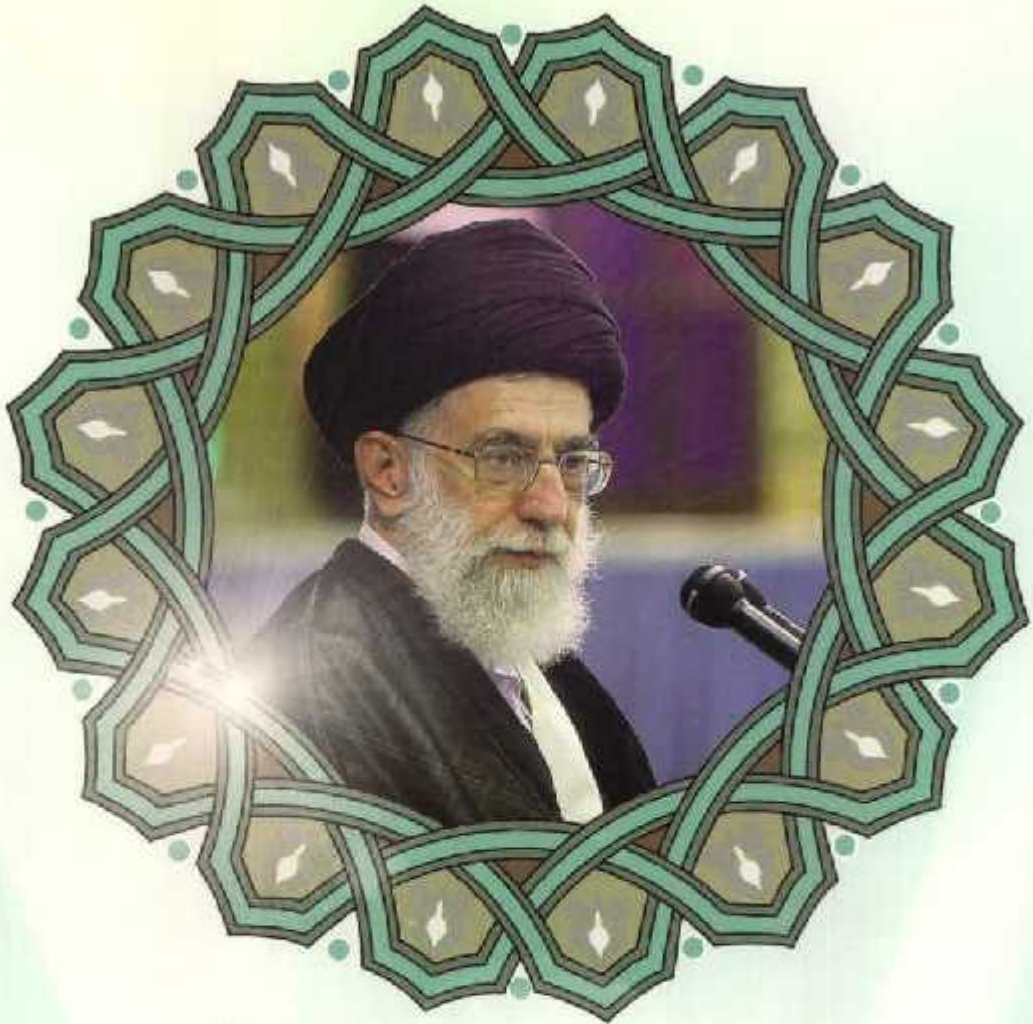




- سه رویکرد به بافت فرسوده
- ضرورت مداخله فرهنگ‌گرایی
- در بافت‌های فرسوده شهری
- علل عدم تحقق طرح‌های احیاء
- و بازسازی بافت کهن شهری
- توسعه دارایی مبنا، رهیافتی مؤثر
- در حل معضلات سکونتی
- محلات شهری
- نویسنده: نوسازی و بهسازی صنعتی نوین
- بهسازی و بازسازی
- در نامه‌ای سرگشاده
- نقش مشارکت مردمی و اجتماعی
- در بازسازی بافت‌های فرسوده شهری
- مدیریت واحد شهری در برلین



همه باید لباس خدمت
بر تن کنید و در کنار یکدیگر
به مردم خدمت کنید

ما می توانیم

محور اصلی نیاسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده

با یاد آوری بنجم دی ماه سالروز زلزله بم

طرح روی جلد:

مربوط به محور اصلی

عکس پشت جلد:

