داشته باشد، به شرط آنکه امکانات آن فراهم گردد.

■ از سواحل صخره‌ای اقیانوس یاد کردید، آیا سونامی برای شما محسوس بود؟ اگر سونامی در سواحل شما رخ دهد، آیا امکان محافظت از شهر را دارید؟

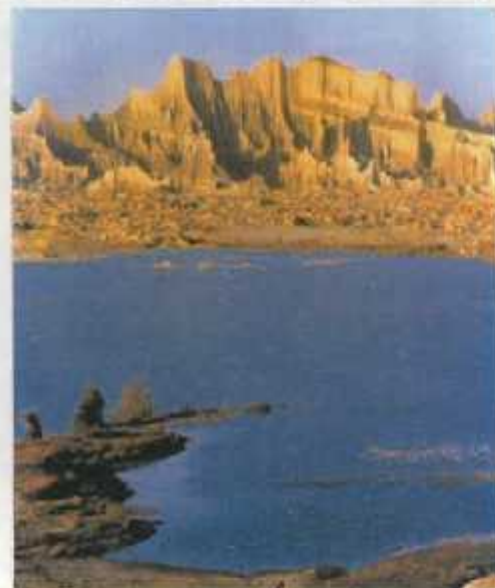
● سواحل صخره‌ای چابهار بسیار بلند هستند، اما البته در مقابل امواج سونامی نمی‌توانند مقاومت کنند. سونامی جنوب آسیا را ما احساس نکردیم، برخی از مردم بومی بالا رفتن آب به میزان دو متر را در همان موقع مشاهده کرده و گزارش داده‌اند، اما این امواج خطری برای ما نداشته است. دریا به پیشگیری از سونامی، باید بگویم که این بحث در برابر مجموعه مشکلات ما اهمیت چندانی ندارد؛ ضمن آنکه اگر حساسیتی هم وجود داشته باشد از بودجه و توان ما خارج است و باید برای آن از امکانات استانی و ملی بهره بگیریم.

■ آیا اقداماتی برای ساحل‌سازی انجام داده‌اید؟
● اقدامات مختصری صورت گرفته، که البته در مقابل سونامی بی‌تأثیر است.

■ از اینکه در این مصاحبه شرکت کردید، متشکریم

این شهر محسوب می‌شود. اما اگر فعالیت اقتصادی واقعی و رسمی وجود داشته باشد، می‌توانم با اطمینان زیاد بگویم که مردم از فعالیت غیررسمی دست خواهند کشید؛ به ویژه قاچاق مواد مخدر که بسیاری از مردم بومی از نظر اعتقادی با آن مخالف‌اند.

■ در سال‌های اخیر موضوع استفاده از جاذبه‌های گردشگری، برای ارتقای سطح درآمدی به صورت جدی مطرح شده است و بسیاری از کشورها با اتخاذ این راهبرد اقتصادی، تحولی اساسی در زندگی‌شان ایجاد کرده‌اند. آیا شما در چابهار به این سو گرایش داشته‌اید؟
● باید بگویم که چابهار گرچه جنوبی‌ترین نقطه کشور است، اما به دلیل ورزش بادهای موسمی در فصل تابستان، شرجی بسیار کمتری نسبت به بندعباس دارد. بنابراین، گردشگران واقعاً احساس چهاربهار را در هر چهار فصل سال خواهند داشت. این شهر دارای جاذبه‌های بسیار زیادی است.



نگاه نوروزی به شهر

عکاس: خاتون میر راشد















فراز و نشیب قانون شوراهای

شهر با دولت تا شورای جدید

(قسمت هفتم)

موسیم بیوتی
کارشناس ارشد تاریخ

لایحه. "اصلاحات این لایحه در این موارد بوده است:

- ۱- اصلاح مدت زمان دوره فعالیت شوراهای. قانون شوراهای مصوب سال ۶۱ دوره فعالیت شوراهای را دو سال قرار داده بود که در این لایحه به سه سال تبدیل شده بود.
- ۲- شرایط انتخاب کنندگان و مسئله تابعیت.
- ۳- افزایش تعداد اعضای شوراهای به منظور تعیین اعضای علی البدل.
- ۴- نظارت شورای نگهبان بر انتخابات.
- ۵- اصلاح تبصره ۱ ماده ۲ قانون شوراهای.

در هنگام طرح این لایحه در مجلس بیشترین بحث نمایندگان بر روی تبصره ۱ ماده ۲ قانون شوراهای صورت گرفت. مطابق ماده ۲ قانون شوراهای، انتخابات شوراهای شهرها زیر نظر وزارت کشور و مطابق تبصره ۱ این ماده انتخابات شوراهای روستاها به وسیله جهاد سازندگی زیر نظر وزارت کشور صورت می گرفت. با توجه به این ماده مجری انتخابات شوراهای دو قسمتی می شد، در بخش ها و شهرها مجری انتخابات وزارت کشور اما در روستاها زیر نظر وزارت کشور مجری انتخابات جهاد سازندگی بوده است. با توجه به اینکه در نهایت مسئول انتخابات، وزارت کشور بود به همین دلیل پیشنهاد اصلاح این ماده داده شد، به گونه ای که انتخابات اعم از شهر و روستا زیر نظر وزارت کشور انجام گیرد. عده ای از نمایندگان با این پیشنهاد مخالفت کردند، زیرا عقیده داشتند با توجه به اینکه جهاد سازندگی بیشتر در روستاها حضور دارد و همچنین برای جلوگیری از تمرکز قدرت در دست وزارت کشور بهتر است انتخابات به وسیله این وزارتخانه انجام شود. "لیکن موافقان طرح معتقد بودند که این شکل دو گانه انتخابات موجب تشدید بوروکراسی و تعدد مراکز تصمیم گیری می شود. همچنین موافقان طرح از جمله وزارت کشور اظهار داشتند که مطابق اساسنامه جهاد سازندگی وظایف این وزارتخانه در زمینه مسائل عمرانی است و نباید در کارهای سیاسی و فرهنگی دخالت بکند. "پس از بحث و مذاکراتی که انجام گرفت در پایان جلسه اکثریت نمایندگان با این لایحه موافقت کردند و بدین ترتیب زمینه طرح لایحه انتخابات در شور دوم فراهم شد. در هنگام بررسی این لایحه مجدداً بحث شوراهای محلی که در غیاب قانون شوراهای شهر فعالیت می کردند مطرح گردید و از آنها به عنوان بازوی کمکی در توزیع سهمیه ها و مسائل دیگر نام برده شد. نمایندگان امیدوار بودند که با تصویب این لایحه و طی مراحل قانونی، شوراهای بر اساس قانون شوراهای

همان گونه که در شماره های پیشین ذکر شد، اولین قانون شوراهای علی فرایندی سیاسی در سال ۱۳۶۱ به تصویب نمایندگان مجلس شورای اسلامی رسید. این قانون در قیاس با مصوبه هیئت دولت در زمینه شوراهای و طرح های پیشنهادی قبل از آن با رویکرد محافظه کارانه و به دلیل واکنش از نیروهای گریز از مرکز به تصویب رسید. برای اجرای این قانون مطابق ماده ۲ قانون شوراهای، وزارت کشور ظرف در ماه پس از تصویب این قانون می بایست لایحه انتخابات را تقدیم مجلس می کرد. اما این اقدام تا پایان دور اول مجلس به تعویق افتاد، چنان که در این زمان لایحه انتخابات به کمیسیون شوراهای و امور داخلی مجلس تقدیم شد و با توجه به پایان یافتن دور اول مجلس، طرح کلیات آن به مجلس اول نرسید. همچنین، به دلیل اینکه در ماده ۵۳ قانون شوراهای ذکر شده بود که پس از تصویب این قانون هر گونه قوانین مغایر با آن کان لم یکن تلقی می شود، برای وزارت کشور در زمینه امور مالی مشکلات اجرایی پیش می آمد، زیرا دیگر نمی توانست همانند قانون انجمن های شهرستان و استان سابق به عنوان قائم مقام شوراهای عمل کند و از طرف دیگر لایحه انتخابات هم به مرحله طرح در مجلس نرسیده بود. به همین دلیل پیشنهاد اصلاح ماده ۵۳ را منی بر اینکه تا زمانی که شوراهای تشکیل نشده اند وزارت کشور قائم مقام و جانشین شوراهای باشد، به مجلس شورای اسلامی تقدیم کرد. نمایندگان مجلس این پیشنهاد را رد کردند و وزارت کشور را موظف کردند هر چه سریع تر لایحه انتخابات را تقدیم مجلس کند. در این شماره تعاملاتی که میان وزارت کشور و مجلس دوم در زمینه لایحه انتخابات و ماده ۵۳ صورت گرفت مورد بررسی قرار می گیرد.

با توجه به اینکه لایحه انتخابات در پایان دور اول مجلس در کمیسیون شوراهای مورد بررسی قرار گرفت و طرح آن به مجلس نرسید، با تشکیل مجلس دوم مجدداً همان مراحل قانونی در زمینه لایحه انتخابات صورت پذیرفت. بدین ترتیب که مجدداً لایحه انتخابات در کمیسیون شوراهای بررسی شد و کلیات آن برای بررسی در شور اول در تاریخ یکشنبه بیست و دوم مهرماه ۱۳۶۳ در مجلس دوم مطرح گردید. این لایحه دارای دو قسمت بود: یک قسمت آن اصلاحاتی در زمینه مواد قبلی قانون شوراهای و قسمت دیگر لایحه انتخابات است که ۹۱ ماده دارد. در این جلسه به شکل طرح لایحه در مجلس اشکال گرفته شد و نمایندگان معتقد بودند که این لایحه می بایست به شکل دو لایحه جداگانه ارائه می شد، نه یک

تشکیل شود و جایگزین این شوراهای محلی گردد.^{۱۸} این مسئله بیانگر این است که هر چند تمایلی به تشکیل شوراهای در شرایط آن روز وجود نداشته است، ولی وزارت کشور به خوبی متوجه این نکته بوده است که دست کم برای انجام بعضی امور شهری لازم است که از نیروهای مردمی در محله‌ها به عنوان بازوی کمکی دولت استفاده شود.

پس از تصویب این لایحه، مشکلی که همچنان برای وزارت کشور وجود داشت ماده ۵۳ قانون شوراهای بود. در واقع، ماده ۵۳ راه هر گونه تفسیر قانونی را به نفع وزارت کشور بسته بود. طرح لایحه انتخابات برای شور دوم و طی مراحل قانونی آن مدتی طول می کشید و در شرایط آن زمان هم اراده‌ای منضم برای تشکیل شوراهای وجود نداشت، به همین دلیل با کمال تمکین تلقی شدن هر گونه قوانین مغایر با قوانین شوراهای مطابق ماده ۵۳، وزارت کشور در زمینه مسائل مالی و اداری با مشکل مواجه می شد. با توجه به اینکه یک بار در دور اول مجلس پیشنهاد اصلاح ماده ۵۳ رد شده بود، وزارت کشور به دنبال راهی می گشت تا نمایندگان مجلس را به تصویب این ماده قانع کند. از این رو دوباره اصلاح ماده ۵۳ در دستور کار کمیسیون شوراهای قرار گرفت. با توجه به مدارکی که از آن زمان باقی است مکاتبات زیادی میان وزارت کشور و دفتر حقوقی مجلس در زمینه برطرف شدن این مانع حقوقی صورت گرفته است.^{۱۹} در طی این مکاتبات، هیئت دولت پیشنهاد این اصلاحیه را به کمیسیون شوراهای مجلس تقدیم کرد. این اصلاحیه از نوع موقتی بود و به مدت ۲ سال درخواست شده بود. نامه مهندس میرحسین موسوی (نخست وزیر وقت) که همراه پیشنهاد اصلاح این ماده بود، بدین شرح است: «... لایحه اصلاح ماده ۵۳ قانون تشکیلات شوراهای کشوری که در جلسه مورخ ۶۳/۱۱/۲۰ هیئت وزیران به تصویب رسیده است به بیوست تقدیم می شود و تقاضای تصویب آن را مطابق اصل ۸۵ قانون اساسی برای مدت ۲ سال دارد.»^{۲۰}

هدف این بوده است که در طی این ۲ سال دولت بتواند شوراهای کشوری را تشکیل دهد.^{۲۱} پس از بررسی اصلاح ماده ۵۳ در کمیسیون شوراهای، برای بررسی بیشتر در تاریخ پنجشنبه نوزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۶۴ کلیات لایحه اصلاح ماده ۵۳ قانون تشکیلات شوراهای کشوری برای بررسی در شور اول در مجلس دوم مطرح شد. و مجدداً مسئله سکوت قانون شوراهای نسبت به تعیین جانشین در غیاب شوراهای شهر از سوی مخابره کمیسیون شوراهای و امور داخلی مطرح گردید و اینکه وزارت کشور در زمینه مالی و عزل و نصب شهرداران با مشکل مواجه است،^{۲۲} با وجود اینکه ماده ۵۳ مانعی حقوقی در انجام وظایف وزارت کشور به وجود آورده بود. لیکن تعدادی از نمایندگان با پذیرش این طرح که قانون قائم مقامی الحجتین های شهرستان و استان سابق در غیاب قانون شوراهای به رسمیت شناخته شود مخالف بودند. زیرا بعضی از نمایندگان معتقد بودند که با وجود ماده ۱۳۶ - که در صورت عدم تشکیل شوراهای شورای مافوق می تواند وظایف قانونی آن را انجام دهد - چنین خلأ قانونی ای وجود ندارد. زیرا در صورت تشکیل نشدن شورای شهر، شورای عالی استان‌ها می توانست وظایف او را انجام دهد و در صورتی که شورای عالی استان‌ها نبود مجلس شورای اسلامی در حکم مافوق شورای عالی استان‌ها بوده است. آنها معتقد بودند که اختیاراتی نظیر بودجه شهرداری‌ها و وضع عوارض اختیاراتی شبیه به قانونگذاری است؛ بنابراین در صورت تشکیل نشدن شوراهای مجلس شورای اسلامی می تواند این وظایف را انجام دهد. همچنین علاوه بر این دلایل، عده‌ای از نمایندگان اظهار داشتند که با تصویب این لایحه دست فرماتوران و

استانداران در گرفتن عوارض به سلب خود باز می شود. به عنوان نمونه آنها از این مسئله شکایت داشتند که چرا در بعضی مناطق مانند استان خوزستان، عوارض خودسرانه وضع شده و موجب نارضایتی مردم گردیده است.^{۲۳} لیکن در مقابل دلایل مخالفان، موافقان طرح کلیات بدین دلیل که در غیاب قانون شوراهای و تا به تصویب رسیدن لایحه انتخابات در شور دوم وزارت کشور در زمینه مسائل مالی و اجرایی با مشکل مواجه می شود، با تصویب آن موافق بودند. همچنین به دلیل اینکه وظیفه مجلس قانونگذاری است و قسمتی از وظایف شوراهای جنبه اجرایی دارد، مانند عزل و نصب شهرداری‌ها، بنابراین اجرای قانون شوراهای را خارج از حیطه وظایف قانونی مجلس می دانستند.^{۲۴} در این جلسه وزیر کشور وقت (ناطق نوری)، از طرح کلیات اصلاح ماده ۵۳ دفاع کرد زیرا رد این لایحه را به عنوان مانع حقوقی در راه اقدامات وزارت کشور می دانست. چنان که مطابق اظهارات وی تعدادی از کارخانه‌ها حاضر به پرداخت عوارض خود در غیاب شوراهای نبوده‌اند: «... ما آمدم از کارخانه‌ها طبق همان قانونی که اینجا تصویب شده عوارض بگیریم. به ما پاسخی که دادند یک دانه پوخته بزرگی هست که به ما پاسخ دادند که شما حق ندارید از ما عوارض بگیرید. چون قانون شوراهای آمده و قائم مقامی دیگر نیست. بنابراین وزارت کشور نمی تواند از ما بگیرد.»^{۲۵} با وجود اینکه ماده ۵۳ دارای ایراد حقوقی بود، اما نمایندگان مخالف اصلاح می دانستند با تصویب چنین لوایحی، اجرای قانون شوراهای به تعویق می افتد و همچنین وزارت کشور قدرت بیشتری در اداره امور شهرها می یابد. به همین دلیل برای اینکه وزارت کشور را تحت فشار قرار دهند که سریع تر قانون شوراهای را اجرا کند با این طرح مخالفت کردند. با وجود این در پایان جلسه کلیات طرح اصلاح ماده ۵۳ به تصویب نمایندگان رسید. شور دوم این قانون در تاریخ بیست و هشتم مهرماه ۱۳۶۴ برگزار شد که اکثریت نمایندگان با تصویب این لایحه موافقت کردند.^{۲۶} و پس از آن در تاریخ ۱۳۶۴/۸/۷ به تأیید شورای نگهبان رسید. متن این ماده واحده بدین شرح است:

«ماده واحده - تبصره ذیل به ماده ۵۳ قانون تشکیل شوراهای اسلامی کشوری مصوب ۱۳۶۱/۹/۱ مجلس شورای اسلامی الحاق می گردد. تبصره - تشکیل شورای اسلامی در هر شهر، وزیر کشور یا سرپرست وزارت کشور جانشین شورای اسلامی آن شهر در امور مربوط به شهرداری‌ها خواهد بود.»^{۲۷}

با تصویب این ماده واحده اگرچه مانع حقوقی وزارت کشور در انجام امور مالی و اداری برطرف شد اما محملی برای به تعویق افتادن اجرای قانون شوراهای فراهم گردید.

۱۸- همانجا، ص ۲۰۰
 ۱۹- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۰- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۱- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۲- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۳- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۴- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۵- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۶- همانجا، ص ۲۰۰
 ۲۷- همانجا، ص ۲۰۰

قانون انجمن های شهرستان و استان سال ۱۳۳۴

(قسمت بیست و دوم)

حسن شفیعی
دکتر در علوم سیاسی

مالی، خدماتی و حقوقی عرصه های شهری را داشتند. وظایف و اختیارات انجمن های شهر عمدتاً در محدوده وظایف قانونی محول شده به شهرداری ها بود نه مجموعه مدیریت شهری. به عبارت دیگر انجمن های شهر ناظر بر شهرداری ها بودند و اختیارات چندانی در سایر امور مدیریت شهری نداشتند. یکی از موارد مربوط به اختیارات انجمن های شهر اختیارات نظارتی در امور مالی، بودجه و سرمایه شهرداری ها بود. امور مربوط به درآمد و هزینه شهرداری ها (که به غلط در بند ۱ ماده ۴۵ شهر آمده است) و همچنین نظارت در حسن اداره و حفظ سرمایه و دارایی نقدی و حسی و اموال منقول و غیرمنقول شهرداری ها، تصویب معاملات و نظارت در آنها اعم از خرید و فروش و معامله و اجاره و استیجاره از جمله این اختیارات بود. البته انجمن شهر می توانست اختیار تصویب و انجام معاملات را تا میزان معینی با رعایت آیین نامه معاملات شهرداری به شهردار واگذار کند.

انجمن شهر می توانست لوایح مربوط به برقراری یا لغو عوارض شهر را به شرطی که تأثیر منفی در اقتصاد عمومی کشور نداشته باشد تصویب کند و تشخیص این گونه عوارض یا وزارت کشور بود. بخش دیگر وظایف و اختیارات انجمن شهر به امور خدمات شهری (urban service) و بهداشت شهر (urban health) مربوط می شد. در چارچوب ماده ۵۵ قانون شهرداری، مراقبت در اجرای صحیح وظایف شهرداری در امور بهداشت حوزه شهر، نظارت در امور بیمارستان ها، پرورشگاه ها، مراقبت در ایجاد رختشویخانه های عمومی و آب ریزها و گورستان و مرده سوزی خانه، وضع مقررات و نظارت در حفر مجرا برای فاضلاب شهر یا لوله آب یا برق و تصویب قراردادهای مربوط به آنها از جمله وظایف انجمن شهر در امور مربوط به بهداشت شهر بود. موضوعاتی همچون بررسی و موافقت با پیشنهاد های شهرداری در مورد فراوانی و ارزانی خواربار و اقدام در تأمین و توزیع مواد غذایی (به ویژه در ایام قحطی و پیش بینی و جلوگیری از کمبود خواربار و تهیه میدان های عمومی برای خرید و فروش خواربار)، تصویب

همان طور که در شماره قبل درج گردید، ماده ۵۰ برای دولت پهلوی سال های تعارض در سیاست ها و بن بست های ساختاری ناشی از برنامه های غیربومی و نادرست پیشین بود. برنامه های پیشین شاه در چارچوب سیاست های سرکوب و اصلاحات، نارضایتی های عمیق و گسترده ای را میان توده های مردم به وجود آورده بود. اصلاحات ارضی، برنامه های توسعه صنعتی و اقتصادی و سیاست های اغواکننده توده ها در قالب اعطای حق رای به زنان و احیای انجمن های ابالتی و ولایتی سابق در صورتی که انجمن های شهر، شهرستان و استان نمونه هایی از زیست های دموکراتیک رژیم پهلوی برای سرپوش گذاشتن بر بحران های ساختاری ناشی از سرکوب گسترده اپوزیسیون سیاسی بود. در چارچوب رابطه دولت و شوراها انجمن های شهرستان و استان نمونه مناسبی برای سنجش ماهیت اجتماعی رژیم پهلوی از زاویه حلقه عمومی به شمار می آیند.

قانون اصلاح قانون تشکیل انجمن های شهرستان و استان در دهم تیرماه ۱۳۵۵ پس از تصویب کمیسیون های کشور دو محسن شاه و شورای ملی، با عنایت به اصل ۲۷ متمم قانون اساسی به توشیح سلطنت رسید و برای اجرا در اختیار هیئت دولت قرار داده شد.

در شماره قبلی ضمن اشاره به کلیات و روند انتخابات و تشکیل انجمن های مذکور به این نکته پرداخته شد که وظایف این انجمن ها محدود و در چارچوب سیاست های دولت در حیطه های عمرانی تعریف شده بود. بسیار ضروری است که خلف این انجمن ها یعنی انجمن های شهر مورد بررسی احتمالی قرار گیرند تا بتوان جایگاه انجمن های شهرستان و استان را از نظر وظایف و اختیارات قانونی مصرح مشخص کرد. انجمن های شهر در دوران پهلوی دوم وفق قانون شهرداری سال ۱۳۳۴ موجودیت یافتند. در فصل چهارم و ماده ۴۵ قانون مذکور، وظایف انجمن های شهر عمدتاً جنبه نظارتی، عشورتی و تصویبی در امور

نرخ گزایه برای وسایط نقلیه در شهر، تصویب مقررات برای تنظیم آب های شهر و اجاره و استیجار آب های ضروری برای مصرف شهر و جلوگیری از تجاوز به قنات شهری، موافقت یا ایجاد و توسعه معابر و خیابان ها و میدان ها و باغ های عمومی از دیگر وظایف انجمن شهر در حیطه خدمات شهری بودند.

بنابراین، امور محول شده به شهرداری ها و شوراهای صرفاً در موضوعاتی محدود و فاقد جنبه تصمیم گیری (Decision-Making) یا سیاستگزاری (Policy - Making) بود و در واقع در امتداد سیاست های عمومی دولت و برای تسهیل اجرای سیاست های دولت به شمار می آمد. هرگاه تصمیمات آنها در تعارض با سیاست های دولت واقع می شدند، دولت مستحق بود خلاف آن عمل کند و حتی انجمن را در صورت مقاومت منحل سازد. نکته بسیار مهم از نظر قائم به ذات بودن تصمیم گیری های انجمن شهر را از دیدگاه رابطه دولت و انجمن های شهر در مواد ۴۷، ۴۸ و ۴۹ قانون مذکور به وضوح می توان دید. بر اساس ماده ۴۷ شهردار گویی نماینده دولت مرکزی محسوب می شد، و نه پاستخکو در برابر انجمن شهر. وفق این ماده، «... شهردار مکلف بود مصوبات انجمن را در موضوعات مهمه و آنچه جنبه عمومی دارند بلافاصله در تهران به وزارت کشور و در مراکز استان به استاندار و در مراکز شهرستان به فرماندار و در بخش ها به بخشدار اطلاع دهد و همچنین آنچه از مصوبات انجمن را که جنبه عمومی دارد به وسایل مسکنه برای اطلاع عموم آگهی نماید». نکته دیگر نظارت دولت مرکزی یا نمایندگان آن بر عملکرد انجمن های شهر بود. بر اساس ماده ۴۸، «... چنانچه استاندار یا فرماندار یا بخشدار نسبت به مصوبات انجمن که جنبه سیاسی یا اقتصاد عمومی دارد اعتراض داشته باشد، می تواند در ظرف یک هفته از تاریخ اطلاع نظر خود را به انجمن اظهار و تقاضای تجدید نظر نماید و در صورتی که انجمن در رأی خود باقی بماند معترض می تواند به انجمن ایالتی یا ولایتی و در صورت نبودن انجمن های مزبور به وزارت کشور مراجعه کند و رفع اختلاف را بخواهد.

انجمن ایالتی یا ولایتی یا وزارت کشور متنها در ظرف ۱۵ روز نظر خود را اعلام می کند و این نظر قطعی و لازم الاجراست و اجرای مصوبات انجمن که مورد اعتراض واقع شده تا صدور رأی نهایی متوقف می ماند.

بنابراین وزارت کشور و مدیران منطقه ای و محلی وابسته به آن نظارت تام بر انجمن های شهر داشتند و داور نهایی برای تشخیص درستی یا نادرستی تصمیمات انجمن شهر دولت مرکزی بود. وفق ماده ۴۹ «... در صورتی که تصمیم انجمن با قوانین موضوعه تناقض پیدا کند و یا خارج از حدود وظایف انجمن باشد و یا آنکه بعضی از اعضای انجمن شخصا یا به نمایندگی در آن تصمیم ذی نفع باشند و در رأی شرکت کرده باشند و یا آنکه انجمن در غیر موعود و یا در غیر محل رسمی تشکیل شده باشد در تهران وزارت کشور در خارج از مرکز فرماندار یا بخشدار مراتب را با ذکر علل به انجمن تذکر خواهد داد که در تصمیم متخذ تجدید نظر شود. چنانچه در نتیجه رسیدگی رفع اعتراض نشد بر طبق ماده ۴۸ این قانون عمل خواهد شد.

علاوه بر این، کارمندان شهرداری نیز (در عزل یا نصب) تابع نظارت انجمن شهر بودند. هر چند که این امر از نظر تفکیک قوا مطلوب می نماید ولی شهرداری مطابق با ضوابطی به عزل و نصب کارمندان خود می پرداخت که آن ضوابط را دولت مرکزی تدارک دیده بود، نه انجمن شهر.

به طور کلی انجمن شهر نیز همانند سایر نهادهای سابق یعنی انجمن های بلدی و انجمن های ایالتی و ولایتی عهد مشروطه در امتداد دولت مرکزی به شمار می آمد و نه موازی یا متقارن با آن. این انجمن ها همانند آبراهه ای بودند که از اقیانوس بیکران دولت مرکزی تغذیه می شدند. انجمن های شهرستان و استان نیز در سطحی متفاوت با انجمن های شهر در قالب رویکردی تجدید حیات یافتند که برخاسته از سیاست های دولت مرکزی بود. شرح دقیق اختیارات انجمن شهرستان و استان و سطح پایین تر - یعنی انجمن های ده - در شماره دیگر خواهد آمد.

شهرهای ساحلی

مختص: پربانادی

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای



تفکیک اراضی اثر می‌گذارد. افزون بر این، دریا پر معیشت و کسب و کار مردم تأثیر می‌گذارد و خلق و خو و فرهنگ خاصی را به وجود می‌آورد.

شبکه رفت و آمد نیز در چنین شهرهایی تحت الشعاع پیش‌رفتگی و پست‌رفتگی آب در خشکی است و شهر به شکل خطی گسترش می‌یابد.

■ شهرهای ساحلی ایران

ایران در شمال به سبب قرار گرفتن در کنار دریای مازندران (خزر) و در جنوب به دلیل همجواری با خلیج فارس و دریای عمان سواحل وسیعی دارد.

در نزدیک به ۷۰۰ کیلومتر ساحل شمالی، آستارا، انزلی، کاشهر، رامسر، تنکابن، نوشهر، بابلسر و بندر ترکمن، شهرهایی هستند که مستقیماً با پهنه آبی تماس دارند.

در جنوب نیز نزدیک به ۲۰۰۰ کیلومتر ساحل جنوبی به چشم می‌خورد که آبادان، خرمشهر، بندر امام خمینی، بوشهر، ماه‌شهر، بندر عباس، بندر لنگه و چابهار از جمله شهرهای مهم ساحلی آن به شمار می‌آیند.

آنچه در این مورد گفتنی است، این است که مسائل و مشکلات شهرهای ساحلی شمال با جنوب متفاوت است و در هرگونه تصمیم‌گیری در مورد شهرهای ساحلی باید این تفاوت‌ها و تشابهات را در نظر گرفت. از جمله اینکه دریای مازندران به دلیل راه نداشتن به آب‌های آزاد با خطر بالا آمدن و پایین رفتن آب روبه‌روست، که این تأثیرات بسیار تعیین‌کننده‌ای بر زندگی و کار مردم شهرهای شمالی کشور می‌گذارد. در برابر شهرهای ساحلی جنوب به دلیل منابع زیرزمینی نفت و گاز در دو سوی ساحل و آمد و شد کشتی‌های بازرگانی و نفتکش‌ها با خطر آلودگی زیست محیطی روبه‌رو هستند.

■ نکاتی به قوانین و مقررات

در اوایل دهه هفتاد به دلیل بالا آمدن آب دریای مازندران و

نخستین شهرها در مجاورت آب (رودخانه - دریا) و در جلگه‌های منتهی به این مناطق شکل گرفتند. دریا منبع سرشاری از غذا را در اختیار بشر می‌گذاشت که او می‌توانست بی‌هیچ دغدغهای به پایان ناپذیر بودن آن اطمینان داشته باشد.

رودخانه و دریا همچنین در تطبیف هوای شهر و برقراری حمل و نقلی آسان به انسان مدد می‌رساند و از همه مهم‌تر گونه‌ای امنیت را برای او فراهم می‌آورد. بی‌سبب نیست که پس از گذشت قرن‌ها از شهر نشین شدن انسان، هنوز هم دریا اهمیت و نقش خود را در ماندگاری شهرها از دست نداده است و تعدادی از بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان در حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند. می‌توان گفت برای شهرهای ساحلی، دریا دلیل وجودی به شمار می‌آید.

■ تعریف شهر ساحلی

شهری است که در کنار دریا واقع شده است و اقتصاد آن به دریا وابستگی دارد. با این تعریف شهرهای ساحلی به دو دسته تقسیم می‌شوند: شهرهای ساحلی بندری، شهرهای ساحلی غیربندری. اینکه شهری بتواند موقعیت بندر پیدا کند بستگی به عواملی چون وضع توپوگرافی ساحل، منابع زیرزمینی، نقش اقتصادی و بازرگانی منطقه و تصمیمات سیاسی دارد.

■ ویژگی شهرهای ساحلی

قرار گرفتن در کنار دریا تأثیرات متفاوتی را بر شهر می‌گذارد. آب و هوا و اقلیم شهر زیر تأثیر این همجواری قرار دارد و به تبع آن نوع مصالح ساختمان و فرم اماکن و ابنیه نیز با توجه به این موقعیت شکل می‌گیرد. ساحل همچنین بر چگونگی توزیع کاربری‌ها و نحوه

مشکلانی که به تبع آن برای شهرهای شمالی کشور پیش آمد، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در هفتم مرداد ۱۳۷۰ مصوبه منع و محدودیت های ساخت و ساز در سواحل دریای خزر و ضوابط نحوه استفاده از زمین های واقع در معرض خطر بالا آمدن آب و اصلاحات بعدی آن را در ۷۰/۱۰/۹ و ۷۱/۹/۲۳ تصویب کرد:

با توجه به نتایج مطالعات انجام شده به وسیله وزارت نیرو در مورد تغییرات سطح آب دریای خزر، ضمن تأکید بر اهمیت و ارزش اراضی ساحلی و لزوم استفاده از آخرین دستاوردهای علمی و تکنولوژی پیشرفته برای حداکثر بهره‌وری از زمین های ساحلی و جلوگیری از خطر و خسارات بالا آمدن آب دریا:

الف) کمیته‌ای به ریاست معاون وزارت نیرو و عضویت معاونان (نمایندگان اعضای شورای عالی) وزارتخانه های مسکن و شهرسازی، کشور، کشاورزی، جهاد سازندگی و سازمان حفاظت محیط زیست، مطالعات همه جانبه در زمینه بالا آمدن آب دریا و تأثیرات آن بر اراضی و مستحذات ساحلی و روش های مقابله با آن و همچنین برنامه ادامه مستمر این مطالعات را تا آخر سال ۱۳۷۰ انجام دهند و نتایج آن را به شورای عالی گزارش کنند.

ب) وزارت مسکن و شهرسازی طرح جامع اسکان جمعیت در مناطق ساحلی دریای خزر را بر پایه مطالعات طرح منطقه‌ای به منظور تأمین اراضی کافی همراه با ضوابط خاص احداث ساختمان در آنها تا آخر سال ۱۳۷۱ تهیه کند و به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری برساند.

ج) وزارت مسکن و شهرسازی ضمن تهیه طرح جامع اسکان جمعیت در مناطق ساحلی دریای خزر، با استفاده از آخرین مطالعات، ضوابط و مقررات دائمی استفاده از زمین های واقع در معرض خطر بالا آمدن آب دریای خزر را قبل از پایان سال ۱۳۷۱ برای بررسی شورای عالی تهیه کند و تا آن تاریخ ضوابط و مقررات ذیل لازم الاجراست:

۱- از تاریخ این اصلاحیه احداث هر نوع ساختمان غیر از سازه های سبک و موقت برای استفاده فصلی از دریا و نظایر آن در تمام اراضی ساحلی دریای خزر بدون رعایت تراز حداقل ۲۴- برای معابر و محوطه ها و احداث کلیه ساختمان های امدادی، درمانی، ادارات اصلی شهر و منطقه، تأسیسات آب و برق و مخازن و همچنین هرگونه تأسیسات و تجهیزات و ساختمان های خدماتی که توقف و تعطیل کار و خدمات آنها برای شهر قابل تحمل نیست و امکان جایگزینی سریع آنها در صورت محاصره شدن در آب وجود ندارد، در زیر تراز ۲۲- ممنوع است.

فهرست کامل ساختمان های ممنوع در زیر تراز ۲۲- مشترکاً به وسیله وزارتخانه های مسکن و شهرسازی و کشور ظرف مدت یک ماه تهیه و اعلام خواهد گردید.

تصویر - احداث پروژه های خاص هتل و تأسیسات توریستی و مجموعه سازی ها با استفاده از سازه های مقاوم در برابر آب با رعایت تراز ۲۴- برای دسترسی ها در اراضی زیر تراز ۲۴- مجاز است، مشروط بر اینکه طرح شهرسازی آنها حسب مورد به تصویب کمیسیون ماده ۵ یا مراجع تصویب طرح هادی و یا مراجع مسئول صدور پروانه و نظارت در خارج از محدوده حریم شهرها برسد.

۲- لازم است شهرداری ها و مراجع مسئول خارج از محدوده و حریم شهرها با همکاری سازمان نقشه برداری کشور ترازهای ۲۴- و ۲۲- را در روی زمین به تعداد کافی علامت گذاری کنند و برای تعیین رفوم دسترسی به ساختمان ها در صدور پروانه های ساختمانی، مفاد این مصوبه را رعایت کنند. وزارت مسکن و شهرسازی هزینه علامت گذاری داخل شهرها را پرداخت خواهد کرد.

۳- رعایت مفاد این مصوبه در تهیه طرح های جامع و تفصیلی و هادی شهری و روستایی الزامی است و در مورد طرح های جامع و تفصیلی و هادی شهری و روستایی قبلی با توجه به قرار گرفتن بخشی از شبکه ارتباطی و محوطه ها در خارج از تراز ۲۴- و ضرورت جایگزینی آنها در بالای تراز ۲۴- و همچنین انتقال کاربری هایی که نباید زیر تراز ۲۲- واقع شود به بالای تراز ۲۲- اصلاحات لازم بایستی به عمل آید و به تصویب مراجع ذی ربط برسد.

همچنین در بخشی از ماده ۲ قانون توزیع عادلانه آب مورخ ۶۱/۲/۱۶ آمده است:

«اراضی ساحلی و اراضی مستحذات که در اثر پایین رفتن آب دریاها و دریاچه ها و یا خشک شدن مرداب ها و باتلاق ها پدید آمده باشد، در صورت عدم احیای قبلی از تصویب قانون نحوه احیای اراضی در اختیار حکومت اسلامی ایران است.»

■ فواید زیستی در کنار دریا

تعدادی از بزرگترین شهرهای جهان در کنار دریاها، اقیانوس ها و یا ساحل رودخانه هایی واقع شده اند که به دریای آزاد راه دارند. علت این امر به یقین فوایدی است که از قرار گرفتن در کنار دریا نصیب مردم این شهرها می شود. این فواید بسیار متعدد است اما مهم ترین آنها عبارت اند از:

■ تجارت و داد و ستد

حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از مهم ترین پارامترهای شهرهای ساحلی به شمار می آید و رشد بازرگانی شهر را سبب می شود. در چنین شرایطی بندر نقطه تبلور شهر است و شهر بندری را در اطراف خود شکل می دهد، تا جایی که شهر بخشی بندری را در میان می گیرد و حیات اقتصادی آن نیز به تبع فعالیت های بندر تداوم می یابد.

وجود اسکله های نخایه و بارگیری کالا، انبارها و سایر تأسیسات نگهداری کالا، ترمینال های باربری، گمرکات، همه و همه به رونق کسب و کار و ایجاد فرصت های شغلی فراوان می انجامد.

■ ماهی گیری

صید ماهی و سایر نعمت هایی که انسان از دریا به دست می آورد، سبب شده است که جمعیت بسیاری در سواحلی که چنین امکانی را فراهم می آورند گرد آیند و شهرهای کوچک و بزرگی رشد کنند. صنعت ماهی گیری منحصر به صید ماهی و مراکز آبرزی پروری نیست، بلکه شیلات و صنایع وابسته از قبیل سردخانه ها، کارخانه های بسته بندی تولیدات دریایی و نظایر اینها را هم شامل می شود.

■ صنایع دریایی

بالایشگاه‌ها، پتروشیمی و صنایع وابسته، کارخانجات کشتی‌سازی و صنایع مربوط به نیروی دریایی از جمله تأسیساتی هستند که در شهرهای ساحلی جنوب ایجاد شده‌اند و همراه خود بازار کار و سرمایه را در این مناطق رونق بخشیده‌اند.

■ گردشگری

شهرهای ساحلی با دارا بودن جاذبه‌های خاص همواره مورد توجه گردشگران‌اند و به عنوان مقصدی برای گذران اوقات فراغت با انگیزه تفریح و استراحت انتخاب می‌شوند.

بهره‌گیری از طبیعت، شنا و سایر تفریحات آبی از علایق اکثر گردشگران - به ویژه گردشگران داخلی هر کشور - به شمار می‌آید. گردشگری سبب رونق کسب و کار شهرهای ساحلی، افزایش درآمد مردم شهر، ایجاد اشتغال و بسیاری امکانات دیگر می‌شود. گرچه گردشگری ساحلی - به ویژه در شهرهای شمالی - محدود به فصل خاصی است، اما مواهب آن چندان است که در طول سال مردم این نواحی را بهره‌مند می‌سازد.

بهره‌گیری از سواحل و جذب گردشگر از جمله اقداماتی است که در همه کشورهای جهان اهمیت فراوان دارد، به گونه‌ای که برخی از کشورها همچون قبرس، یونان، ترکیه، تونس و دیگران درآمد اصلی خود را از گردشگری کسب می‌کنند.

● هزینه‌های زیستن در کنار دریا

دریا فرصت‌ها و امکانات فراوانی را در اختیار انسان می‌گذارد که به بخشی از آن به طور خلاصه اشاره شده؛ اما زیستن در کنار دریا نفعات ناخوشایندی را نیز به دنبال دارد که گرچه برخی از آنها را می‌توان با تمهیدات از پیش اندیشیده کاهش داد، اما برخی دیگر به ناچار تأملاتیست خود را بر جای می‌گذارند. از این دست‌اند:

● آلودگی زیست محیطی

گردشگری در شهرهای ساحلی - به ویژه در اوج مسافرت‌ها در فصل تابستان - می‌تواند از راه انباشت زباله، عدم تصفیه فاضلاب‌ها، پامین آمدن آب‌های زیرزمینی، جنبه‌هایی از تخریب محیط زیست را نمایان سازد. آسیب‌پذیر کردن اکوسیستم دریایی یکی از این تأثیرات مخرب است.

استخراج منابع زیرزمینی نفت و گاز، بالايشگاه‌ها، پساب، کارخانجات پتروشیمی و صنایع دریایی، پهلوگیری و تردد کشتی‌ها در آورده کردن محیط زیست دریایی سهم عمده‌ای دارند و چنانچه با این خطرها مقابله نشود، می‌تواند فاجعه زیست محیطی برای دریا و موجوداتی که زندگی‌شان وابسته به دریاست، در پی داشته باشد.

● بالا آمدن سطح آب دریا

همان گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، دریای مازندران به دلیل اینکه به آب‌های آزاد راه ندارد و در واقع دریاچه‌ای بزرگ به شمار می‌آید، در صورت افزایش آب رودخانه‌هایی که به آن می‌ریزد، با خطر بالا آمدن سطح آب و فرورفتن بخشی از ساحل به زیر آب روبه

روست.

بالا آمدن سطح آب خسارت‌های فراوانی به ساختمان‌ها و تأسیساتی که در نزدیکی ساحل احداث شده‌اند یا محصولات کشاورزی و مرکبات وارد آورد، تا جایی که دولت ناچار به تصویب مقرراتی در این زمینه شد.

● قاچاق کالا

یکی از مشکلات شهرهای ساحلی - به ویژه آنهایی که در حاشیه جنوبی واقع شده‌اند - قاچاق کالا است. وجود تعرفه‌های گمرکی و ممنوعیت ورود برخی کالاها از راه‌های قانونی، تجارت غیرقانونی کالا را در بنادر جنوبی شدت بخشیده است.

گرچه ممکن است قاچاق کالا برای افرادی که چه بسا به دلیل نیاز مالی دست به این کار می‌زنند سودآور باشد، اما به هر حال فعالیتی مخرب است که به صنعت و اقتصاد کشور لطمه وارد می‌کند.

● آسیب‌های اجتماعی

وجود تجارت غیرقانونی کالا در بنادر، حضور افرادی در شهر که آداب اجتماعی و فرهنگ دیگری دارند (خدمه کشتی و رانندگان ترانزیت و نظایر اینها) و تردد افرادی که برای گردش و تفریح به شهر آمده‌اند (توریست‌ها)، می‌تواند فرهنگ جامعه میزبان را دستخوش نابسامانی کند که این امر خود زمینه‌ساز بروز ناهنجاری اجتماعی در شهرهای ساحلی است.

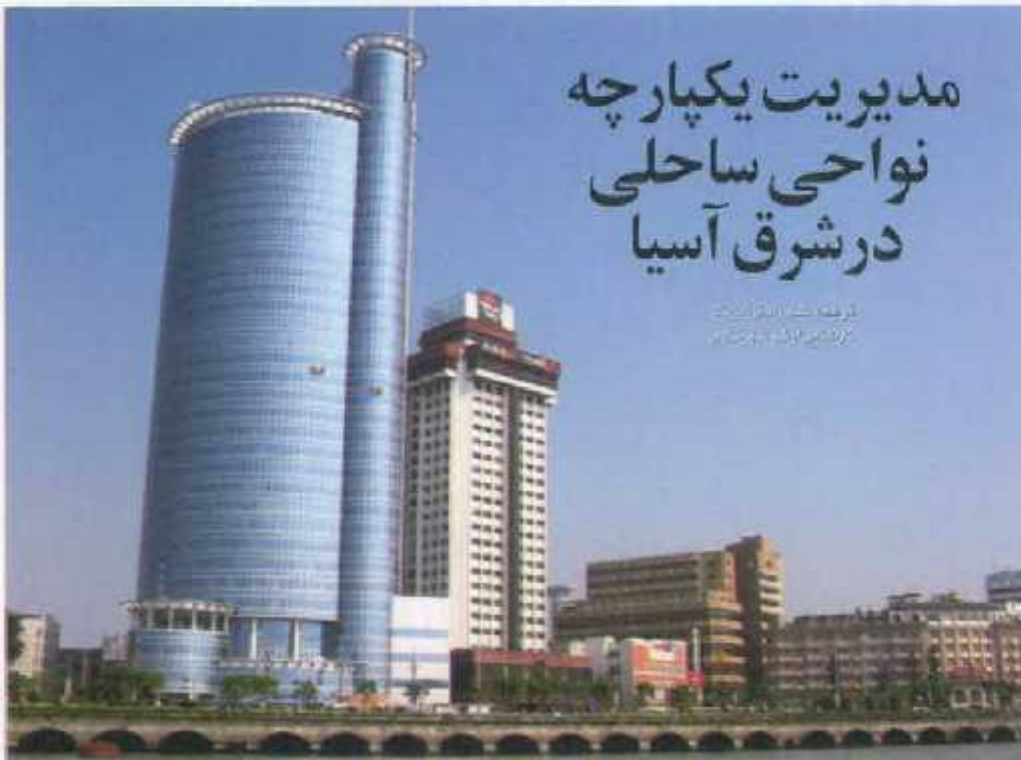
سبک زندگی در شهرهای ساحلی رنگ و بوی گردشگری دارد و فساد و ناامنی محصول ناخواسته چنین شرایطی است که محیطی مناسب را برای بزه‌های اجتماعی فراهم می‌آورد.

■ مدیریت شهرهای ساحلی

توجه به امکانات و تنگناهای شهرهای ساحلی، ضرورتی است که همگان بر آن اتفاق نظر دارند. مسائل شهرهای ساحلی بخشی مربوط به خود شهر و بخشی فراتر از شهر است و به منطبقه مربوط می‌شود که نمی‌توان با تصمیم‌گیری محلی آن را حل کرد.

وزارتخانه‌ها، نهادها و سازمان‌های بسیاری در مسائل شهرهای ساحلی درگیرند و تصمیمات‌شان در این گونه شهرها اثرگذار است. وزارت کشور (شهرداری‌ها)، وزارت جهاد کشاورزی، شیلات، سازمان محیط زیست، سازمان بنادر و کشتیرانی، گمرک، وزارت نفت، وزارت دفاع و برخی سازمان‌های دیگر از آن جمله‌اند.

رسیدن به برنامه و طرح واحد در مورد شهرهای ساحلی که مورد قبول همه باشد، دشوار و گاه ناممکن می‌نماید. ساماندهی گردشگری ساحلی، کاهش تأثیرات زیانبار اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی فعالیت‌های بندری و افزایش توان مدیریت و اعمال سیاست‌گذاری دولت در نواحی ساحلی از جمله موضوعاتی است که باید به آن توجه شود.



مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی در شرق آسیا

ترتیب اول: آسیا شرقی
ترتیب دوم: آسیای جنوب شرقی

مقدمه

مرزهای جغرافیایی، مدیریتی و قانونی فراتر رفته است، ناموفق بوده است. در پاسخ به این چالش سازمان مشارکت در مدیریت دریاهای شرق آسیا (PEMSEA)^(۱) رویکرد مدیریت یکپارچه سواحل را به عنوان بخشی از راهبردهای خود به امکانات زیست محیطی جهانی (GEF) در خصوص مسائل آب‌های بین‌المللی ارائه کرد.

رویکرد مدیریت یکپارچه سواحل با تأکید بر مشکلات زیست محیطی سواحل و موضوعات مدیریتی که مرزهای قانونی، آذاری و حقوقی را در بر می‌گیرند، از سایر رویکردها مجزا می‌شود. هدف اصلی مدیریت یکپارچه سواحل ایجاد چارچوب مدیریتی به همراه سازوکارها و فرایندهایی است که مشارکت گروه‌های ذی‌نفع مختلف را در ساخت سیاست‌های تصمیم‌های ساحلی کمک می‌کند، که از آن جمله دولت‌ها، سازمان‌های غیردولتی، بخش خصوصی، اجتماعات محلی و نظایر آنها هستند. مدیریت یکپارچه سواحل منجر به توسعه پایدار می‌شود که دست‌یابی به اهدافی چون کاهش فقر، بهبود کیفیت زندگی افراد و کاهش آسیب‌پذیری نسبت به خطرهای طبیعی را از طریق ارتقای تصمیم‌سازی شفاف، حکمروایی خوب و مشارکت گروه‌های ذی‌نفع، مقدر می‌سازد.

اجرای مدیریت یکپارچه در سطح ملی

در اجرای فاز نمونه سازمان مشارکت در مدیریت دریایی شرق آسیا (PEMSEA) در سال ۱۹۹۴، به همراه امکانات زیست محیطی جهانی (GEF)، برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP) و برنامه منطقه‌ای IMO برای پیشگیری و مدیریت آلودگی دریایی در دریاهای شرق آسیا، دو پروژه ICM در بانانگاس^(۲) فیلیپین و زیامن^(۳)

بهربرداری بیش از حد و فعالیتهای اقتصادی تنظیم نشده در زمین‌ها و آب‌های ساحلی در کشورهای مختلف منطقه شرق آسیا بر پایداری بلندمدت و رشد اجتماعی-اقتصادی منطقه تأثیر گذاشته است. علاوه بر این، مشکلات زیست محیطی جهانی آب‌های بین‌المللی، به شدت با زمین‌ها و آب‌های ساحلی - که اغلب نقش اساسی در توسعه اقتصادی و اجتماعی ملی بازی می‌کنند - مرتبط اند. دریاهای شرق آسیا مرکزی جهانی برای تنوع زیستی دریایی محسوب می‌شوند، چرا که پلاژ مرجان‌ها و درخت‌های کمرنگی جهان را در خود دارند و نزدیک به ۴۰ درصد از ماهیگیری و ۸۰ درصد از محصولات کشاورزی آبی کل جهان را تولید می‌کنند. در کشورهای ساحلی دریاهای شرق آسیا، نواحی ساحلی (زمین‌ها و آب‌ها) بیش از ۶۰ تا ۸۰ درصد از جمعیت را در خود جای داده‌اند و بیش از ۵۰ درصد از تولید ناخالص داخلی ملی را تأمین می‌کنند.

با وجود این مشکلات منابع زیست محیطی و طبیعی بر نواحی ساحلی تأثیر می‌گذارند و پیامدهای همراه آن اساس رشد اجتماعی-اقتصادی پایدار را ضعیف می‌کنند. این مسائل شامل خسارات زبان‌های اکوسیستم جاری و اسکان، انحطاط منابع، آلودگی، جلبک‌های مضر و مدیریت ناپایدار هستند. درک ما از این مسائل کامل و مطمئن نیست. اغلب مواقع بسیاری از مسائل موجب خسارات جبران ناپذیری می‌گردند که ممکن است در زمان حاضر قابل شناسایی نباشند و در صدر اخبار قرار نگیرند. برای جلوگیری از این مشکلات و وخیم‌تر شدن آن، رویکردهای کارآمدتری مورد نیازند. مدیریت بخشی‌سنتی در رسیدگی به مسائل زیست محیطی که از

مراحل تحقق مدیریت یکپارچه سواحل (ICM)

- ایجاد نهادی مستدام و رشد یافته برای توسعه و تحقق پروژهها و برنامه‌های مدیریت یکپارچه سواحل
- تحلیلی گزین مفهوم فرآیندهای ICM
- یکپارچه کردن اطلاعات زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی برای شکل‌دهی به شروع فرایند ICM
- ایجاد سازوکارهای برای یکپارچه‌سازی و هماهنگی
- ایجاد سازوکارهای مالی پایدار
- ایجاد ظرفیت مدیریت یکپارچه سواحل در همه سطوح
- نظارت بر اثر بخشی پروژهها و برنامه‌های ICM

تعیین شده، چارچوبی عملگرایی و فرایندهایی دارد که در ساحل بانانگاس فیلیپین و زمان چین به کار گرفته شده است. این راهبرد به اولویت‌های زیست‌محیطی و نگرانی‌های مدیریتی در سایت‌های مدیریت یکپارچه ساحلی ملی انتخاب شده می‌پردازد و شرایط خاص محلی را مورد نظر قرار می‌دهد.