عکس یادگامه مجموعه بند مسکونی، خانه‌های بیک، پارت* و خانه‌های هلالی طوبی سامندی سیرسرو هاین. معمار گلپوشی از سدهی نوزدهم میلادی خیابان اوکوتاند، شیناکو ۱۹۸۰ م عکس زیربناهای دوره‌ی ویکتوریایی، بازسازی شده پس از فروگونی بلندسروه‌های بیک پارک ۲۰۰۱ م

- ۱- مطالب منتشر در ماهنامه لزوماً نیازمند دیدگاه‌های مؤلفان شهری‌ها و دهاری‌ها نیست.
- ۲- ماهنامه در روایش و تشخیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسال به هیجوجه بازگردانده نخواهند شد.
- ۴- استفاده از مطالب و طرح‌های ماهنامه تنها با ذکر مآخذ مجاز است.
- ۵- مقالات باید با دست‌نکته یا لوح فشرده در محیط (فارس Word XP) همراه باشد.



وزارت کشور
سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور
موسسه فرهنگی اطلاع رسانی و مجله‌های

صاحب‌مختاب امتیاز: وزارت کشور - سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها
مدیر مسئول: علی نیکزاد
زیر نظر: حسن نصری‌پور
هیئت تحریریه:
سیداس جلالی، مصطفی رستمخانی، مهدی فاضل فکور
پژاد کیموریور، محمد عباسی
شمارگان: ۵۰۰ نسخه
ناشر: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها

۲	یادداشت
	گزارش اصلی
۵	سه رویکرد به بافت فرسوده/حسین زکری
	آندیشه و پژوهش
۱۲	ضرورت مناظره فرهنگ‌گرایی در بافت‌های فرسوده شهری/ مریم نوروزی
۱۷	علل عدم تحقق طرح‌های احیاء و بازسازی بافت کهن شهری/ ابرج اسکندریان
۱۹	توسعه تفریحی مینارهایانی مؤثر در حل مشکلات سکونت محلات شهری/ زهرا رحیمی
۲۵	احیاء و بازسازی بخش داخلی و منطقه در حال گذار شهرها/ دستم صابری قر
۳۱	مروزی بر معیارهای شناسایی بافت‌های آسیب پذیر شهری/ کاغذ آشتی، سولماز حسینپور
	کفنگو
۳۹	نوسازی و بهسازی صنعتی نوین عباس ثانی راد
	شهرداری‌ها به روایت استاد
۴۲	بهسازی و بازسازی در دامغان سرگشته/ عباس جلالی
	شورا و مشارکت
۴۴	فشن مشارکت مردمی و اجتماعی در بازسازی بافت‌های فرسوده شهری/ محسن نیازی، محمد کارکنان
	انقیای شهر
۵۰	نقش مهندس آموزش در مدیریت و توسعه پایدار شهری/ جعفر ستایش، عارف موسوی
۵۴	تحلیل و تبیین درجه توسعه‌یافتگی شهرستان‌های استان قزوین/ علی آیت‌الله
	تجربیات جهانی
۶۲	بررسی تجارب آلبانی بافت‌های قدیم و فرسوده در عین اطمینان رنگی/ آیدای، یوسا غلامی
	شهرها و شهرداری‌های جهان
۶۵	الزایش نرخ ورودیه محفوه ترافیک کس/ ۱۰ شهر آلوده جهان/ تمیزترین هوای کلانشهری دنیا
	طرح و شهر
۶۸	بررسی جریان‌های میکرواقتصادیک حاکم بر بافت قدیم لوزان/ سعید سجادیان، مصطفی محمدی
۷۵	بررسی اثرات طرح نوسازی - اروپا/ صدیقه لطفی، یاسین خدیجی اصل
۸۰	سامانه بافت قدیم شیوا/ پول زوبین
۸۴	راهکارهای نوسازی بافت‌های فرسوده شهری (منطقه ۱۶ تهران)/ حسین دایلی
	رهاورد سفر
۹۱	مدیریت واحد شهری در براین/ فاطمه تنهایی
	دیدگاه
۹۸	بهسازی شهری چیست؟/ غیرنما محمدی
	گزارش
۱۰۱	مشارکت اجتماعی گام اساسی تو بهسازی بافت‌های فرسوده/ بافت‌های تاریخی در تقابل با سنت و مدرنیته/ پوی کهنگر در محله/...
	اخبار کوتاه
۱۱۲	ویژه‌نامه عمرانی/ ۶ ماه با شهرداری سلمان/ شهر من، جهاد/ شهرداری کرج و چند پروژه/ بتدرعاس و فعالیت‌های مختلف
	اخبار سازمان
۱۱۶	انتصاب معاون عمرانی وزیر کشور/ انتصاب قائم مقام سازمان
	یک شهر، یک نگاه
۱۳۱	اراک (لشویه/ اسفهان/ تبریز/ شاهین شهر/ قره شیبا/ الدین/ ماکو/ مهاباد
	تازه‌های نشر
۱۳۲	بهسازی محتوم برای اثری کلاسیک/ عباس جلالی
۱۳۳	بخش انگلیسی/ اجود پرویز