چارچوب اجرایی مدیریت یکپارچه ساحلی PEMSEA از عناصری تشکیل شده است که سیستم مدیریت ICM را شکل می‌دهد و حیطه‌های برنامه‌های آن را مشخص می‌کند. این عناصر از عملکردهای ICM در سایت‌های تعیین شده PEMSEA انتخاب شده‌اند. عناصری که در دست‌آورد اهداف عینی اهمیت دارند در اجرا قابل کارکردند و برای پایدار ساختن تلاش‌های ICM ضروری‌اند. این عناصر عبارت‌اند از:

- تمهیدات نهادی: مدیریت یکپارچه سواحل برای مشارکت گروه‌های ذی‌نفع در سیاست‌گذاری‌های ساحلی
- برنامه‌های نظارت زیست‌محیطی فرابخشی
- مدیریت اطلاعات زیست‌محیطی و ارزیابی ریسک
- ایجاد راهبرد ساحلی و اجرای آن
- منطقه‌بندی یکپارچه خشکی و آب بر مبنای اکوسیستم و

اتکال اجتماعی اقتصادی

- طرح‌های عملگرایی خاص موضوعی برای پرداختن به اولویت‌های زیست‌محیطی و منابع
- سازوکارهای تأمین مالی پایدار و ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری برای بهبود زیست‌محیطی

این عناصر مستقل‌اند و تکمیل کننده یکدیگرند. روش‌های خاص اجرایی برای هر یک از این عناصر در جدول ۲ ارائه شده است. فرایندهای مدیریت یکپارچه سواحل اغلب از مراحل هوشمندانه توسعه پیروی می‌کنند و الگویی مداوم و چرخشی را نشان می‌دهند (شکل ۱). برای هر یک از سایت‌های ICM، فعالیت‌های خاصی صورت می‌گیرد و نتایج خاصی پس از اجرای مراحل به دست خواهد آمد.

همان‌گونه که در شکل یک نمایش داده شده است، مرحله اول هر ایجاد سازوکارهای مدیریتی مناسب پروژه تأکید دارد. این مرحله شامل مشاوره اولیه با گروه‌های ذی‌نفع، ایجاد دفتر مدیریت پروژه و آماده کردن طرح‌های کاری و مالی است. مفاهیم ICM، رویکردها، روش‌ها و عملکردهای آن به بخش از آموزش‌ها برای هسته کارکنان که از کشورهای شرکت‌کننده هستند، شکل می‌دهند. چندین برون‌داد در مرحله دوم ایجاد می‌شود: به ویژه پروفیل‌های زیست‌محیطی خاص، ارزیابی ریسک اولیه، راهبرد ساحلی و

چین یا موفقیت آغاز به کار کردند. در این دو منطقه مدل‌های ICM کارآمدی در قالب ائتلاف میان مؤسسه‌های همکاری‌های بین‌بخشی و برنامه توسعه‌ای نظام‌مند و فرایند اجرا پدید آمده بود. تجربه پروژه‌های تعیین شده همچنین نیاز مؤکدی به تقویت توان حکومت‌های محلی برای مدیریت یکپارچه توالی ساحلی خود داشتند.

یکی از اهداف PEMSEA بسط تجربه‌های بانانگاس و زمان در سایت‌های تعیین شده برای ICM در شش کشور کامبوج، کره، اندونزی، مالزی، تایلند و ویتنام است. موضوع اصلی برای هر یک از سایت‌ها در جدول یک آمده‌اند. این موارد شامل ایجاد ماهیگیری پایدار، گردشگری ساحلی پایدار، اسکان حفاظت شده، توسعه بندر، رفاه آلودگی دریا، برخورداری استفاده‌های گوناگون و بالا آمدن سطح دریا هستند. به منظور به حداکثر رساندن منافع منطقه‌ای و جهانی از طریق مدیریت یکپارچه ساحلی، پروژه‌های CMI به‌ارائه راه میان‌بر برای رسیدگی به موضوعات توسعه زیست‌محیطی پایدار پرداخته‌اند. این رویکرد تحقق راهبردهای یکپارچه خشکی و آب GEF را نیز با نگاه حفظ منافع جهانی از طریق اجرای پروژه‌های محلی ممکن می‌سازد.

راهبردها / رویکردها

راهبرد در حال اجرای مدیریت یکپارچه ساحلی در سایت‌های

جدول ۱. موضوعات اصلی زیست‌محیطی و مدیریتی در سایت‌های ICM

سایت / کشور	موضوعات اصلی
سرسلوک ریل / کامبوج	ذخیره مواد زائد خطرناک، مشکلات کشاورزی، انحطاط اسکان
تلپور / کره	تفویض اسکان ساحلی، آلودگی دریا از نفع فاضلاب‌های شهری و صنعتی
بلی / اندونزی	آلودگی سکوتهای ساحلی، استخراج ساحلی غیرقانونی، توسعه بی‌فایده گردشگری، آلودگی دریا از کشتی‌رانی و پسماندهای کشاورزی
بصر کلانگ / مالزی	آلودگی سکوتهای ساحلی از توسعه سریع بندری / صنعتی، نفع مواد زائد
جونپوری / تایلند	آلودگی دریا از نفع مواد زائد، برخورداری استفاده‌های گوناگون
دانگ / ویتنام	آب گرفتگی، فاضلاب، نفع مواد زائد کشاورزی و صنعتی

جدول شماره ۲. چارچوب عملکردی مدیریت یکپارچه ساحلی و مؤلفه‌های آن

برون‌دادهای اصلی	راهبرد عملکردی
تعمیرات نهادی ICM	مقره‌گیری از دفتر مدیریت پروژه و کمیته هماهنگ کننده پروژه برای اجراء و بازنگری و تعدیل روش‌های توسعه‌ای و استفاده از ساحل و تأثیرات آن و کسب تجربه در ICM قوانین محلی ICM منطبق قانونی برای این مدار و کارها و عملکردها به دست می‌آورد.
نظارت و ارزیابی زیست محیطی	تأکید بر تلاش‌های نظارت بخشی بکارچه موجود از برنامه نظارت پوشش داده به کارگیری استفاده از پروتکل‌های نظارتی و استفاده از تجهیزات و کارکنان همچون بهره‌گیری از تلفیق نظارت مناسب در فرایند مدیریتی.
مدیریت اطلاعات زیست محیطی و ارزیابی خطر	سیستم مدیریت اطلاعات چند رشته‌ای و چندبخشی به عنوان ابزاری برای توسعه و به اشتراک گذاشتن دانش و برداشتن به آگاهی‌های ناشی در تفهیم ارزش‌های خدمات و منابع زیست محیطی، پیامدهای اجتماعی، اقتصادی، زیست‌زیب و آسیب‌رسانی آنها، طبیعت و سطح ریسک‌های رخدادهای آینده آنان و ارزیابی تحقق خطرها برای مدیریت.
ایجاد راهبرد ساحلی	بهره‌گیری از راهبرد توسعه ساحلی به عنوان عنصری سازگار با منطقه برای اجرای کل پروژه، بر مبنای «ارزیابی سریع» پیش از اطلاعات کامل، که ضمن تعریف خطی بخشی و چارچوب سیاسی، مدخله گروه‌های ذی‌نفع و تنظیم می‌گردد و به شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری می‌پردازد.
منطقه بندی یکپارچه شناسی و آب	اولویت بندی بهره‌گیری از منابع بر اساس بهترین اطلاعات موجود، هدایت آموزش گروه‌های ذی‌نفع و مشاوره در صورت بروز اشتباهات ایجاد مشکلات آبروی - قانونی برای اجرای منطقه بندی که منجر به برنامهریزی و مدیریت می‌شود.
طرح‌های عملکردی خاص منطقه‌ای	ایجاد طرح‌های (های) عملکردی در چارچوب راهبرد ساحلی برداشتن به مدخله‌های در اولویت هدایت کاهش آلودگی، احیای خانه‌های آسیب دیده و احیای مناطق زندگی بهبود سرزندگی و شگفتی آنها.
سازوکارهای تأمین مالی پایدار	ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری و سازوکارهایی برای بهبود زیست محیطی و توسعه ساحلی. فرصت‌های سرمایه‌گذاری ممکن است به حیطه‌هایی چون مدیریت یا جلوگیری از زلزله، تحقیق کنونی‌های بین‌المللی، فناوری‌های اطلاعاتی، ارتباطی، اکوتوریسم و احیای اسکال باشد.

دیدگاه تغییرات در نگرانی‌های در اولویت زیست محیطی و مدیریتی فراهم می‌کند.

اشاره به این نکته نیز اهمیت دارد که مدیریت یکپارچه ساحلی فرایندی پویاست. مراحل اجرا و توانی فعالیت‌های برنامه ممکن است برای همه سایت‌ها یکسان نباشد و بایستی بر مبنای تجزیه و تحلیل موضوعات خاص محلی، ظرفیت‌ها و پیامدهای محلی تعیین شود. بنابراین درک بهتر فرایند‌های ICM برای کمک به درک تعامل فعالیت‌های برنامه‌های مختلف و راهبردی کردن فعالیت‌ها برای حل مشکلات مفید است و رویه خاصی برای اجرای برنامه ایجاد نمی‌کند.

شاخص‌های ارزیابی عملکرد پروژه

موفقیت ICM را می‌توان از ایجاد و زوایای گوناگون مورد ارزیابی

طرح‌های ارتباطی، سیستم مدیریت یکپارچه اطلاعات نیز در این میان شکل می‌گیرد. از این تمرین موضوعات شناسایی و اولویت بندی به وجود می‌آید که شامل اینهاست: مدیریت، موادزائد، گردشگری پایدار، توسعه بندی حمایت از ماهیگیری، حفاظت از سیستم‌های مانگرو و تضادهای استفاده‌های گوناگون که نیازمند مداخله مدیریتی است.

چند فعالیت جمع‌آوری اطلاعات اولیه و مشاوره با گروه‌های ذی‌نفع در مرحله سوم انجام خواهد شد. برون‌دادهای مستند اصلی شامل طرح‌های اجرای راهبرد ساحلی و / یا طرح مدیریت زیست محیطی راهبردی است که به موضوعات دارای اولویت که در مرحله قبل شناسایی شده بود و همچنین طرح‌های عملکردی موضوعی و نواحی خاصی که در برگیرنده منطقه بندی استفاده ساحلی است، می‌پردازد. در عین حال سیستم نظارت و ارزیابی زیست محیطی نیز تنظیم خواهد شد. برون‌داد اصلی در مرحله ۴ انتخاب رسمی راهبرد ساحلی و طرح‌های عملکردی دیگر است که به وسیله حکومت‌های محلی درگیر تهیه می‌شود. تعمیمات اجرایی شامل سازوکارهای نهادی و مالی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری است که در این مرحله خاتمه می‌یابد.

مرحله ۵ عمدتاً اجرای فعالیت‌های ناشی از راهبرد ساحلی و یا طرح عملکردی است. سیستم‌های نظارت و ارزیابی که پیش‌تر تنظیم شد، برای هدایت اجرای فعالیت‌های پروژه در حیطه‌های گوناگون و نتیجه‌های اصلاحی که نیاز به تمهید دارند مورد استفاده قرار می‌گیرند. مرحله شش بیشتر از ارزیابی پیشین است که خطمشی‌هایی را برای چرخه یا نسل ICM بعدی برنامه جدید، از



رویکرد نظارتی از شهر ساحلی در استان هرمزگان

پرداختن به اولویت در تکرانی‌های زیست محیطی و منابع بهره می‌گیرند.

● تخصیص فزاینده منابع ملی برای ایجاد و اجرای پروژه، به ویژه از طریق حکومت‌های محلی که سطح نقدینگی بالاتری برای پروژه‌های بهبود زیست محیطی دارند.

حاصل پروژه

اجرای برنامه‌های مدیریت یکپارچه ساحلی منجر به ایجاد منافع گسترده کوسستی و اجتماعی - اقتصادی می‌گردد. برای مثال شورای حمایت زیست محیطی خلیج باتانگاس در فیلیپین، به عنوان بخشی از تمهیدات نهادی مدیریت یکپارچه زیست محیطی، عملکرد خود را در دخیل کردن فرایند تصمیم‌سازی برای پروژه‌های توسعه ساحلی نشان داده است. در سال ۱۹۹۲ لایروبی بندر در قالب برنامه گسترش بندری به منظور دفع مواد زائد در خلیج باتانگاس پیشنهاد شد. شورا پیامدهای زیست محیطی دفع را بررسی کرد و اطلاعات بیشتری را از توسعه دهندگان خواستار شد تا از عدم بروز پیامدهای منفی در کیفیت آب خلیج و جلوگیری از انجام کار بیش از ارزیابی تأثیرات زیست محیطی دفع مواد اطمینان حاصل کند.

در استان باتان فیلیپین از سال ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۲ بیش از ۶۱۰۰۰ خانوارهای ساحلی به منظور تنظیم فعالیت‌های تفریحی، از بین بردن بیش از ۳۶۰ تن زباله و تمیز کردن ۱۲۰ کیلومتر خط ساحلی جا به جا شدند. به علاوه، در این میان احیای گیاهان ساحلی نیز دنبال شد.

در زیامن چین تناقض میان استفاده چندگانه از منابع ساحلی و دریایی در گذشته، از جمله میان کشتی‌رانی و ماهیگیری، گسترش بندر و کشاورزی دریایی و گردشگری و دفع پسماند، امری همیشگی بود. به عنوان بخشی از فعالیت‌های ICM، برنامه منطقه بندی زمین‌ها و آب‌های ساحلی بر پایه اکوسیستم از طریق ارزیابی علمی و مشورت گروه‌های ذی نفع ایجاد گردید. شرایط محلی برای اجرای برنامه تصویب گردید و به اجرا گذاشته شد. مطالعه‌ای در خصوص ۴ سال عملکرد منطقه بندی نشان می‌دهد که هزینه اقتصادی ناشی از تضادهای بهره‌برداری در حدود ۵۰ درصد کاهش یافته است. منطقه بندی شامل برنامه حمایتی خاص برای دلفین‌های سفید چینی و ۱۸ کیلومتر مربع ناحیه حفاظت شده طبیعی دریایی برای گونه‌های دریایی و پرندگان است.

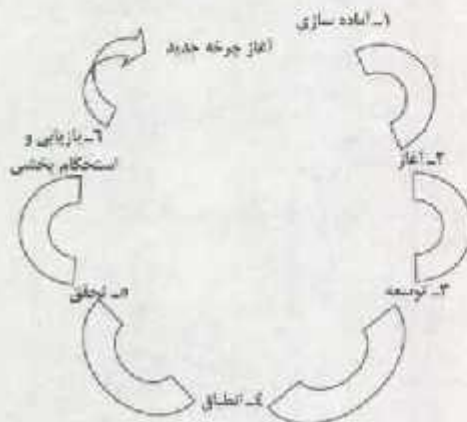
مدیریت یکپارچه ساحلی در سطح محلی می‌تواند بر ایجاد سیاست‌های ساحلی و آلبانوسی در سطح ملی تأثیر بگذارد. برای مثال

قرار داد در عملکردهای سازمان مشارکت در مدیریت دریاها (PEMSEA) شاخص‌های ارزیابی در ۵ گروه یا سطح عمده دسته بندی شده‌اند:

● شاخص‌های مولجیتی - اشکال زیست محیطی یا اکولوژیکی، اجتماعی - اقتصادی و مدیریتی ناحیه‌ای که ICM در آن اجرا شده است، به عنوان اطلاعات پایه برای اولویت بندی مشکلات منابع زیست محیطی و موضوعات مدیریتی که در تلاش‌های مدیریت یکپارچه سواحل به آنها پرداخته شده است.

● شاخص‌های فشار و تنش - نیروهای اصلی تأثیرگذار بر شرایط زیست محیطی یا اکوسیستم‌ها، به ویژه آنها که ذاتاً بدون مرز هستند.

شکل ۱ - چرخه ایجاد و تحقق برنامه ICM



● شاخص‌های فرایند - مداخله‌های مدیریتی که در طول فرایند ICM انجام می‌شود.

● شاخص‌های پاسخگویی - برون دادهایی که در نتیجه مداخله‌های مدیریتی ایجاد شده‌اند.

● شاخص‌های پایداری - عناصر خاص برای حفظ حرکت ICM در بلندمدت.

● شاخص‌های تأثیر - برون دادهای زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی عملکردهای ICM، معمولاً برای اندازه گیری تغییراتی که در نتیجه اجرای برنامه ICM در مقابل شرایط خط ساحلی پیش از اجرای طرح حاصل شده است. هر شاخص قابل اندازه گیری در مقیاس خرد است، چه در حصول شاخص‌ها بیشترتی حاصل شود و چه دستیابی به آن آهسته باشد و یا اصلاً بیشترتی در دستیابی به آن وجود نداشته باشد. علاوه بر این برای کشور - و یا سایت - سیستم‌های آموزشی خاصی برای هر دسته شاخص می‌توان ارائه کرد که ارزیابی مقایسه‌ای کمی میان سایت‌ها را امکان پذیر می‌کند.

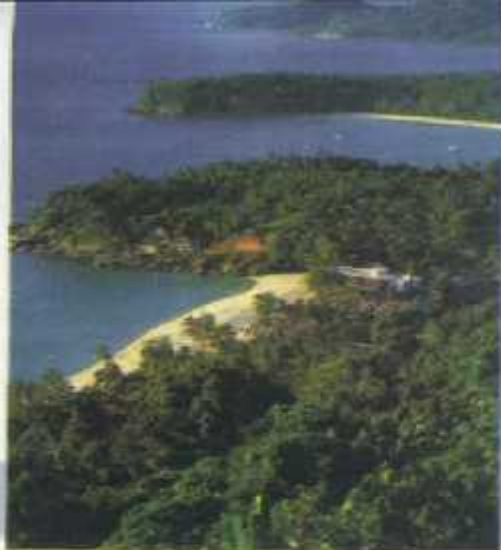
به طور خلاصه سایت‌های مدیریت یکپارچه سواحل PEMSEA با معیارهای زیر همخوانی دارند:

● حسن قوی مالکیت گروه‌های ذی نفع شامل دولت‌ها، صنایع، بخش خصوصی، چرخه‌های علمی و آموزشی، سازمان‌های غیردولتی و اجتماعات محلی.

● نقش هدایتگر حکومت محلی به همراه پشتیبانی‌های سیاسی، فنی و برخی اوقات مالی نهاد‌های ملی.

● گروه‌های ذی نفع قادر به همکاری با فعالیت پروژه در قالب دستورالعمل‌های کاری، معمول شده‌اند. و از فرایند پروژه برای





شماره ۷۱

درس‌های آموخته

تجربه و درس‌های آموخته شده از فاز پیشرو PEMSEA در بردارنده راهنمایی برای اجرای آینده پروژه‌های ICM است. نکته اصلی را می‌توان بدین شرح ذکر کرد:

- تعهدات حکومت محلی برای مدیریت و اجرای پروژه برای موفقیت پروژه اجتناب‌ناپذیرند. تعهدات می‌توانند در قالب منابع مالی یا نیروی انسانی و یا سایر انواع باشند.
- اتخاذ مدیریت یکپارچه سواحل نیازمند تغییر در طرز فکر است. مدیران بایستی فراسوی نگرانی‌های بخشی بنگرند و با رویکردهای موضوعات فرامرزی و با ارتباط داخلی کار کنند. دانشمندان بایستی در حیطه‌های فراتر از مرزهای رشته خود بیندیشند. همچنین بایستی به الزامات تحقیق که منجر به تغییر منابع و محیط زیست می‌شود توجه کنند.

● مدیریت یکپارچه ساحلی هماهنگ با تمهیدات مشارکتی است. ICM نیازمند ارتباط کاری و تحمل خوبه حساسیت فرهنگی در میان کارکنان اصلی پروژه و همکاران آنان در سایت‌های مرتبط است.

● برای طراحی مناسب پروژه، ضروری است که کارکنان برنامه‌ریز یا مقصیبات اجرایی و شیوه‌های عملیاتی آشنا باشند. تمام گروه‌های ذی نفع مرتبط بایستی در فرایند برنامه‌ریزی و برنامه اجرایی دخیل باشند.

● برای ایجاد ظرفیت بومی، از متخصصان محلی بایستی به طور کامل تحقیق شود. مشاوران خارجی فراخوانده می‌شوند و در مواقعی که متخصص محلی وجود نداشته باشد، استخدام می‌گردند و فناوری و دانش لازم قابل انتقال و جذب در محل خواهد بود.

● برای پایدار ساختن تلاش‌های ظرفیت‌سازی، بایستی ارتباطات عملیاتی و پیوندهای کاری میان مدیریت پروژه و نهادهای تحقیقی و دانشگاهی برقرار شود.

● تا حد امکان مرز مدیریت بایستی در حیطه‌های اکوسیستم و پیامدها - برای مثال حوزه آبریز و مناطق تحت تأثیر - مشخص باشد. به دلیل نااطمینانی‌های اطلاعاتی، مرز عملیاتی ممکن است بر اساس منطقه اداری ساحلی موجود تعیین شود. مرزهای عملیاتی می‌تواند متغایباً با توجه به اطلاعات اضافی به دست آمده و تجربه مدیریتی، مورد تجدید نظر قرار بگیرند.

● پروژه بایستی از بهترین اطلاعات در دسترس برای موضوعات مدیریتی فوری بهره بگیرد. تحقیق و مطالعات بایستی به روشنی با اطلاعات مورد نیاز برای کار، طرح‌های اجرایی و سایر فعالیت‌های مدیریتی همخوانی داشته باشد.

پروژه پیشرو مدیریت یکپارچه ساحلی در خلیج چین می^۱ در کره، نقش مهمی در شکل‌گیری سیاست ICM داشت. نتایج این پروژه در اواسط دهه ۹۰ مورد تأیید قرار گرفت و نهایتاً در قالب بیانیه دولت تحت عنوان «سیاست دریایی جدید به سوی قرن ۲۱» تشکیل شد. این بیانیه برای اولین بار ملاحظات جدی را که نیاز است دولت برای سازوکار مدیریت یکپارچه ملی، قانون مدیریت ساحلی، طرح مدیریت ساحلی ملی و پروژه ارزیابی منطقه ساحلی ملی بداند، شناسایی کرد. در چین، در بخشی از فعالیت‌های مدیریت یکپارچه سواحل در زیامن برای تمهیدات نهایی، کنگره عوام زیامن ضوابط مدیریت استفاده از نواحی دریایی را تصویب کرد که در واقع اولین قانون محلی برای رویکردهای ICM به شمار می‌آید. قانون محلی، چارچوبی قانونی برای شناسایی حقوق استفاده از نواحی دریایی و برنامه هزینه بهره‌برداری است. در دهه ۱۹۹۰، اجماع استان‌های ساحلی و شهرداری‌های ساحلی به موضوعات مدیریت استفاده از نواحی ساحلی در دستور العمل قانونی ملی پرداختند. در سال ۲۰۰۱، پیش نویس قانون مدیریت استفاده از نواحی ساحلی به کمیته مربوطه در کنگره ملی عوام ارائه شد. موفقیت پروژه‌های ICM در زیامن و چند سایت دیگر موجب حمایت‌هایی برای تأیید رویکردهای مدیریت یکپارچه در سطح کشور شد. این موفقیت‌ها در بررسی‌ها و تورهای مطالعاتی در این سایت‌ها مورد ارزیابی و تأیید قرار گرفتند تا مبنای تصویب قانونی در این خصوص قرار بگیرد. در اکتبر ۲۰۰۱ قانون مدیریت استفاده از نواحی ساحلی به تصویب کمیته مرتبط کنگره ملی عوام رسید.

خطرهای پروژه

ریسک‌های پروژه را می‌توان به ۲ گروه تقسیم کرد:

۱) فقدان اراده سیاسی،

۲) تضادهای قوی میان مؤسسه‌های و

۳) تغییر در حکومت.

فقدان اراده سیاسی یا ضعف تعهدات سیاسی ممکن است در سطوح مختلف دولت‌ها رخ دهد. سیاستگذاران سطح بالا ممکن است به طور کامل در حیطه‌های سیاستگذاری مناسب و حمایت قانونی از برنامه پشتیبانی نکنند؛ و همزمان دولت‌های محلی ممکن است منابع خود را برای حمایت و حفظ فعالیت‌های پروژه اختصاص ندهند. مانع دوم برای تکمیل موفقیت آمیز برنامه ICM، تضادهای میان نهادی و بین بخشی است. چنین برخوردهایی منجر به تلاش‌های ناهماهنگ و شکننده برای ارتقای توسعه پایدار مناطق ساحلی می‌شود. این موضوع همچنین به محدود کردن مداخله کارآمد گروه‌های ذی نفع در سیاستگذاری و تصمیم‌سازی ساحلی می‌انجامد. ریسک سوم به تغییر در حکومت، چه در سطح ملی و چه محلی، بازمی‌گردد. با وجود اینکه رهبری فعلی سیاسی از ابتکار ICM حمایت می‌کند، ممکن است این پیشرفت در بلندمدت امکان‌پذیر نباشد. برای مثال انتخاب احزاب سیاسی جدیدی که با این مفهوم موافق نیستند چه بسا موجب توقف تلاش‌ها شود. تا زمانی که آگاهی از ریسک‌های این پروژه وجود داشته باشد چارچوب و فرایند ICM می‌تواند ریسک‌ها را به حداقل برساند و بر موانع فائق آید. در همین زمینه بایستی برای آگاه‌سازی عمومی و مشاورت با گروه‌های ذی نفع تلاش شود.

پانویس:

- 1-Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia
- 2-Global Environment Facility
- 3-Hainan
- 4-Xiamen
- 5-China

منبع: www.icec.org

جهانی شدن و شهرهای متوسط

تجربه آدانا

نویسنده: قاطمه آن سل

ترجمه: اسماعیل یوسفی

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری



مقدمه

تغییرات مهم جهانی در حوزه اقتصاد بعد از دهه ۱۹۶۰ موجب تغییرات بنیادی در فرایند شهرنشینی، هم در کشورهای توسعه‌یافته و هم در کشورهای در حال توسعه گردید. این تحولات اقتصادی منجر به تغییر جهت مباحث دانشگاهی از مداخله دولت ملی در بازار به نقش دولت ملی در فرایند توسعه فضایی سرمایه‌داری شد. گسترش ایدئولوژی بازار آزاد با پشتیبانی فناوری‌های ارتباطی جدید باعث حذف نظارت دولت و در نتیجه ظهور نظم جغرافیایی جدیدی می‌گردد که در آن اهمیت و محوریت دولت ملی به چالش کشیده می‌شود.

این جغرافیای جدید و ترکیب اقتصاد جهانی، شبکه‌های جهانی از عملیات را خلق کرده است و موجب تجدیدنظر شهرهای جهانی به عنوان مراکز فعالیت‌های اقتصادی جهانی در کشورهای توسعه‌یافته می‌شود. در حالی که در کشورهای در حال توسعه موجب شکل‌گیری و تسریع فرآیندهای صنعتی به واسطه جریان سرمایه ناشی از وجود نیروی کار ارزان در این کشورها می‌گردد. هر چند پویای اقتصاد جهانی پیامدهای فوق‌العاده متفاوتی در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به بار می‌آورد، اما تأثیرات آن بر قدرت و اختیارات دولت‌های ملی تقریباً یکسان است.

در کشورهای توسعه‌یافته، ظهور شهرهای جهانی در شرایطی صورت می‌گیرد که سطح بالایی از کنترل و مدیریت در آنجا وجود دارد و دولت‌های ملی به سرعت در حال بازسازی خود به منظور تقویت قدرت رقابت این شهرها هستند. در این کشورها دولت در طول زمان اثر بخشی خود را در اقتصاد بازار (به دلیل وجود رقابت جهانی) از دست داده است. از طرف دیگر، در کشورهای در حال توسعه، دولت‌های ملی قدرت خود را کاهش داده‌اند تا در قالب برنامه‌های تعدیل ساختاری، فضایی را برای نیروهای محلی و جهانی به وجود بیاورند و از این طریق موجب تسریع الحاق ملت خود به شبکه اقتصاد جهانی گردند.

نقش آفرینان اصلی تولید فضای شهری عبارت‌اند از دولت، سرمایه و جامعه مدنی سازمان‌یافته. قدرت و اختیار دولت از طریق الگویی عمومی و در داخل چارچوبی قانونی بین حکومت‌های ملی و محلی تقسیم می‌شود. با وجود این، در ترکیه به عنوان کشوری در حال توسعه پویای محلی جاذب سرمایه و شرایط اجتماعی - فرهنگی تعیین‌کننده ظرفیت سازمانی آن جامعه در مناطق مختلف تفاوت بسیاری دارد. نظر به اینکه قوانین تنظیم شده از سوی دولت برای مناطق مختلف کشور تقریباً ثابت‌اند و بین پویای محلی مختلف توازن برقرار نمی‌کنند، واقعیت شهری ناشی از آن و مشکلات مرتبط با آن نیازمند ابزارهای سازمانی

متفاوتی است. در این زمینه نقش مدیریتی دولت، به واسطه اختیارات مکمل حکومت‌های ملی و محلی، از موضوعات مهمی است که باید به منظور تبیین فرایند بازساخت در کشورهای در حال توسعه مورد بررسی قرار گیرد.

هر چند که شبکه معاملات جهانی عامل اصلی تعیین کننده فرایند شهرنشینی است، اما شهرها عناصر سازمان‌های فضایی و نهادی چندسطحی هستند. بنابراین مفاهیم ملی و منطقه‌ای باید مورد توجه قرار گیرند. نظام اقتصاد جهانی و تسلط نئولیبرالیسم به شدت بر اشکال شهرنشینی (از طریق روابط شهر و دولت ملی در داخل اقتصاد جهانی) تأثیر می‌گذارد. در بعضی موارد، دولت به عنوان تنظیم کننده نیروهای جهانی مؤثر در فرایند شهرنشینی ویژه عمل می‌کند. اما در کشورهای در حال توسعه که عملکرد تنظیمی دولت ملی فاقد کارایی است، مخصوصاً در شهرهای متوسط که حکومت‌های محلی ظرفیت محدودی برای تولید امکانات دارند، خلأ قدرت از طریق نیروهای غیررسمی پر می‌شود. به همین دلیل، بازساخت سازمانی شهرهای متوسط به منظور حفظ توازن مناسب بین نیروهای جهانی، ملی و محلی، نیازمند مطالعه دقیق‌تر است.

شهر آدانا^۱ فصل مشترک مناطق توسعه یافته و مناطق تقریباً عقب‌افتاده کشور ترکیه است. این شهر با چنان شهرنشینی سریعی رو به رو بوده که باعث ایجاد معضلات شهری شده است و این مشکلات در شرایط سازمانی موجود حل ناشدنی به نظر می‌رسد. نظر به اینکه فرایند شهرنشینی آدانا به دست عوامل محلی و در شرایط جهانی شکل گرفته است و با توجه به نقشی که شهر آدانا در سطح ملی ایفا می‌کند، ارائه راه حل‌های منطقی و پایدار نیازمند شکل‌گیری روابط هماهنگ و منسجم بین سطوح مختلف حکومتی است. در این مقاله به منظور تشخیص تمایلات عمده سیاسی و تعیین تأثیرات اجتماعی آن، ساختار اقتصادی آدانا مورد بررسی قرار می‌گیرد. در اینجا هدف از تأکید بر اهمیت بازساخت سازمانی به منظور یافتن راه حل برای مسائل و معضلات شهری، آزرش کیفیت شهری و کاهش تفاوت بین مناطق مختلف کشور است.

نمونه موردی: آدانا

آدانا در جنوب ترکیه، در ساحل دریای مدیترانه و در یکی از مناطق هفت‌گانه کشور ترکیه واقع شده است. منطقه مدیترانه از شمال به وسیله کوه‌های توروس^۲ و از جنوب به وسیله دریای مدیترانه احاطه شده است. ترکیه کشوری وسیع است و بین مناطق مختلف آن از لحاظ اقتصادی تفاوت‌های فاحشی وجود دارد. شهرهای متوسط واقع در این مناطق از یک طرف با دستیابی به فرصت‌های جهانی و از طرف دیگر با گذار از شرایط ناپایدار دموگرافیکی ناشی از نابرابری‌های شدید ثروت و درآمد روبه‌رو هستند. بررسی شهر آدانا نیازمند مطالعه تأثیرات وضعیت دموگرافیکی، شرایط اقتصادی، محیط سیاسی و ساختار جامعه ساختاری است.

جمعیت

آدانا طبق سرشماری سال ۲۰۰۰، ششمین استان بزرگ

ترکیه و دارای ۱ میلیون و ۸۵۴ هزار و ۲۷۰ نفر جمعیت بوده است. از این تعداد، ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار و ۵۲۳ نفر در نقاط شهری این استان زندگی می‌کنند. آدانا به دلیل مهاجرت‌های اخیر روستا - شهری یا فرایند شهرنشینی در خور توجهی مواجه شده است. به گونه‌ای که ۷۵ درصد جمعیت این استان شهرنشین هستند و تقریباً نصف این جمعیت شهری را تقریباً تشکیل می‌دهند. علت اصلی رشد سریع فرایند شهرنشینی در کشور ترکیه، جریان‌ات مهاجر فرستی از مناطق شرقی این کشور است. میلیون‌ها نفر، به دلیل درآمد پایین کشاورزی (تولع رشد بالای جمعیت، قطعه قطعه شدن اراضی حاصلخیز و بی‌کاری ناشی از مکانیزه شدن کشاورزی)، ناهمواری محیط جغرافیایی و جنگ‌های طولانی بین گروه‌های تجزیه طلب و نیروهای دولتی، دست به مهاجرت‌های توده‌ای زده‌اند. آدانا، شرقی‌ترین شهر در میان ۲۰ شهر تقریباً توسعه یافته ترکیه، مقصد طبیعی این مهاجران شده است.

آدانا، به عنوان دریافت کننده جریان‌های مهاجرتی بین سال‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰ افزایش جمعیت‌زادی (۷۱۲ درصد) داشته است. در همان دوره زمانی، میزان رشد سالانه جمعیت در این شهر ۱/۸ درصد بوده است. در این دوره دو موج مهاجرتی عمده وجود داشت. موج اول بین سال‌های ۱۹۶۵ - ۱۹۵۰، هنگامی که کشتزارهای پنبه و صنایع وابسته به محصولات کشاورزی به عنوان فعالیت‌های دکازگر بره، به نیروی کار ارزان نیاز داشتند، اتفاق افتاد. موج دوم بعد از سال ۱۹۷۵، هنگامی که سیل مردم از نواحی آناتولی^۳ شرقی و جنوب شرقی (به دلیل وجود فعالیت‌های تجزیه طلبانه در آن نواحی) به سوی شهر آدانا سرازیر شدند، رخ داد. مهاجرت ناشی از فعالیت‌های تجزیه طلبانه حتی بعد از مداخله نظامی دولت در سال ۱۹۸۰ نیز ادامه داشت. مداخله نظامی دولت موجب توقف فعالیت‌های تروریستی شد و مقامات حکومتی، روستاهای کوچک آن مناطق را به علت کمک به فعالیت‌های چریکی تخریب کردند و مجتمع‌های سکونتگاهی جدیدی را به وجود آوردند. با توجه به اینکه حکومت توانست موجب تشویق سرمایه‌گذاری مناسب و ایجاد فرصت‌های شغلی در اطراف این سکونتگاهها گردد، این الگوی توسعه چندان پایدار نبود و توانست موجب کاهش جریان‌های مهاجرتی شود.

موقعیت استراتژیک

آدانا علاوه بر اینکه مقصد مهاجران شرق ترکیه است، در نیمه دوم قرن گذشته و از دهه ۱۹۶۰ به سبب دارا بودن زمین‌های حاصلخیز و وسیع در دلتای رودخانه‌های سیحون و جیحون^۴ و همجواری با بنادر شمال شرقی دریای مدیترانه برای تجارت با کشورهای خاورمیانه، عهده دار فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و بازرگانی شده است. هنگامی که قیمت جهانی پنبه به علت جنگ داخلی آمریکا افزایش یافت، انگلستان مجبور به جست و جوی نواحی جدیدی برای کشت پنبه گردید. مقامات امپراتوری عثمانی که عادت داشتند به سرمایه‌گذاری‌های غربی کمک کنند، با بازرگانان بریتانیایی برای کشت پنبه در این منطقه حاصلخیز همکاری کردند. بنابراین، منطقه به علت کسب تجهیزات و فناوری‌های کشاورزی به سرعت توسعه پیدا کرد و پنبه از طریق بندر مرسین در نزدیکی آدانا به بازارهای جهانی عرضه شد. این

نفت از طریق تنگه های بوسفور و داردائل^{۱۸} و خطرها و مسائل اکولوژیکی ناشی از آن جلوگیری می کنند.

ساختار اقتصادی

آدانا همواره به دلیل دارا بودن پستگاه های کشاورزی خیلی حاصلخیز، صنایع کشاورزی و دسترسی به بازارهای جهانی به واسطه راه آهن و بنادر همجوار، نقش مهمی را در اقتصاد ملی ترکیه ایفا کرده است. الگوی توسعه کشاورزی محور شهر آدانا بدون شک با نقش اختصاص یافته به ترکیه در چارچوب اقتصاد جهانی بعد از جنگ جهانی دوم پشتیبانی می شود. ترکیه در چارچوب دکترین ترومن و طرح مارشال (بعد از سال ۱۹۴۷)، نقش تولید مواد غذایی را برای کشورهای اروپایی در دوره بازسازی اقتصادی ایفا می کرد. تجهیزات مکانیکی ارائه شده در طرح مارشال موجب بهبود بازده کشاورزی شد. اما به موازات آن، باعث به وجود آمدن مشکلات و مسائل اجتماعی-اقتصادی گردید.

الگوی مالکیت اراضی در شرق ترکیه عمدتاً به شکل کشتزارهای بزرگ یا مالکیت خانوادگی بوده است و گروه های بزرگ روستایی عبور به گاز در این مزارع بودند. مکانیزه شدن فعالیت های کشاورزی از یک طرف موجب بهبود بازده محصولات کشاورزی و از طرف دیگر موجب بیکاری روستاییان مذکور گردید. تقسیم اراضی به قطعات کوچک تر به دلیل بالا رفتن نرخ رشد جمعیت در طول زمان موجب حادث شدن وضعیت بیکاری شد. در نتیجه وجود بیکاری در نواحی روستایی شرق ترکیه و پایین بودن بازده محصولات کشاورزی، گروه های بزرگی از روستاییان مجبور شدند به منظور یافتن فرصت های اشتغال، به نواحی غربی کشور مهاجرت کنند. به سبب اینکه شرقی ترین شهر در میان شهرهای بزرگ و تقریباً توسعه یافته ترکیه شهر آداناست، این شهر مقصد اصلی مهاجران محسوب می شد. از طرف دیگر، فرصت های اشتغال موجود در آدانا قادر به جذب همه نازده واردان نیست، زیرا سرمایه داران اولیه در زمینه صنایع کشاورزی ترجیح می دهند به جای سرمایه گذاری در صنایع کارخانه ای اشتغال را در زمینه امور مالی فعالیت کنند. مشکلات اقتصادی آدانا بعد از دهه ۱۹۸۰ حادث شده زیرا دولت ترکیه به توصیه مؤسسات سرمایه گذاری بین المللی (در قالب برنامه های تعدیل ساختاری) یارانه های کشاورزی را کاهش داد. بنابراین، شهر آدانا از سرمایه گذاری عمومی کافی در جهت جبران کاهش یارانه های کشاورزی بی بهره ماند. با توجه به اینکه آدانا مقصد طبیعی سرمایه گذاری های

جریان بازرگانی، که آدانا نقش مهمی به عنوان تأمین کننده پنبه در سیستم جهانی در آن داشت، به مدت ۱۰۰ سال (هر چند با فراز و نشیب های) تدویم پیدا کرد. نقش آدانا در تأمین پنبه، از مرکز تولیدی صرف به جایگاه مهم تجاری ارتقا پیدا کرد. اولین نمود اصلی این نقش جدید، احداث راه آهن استانبول- بغداد در سال ۱۸۸۱ بود. این راه آهن از شهر آدانا و از نزدیکی بندر مرسین عبور می کرد. به موازات توسعه زیرساخت های ارتباطی در کشور ترکیه در سال های اخیر، نقش آدانا در اتصال کشورهای واقع در سواحل دریای سیاه، کشورهای آسیای مرکزی و خاورمیانه به سواحل دریای مدیترانه نیز افزایش یافته. به ویژه بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، کشورهای مستقل مشترک المنافع^{۱۹} نیازمند خروجی ای به منظور دسترسی به بنادر دریای مدیترانه برای انجام فعالیت های تجاری بودند. آدانا و نواحی اطراف آن، کانون طبیعی برای این هدف بوده است.

آدانا برای مسئولیت پذیری در داخل مؤسسات فزاینده از جمله سازمان همکاری های کشورهای جنوب شرق مدیترانه، پیمان اقتصادی دریای سیاه^{۲۰} و اتحادیه اروپا پتانسیل کافی دارد. اگر با کاندیداتوری ترکیه برای پیوستن به اتحادیه اروپا موافقت شود، آدانا دروازه شرقی اتحادیه خواهد شد. آدانا همچنین در انتقال نفت خام و گاز طبیعی، که در روابط نایابدار شرق- غرب امری حیاتی تلقی می شود، نقش مهمی را ایفا کرده است. خط لوله انتقال نفت خام باکو- تفلیس- جیحون که به تازگی در حال احداث است (و به شهری کوچک در استان آدانا وصل می شود) از مفاد موافقت نامه سال ۱۹۹۹ محسوب می گردد. این خط لوله به عنوان امن ترین و اقتصادی ترین مسیر انتقال نفت (و بعداً گاز طبیعی) از منطقه غنی نفتی دریای خزر به بالاشگاه ها و مصرف کنندگان غربی در نظر گرفته شده است. این خط لوله ۱۷۲۰ کیلومتری ظرفیت انتقال سالانه ۴۵ میلیون تن نفت را خواهد داشت و به خط لوله کرکوک-بومورتالیک (شهر دیگری در استان آدانا) متصل خواهد شد.

ارزش این مقدار نفت خام (سالانه حدود ۱۰ میلیارد دلار) تقریباً دو برابر تولید ناخالص داخلی آدانا (۵/۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰) است.

خط لوله باکو- تفلیس- جیحون هم از لحاظ مسائل اکولوژیکی و هم از لحاظ ارزش افزوده اقتصادی برای آدانا دارای اهمیت است. این خط لوله انتقال نفت خام از طرف بسیاری از سازمان های بین المللی و محیطی نیز حمایت می شود، زیرا از ترانزیت دریایی

جدول شماره ۱- توزیع تولید ناخالص داخلی آدانا بر حسب بخش های اقتصادی در سال ۱۹۹۷

بخش اقتصادی	توزیع تولید ناخالص داخلی بر حسب بخش های اقتصادی (درصد)	
	ترکیه	منطقه مدیترانه
کشاورزی	۱۴/۵	۲۰/۳
صنعت	۳۵/۲	۱۸/۵
ساختن	۲/۰	۶/۹
خدمات	۴۴/۶	۴۱/۷
سایر	۹/۶	۱۳/۳

منبع: www.ilo.gov.tr

بین‌المللی به شمار می‌آید، در دهه ۱۹۸۰ تأثیرات جهانی بر شکل‌گیری ساختار اقتصادی این شهر به عوامل داخلی مؤثر بر آن افزوده شد. در ادامه ساختار اقتصادی آدانا به منظور تعیین تمایلات سیاسی دولت ملی و تأثیرات اجتماعی نظام اقتصادی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اگر با کاندیداتوری ترکیه برای پیوستن به اتحادیه اروپا موافقت نشود، آدانا دروازه شرقی اتحادیه خواهد شد

تمایلات سیاسی

مطالعه ۲۰ شهر بزرگ ترکیه از لحاظ تولید ناخالص داخلی استانی، نشان می‌دهد که آدانا می‌تواند به عنوان نقطه ثقل در نظر گرفته شود. زیرا شرقی‌ترین شهر توسعه یافته ترکیه است. دومین شهر توسعه یافته شرق آدانا، شهر گازیانتپ^{۱۹} است که تولید ناخالص داخلی استانی آن تقریباً نصف تولید ناخالص داخلی آدانا است (در سال ۲۰۰۰، تولید ناخالص داخلی گازیانتپ ۲/۵ میلیارد دلار و تولید ناخالص داخلی آدانا ۵/۶ میلیارد دلار بوده است). موقعیت پایدار آدانا از لحاظ سهم آن در تولید ناخالص داخلی و موقعیت آن در بین شهرهای بزرگ ترکیه نشان می‌دهد

انتظار وجود دارد که سرمایه‌گذاری عمومی، مخصوصاً در شهرهایی که در نظام‌های ملی و جهانی اهمیت استراتژیک دارند، بتواند نقش پیشگام را ایفا کند.

آدانا، به رغم مشارکت در اقتصاد ملی، سهم ناچیزی از سرمایه‌گذاری عمومی را دریافت می‌کند. مقایسه ارقام واقعی سرمایه‌گذاری عمومی در آدانا (۱۲۱ میلیون دلار برای دوره ۲۰۰۱ - ۱۹۹۵) با سهم فزاینده این شهر در بودجه ملی (۲۵۶۱ میلیون دلار)، نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری عمومی در این شهر تنها به اندازه ۳ درصد سهم آن در بودجه ملی است.

دولت از هدایت توسعه اقتصادی آدانا و هماهنگی در بین شهرهای همسایه در سطح منطقه‌ای به منظور ایجاد توازن بین آنها خودداری کرده است. به دلیل فقدان استراتژی توسعه منطقه‌ای و ساختار نامناسب حکومتی برای ایجاد هماهنگی، بین استان‌های واقع در منطقه رقابت ناهماهنگی در خصوص جذب منابع خارجی وجود دارد. نمونه‌ای از فقدان هماهنگی و وجود رویه‌های تصمیم‌گیری یک طرفه در اختصاص سرمایه‌های عمومی این است که هر چند آدانا از نظر اقتصادی بزرگ‌ترین شهر منطقه است، اما تنها نصف سرمایه‌گذاری عمومی اختصاص یافته به دو شهر همسایه (مرسین و کازانتپ) را دریافت کرده است. بر خلاف نقش محدود بخش عمومی، سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در آدانا توانمند هستند، به طوری که ۱۹ شرکت



خصوصی آدانا جزء ۵۰۰ شرکت تراز اول ترکیه‌اند. بر خلاف سرمایه‌گذاری‌های متوسط مقیاس که در اقتصاد محلی ریشه دوانده‌اند، این شرکت‌های بزرگ که بخشی از زنجیره بزرگ سرمایه‌گذاری بین‌المللی یا سرمایه‌گذاری مشترک با سرمایه‌داران خارجی را تشکیل می‌دهند، موجب خروج سود از آدانا شده‌اند. گرایش‌های سیاسی دولت، مرکزی‌مبستی بر حمایت از بخش خصوصی به جای تأمین هزینه سرمایه‌گذاری‌های عمومی، عامل اصلی تسلط قاطعانه بخش خصوصی بر ساختار اقتصادی آدانا است؛ به طوری که رقم فزاینده اختصاص یافته برای تشویق بخش خصوصی به منظور سرمایه‌گذاری در آدانا (۵۳۰۲

که این شهر الگوی توسعه ملایمی را دنبال کرده است، یا وجود این واقعیت شهری آدانا یا وضعیت مذکور مطابقت و همخوانی ندارد.

مطالعه نحوه توزیع سرمایه‌گذاری کالاهای سرمایه‌ای بین بخش‌های عمومی و خصوصی نشان می‌دهد که فعالیت‌های مؤسسات اقتصادی عمومی به خدمات شهری محدود شده است. بخش عمومی عهده‌دار فعالیت‌های استراتژیک و محرک بخش‌های اقتصادی محوری از جمله صنعت و انرژی نشده است. برای توسعه یک شهر در کشور در حال توسعه‌ای با منابع محدود (مثل ترکیه)، سرمایه‌گذاری عمومی مناسب و کافی نیست. اما این

میلیون دلار برای دوره ۲۰۰۶ - ۱۹۹۵) بیشتر از درآمد بودجهای دولت از آداناست.

آدانا به دلیل قرار گرفتن در تقاطع مسیرهای اصلی تجاری شرق - غرب و شمال - جنوب، سرمایه‌های خارجی را در طول سال‌ها جذب کرده است. اقدامات بازرگانی به منظور استفاده از مزیت‌های جغرافیایی آدانا به شکل سرمایه‌گذاری مشترک یا شرکت‌های محلی (۷۶ تا از این شرکت‌ها از حامیان اصلی توسعه اقتصادی شهرند) محقق شده است. شرکت‌های دارای سرمایه خارجی، بیشتر در بخش خدمات فعالیت می‌کنند و نه در بخش «کارگری» صنعت. این شرکت‌ها، آدانا را عمدتاً به دلیل موقعیت آن و دسترسی به مواد اولیه و کارگر ارزان انتخاب کرده‌اند.

دسترسی جهانی به سرمایه‌های بین‌المللی موجب تسهیل استفاده از نیروی کار ارزان و بالا بردن سود ناخالص صنعتی می‌گردد. به هر حال چیزی که برای گروه‌های سرمایه‌گذار سودمند است (استفاده از نیروی کار ارزان)، موجب ایجاد ناپایداری و بی‌ثباتی در دورنمای توسعه اقتصادی کشورهای در حال توسعه‌ای می‌شود که این نیروی کار ارزان را عرضه می‌کنند. اما در مواردی که سرمایه خارجی به دلایل جغرافیایی و دسترسی به مواد اولیه، جذب یک مکان می‌شود (همانند آدانا)، پایداری سرمایه خارجی و در نتیجه پایداری توسعه اقتصادی بیشتر می‌گردد. هرچند که سرمایه‌گذاری خارجی در شهر آدانا به دلیل وجود نیروی کار ارزان نیست، این شهر هنوز بازار بزرگی از نیروی کار را در مقیاس ملی (به دلیل وجود فعالیت‌های «کارگری» از جمله تولید پنبه و صنایع پارچه که به دنبال خود فعالیت‌های عمده خدماتی را در آدانا مستقر کرده است) عرضه می‌کند. بدین طریق:

مطالعه ۲۰ شهر بزرگ ترکیه از لحاظ تولید ناخالص داخلی استانی، نشان می‌دهد که آدانا می‌تواند به عنوان نقطه نقل در نظر گرفته شود، زیرا شرقی‌ترین شهر توسعه یافته ترکیه است

آدانا به مقصد طبیعی مهاجرانی که در جست و جوی کار از بخش‌های عقب‌افتاده کشور خارج می‌شوند، تبدیل شده است. نگاهی دقیق‌تر به فعالیت‌های اقتصادی آدانا نشان می‌دهد که صنایع نساجی، پلاستیکی و لاستیک در آنجا استقرار یافته‌اند اما از پتانسیل‌هایی آن منطقه که از موقعیت آدانا در مرکز کردنیور انرژی ناشی می‌شود، هیچ‌گونه بهره‌ای نمی‌برند. مقامات دولتی باید نقش سازماندهی و تشویق در استقرار یا توسعه بخش‌های محوری تولید کننده محصولات واسطه‌ای داشته باشند. اما در مورد آدانا، آنها از سرمایه‌گذاری مستقیم یا ایقاعی نقش تشویقی خودداری کرده‌اند.

قلمرو سرمایه‌ای آدانا (که از سرمایه‌گذاری‌های کالاهای سرمایه‌ای بخش خصوصی، عمومی و خارجی تشکیل یافته است) همراه به نحوه توزیع ذکر شده در بین بخش‌های مختلف، می‌تواند موقعیت آدانا را در نظام اقتصاد ملی بهبود ببخشد. با وجود این، وضعیت اقتصادی موجود که شاخص‌های خوبی را نشان می‌دهد، در بالا بردن کیفیت زندگی شهری و جلوگیری از انحطاط

اجتماعی سودمند نبوده است. به منظور غلبه بر مشکلات شهری زفته در پشت شاخص‌های اقتصادی ظاهراً مناسب مقامات دولتی باید نقشی پیشنازانه در تکوین نگرشی هماهنگ به منظور رسیدن به الگوی توسعه هماهنگ در سطح ملی و زیر - ملی و در شکل‌گیری نگرش یکپارچه به منظور تشویق بخش خصوصی ایفا کنند.

ساختار اقتصادی که منجر به مشکلات اجتماعی می‌گردد

چون آدانا شهر بزرگ‌تری است، ارقام مربوط به سرانه‌های اقتصادی وضعیت واقعی زندگی شهری را بهتر نشان می‌دهد. سرانه تولید ناخالص داخلی این شهر در سال ۲۰۰۰ معادل ۲۲۸۶ دلار بوده است که نشان دهنده موقعیت پایین این شهر از نظر رتبه‌بندی استانی نسبت به سرانه تولید ناخالص داخلی کشور است. این نشان می‌دهد که رشد اقتصادی نمی‌تواند با رشد جمعیت، که به واسطه حرایات مهاجرتی وخیم‌تر می‌شود، هماهنگ گردد. پیامدهای اجتماعی رشد جمعیت به صورت معضلات روزانه شهری - که قهراً باید حل شوند - انعکاس می‌یابد. به عبارت دیگر، عدم توازن‌های اقتصادی در مقیاس ملی، در آدانا به شکل مشکلات شهری ظاهر می‌شود.

مهاجرانی که غالباً از مردم کرد هستند و از مناطق عقب‌افتاده شرق و جنوب شرق ترکیه وارد آدانا می‌شوند، در جست و جوی محل سکونت در همسایگی کسانی برمی‌آیند که قبلاً از همان مناطق به آدانا مهاجرت کرده‌اند. تازه واردان که حامل روابط روستایی خود به محیط شهری اند سعی می‌کنند تا مشکلاتشان را - از جمله به دست آوردن محل سکونت یا یک شغل - در داخل زنجیره‌ای از این روابط پشتیبان حل کنند زیرا آنها نمی‌توانند نیازهای اساسی‌شان را از طریق امکانات محدود حوزه عمومی تأمین کنند. یورگیر^(۱) یکی از قسمت‌های شهر آداناست که در آنجا زنجیره‌ای از روابط پشتیبان و مشترک به طور متمرکز در هم تنیده شده است. این برای توده مردم فاقد مهارت نقطه پایان است و به تدریج برای تعداد کمی از افراد خوش شانس سکوی پر تاب به سوی زندگی بهتر تلقی می‌شود.

به علت فقدان سیاست‌های مناسب مسکن و زمین و بالا بودن میزان رشد جمعیت، تقاضای مسکن از طریق توسعه مسکونی غیرقانونی و فاقد زیرساخت‌های مناسب برآورده می‌شود. در نتیجه، کیفیت زندگی شهری در یورگیر پایین است و ۳۰ درصد ساختمان‌های مسکونی موجود فاقد مجوزند. این آمار نشان دهنده وسعت سوء مدیریت در فرایند توسعه شهری است. همچنین بالا بودن بیش از اندازه تعداد منازل مسکونی فاقد مجوز قانونی نشان می‌دهد که تقریباً نصف مجموعه‌های مسکونی در یورگیر اقدام به درخواست مجوزهای لازم نمی‌کنند و اولیای امور به طور ضمنی اقدام به صدور مجوز برای این ساخت و سازهای غیرقانونی کرده‌اند. با توجه به اینکه عدم توجه بازرسان ساختمانی به چنین حجم عظیمی از واحدهای ساخته شده توجیه منطقی ندارد، بنابراین کاملاً واضح است که مسئولان محلی در نگرشی مردم‌باورانه و به منظور جذب رای توده‌های مردم، اجازه چنین توسعه غیرقانونی را داده‌اند.

برخلاف ارقام ذکر شده در مورد منطقه یورگیر، در منطقه

شکل گرفته بودند، بعدها با تشکیل و استقرار جمهوری ترکیه در سال ۱۹۲۳، با ساختار حکومتی جدید وفق داده شدند. تا سال ۱۹۳۰ هر کدام از شهرداری‌ها از طریق قوانین خاصی به اداره امور می پرداختند، اما از آن سال به بعد همه شهرداری‌ها تحت لوای قانون اساسی حکومت‌های محلی درآمدند، این قانون اساسی تا به امروز یا تغییراتی جزئی، ایفا شده است. طبق قانون حکومت‌های محلی که پیشین بر قوانین و مقررات وارداتی است و در سال ۱۹۸۴ اصلاح شد، سیستم حکومت محلی شامل مؤسسه‌ای در دو سطح است: شهرداری مناطق مادر شهری و شهرداری شهرهای منفرد، مسئولان شهرداری مرکب از شهردار انتخابی، شورای شهر انتخابی و یک هیئت مشورتی انتصابی است. دولت مرکزی هیچ گونه نفوذ سلسله مراتبی بر روی حکومت‌های محلی ندارد و صرفاً نقش رسیدگی و هماهنگی را از طریق وزارت کشور بر عهده دارد. این وضعیت هر چند به لحاظ نظری مبین ساختاری دموکراتیک است اما در عمل، اختلافات سیاسی بین حکومت‌های مرکزی و محلی یا موجب انزوای شهرداری‌ها از حکومت‌های محلی می‌شود یا موجب سلبه سیاسی بر آنها می‌گردد. استاندار که نماینده دولت مرکزی است، هماهنگ کننده بین دو سطح اجرایی را بر عهده دارد اما نقش تصمیم‌گیری محوری را در

سیحون (یکی دیگر از بخش‌های شهر آدانا) که سطح درآمد مردم بالاست و شرایط بهتری حاکم است، نسبت مشابه در مورد ساختمان‌های مسکونی فاقد مجوز تنها ۱۰ درصد است. تفاوت در کیفیت شهری در بخش‌های مختلف شهر آدانا وجود دارد و دسترسی نابرابر به منابع شهری، نتیجه فضایی توزیع نابرابر درآمد است و البته این امر معضل عمومی اقتصاد کلان ترکیه است. حدود ۵۴/۸ درصد درآمد کشور تصب پنج درصد مردم می‌شود که نشان از وسعت بی‌عدالتی در این کشور دارد. وضعیت پیش گفته در شهر آدانا بدتر است، به گونه‌ای که ۶۴/۵ درصد درآمد نصیب پنج درصد مردم می‌شود و این نشان می‌دهد که آدانا از نظر توزیع درآمد، نامتوازن‌ترین شهر کشور به شمار می‌آید. شکاف طبقاتی ناشی از توزیع نامطلوب درآمد بی‌شک بر زندگی اجتماعی تأثیر می‌گذارد و تنش‌هایی ایجاد می‌کند که در مواردی موجب وخیم‌تر شدن کشمکش‌های روزانه می‌گردد و اختلافات فذمی را به تضادهای بزرگ‌تر تبدیل می‌کند.

یکی از عوامل اصلی ایجاد تنش‌های اجتماعی در آدانا، پایین بودن سطح سواد بسیاری از ساکنان آن است که از فقدان منابع آموزشی ناشی می‌شود. در این استان دو سطح آموزش ابتدایی به ازای هر ۳۲ دانش آموز یک معلم و در سطح آموزش متوسطه به ازای هر ۲۵ دانش آموز یک معلم وجود دارد. بر اساس این آمار، آدانا به ترتیب رتبه ۶۸ و ۷۱ را در بین استان‌های ترکیه داراست و در هر دو سطح، سرانه آموزشی این استان پایین‌تر از میانگین کل استان‌های کشور است. جدایی‌گزینی اجتماعی، پیامد اجتناب ناپذیر پایین بودن سطح سواد ساکنان آدانا و ساختار اقتصادی آن به شمار می‌آید. اقتصاد شهری متکی بر مؤسسات خصوصی و فعالیت‌های بخش خدمات نمی‌تواند فرصت‌های شغلی مناسبی برای نیروی کار غیرماهر آدانا تولید کند. افزایش بیکاری نه تنها باعث تحریک کشمکش‌های اجتماعی می‌شود، بلکه نیروی کار غیرماهر را نیز به انجام فعالیت‌های اقتصادی غیررسمی تشویق می‌کند. به رغم تأثیرات اجتماعی نامطلوب بخش خدمات، نمی‌توان نقش آن را در ساخت زندگی اجتماعی - اقتصادی شهر نادیده گرفت. بخش خدمات ضامن توسعه پایدار اقتصادی است؛ زیرا از فرای سرمایه‌های بین‌المللی (همان‌طور که در مورد صنایعی که از نیروی کار ارزان استفاده می‌کنند، بیان گردید) جلوگیری می‌کند و افراد را مجبور می‌سازد تا کارایی خود را برای تصدی مشاغل تخصصی، بالا ببرند.

پس از تبیین ساختار اقتصادی آدانا و نشان دادن ترکیب اجتماعی و تمایلات سیاسی ناشی از آن، باید قابلیت موازین دولت محلی را (از لحاظ سازمانی) در ارائه راهی برای رسیدن به محیط شهری پیشرفته و مبتنی بر عدالت و بر اساس موازین متضاد اجتماعی - اقتصادی موجود در شهر محک زد.

موازین دولت محلی

سیستم‌های حکومت محلی در اکثر کشورهای در حال توسعه از جمله ترکیه محصول فرایندهای داخلی نیستند، بلکه نتیجه نوگرایی‌اند و از طریق ساختارهای قانونی وارداتی از کشورهای توسعه یافته گرفته شده‌اند. نخستین شهرداری‌هایی که در سال‌های پایانی امپراتوری عثمانی و در شرایط «آزادی‌خواهی»



شهر آدانا

سیستم ایفا نمی‌کند.

انتظار می‌رود که وظیفه هماهنگی به وسیله استاندار و مطابق با قانون برنامه‌ریزی اعمال شود، زیرا عملکردهای متفاوتی که تعیین کننده توسعه شهری هستند، تحت حاکمیت و مسئولیت نهادهای مختلف دولتی قرار دارند. نواحی صنعتی، مناطق آزاد، نواحی توریستی، مناطق جنگلی و مکان‌های حفاظت شده همگی تحت حاکمیت وزارتخانه‌های مختلف هستند. وزارتخانه‌های مرتبط اتخاذ تمامی تصمیمات مناسب برای توسعه فضایی و اقتصادی این مناطق، تهیه طرح‌های دربرگیرنده این تصمیمات و تصویب این طرح‌ها را بر عهده دارند. از طرف دیگر، تهیه و تصویب طرح‌های کاربری اراضی تحت مسئولیت دولت‌های محلی صورت می‌گیرد. به عبارت دیگر، نهادهای منفرد دولتی در سطوح متفاوت، توسعه اقتصادی و فضایی شهر را هدایت می‌کنند. در حالی که تصمیمات برنامه‌ریزی جامع باید مطابق با موازین محلی

انخاذ شود، اما تصمیمات بنیادی توسعه شهری را دولت مرکزی می‌گیرد و آنها را به متابع دستورالعمل‌های اساسی برنامه‌ریزی منتشر می‌سازد. تصمیمات فضایی که به وسیله حکومت‌های محلی گرفته می‌شود و دستورالعمل‌های اقتصادی که به وسیله وزارتخانه‌ها تعیین می‌گردند، در صورتی اجرا شدنی‌اند که مکمل یکدیگر باشند و بتوانند برای رسیدن به هدفی مشترک با یکدیگر تطبیق شوند. دولت مرکزی برای هماهنگ کردن این فعالیت‌ها به وسیله مؤسسات مختلف و برای یک مکان مخصوص، هیئت جداگانه‌ای ندارد.

در حالی که امکانات و نیازمندی‌های اقتصادی استان و بخشی که در شرایط منطقه‌ای ایفا می‌کند، باید تعیین‌کننده تصمیمات اقتصادی و فضایی مرتبط با توسعه شهری باشد، اما فعالیت‌هایی که نمایندگان پارلمانی استان همسو با منافع فردی‌شان انجام می‌دهند، و جنگ قدرت در پارلمان تازای نفوذ و قدرت بیشتری در این زمینه است. در ساختار فعلی حکومت، تصمیماتی که ارتباط خیلی نزدیکی با توسعه محلی دارند، بدون هماهنگی کافی با حکومت‌های محلی اتخاذ می‌گردند و موازین محلی نادیده گرفته می‌شوند. حقیقت امر این است که هیچ‌گونه هیئت‌سازمانی برای

برای مکانیسم‌های پشتیبان تلقی می‌شوند. ساختارهای غیرقانونی قدرت که در شورای شهر نفوذ می‌کنند، حالت قانونی به خود می‌گیرند و در نتیجه در فرایند توسعه شهری مؤثر واقع می‌شوند. در بعضی موارد، راه حل‌های سریع و عطلی در الگویی گروهی تولید می‌شوند که در آن حکومت محلی و هیئت‌های غیررسمی در قالب نقاهمی ظاهراً مخفی یا یکدیگر همکاری می‌کنند. بنابراین، شبکه‌های غیررسمی به عنوان مکانیسم جانشین برای سیستم اقتصادی که به معضل توزیع ناساناس درآمد دچارند، عمل می‌کنند و فقدان سیاست‌های اجتماعی را جبران می‌کنند. این ساختار شکننده که بر بنیان ضعیفی استوار است، با تنش‌های اجتماعی تهدید می‌شود. به واسطه اختلافات شدید درآمدی و کیفیت زندگی ایجاد می‌گردد، و تنها عامل بقای آن مکانیسم‌های غیررسمی‌اند، نمی‌تواند شرایط شهری پایداری را برای آدانا به از رفغان بیابورد. به دلیل اینکه این الگو، الگویی پایداری برای توسعه در اقتصاد جهانی محسوب نمی‌شود، لذا بازساخت شرایط سازمانی اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

نتیجه‌گیری

در شهرهایی که اقتصاد جهانی و ملی با هم ترکیب می‌شوند، باید ابزارهایی برای ایجاد تعادل بین نقاط ضعف و قوت اقتصادی در نظر گرفته شود و به ویژه در انطباق با شرایط شهرهای مختلف قرار گیرد. در ترکیه، مخصوصاً در مناطقی که سطح سواد پایین است، ناهماهنگی بین دولت مرکزی و حکومت‌های محلی یا مشارکت عمومی ناکارآمد ترکیب می‌شود و مانع دائمی برای کنترل و تحریک توسعه شهری قلمداد می‌شود.

چون مادرشهرها در مناطق توسعه یافته واقع شده‌اند و شهرهای متوسط در سطح کشور پراکنده هستند، بنابراین به منظور تنظیم ابزارهای سازمانی اصلاح طلبانه در این زمینه، شهر آدانا به مثابه نمونه‌ای از شهرهای گروه دوم (شهرهای متوسط) مورد بررسی قرار گرفته است. به دلیل ناهماهنگی فرایندهای تصمیم‌گیری در مورد عوامل اصلی مؤثر بر توسعه شهری، استراتژی‌های توسعه اقتصادی نمی‌توانند با ظرفیت شهری واقعی آدانا تطابق و سازگاری داشته باشند. همچنین توسعه همکاری بین دولت ملی و حکومت‌های محلی کارایی لازم را برای ایجاد فرصت‌های شغلی ندارد. دولت ملی از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و بخش‌های اصلی اقتصاد برای ایجاد تحرک اقتصادی خودداری می‌کند و در عوض، توسعه شهر را به دست بخش خصوصی سپرده است. ساختار اقتصادی مبتنی بر بخش خصوصی اساساً برای استفاده از فرصت‌های تجارت جهانی که در ربع قرن اخیر تشدید شده است، توسعه یافته است. به هر حال، بهره اقتصادی ناشی از فعالیت بخش خصوصی یا به سرمایه‌گذاری مجدد در خارج از آدانا اختصاص می‌یابد و یا در بخش مالی به جریان انداخته می‌شود که در هر دو حالت تأثیر چندانی بر ایجاد فرصت‌های شغلی جدید ندارد.

دیگر عامل محدود کننده رشد اشتغال، پایین بودن سطح آموزش مهاجران وارد شده از شرق و جنوب شرق ترکیه است که قادر به فعالیت در بخش خدمات و مؤسسات خصوصی - که نیاز به کارکنان تقریباً متخصص دارند - نیستند. تازه واردانی که در آدانا

در ترکیه، مخصوصاً در مناطقی که سطح سواد پایین است، ناهماهنگی بین دولت مرکزی و حکومت‌های محلی با مشارکت عمومی ناکارآمد ترکیب می‌شود و مانع دائمی برای کنترل و تحریک توسعه شهری قلمداد می‌شود

اجداد هماهنگی بین نمایندگان پارلمانی استان و مقامات شهری وجود ندارد. رویه‌های تصمیم‌گیری ناهماهنگ در شرایط اشتقاقی قدرت و اختیارات، منجر به تجمع خودسرانه عملکردهای شهری می‌گردد و از یکجاریگی آنها برای رسیدن به هدفی منطقی جلوگیری می‌کند.

به منظور درک نحوه عملکرد فرایندهای تصمیم‌گیری در سطح حکومت محلی، علاوه بر موازین رسمی باید به موازین و پوش‌های غیررسمی نیز توجه شود. در کشورهای در حال توسعه، ماهیت روابط بین حکومت‌های محلی و جامعه مدنی کاملاً با کشورهای توسعه یافته متفاوت است. در حالی که در کشورهای توسعه یافته عملکرد حکومت‌های محلی به وسیله شهروندان هدایت و رسیدگی می‌شود، در کشورهای در حال توسعه مثل ترکیه، به ویژه در استان‌های دارای شهرنشینی سریع، تصمیمات توسعه شهری عمدتاً همسو با منافع بخش خصوصی (همراه با منافع اقتصادی) و سیاست‌های مردم‌باورانه در جهت گرفتن رأی اتخاذ می‌گردد. عامل بقای این نظم، گسترش وسیع شبکه‌های غیررسمی است؛ زیرا الگویی مناسبی برای توزیع درآمد و جبران سیاست‌های اجتماعی وجود ندارد. این زنجیره به تنها از طریق روابط قبیله‌ای تأمین کننده شغل و مسکن شکل می‌گیرد، بلکه زمینه‌های مناسبی را برای ساماندهی یک اسلوب سیاسی ارائه می‌کند و مجموعه‌ای از آرای قطعی و مسلم را برای سیستم به ارفغان می‌آورد. به عبارت دیگر، آرای مردم به مثابه پیامدهایی



توسعه فضای

باید به صورت تعاملی عمل کند و بر گفتمانی صلح آمیز مبتنی باشد. باید با استفاده از نمونه‌ها و شواهدی خاص، مسئولیت در حال تحولی را بین مقامات مرکزی و محلی مهیا ساخت و در روابط با بخش خصوصی، باید سطوح مختلفی از فشار قانونی را اعمال کرد. در مواردی که به دلیل کمبود منابع محلی، سهم زیادی از بودجه سرمایه‌گذاری عمومی ملی مورد نیاز است، موضوع باید از طریق تلاش‌های سازمان یافته و نظام‌مند پیگیری شود.

تولید منابع از طریق بخش خصوصی: دولت محلی آدانا به منظور اجرای سیاست‌های اجتماعی مجبور به طرح گزینه‌هایی برای تولید امکانات و منابع از طریق بخش خصوصی است. یکی از راه‌های تولید امکانات عبارت است از توافق رسمی با بخش خصوصی. این کار در کشورهای توسعه یافته غربی مرسوم است. یکی از ابزارهایی که در این زمینه در کشورهای توسعه یافته طراحی شده است، «تفاهیم نامه برنامه‌ریزی» است. این تفاهیم نامه بین سرمایه‌گذاران و مقامات شهری به منظور ارائه فوری امکانات به فقرا شهری امضا می‌شود. یکی از موارد عینی استفاده از «تفاهیم نامه برنامه‌ریزی» خط تولید باکو - تقلیس - جیحون است که حجم بسیار زیادی نفت خام را منتقل می‌کند و می‌تواند ابزار برای بهبود کیفیت زندگی نواحی ای باشد که از آنها عبور می‌کند. این نواحی عمدتاً از بخش‌های کاملاً عقب افتاده ترکیه هستند. رسیدگی به نحوه استفاده از منابع، با توجه به اینکه فرهنگ دموکراسی در تمام سطوح ادارات دولتی ترکیه به طور کامل نفوذ نکرده و سطح آموزش عمومی پایین است، لذا نهادینه سازی مکانیسم‌های بازرسی واقع نگر در فرایند بازساخت حکومتی ضرورت می‌یابد. تأسیس سازمان‌های نیمه دولتی با به کارگیری افراد فاضل - از جمله دانشگاهیان، که در زمان حاشیه خارج از فرایند تصمیم‌گیری هستند - پیشنهاد می‌شود. انتظار می‌رود که فرایند بازساخت برنامه‌ریزی شده بتواند تغییراتی را در طرز فکر شهروندان ایجاد کند و آنها را از حوزه محدود تلاش‌ها و گشمتک‌های روزمره به سوی افق‌های وسیع‌تر (چشم اندازهای چندبعدی توسعه شهری) رهنمون شود. بدون شک، ارتقای سطح آگاهی شهری مورد نظر از طریق بازخوردی مثبت، می‌تواند به ایجاد سیستم حکومت محلی بهتر کمک کند.

مورد استقبال واقع نشده‌اند و دچار انزوای فضایی و اجتماعی هستند تقریباً نصف جمعیت شهری آدانا را تشکیل می‌دهند. تنها عامل بقای آنها در کشمکش‌های روزانه شهر، زنجیره‌ای از روابط غیررسمی پشتیبان است. شگفت اینک، مکانیسم اصلی جبران کننده تنش‌های اجتماعی روابط غیررسمی که به واسطه الگوی منفرد شهری به وجود آمده است، از طرف مقامات دولتی به عنوان عنصری از سیستم شهری پذیرفته شده است. به منظور ترکیب و یکپارچه سازی ساختار منفرد شهری، باید الگوی توسعه شهری همسو با ظرفیت شهر تعریف شود و ابزارهای اجرایی مربوط به آن شکل بگیرند. چنین نگرشی نیازمند استقرار حکومت محلی است که فراتر از هدف محدود مشکل‌گشایی از امور روزمره، دارای طرز فکر احساس رسالت و مسئولیت نیز هست. آدانا یقیناً می‌تواند سرسختی برای نهادینه کردن این نگرش باشد. زیرا آدانا در سطح ملی پیشتاز تأسیس انجمن‌های حکومت‌های شهری به شمار می‌آید. اصول اساسی برای تعریف چارچوب ابزارهای اجرایی به منظور اشاعه این نگرش جدید در ساختار سازمانی موجود، به شرحی است که در پی می‌آید:

تعادل بین نقش‌های جهانی و محلی: آدانا به دلیل موقعیت محوری‌اش در کریدور شرق-غرب، به عنوان تأمین کننده خدمات در شبکه جهانی عمل کرده است. با وجود این، تضاد بین «تکوین شهر جهانی» و رفاه شهروندان باید مورد توجه قرار گیرد و تصمیم‌گیرندگان باید هوشیار باشند که در صورت ملحق شدن شهر به سیستم جهانی، احتمال جدایی آن از حوزه نفوذش وجود دارد. آدانا استطاعت کسب چنین موقعیتی را ندارد، زیرا مرکز ثقلی برای کشور و نواحی پیرامون محسوب می‌شود. به همین دلیل، برای تعیین نقش آدانا و متعادل ساختن آن در سطوح ملی و بین‌المللی باید دورنمای جهانی شدن همراه با الزامات ملی و محلی مورد ارزیابی قرار گیرد.

هماهنگی و مشارکت همتای اجرایی: در محافل که استراتژی‌های آینده آدانا تدوین می‌شوند، دولت مرکزی باید در سطوح مختلف اجرایی هماهنگی ایجاد کند. سایر حکومت‌های محلی مناطق نیز باید برای توسعه منطقه خود با یکدیگر همکاری داشته باشند. به منظور ایجاد هماهنگی و ارتباط و همچنین تضمین اینکه این فعالیت‌ها منجر به توسعه واقعی خواهند شد، اعضای تفاهیم‌نامه‌هایی بین سطوح مختلف حکومتی پیشنهاد می‌شود. برای رسیدن به این هدف، ایجاد بانک‌های اطلاعاتی ملی و منطقه‌ای به منظور تسهیل تبادل اطلاعات ضروری است.

ایجاد تحرک و ثبات از سوی مقامات دولتی: در زندگی شهری به سرعت متغیر آدانا، مقامات دولتی باید تأمین زیرساخت‌ها و تحریک بخش‌های اصلی اقتصاد را عهده‌دار شوند. بنابراین جذب بخش خصوصی و به خدمت گرفتن مهارت‌های تکنولوژیکی و منابع مالی ضرورت می‌یابد. برنامه‌های اجتماعی پشتیبان به مثابه پیامد نقش راهنمایی مقامات دولتی و اختیارات اعطا شده به بخش خصوصی مورد نیاز است. باید بین دولت مرکزی و حکومت‌های محلی از لحاظ ایفای نقش به بهترین نحو تعامل برقرار شود، زیرا دولت ملی دید کلی از چشم انداز ملی دارد و حکومت‌های محلی درک بهتری از موازین و شرایط محلی دارند. الگوی مشترک بین دولت‌های ملی و محلی

یادداشت

- 1-Adam
- 2-Taurus Mountains
- 3-Arsarili
- 4-Scythia & Crystan Rivers
- 5-Media
- 6-Commonwealth of Independent States
- 7-Black Sea Economic Cooperation Pact
- 8-Eosphoria & Danianilley Steam
- 9-Griboynt
- 10-K. Mers
- 11-Yozgat

Chies. Vol. 21, No. 5, P.419-449, 2004

اجتماعات محلی به دنیای پس از تسونامی می‌اندیشند



مستولان شهرها و جزایر واقع در ساحل دریاهای آزاد، به منظور اتخاذ تصمیمات و راهکارهایی برای کاهش صدمات تسونامی، گرد هم آمدند.

وقوع زلزله دریایی اخیر، در اقیانوس هند، ذهن مستولان و ساکنان جزایر و شهرهای ساحل آب‌های آزاد را آکنده از تشویش کرده است. به نظر می‌رسد توسعه این سواحل برای پاسخگویی به نیاز گردشگران، به‌حدی است که تمرکز کلیه فعالیت‌ها و اقدامات را به سمت خود می‌کشاند و در این میان امنیت ساکنان این جزایر در برابر وقوع طوفان و زلزله دریایی، از اولویت‌های آخر به شمار می‌آید.

پاول مورهاوس^{۱)} یکی از سخنرانان نشست مذکور، با تأکید بر تأثیر عمیق فاجعه تسونامی بر صنعت گردشگری و هتلداری گفت: «سواحل آسیب دیده دوباره ساخته خواهد شد و توسعه‌دهندگان اراضی کار خود را از سر خواهند گرفت؛ اما چه بر سر ساکنان بومی این نواحی آسیب دیده خواهد آمد؟ آیا آنان حق اظهار نظر درباره بازسازی و توسعه آنی جزیره‌ای را که در آن

زندگی می‌کنند خواهند داشت؟»

یکی از موضوعاتی که در گردهمایی یاد شده بر آن تأکید فراوان شد، تشکیل گروه‌های ناظر از میان جوامع محلی ساحل نشین بود.

این گروه‌ها نقش اساسی در استفاده از زمین و منابع ایفا می‌کنند و بر تغییراتی که در مراحل بازسازی مناطق آسیب دیده صورت می‌گیرد نظارت دارند. کنترل بر ساخت و ساز هتل‌ها و بناهای جدید از دیگر وظایف گروه‌های ناظر به شمار می‌رود. در زمان حاضر، مستولان جزیره آرام پالانو^{۲)} در میکرونزی^{۳)}، گروه‌های ناظر را به خوبی به کار گرفته‌اند. یکی از روش‌هایی که برای نظارت بیشتر بر اجرای پروژه‌ها در پالانو مورد استفاده قرار می‌گیرد، برپایی نمایشگاه‌های عکس یا موضوع ارزش‌ها و موانع اجرای این پروژه‌هاست.

پیش از اجرای هر پروژه، دوربین‌های یک بار مصرف میان ۷۰ درصد خانواده‌های ساکن در اطراف محل پروژه توزیع می‌شود و از آنها خواسته می‌شود تصاویر و خواسته‌های‌شان را درباره اجرای پروژه یا عدم اجرای آن به تصویر بکشند. سپس عکس‌های گرفته شده در کنار هم قرار می‌گیرند و روی پابل نصب می‌شوند. در این مرحله، کار اصلی گروه ناظر آغاز می‌شود که با بررسی عکس‌های دیواری، با غلایق و نیازهای مردم درباره پروژه مورد نظر آشنا می‌شوند.

استفاده از گروه‌های ناظر اکنون در جزایر ملوکایی^{۴)} و هاوایی^{۵)} نیز جای خود را باز کرده است. اگرچه پالانو اولین دارنده گروه‌های محلی ناظر در میان شهرها و جزایر کرانه اقیانوس هند به شمار می‌رود، لیکن جزیره ملوکایی نیز در این زمینه موفقیت‌های شایانی کسب کرده است. گفتنی است تشکیل گروه‌های ناظر در جوامع ساحل نشین آب‌های آزاد، با وجود تهدید تسونامی، گردباده‌ها و سایر بلایای طبیعی ضرورتی انکارناپذیر به شمار می‌آید.

ترجمه: نازیلا مرادی
ناشر: نشر

1-Paul Zane Lewis
2-Palo
3-Micronesia
4-Molokai
5-Hawaii

منبع: www.zanoo.org

به این ناحیه، به منظور تعیین حد و مرزها در منطقه ساحلی صورت می‌گیرد. گفتنی است، اخیراً بررسی‌های تعیین حدود در کاله^{۶)} و آمبارا^{۷)} به عمل آمده است و این حدود به زودی با دیواره‌ای بتنی تقویت می‌شوند. کاشت گیاهانی چون کونیا درون محدوده حائل نیز علاوه بر بهبود وضعیت محیط زیست ساحلی، شدت صدمات رویدادهای طبیعی را کاهش می‌دهد.

به گفته رئیس واحد حفاظت از سواحل سریلانکا، اجرای مختصات منطقه حائل امری گریزناپذیر است و تحت هیچ

پس از وقوع حادثه تسونامی در اقیانوس هند و مشاهده شدت تخریب آن در سواحل سریلانکا، مناطقی از این سواحل به عنوان توار حائل^{۸)} اعلام شد.

در این منطقه ساخت و ساز مجدد و اجرای طرح‌های توسعه‌ای ممنوع است و بومیان سواحل سریلانکا در خارج از این حریم اسکان می‌یابند.

در منطقه حائل، ۱۰۰ متر نخست کرانه ساحلی به ناحیه «تحت حفاظت شدید» موسوم است و نخستین اطلاعات مربوط

سریلانکا در ستیز با تسونامی

سريلانكا، نگرانی‌های نمایندگان صنعت گردشگری را نیز در پی داشته‌است. آنها بر این باورند که پروژه‌های گردشگری بایستی در صد متری شروع ساختن شکل بگیرند و اجرای تصمیم مذکور، حجم سرمایه‌گذاری‌های خارجی را کاهش جدی خواهد داد. طرفداران این دیدگاه، کنترل جدی بر اجرای ضوابط ساخت و ساز در سواحل را راه حل بهتری برای کاهش فجایع طبیعی بومی‌شمارند.

گفتنی است به رغم واکنش‌های منفی در برابر ایجاد توار حائل، پروژه مذکور فرایند اجرایی خود را آغاز کرده است و دست اندرکاران محیط زیست نیز از آن کاملاً پشتیبانی می‌کنند.

ترجمه: شایسته‌پور
پانوشند

1-Dubai
2-Qatar
3-Angkor
4-Chandernagore, West Bengal

منبع: www.dailymirror.lk

شرایطی نباید در این مناطق ساخت و ساز صورت گیرد. در این میان به مالکان بسیاری از خانه‌های مناطق ساحلی سريلانكا نیز، که در گذشته به صورت غیرقانونی ساخت و ساز کرده بودند، اجازه ساخت مجدد داده نمی‌شود.

لازم به ذکر است که تصمیم اخیر دولت سريلانكا مبنی بر ساخت منطقه حائل، اعتراض شدید آسیب دیدگان توستومی و نمایندگان صنعت گردشگری و ماهیگیری را برانگیخته.

این در حالی است که متولیان صنعت شیلات در سريلانكا عقیده دارند که این اعتراض‌ها بیانگر دیدگاه مشترک جامعه ماهیگیران نیست و فرسوی منطقه حائل برای اسکان مجدد و استقرار وسایل و ابزارهای ماهیگیران مهیاست. چندواستا ویجسیتکه^۱، وزیر شیلات سريلانكا نیز ساخت منطقه حائل را فرصتی برای ارائه زیرساخت‌ها و خدمات مطلوب‌تر و ایمن‌تر به ماهیگیران می‌داند و آموزش در زمینه استفاده صحیح از این منطقه را امری الزام آور عنوان می‌کند.

همچنان که ذکر شد، ایجاد منطقه حريم و حائل در سواحل



همصدایی جزایر کوچک جهان

برای مشارکت بیشتر نوجوانان و جوانان ساکن این جزیره‌ها در پروژه مذکور، سایتی اینترنتی نیز گشوده شده است که از آنها ثبت نام به عمل می‌آورد.

آخرین نشست از مجموعه نشست‌های جزایر کوچک، در ژانویه سال ۲۰۰۵ میلادی در جزیره مورس^۱ برگزار شد. در این

طی ده سال گذشته کشور های کوچک جزیرهای، به منظور تبادل نظر درباره روش‌های رشد و توسعه جزایر خود، در «بارباد»^۲ نشست‌های متناوبی را برگزار کرده‌اند.

این مجموعه نشست‌ها که «همایش جهانی صدای جزایر کوچک» نام دارد، به تازگی جوانان فعال را نیز به سوی خود جلب



جزیره مورس، جزایر کوچک

گردهمایی که با حضور جوامع بین‌المللی و نمایندگان این جزایر برپا گردید، پیشرفت‌های انجام شده و برنامه‌ریزی‌های آینده این جزایر مورد بررسی قرار گرفت.

ترجمه: کاترین پورند
پانوشند

1-Durban
2-Morocco

منبع: www.dailymirror.lk

کرده است. یکی از مهم‌ترین اهداف این گردهمایی‌ها تدارک برنامه‌های مفید و مؤثر به منظور مواجهه با تغییرات جوی جزایر و اثرگذاری آن بر صنعت گردشگری است.

به منظور جلب مشارکت جوانان در چارچوب اهداف گردهمایی مذکور، پروژه‌ای با عنوان «جوانان بررسی می‌کنند» تعریف شده است. این پروژه فرصتی مناسب و استثنایی را برای اوزبایان جوانان از روند رشد و توسعه در جزایر شان فراهم می‌کند.

اتاوا پایتخت لاله‌های آمریکای شمالی



جشنواره کانادایی گل‌های لاله، در منطقه‌ای موسوم به پایتخت ملی یا پایتخت لاله‌های آمریکای شمالی، از پنجم تا بیست و سوم ماه مه^{۱۱} سال جاری میلادی در کانادا برگزار شد.

پایتخت ملی، منطقه وسیعی از شهرهای اتاوا^{۱۲} و گاتینو^{۱۳} را در بر می‌گیرد و «صلح و دوستی» مضمون اصلی یا درونمایه این جشنواره کانادایی را رقم می‌زند. برگزاری این فستیوال همزمان با تصمیم سالگرد پایان جنگ جهانی دوم و صد و پنجاهمین سالگرد شکل‌گیری شهر اتاوا، رنگ و بویی دیگر به مراسم این جشن ۱۹ روزه می‌بخشد. ماه مه در کانادا ماه لاله‌های رنگارنگ است. در این ماه میلیون‌ها لاله در پایتخت لاله‌های آمریکای شمالی شکوفا می‌شود و جاده‌های پوشیده از گل‌های لاله، به طول ۱۵ کیلومتر، شهرهای اتاوا و گاتینو را به هم پیوند می‌دهد. در طول ایام برگزاری این جشنواره، جشنواره‌های زیبا و جذابی از گل‌های لاله در معرض نمایش عموم گذاشته می‌شود و سرویس‌های رفت و برگشت در طول برگزاری فستیوال، بازدیدکنندگان را در طول مسیر ۱۵ کیلومتری پایتخت لاله‌ها خایه‌جا می‌کند.

در این ایام پارک کمیسر^{۱۴} که در کناره دریاچه «دو» قرار دارد ۳۰۰ هزار گل لاله را در خود جای می‌دهد. این گل‌ها که به «لاله‌های دوستی» معروف هستند، نماد صلح و دوستی میان کشورهای هلند و کانادا به شمار می‌روند.

یادآور می‌شود که این جشنواره کانادایی، ریشه در جنگ جهانی دوم دارد. در آن سال‌ها کشور کانادا، به اعضای خانواده سنگلنی هلند پناه داد و پس از اتمام جنگ، دولت هلند به منظور قدردانی از این اقدام انسان‌دوستانه کانادا، تعداد ۱۰۰ هزار پیاز گل لاله را به کانادایی‌ها پیشنهاد کرد.

در ایام جشنواره «کافه هنری لاله» در پارک کمیسر، کنسرت و نمایش‌های جالبی را برگزار می‌کند. در آخرین شب فستیوال، دریاچه «دو» به آبیانوسی نورانی بدل می‌شود و فایق‌های آذین بسته و خیال‌انگیز، گذرگاهی نورانی را در این دریاچه به وجود می‌آورند. علاوه بر این، رژه باشکوه فایق‌های مزین به هزاران گل در آب‌های کانال «ریدو»^{۱۵} یکی دیگر از مراسم باشکوه این



جشنواره اتاوا، فستیوال گل لاله

فستیوال به شمار می‌رود.

از دیگر جشنواره‌های اصلی مراسم، دهکده‌های دوستی در «پارک ماژور»^{۱۶} است. در این پارک، خانه‌های کوچکی به سبک ژاپنی، هلندی، بریتانیایی، استرالیایی و ترکی ساخته شده است که در آنها سرگرمی‌ها و بازی‌های مختلف در محیط خانوادگی ارائه می‌شود.

از دیگر جذابیت‌های این پارک ساحلی، اجرای موسیقی و نمایش به وسیله هنرمندان کانادایی بر روی عرشه یک کشتی است.

اسکله و جزیره مصنوعی دریاچه «لمی»^{۱۷} از دیگر فضاهای دیدنی و زیبای فستیوال محسوب می‌شود. در این مکان لاله‌های بلندی که ارتفاع آنها به ۷ متر می‌رسد، از میان ۹۰ هزار لاله کوچک سربرمی‌آورند و در سراسر ایام جشنواره نمایشگاهی دیدنی از این گل‌ها برگزار می‌شود. در نمایشگاه مذکور، آثار و شهرهایی که به نوعی با گل مرتبطند، به وسیله فروشندگان گل، نقاشان، هنرمندان و دانشجویان هنر ارائه می‌شود. نکته جالب توجه اینکه، لابی هتل شهر اتاوا نیز در این ایام به گالری نقاشی‌هایی بدل می‌شود که ۱۵۰ لاله بلند پنج پایی را به زیبایی



جشنواره اتاوا، فستیوال گل لاله

هرچه تمام‌تر به تصویر می‌کشد.

شایان ذکر است که برای اجرای هرچه بهتر این جشنواره که قدمتی در حدود نیم‌قرن دارد، یک مرکز اطلاع‌رسانی در بنو ورود به پایتخت لاله‌ها، اطلاعات لازم و ضروری را به بازدیدکنندگان ارائه می‌دهد و بر دانسته‌های آنها درباره انواع گل‌های لاله و طریقه کاشت و نگهداری این گل‌ها می‌افزاید.

ترجمه: سب‌الرضا
پنوش

- 1- Wn
- 2- Hm
- 3- Cms
- 4- Cm
- 5- Dn
- 6- Hm
- 7- Mj
- 8- Sny

منبع: www.allghem.al.ca

سرزندگی در فضاهای عمومی وین

شهرداری وین در افزایش به منظور جلب مشارکت‌های خلاق شهروندان، به ویژه زنان و جوانان، و ایجاد تعامل در فضاهای عمومی شهر پروژه‌های چالشی را اجرا کرده است.

پل زنان

این پل در حومه شهر و در محل جدیدی به نام چلسی ریز^(۱) بنا شده است. قرار گرفتن این پل بر روی شاهراهی از واحدهای تجاری و کافی شاپ‌های متعدد، برای نخستین بار، نمودی از گسترش ساختار حقوق اجتماعی زنان در فضاهای عمومی شهر وین را به نمایش می‌گذارد.

این پروژه به وسیله والی اکسپورت^(۲)، استاد دانشگاه، طراحی شده است و صندوق طرح حمایت از طرح‌های شهرسازی اروپا نیز در آن سرمایه‌گذاری کرده است.

یکی از جذابیت‌های این پل محوطه‌های شیشه‌ای است که بر روی آن نصب شده است و فراتر از پل به پیاده‌روها و معاززها متصل می‌شود. به این ترتیب در میان این حفاظد انعطاف پذیر، فضای کافی برای کسب و کار، مطالعه و حتی اجرای نمایش و موسیقی فراهم آمده است. پل زنان، در ساعات شبانگاه به مکانی نوزایی و معنق در قضا تبدیل می‌شود که اصواج نورانی تئون را به فضای پیرامون باز می‌تاباند.

فضایی به ما بدهید!

این عبارت در واقع نام پروژه‌ای است که در جست و جوی فضاهای بیشتری برای کودکان و نوجوانان است. نخستین ضرورت اجرای این طرح، سبطره ماشین بر شهر و خیابان‌ها و کمبود فضای کافی برای تعامل و تقریب جوانان بود. کارشناسان پروژه در نخستین بررسی‌ها دریافتند که ۲۰ درصد از فضاهای عمومی وین فقط به وسیله خودروها اشغال شده و در نتیجه فضای بسیار کمی برای بازی کودکان و فعالیت نوجوانان باقی مانده است. آنها بر این باور بودند که جوانان نمی‌توانند از حق خود در داشتن قضا دفاع کنند.

در پروژه «فضایی به ما بدهید» احداث ساختمان‌هایی چند منظوره‌ای مورد نظر است که علاقه‌مندی‌های مختلف کودکان، نوجوانان و جوانان را پاسخگوست.

پارک ساحلی گراند شانیه نوآرایی می‌شود

گراند شانیه نام فضای شهری عمومی در دیزون^(۳) فرانسه است که به زودی به پارک ساحلی تبدیل خواهد شد.



اندروین، منطقه مقابل ساختمان شهر، وین

از دیگر برنامه‌های نمادین پروژه یاد شده این است که تعدادی از جوانان، لباس‌های مأموران اداره شهرداری را بر تن می‌کنند و به گشت زنی در سطح شهر می‌پردازند. در این گشت و گذار، جوانان یا هماهنگی شهرداری، از ساعت ۳ بعد از ظهر در برخی از خیابان‌ها از تردد ماشین‌ها جلوگیری می‌کنند.

بازسازی ایستگاه قدیمی مرکزی

ایستگاه مرکزی وین تا چندی پیش حکاشی آشفتنه، قدیمی و کثیف بود اما امروز گوهر معماری شهر وین به شمار می‌آید. این تغییر اساسی در سال ۲۰۰۱ میلادی و با صرف سرمایه‌های معادل سه میلیون شیلینگ ایجاد شد. در اولین اقدام، مسقف کردن و نماسازی سالن ایستگاه و احداث ۳۰ معاززه و چند رستوران مورد نظر قرار گرفت.

به گفته مسئولان شهرداری وین، با بازسازی ایستگاه مرکزی، دروازه‌ای به سوی شهر گشوده خواهد شد.

تاگفته نماید که پس از بازسازی کامل این ایستگاه، ۱۱۰۰ شغل جدید در شهر وین ایجاد می‌شود.

ترجمه: مریم باقری
پلوشن:

1- Chelisi Riez
2- Value Export

منبع: www.wien.gov.at

برای بازسازی منطقه و نوسازی این پارک ابتدا، جلسات و نمایشگاه‌های مختلفی با حضور شهروندان برگزار شد و



گراند شانیه، دیزون

انتهایی پارک نیز عمارت کلاه فردگی با پرده‌های زیبا و میزهای مدور چرخان، آماده پذیرایی از گردشگرانی است که از پارک جدید گراند شایه بازدید می‌کنند.

یادآور می‌شود که بازسازی کامل این فضای عمومی و ساختمان‌های آن بیش از ۲۲۰ هزار یورو هزینه خواهد داشت که با حمایت‌های مالی کشورهای اروپایی، مراحل آغازین پروژه در سال گذشته میلادی پشت سر گذاشته شده است.

ترجمه: گلرنگ کرمپوری
پانوش: د

www

www.parsatext.com

مستولان از پیشنهادها و خواسته‌های آنان مطلع شدند. در پارک گراند شایه، فضای جدیدی به نام «باغ خانواده‌ها» در دست احداث است. در این باغ گردشگاهی پوشیده از درخت قرار دارد که خانواده‌ها می‌توانند در سایه درختان آن، در محیطی گرم و صمیمانه، گردهم جمع شوند. استقرار نیمکت و میز بینگ پنگ در نقاط مختلف باغ، ایجاد چشمه مصنوعی آب نوشیدنی و ایجاد فضاهای بازی کودکان از دیگر تمهیداتی است که کار کرد مثبت به باغ خانواده‌ها را در گراند شایه دوچندان می‌کند.

از دیگر امکانات این باغ برای کودکان، هزار تو یا لاینرتی است که محلی جذاب و جالب برای بازی آنها به‌شمار می‌آید. در قسمت

هم اندیشی شهرداران آلمان

شهرداری‌های یاد شده مطرح گردیده است، می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- ارزش نهادن نه سیرات فرهنگی و بافت قدیم شهرهای مذکور؛

- کاهش بار ترافیک و ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه و وسایل حمل و نقل عمومی؛

- احداث مسیرهای ویژه عابر پیاده به دور از آلودگی‌های صوتی؛

- ایجاد فضای تفریحی و مکان‌های ویژه گذران اوقات فراغت و

شهرداری‌های چهار شهر نورنبرگ، فورت، ارلانگن و اشواباخ در آلمان هر ماه به منظور تبادل نظر درباره شیوه‌های اداره شهرها و همسو شدن دیدگاه‌های شوراهای شهرهای شان در امر مدیریت شهری، گردهم می‌آیند.

این جلسات که هر ماه در یکی از این چهار شهر برگزار می‌شود، علاوه بر اهداف یاد شده افزایش کیفیت زندگی شهروندان را نیز دنبال می‌کند.

موضوع مورد بحث در یکی از جلسات اخیر شهرداران، بررسی مسائل و مشکلات ترافیکی و برگزاری دوره‌های آموزشی برای



- مبارزه با آلودگی‌های صوتی و جوی، یادآور می‌شود که آموزش کارکنان شهرداری‌های شهرهای پیش گفته از اوایل سال ۲۰۰۵ میلادی در مرکز آموزشی شهر نورنبرگ آغاز شده است.

ترجمه: گلرنگ کرمپوری
منبع:

www.nurnberg.de
www.erdas.de

کارکنان شهرداری‌ها بود. در این جلسه شهرداران به بحث و گفتگو در خصوص دستیابی به روش‌ها و اصول آموزشی، طراحی مدل آموزشی شهرداری‌ها و ایجاد دانشکده و مرکز آموزش عالی شهرداری نورنبرگ پرداختند و تصمیماتی چون برگزاری دوره‌های آموزشی پیش از استخدام کارکنان، تهیه کتابچه‌های حاوی تجارب شهرداری‌های موفق و تحقق و آموزش شهروندی را اتخاذ کردند.

از جمله موضوعاتی که تاکنون در جلسات ماهانه



موج گردشگران در پس موانع ساختاری بوشهر

محمد حسین بوجانی
حمید احمدی دستجردی
کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

مقدمه*

حاذیبه‌های خاص همواره مورد توجه گردشگران‌اند و مقصدی برای گذراندن اوقات فراغت یا انگیزه تفریح و استراحت شمرده می‌شوند و در دوره زمانی خاص تعداد زیادی از گردشگران را در خود می‌پذیرند. عملکرد گردشگری این شهرها دارای ابعاد و آثار گوناگون است.

بندر بوشهر یکی از مهم‌ترین شهرهای ساحلی در حوزه خلیج فارس است. با وجود اینکه اقتصاد پایه این شهر منابع زیرزمینی، شیلات، تجارت و بازرگانی است، ولی توان‌های بالایی استفاده ساحل برای جلب گردشگر، از فرصت‌هایی است که در چند سال اخیر در کانون توجه مدیریت شهری قرار گرفته است. این نوشتار از یک طرف در پی شناخت، معرفی و بررسی اقدامات مدیریت شهری در ساحل بوشهر است و از طرف دیگر به دنبال تحلیل و تبیین تأثیرات مثبت و منفی این اقدامات بر فضای شهری برآمده است.

ویژگی‌های طبیعی و انسانی بندر بوشهر

شبه جزیره بوشهر که شهر بوشهر در آن واقع گردیده، در میان مرز آبی ۶۲۵ کیلومتری این استان با خلیج فارس قرار گرفته است. بندر بوشهر در شمالی‌ترین نقطه شبه جزیره بوشهر قرار گرفته و فرآزای میانگین شهر از روی دریا ۱۴ متر است. ولی با توجه به نیمه بسته بودن دهنه خلیج فارس تهدیدات امواج سهمگین دریایی و اقیانوسی در آن وجود ندارد. بر اساس آمار، جمعیت بندر بوشهر در حدود ۱۲۰ هزار نفر است. بندر بوشهر یکی از بنادر مهم تجاری، نظامی و امنیتی کشور به شمار می‌آید که اتفاقات تاریخی تلخ و شیرین گوناگونی را پشت سر گذرانده است و متناسب با روابط قدرت دولت‌های مرکزی گاهی در نوک بردار اقتصادی، تجاری ایران قرار گرفته و گاه به دلیل ضعف ساختار حکومتی و عدم شناخت موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئو استراتژیکی (زمین - راهبردی) سیر قهقراپی پیموده است. در شرایط کنونی نیز تیر و گاه هسته‌ای بوشهر، پایگاه هوایی و دریایی در این شهر و نیز راه‌اندازی پروژه‌های ملی همچون میدان گازی پارس جنوبی، پایگاه گازی ولیعصر و مجتمع پتروشیمی، این شهر را به یکی از قطب‌های مهم و راهبردی اقتصادی و حتی

بهره‌گیری گوناگون انسان از محیط‌های دریایی و اقیانوسی و این واقعیت که حدود یک سوم جمعیت جهان در سواحل دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند، اهمیت شناخت هرچه بیشتر این محیط‌ها را نشان می‌دهد. این امر برای کشور ما که در همسایگی دریای عمان، خلیج فارس و دریای خزر واقع شده است نیز به خوبی مصداق دارد. با تحولات شدید اقتصاد جهانی چندی است که نزاع‌های چندجانبه‌ای بر سر منابع دریایی در مکان‌های سید ماهی در سرزمین‌های مذاکرات بین‌المللی شروع شده است. سواحل و دریاها علاوه بر نقش‌های ذکر شده به عنوان فضاهای مستعد حمل و نقل و کانون‌های جذب گردشگری داخلی و خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرند. با تأثیر پذیرفتن از پارامترها و توان‌های گفته شده، شهرهای ساحلی دارای نظام فضایی خاصی‌اند که مدیریت این شهرها را به‌طور جدی از دیگر شهرها جدا و متفاوت می‌کند. از جمله اینکه شهرهای ساحلی با



شهر بوشهر در جزیره بوشهر

امتنی کشور تبدیل کرده است.