شهرها به مثابه موجودات زنده‌ای هستند که همواره نیاز به تجدید حیات دارند و همچون موجودات زنده نیازمند ترمیم و بازسازی بافت‌های فرسوده‌ی خود و جایگزینی سوله‌های نو با سوله‌های کهنه هستند. در روند نوسازی بافت‌های فرسوده در شهرهای بزرگ جهان خصوصاً پایتخت‌ها، نه تنها ساختمان‌های نو پیوسته جایگزین ساختارهای فرسوده شهری می‌شوند، بلکه تجدید حیات فرهنگی اجتماعی و اقتصادی نیز به پیروی از تغییرات کالبدی در متن شهر صورت می‌پذیرد. از این گذشته مخاطرات طبیعی همانند زلزله به چنین روندی شتاب می‌بخشد. نیاز به یادآوری نیست که متأسفانه ایران در آسیب‌پذیری و خسارت (عمدتاً متأثر از حوادثی چون سیل و زلزله و ...) جایگاه بلندی داشته و چهارمین کشور حادثه‌خیز دنیا شناخته شده است.

بافت‌های فرسوده شهری با عناوین گوناگونی نظیر بافت توسعه نیافته، ناکارآمد، ناپایدار و ... در متون شهرسازی مطرح شده است. این پهنه‌ها از روند توسعه‌ی شهری عقب افتاده‌اند و مسائل و مشکلات چند بُعدی شامل مسائل کالبدی، کارکردی، اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، حقوقی و مدیریتی آنها را در بر گرفته است. بازسازی بافت فرسوده از پیچیده‌ترین مأموریت‌های مدیریت شهری است چرا که: "آرزوهای شهروندی آن کاهش یافته و ساکنان ایمن نیستند و از شرایط زندگی رضایت ندارند و نیازهای اساسی آنها برآورده نمی‌شود." تجلی همه ابعاد مدیریت شهری در ساخت شهر و ترمیم بافت‌ها قابل مشاهده است. به علت همین گستردگی، نوسازی این بافت‌ها از توان ساکنان، شورای مجلس، شهرداری‌ها و ... خارج است و مجموعه عوامل می‌بایستی برای رفع معضلات مترتب و استفاده از فرصت‌ها و پتانسیل‌ها در جهت توسعه شهر گام بردارند. مطالعات پژوهشی و مشاهدات مشکلات و نارسایی‌های زیر را نشان می‌دهد: فرسودگی بسیار گسترده و چشمگیر در کالبد، آسیب‌پذیری شدید این بافت در برابر حوادث طبیعی، گذرگاه‌های تنگ و باریک که راه را بر خدمات شهری می‌بندد و نا امنی، معضلات اجتماعی - فرهنگی و مشکلات زیست محیطی را در این بافت‌ها به بار می‌آورد. کاهش کیفیت زندگی و عقب‌افتادگی از توسعه‌ی شهری پیامد رشد ناموزون این پهنه‌های فرسوده است. بافت‌های فرسوده در حالی از چرخه رشد و توسعه شهر بازمانده‌اند که توانمندی‌های نهفته و ظرفیت‌های لازم را برای ایفای نقش تعیین کننده در فرآیند توسعه شهر دارا هستند. برای نوسازی بافت‌های فرسوده لازم است تمام تلاش‌ها با سوگیری برنامه‌ریزی شده معنادار شود و بدین منظور پیروی از فرآیندی علمی در نوسازی بافت‌های فرسوده از کلیدی‌ترین موضوعات مدیریت نوسازی شهر شمرده می‌شود.

نکته مهم اینکه: فرآیند نوسازی می‌باید بر پایه‌ی نگرش اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مردم استوار گردد و این نگاه در محدوده‌ی زمان خاص و جریان محدود زندگی مردم نبایستی محاط شود. تمایل مردم، نیاز آنها و ظرفیت‌ها از ضرورت‌های اصلی چنین نگاهی است.