شهر بوشهر دارای نقش‌ها و عملکردهای متفاوتی است. این نقش‌ها و عملکردهای شهری از نقش نظامی به نقش تجاری، بازرگانی، سیاسی و سپس به نقش اقتصادی، شبلات و سادته کالا، و امنیتی بدل گشته است. ولی در ادوار تاریخی، همیشه حضور فعال خارجان در شهر گاز کردی در سایه به شهر بخشیده که اکنون در کانون توجه مدیریت شهری به ویژه شهرداری قرار گرفته است. از کل سواحل بوشهر تنها ۱۲ کیلومتر در دست شهرداری است و به دلیل حضور نیروگاه هسته‌ای، پایگاه هوایی و دریایی، شبلات و کشتیرانی در ساحل خلیج فارس، سهم عمده‌ای از ساحل خارج از اختیار شهرداری قرار دارد. به همین دلیل استفاده کمی و کیفی از کل ساحل به دلیل چند پارچگی مدیریت، برای مدیران شهری و شهروندان بوشهری با مشکل جدی مواجه است، که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

ساحل، به پارک شغاب چشم اندازی ویژه داده است که با توجه به موقعیت قرارگیری آن مورد توجه شهروندان و مسافران است. در زمان حاضر مهم‌ترین محور دسترسی به پارک، محور گردشگری بولوار ساحلی است که تنها ورودی به پارک را شکل داده است. این پارک، بین اراضی نظامی و شهر ساخته شده و به عنوان مرز توسعه غربی به سمت دریا شناخته شده است. پارک ساحلی شغاب، در ساختار فضایی شهر بوشهر به دلیل وسعت مناسب، پوشش گیاهی انبوه، وجود عناصر و امکانات ویژه، چشم‌اندازهای متنوع، سهولت دسترسی و موقعیت قرارگیری در برطرف ساختن برخی کمبودهای شهر نقش ویژه دارد. از نکات مهم سایت پارک شغاب تاریخی بودن پارک است که آن را به صورت پارک تاریخی - فرهنگی درآورده است. براساس گزارش‌های طرح، در ۳ کیلومتری شمال غربی محوطه پارک شغاب، شهرستانی لیا از دوره ایلامی قرار دارد و گستره پارک بر روی قبرستان شغاب بنا شده است.



کارهای انجام گرفته در ساحل بوشهر

دریا و ساحل، پایه‌های اصلی هویت دهنده شهر بوشهر به شمار می‌آیند؛ لذا هرگونه تحلیل فضایی بوشهر بدون توجه به محور هویتی آن ناقص می‌نماید. به عبارتی کارکردهای شهر بوشهر مرتبط با دریا تعریف می‌شوند. بنابراین برای تحلیل کارکرد جدید «که محور آینده توسعه اقتصادی شهر خواهد بود» بورس ساحل گریز ناپذیر است. برخی از اقدامات انجام گرفته در ساحل بوشهر عبارت‌اند از:

- پارک ساحلی شغاب (Şegâb)

پارک ساحلی شغاب به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پارک‌های شهری بوشهر در ساختار فضایی شهر شکل گرفته و بسیاری از کمبودهای فضای سبز و تفریحی بوشهر را برطرف می‌سازد. پارک ساحلی شغاب با طول متوسط حدود ۳۷۵ متر و عرض متوسط حدود ۴۳۰ متر و وسعتی معادل ۱۷ هکتار در کنار دریا در دو سال اخیر ساخته شده است. همجواری فضای سبز، آب و

با وجود اینکه از اقدامات مهم شهرداری در ساحل، طراحی پارک شغاب بوده است، ولی این پارک دارای محدودیت‌هایی چون همجواری نامناسب با یادگان نظامی و دورافتادن از هسته‌های جمعیتی عمده و امنی شهر است. افزون بر اینها با وجود صرف هزینه و زمان زیاد برای نورپردازی، این پارک در این زمینه با مشکل مواجه است. به گفته کارشناسان به خاطر زیاد بودن پایه‌های چراغ‌های برق، در بین مردم به پارک چراغ‌ها شناخته می‌شود.

پلاژ ساحلی بانوان

ساحل بوشهر با اینکه از بهترین سواحل جنوب ایران از حیث توپوگرافی و نداشتن آلودگی‌های زیست محیطی به شمار می‌آید، اما تاکنون فاقد پلاژی بانوان مجهز برای استفاده گردشگران و حتی شهروندان بوده است. بر این اساس در دو سال اخیر به منظور بهره‌گیری از فرصت گردشگری ساحل، طراحی و اجرای پلاژ



بانوان در دستور کار شهرداری قرار گرفته است. پلاژ ساحلی یا دارا بودن طول متوسط حدود ۲۵۰ متر و عرض متوسط حدود ۱۰۰ متر و وسعتی معادل ۲/۵ هکتار در کنار امکانات و تجهیزات متنوع در نظر گرفته شده برای آن می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز تفریحی شهری بوشهر مورد توجه باشد. پس از بررسی‌های صورت گرفته برای مکان‌یابی پلاژ بانوان، بهترین مکان در منطقه ۷ بوشهر شناخته شده است. این سایت (قرارگاه/ پایگاه) تقریباً در جنوبی‌ترین قسمت شهر واقع شده و فاصله آن از مرکز شهر حدود ۲ کیلومتر است و در یک کیلومتری جنوب پارک شغاب قرار گرفته است و محدوده سایت حدود ۲/۵ متر از سطح دریا ارتفاع دارد. با توجه به همجواری پارک دانشجو، پلاژ ساحلی بانوان، پارک شغاب و پلاژ نیروی هوایی، می‌توان انتظار داشت که همخوانی و تعامل سازنده این فضاها، در آینده این محدوده را به عنوان هسته تفریحی - ورزشی در سطح شهر بوشهر مطرح کند. واقعیت این است که با توجه به گستردگی ساحل بوشهر و وجود فضاهای زیاد برای شنا و تفریح‌های آبی، اقدام - هر چند دیر هنگام - مدیران شهری برای احداث پلاژ بانوان از مهم‌ترین اقدامات در ساحل سازی بوشهر بوده است. ساماندهی، تجمیع و تجهیز کلیه فعالیت‌های تفریحی مرتبط به شناور یک مرکز، تحت عنوان پلاژ تفریحی، می‌تواند سبب اشتغال بیشتر گردشگران داخلی و خارجی از ساحل و در نتیجه بهبود وضعیت اقتصادی گردد. به عبارت دیگر هدف کلی طراحی و ساخت پلاژ تفریحی، پویا کردن محور ساحلی، رفع کمبودها و تنگناهای تفریحی و تفریحی و بهسازی نوار ساحلی است که سبب بهبود محیط آکولوژیک شهری شده است.

سرزمین عجایب یک پارک کوچک یا وسایل بازی مدرن و جدید است که در آن وسایل بازی بچه‌ها در شب نمایان و افراشته می‌شوند. این اقدام به اعتقاد برخی کارشناسان شهری در بوشهر به رغم نقایصی چون عدم همخوانی با شرایط فرهنگی، اجتماعی و عدم دقت در مکان‌یابی، از فعالیت‌های درخور توجه شهرداری در ساحل است.

بجز مواردی که ذکر آنها رفت، اقدامات دیگری از جمله پارک دانشجو، طراحی بازارچه ساحلی، پارک خلیج فارس و ساحل سازی، در ساحل بوشهر انجام گرفته است. به علاوه اینکه در چند سال اخیر شهرداری با کشیدن خیابان ساحلی در محدوده نیروگاه‌های با موافقت با این نهاد، گستره ساحل خود را افزایش داده است. با اینکه عمق فضاهای ساحلی در محدوده ساحلی جدید تصرف شده، ناچیز است، ولی حداقل در قسمتی از ساحل می‌توان دریا را دید.

از مؤثرترین اقدامات شهرداری بوشهر در ساحل، تغییر کاربری آب انبار قوام به رستوران بوده است (پج «قهوه خانه در آب انبار قوام»، ماهنامه شهرتاریخها، ش ۳۵، ص ۶۶) به نظر می‌رسد این پروژه از موفق‌ترین اقدامات شهرداری در ساحل سازی بوشهر در دهه اخیر باشد.

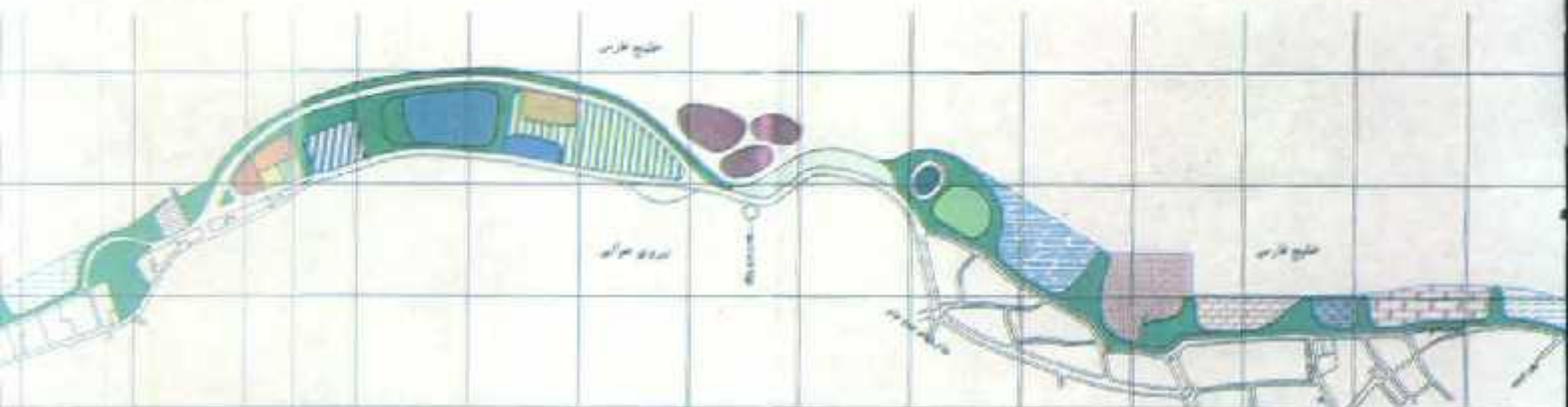
ناحیه قدیم شهری، بخش فراموش شده سازمان فضایی

ساحل

گذشته ناحیه قدیم و با ارزش بوشهر به دوره قاجاریه برمی‌گردد. بافت معماری بوشهر به دلیل ارتباط تنگاتنگ این شهر با خارج در دوره‌های گذشته، تلفیق زیبایی از خصوصیات

سرزمین عجایب

شهرداری بوشهر در بهره‌گیری از ساحل از سرمایه‌گذاری‌های خارجی نیز استفاده کرده است. یکی از این جذب سرمایه‌ها در خصوص احداث پارک سرزمین عجایب است.



ساماندهی ساحل خلیج فارس - محدوده بندر بوشهر

معماری ایران و گاهی نیز معماری هند و کشورهای عربی مجاور است و سلسله مراتب فضایی، نظم هندسی و ریتم تکرار شونده نماها که از خصوصیات بارز معماری اقلیم گرم و خشک ایران است در آن با قدرت بسیار به چشم می‌آید. در کنار آن نوعی از برون‌گرایی در بدنه نماها نیز دیده می‌شود که با شکل در و پنجره‌های هندی شباهت دارد و تلفیق زیبایی را در نمای بیرونی ساختمان‌ها ایجاد کرده است. طراحی بدنه‌های خارجی بنا که در شهرهای قدیمی ما به ندرت به چشم می‌خورد در بوشهر نمود موفقی دارد؛ بالکن‌های چوبی که برای بهره‌گیری از فضای باز و کوران هوا در خانه‌های بوشهر به کار گرفته شده جلوه خاصی به نمای خارجی بنا می‌دهد. ضمن اینکه با ایجاد شبکه‌های چوبی برای به کارگیری سایه و حفظ حجاب خصوصی خانه نیز عمل می‌کند.

آنچه که به عنوان هویت شهری گذشته بوشهر شکل گرفته بود یا حضور طرح‌های فن‌گرا تا حد زیادی از هم پاشیده شده است. اولین تغییر این ناحیه به اوایل دوره پهلوی با طرح ریزی خیابان لیان و میدان انقلاب یازمی‌گردد و سپس در دهه ۵۰ با ایجاد خیابان شمالی - جنوبی ۶ بهمن این مداخله‌ها تشدید می‌شود. عدم توجه به حفظ باحیه قدیمی و معماری همخوان با محیط و شهر، ناآکون منجر به بروز مشکلات مختلفی شده است، از جمله مهم‌ترین این مشکلات، تخریب عمارت‌های زیبایی است که

از کل سواحل بوشهر تنها ۱۲ کیلومتر در دست شهرداری است و به دلیل حضور نیروگاه هسته‌ای، پایگاه هوایی و دریایی، شیلات و کشتیرانی در ساحل خلیج فارس، سهم عمده‌ای از ساحل خارج از اختیار شهرداری قرار دارد. به همین دلیل استفاده کمی و کیفی از کل ساحل به دلیل چند پارچگی مدیریت، برای مدیران شهری و شهروندان بوشهری با مشکل جدی مواجه است

ارزش فرهنگی، تاریخی و هویتی بوشهر را در خود به یادگار داشته‌اند.

شیوه‌های ساخت، فرم‌ها و مصالح در معماری قدیم بوشهر نمودی هماهنگ و یکپارچه را به تصویر کشیده و ساختار این کالبد در پاسخ به فرهنگ رستی ساکنان و شرایط اقلیمی منطقه، شکلی منحصر به فرد یافته است. ایجاد کوران هوا مهم‌ترین امکان در تحمل گرما و تخریب طاق‌های فرسای منطقه است و کوچه‌های باریک، تنگ و بلند و بر سایه یا بدنه‌های دارای بیشترین باز شو، این امکان را فراهم کرده‌اند که نسیم روح‌بخش دریا تا عمق خانه‌های اهالی جریان داشته باشد. ولی با همه این اوصاف ناحیه با ارزش تاریخی بوشهر با اینکه در کنار ساحل استقرار یافته از سوی مدیریت شهری مورد کمترین توجه قرار گرفته است؛ در حالی که یکی از محورهای کانونی جلب گردشگر خارجی همین فضاها و نواحی اند.

محدودیت‌های فراروی ساحل بوشهر

با اینکه اقتصاد پایه بوشهر متکی بر عواملی غیر از گردشگری و ساماندهی ساحل است؛ ولی کانون هویتی شهر در گرو توجه جدی به سازمان فضایی ساحل است؛ با وجود همه اقدامات انجام شده که شرح آنها رفته واقعیت این است که مدیریت شهری بوشهر از توان و فرصت‌های ساحلی بودن برای جلب گردشگر و گسترش فضاهای عمومی بهره‌نگرفته است بدون شک سهم عمده‌ای از این محدودیت‌ها ناشی از عوامل کلان کشور است. با وجود حضور فعال نیروهای شاغل و خارجیان در بوشهر، از توان ساحلی بودن برای گذراندن اوقات فراغت و تفریح بهره‌گرفته

با توجه به همجواری پارک دانشجو، پلاژ ساحلی یانوان، پارک شغاب و پلاژ نیروی هوایی، می‌توان انتظار داشت که همخوانی و تعامل سازنده این فضاها، در آینده این محدوده را به عنوان هسته تفریحی - ورزشی در سطح شهر بوشهر مطرح کند

نشده است. به عبارتی چون محور اقتصادی شهر بر منابع زیرزمینی و بازرگانی قرار گرفته صنعت گردشگری ساحلی به دست فراموشی سپرده شده است. غیر از این عامل عوامل دیگری نیز سبب محدودیت استفاده از ساحل بوشهر برای مدیران شهری شده‌اند از جمله چند پارچگی مدیریت ساحل؛ همان‌طور که قبلاً گفته شد، ساحل گسترده بوشهر به دلیل فضای ژئواستراتژی (زمین - راهبردی)، بین نهاد‌های نظامی چون نیروگاه هوایی، سیاه، شیلات، کشتیرانی و سازمان‌های دیگر تقسیم شده است. لذا ساختمان‌ها و دیوارهای حجیم و گسترده سبب شدن دید و منظر و همچنین عدم دسترسی به ساحل شده‌اند. از دیگر عوامل محدود کننده ساحل که به مدیریت شهری برمی‌گردد فقدان طرح فرادست است. تا آنجا که به گفته یکی از کارشناسان شهری هر مدیر شهری فراخور منابع مالی و سلیقه خود به ساخت و ساز ساحلی می‌پردازد. به طور کلی می‌توان گفت فقدان طرح فرادست سبب آشفتگی طراحی شهری و تا همخوانی طرح‌ها، پایگاه‌ها و پروژه‌ها شده است؛ تا آنجا که ناحیه تاریخی بوشهر در این محدوده



ساحل بوشهر، قدیمی‌ترین پلاژ در ایران، حله، فارس

به طور کلی به دست فراموشی سپرده شده است.

آنچه که در ساماندهی و ساحل سازی باستی مورد توجه قرار گیرد، برنامه ریزی چند سطحی است. یعنی اینکه طرح های ساماندهی سواحل می بایست با منطقه شهری و سپس با کل شهر دیده شوند، نه اینکه به صورت بخشی طراحی و اجرا گردند. این مشکل به طور جدی در ساحل بوشهر دیده می شود. از دیگر چالش های فراروی ساحل بوشهر، تجاری کردن زیاد

عدم توجه به حفظ ناحیه قدیمی و معماری همخوان با محیط و شهر، تاکنون منجر به بروز مشکلات مختلفی شده است، از جمله مهم ترین این مشکلات، تخریب عمارت های زیبای است که ارزش فرهنگی، تاریخی و هویتی بوشهر را در خود به یادگار داشته اند

از حد ساحل به وسیله کافی شاپ ها، رستوران ها و مغازه ها است. این اقدامات سبب شده است که ساحل محدود در اختیار شهرداری از جداییت و طبیعی بودن دور شود. ساماندهی سواحل بوشهر ریشه در نیاز مردم و مراجعه کنندگان، قابلیت های ساحل و توانایی مالی شهرداری دارد. تاکنون عامل سوم (توان مالی شهرداری) همراه با دو عامل دیگر نبوده است. به عبارتی در برنامه های اجرا شده در ساحل کمتر به نیازهای عمومی و حتی به قابلیت های ساحل توجه شده است.

شکل گیری مدیریت هایی که به طور موازی در شهر به برنامه ریزی برای ساحل می پردازند از دیگر محدودیت های ساحل بوشهر است. در استانداری سازمانی به نام سازمان عمران ساحل به وجود آمده است که تاکنون بر اساس گفته مدیران شهری و مشاهدات عینی اقدام مؤثری از آن دیده نشده است. این در حالی است که مدیریت واحد شهری در سال ۱۳۶۶ برنامه سوم و هماده ۱۳۷۰ برنامه چهارم مورد تأکید قرار گرفته است.

نتیجه گیری و پیشنهادات

در سیستم اقتصاد جهانی، صنعت گردشگری روز به روز اهمیت بیشتری پیدا می کند و در مورد رشد و توسعه کشور باید اذعان داشت که صنعت جهانگردی می تواند نقش بسزایی داشته باشد و موجب افزایش تولید و ایجاد شغل گردد. بندر بوشهر با توجه به سواحل مناسب، جزایر شیخ، خارک و خارگو، ناحیه قدیم شهر و آثار تاریخی، فرهنگی و مذهبی که دارد می تواند نقش مؤثری در جذب گردشگران داخلی و خارجی ایفا کند، با وجود چالش های همچون فقدان طرح فرادست شهرسازی و معماری، عدم توجه به قانون هویتی شهر - دریا، ساحل و ناحیه کهن مدیریت چند پارچه ساحل و حضور نیروها و نهادهای متفاوت و تقسیم شدن ساحل در بین آنها و نظایر آنها، شهرداری اقداماتی انجام داده است که در گسترش عرصه عمومی شهر و همچنین قضایای مورد توجه مسافران مؤثر بوده است، از آنجا که هدف در آینده خواه ناخواه کم کردن تکیه اقتصادی بر منابع زیرزمینی است، مدیریت شهری می تواند با فضای سازی در ساحل، نقش و

کارکرد جدیدی به شهر بدهد که از یک طرف فرصتی برای منابع پایدار درآمدی شهرداری فراهم آورد و از طرف دیگر سبب رخنه اقتصادی به سید درآمدی خانوارهای ساکن بوشهر شود.

از جمله اقدامات مؤثر و قابل ذکر شهرداری بوشهر در ساحل که می تواند مورد توجه جدی قرار گیرد تغییر کاربری های مفید و همخوان چون آب انبار قوام به رستوران و برپا کردن کسب در ایام تعطیلات نوروز در ساحل دریا است. به هر صورت با اینکه تنها ۱۲ کیلومتر از ساحل در اختیار شهرداری است ولی اقدامات مؤثری شروع شده است. برای کاهش محدودیت های فرارو و استفاده از فرصت ساحلی بودن اقدامات زیر می تواند در دستور کار مدیریت شهری قرار گیرد:

- برای ساماندهی و بهسازی ساحل پیشنهاد می شود نهادهایی که موازی با شهرداری فعالیت می کنند در یک معاونت مجزا در شهرداری به نام «معاونت ساحل بوشهر» ادغام شوند.
- چون یکی از مشکلات ساحل بوشهر، نبود طراحی شهری و



پانویس:

۱- قسمت عمده ای از این نوشتار حاصل گفتار و نگار با آقای محمد فرهادی فرزانی (معاون شهرداری بوشهر) و آقایان بوشهر، علامه علی بیگی (رئیس شهرداری و علامه رضا طاهر (رئیس شهرداری) است. زورانی (معاون آقایان) و علی (رئیس محلی) از بخش طرح و ساختار شهرداری و مسئولان ترمینال و بخش شهرداری بوشهر هستند. ۲- حاج محمدزاد تبریزی شهردار بوشهر، سعید رسانی (شهردار غیر از مدیر شهر و رستوران استاندارد) محمد رضا احمدزاد (رئیس شهرداری)، علی کوریب (رئیس سابق شهرداری بوشهر) و آقایان (مدیران سابق) که اینها همگی اینها را تأیید کرده اند.

منابع:

سید تقی جعفری (طایفه و ریاضا) و سواحل بندر بندر بوشهر، انتشارات انتشارات - ست ۱۳۸۸.
برای نمونه: «موزه خانه فرهنگ در ساحل بوشهر» (پایان نامه کارشناسی ارشد) انتشارات - ست ۱۳۸۶.
سازمان حمل و نقل هوایی ایران به رویه سفرنامه نویسان انتشارات - ست ۱۳۸۰.
سید علی محمد حسینی (تلفات شهرهای ایران) انتشارات خور زنگی، چاپ دوم - ۱۳۸۴.
سازمان حمل و نقل هوایی ایران، طرح یکایا (طرحی باقی مانده در سازمان شهرداری بوشهر) - ست ۱۳۸۴.
سازمان حمل و نقل هوایی ایران، طرح توسعه و ساماندهی پارک ساحلی شهاب بوشهر، انتشارات - ست ۱۳۸۴.
- کریمین، علی (اصفا) گزارش قدیم بوشهر (پایان نامه کارشناسی ارشد) انتشارات شهرداری بوشهر - ست ۱۳۸۱.
- دکتران - واد (سازمان هوا و فضای ایران) - ست ۱۳۸۴.
اول طرح ساماندهی ساحل خلیج فارس بر سر مجموعه بندر بوشهر - ۱۳۸۰.

بنادر و مقابله با زلزله

احمد مهرزاد

کارشناس اداره کل بنادر و کشتیرانی استان مازندران

مناطق زلزله خیز روی کره زمین تقریباً با نرود میلیون کیلومتر مربع را در برمی گیرند و کشور ایران در قسمت‌هایی کمربند کوهزایی آلپ هیمالیا واقع شده است. اگر بیست کیلومتری اطراف گسل‌های فعال کشور را در طول آنها محاسبه کنیم و آن را منطقه خطر بدانیم، حدود ۳۵ درصد از مساحت ایران یا تهدید زلزله رویه روست. از آنجا که بنادر از شریان‌های حیاتی کشور محسوب می‌گردند آماده کردن آنها برای مقابله با خطرهای ناشی از زلزله بس اهمیت دارد. در این مقاله خطرهایی که در اثر وقوع زلزله فضا‌های مختلف بنادر را تهدید می‌کند مورد بررسی قرار گرفته است. جمع آوری اطلاعات برای این مقاله برگرفته از تجربیات و نوشتارهایی از کشور ژاپن و بازدیدهای متعدد از بنادر کشور است.

آماده سازی میرد نظر در این مقاله شامل تخلیه و بارگیری، حمل و نقل کالا، انبار کردن کالاها و سایر فعالیت‌های عملیاتی است که به دو دسته اصلی فعالیت‌های داخل دریا و خشکی تقسیم بندی شده است. آماده سازی در سه زمان قبل، هنگام و پس از وقوع زلزله تنظیم گردیده است. استفاده از راهکارهای ارائه شده در این مقاله می‌تواند خطرهای ناشی از زلزله را تا حد زیادی کاهش دهد. لازم به ذکر است که اجرای این دستور کار بار مالی زیادی ندارد و تنها با آموزش کارکنان بنادر انجام پذیر خواهد بود.

بنادر به عنوان مراکز مهم اقتصادی نقش بنیادین در ساختار اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی هر کشور ایفا می‌کنند؛ از این رو انجام تحقیقات و به کارگیری روش‌های علمی به منظور بهبود و افزایش ایمنی برای دستیابی به اهداف یاد شده اجتناب ناپذیر است. باید پذیرفت که تهیه و تدوین دستور کار آماده سازی برای بنادر نیازمند مطالعه و ارائه راهکارهای سازگار و ممکن یا توجه به علوم زلزله و زمین ساخت کشور است. ایمن سازی فعالیت‌های روزانه در مقابل زلزله و چگونگی حفظ تأسیسات پشتیبان به منظور ایجاد

واکس‌های بموقع در هنگام و پس از وقوع زلزله اهمیت بسیار دارد. لازم به ذکر است که در داخل کشور تاکنون مطالعاتی برای آماده

کردن بنادر در برابر زلزله انجام نشده است.

این مقاله هدف آگاه کردن کارکنان بنادر را هنگام حضور و فعالیت روزمره که شامل اینهاست، دنبال می‌کند: تخلیه و بارگیری حمل و نقل کالا، دیو (انبار پی کالا)، مدیریت بارانداها، بیلوگیری شناورها، تعیین مسیرهای ترافیک، هماهنگی بین ادارات و اهدافی مانند اینها. همچنین سه زمان قبل، هنگام و بعد از وقوع زلزله را در دو موقعیت مکانی در داخل دریا و خشکی مورد توجه قرار می‌دهد. دستورالعمل‌های آماده سازی نیز به تناسب اینها دسته بندی و ارائه شده‌اند.

برای رسیدن به اهداف این مقاله ارتباط سازمان بنادر و کشتیرانی و ادارات کل بنادر در استان‌ها با مؤسسه ژئوفیزیک کشور ضروری است. چون اگر مرکز زمین لرزه در دریا باشد بعد از چند دقیقه اثر زلزله موجب تحریک آب (ابلززه) در نزدیکی ساحل می‌شود (در زلزله خرداد ۸۳ مازندران به هم خوردن سنگ‌های موج شکن بندر نوشهر و ابلززه تیز رخ داد)، هر چه بزرگی زمین لرزه بیشتر باشد میزان ابلززه نیز بیشتر می‌شود و خیزاب‌های بلند به نام تسونامی را به همراه دارد. در زلزله ۱۶ ژوئیه ۱۹۹۲ جزیره اکوشیری ژاپن ارتفاع موج تسونامی به ۳۰ متر رسید ولی در ایران می‌بایست آبناب‌ها (Seiches) را که موجب آلارام شدن آب در حوضچه بندر می‌گردد - انتظار داشت. با این همه با انجام و به کارگیری بموقع و سریع و مناسب دستور کارهای زیر در دو موقعیت داخل دریا و خشکی می‌توان میزان خسارات را به شدت کاهش داد.

مواد و روش‌ها:

۱- پیش از زلزله

۱-۱- بخش دریایی

- قبل از وقوع تسونامی یا آبناب معمولاً صدای مهیبی به گوش می‌رسد و سطح آب دریا پایین و پس می‌رود و حرکات مایه‌ها

غیر متعارف می شود. لذا به محض مشاهده چنین صحنه‌هایی لازم است به مرکز مخابرات بندر برای آگاهی رسانی بعدی اطلاع داده شود.

لازم است در تمامی سطح بندر بلندگوهای برای اعلام اخبار و اخطارها و هدایت‌های ضروری و ایجاد آرامش و حفظ روحیه پرسنل نصب گردد و میکروفون آن در مرکز مخابرات بندر قرار گیرد.

به کلیه افرادی که بی‌سیم در اختیار دارند آموزش داده شود تا روی کانال ویژه قرار گیرند.

راه‌های دسترسی از شهر به بندر - و بر عکس - برای کمک‌رسانی متقابل شناسایی شود.

برای توقف شناور در کنار اسکله بدون مهاربندی جریمه تعیین شود.

سینه شناورها در زمان پهلوگیری به سمت ورودی حوضچه باشد.

حسره گیزها^{۱۱} به تعداد کافی در اسکله نصب شده باشد.

پهلوگیری غلط و بستن شناورها به یکدیگر در کنار هم ممنوع اعلام شود.

در محل مناسب دو فروند قایق و یک بالگرد آشنا به راه‌های دسترسی به خشکی نگهداری شوند و هر فصل یک بار عملیات تمرینی داشته باشند.

آمادگی افراد آتش‌نشان و غواص همیشه ۱۰۰ درصد باشد. از این نیروها برای کنترل سازه‌های زیر آب و کشتی‌ها در زمان‌های عادی نیز استفاده شود.

کلیه پرسنل بندر به فن شنا مسلط شوند و به همه آنها جلیقه نجات داده شود و با نحوه استفاده از آن آشنا گردند.

بنادر به عنوان مراکز مهم اقتصادی نقش بنیادین در ساختار اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی هر کشور ایفا می کنند

در روی اسکله سیستم‌های برتاب کننده طاب نصب گردد تا بتوان از روی اسکله‌ها طاب‌ها را به نقاط مختلف برتاب کرد و برای نجات دادن غریق از آنها استفاده کرد. توک این طاب‌ها باید کیسه هوا (بادکنک) داشته باشند تا مگر طاب به زیر آب نرود.

روی اسکله‌ها سیستم آتش‌نشانی قرار گیرد.

۲-۱- بخش خشکی

برای پست‌های برق و شیرهای آتش‌نشانی جریمه تعریف شود تا در آن جریمه کالا جیده نشود.

مساحت کل بندر ناحیه بندی شود و آتش‌نشانان و امدادگران هر ناحیه مشخص گردند تا از تداخل عملیات کمک‌رسانی در زمان بعد از زلزله جلوگیری به عمل آید.

مسیرهای عبور ماشین‌های آتش‌نشانی و امداد در پلان جانمایی بندر مشخص گردد و اشغال این مسیرها در هر صورتی ممنوع اعلام شود.

جاده‌های داخل بندر باید دست‌کم دارای ۴ بانده حرکت باشند.

آزیری مخصوص به پرسنل معرفی شود تا به محض شنیدن

صدای آن مسیرهای عبور اضطراری به تندی تخلیه شود.

آنیارهای سرپوشیده دارای مشخصات زیر باشند:

عرض آنیاز ۳۰ تا ۶۰ متر؛ طول آنیاز ۱۵ تا ۲۰۰ متر؛ ارتفاع

رقوم لبه پایین شیروانی ۷-۶ متر؛ عرض حائص درها ۲/۶۵ متر؛

ارتفاع درها ۵/۵ متر؛ فاصله دو در از یکدیگر حداکثر ۱۲ متر؛ در دو

انتهای آنیازها دو در با عرض ۳/۶۵ متر جاگذاری شود؛ جبهه

آتش‌نشانی (هیدرانت) هر ۳۰ متر نصب شود؛ اطراف آنیازها به

فاصله ۱۵ متر از لبه دیوار هیدرانت آب قرار گیرد؛ ۵۰ درصد سطح

داخل آنیازها نباید کالای جیده شود؛ رو به روی درها کاملاً باز شود و

۱ الی ۱/۵ متر از لبه داخلی دیوارهای بیرونی آنیازها خالی باشد.

در آنیازهای نگهداری مواد خطرناک (شمعیایی، رادیواکتیو) در

هر دهانه سوله یک دستگاه کیسول ۱۲ کیلویی قرار گیرد.

محوطه‌های بندری بر حسب نوع، شکل و خطر آفرینی کالای

نفسیک شوند.

کالاهایی که می‌توانند بغلند حتی انعقدور به شکل متنی روی

هم جیده نشوند و یا هر پنج رول جیده‌شده مهار گردد.

پرهیز از نگهداری کالا در یک محل در وسعت زیاد (حداکثر در

سطح ۳۰×۳۰ متر باشد).

اجباری کردن استفاده از کلاه کفش، دستکش ایمنی،

لوله‌های هدایت مواد نفتی هر ۳۰۰ متر به ۳۰۰ متر به شیر

فلکه قطع جریان سیال مجهز شوند.

شبه اسکله‌ها دارای تره‌های نگهدارنده باشند.

کوسک‌های نگهداری به زمین به صورت مناسب متصل گردند

و از شیشه برای پنجره‌ها استفاده نشود.

ماشین‌ها، جرثقیل‌ها، تراکتورها و سایر تجهیزات در

زمان‌هایی که فعال نیستند عمود بر اسکله پارک نشوند.

تالگرهای مواد سوختی بهتر است در زمین مدفون شوند؛ و در

غیر این صورت پایه آنها کاملاً به زمین مهار گردد و محفظ آن به

ارتفاع ۱/۵ متر دیوار کشیده شود.

۲- هنگام وقوع زلزله

۲-۱- بخش دریایی

بارهایی که از داخل شناور برداشته و بلند می شوند، هنگامی که

در هوا معلق هستند به شدت تحریک می شوند و به صورت پاندولی

حرکت می کنند و خطرهای زیادی را به وجود می آورند. در این هنگام

بهتر است به سرعت کالا در نزدیک‌ترین محل ممکن روی زمین

گذاشته شود.

کارکنان شناورها در صورت امکان در اولویت نخست خود را به

روی اسکله برسانند؛ از پربین به داخل دریا خودداری شود؛ و از عبور

از روی طاب مهاربند اجتناب گردد. کارکنان می‌توانند با پوشیدن

جلیقه نجات خود را به مرکز سطح شناور برسانند، به حالت درازکش

در آیند و دستگیره یا جای محکمی را بگیرند؛ حتی انعقدور به

لبه‌های بیرونی شناور نزدیک نشوند؛ در مکان‌هایی که احتمال

برخورد به قطعات آهنی وجود دارد قرار نگیرند؛ از طاب برای نگه

داشتن خود استفاده نکنند؛ از نشستن روی لبه آنیاز کشتی خودداری

کنند و از حرکت روی کالاهای تحریر شده پرهیزند.

کشتی‌های نفتی به محض اطلاع یافتن از وقوع زلزله به آبشویی در

سرعت‌ترین زمان ممکن اتصالات لوله‌های انتقال مواد نفتی را از

اسکله قطع کنند و تا جای ممکن از اسکله دور شوند.

بهتر است از جمع کردن طناب‌ها خودداری شود و با تیر طناب‌ها را ببرند و کشتی را آزاد سازند و با لنگراندازی مضاعف حتی الامکان موقعیت کشتی را تثبیت کنند.

- تیر فلکه‌هایی که در طول مسیر لوله‌های هدایت مواد نفتی نصب شده‌اند بسته شوند.

- کارکنان شناورها چنانچه در خشکی هستند به سمت شناور نروند و کارکنانی که در داخل شناور هستند سعی در خارج شدن از شناور نداشته باشند.

۲-۲-۲- قبل از وقوع تسونامی یا آنتاب معمولاً صدای مهیبی به گوش می‌رسد و سطح آب دریا پایین و پس می‌رود و حرکات ماهی‌ها غیر متعارف می‌شود، لذا به محض مشاهده چنین صحنه‌هایی لازم است به مرکز مخابرات بندر برای اطلاع رسانی بعدی اطلاع داده شود

۲-۲-۳- بخش خشکی

- چنانچه در نزدیکی کالای چیده شده در ارتفاع قرار گرفته‌اید، سریعاً خود را از آن دور کنید و در صورت نزدیک بودن به کالاهای سیمی یا شیمیایی با لباس کار، پارچه یا پیراهن دهان و بینی خود را بگیرید.

- در امتداد کفی‌های حمل بار قرار نگیرید.

- چنانچه در داخل انبار هستید سریعاً خود را به وسط امتداد دو در برسانید و با دو دست سر خود را بگیرید (گلاهدایمی مهم‌ترین ابزار ایمن‌سازی محسوب می‌گردد).

- از هجوم بردن به محل‌های خروجی خودداری ورزید و آرامش خود را حفظ کنید. تا زمان اتمام زلزله و اعلام رفع خطر مکان خود را ترک نکنید.

- به مکان‌های غیر متعارف پناه نبرید تا اگر آسیب دیدید پس از زلزله نتواند راحت‌تر شما را پیدا کند.

۳- پس از زلزله

۱-۳-۱- بخش دریایی

بهتر است کلیه اقدامات امداد و نجات از طریق خشکی انجام گیرد؛ چرا که چه بسا شروع خدمات رسانی از دریا به خشکی موجب بروز مشکلات دیگری هم‌شود.

- شناورهایی که در لنگرگاه سالم مانده‌اند نباید به هیچ وجه به سمت حوضچه یا کانال ورودی حرکت کنند، چون حرکت شناورها موجب تلاطم آب و جریان شدید در زیر آب می‌گردد. این عمل چنین پیامدهایی را به دنبال دارد، باعث جابه جا شدن اجساد و اشیای ریخته شده در حوضچه می‌شود و ممکن است اجساد نیمه جان را مورد ضربات متعدد قرار دهد و منجر به کشته شدن آنها و یا گم شدن اجساد گردد. اجسام سخت که در زیر آب فرار گرفته‌اند یا بر خورد به پروانه شناور مشکلات ناهنجاری به وجود می‌آورند.

- ورزش مواد نفتی در آب حوضچه ممکن است با کوچک‌ترین

جرقهای سبب شروع اشتعال شود؛ لذا شناورها نباید به این قسمت‌ها وارد شوند.

۲-۲-۴- بخش خشکی

- کارکنان بندر از محل کار خود خارج نشوند و خودسرانه در فکر کمک‌رسانی یا اقدامات دیگر نباشند.

- کارکنان اطراف خود را بررسی کنند و چنانچه قطعات یا اشیای تحریک شده‌ای وجود داشته باشد به آرامی خود را از آن دور سازند و به توصیه‌های قبل از وقوع زلزله عمل کنند و آمادگی لازم را برای وقوع پس‌لرزه داشته باشند.

- کارکنانی که در زمان قبل از وقوع زلزله وظایفی برای آنها تعریف شده است - مانند آتش‌نشانی و امدادگران - بر اساس ناحیه استحفاظی خود اقدامات لازم را شروع کنند.

- برقراری ارتباط به منظور کسب اطلاع از مرکز زلزله بهتر است از سوی سازمان مرکزی انجام شود و از این طریق به ادارات کل استان‌ها خبر داده شود، تا چنانچه مرکز زلزله در دریا باشد آماده برخورد با تسونامی باشند، برای جلوگیری از تراکم مکالمات تلفنی از دریافت خبر از طریق تلفن خودداری شود، بهترین راه کسب خبر عمومی رادیو است.

- چنانچه بلندگوهای نصب شده در بندر قطع شده باشد با ماشین و بلندگوی دستی اطلاعات لازم به کارکنان داده شود.

- مناسبی‌های اولیه به وسیله بالگرد انجام شود و هدایت‌های لازم از طریق هوا انجام گیرد. چنانچه آتش‌سوزی در مکانی رخ داده باشد، مختصات دقیق محل حادثه به گروه‌های دفاعی داده شود و آتش‌نشانی و امدادگران عملیات تجسس و نجات را بر حسب ناحیه‌بندی‌های قبل از وقوع زلزله شروع کنند. کارکنان پرسنلی که آسیب ندیده‌اند قبل از رسیدن امدادگران - با استفاده از آموزش‌های قبلی - مجروحان اطرافشان را مداوا کنند.

- استفاده افراد عادی از خودرو در سطح بندر بعد از وقوع زلزله ممنوع شود.

- قطع کردن برق محل کار تا رسیدن مسئولان مربوطه مفید است. - پست‌های برق و شیرهای آتش‌نشانی قبل از هر اقدامی بازمینی شود.

- قبل از شروع به خارج کردن اجسام و اشیاء از حوضچه ابتدا غواصان حوضچه و لنگرگاه را تجسس کنند تا اجساد احتمالی مانده در زیر آب بیرون آورده شوند.

نتیجه‌گیری

باید پذیرفت که پدیده زلزله هر چند وقت یک‌بار در کشورمان به وقوع می‌پیوندد و عدم آمادگی برای مقابله با آن علاوه بر تحمل هزینه‌های مالی خسارات جانی جبران‌ناپذیری را به بار خواهد آورد. بنابر هم به دلیل اینکه محل تجمع افراد متخصص در نزدیکی ساحل هستند و هم اینکه مراکز مهم شریانی و اقتصادی به شمار می‌آیند، تجهیزات مدرن و گرانقیمتی را در خود جای داده‌اند. لذا هرگونه آسیب رسیدن به آنها برای کشور به راحتی جبران‌پذیر نخواهد بود. بنابراین به تهیه طرح جامع ایمن‌سازی بنادر می‌بایست قبل از بروز حوادث ناگوار امکاناتی را فراهم آورد و با حداقل هزینه و آموزش کارکنان، خود را برای مقابله با زلزله آماده ساخت.

یافت‌شود:

- ۱- مهندس احمد و سید محمود حسینی، ایمن‌سازی عملیات نفتی، دومین کنفرانس بین‌المللی زلزله - ۱۳۶۰ - تهران
- ۲- مهندس احمد و سید محمود حسینی، زلزله‌شناسی در بندر - ۱۳۶۰ - تهران
- ۳- مهندس مهندس و مهندس مهندس، زلزله‌شناسی - ۱۳۶۰ - تهران
- ۴- مهندس مهندس، مهندسی عمران در زلزله، کنفرانس کشور، مهندسی عمران، تهران، ۱۳۶۰

دومین اجلاس جهانی شهر «شهرها، چهارراه فرهنگها»

سیدمین حناچی
میثاقصنعی نژاد
منصور امیراللهی مجید

دومین اجلاس جهانی شهر با عنوان «شهرها، چهارراه فرهنگها» از تاریخ ۱۳ الی ۱۷ سپتامبر ۲۰۰۴ (برابر با ۲۳ الی ۲۷ شهریور ۱۳۸۳) از سوی بخش اسکان بشر سازمان ملل متحد (UN-Habitat) با همکاری مرکز همایش جهانی فرهنگها در شهر بارسلون اسپانیا برگزار گردید. جمعی از اعضای کمیته فنی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران نیز در این اجلاس حضور داشته‌اند که متن حاضر خلاصه‌ای از گزارش این گروه است.

دستاوردهای اولین اجلاس

اولین اجلاس جهانی شهر در آوریل ۲۰۰۲ با عنوان «سربتاه و سیاست‌های شهرنشینی از سطح جهانی تا محلی» در نایروبی برگزار گردید. محورهای اجلاس مذکور شامل جهانی‌شدن و حکمرانی مطلوب شهری، حقوق شهروندی، شهرهای فاقد محله‌های زاغه نشین، تمرکز زدایی، نقش و جایگاه بین‌المللی سازمان‌های غیردولتی، سیستم‌های نظارتی و ارزیابی شهری، پایداری شهرها و نقش شهرها در توسعه پایدار، مدیریت مهار بیماری‌های واگیر و خطرناک مانند ایدز در سطوح محلی، بحران آب و فاضلاب در شهرها و حمل و نقل شهری بود.

اهداف و محورهای اجلاس بارسلون

عمده‌ترین هدف دومین اجلاس جهانی شهر را می‌توان ایجاد زمینه‌های لازم برای نمایندگان دولت‌ها، شهرداران، دانشگامیان، طراحان شهری و تشکلهای غیردولتی و مردمی به منظور بحث و گفت و گو درخصوص مسائل و مشکلات شهری قلمداد کرد که در این زمینه اصلی‌ترین محورهای اجلاس عبارت بودند از:

- توجه به تأثیرات کلی روند جهانی شدن بر فرهنگ شهری و نقش اطلاع‌رسانی امروز و فناوری‌های ارتباطی.

- تأثیر فرهنگ در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری و نقش



بارسلون - گنجینه‌سازگار (موزه‌سازگار)

ملموس فرهنگ در طراحی شهری از جمله فضاهای شهری نظیر میدان‌ها، معابر، موزه‌ها و پارک‌ها.

- تأثیر جهانی شدن در عتی سازی و تنوع بخشی فرهنگ

چرا دنیا به استراتژی مؤثری برای اینکه شهرها برای همگان مفید باشد نرسیده است. او گفت با وجود مثال‌های متعددی که در خصوص کثرت فرهنگ‌ها در شهر بیان شده است، لیکن هنوز توافقی و وحدت جمعی به منظور رسیدن به ارزش‌های اخلاقی مشترک در شهرنشینی که به سمت جهانی شدن پیش رود به دست نیامده است.

جان کلوس (Joan Clos) شهردار بارسلون محور سخنان خود را حول وضعیت دولت‌های محلی قرار داد. وی اظهار داشت در خیلی از کشورها دولت‌های محلی انتخاب شده نیستند و استقلال مالی ندارند و بدین جهت نمی‌توانند از اختیاراتشان بهره کافی ببرند. میخائیل گورباچف (آخرین رئیس جمهوری شوروی سابق) که به عنوان مسئول «گروه منادی آت‌سالر برای همه بدون هیچ گونه محدودیتی» در اجلاس حضور یافته بود، آخرین سخنران مراسم افتتاحیه بود. وی اعلام داشت: «امروز اینجا هستیم تا بگوییم که دولت جهانی در بالا بردن توسعه جهانی که دقیقاً ۴ سال پیش در نامه هزاره به آن اشاره شده بود، موفق نبوده است.

در چهار سال گذشته ۲۰۰ میلیون کودک به دلیل بیماری‌های ناشی از آلودگی‌های آب جان خود را از دست داده‌اند و هم‌اکنون نیز صدها میلیون نفر در محیط‌های غیربهداشتی و ناسالم زندگی می‌کنند. این نکته فکری است که اظهار کنیم چون در مقابل موضوعی که ۴ سال بر روی آن کار شده به نتیجه‌ای نرسیده‌ایم، دیگر به آن نمی‌پردازیم. او بر روی این موضوع تأکید ورزید که مردم جهان باید بیدار شوند و مسئولیت‌پذیر باشند و وظیفه خود را در مکانی که هستند و در مسیر مأموریت بزرگ بشریت که با اهداف عهدنامه هزاره نیز موافق است، به درستی انجام دهند. وی همچنین اظهار داشت که ما باید با احساس مشترک در مواقع حساس، به گونه‌ای که گویی فرزندانمان در خطر مرگ است، عمل کنیم.

جلسات گفت و گو

بخش عمده زمان ۶ روزه اجلاس به جلسات گفت و گو اختصاص داشت که هر روز طی ۲ نوبت از ساعت ۹ تا ۱۲ و ۱۵ تا ۱۸ برگزار گردید. در ادامه رئیس مهم مطالب مطرح شده در این جلسات آورده شده است:

توریسم، شهرنشینی پایدار و کاهش فقر

توریسم در زمینه اقتصادی و مرادله با خارجی‌ها سهم مهم و رو به رشدی دارد که باعث درآمدزایی و اشتغال‌زایی می‌شود. توریسم به پیشرفت کشورها خصوصاً در زمینه توسعه شهرنشینی پایدار و مبارزه با فقر شهری کمک شایانی کرده است. در عین حال توریسم می‌تواند اثر بسیار مخربی بر طبیعت، ساختار و میراث فرهنگی داشته باشد. اگرچه رابطه بین توریسم و محیط از مدت‌ها قبل ایجاد شده (آکونوریسم) اما رابطه بین توریسم و شهرسازی پایدار فراموش شده و مورد بی‌بهری قرار گرفته است.

توسعه اقتصاد محلی

بخش بزرگی از تغییرات و دگرگونی‌ها در دنیای اقتصاد



اجلاس جهانی شهر

شهری از طریق مبادلات ارزش‌های فرهنگ‌ها.
- توجه به تبعات منفی جهانی شدن در گسترش موج مهاجرت به سمت شهرها.
- تأکید بر مشارکت جامعه مدنی در مدیریت شهری به منظور فائق آمدن بر چالش‌های توسعه شهری.
- اشاره به طرح رستاسی شهری و تمرکز زدایی قدرت و تفویض اختیارات جدید به دولت‌های محلی.
- تأکید بر افزایش مشارکت نهادهای محلی، منطقه‌ای، ملی و جهانی به منظور تحقق برنامه‌های توسعه شهری.
- توجه به بلاای طبیعی و ضرورت دستیابی به یک فرهنگ پیشگیری و تدوین استراتژی‌های بازسازی.
- اشاره به نگرانی مقامات شهری در جذب مهاجران خارجی به دلیل از دست دادن هویت تاریخی و فرهنگی شهرها.

مراسم افتتاحیه

اجلاس در ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۱۳ سپتامبر به وسیله سیدر اجرایی اولین اجلاس جهانی شهر افتتاح گردید. وی در سخنرانی خود اظهار داشت حضور بیش از ۵۰۰۰ نفر شرکت‌کننده در دومین اجلاس جهانی شهر بیانگر اهمیت موضوع رشد شهرنشینی و بحران‌های شهر و شهرسازی است. شهرسازی شتابان و گسترده یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های هزاره جدید که بشریت با آن روبه‌روست به شمار می‌آید. قرانت پیام کوفی عنان (دبیر کل سازمان ملل) بخش دیگری از مراسم افتتاحیه بود. وی در پیام خود شهرها را چیزی فراتر از منابع رشد اقتصادی که هم‌اکنون محسوب می‌شوند اعلام داشت و آنها را محل آمیزش فرهنگ‌ها برشمرد که می‌بایست نمونه‌هایی درخشان از دربرگیری و تساوی باشند؛ و در غیر این صورت منابع فقر مانع توسعه‌های بعدی بشریت خواهد شد. در ادامه آنا تیبای جوکا (Anna Tibai Juka) دبیر اجلاس اظهار کرد: بررسی‌هایی که در این اجلاس مطرح شده، این است که

سورت می‌گردد. نتیجه تجارت‌ها و سوداگری‌های ترقی خواهانه، خصوصی‌سازی و زیاد شدن ارتباطات از راه دور است و در آن زمان دولت محلی یا افزایش اصلاحات دموکراتیک و عدم تمرکز بیشتر رو به رو خواهد بود. اهمیت این تغییرات آن است که شهروندان و دولت محلی یا چالش‌های سخت و متعددی رو به رو هستند و هنوز بسیاری از مسئولان محلی توان رویارویی با چنین پیامدهایی را ندارند.

فرهنگ صلح و تفاهم در شهرهای هزاره سوم

فرهنگ، معانی متفاوتی دارد. با تمرکز بر مفهوم گنجان فرهنگ‌های شهری می‌توان آن را تقاطع فرهنگ نامید. پروفیسور میکائیل کوهن، مدیر برنامه آموزش عالی بخش بین‌المللی دانشگاه نیویورک، اظهار داشت که در گذشته کارهای چندانی در زمینه فرهنگ و نحوه ارتباط آن با برنامه‌ریزی شهری، مدیریت و حاکمیت مطلوب شهری صورت نگرفته اما با توجه به افزایش تنوع در شهرهای امروزی، مسائل فرهنگی مرتبط با آن اهمیت بیشتری پیدا کرده است. آنتی باچوکا مدیر اجرایی بخش اسکان بشر سازمان ملل نیز بر اهمیت تأثیر مهاجرت بین‌المللی بر شهرها و مسئله برنامه‌ریزی برای شهرهای چندفرهنگی در دوره جهانی شدن تأکید کرد و گفت: «مهاجرت بین‌المللی یکی از ابعاد اصلی جهانی شدن است و مهاجران بین‌المللی به دلیل وجود شغل عمدتاً به شهرها مهاجرت می‌کنند؛ وی افزود: «برمبنای آمارهای اخیر سازمان ملل، در سال ۲۰۰۰ حدود ۱۷۵ میلیون نفر مهاجر بین‌المللی وجود داشته (حدود ۳ درصد جمعیت جهان) و این رقم طی ۲۵ سال گذشته روبه افزایش بوده که در این میان بیشترین مهاجران به آمریکای شمالی و اروپا رفته‌اند».

پروفیسور کوهن در نتیجه‌گیری خاطر نشان کرد که ارزش‌ها می‌بایست به عنوان نمادانگه قوی برنامه‌ریزی شهری شناخته شوند. تا زمانی که تصویر روشنی از آنچه که هستیم نداشته باشیم مشکل است که تصویر درستی از اینکه به کجا می‌رویم تجسم کنیم. بسیار مهم است که از خلوص شهری به سوی شهر خالص حرکت کنیم و پاسخ به این سؤال که «منظور از خلوص چیست» راهنمای ما در فرایند برنامه‌ریزی و توسعه شهری خواهد بود.

جوانی، مشخصه بارز امروز و بخش اسکان بشر سازمان ملل

در دنیایی که شمار جوانان به گسترده‌ترین تعداد نسبت به جمعیت بزرگسال رسیده است دیدن نیازها و نواوری بیشتر برای مقابله با مشکلات بیش از پیش باید مورد توجه قرار گیرد. به همین دلیل کنگره جهانی جوانان در نشست جهانی شهر در بازلون مورد توجه قرار گرفت و زمینه تشکیل یک جلسه بین‌المللی با حضور رهبران جوان از همه جای دنیا فراهم گردید. در زمان حاضر تقریباً نیمی از قریب ۳ میلیارد نفر جمعیت جهان را کودکان و جوانان تشکیل می‌دهند که ۱/۲ میلیارد نفر آن در گروه سنی ۲۴-۱۵ سال قرار دارند. براساس گزارش جهانی جوانان، در سال ۲۰۰۳ تقریباً ۶۰ درصد جوانان

در کشورهای در حال توسعه آسیایی، ۱۵ درصد در آفریقا، ۱۰ درصد در آمریکای لاتین و جزایر کارائیب و ۱۵ درصد باقی مانده نیز در کشورهای توسعه یافته سکونت دارند و تخمین زده می‌شود که حدود ۶۶ میلیون نفر از جمعیت جوانان بیکار هستند. از این رو بخش اسکان بشر سازمان ملل رفع مشکلات جوانان را به عنوان عاملی مهم در امر مشارکت آنان در شهرها و بهبود بخشیدن به وضعیت سکونت بشر می‌داند و سیاست جوان‌گرا را در اهداف خود مد نظر دارد که بالاتر از دیگر سیاست‌هاست. موضوع اصلی، شناخت مناطق مشارکت جوانان و اطمینان بخشیدن به استراتژی توسعه برای ایجاد مشارکتی برای جوانان در عرصه شهر و شهرسازی است.

کار گروه‌های مشورتی - موضوعی

در کنار جلسات گفت و گو، بخش دیگری از زمان اجلاس به تشکیل کارگروه‌های مشورتی - موضوعی گذشت که در این کار گروه‌ها بیش از ۱۲۰ نفر نمایندگان قشر وسیعی از دولت‌های مرکزی و محلی، انجمن‌های شهری و کشوری، محققان و افراد دخیل در امر توسعه از کشورهای ایتالیا، هلند، بلژیک، کنیا، تونس، کامبیا، مصر، تانزانیا، کامرون، لبنان، عراق، امارات متحده عربی، آفریقای جنوبی و اتحادیه اروپا به بیان تجارب و برنامه‌های خود حول دو محور عمده شامل اهداف توسعه هزاره و استراتژی کاهش فقر با هدف شناسایی پروژه‌ها و ظرفیت‌های خالی موجود در ۳ سطح ملی، منطقه‌ای و محلی پرداختند که مطالب تخرنی کارگروه‌ها به اختصار در ادامه آورده شده است.

بلاهای شهری و بازسازی

بخش اسکان بشر سازمان ملل مباحثی را دربارهٔ بلاهای طبیعی و بلاها یا منشأ انسانی مطرح ساخت. مارتی اهرتماری، رئیس جمهور اسبق فنلاند، در پیام ارسالی خود به این کارگروه تأکید داشت که گستردگی تهدیدهایی که متوجه روستاهای کوچک و شهرهای بزرگ است به دلیل آسیب پذیری ما نسبت به پدیده‌های طبیعی است که تاکنون منجر به قربانی شدن کودکان زیادی به خاطر ایدئولوژی‌های سیاسی شده است. با کوچک‌تر شدن دهکده جهانی خطرهای محتمل وقوع ناشی از بحران‌های انسانی شهرها را تحت تأثیر قرار داده است. بنابراین مسئولیت کنکاش و بررسی سخرها و گستردگی آسیب پذیری زیستگاه انسانی با دیدگاهی برای یافتن ابزار برای کاهش میزان تهدید شدن ساکنان بر عهده‌ها خواهد بود.

در این کارگروه همچنین به بررسی بلاهای اخیر در کارائیب، آمریکای لاتین، آسیا و آفریقا با تکرش به منظور اثرگذاری شیوه مقابله شهرها با بحران‌های آینده پرداخته شد.

ایمنی شهری

ایجاد صلح در شهرها اگر سخت‌تر از ایجاد صلح در سطح کشورها نباشد آسان‌تر از آن نخواهد بود. هیئت‌های شرکت‌کننده در این کارگروه به شرح ناتوانی دولت‌ها در واکنش سریع نسبت به مسائل و مشکلات ناشی از وقوع بلاها پرداختند و در طول برگزاری آن دیدگاه‌های خود را دربارهٔ پیوستن فقرا به دولت‌ها و حمایت‌های بین‌المللی برای کاهش آسیب‌پذیری‌شان بیان کردند.



مشارکت عمومی

کمیته اقتصادی سازمان ملل برای اروپا که یکی از پنج کمیسیون منطقه‌ای آن سازمان است، طی این کارگروه به تشریح یافته‌هایش در زمینه نقش مشارکت عمومی در احیای شهرنشینی پرداخت. طی زمان برگزاری این کارگروه، حاضران با تکنیک‌های برنامه‌ریزی مالی مشارکتی، به خصوص در زمینه بازسازی شهرها، ارتقای دسترسی شهروندان به خدمات بیشتر و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید آشنا شدند.

سیاست‌های امنیتی و فضای شهری

در خلال کارگروهی با عنوان پیش گفته، سیاست‌های امنیتی و فضای شهری به بحث و تبادل نظر گذاشته شد و کارهای مفید انجام شده در این زمینه مطرح گردید. آن روی کمیسیون پلیس شهر مامبایی کارهای انجام یافته به وسیله پلیس آن شهر را در محله‌های فقیرنشین از طریق مشارکت با کمیته‌های محلی که منجر به تقویت امنیت در این گونه محله‌ها شد، بیان کرد. مایکل ساتکلیف، روش‌های کامل به کار گرفته شده برای امنیت ساختن فضاهای عمومی شهری را مطرح ساخت و گفت با وجود اینکه روش‌های یکپارچه با هدف ریشه‌یابی وقوع جرم را بررسی کرده‌اند اما پیشرفت‌های محلی محیطی می‌توانند اثر مهمی در ایمنی فضای شهری داشته باشند. خانم لیزا یازکوا از مرکز اطلاعات روسیه، وابسته به اجلاس مستقل زنان، نیز نتایج حاصل از مشارکت ساکنان در پیشرفت‌های محلی به منظور کاهش جرم را معرفی کرد و توضیح داد که طی این روش چگونه با تغییر رابطه بین زنان، مسئولان و مقامات پلیس، توانسته‌اند جرم را در سطح آن ناحیه کاهش دهند. محققان حاضر در این کارگروه با بیان مطالعات انجام یافته بر روی اثر جرم و فرم شهر در برخی کشورها توافق کردند که نتایج حاصل از تحقیقات خود را در اختیار سیاستمداران قرار دهند تا با اعمال آنها، فضای شهری به سوی فضایی امن تر سوق پیدا کند.

مراسم اختتامیه

دومین اجلاس جهانی شهر، سرانجام پس از شش روز بحث و بررسی مسائل شهرسازی جهان بعد از ظهر روز جمعه ۱۷ سپتامبر ۲۰۰۴ با برگزاری مراسم ویژه‌ای به کار خود پایان داد. در این مراسم علاوه بر برگزاری برنامه‌های نمایشی خاص، برخی شخصیت‌های سیاسی-اجتماعی سخنرانی کردند که در ادامه به اختصار به سرفصل برخی از این سخنرانی‌ها اشاره شده است.

در این مراسم نیکوفور سولگو (Nicophore soglo) شهردار شهر کانتونو (از شهرهای قاره آفریقا) اظهار داشت چالش‌های شهرسازی در هیچ جا بزرگ‌تر از آفریقا نیست، جمعیت شهرهای جهان کم کم در حال تبدیل شدن به بی‌معی فوی است که می‌بایست آن را خنثی کرد. آفریقا با چهار مشکل اساسی شامل اقتصاد وابسته، مشکلات حکومتی، درگیری‌های فوجی و امید مواجه است که آنها باعث شده‌اند چالش‌های شهرسازی در آن قاره دو برابر نظام دیگر جهان باشد. جان آشه (John Ashe) رئیس کمیسیون توسعه پایدار نیز

در سخنان خود اظهار کرد که فقر پایدار میان میلیون‌ها نفر در شهرهای دنیای پیشرفته وجود دارد و هیچ چالشی بزرگ‌تر و مهم‌تر از پراکندگی محله‌های کثیف در دنیای پیشرفته و در حال توسعه نیست. آنانیبای جوکا مدیر اجرایی اجلاس ضمن تشکر ویژه از شهردار بارسلون از دولت‌های سوئد، نروژ، اتریش، انگلستان، تایلند، فرانسه، ایتالیا، و کانادا به خاطر حمایت مالی از اجلاس تقدیر کرد، وی در ادامه سخنان خود افزود: در سه سال آخر بخش اسکان شهر سازمان ملل (un - Habitat) و کمیسیون اروپایی مشغول تقویت همکاری در اجرای قطعنامه اسکان بشر و دستیابی به اهداف هزاره با توجه ویژه به کاهش فقر شهری بوده‌اند؛ در نتیجه توافق شده است که در این زمینه کتابی با عنوان «ساختن دنیایی با شهرهای پایدار» منتشر گردد.

اریک پونتیو (Eric Ponthieu) رئیس بخش تحقیقات کمیسیون اروپایی نیز در این زمینه اظهار داشت که ایجاد یک پایگاه اطلاع رسانی مشترک برای انعکاس نتایج تحقیقات انجام شده بین آن کمیسیون و بخش اسکان بشر سازمان ملل در دستور کار قرار دارد که قرار شده است نتیجه نهایی در کنفرانسی که در پاییز ۲۰۰۵ در کشور چین برگزار می‌گردد اعلام شود.

در انتهای مراسم آنانیبای جوکا ضمن پذیرش درخواست کشور کانادا اعلام داشت سومین اجلاس جهانی شهر در سال ۲۰۰۶ در شهر ونکوور کانادا برگزار خواهد شد.

گردشگری شهرهای ساحلی

زاهد قادری

کارشناس برنامه‌ریزی توسعه جهانگردی

به علاوه شهرهای کنار دریا بر حسب تعلق شهرها به سیستم‌های اقتصادی و اجتماعی متفاوت، توان متفاوتی هم دارند. در جهان توسعه یافته سرمایه داری، آنجا که برای سرمایه‌گذاری ملی و خصوصی در تغییر چشم‌انداز جغرافیایی سواحل فرصت مناسبی پیش می‌آید، شهر در سطح جهانی گردشگران را در خود می‌بذرد. شهرهای سیاسی در فلوریدا و سواحل کت‌داوور (شهر نیس فرانسه) چنین حالتی دارند. اما در اقتصاد روبه‌رشد جهانگردی، شهرهای کنار دریا در سطح نازلی و در بعد ناحیه‌ای عمل می‌کنند (مانند شهرهای شمالی ایران) بنابراین شهرهای کنار دریا بر حسب امکانات مالی شهر و گردشگران به شهرهای مردمی (بندرانولی، وامسر و آماتارا) و شهرهای دریا کناری پرزرق و برق (کان در فرانسه) تقسیم می‌شوند. در طول سواحل نیز جذای گزینی طبقات اجتماعی احساس می‌شود. جایی که پلاژهای خانوادگی با ساختاری از ویلاهای پراکنده، کوچه‌های اندک، خیابان و سینما، تئاتر و کازینو شکل می‌گیرد و زندگی شبانه در آن محدود می‌شود. بانکر توسعه جهانگردی بورژوازی و متعلق به فشر تروتمند جامعه است.

نوع دیگر شهرهای کنار دریا مجموعه‌های بزرگ ساختمان و با بندر تفریحی خاص و مرکز مهم بازی و تفریح بازرگانی لوکس و نیمه‌لوکس یا باشگاه‌های شبانه است و رستوران‌ها به زندگی شبانه مردم تحرک و هیجان خاصی می‌بخشد. چنین شهرهایی در سده‌ها ارتباط تنگاتنگ خود را با فرودگاه‌ها و بزرگراه‌ها و راه‌های سریع‌السیر ارتباطی حفظ کنند (از این دست است دی در اعزازات متحد عربی).

با این همه، ریختار (مورفولوژی) جغرافیایی این شهرها دور از تضاد و ناهمگونی نیست. در این شهرها ویلاها و آپارتمان‌های طبقات مرفه اجتماعی و هتل‌های گران قیمت همه در کنار بولوارهای موازی ساحلی قرار گرفته و رو به

محیط‌های شهری از دو جهت در صنعت جهانگردی اهمیت دارند: ۱- کانون‌های شهری از یک طرف به لحاظ تمرکز جمعیت در آنها و فشارها و خستگی‌های ناشی از کار و کوشش و فعالیت‌های روزمره به عنوان مبدأ مسافرت‌های توریستی قلمداد می‌شوند. ۲- از سوی دیگر به علت وجود امکانات معیشتی و رفاهی، فعالیت‌های اقتصادی، بازرگانی، صنعتی، فرهنگی، سیاسی، بهداشتی، ارتباطی، فراغت و داشتن جاذبه‌های تاریخی و گردشگری به عنوان مقصد مسافرت‌های جهانگردی نیز به شمار می‌آیند، و هر ساله تعداد زیادی از گردشگران داخلی و خارجی را به خود جذب می‌کنند.

شهرهای گردشگریزیر معمولاً شکل خاصی از خدمات گردشگری ارائه می‌دهند که این امر یا نقش که این گونه شهرها بر عهده دارند، مرتبط است. از مهم‌ترین این مناطق شهرهای ساحلی اند؛ یعنی جایی که محیط‌های شهری به دلیل داشتن جاذبه‌ای طبیعی مانند دریا، دریاچه، رودخانه و امثال اینها، به یک مقصد گردشگری تبدیل شده‌اند. در این گونه شهرها، خدمات و تسهیلات گردشگری مانند هتل، هتل، مهمانسرا، رستوران، مغازه‌های صنایع دستی، مراکز آموزشی شنا، غواصی، موج سواری، سکوهای کمپ، پلاژهای شنا در نزدیکی سواحل - و گاهی چسبیده به آن - احداث شده است. خیل گردشگران در روزهای تعطیل و آخر هفته به این شهرها سرازیر می‌شوند و در امتداد ساحل به فعالیت‌های گردشگری و گذران اوقات فراغت می‌پردازند.

پلاژهای وسیع کناره دریا یا شن‌های نرم و هوای مساعد و داشتن پناهگاه مصون از تعرض امواج دریا و باد، خرده‌آب و هوا (میکروکلیمای) مناسبی را برای بهره‌برداری‌های گردشگری به وجود آورده‌اند، تا جایی که شهرسازی کناره دریاها در طول ده‌ها کیلومتر، شکل تمیم یافته‌ای به خود گرفته است.

منابع

- ۱- رسولی، علی اسد، جغرافیا و صنعت توریسم، دانشگاه بهمن تهران، ۱۳۸۵.
- ۲- سعیدعلی خیرک، مناطق حفاظت شده ایران، سازمان حفاظت محیط زیست تهران، ۱۳۷۷.
- ۳- سعیدعلی خیرک، مناطق حفاظت شده ساحلی - دریایی سازمان حفاظت محیط زیست ایران، ۱۳۷۷.
- ۴- قهریز، زهرا، توسعه پایدار جلودگری - تشریح مسطرن شده، ۱۳۸۴، ۲۱.

دریانت، پشت این اماکن لوکس، هتل‌ها و سکونتگاه‌های طبقات متوسط و دورتر طبقات کم درآمد جامعه شهری جایگزین می‌شود. این تضاد را نه تنها در شهر نیس فرانسه بلکه حتی در شهر ساحلی ازبیر ترکیه نیز می‌توان مشاهده کرد. در شهر زیبا و ساحلی ازبیر مجموعه‌های ساختمانی محله ساحلی «کارشیاگا» به ویژه «السانجاق» مختص طبقات ثروتمند جامعه و خارجیانی است که در این شهر اقامت دارند. امروزه دیگر شهرهای کنار دریا صرفاً برای استفاده محدود گردشگران بنا نمی‌شوند و برای ساخت شهرها و یلازهای طبقه اشرافی جامعه رغبت و تمایل چندانی نشان داده نمی‌شود، بلکه ساخت آن گونه شهرهایی توصیه می‌گردد که بتوانند اکثریت جامعه را در تمام ماه‌های سال زیر پوشش خود بیاورند. بیشتر این گونه برنامه‌ریزی شهری کشور انگلیس است که شهرهای ساحلی خود را در کنار دریای مانش از «فولکستن»^(۱) تا «ایست بورن»^(۲) می‌سازد و برای هر شهر یلاز مخصوصی را تدارک می‌بیند. در این سوی مانش، فرانسه نیز در برماندی در ساخت شهرهای ساحلی خود نه تنها به منظور استفاده گردشگران بلکه برای اسکان بازنشستگان کشور فعالیت گسترده‌ای را آغاز کرده است و بر اساس استفاده همگان از دریا، قیمت زمین‌های ساحلی دریا به صورت سرسام‌آوری افزایش یافته است و انجام معاملات سودآور ناموزون را موجب گردیده و به بورس بازی خاک و اراضی ساحلی شدت بخشیده است.

شهرهای ساحلی به دلیل نداشتن برنامه‌ای منسجم و استفاده نادرست بخش خصوصی به دلیل کسب سود بیشتر به مشکلات زیر دچار شده‌اند:

- ۱- آلودگی سواحل و آب دریا به دلیل استفاده بیش از حد از سواحل و ناشی از جریان پساب‌ها، جریان مواد نفتی و صنایع و دفن نادرست مواد زائد (سواحل دریای مدیترانه و شمال ایران).
- ۲- در سواحل توریستی کشورهای جهان در طول صدها کیلومتر در نتیجه احداث هتل، رستوران‌ها و ساختمان واحدهای مسکونی ناموزون و نامناسب با محیط زیست، حالت طبیعی سواحل تغییر کرده و این عملکرد در ویران‌سازی محیط زیست انسان تأثیر زیادی داشته است.
- ۳- تقسیم سواحل به قطعات بد منظر، سرو صدای دائمی، آلودگی هوا، مشکلات ترافیک و تراکم شدید مردم محیط‌های ناسالمی از سواحل را به دست داده است.
- ۴- در نتیجه رقابت بنگاه‌ها و تراس املاک، قیمت زمین‌های ساحلی به صورت سرسام‌آوری افزایش یافته است.
- ۵- به وجود آمدن مشکلات دسترسی و ترافیکی، آلودگی صوتی و هوا.
- ۶- به دلیل استفاده بیش از حد «ظرفیت تحمل»، سواحل اشباع شده‌اند و خدمات و تسهیلات بی کیفیت ارائه می‌شود و در نتیجه گردشگران رضایت روحی و روانی ندارند.
- ۷- به دلیل ساخت و ساز نزدیک و گاهی چسبیده به سواحل، هتل‌ها و ساختمان‌ها در اثر فرسایش و پیشروی آب فرو می‌ریزند و تلفات جانی و مالی زیادی به بار می‌آورد.
- ۸- شیوع انواع بیماری‌های درمان ناشدنی و ناشناخته در اثر آلودگی آب و سواحل.

۹- به خطر افتادن زندگی جانوران آبرزی و لاک پشت‌ها و ماهی‌ها و لاک پشت‌ها به دلیل سروصدای ناشی از موتور قایق یا کشتی‌ها.

۱۰- تخریب آبسنگ‌های مرجانی در اثر استفاده‌های بیش از حد در امور ساختمانی.

۱۱- تخریب تالاب‌ها، جنگل‌ها و سایر زیستگاه‌های منحصر به فرد و یا مناطق باستان‌شناسی، تاریخی و فرهنگی.

۱۲- کان‌کشی در سواحل برای به دست آوردن شن مورد نیاز ساختمانی.

۱۳- به وجود آمدن شرایط نامطلوب و بوی نامساعد برای جامع نواحی مجاور در اثر دفن مواد زائد جامد و مایع در سواحل.

۱۴- آسیب‌رسانی به سیمای طبیعی مناظر، عادات حیوانات به زباله خوری، تغییر در رفتار حیوانات و خطر برای گردشگران، برای جلوگیری از به وجود آمدن مسائل و مشکلات پیش گفته در زمینه گردشگری در شهرهای ساحلی موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- برنامه‌ریزی جامع توریستی در حوزه شهری با تأکید بر توسعه پایدار منابع.
- توسعه گردشگری در چارچوب طرح‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی، محلی، ملی و منطقه‌ای.
- ارتقای سطح توانمندی و مشارکت همشهروندان در حفظ محیط زیست و نظارت بیوسه و اجرای قوانین و مقررات مربوط به آلودگی‌ها.
- تعیین ظرفیت تحمل و جمعیت گردشگرانی که می‌توانند به صورت پایدار و بدون هرگونه تأثیر منفی از عوامل زیربنایی و منابع استفاده کنند.
- برای استفاده از سیستم مدیریت جمع‌آوری و دفن مواد زائد در سطح منطقه‌ای یا شهری و همین‌طور احداث امکانات تصفیه، تمهیدات قانونی لازم در نظر گرفته شود و از تخلیه فاضلاب‌ها و مواد زائد مایع به سواحل، آبسنگ‌های مرجانی و یا سایر مناطق حساس جلوگیری گردد.
- محدود کردن فعالیت‌های شبانه و تفریح در سواحل در طول دوره تخم‌گذاری حیوانات آبرزی و لاک پشت‌ها.
- تدوین کندهای رفتار برای گردشگران.
- تدوین نظام نامه برای حفظ محیط زیست و سواحل.
- نظارت بر قیمت خرید و فروش زمین‌های ساحلی برای جلوگیری از افزایش بی‌رویه.
- طرح‌ریزی (مناطق شهری، شبکه حمل و نقل و جز اینها) بر اساس ظرفیت تحمل منطقه.
- کنترل ترافیک، جلوگیری از آلودگی آب، هوا، سروصدا و آلودگی‌های سمعی و بصری.
- جلوگیری از ساخت و ساز ناموزون و بی‌رویه در سواحل و عدم هماهنگی با محیط زیست.
- تهیه آب آشامیدنی و بهداشتی در ساحل و جلوگیری از آلودگی آب‌های سطحی.

عنوان: تبیین و ارائه الگوی مناسب (بهینه) کاربری اراضی شهری در ایران

مطالعه موردی (شهر قزوین)

پایان نامه دوره دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس، پاییز ۱۳۸۲

استاد راهنما: اکبر پرهیزگار

استادان مشاور: علی عسگری - حسین شکویی

دانشجو: سید احمد رضا یکانی فرد

«...تعمیر ساختار اولیه شهرها در اثر ایجاد صنایع، ایجاد ساختمان‌های عظیم و تقسیم شهر به نواحی مختلف از نظر قیمت زمین و دسترسی‌ها و مشکلات شهری از قبیل آلودگی هوا، ازدحام و ترافیک، ایجاد مناطق فقیرنشین و نظایر اینها به وجود آمده است. ضروری می‌نماید که رشد شهری - که خصیصه سرکش دارد - از طریق برنامه‌ریزی‌ها و سیاستگذاری‌ها کنترل و مهار گردد. بنابراین برنامه‌ریزی شهری - و به دنبال آن برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری - با به عرصه می‌گذارند. در این میان برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری هسته اصلی برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌گردد و انواع مختلف استفاده از زمین را طبقه بندی و مکانیابی می‌کند. این نوع برنامه‌ریزی (کاربری زمین) دارای انبوهی از مبانی تئوریک و روش شناختی است که در ایران متأسفانه تاکنون به این نظریات توجه نشده است.

به علاوه از مدل‌های کاربری زمین شهری که از دیرباز در دیگر کشورها مورد توجه بوده‌اند، هیچ استفاده‌ای نشده است. این در حالی است که نسل جدید این مدل‌های نرم افزاری کاربری اراضی شهری به ۲۲ مدل می‌رسند؛ لیکن در مراجع تصمیم‌گیری در مورد برنامه‌ریزی زمین شهری و گاه حتی در مراجع دانشگاهی، نسبت به آنها آگاهی چندانی دیده نمی‌شود. پیش فرض پژوهشگر چنین است که مبانی نظری و اصول روش شناختی حاکم بر مقوله برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری در ایران مورد غفلت قرار گرفته؛ از این رو در بخش اول برای هر چه روشن‌تر شدن موضوع به این نظریه‌ها و اصول روش شناختی پرداخته شده و ذکر خصوصیات توانمندی‌ها و مزایا و معایب و محدودیت‌های هر یک از دو مدل نرم افزاری انتخاب شده از بین ۲۲ مدل - یعنی (What if) و

«امروزه شهرنشینی به ویژه در شهرهای رو به رشد کشورهای در حال توسعه، هر روز ابعاد پیچیده‌تری به خود می‌گیرد. ساختار فضایی کثونی شهرها و ساختار اولیه آنها در پنجاه سال اخیر به شکل کاملاً مشخصی تغییر یافته و موجب گردیده است تا شهرها به مناطق مختلفی تقسیم گردند که هر یک فعالیت‌های خاصی را در خود دارد. امروزه مطالعات برنامه‌ریزی کاربری زمین در قالب مدل‌های ریاضی و همچنین مدل‌های نرم افزاری یکپارچه کاربری اراضی شهری نگریسته می‌شود، که خود پس با اهمیت است.»

با پیدایش و فراگیر شدن شهرسازی مدرن و رواج الگوی طرح‌های جامع شهری، موضوع کاربری زمین و برنامه‌ریزی برای آن تا حدود زیادی تحت تأثیر توسعه اقتصادی سرمایه‌داری، گسترش صنایع اتومبیل و شبکه راه‌ها، فناوری ساختمان و مانند اینها قرار گرفته، به گونه‌ای که تا حدود زیادی از اهداف اولیه خود به دور افتاد. در طول چند دهه اخیر، مفهوم و تعریف کاربری زمین و فضا و معیارهای استفاده از آن به کلی عوض شده و اهداف برنامه‌ریزی کاربری زمین ارتقای کیفی پیدا کرده و در مسیر توسعه پایدار قرار گرفته است.

پایان نامه «تبیین و ارائه الگوی مناسب (بهینه) کاربری اراضی شهری در ایران، مطالعه موردی شهر قزوین» تلاشی جدی برای پاسخ به سوالاتی است که با ناکارآمدی طرح‌های توسعه شهری در حیطه کاربری زمین شهری مطرح گردیده‌اند. این رساله در نه فصل تدوین و نگارش شده است. فصل اول به مقدمه و کلیات طرح تحقیق می‌پردازد. پژوهشگر در این فصل به بیان مسئله، سابقه و ضرورت انجام تحقیق، اهداف تحقیق، روش انجام تحقیق، روش و ابزار گردآوری اطلاعات، روش تجزیه و تحلیل اطلاعات و نظایر اینها می‌پردازد.

(Urbanism) - با توجه به شرایط محیطی و سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهرهای ایران تحلیل و بررسی گردیده و مناسب‌ترین آن انتخاب شده است. سپس در منطقه مورد مطالعه به آزمون نهاده شده است، که بخش دوم رساله را تشکیل می‌دهد.

برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری هسته اصلی برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌گردد و انواع مختلف استفاده از زمین را طبقه‌بندی و مکان‌یابی می‌کند. این نوع برنامه‌ریزی (کاربری زمین) دارای انبوهی از مبانی تئوریک و روش شناختی است که در ایران متأسفانه تاکنون به این نظریات توجه نشده است

پژوهشگر علل انتخاب فزویین به عنوان مکان مورد مطالعه در این رساله را توجه به سابقه تاریخی و بافتی این شهر، وجود بافت‌ها و ساختارهای سنتی و مدرن در کنار یکدیگر، دارا بودن انواع کاربری‌ها از قبیل صنعتی، کشاورزی، تجاری، سکونت و مذهبی دانسته است.

این شهر در عین حال به دلیل نزدیکی به تهران، به عنوان متروپول ملی اهمیت خاصی دارد و نمونه مناسبی از شهرهای ایران است و همچنین به دلیل دارا بودن طرح‌های جامع دقیق و کالی از سال ۱۳۴۵ تاکنون دارای جایگاه ویژه‌ای است. پرسش‌های اصلی این پژوهش عبارت‌اند از:

۱- الگوی کاربری اراضی شهری (در بعد کلاسیک) با توجه به نوشته‌های موجود در این زمینه، با تلفیق چه فاکتورها و عواملی بهره خواهد شد؟

۲- کدام عناصر عملیاتی و خصایص مدل‌های Urbanism و What if در ارائه یک الگوی تلفیقی مناسب با شرایط ایران لازم و مفید به نظر می‌رسند؟

در جواب به این سوالات دو فرضیه و شش زیرفرضیه مطرح می‌شود، که عبارت‌اند از:

الف: با دقت در نوشته‌های موجود کلاسیک برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، چارچوب خاصی که دارای فاکتورها، عناصر، ویژگی‌ها و مراحل زیر باشد تشخیص داده شده است:

۱- مطالعه وضع موجود با استفاده از مطالعات اقتصاد شهری، اشتغال، جمعیت، سیستم فعالیت‌های اقتصادی، زمین شهری، مطالعات ترافیکی و زیست محیطی انجام می‌گیرد.

۲- ارزیابی وضع موجود با استفاده از مطالعات اقتصاد شهری، اشتغال، جمعیت، سیستم فعالیت‌های اقتصادی، زمین شهری، ترافیکی، و مطالعات زیست محیطی انجام می‌گیرد.

۳- تعیین اهداف یا توجه به چارچوب تحلیلی، نیازمندی‌های مکانی و فضایی است.

۴- تهیه برنامه می‌بایست با تأکید به نهایی کردن ملاحظات طراحی، آماده کردن طرح کاربری زمین و استفاده از مدل‌ها در تحلیل برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری صورت پذیرد.

ب: هر یک از دو مدل نرم‌افزاری Urbanism و What if دارای عناصر عملیاتی خاصی هستند که با تلفیق این عناصر

عملیاتی (که در ادامه به آنها اشاره می‌شود)، می‌توان مدل مناسب کاربری اراضی شهری را برای ایران ارائه کرد.

۱- مدل What if به علت دارا بودن پتانسیل‌ها و قابلیت‌هایی همچون مشارکت دادن مردم در تصمیم‌گیری‌ها، وارد کردن سیاست‌های انتخابی در زمینه توسعه مرحله‌ای زیرساخت‌های عمومی، تعیین تبدیلات کاربری زمین‌ها به یکدیگر، محاسبه تقاضای کاربری برای مناطق حفاظت شده، دارا بودن ساختار ساده، لایه‌های انتخابی که عوارض طبیعی، مرزهای انرژی و طرح‌های کاربری اراضی موجود را نشان می‌دهد و محاسبه تقاضای مسکن، محاسبه تقاضای تجاری منطقه‌ای و ارائه الگوهای مختلف توسعه تحت شرایط و فرضیه‌های خاص سیاست‌گذاری مناسب است.

۲- مدل Urbanism نیز به دلیل دارا بودن پتانسیل‌های عینی بر ارزیابی سیستم حمل و نقل که به همراه دیگر توانایی‌های مدل‌های کاربری اراضی شهری موجب به وجود آمدن مدل‌های جامع (integrated models) می‌گردد و همچنین پیش‌بینی اقتصاد ناحیه، مکان، نوع و مقدار و حجم ساخت‌وسازهای جدید و توسعه‌های مجدد، توسعه گران قیمت زمین و ارائه خط‌مشی‌های متفاوت کاربری اراضی و قدرت تحلیل در کوچک‌ترین واحد زمین (۱۵۰ × ۱۵۰ متر) و ارائه سناریوهای متفاوتی برای توسعه آینده جامع شهری، که می‌توان از بین آنها بهترین را انتخاب کرد، کاملاً قابل استفاده است و به علاوه این مدل بیشتر دارای جهت‌گیری اقتصادی است.

بر اساس این پژوهش، از آنجا که این مدل‌ها در ایران ناشناخته و جدید هستند و هنوز بررسی و تحلیل دقیق بر روی آنها صورت نگرفته است، لذا معرفی آنها می‌تواند برنامه‌ریزان شهری و دست‌اندرکاران این نوع مطالعات را یاری رساند و آنان را با روش‌های روزآمد مطالعات کاربری اراضی شهری آشنا سازد و موجب صرفه‌جویی در وقت و هزینه و نیروی انسانی گردد.

اهداف پژوهش مورد بحث را می‌توان چنین برشمرد:

- ایجاد پایه‌ای نظری و روش شناختی در مورد کاربری اراضی شهری در طرح‌های توسعه شهری در ایران.

- معرفی و ارائه توانمندی‌ها و ویژگی‌ها و مزایا و معایب دو مدل Urbanism و What if.

- پیوسته‌ترین برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری.

- انتخاب و به آزمون گذاشتن مدل مناسب با شرایط محیطی، اقتصادی و اجتماعی شهرهای ایران با تأکید بر فزویین، و ارائه مدل مناسب برای برنامه‌ریزی زمین شهری در ایران.

در این پژوهش برای تجزیه و تحلیل اطلاعات از روش‌های کامپیوتری و استفاده از نرم‌افزارهای GIS نظیر Arcview برای ایجاد پایگاه داده‌ها و همچنین نرم‌افزارهای نظیر Spss، Excel و استفاده از نرم‌افزارهای خاص کاربری اراضی شهری نظیر Urbanism و What if برای تحلیل داده‌های مکان مورد مطالعه و آزمودن فرضیه دوم بهره گرفته شده است.

فصل دوم این پژوهش به تعریف کاربری اراضی شهری و

هسته اصلی و قلب مطالعات برنامه‌ریزی شهری نگرسته نمی‌شود بلکه گویا پرداختن به این بحث اصلاً جدی انگاشته نمی‌شود.

همچنین از آزمون فرضیات می‌توان به نتایج گوناگون دست یافت، همچون:

۱- نگرش بر طرح‌های جامع در ایران نگرش مثبت نیست و بسیار خاشه‌ای قلنداد می‌گردد؛ در حالی که این مطالعات

نظام برنامه‌ریزی اختصاصی دارد. در این فصل عنوان‌های جایگاه مطالعات کاربری زمین در طرح‌های جامع و فرایند برنامه‌ریزی شهری، عملکردهای چهارگانه اصلی و مهم برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری (عملکردهای پیش و آگاهی، برنامه‌ریزی پیشرفته، مدیریت توسعه و نقش و عملکرد حل مشکل) و مانند اینها تحلیل شده‌اند.

فصل سوم پژوهش به نظام اطلاعاتی و ضوابط قضایی،

مدل What if به علت دارا بودن پتانسیل‌ها و قابلیت‌هایی همچون مشارکت دادن مردم در تصمیم‌گیری‌ها، وارد کردن سیاست‌های انتخابی در زمینه توسعه مرحله‌ای زیرساخت‌های عمومی، تعیین تبدیلات کاربری زمین‌ها به یکدیگر، محاسبه تقاضای کاربری برای مناطق حفاظت‌شده، دارا بودن ساختار ساده، لایه‌های انتخابی که عوارض طبیعی، مرزهای اداری و طرح‌های کاربری اراضی موجود را نشان می‌دهد و محاسبه تقاضای مسکن، محاسبه تقاضای تجاری منطقه‌ای و ارائه الگوهای مختلف توسعه تحت شرایط و فرضیه‌های خاص سیاست‌گذاری مناسب است

قلب نظام برنامه‌ریزی شهری و طرح‌های جامع به شمار می‌آید. ۲- در امر برنامه‌ریزی زمین باید به ۵ مقوله به طور توأم مرتبط با یکدیگر توجه کرد، که عبارت‌اند از: الف- تعیین و شناخت اهداف و سیاست‌ها و اصولی که در مورد انواع کاربری‌ها و استانداردهای مربوطه به کار برده می‌شود؛ ب- تمرکز بر روی ماهیت الگوهای توسعه و در داخل محدوده شهر و نغیراتی که در آن روی داده است و یا خواهد داد؛ ج- توجه دقیق به تاحیه توسعه تیافته اطراف شهر و یا منطقه تحت نفوذ شهر به منظور برآورد و امکان سنجی توسعه آنی شهر و یا رشد آن در صورت لزوم؛ د- تهیه طرح جامع کاربری اراضی بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده در مراحل قبل؛ و ه- یافتن ابزاری در جهت اجرای طرح و معرفی آن.

نگرش به نظام برنامه‌ریزی شهری به طور اعم و نگرش به برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری به طور اخص در ایران چندان مطلوب نبوده و به نظام برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری نه تنها به عنوان هسته اصلی و قلب مطالعات برنامه‌ریزی شهری نگرسته نمی‌شود بلکه گویا پرداختن به این بحث اصلاً جدی انگاشته نمی‌شود

۳- مطالعات کاربری زمین در اصل - و به ویژه در عصر کنونی - متکی به سیستم اطلاعاتی برنامه‌ریزی جغرافیایی و کاربری زمین است که طیفی از اطلاعات توصیفی و همچنین تصویری و بصری را نظیر آمارهای جمعیتی، اشتغال و فعالیت شهری، ترافیک، امکانات و خدمات رفاهی و اطلاعات طبیعی و مانند اینها، به همراه نقشه‌های مربوط ارائه می‌کند.

مکانی، کاربری اراضی شهری می‌پردازد. فصل چهارم به نتیجه‌گیری از مباحث مربوط به کاربری اراضی شهری و تعاریف، روش‌ها، فرایندها، مطالعات و ضوابط به عنوان چارچوبی مفهومی پرداخته است.

فصل پنجم به بازنگری مبانی نظری و روش‌شناسی کاربری اراضی در طرح‌های جامع شهری ایران (مشخصاً شهر قزوین) اختصاص دارد. در این فصل ارزیابی طرح‌های توسعه شهری در سطح جهان و ایران و نمونه موردی شهر قزوین صورت می‌گیرد و به نارسایی‌ها و ننگنهای طرح جامع در اجرا، اهداف، محتوا، مشکلات پیرامونی و محیطی، ارگان‌های اجرایی طرح، مالی، مدیریتی و سازمانی و نیروی انسانی پرداخته می‌شود.

فصل ششم رساله به مقوله مدل‌های مورد استفاده در کاربری اراضی شهری و مدل‌های نرم‌افزاری یکپارچه کاربری اراضی شهری و در مدل مورد بحث در پژوهش پرداخته، که بخش مدل‌های نرم‌افزاری یکپارچه آن دارای اهمیت ویژه‌ای برای تحلیل فرقیات رساله و همچنین مدل مفهومی است.

فصل هفتم به بررسی منطقه مورد مطالعه (قزوین) با رویکرد به مطالعات مورد نیاز در مدل مفهومی پرداخته و مهم‌ترین نکات مورد نیاز را ارائه کرده و در آخر به بررسی وضع موجود کاربری اراضی در شهر قزوین پرداخته است.

فصل هشتم به تحلیل پیش‌زمینه‌های تهیه مدل مفهومی و ارائه این مدل - که چکیده و ماحصل تمامی مطالعات نظری و همچنین مباحث مطرح شده در بخش مدل‌هاست - می‌پردازد. در فصل نهم رساله نیز آزمون فرضیه‌ها، جمع‌بندی، نتیجه‌گیری و پیشنهادها درج گردیده و هر یک از فرضیات که دارای زیرفرضیه‌هایی است، با شواهدی از مباحث نظری و نتایج مطالعات موردی بررسی و اثبات گردیده و میزان صادق بودن آنها نیز بررسی شده است.

به طور کلی از این رساله نتیجه می‌شود که نگرش به نظام برنامه‌ریزی شهری به طور اعم و نگرش به برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری به طور اخص در ایران چندان مطلوب نبوده است و به نظام برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری نه تنها به عنوان

نجات شهرهای ساحلی در اجرای طرح فاضلاب شهری

فاطمه شهبازی
کارشناس علوم ارتباطات اجتماعی



اجرای پروژه فاضلاب شهری در بندرعباس

شهر بندرعباس در مجاورت خلیج فارس واقع شده و مساحت آن ۵۱۲۰ هکتار است. دفع فاضلاب این شهر ساحلی که به شکل سنتی و از طریق چاه‌های جذبی انجام می‌شد، همواره به عنوان یکی از مشکلات این شهر مطرح بوده است و به علاوه بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی و عدم نفوذپذیری خاک منطقه نیز بر مشکل می‌افزود. از دگرسو کمبود منابع آب آشامیدنی بهداشتی و قیمت تمام‌شده بالای آن در منطقه زمینه‌ساز تصویب طرح ایجاد تأسیسات فاضلاب شهر بندرعباس شد.

منصور آرمی، شهردار بندرعباس، با اشاره به نقش گردشگری-تجاری این شهر بندری، در تشریح دیگر عوامل حاکم بر ایجاد تأسیسات فاضلاب می‌گوید: «شهر بندرعباس در طول سال شاهد بارندگی شدید و رگباری است. این بارندگی‌ها که منجر به جریان آب‌های سطحی می‌شود، همراه با فاضلاب‌های خانگی رها شده در کوچه و خیابان (بر اساس شیب شمالی-جنوبی شهر) به سمت خورها حرکت می‌کند و از آنجا وارد دریا می‌شود. بی‌شک تخلیه آب‌های سطحی و فاضلاب‌های خانگی به دریا، معضلات زیست‌محیطی فراوانی را برای شهر بندرعباس پدیدار می‌سازد. این شهر که از دیرباز به لحاظ موقعیت تجاری ویژه گردشگران بی‌شماری را به سوی خود کشانده بود، آلودگی دریا و سواحل آن می‌توانست به یکباره ماهیت گردشگری آن را زیر سؤال ببرد».

مطالعات اولیه طرح جمع‌آوری و دفع فاضلاب شهر بندرعباس در سال ۱۳۴۵ به‌وسیله مهندسان مشاوران انجام شد. اما به دلایلی همچون وقوع انقلاب و جنگ ۸ ساله، مرحله اجرا نرسید. این طرح مجدداً در سال ۱۳۶۹ مورد بازنگری قرار گرفت که این بار با وقفه‌ای ناشی از عدم تأمین بودجه کافی، عملیات اجرایی شبکه فاضلاب شهر به نیمه دوم سال ۱۳۷۲ موقوف گشت. عملیات اجرایی این طرح که شامل شبکه جمع‌آوری، خطوط انتقال، ایستگاه‌های بالابر و پمپاژ و همچنین تصفیه‌خانه فاضلاب است در اوایل نیمه دوم سال ۱۳۷۳ با اولویت اجرا در منطقه گلشهر جنوبی به واسطه دارا بودن بافت جدید شهرسازی و داشتن شبکه معابر منظم-طبق طرح تفصیلی- آغاز شد.

در شهر بندرعباس با توجه به موقعیت جغرافیایی و قرارگیری آن در مجاورت دریا و نیز نوع خاک منطقه، سطح آب‌های زیرزمینی به‌طور عمده به دلیل تزریق فاضلاب‌های خانگی از طریق چاه‌های جذبی تانما رو به افزایش است و اجرای هرگونه بنای فنی در عمق زمین و به ویژه اجرای شبکه فاضلاب، با مشکلات و مسائل خاصی

منطقه ساحلی به عنوان زیستگاه همواره پرجاذبه بوده است. به گونه‌ای که ۵۰ درصد جمعیت جهان صنعتی در فاصله یک کیلومتری سواحل زندگی می‌کنند، که این جمعیت در دهه‌های آینده هر سال حدود ۱/۵ درصد رشد خواهد داشت. علاوه بر آن، منطقه ساحلی جاذبه‌ای است بزرگ برای گردشگران تا دقیقه‌ای را برای گذران اوقات فراغت خود به فعالیت‌های آبی، ساحلی و ماهیگیری بپردازند.

در این بین رها شدن پسماندها و فاضلاب‌های خانگی، کشاورزی و صنعتی شهرهای ساحلی به دریا، حیات

این زیستگاه طبیعی را با تهدید روبه‌رو ساخته است. این مواد زائد علاوه بر مرگ آبزیان، کیفیت فعالیت‌های تفریحی را در سواحل پایین آورده و با شیوع انواع بیماری‌ها به اقتصاد شهرهای ساحلی صدمه وارد ساخته است.

در ایران ۲۴ شهر ساحلی بالای ۵۰ هزار نفر در حاشیه ساحلی دریای عمان، خلیج فارس، دریاچه ارومیه، خزر و هامون قرار دارند. به‌طور کلی شهرهای ساحلی کشور فاقد شبکه جمع‌آوری فاضلاب هستند. از این رو برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست سواحل، ارتقای سطح بهداشت عمومی جامعه و استحصال مجدد آب‌های اجرایی هرچه سریع‌تر طرح‌های فاضلاب شهری در شهرهای ساحلی ضروری به نظر می‌رسد. در سند برنامه چهارم توسعه بر جلوگیری و کاهش آلودگی زیست‌محیطی ناشی از فاضلاب شهری و اولویت دهی به اجرای شبکه فاضلاب، در مناطق پراهمیت تأکید شده است. شهرهای ساحلی به دلایل عنیدهای از این جهت دارای اولویت هستند. اما بر سر راه تحقق این امر مشکلاتی قرار دارد که از جمله آنها جفا بودن و استقلال مدیریت تهیه و اجرای طرح‌های فاضلاب شهری در ایران از بدنه مدیریت شهری است. برای آشنایی با این مسئله به بررسی دو طرح اجرا شده فاضلاب شهری در دو شهر ساحلی، یکی در سواحل جنوب و دیگری در سواحل شمال پرداخته‌ایم.

مواجهه است.



مهندسین خیرپور روشن
شهردار بندرگز

شهردار بندرعباس در این باره می‌گوید: «بالا بودن بیش از حد آب‌برزمینی در اکثر مناطق شهر، روند اجرای طرح فاضلاب شهری را به کندی پیش می‌برد. گاه کارگران حفار در عمق ۱ الی ۲ متری زمین به آب‌های زیرزمینی برخورد می‌کنند که دفع این آب‌ها، کارگرایی نوله‌های شبکه فاضلاب را به تعویق می‌اندازد. چنین وقعه‌ای پیامدی جز گسترش ترافیک در شهر و مشکلات تردد برای شهروندان ندارد.»

در زمان حاضر بخشی از طرح فاضلاب شهر بندرعباس در قسمت شرقی شهر یا ۲۱۰ کیلومتر شبکه و هزینه‌ای معادل ۳۶۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده است.

سیستم‌های جمع‌آوری فاضلاب شهر بندرعباس به‌طور کلی و به صورت شبکه مجزا در نظر گرفته شده است. خورگورسوزان شهر را به دو منطقه شرقی و غربی تقسیم می‌کند، که فاضلاب هر کدام از این مناطق با استفاده از محورهای شرقی - غربی داخل شهر، به سمت خورگورسوزان منتقل می‌شود. این فاضلاب سپس از طریق خط انتقالی که در امتداد این خور واقع شده است، به محل تصفیه‌خانه فاضلاب منتقل می‌شود.

تصفیه‌خانه فاضلاب که در ۲ کیلومتری شمال شهر قرار ندارد در زمینی به مساحت ۳۰ هکتار احداث گردیده و ظرفیت آن برای ۳۷۰ هزار نفر در نظر گرفته شده است. فرایند تصفیه فاضلاب از نوع لجن فعال به روش متعارف با استفاده از هاضم‌های بی‌هوازی صورت می‌پذیرد.

به اعتقاد شهردار بندرعباس، با راه‌اندازی تصفیه‌خانه فاضلاب، از پساب تصفیه شده فاضلاب برای آبیاری فضای سبز عمومی، شهر و فعالیت‌های کشاورزی و صنعت استفاده خواهد شد؛ که در زمان حاضر مطالعات چگونگی استفاده از این پساب در دست بررسی است. مدیران و کارشناسان امور شهری بندرعباس پیش‌بینی می‌کنند که در آینده با تکمیل طرح جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب این شهر بندری، تأثیرات مثبت و چند سویه آن بر بهبود شرایط بهداشتی، اقتصادی و سیما و منظر شهری به زودی آشکار خواهد شد. گرچه مدیریت فاضلاب شهر بندرعباس بر عهده اداره آب و فاضلاب است ولی به دلیل ارتباط تنگاتنگ مسئله فاضلاب با سایر مسائل شهری و لزوم هماهنگی و یکپارچگی در مدیریت سیستم شهری، شهرداری بندرعباس تأییدی برای این منظور اندیشیده است.

ارامی، شهردار بندرعباس، با اشاره به رفع مشکلات فاضلاب شهری این شهر ساحلی، تأکید دارد که تا زمان بهره‌برداری کامل از طرح فاضلاب و توسعه آن در بخش غربی شهر، می‌بایست اقداماتی به وسیله شهرداری صورت گیرد، که احداث کانال‌هایی برای هدایت آب‌های سطحی، بدنه‌سازی خورها و بازگشایی و تعریض معابر در بافت‌های فرسوده شهری به منظور تسهیل اجرای شبکه لوله‌گذاری از آن جمله است. در رفع آلودگی از چهره‌های شهر ساحلی، حل مسئله فاضلاب تنها یک حلقه از یک زنجیره را تشکیل می‌دهد؛ و در کنار این تلاش لازم است مسائل دیگری نیز مورد توجه قرار گیرند.

شهرداری بندرعباس با نگاهی جامع‌نگر تلاش دارد تا به رفع این مسائل بپردازد. آرامی در این باره توضیح می‌دهد: «در چند سال اخیر برای هرچه پویاتر کردن نقش گردشگری شهر ساحلی بندرعباس، شهرداری علاوه بر احداث پارک‌های ساحلی، اقدام به ایجاد

تأسیسات و آبنه تفریحی - تفریحی کرده است. از سویی پاکسازی سواحل از لوث و وجود زباله‌ها به‌طور مستمر در برنامه شهرداری دیده می‌شود.»

اجرای طرح فاضلاب شهری در بندرگز

شهر بندرگز در استان گلستان و در فاصله ۴ کیلومتری غرب شهر گرگان، از جمله شهرهایی بود که اجرای پروژه فاضلاب به علت ساختی بودن و بالا بودن سطح آب آن، ضرورتی بی‌چون و چرا محسوب می‌شد. این شهر از نظر شرایط توپوگرافی در ناحیه نسبتاً مسطحی قرار گرفته و شیب عمومی شهر به سمت دریای خزر است. در سمت غرب و شرق آن نیز به ترتیب رودخانه‌های گز و جفاکنده جریان دارد، که پس از عبور از شهر به دریاچه خزر می‌ریزد.

محمد حسن خیدرپور روشن، شهردار بندرگز، در بیان مشکلات ناشی از عدم اجرای شبکه فاضلاب شهری چنین می‌گوید: «دفع فاضلاب خانگی جمعیت ۲۳ هزارنفری بندرگز در جاه‌های جذبی انجام می‌شود. این شهر از جمله شهرهایی است که به لحاظ بالا بودن آب‌های سطحی امکان حفر چاه فاضلاب را ندارد و فاضلاب‌ها پس از هدایت به سمت جوی و خیابان‌ها و عبور از خلیج گرگان وارد دریای خزر می‌شود.»

وجود سواحل دریای خزر از مهم‌ترین شاخص‌های گردشگری این شهر به‌شمار می‌آید؛ و دریای آرام و اسکله توریستی آن همه‌ساله میزبان خیل عظیم گردشگران است. اما این فرصت طبیعی و منبع مهم اقتصادی در معرض خطری جدی قرار دارد. شهردار بندرگز در این باره می‌گوید: «متأسفانه فاضلاب شهر با سرازیر شدن به دریا موجب آلودگی آب دریا، مهاجرت پرندگان و کاهش ماهیان شده است. گاه آلودگی آب دریا به حدی است که موجب شیوع بیماری‌های عفونی ناشی از آلودگی آب می‌شود که معروف‌ترین آن تریاک‌داری است؛ و این همه زیان‌های جبران‌ناپذیری را به همراه دارد، که از جمله آنها عدم امکان استفاده گردشگران از ساحل است.»