مهمترین عنصر در بازسازی و نوسازی بافت فرسوده همبازی و مشارکت مردم است که متأسفانه نگاه بی‌اعتمادی به شهرداری و دولت این بخش را ناکارآمد کرده است. چرا که تاکنون دید مدیریت شهری در ایران به این بافت‌ها بیشتر از زاویه‌ی مهندسی و سخت‌افزار بوده، سازهای که استحکام لازم را ندارد می‌باید ویران شود و سازهای محکم‌تر بجای آن بنا گردد، بدون کمترین توجه به انسان‌ها که در آن می‌زیند. دیری نیست که مشخص شده روابط اجتماعی میان باشندگان بافت، مولفه‌های پیچیده‌تری از اصل سازها دارند و این همان تفاوت خوابگاه و زندگی، معبر و گذر و خلاصه شهرنشین و شهروند است.

بافت فرسوده را نمی‌توان با دانش و مدیریت امروز برای نسل فردا نوسازی کرد. برقراری و حفظ ارتباط پیوسته با مردم، بازسازی اعتماد مردم به مجموعه‌ی مدیریت شهری و توجه آکید به ملاحظاتی فرهنگی اجتماعی و بومی مناطق می‌بایست از سیاست‌های اصلی باشد. چنین می‌نماید که حتی مسائلی همچون تمکک جایگزینی، معاوضه و ... راه چاره اصلی نیست. یعنی خاطر شهروندان و ارزش شهروندی اصل ماجراست. تردید نکنیم که طرح نوسازی بافت‌های فرسوده نیازمند بازنگری جامع، باهدف دسین روح و نگاه انسانی به کل ماجراست. و توانمندسازی شهرنشینان و بالابردن جایگاه آنان به مرتبه‌ی شهروندی مبنای اصل اتخاذپذیر این مهم در شهرهاست.



۳ رویکرد به بافت فرسوده

تتلیم گزارش: حسین ناتس



• ناصر کرمی

بافت فرسوده یک موضوع مهندسی است یا جامعه‌شناختی؟ شاید مهم‌ترین چالش در نوسازی بافت‌های فرسوده مراکز قدیمی شهرها همین باشد. متأسفانه تاکنون نگاه مدیریت شهری در ایران به این بافت‌ها، عمدتاً از زاویه مهندسی و سربل ماجرا بوده است. مسازیهایی بوده‌اند یا استحکام ناکافی که می‌بایست ویران‌شان کرد و به جای آنها سازه‌های محکم‌تر ساخت. با توجهی اندک به این موضوع که در داخل این سازه‌ها انسان زندگی می‌کند، این سازه‌ها برای انسان ساخته شده‌اند، روابط اجتماعی مابین این سازه‌ها در دانش بشری مولفه‌هایی بسیار پیچیده‌تر از مقایسه قطر میلگرد در سازه‌های قلی و بعدی است؛ روابطی که دستکاری و دوباره‌سازی آن، نه با ابزارهای در دسترس مدیریت شهری ممکن است و نه اساساً در کوتاه‌مدت میسر خواهد بود. نکته این است که اگرچه در این بافت‌ها سازه‌ها و ساختمان‌ها فرسوده هستند، اما روابط انسانی قطعاً بسیار مستحکم، پایدار و دیرپاست. به واقع، هرچه در بافت‌های جدید شهر رابطه درونی جامعه انسانی خام، ناپایدار و از هم گسسته است، در بافت‌های قدیمی وضعیت برعکس بوده و با جلوه‌هایی در هم تنیده‌تر و هم افزا‌تر از تعاملات انسانی روبه‌رو می‌شویم. اما چنان‌که افتد و دانی، شهر در دست مهندسان سبیل است؛ مردانی یا ذهنی آکنده از بتون و میلگرد و نیشی و سیمان. آنها بی‌محابا غلتک‌ها را از روی پایدارترین روابط انسانی می‌گذرانند و آنچه را با یول به دست نمی‌آید و در کوتاه مدت میسر نمی‌شود، فدای طرح‌های ناپایدار برای زیستن در سکونتگاه‌هایی فاقد روح انسانی می‌کنند؛ سکونتگاه‌هایی که خانه در آنها فقط کارگرد «خوابگاه» دارد، کوچه و خیابان حس زادیومی ایجاد نمی‌کند و فقط «معبر» و گذرگاهی است برای عبور و مرور و همسایگان، نه همزیستان بلکه رقبای فرصت‌های محدود زیست در یک زیستگاه پسر از نش و اضطکاک هستند و فضا نه آرامش و امید به آینده بلکه اضطراب و آفسردگی القا می‌کند. میزان خودکشی، هتجارگری و شمار مراجعان به مراکز روان‌درمانی را در محله‌های نوساز حاشیه شهر با محله‌های قدیمی مرکز و جنوب شهر تهران مقایسه