از همین رو و به منظور ارتقای سطح بهداشت عمومی، پیشگیری از شیوع بیماری‌ها، جلوگیری از آلودگی منابع زیرزمینی، حفظ و نگهداری محیط زیست، جلوگیری از آلودگی دریا و حفظ آبرویان، شرکت آب و فاضلاب شهری استان گلستان در تصمیمی جدی و برنامه‌ریزی شده اجرای طرح جمع‌آوری، دفع و تصفیه فاضلاب شهر بندرگز را شروع کرد.

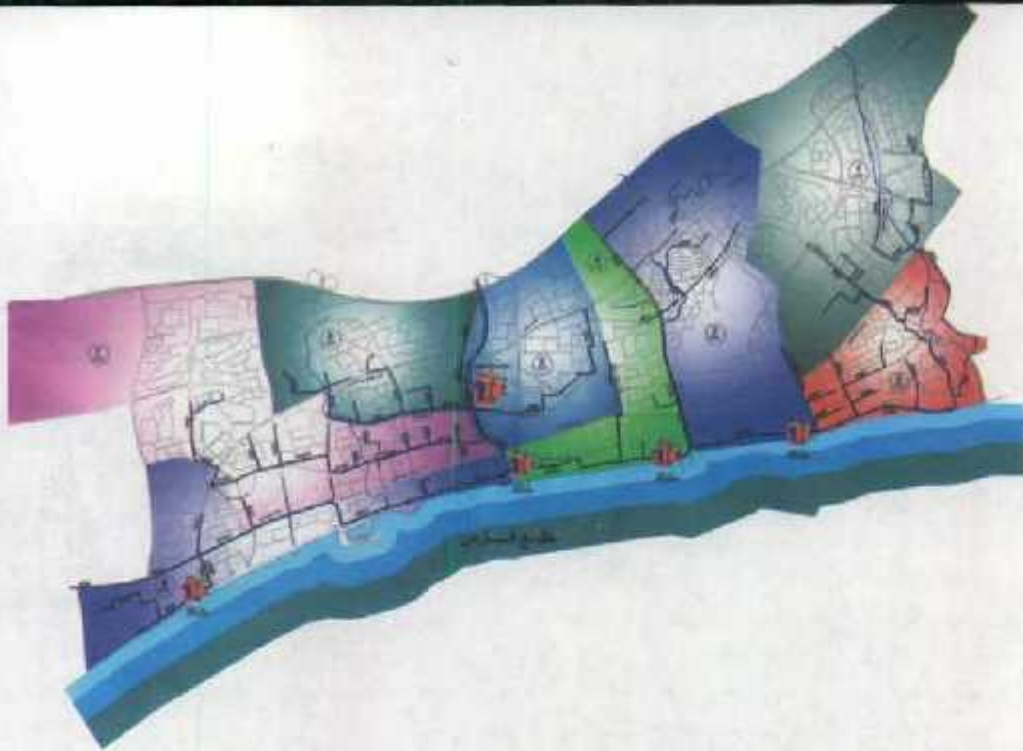
مطالعات مراحل اول و دوم طرح فاضلاب بندرگز در سال ۱۳۷۰ و عملیات اجرایی آن از سال ۱۳۷۴ آغاز گردید.

در این طرح با توجه به مسطح بودن و شیب کم پستر شهر بندرگز سعی شده است که با رعایت عمق مناسب در سرشاخه‌های شبکه و انتخاب شیب فنی و با کنترل محاسبات، سیستم جمع‌آوری فاضلاب به گونه‌ای طراحی گردد که بتواند به‌طور کلی فاضلاب نقاط مختلف شهر را پس از جمع‌آوری، از طریق کلکتورها به ایستگاه پمپاژ اصلی شهر منتقل سازد.

طول شبکه جمع‌آوری فاضلاب ۴۰ کیلومتر است و فاضلاب‌ها پس از جمع‌آوری به وسیله کلکتورهای مختلف، در محلی واقع در شمال شهر و در حوالی چهارراه فانوس دریایی، به هم متصل می‌گردد و از آنجا از طریق خط لوله‌ای به تصفیه‌خانه‌ای با ظرفیت ۲ هزار و ۶۰۰ متر مکعب در شبانه‌روز پمپاژ می‌شود.



شهردار بندرعباس



دهد.

یادآور می‌شود هرچند در گذشته به سبب وجه اشتراک و تأثیری که آب‌های سطحی و فاضلاب شهری بر یکدیگر داشتند مدیریت واحدی بر آن اعمال می‌شد، اما با تغییر سیاست‌های این دو حوزه، اکنون مدیریت فاضلاب شهری با شرکت آب و فاضلاب است و شهرداری‌ها مسئولیت صنوبر مجوز حفاری‌ها و مدیریت آب‌های سطحی را بر عهده دارند.

استفاده از سیستم‌های فاضلاب محلی در شهرهای ساحلی

فایده شبکه فاضلاب

حفاظت از منطقه ساحلی به ویژه با توجه به اهمیت اقتصادی آن، ضرورتی اجتناب ناپذیر است. شهرهای دو ساحل شمالی و جنوبی در پاسخ به فریادهای اعتراضی که «دریا زباله‌دان نیست» اجرای طرح‌های فاضلاب شهری را در اولویت قرار داده‌اند. ولی مشکلاتی چون هزینه‌های بالای اجرا، ضعف دانش فنی و فقدان مدیریت واحد شهری و شرایط نوبت‌گرایی منطقه مانع تحقق این طرح‌ها شده است. با این اوصاف کارشناسان توصیه می‌کنند به لحاظ ویژگی گردشگری و اقتصادی مناطق ساحلی، که نمی‌تواند تعطیل شود، رفع عوامل موجود بر سر راه طرح‌های ایجاد شبکه فاضلاب شهری، می‌توان از سیستم‌های فاضلاب کوچک مقیاس استفاده کرد.

این سیستم که به شکل تصفیه خانه‌های کوچک در مجتمع‌های مسکونی، آپارتمان و حتی خانه نصب می‌شود، قادر است فاضلاب آن محدوده را تا ۸۰ درصد تصفیه کند. به گفته کارشناسان سیستم‌های کوچک دفع فاضلاب به صورت محلی توجه اقتصادی دارند و با هزینه‌های اندک می‌توان این سیستم را در هر یک از مجتمع‌های مسکونی شهرهای فاقد شبکه فاضلاب به اجرا گذاشت.

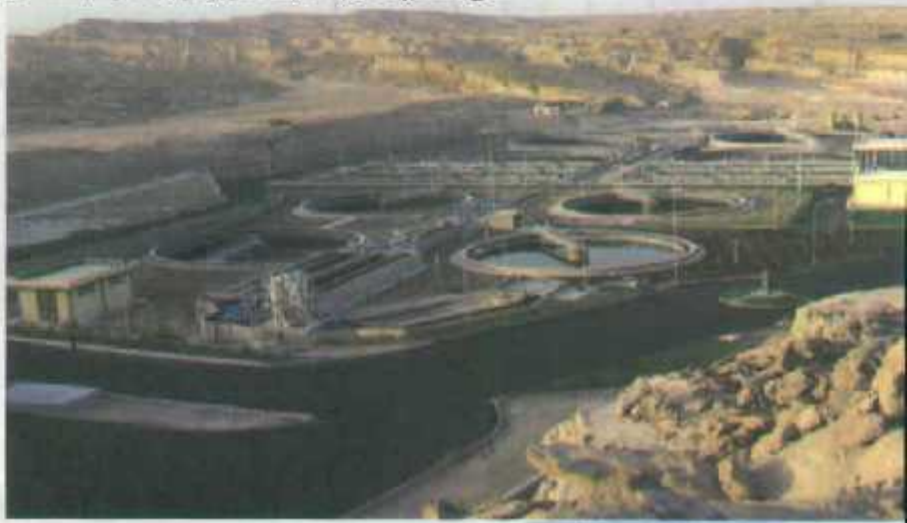
مدیر کل دفتر تأسیسات و زیرساخت‌های سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، با بیان روش پیش گفته، به کارگیری سیستم‌های بی‌هوازی را که از تولیدات میکروارگانیسم‌های ایرانی است، توصیه می‌کند. هم‌اکنون این سیستم در پارک جنگلی مشهد به اجرا درآمده و در دو شهر بندر عباس و ارومیه نیز به عنوان نمونه آزمایشی انتخاب شده است.

تصفیه‌خانه فاضلاب شهر بندرگز با مساحت ۱۷ هکتار در فاصله ۲ کیلومتری خارج از محدوده شهر و در منطقه شرقی شهر قرار گرفته است. فاضلاب تصفیه شده در این تصفیه‌خانه قابلیت استفاده در محیط‌های پذیرفته (زمین‌های کشاورزی، رودخانه و دریا) را دارد. تاکنون ۸۰ درصد از پروژه فاضلاب بندرگز با صرف اعتباری معادل ۴۱ میلیارد ریال اجرا شده است که بیش‌تر می‌شود تا پایان سال ۸۴ به بهره‌برداری کامل برسد.

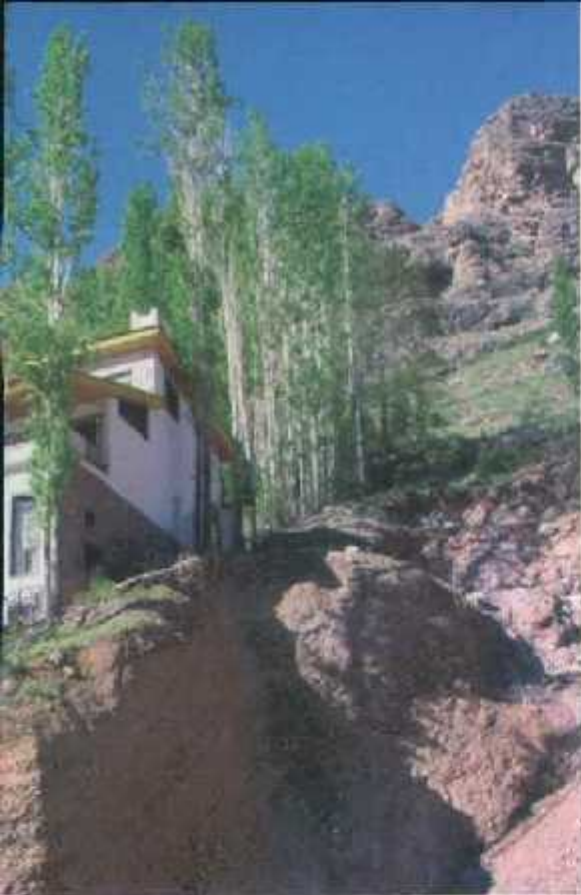
با اجرای طرح فاضلاب شهری، آب‌های زیرزمینی کاهش یافته و بیش از ۸۰ درصد مشکلات فاضلاب شهری حل شده است.

حیدریور روشن با اشاره به اهمیت مراقبت از ساحل و شهرهای ساحلی به دلیل تعلق آن به تمام ساکنان کشور، لزوم مدیریت مشترک دفع آب‌های سطحی و فاضلاب شهرهای ساحلی را یادآور می‌شود. در این زمینه شهردار بندرگز به شکل دیرینه مدیریت حفاری و ترمیم کانال‌های انتقال آب‌های سطحی و شبکه فاضلاب اشاره می‌کند.

به اعتقاد وی خسارات دریافتی برای ترمیم مسیرهای حفاری شده علاوه بر ایجاد تنش اجتماعی با شرکت آب و فاضلاب، جوابگوی ۵۰ درصد از هزینه ترمیم هم نیست و شهرداری می‌بایست بودجه‌های از اعتبارات عمرانی خود را به این امر اختصاص



تصفیه‌خانه فاضلاب بندر عباس



تهران، رودخانه

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 بیابان 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 شخصی 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 تسکلی غیردوگانه 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 بیابان 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 بیابان 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 منافع گردشگری و گذران اوقات فراغت.

لازم به توضیح است که شکل های غیردوگانه (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 توسعه آنها به عنوان بازتابی از افکار و وجدان عمومی جامعه تلقی می شود. چرا که در کشور ما نیز مسئولان و به ویژه مدیران شهری از توان تخصصی، باریک بینی و آینده نگری شکل های غیردوگانه در ارزیابی و اصلاح امور و برنامه های خود استفاده کنند و توسعه ها و پیشنهاد های مستوفانه 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.

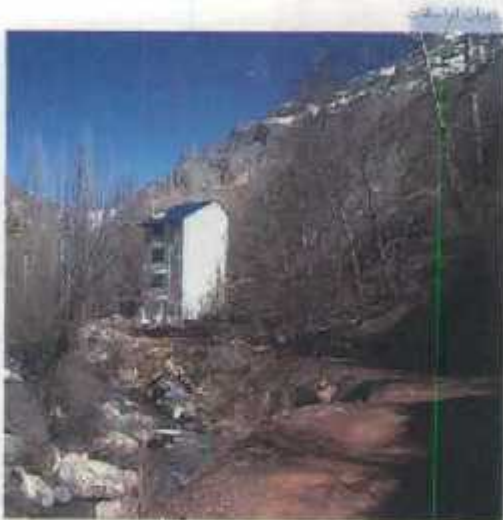
وادشتم به گرمابدر که در گزارش کانون دیده بانان زمین از آن یاد شده است، در حوزه ایخیز سد لتیان در شمال شرقی تهران قرار دارد. حوزه لتیان با وسعت ۷۱ هزار هکتار در منطقه کوهستانی البرز مرکزی واقع شده است. این حوزه پیش از انقلاب به دلیل ارزش های زیست محیطی از مناطق حفاظت شده بود و بخشی از آن در قالب شکارگاه سلطنتی فریق 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 و 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 انبوه های شترپانده 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 یا این وضعیت آب چشمه، رودخانه، آبشار و گوهی باقی خواهد ماند؟

بررسی های دیده بانان زمین در حوزه لتیان تاکنون نشان داده است که توسعه بسیار ناهنجار و غیرمنطبق با ظرفیت محیطی، خدمات جریان ناپذیری به این حوزه حیاتی تهران وارد کرده و در عوض درآمد های افسانه ای برای کوه فروشان در برداشته است! توسعه فله ای ساخت و ساز در حوزه لتیان نه به شکل رشد طبیعی



این راه در سال‌های ۷۵ و ۷۶ با هزینه‌های بسیاری 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 چیرگی 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 می‌شده که خوشبختانه با تلاش سازمان حفاظت محیط زیست این امر متوقف گردید.

تعریض راه قسم 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 ۲۷۰۰ تا ۴۲۷۵ 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 خاک‌های 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، چشمه‌سازها 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 نامستانی 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 سد لتیان و کوتاه‌تر شدن عمر پیش‌بینی شده برای آن.

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 ساخت‌وسازهای کاملاً غیرقانونی در اراضی ملی و حفاظت شده زمین‌های جدیدی برای رشد این نوع توسعه ایجاد کرده است. این توشنه قصد بررسی عوامل اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی این معیشت را ندارد، مگر 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 تأمین‌کننده آب تهران و تبدیل آن به ویلاهای شخصی و یا ویلاسازی‌های دولتی (مجموع‌های به اصطلاح تقریبی - 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 ملی، باید هشدار داد که اجرای پروژه‌های مصوب مغایر با توان محیط کوهستانی و حفاظتی این منطقه، چشم‌انداز این موفقیت‌ها را در حال‌های از ایهام فرو می‌برد! تعریض راه قسم به گرمابدر نیز یکی از همین‌هاست.

مهم‌ترین و مهلک‌ترین خطری که تعریض راه قسم به گرمابدر در پی دارد، فعال کردن مجدد راه «واژگه» به «بلده» و یا به تعبیری زنده کردن پروژه کهنه افسیه - قسم - گرمابدر - بلده است گفتنی است



تهران، نورسنگ

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

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

● نفوذ هر چه 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 ساخت و ساز 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 تنش پلیس ساختمان را به عهده گرفته‌ایم».

● افزایش حجم زیانه و قاضی‌بندی.

در زمان حاضر کلیه قاضی‌بندی‌های این حوزه به رودخانه‌ها هدایت می‌شوند و از دریاچه سد لتیان سردر می‌آورند. به علاوه اکثر زیانه‌ها نیز در محیط‌ها 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 زیانه‌های شهری اوشان و قشم و میگون در منطقه حاجی آباد (دامنه‌های مشرف به رودخانه رودک) رها‌سازی می‌شود.

توجه مسئولان در تعریض راه قشم به گرمابدر، تراقیک 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 قشم 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 چشم انداز طبیعی و با نشستن در کنار بستر رودخانه تا کیلومترها به درون حوزه نفوذ کنند. به عبارتی گسترش بی‌توقفی 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 فلغای 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 - تفریحی 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 یا 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 محظا حفاظت شده کوهستانی به عنوان اولین گزینه رفع مشکلات گردشگری انتخاب شده و در حال اجراست. این در حالی است که اجرای طرح قاضی‌بندی مناطق آهار، قشم، میگون که مدت‌ها از تصویب آن می‌گذرد، به علت عدم تأمین بودجه مورد نیاز هنوز به اجرا گذاشته نشده است و هنوز برای حجیم‌رو به ازدیاد زیانه در این منطقه اقدام اصولی صورت نگرفته است.

بنابر این تأثیر ندهنده توجه به توصیه‌های زیر می‌تواند در حفظ این حوزه مهم و حیاتی آب تهران راهگشا باشد:

● توقف تعریض راه قشم 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 پیش‌گفته نتیجه‌های 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 پاسخگوی 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؟



تهران: رودخانه‌ها

توسعه محله‌ای

چشم‌انداز توسعه پایدار شهر تهران

اسماعیل جعفری

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

زمینه‌ها و اهداف

توسعه محله‌ای (community development) تا حد زیادی عبارت است از توسعه سرمایه اجتماعی در سطح همسایگی و محلی، که فقدان آن، افراد و خانواده‌ها را به‌لرزه می‌کشانند و این امر عوارض روان‌شناختی، فرهنگی و اجتماعی زیادی را به بار می‌آورد. بدین دلیل همایش «توسعه محله‌ای» تنها یک عنوان نیست بلکه فرصتی برای طرح تفکر جدید در حوزه مباحث فضایی شهرنشینی است.

در فراخوان همایش آمده است: «به منظور شناخت و دستیابی به مانی، الگو و روش‌های توسعه محله‌ای به مثابه چشم‌انداز توسعه پایدار شهر تهران و توانمندسازی، افزایش ظرفیت و ارتقای کیفیت زندگی در محله‌های شهری تهران این همایش برگزار می‌گردد.»

مسئول برگزاری همایش توسعه محله‌ای درباره زمینه‌های شکل‌گیری این همایش ضمن تخیل عوامل ناپایداری شهر تهران گفت: «تجربه دهه‌های اخیر بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و نیز برخی از کشورهای در حال توسعه در ساعاندنی مدیریت شهرهای بزرگ و مدرن می‌تواند به الگوی مناسبی برای برون رفت از این چالش‌ها تبدیل شود. این الگو همان است که در مقوله «توسعه پایدار شهر» و در حوزه مطالعات اجتماعی در سطح خرد و کلان بررسی می‌گردد. در این الگو درباره خردترین واحد یعنی «محله» مطالعه، سیاست‌گذاری، مدیریت و برنامه‌ریزی انجام می‌گیرد. بنابراین دیدگاه خردنگر که مبتنی بر مهندسی اجتماعی جزء به جزء است، جایگزین نگرش کلان می‌شود. در دیدگاه خردنگر، پژوهشگران و مدیران بررسی و حل مسائل شهر را از کوچک‌ترین واحد یعنی محله آغاز می‌کنند. او افزود: «این ریاضت در وهله اول به توسعه منابع انسانی و در مراحل بعدی به ایجاد ظرفیت‌های نهادی، تمرکززدایی، تعاملات بیادین، تقویت اجتماعات محله‌ای و ارتقای میزان مشارکت مدنی می‌انجامد.» در ادامه این نشست جعفر بای مدیر امور علمی همایش ضمن اشاره به اجرائی کردن مقالات و نشست‌های علمی مطرح شده در همایش به وسیله مدیریت اجرایی در خصوص محورهای مورد بحث و تعداد مقالات لرسال شده به دبیرخانه همایش گفت: «با توجه به بررسی‌های انجام شده در شورای علمی همایش، هشت

گسترش ایات‌مان‌نشینی و فقدان حس تعلق به مکان، ابزاری شدن نقش شهر نشینان در محیط کار و زندگی از شهروندان شهرهای بزرگی چون تهران، جماعتی تنها می‌سازد که نبود عرصه عمومی و سرمایه اجتماعی "social capital" در بین آنها نمایان است. این در حالی است که در گذشته نه چندان دور محله‌بندی و محله‌ای زندگی کردن با ویژگی‌هایی همچون کنترل اجتماعی، شناخت، همگاری و تعامل، گذشت و ایثار استخوانبندی میکرد شهر بود. ولی به دلایل گوناگون همچون گسترش زیاد از حد فضایی شهرها، استفاده از فناوری بدون بومی کردن آن، مهاجرت‌های روستا شهری و شکل‌گیری همسایگی‌های بدون آشنایی، «محله‌بندی» یکبارزه از هم یانیده شده است. از جمله شهرهایی که این ناپیوستگی در آن شکل گرفته، شهر تهران است. به نظر می‌رسد در شرایط کنونی با چالش‌های عمیق فضایی فراروی کلان شهر تهران، توسعه محله‌ای می‌تواند چشم اندازی برای توسعه پایدار باشد. اکنون مراکز مسکونی در تهران تبدیل به خوابگاه و محل استراحت شده‌اند و مفهوم خانه و هویت جمعی آدم‌ها در لایه‌های بعدی ناموزون آهن و سیمان در ایات‌مان‌ها کم شده و «کوچه باغ‌ها» در امتداد افسار گسیخته اسقالت بزرگراه‌ها، اتوبان‌ها و ماشین‌ها محو گردیده است.

اما تجربه‌های گوناگون نشان می‌دهد که می‌توان محله‌ای زندگی کرد و جهانی اندیشید و این دو تعارضی با هم ندارند و در شهرنشینی در حال گسترش، بازگشت به عناصر سرکوب شده‌ای چون محله، هویت اجتماعی محلی، سرمایه اجتماعی و تعلق مکانی امکان‌پذیر است.

بر همین اساس با همکاری مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی، دانشگاه‌های تهران، تربیت مدرس، شهید بهشتی، علامه طباطبائی، علم و صنعت و شهرداری تهران، همایش علمی-کاربردی با نام «توسعه محله‌ای، چشم‌انداز توسعه پایدار شهر تهران» در اسفندماه سال ۱۳۸۳ در تالار علامه امینی دانشگاه تهران برگزار گردید. آنچه در پیش رو دارید، گزیده‌ای از زمینه‌ها، اهداف، محورها، مقالات، نشست‌ها و نتایج این همایش است.



سرفصل برگزیده برای همایش عبارت بودند از: ۱- مفاهیم رویکردهای نظری و تجارب جهانی توسعه محلی ۲- مدیریت توسعه محله‌ای ۳- هویت و فرهنگ محله‌ای ۴- سازمان و اجتماع محله‌ای ۵- اقتصاد محله‌ای ۶- امنیت اجتماعی در سطح محله‌ای ۷- ایمنی و مسائل زیست محیطی ۸- توسعه فضایی و کالبدی محله‌ای.

از کل مقالات ارسال شده - ۱۴۹۴ مقاله - ۲۸۹ مقاله برگزیده شد. ۸۱/۳ درصد ارائه‌دهندگان مقالات منتخب به همایش، دارای مدرک مقطع دکتری تخصصی و ۱۸/۷ درصد دارای مدرک کارشناسی ارشد بوده‌اند که با توجه به محدودیت زمانی و مکانی ۳۲ مقاله ارائه و حدود ۹۰ مقاله به صورت پوستر و تابلو ارائه شدند.

مقالات و نشست‌های علمی همایش

در این همایش در هر محور ۴ مقاله علمی - کاربردی و در مجموع با توجه به محورهای هشت‌گانه ۳۲ مقاله ارائه شد، که به دلیل گستردگی حجم مقالات و مطالب آنها پس از ذکر عنوان مقالات و نام ارائه‌دهندگان در هر محور تنها گزیده‌ای از محتوای یک مقاله مطرح می‌شود.

مقالات ارائه شده در محور اول «مفاهیم، رویکردهای نظری و تجارب جهانی توسعه محلی» عبارت‌اند از:

۱- ظرفیت‌سازی توسعه محله‌ای، محمدتقی بایاچی (دکتری تخصصی طراحی شهری) ۲- تکنولوژی سیستم‌های اطلاعاتی و اجتماعات محله‌ای پایدار، علی گلی (دکتری تخصصی جغرافیا و برنامه‌ریزی) ۳- توسعه اجتماعات محلی، شالوده پایدار کلان‌شهرهای جنوب، مظفر صراف (دکتری تخصصی برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای).

مظفر صراف عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی در مقاله خود ضمن تحلیل شالوده‌پایداری کلان‌شهرهای جنوب به رابطه موضوعاتی همچون جهانی شدن و توسعه کلان‌شهرهای جنوب و چستی توسعه اجتماعات محلی پرداخت و گفت: «توسعه اجتماعات محلی در محیط حکومت‌شایسته (good governance) و با جامعه مدنی فعال به بار می‌نشیند و پایداری کلان‌شهر را شالوده‌ریزی می‌کند. گره‌گشایی تهدیدها و مشکلات متفاوت در کلان‌شهرهای جنوب، ضرورت توسعه اجتماعات محلی را اجتناب‌ناپذیر کرده است.» نتیجه این مقاله بیان می‌کند که: «در فرایند توسعه اجتماعات محله‌ای و محلی نقشی برای مدیریت کلان‌شهری تعریف می‌شود که درونمایه آن «مدیریت کلان‌شهری» چرخش از کار «برای» اجتماعات به سوی کار «با» اجتماعات و در نهایت کار «به وسیله» اجتماعات محلی است و برنامه‌ریزان نقش خود را به نقش میانجی و تسهیل‌کننده‌یادگیری اجتماعی و توانمندسازی تبدیل می‌کنند.»

چهار مقاله محور دوم «مدیریت توسعه محله‌ای» عبارت‌اند از: ۱- مدیریت توسعه و اداره امور با محوریت محله با تأکید بر تجربه‌های یونسکو، محمد توکل (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی) ۲- فناوری اطلاعات و ارتباطات، ابزار توسعه محله‌ای شهر تهران، علی‌اکبر جلالی (دکتری تخصصی برق) ۳- روند نهادینه شدن شوراهای اسلامی شهرها در ایران، حسین

یحیی کبان تاج بخش (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی و شهرسازی) ۴- آیا می‌توان مدیریت و توسعه شهرها را بر پایه محله‌ها بنا نهاد؟، علی‌مدنی پور (دکتری تخصصی شهرسازی). علی‌مدنی پور عضو هیئت علمی دانشگاه نوکاسل انگلستان در مقاله‌اش به چرایی بازگشت جامعه‌شناسان، برنامه‌ریزان و طراحان شهری به محله‌ها و جوامع خرد شهری پرداخت. بحث اصلی مقاله این بود که: «تعمیل به ایجاد محله‌های خرد و مجزای شهری بر پایه ساختارهای سیاسی، اقتصادی و فرهنگی جوامع جدید شکل گرفته است و علل این تمایل ریشه در آن دارد که محله‌ها را وسیله‌ای برای مدیریت شهری، توسعه پایدار، کارکرد بازار و نظایر اینها قلمداد می‌کنند.»

مقالات ارائه شده در محور سوم با عنوان «هویت فرهنگی محله‌ای» عبارت‌اند از: ۱- فرهنگ محله‌ای زیستن در شهرهای ایران با ریشه‌ها و گرایش‌ها، منصور قلامکی (دکتری تخصصی معماری) ۲- بازشناسی هویت فرهنگی و تعلق اجتماعی در محله‌های شهری، محمدرضا پورجعفر (دکتری تخصصی شهرسازی) ۳- مسجد الگوی جامعه دینی، هویت بخش محله، محسن الویری (دکتری تخصصی تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی) ۴- کوی و برزن و جغرافیای فرهنگی، میرجلال‌الدین کزازی

(دکتری زبان و ادب پارسی).

محمد رضا پورجعفر، عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس با اشاره به مفهوم محله و تغییرات فضایی آن در دهه‌های اخیر گفت: «با اینکه در برخی موارد بازشناسی عناصر اصلی هویت فرهنگی محله در روند چند دهه اخیر به تدریج تضعیف در مواردی دچار پیشانی و استحاله و قسمتی از اشکال جدید آن نیز باز تولید و بهینه شده‌اند؛ این کار فی نفسه کاری علمی - بنیادی است و کاربرد مبنای استوار عناصر فرهنگ مادی و معنوی آن به عنوان راهبرد در توسعه محله‌های جامعه جدید ایران و تهران نیز خالز اهمیت اساسی است» از نتایج حاصل از این مقاله پیشنهاد «شورای جامع برنامه‌ریزی محله» متشکل از نمایندگان شوراهای مختلف محله برای بررسی معضلات محله و توسعه محله‌ای و مشارکت فعال مردمی بود.

۳ مقاله ارائه شده در محور چهارم، «سازمان و اجتماع محله‌ای» عبارت‌اند از: ۱- سرمایه اجتماعی، رویکرد دارایی مبنای برای توسعه اجتماعات محله‌ای، مریم شریفیان ثانی (دکتری تخصصی علوم اجتماعی) ۲- کارکردهای نهادهای محله‌ای و رابطه آن با امنیت اجتماعی، خدیجه سفیری (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی) ۳- نقش مسجد در ایجاد و تقویت هویت محله‌ای، سعید مؤیدفر (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی) ۴- ارتباطات انسانی، توسعه محله‌ای در شهرها، باقر ساروخانی (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی).

باقر ساروخانی، عضو هیئت علمی دانشگاه تهران با تحلیل روند شهری شدن، به دیدگاه جامعه‌شناسی چون ژان کازنو، دیوید رابینز و تویس پرداخت و گفت: «دیوید رابینز در یکی از آثارش از پدیده‌های تنه‌ها سخن به میان می‌آورد. به نظر او انسان جدید دو فرضی خاص حیات می‌گذراند و از یک سو در درون آقیانوسی از جمعیت به سر می‌برد که خود در حیات تاریخی انسان‌ها بی‌سابقه است و از سوی دیگر با تنه‌هایی خادی مواجه است» او با اشاره به اینکه در تاریخ، بزرگ‌ترین هراس انسانی،

انزوا و تنه‌ها ماستن است، گفت: «کاهش ارتباطات انسانی و سطحی شدن و ناپایداری آن به بسط جرائم در درون حیات شهری منتهی می‌شود. دزدان و تبهکاران به جای فرار به کوهستان به شهرها روی می‌آورند و در درون آن‌ها جمعیت بناه می‌جویند. اگر قرار است که امنیت انسانی ارتقا یابد، باید امنیت ارتباطی بسط پذیرد.» در این مقاله توسعه محله‌ای از منظر ارتباطات انسانی تحلیل و بررسی شد.

مقالات ارائه شده در محور پنجم با عنوان «اقتصاد محله» عبارت‌اند از: ۱- توسعه پایدار از طریق توانمندسازی جوانب محلی، غلامرضا شیخ (دکتری تخصصی علوم و مواد) ۲- تجلی فضای اقتصاد نفس در شهر تهران، کمال اظهاری (کارشناس ارشد اقتصاد، محقق و پژوهشگر) ۳- فقرزدایی، توانمندسازی در سطح محله‌های شهری، محمد رضا بزرگر (دکتری تخصصی شهرسازی) ۴- نحوه تأمین مالی کالاهای عمومی محلی؛ محوری بر تجربه ده ساله اخیر شهر تهران، الیاس نادران (دکتری تخصصی اقتصاد).

محمد رضا بزرگر، عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز با تحلیل مفاهیم فقرزدایی، توانمندسازی و کارآفرینی در سطح محله‌های شهری در شیراز گفت: «هدف این مقاله عبارت است از ۱- احیای نقش تاریخی و فرهنگی شیراز از طریق مشارکت ذان مردم در ایجاد متاعلی که تولیدات آنها نمایانگر هویت و سبستگی‌های بومی است ۲- بالا بردن درآمد و تشویق ساکنان به ادامه سکونت در بافت قدیمی ۳- بستر سازی برای رونق گردشگری در بافت قدیم شیراز به وسیله مردم و ساکنان آن ۴- برنامه‌ریزی و جهت‌دهی به مداخلات شهرداری و مدیریت شهری شیراز به صورت مداخله مثبت، سازنده، توسعه پایدار و همگام با مردم ۵- دستیابی به برنامه‌ریزی جامع برای حضور و مشارکت نیروهای بومی در جهت توسعه و بهبود زندگی مردم و ساکنان محله.»

محور ششم همایش، «امنیت اجتماعی در سطح محله‌ای» بود. در این محور به بررسی آسیب‌ها و جرائم محله‌ای، امنیت اجتماعی



همایش توسعه محله‌ای



با نگرش محله‌ای، کارگرد نهاد‌های محله‌ای در تأمین امنیت اجتماعی، امنیت گروه‌های منی و جنسی آسیب‌پذیر و مواردی از این دست پرداخته شد. مقالات ارائه شده در این محور عبارت بودند از: ۱- امنیت شهری (ارزیابی کارایی خدمات انتظامی و امنیتی در نظام مدیریت شهری)، بهمن کارگر (دانشجوی دکتری تخصصی جغرافیا) ۲- مردم تهران، محله، محله‌گرایی و توسعه محله‌ای، تقی آزاد ارمکی (دکتری تخصصی جامعه‌شناسی) ۳- درآمدی بر آسیب‌های جزایر محله‌ای، مطالعه تطبیقی «فرانسه»، علیرضا جمشیدی (دکتری تخصصی حقوق) ۴- آسیب‌شناسی نظام آموزش مدرسه‌ای از نظر کارکردهای اجتماعی محله‌ای، محمود مهرمحمدی (دکتری تخصصی تعلیم و تربیت).

تقی آزاد ارمکی در مقاله خود در این محور گفته: «تصور روشنی در میان مردم و متخصصان از محله‌های تهران وجود ندارد. مردم تهران بیشتر با پلاک منزل، شماره یا اسم [پارتمان، اسم و شماره کوچه، نام خیابان و میدان و منطقه‌بندی شهری آشنا هستند تا محله و فضای فرهنگی، اجتماعی و تاریخی مستقر در آن. در حالی که به نظر می‌آید عامل اصلی هویت دهنده به مجموعه خانه، آپارتمان، کوچه و خیابان، بستر محله است.»

«ایمنی و مسائل زیست محیطی»، محور هفتم همایش توسعه محله‌ای بود. در این محور آسیب‌شناسی و بهبود کیفیت زیست محیطی محله‌های شهری، مدیریت محله‌ای بهداشت و سلامت، مدیریت سوانح و خود امدادی محله‌ای، بهداشت محیط در محله سالم و بازآفرینی نقش مردم در توسعه فضاهای سبز محله‌ها، مورد بحث و هم‌اندیشی قرار گرفته چهار مقاله ارائه شده در این محور عبارت بودند از: ۱- ایمنی و مسائل زیست محیطی، مدیریت سوانح و خود امدادی محله‌ای، سید بهشید حسینی (دکتری تخصصی معماری) ۲- نقش خود امدادی محله‌ای در مدیریت سوانح شهری با شعار (هر خانواده یک امدادگر)، علیرضا فلاحتی (دکتری تخصصی معماری) ۳- نقش مشارکت‌های مردمی در مدیریت ایمنی محله‌های شهری (مدیریت ایمنی پارک‌ها)، حسن علی لقای (دکتری تخصصی شهرسازی) ۴- بازآفرینی باغ‌های سنتی ایران با انکا بر مشارکت مردم و محله‌ها، اسماعیل کهرم (دکتری تخصصی محیط زیست)، دکتر اسماعیل کهرم، عضو هیئت علمی دانشگاه آکسفورد انگلستان با اشاره به ارزش‌های گذشته محله‌های شهری، از نبود آنها در شرایط کنونی به عنوان معضل شهری نام برد و گفته: «در شهرهای امروز جهان، مسایقه‌ای بی‌امان برای جدایی از طبیعت در جریان است و هر روز زکوردی تازه و بی‌سابقه به دست می‌رسد. در تهران رویش هندسی سیمان و سنگ، کوچک‌ترین جای پای طبیعت را محو کرده است. رنگ سبز آهسته آهسته حتی در اذهان مردم محو می‌شود و جای خود را به رنگ مورد سلیقه مجموعه‌سازان می‌دهد.» او همچنین در ادامه مباحث خود گفت: «قدیمی‌های تهران، محله را بهتر درک می‌کنند و برای جوانان امروز این مفهوم معنای چنانی ندارد.»

محور هشتم با عنوان «توسعه فضایی و کالبدی محله‌ای» با عناوینی چون روش‌های بهبود ساختاری - کالبدی محله‌های شهری، طراحی محیطی - فضایی برای ساماندهی نظام محله‌ای، تناسب توسعه فضایی با کارکردهای محله‌ای، کارکردهای

آرام‌سازی سیمای کالبدی محله‌های شهری و مواردی از این دست مورد بحث و گفت‌وگو قرار گرفت. چهار مقاله ارائه شده در این همایش عبارت بودند از: ۱- طراحی شهری در مقیاس کوچک، رویکرد به سوی جوامع پایدار، شهرزاد فریادی (دکتری تخصصی شهرسازی) ۲- مقایسه محله‌های تهران با معیارهای محله پایدار از نظر شهرسازی، اسماعیل شبعه (دکتری تخصصی شهرسازی) ۳- برنامه‌ریزی ممکن و نقش نهادهای محله‌ای، محمدمهدی غریزی (دکتری تخصصی شهرسازی) ۴- چگونگی الگوی‌پذیری و ساماندهی فضایی کالبدی محله، سیدمحسن حبیبی (دکتری تخصصی شهرسازی).

سیدمحسن حبیبی عضو هیئت علمی دانشگاه تهران از جمله ارائه‌دهندگان مقاله در این محور بود. او ضمن اشاره به موضوع محله و محتوای شهرسازی آن گفت: «آهنی که از طریق ترکیب‌های توده و فضایی پر و خالی روی گرفته و رخسارده گشاده در فضای محله تولید می‌شود تأثیری مستقیم بر رفتارها و هنجارهای ساکنان و عابران محله دارد و آنان را به هم‌آوایی و همخوانی با خود و با هم دارد. محله دارای هویتی جمعی است که در جریان تحول تاریخی از نسلی به نسل دیگر، ابعاد کالبدی آن به ابعاد فرهنگی و معنایی نیز دست می‌یابد.»

اختتامیه همایش

در مراسم اختتامیه همایش بر اجرایی کردن مباحث مطرح شده در شهر تهران تأکید شد. به نظر می‌رسد شهرداری تهران برای تحقق نتایج این همایش و به طور کلی توسعه محله‌ای که از آن هم‌گریزی نیست باید دو اقدام را به صورت جدی پیگیری کند: اول آنکه از طریق رسانه‌های عمومی در تقویت و فرهنگ‌سازی توسعه محله‌ای گام بردارد و دوم اینکه باید در پی به تصویب رساندن سندی به نام سند توسعه محله‌ای در نظام شهرنشینی باشد که از این طریق، توسعه محله‌ای در حد شعار و همایش و کتاب‌هایی در کتابخانه‌ها باقی نماند.

سمینار یکروزه سند ملی توانمندسازی اسکان غیررسمی

محمد حسین یوجانی

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

نذارند.»

معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با اشاره به تأکیدات مرکز اسکان بشر سازمان ملل «هیئت» گفت: «راهبردی سه‌وجهی در سطوح مختلف برای پیشگیری و درمان اساسی مشکل سکونتگاه‌های غیررسمی لازم است. این راهبرد سه‌وجهی عبارت است از: الف- ارتقا بخشی و بهسازی محله‌های فقیرنشین، ب- توسعه شهری و ج- توسعه منطقه‌ای.»

مقیمی در ادامه به شرح اقدامات گذشته و آتی سازمان شهرداری‌ها و دهیاتی‌های کشور در زمینه ساماندهی اجتماعات خودانگیخته پرداخت. او از جمله برنامه‌های آینده این سازمان در دفتر مدیریت توسعه شهری را چنین عنوان کرد: «تشکیل بانک اطلاعاتی حاشیه‌نشینی به منظور سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در سال‌های آتی. تخصیص اعتبار لازم به شهرداری‌های دارای معضل به منظور توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی، تدوین سند فرابخشی حاشیه‌نشینی برنامه چهارم توسعه به منظور جذب اعتبارات ملی و درگیر کردن دستگاه‌های دولتی برای حل معضل حاشیه‌نشینی، توانمند کردن شهرداری‌ها در زمینه اصلاح قوانین و مقررات، ساختار تشکیلاتی امکانات و تجهیزات و نظایر اینها به منظور اجرایی کردن راهکارهای توانمندسازی و بهسازی.»

در ادامه همایش خواجه دلویی معاون وزیر مسکن و شهرسازی به بررسی و تحلیل چگونگی شکل‌گیری اجتماعات اسکان غیررسمی در ایران پرداخت و شیوه برخورد با سکونتگاه‌های غیررسمی و توانمندسازی آنها را با محوریت مشارکت ساکنان مورد تأکید قرار داد. وی در خصوص موضوع توانمندسازی اجتماعات خودانگیخته گفت: «اسکان غیررسمی پدیده‌ای است که به دنبال تحولات ساختاری و بروز مسائل و مشکلات اقتصادی-اجتماعی، مانند جریان سریع شهرنشینی و مهاجرت روستایی و رانده شدن افراد تهیدست شهری به نواحی اسب پذیر شهری به وجود آمده است. این مشکل شهری صرفاً مسئله‌ای کالبدی نیست و از عوامل کلان ساختاری در سطح ملی و منطقه‌ای ناشی می‌شود، رشد فزاینده جمعیت شهری نسبت به توسعه و گسترش ارائه خدمات و تسهیلات سازمان‌های دولتی و غیردولتی و نبود راهکارهایی در زمینه برآوردن نیازهای سکوتی و سرپناه‌افشار کم درآمد در فضای رسمی و برنامه‌ریزی شده شهر، اسکان غیررسمی را به گونه‌ای بی‌سابقه گسترش داده است. او همچنین یکی از علل شکل‌گیری این اجتماعات را فقدان مدیریت کارآمد دانست. معاون وزیر مسکن و شهرسازی با اشاره به اقدامات این وزارتخانه و سازمان عمران و بهسازی شهری، برخی از نتایج این اقدامات را در آغاز برنامه چهارم توسعه در زمینه توانمندسازی و بهسازی اجتماعات غیررسمی مدین شرح بیان

سکونتگاه‌های خود انگیخته (غیررسمی) و نابسامان شهری، در واقع شکل بی‌ضابطه‌ای از تجمع مکانی گروه‌های کم درآمد غالباً مهاجر، در نقاط اسب‌پذیر شهرهاست که به صورت خودرو و بدون درایت مجوز رسمی از نهاد‌های قانونی شهر ایجاد می‌گردند. منابع شواهدات جهانی و حتی در ایران، این پدیده، پدیده‌ای موقتی و رو به زوال نیست، بلکه دست کم در شرایط کنونی رو به گسترش است. وجود یک هکتار جمعیت شهرهای تهران، مشهد، اهواز، بندرعباس، کوهپایه‌ها، تبریز و زاهدان در اجتماعات خودانگیخته و غیررسمی و رشد سریع آنها، هشدار برای پرداختن جدی به این مسئله است که طی چند سال گذشته نهادها و سازمان‌های ذی ربط را به عکس العمل نسبت به این پدیده اجتماعی-اقتصادی واداشته است. نتیجه تلاش‌های مشترک وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و وزارت کشور، ارائه پیشنهاد سندی به نام «سند توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی» به هیئت دولت بود. سند مذکور در تاریخ ۱۳۸۲/۱۱/۱۹ به تصویب رسید و در اجرای بند ۲ مصوبه آن، ستادی تحت عنوان «سند ملی توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی» در ابتدای سال ۱۳۸۳ شکل گرفت.»

از آنجا که شهرداری‌ها به عنوان نهادی محلی، اصلی‌ترین سازمان درگیر با این اجتماعات هستند، همایش یک روزه‌ای به نام «شهرداری‌ها و توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی» به وسیله مرکز پژوهش‌های شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها و دهیاتی‌های کشور و سازمان عمران و بهسازی شهری وزارت مسکن و شهرسازی با حضور مسئولان ذی ربط، کارشناسان، استادان دانشگاه، برخی از اعضای شوراهای شهرها و کارشناسان امور شهری در شهرداری‌های کشور، در اسفند ماه سال ۱۳۸۳ برگزار شد.

در ابتدای همایش محمد حسین مقیمی رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاتی‌های کشور و رئیس کمیته راهبردی سند توانمندسازی و بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی بعد از اشاره به این مطلب که داشتن مسکن متناسب با نیاز، حق هر فرد و خانواده ایرانی است افزود: «گسترش محله‌های فقیرنشین تنها ناشی از رشد سریع جمعیت و مهاجرت و عوامل ساختاری نیست، بلکه باید آن را از نتایج شکست قوانین و سیاست‌های مسکن و نظام‌های تأمین زمین و زیرساخت‌های شهری و ملی رایج برشمرد. در واقع در شرایطی که قوانین و مقررات موجود در تأمین رسمی نیازها از جمله مسکن ناتوانند، فقرا راهی جز رفتن به راه غیر رسمی



رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاتی‌های کشور

کرد: «تصویب سند ملی توانمندسازی؛ تشکیل ستاد ملی توانمندسازی با حضور ۸ وزیر و ۲ رئیس سازمان؛ آغاز پروژه‌های همکاری با بانک جهانی؛ تشکیل دبیرخانه ستاد ملی در سازمان عمران و بهسازی بر اساس بند دو مصوبه سند تهیه و تدوین آیین‌نامه‌های ستاد ملی و ستادهای استانی توانمندسازی و بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی؛ مستندسازی اقدامات و چاپ و انتشار مدارک تهیه طرح توانمندسازی و بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی در شهرهای اهواز محله ملاشیه، زاهدان محله پایانیان، و کرمانشاه محله جعفر آباد؛ انتخاب شهرهای سنندج، ایلام، همدان، ارومیه و تبریز به منظور تهیه طرح مطالعاتی و اقدامات دیگر».

دو دیدگاه علمی در باب اجتماعات غیررسمی

«پیشداوری‌های ناروا درباره اسکان غیررسمی» عنوان سخنرانی پرویز پیران محقق پیشرو در زمینه اجتماعات خودانگیخته بود. پیران ضمن مثبت خواندن سند توانمندسازی و بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی و پیش بینی چشم‌انداز روشن برای این سند به شرط رعایت و اجرای همه‌وجه ذکر شده، بحث خود را با موضوع پندارهای ناروا در زمینه اسکان غیررسمی شروع کرد. وی با اشاره به اینکه تقریباً معضل اصلی شهرهای کشور، رشد در حال گسترش اجتماعات خود انگیخته است گفت: «یک مسئله اساسی زدودن پندارهای ناروا نسبت به این موضوع در بین عامه مردم، مسئولان کشور، دست‌اندرکاران، واحدهای اجرایی و از طرفی در بین ساکنان این مناطق و پژوهشگران و محققان در این زمینه است».

او گفت: «ما با مجموعه‌ای از لاطانات درخصوص اسکان غیررسمی مواجهیم که از طرف مراکز تحقیقاتی و علمی مطرح می‌شود و از طریق رسانه‌های عمومی، گسترش پیدا می‌کند. از جمله این پندارهای غلط «مهاجرت بی‌رویه» است که بارها همه شنیده‌اند. ولی واقعاً مهاجرت بی‌رویه یعنی چه و «مهاجرت با روپنه» کدام است؟ تعریف واقعی مهاجرت همانا هوشمندانه‌ترین تصمیم یک روستایی در برابر رهایی از جانش‌های همچون فقر، بیکاری، نداری و مانند اینهاست. اگر مهاجرت شکل نمی‌گرفته دولت‌های جهان سومی همچون ما با معضلات جدی چون شورش‌های دهقانی رو به رو بودند. بنابراین مهاجرت‌های روستایی جانشین شورش‌های دهقانی‌اند.» دومین پندار غلط مورد تأکید پیران واژه حاشیه نشینی بود. او در این مورد بیان کرد: «هر واژه تأثیرگذاری خاصی به دنبال دارد. نگرانی من از واژه حاشیه نشینی به دلیل تأثیر این واژه بر باز تولید مشکلات اجتماعی مناطق اسکان غیررسمی است. نهادینه شدن این مفهوم در بین اجتماعات، به معنی باور به حاشیه‌ای بودن، زیادی بودن و غیرقانونی بودن در بین ساکنان این سکونتگاه‌هاست. افزون بر اینها سوء استفاده مأموران خرده بانی حکومتی از مفهوم این واژه، برای اتفاقات وحشتناکی که در این مناطق افتاده و خواهد افتاد، کافی است که درخصوص بار مفهومی این واژه نگران باشیم. پندار غلط دیگری که درباره این اجتماعات به کار می‌رود، اتلاق کردن معضل اجتماعی به این اجتماعات و حتی گاهی آسیب اجتماعی است. اما واقعیت این است که اجتماعات خود انگیخته و غیررسمی

راهبرد کاهش بی‌خانمانی و خیابان خوابی بوده است و به نوعی راهکار کاهش جرایم شهری است».

دکتر پیران حتی واژه توانمندسازی را نیز ناصحیح دانست و گفته: «نباید فراموش کرد که این افراد به قول ما «ناخواننده» در بدترین شرایط فشار، تحقیر و سرکوب و دستگیری، شهرهای ۲۰۰ هزار نفری ساخته‌اند. پس چگونه می‌توان گفت که توانمند نیستند؟ مقایسه بین میزان ساخت و سازهای دولتی - یا در نظر گرفتن بهره‌مندی از تعام منابع رانته از جمله نفت - و ساختوسازها در این اجتماعات با دست خالی، نشان از توانمند بودن آنها دارد.» او درخصوص بهبود شرایط این اجتماعات، به نقش مشارکت فعال ساکنان آنها اشاره کرد و نقش نهادهای دولتی و عمومی را در این زمینه تسهیل‌گری و هدایت دانست و یکی از راهکارهای بهبود این اجتماعات را ترکیب دانش بومی و دانش تخصصی بیان کرد.

جدا از بحث‌های ساختاری و کلان در باب اجتماعات خودانگیخته که در قالب طرح آمایش سرزمین و تعادل‌های منطقه‌ای بایستی در چشم‌انداز بلندمدت تحقق یابند، سهمی از چاره‌جویی در باب اسکان خود انگیخته بایستی به نیازهای روزمره ساکنان و مشکلات کنونی آنها اختصاص یابد. به عبارتی نمی‌توان به امید تعدیل ساختاری و تعادل منطقه‌ای، شرایط وخیم و ناسامان این اجتماعات را در زمان حال نادیده گرفت.

«جانش‌های اسکان غیررسمی و راهکارهای ساماندهی آن با توجه به سند توانمندسازی» عنوان سخنرانی مظفر صرافی در همایش بود. او ضمن تأکید بر راهکارهای ساختاری و کلان، مهم‌ترین راه حل فرا روی این اجتماعات را در شرایط کنونی توانمندسازی اجتماعی و بهسازی کالبدی دانست. وی گفت: «نگرانی از پدیده اسکان غیررسمی ناشی از خارج‌بودن از چارچوب برنامه‌ریزی شهری رسمی و شکل‌گیری شتایان و پایین بودن کیفیت ساخت و سازها است. این اجتماعات دارای پوستگی عملکردی یا شهر اصلی‌اند اما گسست کالبدی عمیقی با شهر دارند. واقعیت این است که به دلیل کمبود خدمات شهری و تراکم زیاد جمعیت کم درآمد و عمدتاً مهاجر، این فضاها مستعد آسیب‌هایی می‌شوند اما خود این فضاها به دلیل آسیب شکل نگرفته‌اند. ساکنان این اجتماعات دارای توان‌های زیادی هستند که نادیده انگاشته شده است. در صورت توجه به توان‌های موجود این اجتماعات چرخه‌ای باثباته برای ارتقا به راه خواهد افتاد. به هر حال پدیده اسکان غیررسمی نه تنها پدیده‌ای رو به زوال نیست بلکه ماندگار و رو به گسترش است. در این زمینه نیز ضعف مدیریت شهری در استفاده از فرصت‌های توسعه کاملاً مشهود است».

صرافی درخصوص ضرورت بهسازی اسکان غیررسمی به مواردی همچون: امنیت و ایمنی برای ایفای نقش کلان شهری، حقوق شهروندی و عدالت اجتماعی، کاهش هزینه‌های اجتماعی در آینده، گریز ناپذیر بودن مهاجرت فشار کم درآمد، افزایش انتظارات نسل دوم اجتماعات اسکان غیررسمی و مسائل بهداشتی و اجتماعی اشاره کرد و در پایان افزود: «چنین شکاف کالبدی از حیث عدالت اجتماعی و توسعه پایدار پذیرفتنی نیست» بعد از ارائه سخنرانی‌های علمی، نشست‌های تخصصی

برخی از پیشنهادها درباره سند که در نتایج حاصل از همایش مطرح شد عبارت بودند از:

- تکمیل اعضای ستاد ملی و استانی، حضور وزارتخانه رفاه، تعاون، ارشاد و آموزش و پرورش.

- تأکید بر شکل گیری مدیریت واحد شهری.

- ظرفیت سازی و توانمندسازی نهاد شهرداری در مواجهه با اسکان غیررسمی از طریق اصلاح قوانین و مقررات، تأمین منابع مالی، ارتقای کیفیت نیروی انسانی، اصلاح ساختار و تشکیلات با دیدگاه مشارکت با مردم و تأمین امکانات و تجهیزات در شهرداری‌ها.

- اصلاح بند ۶ مصوبه هیئت دولت و اعطای وظایف دبیرخانه ستاد اسکان به شهرداری‌ها.

- فراهم آوردن امنیت برای سکونتگاه‌ها براساس نظریه کارشناسی و تأکید بر ایجاد امنیت جمعی در محله‌ها به جای احساس امنیت جداگانه به صورت تک واحدی.

- تأکید بر مدیریت یکپارچه و هماهنگ زمین شهری.

- کارآمد کردن طرح‌های توسعه شهری و شواهد و مقررات و شیوه‌های تأمین مسکن و زمین از طریق تغییر رویکرد در تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری.

- بازسازی بافت‌های فرسوده با تراکم بالا برای افراد و گروه‌های کم درآمد به دلیل دارا بودن زیرساخت‌های شهری.

- اطلاع رسانی و روشن‌گری در مورد سند توانمندسازی و بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی.

- استفاده از تجارب جهانی در زمینه ایجاد فضای لازم برای افراد پایین دست اجتماع.

- شروعات بخشیدن به مقوله توانمندسازی.

- تقویت شهرتاری‌ها برای توانمندسازی مناطق اسکان غیررسمی.

لازم به ذکر است، نتایج به دست آمده از این مصاحبه به منظور بازنگری سند توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی به هیئت دولت فرستاده شده است.



معاون دبیر ستاد ملی اسکان

سه گانه‌ای با این محورها برگزار شد:

۱- بازنگری در سیاست‌های موجود تأمین فضای شهری برنامه ریزی شده برای کم درآمد.

۲- حق اقامت و امنیت سکونت به همراه مسئولیت مدنی.

۳- تقویت نقش و وظیفه نهادهای مدیریت محلی در فرایند توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی.

نتایج این نشست‌ها، در میزگرد زمینه‌های اجرایی شدن سند توانمندسازی و ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. دستاورد این نشست‌ها، ارائه پیشنهادهایی درخصوص ایجاد تغییرات لازم در سند توانمندسازی بود.



محله دانشمندان تهران

طراوت ۱۲+۱ در سیرجان

شهرداری سیرجان با همکاری و مشارکت سازمان‌های غیردولتی طرح «طراوت ۱۲+۱» را در آخرین روز نوروز به اجرا درآورد.

سیرجان با ۳۰۰ هزار نفر جمعیت، دارای مرز مشترک با ۴ استان اصلی کشور - یعنی فارس، کرمان، هرمزگان و یزد - است و از آنجا که شهری مرزی به شمار می‌رود، سالانه پذیرای میهمانان زیادی از استان‌های مختلف کشور است.

شهباز حسن‌پور، شهردار سیرجان با حضور در دفتر ماهنامه شهرداریها درخصوص چگونگی اجرای طرح «طراوت ۱۲+۱» توضیحانی داد.

وی در مورد فعالیت‌هایی که با همکاری سازمان‌های غیردولتی و شهرداری در سطح شهر به

در ۱۴ بهمن ماه سال ۱۳۸۳ فهرست کالاهای تولیدی مشمول عوارض به تصویب هیئت وزیران رسید

هیئت وزیران فهرست اقلام ۱۲۵ گروه کالاهای تولیدی مشمول عوارض را یک روز مانده به پایان مهلت قانونی آن (۱۵ بهمن ماه) تصویب کرد. این تصویب نامه به بند (ص) ماده ۳۱ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه کنندگان خدمات و کالاهای وارداتی موسوم به (قانون تجمیع عوارض) بازمی‌گردد.

برای دومین سال پیاپی نمایشگاه گل و گیاه در کهنک برگزار شد

شهرداری کهنک، در استان قزوین با هدف ایجاد فرهنگ توسعه و نگهداری فضای سبز در میان شهروندان اقدام به برگزاری نمایشگاه گل و گیاه کرد.

انجام رسیده است گفت: «در روز سیزدهم فروردین ماه اکثر خانوادها بنا به سنت دیرین نوروز برای سیزده عدد به دامن طبیعت می‌روند. لذا در این روز با همکاری تشکل غیردولتی «حفاظان طبیعت» به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست در مادی ورودی و خروجی شهر ۸ هزار کیسه زباله میان شهروندان توزیع شد. همچنین از شهروندان خواسته شد تا در هنگام بازگشت یا تحویل دادن کیسه‌های حاوی زباله و دریافت یک عدد کارت قرعه‌کشی در مسابقه‌ای که به منظور تشویق مردم برای پاکیزگی محیط زیست برگزار شده بود شرکت کنند».

وی افزود: «۹۵ درصد شهروندان با باز پس دادن کیسه‌های حاوی زباله از این طرح استقبال و در این مسابقه شرکت کردند» که به قید قرعه به ۱۵ تن از شهروندان جوایز نقدی اهدا شد. همچنین تشکل غیردولتی حفاظان طبیعت به منظور اجرای هرچه بهتر طرح «طراوت ۱۲+۱» در روز سیزدهم فروردین و جلب

در ماده ۳۱ این قانون میزان مالیات و عوارض دریافتی از انواع کالاها مشخص شده و در بند (ط) عوارض سایر کالاهای تولیدی به استثنای محصولات بخش کشاورزی که امکان استفاده از آنها به عنوان محصول نهایی وجود دارد سه درصد (۳٪) قیمت فروش (تو درصد (۲٪) مالیات و یک درصد (۱٪) عوارض تعیین گردیده است.

گفتنی است، عوارض این کالاها (کالاهای تولیدی که محصول نهایی شناخته می‌شوند) می‌بایست تا قبل از ۱۵ بهمن ماه هر سال برای اجرا در سال بعد به تصویب هیئت وزیران برسد تا دریافت عوارض قانونی در تولید کنندگان کالاهای مشخص شده امکان پذیر باشد.

فهرست اقلام ۱۲۵ گروه از کالاهای تولیدی موضوع بند (ه) ماده ۳ قانون تجمیع عوارض به پیوست تصویب نامه هیئت وزیران به کلیه سازمان‌ها و نهادهای مسئول ابلاغ شده است. فهرست جدید در مقایسه با

مشارکت کودکان، اقدام به توزیع دفتر نقاشی، مداد و خودکار در میان آنان کرد.

گفتنی است این شهرداری در سال گذشته با همکاری تشکل غیردولتی یاد شده از شهروندان درباره فعالیت‌های شهرداری نظرسنجی به عمل آورد.

در این نظرسنجی سؤالاتی چون «اگر شهردار بودید چه می‌کردید؟» ۵ اولویت مهم شهروندان کدام است؟ از اقدامات و فعالیت‌های شهرداری رضای هستند؟» مطرح گردید. از دو هزار فرم نظرسنجی که میان شهروندان سیرجانی توزیع شد، ۱۸۵۰ تکمیل و به شهرداری بازگردانده شد.

بر اساس آمار استخراج شده از این فرم‌ها، ۲۴ درصد مردم از فعالیت شهرداری اعلام رضایت کردند، ۲۰ درصد ناراضی بودند و ۶ درصد هوای منتقد داشتند، که این امر خود موجب تشویق کارکنان شهرداری برای اجرای بهتر سایر فعالیت‌ها شد.

فهرست سال گذشته گروه بیشتری از کالاهای تولیدی را در برمی‌گیرد به گونه‌ای که فهرست سال گذشته ۱۲۳ گروه کالاها در فهرست کالاهای مشمول عوارض قرار داده بود و امسال این تعداد به ۱۲۵ گروه کالا افزایش یافته است.

همچنین فهرست جداگانه‌ای از صنایع آلاینده‌ای به استناد ماده ۳ بند ه همین قانون به وسیله سازمان حفظ محیط زیست کشور، در فرجه قانونی (قبل از ۱۵ اسفند ماه سال ۸۳) منتشر شد که شهرداری‌ها بر اساس فهرست مذکور بایستی عوارض قانونی خود را در صنایع مذکور دریافت دارند.

ناگفته نماند که فهرست‌های مذکور طی بخشنامه‌های جداگانه‌ای برای ابلاغ به شهرداری‌ها و اجرای آن به وسیله سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به استناداری‌های سراسر کشور منعکس شده است.

این نمایشگاه امسال برای دومین بار به مدت ۲ ماهه اسفند و فروردین - از سوی شهرداری کهنک برگزار می‌شود.

رحیمی، شهردار کهنک، با اشاره به هدف برگزاری نمایشگاه گل و گیاه گفت: «شهرداری‌ها هر سال برای حفظ، نگهداری و توسعه فضای سبز شهرها هزینه بالایی صرف می‌کنند. این گونه نمایشگاه‌ها نه تنها شهروندان را با انواع گل و گیاه آشنا می‌سازند، بلکه سببی می‌شوند تا آنها از هزینه بالایی نگهداری از گل و



گیاه نیز اطلاع یابند و در نتیجه نسبت به نگهداری فضای سبز شهرشان بیشتر تلاش کنند». گفتنی است همزمان با برپایی نمایشگاه گل و گیاه ۳ هزار درخت از نوع پادام، کاج، توت، افغانی و ارشوان میان

شهروندان به صورت رایگان توزیع شد. یادآور می‌نماید سرانه فضای سبز شهر کهک ۱۰ متر است و ۵ بوستان در این شهر وجود دارد. لیکن یکی از مهیبه‌ترین بوستان‌های این شهر (محصوبیه) که به

خلخال گردشگری نیز اهمیت ویژه‌ای دارد به علت بنه ضعیف مالی شهرداری در مراحل نخست اجرایی بازمانده است.

کارت تبریک قمصر برای مسافران نوروزی

شهرداری قمصر نوروز امسال به منظور راهنمایی گردشگران و مسافران اقدام به تهیه و توزیع کارت تبریک راهنما در میان مسافران کرد. در صفحه اول این راهنمای گردشگری که به صورت کارت پستال تهیه شده است، عکسی از در مسجد قدیمی و تاریخی کاشان جانمایی شده است. با یادشدن این در عکسی از گل محمدی که نماد شهر قمصر است مشاهده می‌شود. همچنین تصاویر دیگری از نقاط تفریحی و گردشگری شهر قمصر همچون بوستان یام بهشت، بوستان حافظیه، بوستان نرجس، تندیس کلابچاش و مکان‌های دیگر در این راهنمای



گردشگری به کار گرفته شده است. در این راهنمای گردشگری مطالبی در مورد موقعیت جغرافیایی، تاریخی و مذهبی قمصر نیز آمده است. درباره پیشینه تاریخی این شهر چنین نگاشته شده است: «از سرگذشت و تاریخ قمصر به واسطه وقوع حوادث و سوانح طبیعی اطلاعات کامل و دقیقی در دست نیست؛ البته در چند منطقه از شهر قمصر سکه‌هایی به دست آمده که متعلق به دوره هخامنشیان، سلوکیان و ساسانیان است که حکایت از قدمت کهن این دیار دارد». در پشت این کارت راهنمای آثار تاریخی و نقشه شهر به همراه اطلاعات موردنیاز و ضروری همچون شماره تلفن و نشانی شهرداری، نیروی انتظامی، درمانگاه‌های شهر، هتل‌ها، رستوران‌ها، اورژانس، داروخانه‌ها و مواردی از این دست درج شده است.

پارک تفریحی-توریستی سامن در انتظار تأمین اعتبار

سامن از شهرهای جنوبی استان همدان است که به تازگی اقدامات احداث پارک توریستی - تفریحی سامن در آن انجام شده است.

این پارک به روی تپه مصلی در حال ساخت است و جاده اصلی شهر از کنار این تپه می‌گذرد. و از روی آن تمامی منظره شهر دیده می‌شود. در طراحی پارک توریستی - تفریحی سامن برای هرچه دلپذیر کردن محیط از امکانات طبیعی استفاده شده است تا شهروندان و مسافران خود را در دل طبیعت احساس کنند. برای این منظور از مصالح هماهنگ با شرایط طبیعی همچون سنگ‌های موجود در طبیعت در

طراحی و محوطه‌سازی پارک استفاده شده است. گفتنی است، برای این پارک امکاناتی چون مکان بازی کودکان، باشگاه ورزشی، رستوران، بیست شوچه‌سواری و اسکیت، آب‌نما، بوفه، سرویس بهداشتی، پارکینگ و موارد دیگر در نظر گرفته شده است. این پارک ۸ هکتار مساحت دارد و دارای ۳ فاز است که تاکنون یک فاز آن با هزینه‌ای نزدیک به ۳۵۰ میلیون ریال به بهره‌برداری رسیده است.

علی مرتضی میرزایی، شهردار سامن، با اشاره به اینکه ساخت کامل پارک سامن نیازمند ۵۰۰۰ میلیون ریال اعتبار است گفته: «برای اجرای کامل طرح پارک سامن نیازمند تأمین منابع مالی هستیم؛ زیرا بودجه شهرداری سامن کفاف احداث این پارک بزرگ را نمی‌دهد. امیدواریم با بیگیری‌هایی که از سوی شورای شهر و شهرداری به منظور جلب یاری معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور صورت گرفته است وام بلاعوضی یا وام درازمدت یا سود کم به این طرح تعلق گیرد تا این طرح هرچه زودتر به طور کامل اجرا شود و به بهره‌برداری برسد».

میرزایی با اشاره به اینکه پارک سامن پروژه‌های متنوعی و به نوعی ملی و از این رو نیازمند منابع مالی است گفت: «این پارک با اهداف تأمین خدمات موردنیاز برای شهروندان، ارائه خدمات به مسافران بین راهی و ایجاد فرصت برای کسب درآمد برای شهرداری به واسطه وجود رستوران و باشگاه ورزشی، در حال احداث است».



ارتقای مهارت‌های تاکسیرانان در مشهد

سازمان تاکسیرانی مشهد به منظور کاهش تخلفات تاکسی‌ها در سطح شهر و ارتقای سطح فرهنگ عمومی و حرفه‌ای تاکسیرانان، اجرای برنامه‌های آموزشی را در حوزه اقدامات خود وارد کرده است.

این آموزش‌ها دارای دو سطح مقدماتی و تکمیلی است. دوره مقدماتی شامل آشنایی با مباحث شهرداشتی و آموزش آیین‌نامه تاکسیرانی است که با نمایش یک فیلم آموزشی صورت می‌گیرد. دوره تکمیلی نیز شامل مباحثی

چون ارتباط‌شناسی، اخلاق اسلامی، حکایتک تعمیر و نگهداری خودرو، قوانین راهنمایی و رانندگی و ایمنی کار با تاکسی است.

این کلاس‌های آموزشی طی سه روز برگزار می‌شود و تاکسیرانان پس از گذراندن ۱۷ ساعت آموزش، در آزمون پایان دوره شرکت می‌کنند و در صورت دریافت نمره قبولی، گواهی نامه پایان دوره دریافت می‌کنند.

گفتنی است این سازمان یکی از الزامات صدور پروانه تاکسیرانی را گذراندن دوره‌های آموزشی مذکور قرار داده است. با توجه به ضرورت تمدید دو سالانه پروانه تاکسیرانی می‌توان امیدوار بود که به زودی تمامی تاکسیرانان مشهدی در این کلاس‌های آموزشی شرکت کنند و بیش از پیش با قوانین رانندگی و تردد در سطح شهر آشنا شوند.



بهشت ایران در فرانسه

جشنواره «شیراز، بهشت ایرانی» با هدف عرضه فرهنگ و هنر غنی ایران در عرصه‌های جهانی و جذب گردشگران به ایران و به ویژه شهر شیراز در شهر «انی‌یر» فرانسه برگزار شد.

در این جشنواره ۳۰۰ اثر از ۷۴ هنرمند در رشته‌های عکاسی، نقاشی، خطاطی، سینما، تئاتر، حاتم‌کاری، سفالگری، مفرس، فلیم‌زنی، آینه‌کاری و دست‌بافته‌های عشایر شامل گلیم، جاجیم، فرش و گبه در معرض دید بازدیدکنندگان قرار گرفت.

محمدعلی معین، معاون فرهنگی و امور اجتماعی شهرداری شیراز در مورد چگونگی برگزاری جشنواره «شیراز، بهشت ایرانی» در انی‌یر - شهر حومه‌ای پاریس - گفت: «در مراسم افتتاحیه باغ جهان نمای شیراز که با حضور رئیس جمهور برگزار شد، نمایشگاهی از آثار هنرمندان شیرازی برپا گردید. در



این نمایشگاه، ریزین فرهنگی ایران در فرانسه پس از بازدید از نمایشگاه، مقدمه و زمینه را برای این نمایشگاه‌داری در پاریس فراهم کرد.

معاون فرهنگی و امور اجتماعی شهرداری شیراز که در این جشنواره حضور داشت، درخصوص دستاوردهای این نمایشگاه چنین گفت: «از جمله نتایج مثبت این نمایشگاه - که نمودی عینی داشت - برقراری ارتباط میان هنرمندان دو کشور، آشنایی هنرمندان شیرازی با آثار هنری موجود در موزه‌های فرانسه، ارائه آثار هنری ایرانی به صورت زنده به مردم فرانسه و ایرانیان مقیم آن کشور، ایجاد ذهنیت مثبت از نقش زنان هنرمند در جامعه ایرانی و معرفی جاذبه‌های هنری و گردشگری شهر شیراز بود.»

گفتنی است که این جشنواره با تلاش و همکاری شهرداری شیراز و استانداری فارس برپا شده است.

گردهمایی مسئولان ترافیک کشور

هشتمین گردهمایی دبیران شوراهای هماهنگی ترافیک استان‌ها و معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرداری‌های شهرهای بزرگ با هدف بررسی مشکلات، بیان تجربیات، فعالیت‌ها و ارائه راهبردها در سالن ۴۰۰ نفری وزارت کشور برگزار شد.

در این گردهمایی موضوعاتی چون مطالعات جامع ترافیک و ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهرها مطرح شد.

گفتنی است، تدوین طرح «مطالعات جامع و ساماندهی حمل و نقل» هم اکنون در بسیاری از شهرهای کشور آغاز شده است. این طرح شامل دو

بخش مطالعات جامع و ساماندهی حمل و نقل و ترافیک است که برای تحقق هر یک از این بخش‌ها به ترتیب اقیانوس‌های ۵ ساله و ۲۰ ساله در نظر گرفته شده است. طرح ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شامل دو مرحله است. در مرحله اول وضعیت موجود شهرها از نظر حمل و نقل بررسی می‌شود و در مرحله دوم به مطالعه حمل و نقل همگانی، وضعیت ترافیکی بافت مرکزی شهر و اصلاح هندسی شبکه‌های دسترسی پرداخته می‌شود. طرح‌های ساماندهی هم‌اکنون در شهرهایی با جمعیت بالای ۱۰۰ هزار نفر در حال انجام است؛ چنان‌که تا به حال مطالعات ساماندهی مرحله اول در ۲۰ شهر کشور به اتمام رسیده، مطالعات مرحله دوم در ۱۱ شهر در دست بررسی است و در ۱۰ شهر نیز به پایان رسیده است و ۱۵ شهرداری هم در حال پیگیری انجام مطالعات ساماندهی در شهرهای شان هستند. مطالعات طرح‌های جامع نیز در زمان حاضر در

شهرهای با جمعیت بالای یک میلیون نفر همچون تبریز و اصفهان به علاوه کرمانشاه و قم در حال انجام است و در شهرهای مشهد، شیراز و تهران نیز این مطالعات به پایان رسیده است.

از دیگر مسائلی که در این گردهمایی مطرح شد، خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل شهری، به کارگیری اتوبوس‌های گاز سوز، استفاده تاکسی‌ها از سوخت گاز طبیعی پاکیزه (CNG)، و آموزش‌های همگانی به منظور رعایت قوانین و مقررات در زمینه حمل و نقل بود.

محمدحسین مقیمی، معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، در این گردهمایی با تأکید بر ضرورت اجرای برنامه‌های هدفدار به منظور کاهش آمار تصادفات و تلفات ناشی از آن گفت: «شورای ترافیک استان‌ها می‌باید با صرف سرمایه و زمان، شهروندان را در زمینه رعایت قوانین عبور و مرور،

برخی از استان‌ها چون یزد، اردبیل، فارس، ایلام و مرکزی کاهش یافته است اما کلان شهر تهران نسبت به مدت مشابه بیشترین میزان رشد (۵۵ درصد) را داشته است.

تصادفات را تحلیل و علل آنها را ریشه‌یابی و رفع کنند تا آمار ناشی از تصادفات شهری کاهش یابد. وی در بخش دیگری از سخنان خود افزود: «از مرداد ماه سال ۱۳۸۲ تا مرداد ۱۳۸۳ میزان رشد تصادفات

رعایت ایمنی سواره و پیاده و مواردی از این دست آموزش دهند و در این راه می‌توانند از امکانات رسانه‌های عمومی بهره‌گیرند. همچنین این شوراها موظف‌اند به صورت مرتب تشکیل جلسه دهند و

تلاش‌های فرهنگی شهرداری قزوین

شهرداری قزوین به منظور ارتقای دانسته‌ها و افزایش مهارت‌های شهروندان، خانه فرهنگ محمدیه را راه‌اندازی کرد.

این مجموعه با ۷۷۵ مترمربع زیربنا در سه طبقه احداث شده است که طبقه همکف برای کتابخانه، طبقه اول برای کلاس‌های آموزشی و طبقه دوم به منظور انجام امور اداری در نظر گرفته شده است. کتابخانه این مجموعه دارای سالن مطالعه خواهان به مساحت ۷۰ مترمربع با ظرفیت ۹۰ نفر و سالن مطالعه برادران با مساحت ۱۰۰ مترمربع است و گنجایش ۱۱۰ نفر را دارد. همچنین در زمان حاضر ۲ هزار جلد کتاب در این کتابخانه به منظور استفاده شهروندان وجود دارد.

به علاوه در این خانه فرهنگ کلاس‌های آموزشی در زمینه‌های مختلف علوم قرآنی، رشته‌های رایانه، حسابداری و موارد دیگر برگزار می‌شود. گفتنی است افراد محلی می‌توانند در این کلاس‌ها شرکت کنند و از تخفیف ۳۰ درصدی آن بهره‌برند.



همسند. امید است تا در آینده با برنامه‌هایی که از سوی شورای شهر و شهرداری درخصوص توسعه و احداث چنین مجموعه‌های فرهنگی فراهم شده است، مشکل کمبود اماکن فرهنگی و کتابخانه‌ای در شهر قزوین به حداقل برسد.

سابق آریان، مدیر خانه‌های فرهنگ شهرداری قزوین در مورد راه‌اندازی این گونه مجموعه‌های فرهنگی - آموزشی گفت: «در زمان حاضر یک فرهنگسرا و چهار خانه فرهنگ و چهار کتابخانه در شهر قزوین تحت پوشش سازمان فرهنگی و اجتماعی شهرداری قزوین در حال خدمات‌رسانی به شهروندان

جداسازی زباله در خانه‌های ارومیه

سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری ارومیه با مشارکت شهروندان، طرح تفکیک زباله از مبدأ (پسماندهای خشک) را در مناطقی از شهر به اجرا درآورد.

در این طرح ابتدا یک گروه ۱۰ نفری از خانجها با پوششی هماهنگ به رنگ قرمزی و با کارت شناسایی، که از سوی سازمان بازیافت صادر شده بود، به منازل شهروندان مراجعه می‌کنند و به شهروندان در زمینه شیوه صحیح جداسازی ضایعات خشک (شیشه، پلاستیک، کاغذ و نظایر اینها) را آموزش می‌دهند. به علاوه یک بسته کیسه زباله رایگان و بروشوری که در آن روز مراجعه برای جمع‌آوری مواد تفکیک شده تعیین گردیده است نیز به شهروندان داده می‌شود.

در روز تعیین شده (پنج‌شنبه هر هفته) با مراجعه به خانه‌های شهروندان مواد تفکیک شده جمع‌آوری می‌گردد و در برابر دریافت کیسه‌های حاوی زباله‌های

کمپوست (کودالی)، علل ایجاد ضایعات نان و چگونگی بهره‌برداری بهینه در پخت نان و وصول بخشی از هزینه‌های جمع‌آوری زباله به‌انجام رسید.

وی با اشاره به اینکه تحصیلات خود را در شهر اشتونگارت آلمان به‌انجام رسانده است، افزود: «با استفاده از مطالعات و مشاهدات عینی که در زمینه پسماندهای شهری در کشور آلمان داشته‌ام، سعی دارم این تجربیات را با امکانات موجود تطبیق دهم و در اجرای طرح‌ها و برنامه‌های سازمان بازیافت از آنها بهره‌گیرم.»

تفکیک شده. اقلامی چون نمک، لوازم تحریر و نوشتافزار به شهروندان اعطا می‌شود.

از دیگر اقدامات این سازمان برگزاری مراسم قرعه‌کشی ماهانه میان شهروندانی است که از طرح استقبال می‌کنند. قرعه‌های قرعه‌کشی به صورت هفتگی میان شهروندان توزیع می‌شود و در پایان هر ماه به قید قرعه هدایایی به برندگان اهدا می‌گردد.

ناگفته نماند که در زمان حاضر ۲۲ نفر در اجرای طرح تفکیک زباله از مبدأ همکاری می‌کنند که در آینده این تعداد با تحت پوشش قرار دادن سایر مناطق شهری ارومیه افزایش خواهد یافت.

اسر سحابی، مدیر عامل سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری ارومیه، در مورد دیگر اقدامات انجام گرفته در این سازمان گفت: «راه‌اندازی واحد شرح و برنامه از نیازهای ضروری سازمان بازیافت به شمار می‌رقت که با تحقق این امر بررسی‌ها و پژوهش‌های مورد نیاز در زمینه زباله‌سوزی مرکزی پسماندهای عفونی و بیمارستانی و دفن بهداشتی این نوع پسماندها، ایجاد ایستگاه‌های مابین انتقال زباله، تفکیک از مبدأ زباله‌های شهری، ساماندهی نخاله‌های شهری، احداث و راه‌اندازی کارخانه



همگامی شهرداری باقرشهر با تشکل های غیردولتی

انجمن غیردولتی «طبیعت یاران و حافظان محیط زیست» قطعه نامه ای را در قالب ۱۱ بند برای حل پاره ای از مشکلات شهری تنظیم کرده و از شهرداری باقرشهر خواستار اجرای مفاد آن شده است.

خواست های این تشکل غیردولتی عبارتند از: ایجاد مرکز تصفیه آب در باقرشهر، احداث سیستم فاضلاب به منظور کاهش آلودگی های سطح زمین، احداث پارک جنگلی در زمین های اطراف باقرشهر به منظور جلوگیری از کاهش آلودگی هوا، زیباسازی میدان ها و خیابان ها و پیاده روی های سطح شهر، انتقال دستفروشان از سطح شهر به بازار روز، انتقال کارخانه های بازیافت و پلاستیک به خارج از شهر، انجام اقدامات لازم به منظور تصفیه گازهای متصاعد شده از پالایشگاه باقرشهر، انتقال کارگاه ها و تعمیرگاه های صنعتی از خیابان فلسطین به خارج از شهر، چارماندیشی برای انتقال روزانه ۷۵۰ تن زباله تهران در محل کهریزک - که علاوه بر تولید گازهای سمی و گلخانه ای منان در سلامت کفزی و جسمی کودکان نیز تأثیر بسیار نامطلوبی دارد - و همچنین اتخاذ محدودیت

تردد برای ماشین های سنگین و دودزا در باقرشهر، ساخت تسهیلات عمومی همچون آبخوری و سرویس بهداشتی و مواردی از این دست.

شهرداری باقرشهر نیز به منظور توجه و رسیدگی به موارد مطرح شده اقداماتی را در زمینه امور شهری به انجام رساند. این شهرداری، پارکی به مساحت ۱۲ هکتار را در شمال باقرشهر در دست احداث داد که با بهره برداری این پارک در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۴ سرانه فضای سبز باقرشهری ها از ۷ متر به ۸ متر افزایش خواهد یافت. گفتنی است این پارک همچنین دارای امکانات تفریحی و ورزشی چون زمین اسکیت، والیبال و بسکتبال است. گلخانه کفزی و باغ پرندگان هم از دیگر بخش های دیدنی پارک به شمار می آید.

این شهرداری برای پاسخگویی به انتقاد تشکل غیردولتی یاد شده در خصوص مشکلات زیست محیطی کارگاه های آلاینده و مزاحم، اختطاب های مبنی بر انتقال و جمع آوری این کارگاه ها صادر کرد. گفتنی است از زمان صدور این اختطاب تاکنون، ۴ کارگاه که تهدید جدی برای محیط زیست بیامون خود به شمار می رفتند، تعطیل شده است.

شهرداری باقرشهر همچنین به منظور ساماندهی دستفروشان که در سطح شهر اقدام به فروش میوه می کردند بازار روزی به مساحت ۲ هزار متر مربع احداث کرده است؛ اکنون با انعقاد قراردادی میان دستفروشان و شهرداری، تعداد ۳۵ غرفه از کل غرفه ها در اختیار

هنایت می کند.

از دیگر فعالیت های شهرداری نجف آباد در خصوص توجه به نیاز شهروندان، راه اندازی سامانه پیام شهر (شماره تلفن گویای ۱۳۷) است.

واحد روابط عمومی شهرداری نجف آباد که مسئولیت تلفن گویای ۱۳۷ را بر عهده دارد هدف از انجام این کار را دریافت نظرها، شکایات و سوالات شهروندان، دریافت پاسخ مسئولان و انتقال آن به مردم، ایجاد حس مشارکت مردم در طرح ها و برنامه های شهرداری و مواردی از این دست عنوان می کند.

شهروندان با تماس با سامانه پیام شهر همچنین می توانند اطلاعاتی در خصوص آخرین وضعیت پرونده شهرداری، دریافت اطلاعات شهری، آشنایی با قوانین و مقررات شهرداری، وظایف و عملکرد شورای اسلامی شهر، سازمان های وابسته به شهرداری، مدارک لازم برای صدور پروانه ساختمانی و مسیر انجام کار، ضوابط و مراحل رسیدگی به استعلام های دفترخانه ها و بانک ها، آشنایی با برنامه های شهرداری و مواردی از این دست کسب کنند.

ناگفته نماند که راهنمای استفاده از سامانه پیام شهر نیز در ۶ صفحه به چاپ رسیده و در میان شهروندان نجف آبادی توزیع شده است.

شهرداری نجف آباد راهنمای شهروندان خود می شود

شهرداری نجف آباد در استان اصفهان، به منظور جلوگیری از سرگردانی ارباب رجوع، تسهیل در ارائه خدمات مطلوب و اطلاع از نحوه گردش کار به شهروندان اقدام به تهیه و توزیع کتابچه راهنمای مراجعان در واحد شهرسازی کرده است. این کتابچه ۱۶ صفحه ای شامل ۷ بخش است که هر یک از بخش های آن به موضوعاتی چون مراحل صدور پروانه ساختمانی (تجاری و مسکونی)، مراحل تمدید پروانه ساختمان، تأییدیه سفت کاری، مراحل اصلاح پروانه ساختمان، مراحل گرفتن پایان کار ساختمان، مراحل استعلام بانک و انجام نقل و انتقال، مراحل تکنیک زمین و ساختمان و دبیرخانه کمیسیون ماده صد و وظایف آن می پردازد.

گفتنی است در هر بخش توضیحی دقیق درباره مدارک لازم و فرایند انجام کار، به شهروندان ارائه می شود و آنان را تا پایان انجام کار به شیوه ای صحیح



دستفروشان سابق فرار گرفته است.

تعیین محدودیت برای تردد ماشین های سنگین و دودزا در سطح شهر نیز از دیگر برنامه های شهرداری و شورای شهر باقرشهر بود که طی سکنابانی با معاونت راهنمایی و رانندگی کشور تحقق یافت. پس از انجام این سکنابانی، اداره راهنمایی و رانندگی در باقرشهر مستقر شد و وظیفه خطیر نظارت بر عبور و مرور وسایل نقلیه سنگین را بر عهده گرفت.

شهرداری باقرشهر همچنین به منظور ایجاد تسهیلات عمومی در سال گذشته ۵ آبخوری در سطح شهر ساخت و به بهره برداری رساند و در سال جدید نیز قرار است سرویس های بهداشتی عمومی در مسیر جنوب به شمال شهر ساخته شود.

دفترچه راهنمای مراجعین



شماره تلفن گویای ۱۳۷
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳
شماره تلفن ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳

امیریه در سالی که گذشت

شهرداری امیریه (در استان سمنان) در سال گذشته به منظور بهبود هرچه بیشتر چهره شهر فعالیت‌های متفاوتی را در زمینه عمران و خدمات شهری به انجام رسانده است.

شهرداری این شهر در سال گذشته به منظور زیباسازی و ایجاد فضای با نشاط در محیط شهری اقدام به نقاشی مناظر برگرفته از طبیعت روی دیوارهای خیابان‌های اصلی شهر چون دیوار میدان شهدا، دیوار ورودی میدان کوثر و دیوار خیابان شاهچراغی کرده

است. از دیگر اقدامات این شهرداری می‌توان به احداث آب‌نما، ساخت نابلوی اعلانات در قسمت‌های مختلف شهر و ایجاد روشنایی در میدان‌ها و پارک‌ها اشاره کرد. ایجاد فضای سبز از دیگر اقدامات شهرداری امیریه بوده است. به گویندای که در زمان حاضر سزانه فضای سبز در این شهر ۱۷ متر مربع است و شهر امیریه با این رقم بیشترین سرانه فضای سبز را در سطح استان سمنان به خود اختصاص داده است.

شهرداری امیریه در سال گذشته پارک ملت را در زمینی به مساحت ۵۰۰۰ متر مربع به بهره‌برداری رساند. این پارک علاوه بر فضای سبز - که توجه ویژه‌ای به آن شده است - دارای زمین بازی کودکان، سرویس بهداشتی، فضای نشستن، اقامت‌گاه تفریحی و تفریحی



دیگر است. از دیگر فعالیت‌های شهرداری امیریه می‌توان به تعریض و ساخت بولوار ورودی شهر با ۲ کیلومتر طول و ۳۰ متر عرض اشاره کرد. این بولوار جدید با هدف توسعه شهر به سمت جاده اصلی و ایجاد ایستای در جاده ورودی شهر احداث شد. همچنین به منظور معرفی شهر امیریه به مسافران عبوری، نابلوی دیجیتال در ابعاد ۶ متر طول و ۳ متر عرض در جاده اصلی سمنان - دامغان نصب شده است. این نابلو به معرفی مکان‌های تفریحی، گردشگری و تاریخی شهر می‌پردازد و تصویری از کاروانسرای تاریخی این شهر را نشان می‌دهد.

حسن مذاح، مسئول روابط عمومی شهرداری امیریه در خصوص اقدامات نوروزی این شهرداری در تعطیلات نوروز سال ۸۴ به تشکیل ستاد نوروزی که با هدف پذیرایی از مسافران و گردشگران فراهم آمده بود اشاره کرد و گفت: «اعضای ستاد نوروزی در شهر امیریه عبارت بودند از شهرداری، بخشداری، اداره آموزش و پرورش و هیئت امنای حسینیه شهر، که شهرداری در این میان نقش هماهنگی بین اعضای این ستاد را به منظور اسکان و راهنمایی مسافران را بر عهده داشت». گفتنی است در این امام ۳ نفر از نیروهای شهرداری به طور دائم در شهرداری حضور داشتند و پاسخگوی نیاز میهمانان نوروزی بودند.

به نام خداوند بخشنود و مهربان

فراخوانی در آستانه زادشهر ماهنامه

محورهای مصوب سال ۱۳۸۴

شماره	ماه	محور اصلی	موضوع فرعی
۷۱	فروردین	شهرهای ساحلی	گردشگری، شهرهای ساحلی
۷۲	اردیبهشت	زیباسازی و نهادهای شهری	رنگ در شهر و مسوومه سازی
۷۳	خرداد	شهر فریا	شهر و تولید
۷۴	تیر	گردشگری شهری	تأثیرات شهری و بیابان در شهر
۷۵	مرداد	آب و مدیریت شهری	شهرهای کویری
۷۶	شهریور	ارزیابی عملکرد شهرداری‌ها	شهرداری و رسانه - شهرداری و مردم
۷۷	مهر	شهر و کودک	زنان و مدیریت شهری
۷۸	آبان	گردشگری‌های شهری	شهر و باغ
۷۹	آذر	گروه‌های آسیب‌پذیر	بیماران استقامتی در شهر
۸۰	دی	بازسازی شهری	شهر مرده
۸۱	بهمن	شوراهای مدیریت شهری	مشارکت محله‌ای و مدیریت محله‌ای
۸۲	اسفند	شهرهای مرزی	مناطق آزاد و مدیریت شهری
۸۳	فروردین ۱۳۸۵	شهر و صنعت	شهرهای جدید

موضوع ویژه نامه سال ۱۳۸۴ - شهر در شب

محله 'شهرداریها' بار دیگر همه قلم بدستان هواخواهان خود را به بازی می‌خواند تا همچون سال‌های گذشته با تکیه بر محورهای ۲۴ گانه‌ای که در زیر آغوش اندیشه‌های تازه و سازنده خود را بر کالبد پنهان شده و برایمان پنهان شده تا ماهنامه‌ای هر چه پرمایه‌تر را به خوانندگان و قلمدار خود در سراسر این سرزمین پیشکش نماییم.

این محورها دستاورد رایزنی با استانیان و اندیشگرانی است که در این شش سال پرورش و فراز همواره در کنار ما ایستادند تا ماهنامه بپاید و سرزنده و شاداب بماند.

عمرش دراز باد
و بسطهای شما توانا
و قلم‌هایتان پر بار



ارومیه

سازمان مدیریت و برنامه ریزی و استانداری آذربایجان غربی برای شهرداران استان کارگاهی آموزشی برگزار کرد. از جمله موضوعاتی که در این کارگاه شش روزه مطرح شد، تحول اداری و ساختاری، سازماندهی استقرار سازمانی، ظرفیت سازی برای کوچک سازی شهرداری‌ها و نظایر اینها بود.



بهبهر

شهرداری بهبهر همسو با اهداف سازمانی‌اش و در حمایت از حقوق شهروندان، آنان را در مقابل حوادث غیرمترقبه و عواملی که شهرداری مسئول آن شناخته می‌شود، به مدت یک سال بیمه کرده است.



دزفول

شهرداری دزفول - از شهرهای استان خوزستان - به منظور رفاه حال شهروندان و تشویق آنان به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی، از ابتدای سال جاری ۱۳ دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی خود اضافه کرده است. همچنین از آنجا که این شهر دارای آب و هوایی گرم است، این اتوبوس‌ها قابلیت نصب کولر را نیز دارند.



زاهدان

ستاد نوروزی شهرداری زاهدان در طول تعطیلات نوروزی سال ۱۳۸۴ با نصب تابلوهای راهنمای معابر شهری، برپا کردن سفره هفت‌سین در میدان آزادی، ارائه نقشه راهنمای شهر به مسافران، تزئین میدان‌ها و همچنین استقرار کتیک‌های نوروزی صنوف مختلف به استقبال مسافران و مهمانان نوروزی رفت.



زنوز

شورای شهر و شهرداری زنوز - واقع در آذربایجان شرقی - به منظور شناسایی استعدادها، قابلیت‌ها و مزیت‌های بالقوه شهر نوربستی زنوز و بهره‌مندی از آنها در جهت توسعه همه جانبه شهر - اولین همایش ژئورشناسی و توسعه را در خردادماه اسال برگزار می‌کند.

سرخن کلاته

سرخن کلاته در استان گلستان واقع شده است. شهرداری این شهر به نازکی اقدام به انتشار گاهنامه داخلی شهرداری و شورای شهر کرده است. این گاهنامه که تاکنون ۵ شماره از آن منتشر شده، قرار است در آینده‌ای نزدیک برای پاسخگویی و ایجاد ارتباط با مردم به ماهنامه تبدیل شود و در دسترس عموم شهروندان قرار گیرد.



سنتدج

شهرداری سنتدج، یکی از بناهای قدیمی شهر موسوم به «حمام شیشه» را به فرهنگسرا تبدیل کرد. حمام شیشه که متعلق به دوران قاجاریه است، در زمان حاضر محل برگزاری کلاس‌های آموزش خط، موسیقی و محل برگزاری نمایشگاه‌های فرهنگی است.



کاشان

شهرداری کاشان ششمین همایش «زلزله» را برگزار کرد. از جمله موضوعاتی که در این همایش مطرح شد، رعایت نکات فنی در ساخت و سازها، آموزش عمومی برای مقابله با بحران، رعایت مقررات ملی ساختمان و اصول فنی مقاوم سازی و نظایر اینها بود. کاشان از معدود شهرهایی است که تاریخچه‌ای به قدمت هزاران سال دارد.



نقده

شهرداری نقده با هدف تسهیل در یزقراری ارتباط با بخش‌های مختلف شهرداری اقدام به نصب و راه اندازی سیستم (RAS Access Service Remote) کرد. طریق به کارگیری سیستم RAS بدین ترتیب است که با در اختیار داشتن شماره تماس مخصوص و رمزهای عبوری، هر یک از کارمندان می‌توانند با در اختیار داشتن اطلاعات سری این سیستم از هر محلی پاسخگویی نامه‌های ارباب رجوع باشند.



در چند و چون کتابخانه

ناتن خیلانی

کتابخانه عمومی در خدمت همه کسانی است که بتوانند از آن بهره ببرند. این ویژگی، کتابخانه عمومی را از سایر کتابخانه‌ها متمایز می‌کند. مشخصه دیگر کتابخانه عمومی فراهم آوردن خدمات جامع و گسترده‌ای است که اجزای وظایفی مانند اطلاع رسانی، آموزش، سرگرمی و الهام را در بردارد. (سعدنیا، به نقل از کومار، ۱۳۷۹: ۲۳ و ۲۴). بدین ترتیب این دو تعریف در مشخص ساختن فضایی عمومی و شهری با عنوان کتابخانه عمومی شهری ممکن است با تعریفی که در مورد فضای عمومی شهری وجود دارد به عنوان فضایی که «افراد یا سازمان‌های خصوصی آن را کنترل نمی‌کنند، و از این رو به زوی عامه مردم گنوده است» متمایز باشد؛ و اینکه ویژگی این فضا، امکان دادن به گروه‌های متفاوت مردم، صرف نظر از طبقه اجتماعی، قومیت، نژاد و سن شان برای درهم جوشیدن است. بدین ترتیب همین فضا با فضای خصوصی و نیمه خصوصی تحت کنترل یک گروه، که نمی‌گذارد دیگران از فاصله‌ای معین نزدیک تر شوند، متمایز است. (مدنی پور، ۱۳۷۹: ۲۱۱). تضاد ظاهری تعریف‌های مذکور در مواردی چون کنترل و دسترسی است؛ زیرا در تعاریف ویژه در تعریف نخست اشاره به جوامع بسته‌ای چون زندانیان، بیماران و سربران شده است و کتابخانه‌های آنها دسترسی را بر روی همگان آزاد نمی‌گذارد. اما این عدم دسترسی به واسطه ماهیت نفوذ ناپذیر این جوامع است. اگر از این زاویه به جوامع مورد نظر نگاه شود، که آنها نیز از طبقه وسیعی از افراد تشکیل شده‌اند و در کنار سایر شهروندان به صورتی ایزوله زندگی می‌کنند، می‌توان این قبیل کتابخانه‌ها را نیز عمومی دانست و شهری در واقع علت نبوده امکان دسترسی برای ساکنان شهرها به این فضاها زندگی نکردن سایر ساکنان - به مانند جوامع کوچک نام برده شده - به صورت تمام وقت در این مکان‌های بسته و ایزوله شهری است. بنابراین واژه عمومی در تعریف مورد نظر گسترده‌ای وسیع را در برمی‌گیرد. در مقوله کنترل نیز چنانچه کنترل به وسیله سازمان‌های عمومی نظیر شهرداری، دولتی یا حتی خصوصی صورت گیرد در واقع در جهت حفظ منافع عموم استفاده کنندگان انجام می‌پذیرد. این بستگی به کارایی هر یک از این سه بخش در کنترل چنین فضاهایی دارد.

شهر با فضاهایش خود را معرفی می‌کند. تأثیر می‌گذارد و سبب تحولات بلند مدت و چه بسا پنهان در جامعه شهرنشین می‌شود. شاید هر فضای در شهر چنین تأثیری را بر جای گذارد اما از عمده فضاها انتظار نمی‌رود که در هر زمان بر حاضران در آن فضاها مؤثر باشند. با این حال از آن دسته که به این قصد ساخته می‌شوند چنین انتظاری وجود دارد و هدف از ساخت آنها کمک به استفاده بهینه افراد از نیمه دیگر زندگی شهرنشینان یعنی زمان فراغت از کار است. این فضاها می‌توانند پیوندهای جمعی را محکم‌تر کنند یا بر آگاهی‌های فردی بیفزایند. کتابخانه‌های عمومی شهرها از جمله این فضاها هستند. کتابخانه فضایی است که راهی دراز را در تاریخ شهر پیموده تا ساخت، اداره و استفاده از آن وارد مرحله قانون‌بندی شده است. این تداوم و در نهایت قانون‌مندی حکایت از ضرورت چنین فضایی برای جوامع شهری دارد. در آمار شهر این شماره به بررسی مختصر وضعیت کتابخانه‌های عمومی شهر یا تأکید بر وضعیت بنای ساختمان آنها از جنبه‌هایی چون فضای لازم، مناسب بودن فضا برای این فعالیت، وضعیت حقوقی و نظایر آنها پرداخته شده است. پیش از هر چیز نخست باید یک مسئله روشن شود و آن اینکه منظور از کتابخانه عمومی شهری که بررسی آمار آن در ادامه ارائه می‌شود، چیست. طبق تعریف وزارت فرهنگ و ارشاد - که آمار کنونی نیز به وسیله این وزارتخانه جمع‌آوری شده است - کتابخانه عمومی (شهری) کتابخانه‌ای است که «جمعیت یک ناحیه (از شهر) را به طور رایگان یا به بهای اسمی تحت پوشش قرار می‌دهد و می‌تواند تحت حمایت دولت باشد و یا توسط بخش خصوصی تأمین اعتبار شود. این کتابخانه‌ها ممکن است به عموم مردم خدمت دهند، یا صرفاً گروه‌های خاصی مثل نیروهای مسلح، بیماران بستری در بیمارستان‌ها، زندانیان و یا کارکنان مؤسسه‌ای را تحت پوشش قرار دهند.» (۲۳، ۱۳۸۲). تعریفی دیگر که در سطح جهانی ارائه شده، کتابخانه عمومی (شهری) را کتابخانه‌ای می‌داند که «به طور رایگان یا به مبلغی ناچیز در خدمت افراد یک جامعه یا منطقه قرار می‌گیرد. بدین ترتیب، هدف یک کتابخانه عمومی خدمت به توده مردم است.

همچنین این نوع کتابخانه انواع دیگری چون کتابخانه‌های تخصصی، کودکان و نوجوانان، مرکز اسناد و مدارک، کتابخانه مدارس و که شاید بر روی عموم مردم گشوده باشند اما از نظر جذب عموم پذیرای گروه خاصی نظیر کودکان، متخصصان، دانش آموزان هستند و کتب ویژه‌ای در آنها موجود است، شامل نمی‌شود.

در خصوص آمار این دو جدول باید گفت که این آمار مربوط به پایان سال ۱۳۷۹ است و در آن تنها به کتابخانه‌هایی پرداخته شده است که آمار تفصیلی آنها بر اساس پرسش‌نامه‌های پر شده موجود بوده است، بدین ترتیب تعداد کل کتابخانه‌های عمومی شهری کشور حدود ۱۳ درصد بیشتر از تعداد کل درج شده در این دو جدول است که برای هر استان به طور متوسط حدود ۱۵/۵ درصد می‌شود. به این دلیل آمار مورد نظر گویای تمامی واقعات امر در انتهای سال ۱۳۷۹ نخواهد بود و با خطا همراه است.

بررسی متقابل تعداد شهرها و تعداد کتابخانه‌های عمومی در این نقاط شهری نشان می‌دهد که در تمامی استان‌های کشور نسبت تعداد کتابخانه‌ها به تعداد شهرها در انتهای سال ۱۳۷۹ بیش از یک بوده است. در این بین استان‌های قم (۴) کتابخانه در مقابل هر شهر (و تهران ۲/۸۶) کتابخانه در مقابل هر شهر) بالاترین رده را داشته‌اند و استان‌های کرمان (۱) کتابخانه در برابر هر شهر) و گلستان و هرمزگان (۱/۱۹) کتابخانه در برابر هر شهر) پایین‌ترین رده را. این نسبت‌ها، اگر هم فرض شود که هیچ شهری بدون کتابخانه عمومی وجود ندارد، بیانگر کافی نبودن این تعداد کتابخانه برای هر شهر است، زیرا همان گونه که مشاهده می‌شود به غیر از استان‌های خوزستان، سیستان و بلوچستان، کردستان، کهگیلویه و بویراحمد، لرستان و یزد که نسبت کتابخانه به ازای هر شهر در آنها بیش از ۲ است، باقی استان‌ها نسبتی بین ۱ تا ۲ دارند. بررسی زمانی دقیق‌تر خواهد بود که شهرهای بزرگ استان‌ها که عمدتاً مراکز استان‌ها هستند از این دور حذف شوند. در این حالت مشاهده می‌شود که نسبت کتابخانه به شهر برای مراکز استان‌ها ۷/۱۵ کتابخانه برای هر مرکز استان و برای دیگر شهرها ۱/۲۸ کتابخانه برای هر شهر است.

یکی از نکات مهم در خصوص بنای کتابخانه‌ها، تناسب میان بنا و فعالیت جاری در آن است. این اهمیت از آن جهت است که کتابخانه به عنوان مرکزی فرهنگی با استفاده‌ای ویژه نیاز به بنایی با طراحی مشخص خود دارد و از هر بنایی نمی‌توان به صرف دلایلی چون میزان فضای کافی، ارزان بودن و نظایر اینها برای این فعالیت بهره برد. از این رو بررسی این مطلب که بنای کتابخانه‌ها آیا مختص این کاربری ساخته شده است یا خیر، اهمیت دارد. ستون مربوط به کاربری قبلی بناها تا حد زیادی به این مطلب کمک خواهد کرد.

بررسی این ستون‌ها نشان می‌دهد که ۸۶/۴۳ درصد از کتابخانه‌های عمومی کشور بیش از فعالیت کتابخانه دارای کاربری دیگری بوده‌اند و تنها ۱۳/۵۷ درصد از بنای کتابخانه‌ها پیش از استقرار این فعالیت کاربری دیگری نداشته‌اند، که این احتمال بسیار قوی وجود دارد که بیشتر

نزدیک به همه آنها به همین قصد ساخته شده باشند. ۳۲/۱۴ درصد از این کتابخانه‌ها در شهرهای مرکز استان (که از این تعداد نیز ۳۸/۳۶ درصد در تهران قرار دارد) و ۶۷/۸۵ درصد از آنها نیز در سایر شهرهای کشور استقرار یافته‌اند. نسبت کتابخانه‌هایی که بنای آنها کاربری قبلی نداشته است در شهرهای دیگر استان‌ها (به جز مراکز) پایین‌تر از مراکز استان‌هاست. این امر می‌تواند تا حدودی بیانگر توجه بیشتر به نوع معماری این بنا و فعالیت جاری در آن در مراکز استان‌ها باشد.