کنید. تردید نکنیم که طرح نوسازی بافت‌های فرسوده نیازمند یک بازنگری جامع با هدف دمین روح و نگاه انسانی به کل ماجراست.

هم‌اکنون ۴۹ هزار جلد بافت فرسوده در ۴۰۱ شهر کشور شناسایی شده که ۳ هزار و ۲۶۰ هکتار آن متعلق به تهران است. اگر بپذیریم که برای بهسازی و نوسازی هر هکتار بافت فرسوده در شهرهای ایران حدود ۸۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری جدید مورد نیاز است، بودجه‌های معادل ۳ برابر بودجه فعلی کشور برای بهسازی بافت‌های فرسوده مورد نیاز است. از این رو توجه به بافت فرسوده بارها از سوی صاحب‌نظران تأکید شده و بحث‌های بسیاری پیرامون آن شکل گرفته است. ۳ دیدگاه عمده در این باره از نظر می‌گذرد.



پاتوق‌های محله است و اهالی کمتر پیش می‌آید که در دعای صبح و ظهر و مقرب، جز سلامتی و آبرومندی در طلب و حسرت چیز دیگری باشند.

تقدس مسجد در محله محرز است و هیچ خوی تکبر و ریا و خودپسندی در آن یا نمی‌گذارد. درد دل‌ها در شبستان مسجد به گوش متولیان می‌رسد و مساعدت‌های پنهان به نیازمندان و اهدای جهیزیه دم بختان، کمی پس از سلام نماز عشاء در خلوت محراب تکلیف می‌شوند.

در بافت‌هایی که امروز به فرسودگی می‌خوانند، اهالی از اجتماعات ریشدار قومی‌اند و خود از عناصر محله‌اند. محله بی‌لهجه و مرام و عادات و رسوم و رفتار اهالی بی‌محل است. پایکوبی جشن عروسی بیجه محل و حمل تابوت ریش سفید اهل محل، بر دوش هم سحله‌ای هاست. به جا آوردن شب یا تختی و یرسه در هضم و جهلم بر اهل محل تکلیف است. در بافت‌هایی که امروز به فرسودگی خوانده می‌شود...

عطف به مصوبه شورای عالی شهرسازی سه معیار ناپایداری و غیر مقاوم بودن حداقل ۵۰ درصد بنا، نفوذناپذیری بلوکی از بافت با حداقل ۵۰ درصد عرض معابر کمتر از ۶ متر و ریزدانی بلوکی از بافت با حداقل ۵۰ درصد قطعات با مساحت کمتر از ۲۰۰ متر مربع، برای اطلاق فرسودگی به بافت‌های شهری تموین شده‌است. که لزوم رفع فرسودگی از بافت‌های مشخصه‌های فوق به وزارتخانه مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سپرده شده‌است.

هر کدام از این دستگاه‌ها نیز با شرح خدمات کم و بیش مشابه، در رفع فرسودگی از بافت‌های کهنه شهری سهیم‌اند که در این میان سازمان‌های توساری و بهسازی شهرداری‌های وزارت کشور از مسئولیت و حوزه وسیع‌تری برخوردار است.

حاصل فعالیت‌های جمعی در نوسازی بافت‌های کهنه شهری تاکنون به محصول مثال زدن‌های منجر نشده‌است و هنوز تعریف معیارهای فرسودگی و روش‌های عملیاتی نتوانسته است در نحوه مداخله، ضمن رفع ناپایداری کالبدی بافت، در رفع ناپایداری ساختار اجتماعی و اقتصادی و زنده‌سازی روح نهادینه محلات، به انگوی قابل‌اعتنایی نایل آید. آنچه در سال‌های گذشته در نوسازی سطوح کهنه شهری رخ داده است، رونوشت ناخوانایی از الگوهای غربی است که نه تنها ذائقه اجتماعات اهل محل را بر تنبیه‌اند، بلکه قدر فرصت‌های گرانقدر در زنده‌سازی محلات این گونه بافت‌ها، در رسیدن به

شهر قدیم با خاطرات سرشار نسل‌هایی که هریک دنیای کودکانه خود را در کوچه باغ‌های تودرتوی محلات آن رها کرده‌اند، امروز در خاشییه نوگرایی‌های درهم و برهم شهری به «فرسودگی» خوانده می‌شود.