بررسی این موضوع در سطح استان‌ها نشان می‌دهد که در استان‌هایی چون کهگیلویه و بویراحمد و هرمزگان ۱۰۰ درصد بنای کتابخانه‌های عمومی شهری کاربری قبلی داشته‌اند و استان‌هایی چون کردستان (۷۰/۵۹) درصد بنای کتابخانه‌ها با کاربری قبلی و قم (۷۵) درصد بنای کتابخانه‌های عمومی شهری با کاربری قبلی، بهترین وضعیت را از این نظر در میان سایر استان‌ها داشته‌اند.

برای بررسی فضای مطالعه کتابخانه‌ها، انجمن بین‌المللی کتابداران (ایفلا) (۱۱) چنین توصیه کرده است که «برای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت باید دست‌کم ۱/۵ صندلی کتابخانه در ۳/۵ متر مربع فضا در نظر گرفته» (سجیدنیا، ۱۳۷۹: ۳۹). دو ستون میزان زیربنا به ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت و تعداد صندلی به ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت نیز به همین قصد تهیه شده است. اما پیش از بررسی باید به دو نکته اشاره کرد نخست اینکه آمار تعداد صندلی‌ها برای ۱۳۳۶ کتابخانه تهیه شده است و دوم اینکه، چون در آمارهای اصلی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی زیربنای سالن مطالعه کتابخانه‌ها مورد محاسبه قرار نگرفته و استاندارد انجمن بین‌المللی کتابداران در خصوص فضای مورد نیاز برای سالن مطالعه به کار گرفته شده است، اعداد به دست آمده احتمالاً بسیار بیشتر از میزان واقعی خواهد بود زیرا زیربنای کل بنای کتابخانه با به تعبیری فضای کل کتابخانه در آن در نظر گرفته شده است.

محاسبه سرانه زیربنا برای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت شهری نشان می‌دهد که استان‌های چهارمحال و بختیاری (۴۲) متر مربع برای هر ۱۰۰۰ نفر، ایلام (۲۱) متر مربع برای هر ۱۰۰۰ نفر، ویزد (۳۹) متر مربع برای هر ۱۰۰۰ نفر) بالاترین سرانه زیربنا را به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت شهری داشته‌اند و استان‌های تهران (۲) متر مربع برای هر ۱۰۰۰ نفر) و همدان (۱۱) متر مربع برای هر ۱۰۰۰ نفر) پایین‌ترین سرانه زیربنا را به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت شهری در اختیار داشته‌اند. نکته‌ای که در این میان مطرح است تفاوت استان‌هایی چون ایلام و چهارمحال و بختیاری و استان تهران از نظر سطح امکانات مالی (در تهیه فضا برای فعالیت‌ها) است.

همچنین اگر چه استان تهران از نظر نسبت کتابخانه به تعداد شهرها وضعیت مطلوبی داشته است، اما بررسی فضای تخصیص یافته به این فعالیت نشان می‌دهد که تاکنون فضای کمی به این فعالیت، چه در شهر تهران و چه در سایر شهرهای استان، اختصاص یافته است. همین‌طور بررسی متقابل این دو ستون وضعیت استان یزد را نسبت به دیگر استان‌ها متناوب

جدول شماره ۲- «ویژگی حقوقی مالکیت» کتابخانه‌های عمومی شهری در پایان سال ۱۳۷۹»

مناطق / استان‌ها	تعداد کل	خصوصی		دولتی		عمومی غیردولتی		نام‌نقص
		تعداد	فرصت	تعداد	فرصت	تعداد	فرصت	
آذربایجان شرقی	۲۲	۱	۱/۵۶	۵۸	۹۰/۶۳	۰	۰/۰۰	۵
آذربایجان غربی	۲۳	۰	۰/۰۰	۳۶	۸۳/۷۲	۵	۱۱/۶۴	۲
اردبیل	۲۸	۱	۳/۵۷	۳۶	۹۲/۸۶	۱	۳/۵۷	۰
اصفهان	۱۰۲	۵	۳/۸۱	۷۳	۷۱/۱۵	۲۴	۲۱/۱۵	۳
ایلام	۲۳	۰	۰/۰۰	۲۳	۱۰۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۰
بوشهر	۲۷	۱	۳/۷۰	۲۶	۹۶/۳۰	۰	۰/۰۰	۰
تهران	۱۴۹	۷	۵/۰۶	۱۰۷	۷۶/۹۸	۲۳	۱۶/۵۵	۲
چهارمحال و بختیاری	۳۳	۱	۳/۰۳	۳۰	۹۶/۹۷	۰	۰/۰۰	۰
خراسان	۱۰۵	۲	۱/۶۰	۸۹	۸۲/۷۶	۸	۷/۶۶	۶
خوزستان	۸۱	۷	۸/۶۶	۶۹	۸۵/۱۹	۲	۲/۲۷	۳
زنجان	۵۱	۰	۰/۰۰	۱۹	۹۰/۲۸	۱	۲/۲۶	۱
سمنان	۲۴	۱	۲/۱۷	۲۱	۸۷/۵۰	۱	۲/۱۷	۱
سیستان و بلوچستان	۳۲	۱	۳/۱۳	۳۰	۹۳/۹۵	۱	۳/۱۳	۰
قزوین	۹۳	۶	۲/۲۳	۸۲	۹۰/۳۲	۳	۳/۱۳	۲
قزوین	۲۲	۰	۰/۰۰	۱۹	۸۶/۳۶	۲	۹/۰۹	۱
قم	۱۲	۸	۶۶/۶۷	۲	۱۶/۶۷	۲	۱۶/۶۷	۰
کردستان	۳۶	۱	۲/۹۶	۳۱	۹۱/۱۸	۱	۲/۹۶	۱
کرمان	۹۵	۱	۲/۲۴	۶۱	۹۱/۱۱	۰	۰/۰۰	۳
کرمانشاه	۳۶	۰	۰/۰۰	۳۶	۹۹/۲۲	۰	۰/۰۰	۲
کویلیویه و بویراحمد	۱۷	۰	۰/۰۰	۱۶	۹۴/۱۲	۱	۵/۸۸	۰
گلستان	۱۹	۰	۰/۰۰	۱۹	۱۰۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۰
گیلان	۴۷	۲	۴/۴۸	۲۳	۹۱/۴۹	۰	۰/۰۰	۱
لرستان	۳۱	۱	۳/۱۳	۲۹	۹۰/۴۳	۱	۳/۱۵	۰
مازندران	۴۷	۰	۰/۰۰	۴۲	۸۹/۳۶	۳	۶/۳۸	۲
مرکزی	۲۶	۰	۰/۰۰	۲۵	۹۶/۱۵	۱	۳/۸۵	۰
هرمزگان	۱۹	۱	۵/۲۶	۱۸	۹۴/۷۲	۰	۰/۰۰	۰
همدان	۳۱	۰	۰/۰۰	۳۰	۹۶/۷۷	۰	۰/۰۰	۱
یزد	۳۲	۱	۲/۹۶	۲۳	۹۳/۱۲	۱	۳/۹۹	۰
کل کشور	۱۴۳۸	۵۷	۳/۸۰	۱۰۷۵	۸۶/۸۳	۸۰	۶/۲۵	۳۶
تهران بزرگ	۸۶	۶	۶/۹۸	۶۰	۶۹/۷۷	۱۹	۲۶/۲۹	۱
سایر مراکز استان‌ها	۱۳۳	۱۵	۹/۷۷	۱۲۱	۷۳/۰۶	۳۱	۱۶/۰۶	۶
سایر شهرها	۹۵۹	۱۶	۱/۷۱	۸۷۳	۹۱/۱۹	۳۰	۳/۱۳	۲۹

بررسی نشان می‌دهد که به غیر از استان قم در هیچ کدام از استان‌های کشور سهم کتابخانه‌های عمومی شهری با مالکیت خصوصی بیش از ۹ درصد از تعداد کل کتابخانه‌های عمومی آن استان‌ها نبوده است (در مورد استان قم رقم کاملاً متفاوت ۶۶/۶۷ درصد جای تأمل دارد) و این شاید بیش از هر چیز به جو مذهبی و مناسبات مذهبی استان قم (که تنها در سال ۱۳۷۹ دارای ۲ نقطه شهری بوده است) بازگردد.

سهم بخش خصوصی همان‌گونه که انتظار می‌رود حداقل از نظر تعداد دفعات سرمایه‌گذاری در کتابخانه‌های عمومی شهری پایین‌تر از سهم بخش دولتی و در بسیاری موارد بخش عمومی غیردولتی بوده است، ستون بعد نشان می‌دهد که بخش دولتی یعنی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها همچنان سهم عمده‌ای از تعداد سرمایه‌گذاری در زمینه کتابخانه‌های عمومی شهری را داشته‌اند، به طوری که ۱۰۰ درصد کتابخانه‌های عمومی شهری استان‌هایی چون ایلام و گلستان دولتی‌اند و به غیر از استان قم، اصفهان و تهران سهم کتابخانه‌های عمومی شهری با مالکیت دولتی در هیچ استانی پایین‌تر از ۸۰ درصد نبوده است.

در خصوص کتابخانه‌های عمومی غیردولتی نخست ذکر این نکته ضروری می‌نماید که از آنجا که یکی از سرمایه‌گذاران اصلی ساخت این گونه کتابخانه‌ها شهرداری‌ها هستند و حتی در این خصوص دارای وظایف قانونی‌اند (بند ۶ از ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها مصوب سال ۱۳۳۴) هر نوع تقسیمی در خصوص این ستون بی‌ارتباط با شهرداری‌ها نخواهد بود. در ۱۰ استان کشور (آذربایجان شرقی، ایلام، بوشهر، چهارمحال و بختیاری، کرمان، کرمانشاه، گلستان، گیلان، هرمزگان و همدان) تا پایان سال ۱۳۷۹ هیچ کتابخانه عمومی غیردولتی تأسیس نشده است. در واقع این امر نشان می‌دهد که شهرداری‌ها در این استان‌ها ضعیف‌تر از دیگر استان‌ها عمل کرده‌اند. تنها استان‌های اصفهان (۲۱/۱۵ درصد از کتابخانه‌ها عمومی غیردولتی)، قم (۱۶/۶۷ درصد)، تهران (۱۶/۵۵ درصد) و آذربایجان غربی (۱۱/۶۲ درصد) نسبت به سایر استان‌ها وضعیت بهتری از نظر سهم دارند. بررسی تعداد این کتابخانه‌ها وضعیت مقایسه استان‌ها را روشن‌تر خواهد کرد؛ به طوری که تعداد این کتابخانه‌ها در تهران (۲۲ مورد)، اصفهان (۲۲ مورد)، جراسان (۸ مورد) و آذربایجان غربی (۵ مورد) بیش از استان‌های دیگر است. سه استان نخست جای دهنده چهار شهر یا بیش از یک میلیون نفر جمعیت هستند که شهرداری‌ها و نهادهای عمومی در آنها قدرت و همین‌طور درآمد بالاتری نسبت به دیگر شهرها دارند.

بررسی این مورد در مراکز استان‌ها و سایر شهرها نشان می‌دهد که سهم کتابخانه‌های عمومی غیردولتی در مجموع مراکز استان‌ها - که از نظر جمعیتی و درآمد شهرداری‌ها و استقرار نهادهای عمومی شهرهای برتر استان‌ها به حساب می‌آیند - بیش از مجموع دیگر شهرهای استان‌هاست.

نشان می‌دهد، زیرا هم نسبت تعداد کتابخانه به شهر در آن نسبتاً وضعیت خوبی دارد (۲ کتابخانه برای هر شهر) و هم سرانه زیربنای آن نسبت به دیگر استان‌ها بالاتر است (۳۹ متر مربع به ازای هر ۱۰۰۰ نفر).

این موضوع در سایر مراکز استان‌ها هم مشاهده می‌شود؛ یعنی از نظر متوسط تعداد کتابخانه‌ای که در برابر هر مرکز استان قرار می‌گیرد، فضای فرار گرفته در مقابل هر ۱۰۰۰ نفر در کل این مراکز بسیار پایین‌تر از سایر شهرهای استان‌هاست. از بررسی تعداد صندلی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر می‌توان مقایسه مطمئن‌تری میان وضعیت فضای مطالعه کتابخانه‌های عمومی شهری کشور و استان‌های جهانی داشته نگاهیم. به این ستون نشان می‌دهد که بیشترین میزان صندلی به ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت یا به عبارتی فضای مطالعه (با امکان مطالعه آسوده) مربوطاً به کتابخانه‌های عمومی شهری استان‌های چهارمحال و بختیاری، ایلام، یزد، زنجان و کهگیلویه و بویراحمد (به ترتیب ۶/۴، ۵/۵، ۵/۵، ۴/۱۶، ۴/۱۶ صندلی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر) می‌شود و کمترین میزان مربوطاً به استان‌های همدان، سیستان و بلوچستان، کرمانشاه، لرستان و تهران (به ترتیب ۱/۱۶، ۱/۱۵، ۱/۷، ۱/۸ و ۱/۹ صندلی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر) است.

نکته مهم شاید وجود استان‌هایی نسبتاً کم امکاناتی چون چهارمحال و بختیاری، ایلام و کهگیلویه و بویراحمد در میان استان‌های با متوسط فضای مطالعه بالا در کتابخانه‌های عمومی شهری و قرار داشتن استان تهران در بین استان‌های دارای رده پایین از این نظر است. با این وجود به طور میانگین فضای مطالعه تمام کتابخانه‌های عمومی شهری استان‌ها بالاتر از این حداقل جهانی است (با فرض اینکه برای هر صندلی ۲/۵ متر مربع فضا در نظر گرفته شده باشد).

بررسی مقایسه مراکز استان‌ها و سایر شهرها نشان می‌دهد که اگر چه مراکز به طور متوسط فضای مطالعه بیشتری در اختیار دارند اما تفاوت چندانی میان آنها مشاهده نمی‌شود و هر دو گروه اندکی بالاتر از استاندارد حداقل جهانی‌اند.

بیش از بررسی ویژگی حقوقی بنای کتابخانه‌ها لازم است در مورد انواع مالکیت‌های عنوان شده تکلیفی ذکر شود، «واحد‌های دارای مالکیت خصوصی» آن گروه از واحدهایی که بیش از ۵۰ درصد سرمایه آنها به بخش خصوصی (شرکت‌ها، مؤسسات و جز آن) - غیر از تعاونی‌ها - تعلق دارد.

«واحدهای دارای مالکیت دولتی» آن گروه از واحدهایی که بیش از ۵۰ درصد سرمایه‌شان به وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و یا سایر مؤسسات دولتی تعلق داشته باشد.

«واحدهای دارای مالکیت عمومی غیردولتی» آن گروه از واحدهایی که بیش از ۵۰ درصد سرمایه‌شان به یک یا چند مورد از موارد زیر تعلق داشته باشد، «شهرداری‌ها و شرکت‌های وابسته، بنیاد مستضعفان و جانبازان، هلال احمر، کمیته امداد امام خمینی (ره)، بنیاد شهید انقلاب اسلامی، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، کمیته ملی المپیک ایران، بنیاد ۱۵ خرداد، سازمان تبلیغات اسلامی، سازمان تأمین اجتماعی، استان قدس رضوی یا بانک‌ها» (وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۸۲).

پایینت
IFLA International Federation of Library
Associations and Institutions

شماره
- مجید، احمد، فکک علی شوردان - فضای
- فضایی، فرزتی و نگین، لری - نشریات سازمان
شهرسازی کشور، ۱۳۷۱
- حسن، پوریا - طرح فضایی شهری - نگین
فرهنگی، محیطی، ترجمه، فرهنگ، جریسن
- آمان، شرکت‌های ایرانی - نشریه شهری، ۱۳۷۹
- سیرانی - فضاهای طرح ادبیاتی طرح فرهنگی
فضایی اصفهان، فضایی لری - نشریه مطالعات
طرح‌های ویژه فرهنگ ارشد اسلامی - سال ۱۳۸۱
- سوره یونس شهرهای شهری - سال ۱۳۷۹
- لاری، افشاری و علیزاده - مطالعات سازمان شهرداری‌ها
کشور، ۱۳۸۲ - بازنه سوره سوره سوره سوره
شهری مرکز جمعیت‌شناسی و اسفند - سال ۱۳۸۲

فون تونن می‌بایست تردید کرد، این مدل حتی فقط به این دلیل که مفاهیم اقتصادی را با موقعیت‌های قضایی پیوند می‌دهد هنوز مودرن است.

کاربری زمین در سرزمین تک افتاده فون تونن
(A) مورد ساده
(B) موزه پیچیده‌تر



روبخانه قابل کشتیرانی

- برداشت محصول قروشی فشرده (صیفی‌کاری و گاوداری)
- جنگل‌داری (تولید چوب)
- کشت تناوبی فشرده
- زمین کشاورزی و مرتع با تأکید بر تولید لبنیات
- نظام کشت تناوبی سه مزرعه‌ای
- چراگاه وسیع
- شهر کوچک با بازار خود

مدل فون تونن Von Thunen's Model

مدلی است که در سال ۱۸۲۶ به وسیله یک اقتصاددان زمین‌دار آلمانی در زمینه الگوی تولید کشاورزی و کاربری زمین بیرومن شهر - بازار انتشار یافت. این مدل مبتنی بر چند فرض ساده شده با اهمیت است، به این ترتیب که شهر - بازار در منطقه‌ای یکنواخت از نظر کالبدی قرار دارد و هزینه‌های حمل و نقل مستقیماً متناسب با فاصله است. همچنین فرض می‌شود که کشاورز هر منطقه، مراد تولید خود را فقط در همان شهر می‌فروشد، تمام هزینه‌های حمل و نقل را خودش می‌پردازد و هدف او همواره این است که نوعی از کشاورزی را در پیش گیرد که بیشترین سود را داشته باشد.

این مدل بر اصل رانت اقتصادی استوار است، که به موجب آن انواع مختلف کاربری‌های زمین کشاورزی به دلیل محصولات مختلف و هزینه‌های مختلف حمل و نقل، بازده خالص متفاوتی را در هر واحد سطح تولید می‌کنند. در نتیجه، این مدل از یک سری مناطق مرکزی تشکیل می‌گردد و هر منطقه با نوع خاصی از تولید کشاورزی مشخص می‌شود. صیفی‌کاری (باستانه‌ها) و گاوداری در نزدیک‌ترین فاصله به شهر - بازار استقرار می‌یابند؛ چرا که بیش از همه به نیروی کار احتیاج دارند، بالاترین هزینه حمل و نقل را در بردارند و کالای فاسدشدنی تولید می‌کنند، این نوع تولیدات بیشترین بازده را در واحد سطح دارند، اما با افزایش فاصله از بازار، بازدهی به حدی کاهش می‌یابد که دنبال کردن نوع دیگری از کشاورزی یا سود بیشتری همراه خواهد بود. سوددهی و فشرده‌گی کشاورزی به طرف بیرون بازار رو به کاهش می‌رود در نتیجه یک نوع زراعت جایگزین نوع دیگر می‌شود تا اینکه سرانجام به چرای دام می‌رسد. از آنجا که چرای دام به کمترین نیروی کار احتیاج دارد و کمترین هزینه حمل و نقل را در بر می‌گیرد (چارپایان یا پای خود به بازار منتقل می‌شوند)، چرای دام در بیرومن منطقه به فعالیت غالب تبدیل می‌شود، گرچه فناوری و شرایط بازار نسبت به اوایل قرن ۱۹ تغییرات عمده‌ای کرده است و هر چند در برخی از مفروضات ساده شده

این بار ماهنامه، مخاطب یکی از فرهیختگان قدیمی است؛ دکتر هادی صریح مدیر عامل اتحادیه شهرداری‌های کشور در سال‌های دور، بهتر آن دیدیم که برخلاف معمول، پیشنه‌های کوتاه در شناخت ایشان برای نسل تو، پیش از متن نامه بیاوریم تا جایگاه توصیه‌ها و ارزش آنها در چندان مشخص گردد.

هادی صریح (۱۳۱۲ خورشیدی) متولد همین طریق تحصیل از دانشگاه کاشمر تا دانشگاه بیرمنگام انگلستان در زمینه اداره امور حکومتی محلی به‌آثار به کار در اتحادیه شهرداری‌ها (۱۳۴۱) شهردار همدان، مدیر عامل اتحادیه شهرداری‌ها، مدیر کل و سران شهری وزارت کشور، مدیر مقام سازمان مسکن، عضو هیئت امناء اتحادیه بین‌المللی شهرداری‌ها (I.U.I.A.)

... باسلام و تشکر از اینکه مرا نیز در زمره کارشناسان امور شهرداری قلمداد فرموده‌اید، باید به آگاهی برسانم به رغم اینکه کوشش بسیار کردم بلکه بتوانم پیشنه‌های درباره بهبود کیفیت این مجله وزین بدهم خوشبختانه توفیق نیافتم. چرا؟ به سبب اینکه ماهنامه شهرداری‌ها در حد کمال جامع، خواندنی، حالب و آموزنده است و من که خود زمانی به ماسنت سستی که داشتم، مدیریت مجله شهرداری‌ها هم قبل از سال ۱۳۵۷ برعهده‌ام بود، کیفیت آن مجله را با مجله شما ابتدا قیاس شدنی نمی‌دانم. لذا صمیمانه به همکاران گرامی ماهنامه به خاطر این همه تلاش و کوشش لمر بخش تبریک می‌گویم و توفیق روزافزون همگان را از خداوند آرزو می‌کنم. ولی به هر حال برای اینکه من هم نظری داده باشم چند نکته را مطرح می‌کنم:

- ۱- درباره همایش‌هایی که در هر شماره گفت‌وگوهای شان مفصلاً منعکس می‌گردد، نوعی روشن‌بینی‌گیری هم طراحی شود تا نتایج آن مباحث به اصطلاح اجرایی گردد و موضوعات مطرح شده با پایان یافتن همایش به همان جا ختم نشود.
- ۲- مسائلی بین شهرداری‌ها گذاشته شود تا بهترین طرح در باره حل یک مشکل خاص شهری انتخاب و به برنده آن جایزه‌ای داده شود، که شاید بهترین آن اعطای یک بورس آموزشی یا حداقل یک دیدار چند روزه از یکی از شهرهای جهان که آن مشکل خاص را به طریق حل کرده است باشد. در این مورد می‌توان از اتحادیه بین‌المللی شهرداری‌ها یاری جست.
- ۳- من بر این باور هستم که شهرداری‌های بزرگ باید دارای شوراهای منطقه‌ای، شهردار منطقه و یک شهردار کل به منظور هماهنگی طرح‌های مشترک و کلان باشند تا بتوان بدین وسیله ارتباط نزدیکی بین شهروندان و شهرداری‌ها و نمایندگان شورای مناطق ایجاد کرد. پیشنهاد می‌کنم در این مورد همایش‌هایی تشکیل گردد و موضوع به‌طور مستمر تا اخذ نتیجه‌هایی پی‌گیری شود.
- ۴- تشکیل سازمان شهرداری‌ها گرچه قدم مثبتی بوده است ولی به نظر می‌رسد این سازمان به خاطر مسئولیت‌های اجرایی و سببی که دارد نمی‌تواند آن‌طور که شایسته و بایسته است به امور تحقیقاتی و آموزشی که می‌تواند بابت تحولات چشمگیری در بهبود کیفیت خدمات رسانی شهرداری‌ها باشد بپردازد. لذا به نظر اینجانب تشکیل مجدد اتحادیه شهرداری‌ها که وظایف آن منحصر به امور آموزشی و تحقیقاتی و بین‌المللی باشد خواهد توانست به طور پایانی کیفیت خدمات‌رسانی شهرداری‌ها را ارتقا بخشد. در این مورد می‌توان در فرست مناسب جزئیات امر را در میان کارشناسان مورد بحث و بررسی قرار داد.
- ۵- انعقاد از قبیل شماره تلفن و کدپستی و موارد دیگر با حروف درشت چاپ شود، چه تشخیص بین ۲ و ۳ و ... اغلب با مشکل همراه است.
- ۶- در پایان به خاطر انجام این قبیل نظر خواهی‌ها که نشانه‌ای از واقع‌بینی و فروتنی شماست نهایت تشکر و قدردانی خود را ابراز می‌کنم و امیدوارم این پل ارتباطی و دوستی که بین نسل قدیم و جدید ایجاد کرده‌اید روز به روز مستحکم‌تر و پربارتر گردد.

ارادتند:

هادی صریح

تسلی سیاسی‌گرای از مواج ایشان، ماهنامه خود را موظف می‌داند که از تجربه‌های گرانقدر اسناد در زمینه مسائل شهر و شهرداری نهایت استفاده را به عمل آورد. از دیگر سو، ارتباط بیشتر با ایشان به منظور بهره‌مندی از راهنمایی و توصیه‌های‌شان برای سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها نیز مفید خواهد بود.

ماهنامه شهرداری‌ها



www.jmo.org.ir

شرح‌اند؛ اخبار شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، مدیریت پسماندها، بخشنامه‌ها، مشاوره‌ها و پرسش‌ها. صفحه اصلی نیز با عکس‌هایی زیبا از مکان‌های تاریخی کشور آراسته شده است. صفحه اخبار حاوی آخرین اخبار سازمان و شهرداری‌هاست که تاریخ و تعداد دفعه‌های بازدید از آنها را در برمی‌گیرد. لینک شهرداری‌ها صفحه مربوط به ماهنامه «شهرداری‌ها» را باز می‌کند که در آن شناسنامه ماهنامه به همراه دو لینک به آخرین شماره و آرشیو شماره‌های پیشین به چشم می‌خورد. در آن قابل‌های مجلات الکترونیکی با فرمت PDF قابل‌آزانه هستند. این موضوع در مورد صفحات مجله دهیاری‌ها و فصلنامه مدیریت پسماندها نیز به همین ترتیب است.

از صفحات در خور توجه سایت می‌توان به صفحه مشاوره اشاره کرد. این صفحه برای طرح سوالات کاربران در مورد مسائل حقوقی، سیستم بودجه و فناوری اطلاعات و پاسخگویی کارشناسان سازمان شهرداری‌ها طراحی شده است. از دیگر صفحه‌های سایت که گاهی هر چند گذرا به آن خالی از لطف نخواهد بود، صفحه «تاریخچه سازمان شهرداری‌ها» است که به بررسی قدم به قدم تحولات مؤثر در پیدایش سازمان از سال ۱۳۳۴ تا زمان شکل‌گیری آن پرداخته است.

برخی از بخش‌های سایت را تنها اعضای آن می‌توانند مشاهده کنند و در صورتی که شما به عنوان مهمان از سایت دیدن کنید، دسترسی به برخی از صفحه‌ها همچون صفحه «بخشنامه‌ها» برای‌تان مقدور نخواهد بود. با ورود به بخش‌های محافظت شده سایت با پیغام خطا و یا توضیحی به این مضمون که «برای بازدید از این بخش نیاز به وارد کردن نام کاربری دارید» مواجه خواهید شد. چنانچه به نوعی عضو سازمان شهرداری‌های کشور هستید برای استفاده از این امکانات سایت می‌توانید پس از طی مراحل مندرج در صفحه «شرایط ثبت نام در سایت» نام کاربری و رمز عبور دریافت کنید.

گفتنی است به زودی از درگاه (Portal) سایت وزارت کشور نیز می‌توان به این سایت دسترسی پیدا کرد. در پایان با آرزوی موفقیت روزافزون برای همکارانمان در دفتر آمار و فناوری اطلاعات، امیدواریم در آینده نزدیک شاهد تسخالی کامل تر و جامع‌تر از سایت باشیم.

آدرس اینترنتی پیش‌رو مربوط به سایت سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور است. ایده راه‌اندازی سایت اینترنتی که در ابتدا به شکل HBS مد نظر بود نخستین بار در سال ۱۳۷۸ در معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و با هدف به وجود آوردن بستری مناسب برای مبادله اخبار و اطلاعات و ایجاد سهولت در ارتباط کارکنان شهرداری‌ها و شوراهای با یکدیگر پدید آمد. در این زمینه سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اهدافی چون اطلاع‌رسانی دقیق و سریع، پاسخگویی بهتر و سریع‌تر به سوالات کارکنان شهرداری‌ها، ارائه اطلاعات در مورد سازمان، معرفی دفاتر و معاونت‌ها، ارائه اخبار سازمان و شهرداری‌ها، در اختیار قرار دادن سریع‌رسی نقش بخشنامه‌ها، ارائه نشریات استشارات سازمان به صورت الکترونیکی، ارائه مجموعه‌ای کامل از قوانین و مقررات مربوط به شهرداری‌ها و نظایر اینها اقدام به تأسیس پایگاه اینترنتی کرده است.

این سایت که به همت دفتر آمار و فناوری اطلاعات سازمان تهیه و بر روی شبکه قرار داده شده است، دارای طراحی زیبا، برنامه‌نویسی مناسب و سرعتی خوب است. سایت همچنین به سادگی امکان بهنگام سازی و در نظر گرفتن نیازهای آینده را داراست.

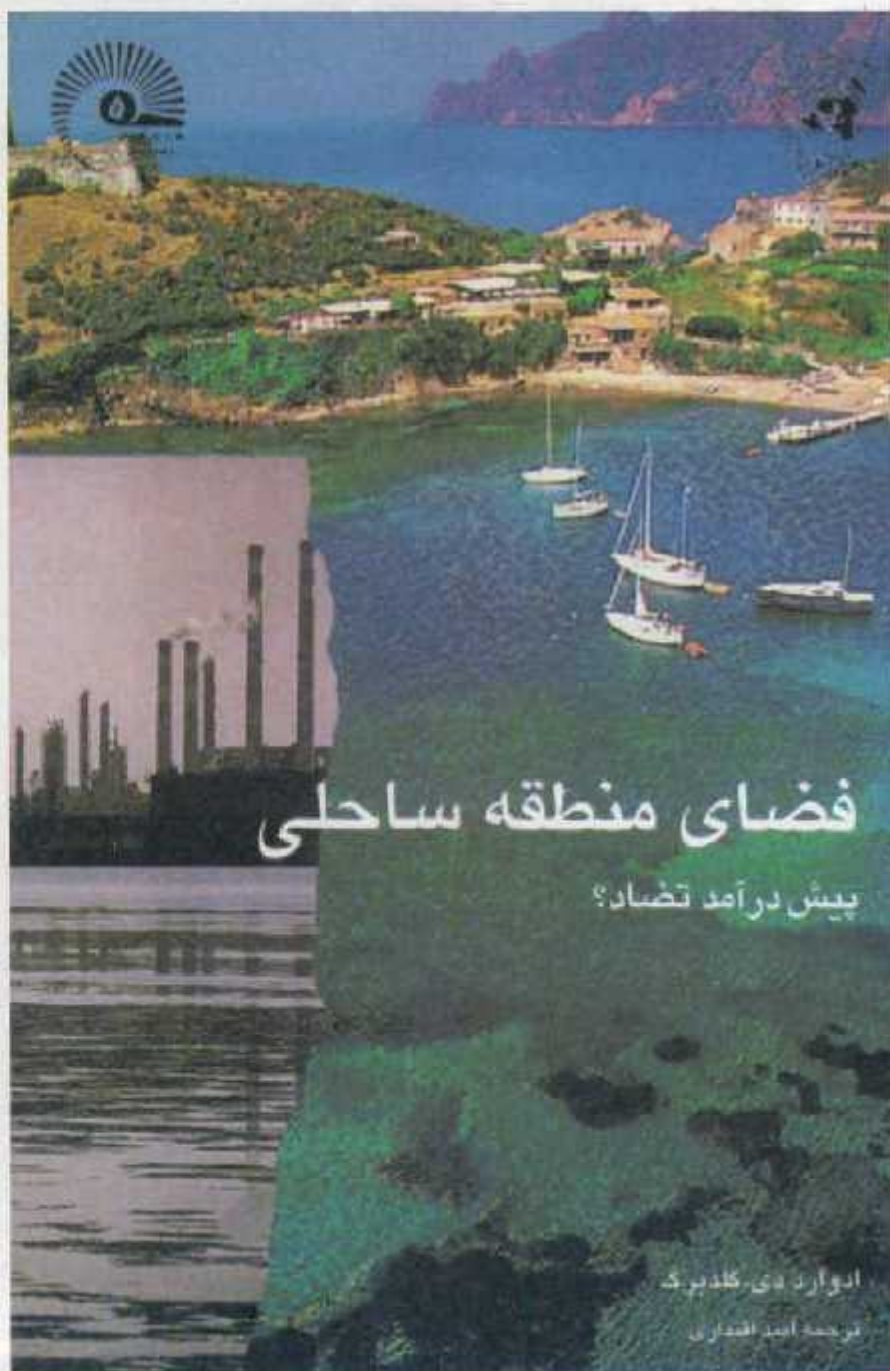
صفحه اصلی سایت حاوی خلاصه‌ای از آخرین اخبار سازمان و شهرداری‌هاست که به مطالب اصلی لینک شده‌اند. در پایین این اخبار زیر عنوان «تازه‌های سایت» خبرهای جدید در مورد بهنگام شدن بخش‌های مختلف سایت به چشم می‌خورد. در قسمت راست صفحه پنجره‌های کوچک به آمار سایت اختصاص یافته که نوع اتصال کاربر به سایت (مهمان یا عضو)، مجموع دفعات بازدید از سایت و تعداد کاربران آن لاین را نمایش می‌دهد. در زیر این پنجره لینکی برای دریافت قلب‌های فارسی برای تسهیل کار کاربرانی که برای دیدن صفحه‌ها فیلم‌های مناسب را در اختیار ندارند قرار داده شده است. در بالای صفحه سرفصل‌های سایت وجود دارند که با قرار گرفتن نشانگر موس بر روی آنها می‌توان زیربخش‌های هر یک را مشاهده کرد و این امر در تسهیل کاربری بسیار مؤثر است. این سرفصل‌ها عبارت‌اند از: سازمان، کاربر، استان‌ها، امکانات، سایت پست الکترونیک و سایت انگلیسی. سایر لینک‌ها بدین

نام کتاب: فضای منطقه ساحلی، پیش‌درآمد تضاد /
 نویسنده: ادوارد بی. گلدبرگ / مترجم: امید اقتداری /
 ناشر: مرکز انتشارات کمیسیون ملی یونسکو در ایران / چاپ
 نخست: ۱۳۷۶ / شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه در ۱۶۴ صفحه
 بها: ۶۰۰۰ ریال

آوردن کتابی که ۱۰ سال پیش از زیر چاپ بیرون آمده است، آن هم در صفحه‌های تازه‌های نشر، بی‌گمان پرسش برانگیز خواهد بود؛ که می‌گوییم هم‌محوری با این شماره از ماهنامه (شهرهای ساحلی) از سوی و باور به این سخن که هرگاه در زمینه‌ای از دانش نوبندگان اندکی به دست باشد، آخرین آنها را می‌توان تازه‌ترین به‌شمار آورد از دیگر سو، انگیزه‌گزینش‌تری است از کارهای خوب، پربار و ساده‌ای که یونسکو همواره در کارنامه‌اش نشر خود انبوهی از آن را داشته است و دارد.

همان گونه که بر پشت جلد نیز آمده، یکی از زمینه‌های بحرانی زمانه ما که در کنفرانس محیط‌زیست و توسعه سازمان ملل (انسدا) بر اهمیت آن تأکید شد، شیوه‌های بهره‌برداری از مناطق ساحلی و مسائل آن است. دریا واپسین مرز محیط‌زیست طبیعی است که انسان زمین را برای برآوردن نیازهای نخستین خود به آن دست‌اندازی خواهد کرد. هم‌اینک بیش از نیمی از مردم جهان صنعتی در فاصله یک کیلومتری ساحل زندگی می‌کنند. اینان به اندازه‌ای نزدیک به دریا می‌زنند که به آسانی می‌توانند بر دنیای آبی‌اش دست‌بایند. انسان همیشه دریا را منبعی بی‌پایان می‌پنداشته است؛ اما به‌درازی پنجاه سال (نیمه دوم سده بیستم) انسان آبرشته‌ترین، دریا و خشکی‌های کرانه‌ای را زیر فشار فزاینده خود گرفته است. اینک این گاهواره تشنگی زندگی زمینیان، نیاز به مدیریت خردمندانه یافته است و این نیاز روز به روز خود را بیشتر نشان می‌دهد. این اثر نشر مشترک یونسکو و کمیسیون اقیانوس‌شناسی بین‌دولته‌هاست^{۱)} که به رخساره‌های گوناگون مناطق ساحلی و مسائل آن و دشواری‌های آینده‌ناشی از بی‌توجهی به مسائل کنونی می‌پردازد.

پدیدآور کتاب استاد و پژوهشگر برجسته پژوهش‌های دریایی از بنیاد اقیانوس‌شناسی اسکریپس (ایالات متحده) است



فضای منطقه ساحلی

پیش‌درآمد تضاد؟

ادوارد بی. گلدبرگ

ترجمه امید اقتداری

که پیش‌تر نیز کتاب سلامت اقیانوس‌ها^{۱۱} را نگاشته است. گلدبرگ در این کتاب سیمای علمی، فنی و فرهنگی کرانه‌ها و اهمیت نقش آن را در حیات شهرها، منابع و محیط زیست به روشنی به نمایش گذاشته است.

کتاب با دیباچهای از رابرت کلازگ^{۱۲} سردبیر (پیشین) بوئتن آلودگی دریا^{۱۳} آغاز می‌شود. وی در این دیباچه برای نخستین بار و بدون هیچ تردیدی این سخن را به میان می‌کشد که عامل و زیر بنای اصلی دشواری‌های بوم‌شناختی جهان که به زودی و یتاگزیر با آنها رویاروی می‌شویم، هم‌اکنون رشد فزاینده جمعیت انسانی است.

کتاب از یک بخش مقدمه که خود از چند پاره همچون مطالعه، فرایند یادگیری، اقت منطقه ساحلی، گسترش منطقه ساحلی و سیاست‌گذاری - درست شده و در پی آن چارچوبه اصلی کتاب، در ۱۰ بخش فراهم آمده است؛ یعنی جمعیت فزاینده ساحلی، جهانگردی و تفریح، نقش اقیانوس‌ها در مدیریت پسماند، کشت و گلپروری در دریا، ترابری و انرژی دریا، ماهیگیری تجاری، کالی‌های دور از کرانه، تضادهای بهره‌وری و مکانیسم‌های کنترل، و پیش درآمد تضاد. هر یک از این بخش‌ها خود چندین زیر بخش دارد. نویسنده برای هر بخش یک پیش‌درآمد و یک مقدمه نیز نگاشته است. کتاب در واپسین زیربخش خود دارای یک پس‌گفتار نیز هست. هر بخش از اثر دارای چندین نمودار و جدول است که بر ارزش درونمایه‌های کتاب می‌افزاید. خواننده می‌تواند با در دست داشتن ۱۷ نمودار و ۲۹ جدول به برآیندهای تازه‌ای دست یابد. گلدبرگ برای پدیدآوردن این اثر بر روی هم از ۱۷۲ مقاله و کتاب انگلیسی سود جسته است. پایه نگاشته‌های هر بخش جداگانه آمده، چندان که برای نوشتن بخش مقدمه از ۱۰ منبع (۱) برداشت کرده است. این آنبوه از پایه نگاشته‌ها خود منبع سرشاری است برای آنانی که در این زمینه پژوهش می‌کنند.

یکی از مهم‌ترین بخش‌های کتاب، «جهانگردی و تفریح» دومین بخش است که پدیدآور در پیش‌درآمدی بر آن جهانگردی را با قید «شاید بزرگ‌ترین صنعت جهان» می‌خواند؛ و این چیزی است که ما با آن بیگانه‌ایم. نویسنده حیات جزیره‌های کوچک جهان را در گرو صنعت جهانگردی می‌داند. وی در مقدمه این بخش آورده است که جهانگردی ملی و بین‌المللی پیوسته فشار بیشتری را بر منطقه ساحلی وارد می‌کند. وی از گونه‌های ورزش، تفریح و سرگرمی‌های ساحلی نام می‌برد و نشان می‌دهد که این بزرگ‌ترین صنایع جهان با رشد ۴/۸۸ درصد میان سال‌های ۱۹۲۰-۱۹۸۵ در جهان از ۱۶۰ میلیون نفر به ۲۴۱ میلیون گردشگر افزایش داشته است. در جدول «درآمد کشورهای از محل جهانگردی» که بر پایه دلار آمده، در میان ۲۴ کشور جهان - چه سردسیری چه گرمسیری - جایی برای ایران نبوده؛ در حالی که همسایه باختری ما در میانه جدول نشسته است (بج جدول ۲-۱ ص ۲۵).

گذشته از این، دو جدول دیگر یکی سهم جهانگردی در اقتصاد کشورهای سازمان همکاری‌های اقتصاد و توسعه را به دست داده که در آن سهم جهانگردی در تولید ناخالص ملی آمده و سوشین با ۶/۲ درصد در جای نخست ایستاده است. جدول

دیگر کشتی‌های تفریحی جهان را آورده که امریکای شمالی (ایالات متحد + کانادا) با ۳۲۰۰۰۰۰ کشتی (۱) مقام نخست جهان را داراست و جدول چهارم درصد سهم هتل و رستوران کشورهای مختلف کارائیب در تولید ناخالص داخلی را به دست داده است. در دنباله به دشواری‌های توسعه پیوسته در سفرهای گردشگری اشاره دارد که سواحل آلوده به نفت و پسماندها، جهانگردان را می‌گریزند - و این یکی از چالش‌های جدی جهانگردی است. در زیربخش «عوامل بیماری‌زا» کتاب دانستی‌های تازه و کاملاً ناستاخته‌ای را برای خوانندگان فارسی زبان دارد؛ خطری که کمابیش کرانه‌های ایران را در شمال و جنوب تهدید می‌کند. نویسنده در جدولی گسترده «عوامل بیماری‌زا در آب‌های ساحلی» را نشان داده و منطقه بندی آن را بر پایه شکوفایی جهانگردی در کرانه‌ها نهاده است (ص ۲۶). در زیربخش دیگر «پرمایگی آب و جهانگردی»، پرمایگی = [eutrophication] را چنین تعریف کرده است: «انباشتن آب از گیاهان دریایی در حال پوسیدن» که در آن به‌از دست رفتن درآمد جهانگردی در شمال ایتالیا، کرواسی و استونی اشاره شده است. در زیربخش «پیامدهای جهانگردی» به سعی‌ترین ترکیبات ساخته دست انسان (TBT) پرداخته که رنگ ضد نهشت برای ته قایق‌های تفریحی است و صدف حلزونی (خوراکی) را استرونی می‌سازد. همچنین رویارویی دولت فرانسه را با ساخت آن در ۱۹۸۲ نشان داده که پیامد کاربرد آن واپاشی گسترده زیست‌محیطی بوده است. آخرین زیربخش «نواحی حفاظت شده دریایی» به موضوع «پارک‌های دریایی» می‌پردازد و گسترش آن را در ناحیه مدیترانه مانند کرانه‌های اسپانیا، اسرائیل، ایتالیا، مصر و تونس نشان می‌دهد.

ترجمه نسبتاً روان و خوب به همراه آنبوهی از دانسته‌های پرکشش که در سطرسطر کتاب نشسته، آن را اثری خواندنی برای دانشجویان در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، محیط‌زیست و همه دست اندرکاران گردشگری و شهرهای ساحلی کرده است. شوربخانه این اثر نیز همانند بسیاری از کتاب‌های چاپ‌شده به فارسی از هر گونه نمایه‌ای در پایان کتاب خالی است؛ در حالی که نمایه‌ای برای «جاینام» دست کم برای این کتاب ضروری است.

مترجم در جاهایی شاید به خاطر شتابزدگی از زیبایی کار کاسته است، چندان که در سرآغاز کتاب به جای «دستور کار ۲۱» که کاربردی همگانی در نوشتگان سازمان ملل در فارسی دارد، از ترکیب «برنامه عمل ۲۱» سود جسته که نازیست؛ و یا در برگردان نام انگلیسی کتاب که دو یخشی و هر دو با نشانه پرسش همراه است - یعنی: Coastal Zone Space? Prelude to Conflict? - مترجم به جای ساختن نامی پرسشگرانه، تنها به گذاشتن نشانه پرسش در پایان پاره دوم بسنده کرده است. شاید نام «فضای منطقه ساحلی آغازگاهی برای ستنج با دریا» رساتر می‌نمود. از کارهای ستودنی مترجم دادن پانویست انگلیسی در هر صفحه است و در پایان ستایشی از موزه آثار طبیعی و حیات وحش ایران که در پیدایی این اثر به فارسی دست داشته است. ماهنامه «شهرداریها» این کتاب را اثری همگانی می‌داند و خواندن آن را به همه دانش‌دوستان توصیه می‌کند.

پانویست:

1. B. Gullberg
2. United Nations Bulletin Conference on Environment and Development
3. International Oceanographic Commission
4. Health of the Ocean
5. J. Clark
6. Marine Pollution Bulletin

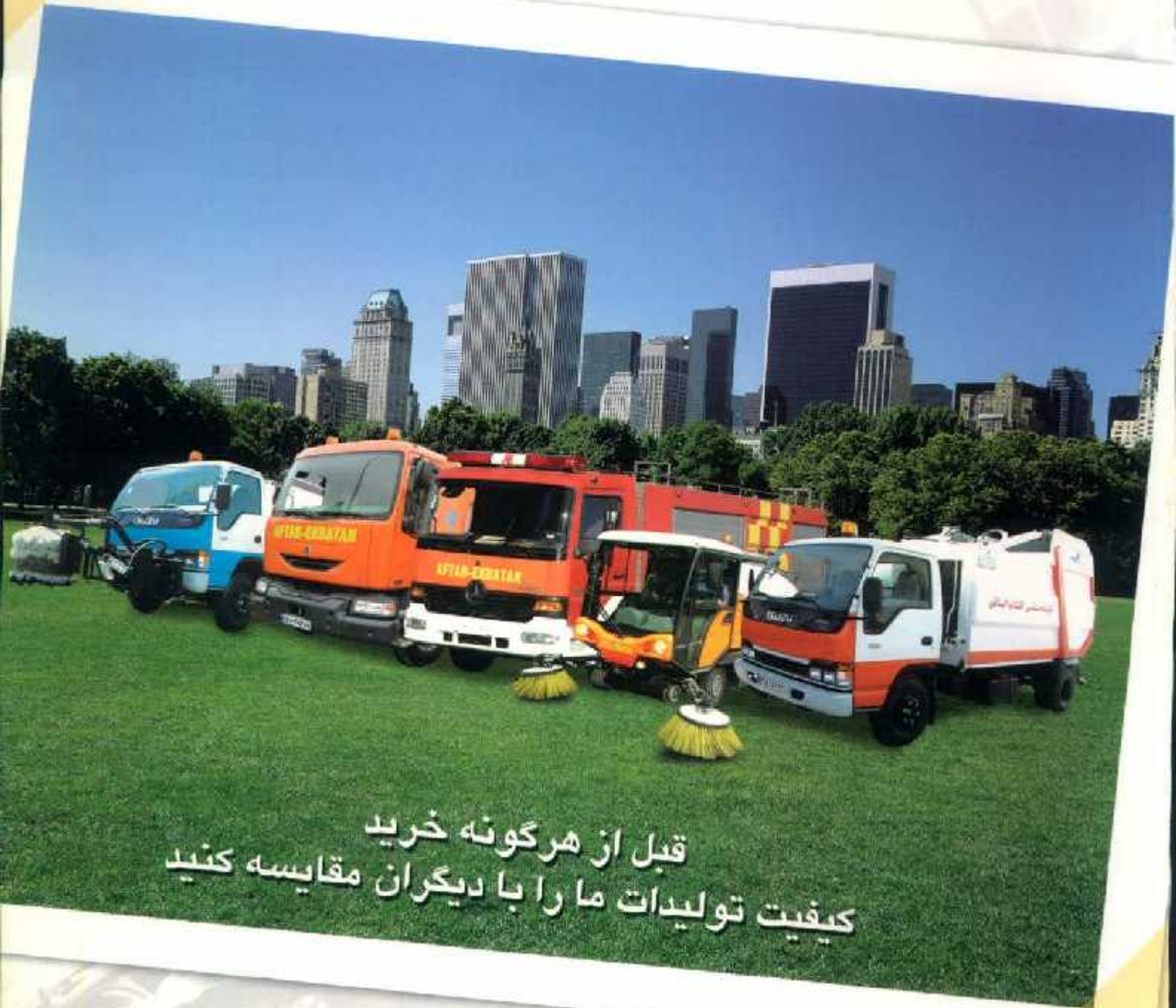
Contents

Note	4
Special Report	
-Coastal Cities, Forgotten Extants/ J. Masoom	5
Idea and Research	
-Population in Coasts and Necessity of Planning / N. Azimi	11
-Critical Features of Ecology in Mazarshahr Coasts/ A. Daneshdar	18
Dialogue	
-Rupture of City within Continuation of History / L. Asadi	25
Municipalities According to Documents	
-Baladyye (Municipality) against The Fire/ A. Jalali	29
Mayor's View	
-Chahdhar, a Landscape to The Ocean and a View to Gulf / M. Saharirud	31
Scan the City with Lens of Norouz	34
Councils and Participation	
-Ups and Downs in Council's Law: City in The Hand of Government III New Council / M. Birkhani	38
-Government and Councils in Iran/ The Law of Township and Province Council in 1334 (Part 21th) /H. Sharifi	40
-ABC of City / Coastal Cities / M. Barikbaf	42
World's Experiences	
-Integrated Coastal Management in East Asia / Trans by: Sh. Farzinpak	45
-Globalization and Medium Cities: Experience of Adana / Trans by: E. Yousefi	50
World Cities and Municipalities	58
Plan and City	
-Tourist's Wave, Beyond Boushehr Structural Barriers / M.H. Boochani	63
Instruction	
-Ports in Confronting With Earthquake / A. Mehrzad	68
Travel's Source	
-Second International Conference of City, (Cities, Crossroads of Cultures)/ S. Hanachi, M. Sanjinezhad, M. Amrollahinezhad	71
Point of view	
-Tourism in Coastal Cities/ Ghaderi	75
Research Selection	
-Explaining and Presenting Sustainable Pattern of Urban Landuse in Iran/M. H. Boochani	77
News Report	
-Rescue of Coastal Cities in Executing of Urban Sewage Plan	80
Brief News	93
Glance at Cities A/Behshahr, Dezful, Ormia, Sanandaj, Tabriz, Zahedan, Zonoz	99
City Statistic/A Survey on Libraries/ D. Jalali	100
Urban Terminology/ N. Barakpoor	105
Letters/ H. Mobargha	106
Web Sites/ Sh. Farzinpak	107
New Publication / A. Jalali	108



آفتاب اکباتان

AFTAB - EKBATAN
تولید کننده خودروهای خدمات شهری



قبل از هرگونه خرید
کیفیت تولیدات ما را با دیگران مقایسه کنید

تهران - بلوار میرداماد - خیابان شنگرف - کوچه یکم - شماره ۲۶
No. 26, 1st Alley, Shangarf St., Mirdamad Blvd., Tehran - Iran
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۹۸۴۹ فاکس: ۰۲۱-۲۲۲۷۵۵۰
Tel: +98 21 222 9849 - 51 Fax: +98 21 222 7550
E-mail: info@aeco.ir
www.aeco.ir

71

Shahrdariba

Monthly Journal of Information
Education and Research on
Urban Management and Planning
Number 71 - Apr. 2005

- Coastal Cities, Forgotten Extents
- Critical Features of Ecology in Mazandaran Coasts
 - Rupture of City Within Continuation of History
 - Baladye (Municipality) Against The Fire
- Chabahar, a Landscape to the Ocean and a View to Golf
- Ups and Downs in Council's Law
 - Integrates Coastal Management in East Asia
 - Tourist's wave, Beyond Boushehr Structural Barriers
 - Second International Conference of City, (Cities, Crossroad's of Cultures)
 - Rescue of Coastal Cities in Executing of Urban Sewage Plan