شهر مجموعه‌ای از عوامل زنده و بویاست که ژن هویت بخشی آن در طول زمان انتقال می‌یابد و عناصر و عوامل تشکیل دهنده محیط‌های آن اعم از ساختمان‌ها، گذرها و میادین و ... مخلوق روح خلاق ساکنان آن است.

شهر در طول زمان قد می‌کشد، رشد می‌کند، عاقل می‌شود و در کنش متقابل یا شهروندان قرار می‌گیرد. چهره شهر آینه چهره شهروندان است. شهر زنده و پز تحرک و چابک و با نشاط حاصل اندیشه‌های تر و تازه و حضور پر تلاش شهروندان است و در مقابل، شهر از نفس افتاده و پز درد، مبتلا به جریان آوده روح بیمار ساکنان خود است. در واقع می‌توان گفت که شهر زنده اندیشه‌های نیک و بدی است که در منظومه حیات ساکنان شکل می‌گیرد. انگاره‌های نیک بشری به بویایی و سرزندگی و سلامت، و بد انگاری به سستی و رخسار رنجور شهر می‌انجامد. از این روست که ریشه‌های کهنگی و فرسودگی و کاهلی شهر را باید در اندیشه و انگاره‌های سکوتی آن جستجو کرد.

در بافت‌هایی که امروز به فرسودگی خوانده می‌شود، همسایه در سایه خانه خود نیز شریک همسایه است. از درد دل او خبر دارد و نیاز او را می‌فهمد و در تنگی رهایش نمی‌کند. همسایه در شعاع محله، همسایه خوانده می‌شود و سلام علیک او در سینه‌دم سحر در لایه‌لای بوی تان داغ تانوائی محله به گوش همسایه آشنا می‌آید.

در بافت‌هایی که امروز به فرسودگی خوانده می‌شود، پدربزرگ‌ها و ریش سفیدان بر پیر نشین‌های مسجد و حسینیه محله پاتوق می‌کنند و جوانان در فراغت‌های عصرانه، هوای سرگذر را می‌پایند.

در بافت‌هایی که امروز به فرسودگی خوانده می‌شود، خاطرات از جنس هر نسلی جاری است. قد و عرض و بلندای گذرها دست‌یافتنی است و جنس دیوارها و طاق‌ها و کف عبوری‌ها از یک گل سرشته شده‌است و طنین زنگ مدرسه و آذان ظهر مسجد محله، هارمونی خاصی به این سمفونی می‌بخشد.

در بافت‌هایی که امروزه به فرسودگی می‌خوانند، خانواده به یمن سایه بزرگ‌ترها، قوام و حرمت دارد و ته مانده‌ای از حیا و غیرت همچنان برجاست تا صدای شوهر بر همسرش بلند نشود و متارکه، واژه غربی انگاشته می‌شود. احوالپرسی، نقل

الگوی شهر ایرانی را نیز ندانستند.

رسیدن به روش‌های مداخله‌ای که هم زمان به احیاء کالبد و جان بافت بیانجامد، نیازمند تغییر در رویکردهای نوسازی در بافت‌های فرسوده است، رویکردی که منافع عمومی و بلند را دستخوش سود آوری‌های محدود و زود بازده نیندارند.

بافت‌های کهنه شهری با همه معیارهای فرسودگی خود، سرشار از ویژگی‌های ناب و پیش‌رونده‌ای است که به چندی از آنها در ابتدای این نوشتار اشاره شده است. در واقع بافت‌های فرسوده آخرین یادگارهای از نفس افتاده محلات شهر ایرانی‌اند.

محلاتی که ساختار آنها جز با مشارکت جمعی اهل محل شکل نگرفته‌اند.

ریش سفیدان محل، تاریخ گویای محله‌اند. جوانان محل، نرم‌افزارهای جریان‌های پویای محله‌اند. کودکان نشاط محله‌اند. کوچه‌ها و گذرها و بن‌بست‌ها و میادین و ... خاطرات محله‌اند. معتمدان و پیشنمازان، خیرین محله‌اند. حمام عمومی و نانوايي و بقال و لحاف‌دوزی و سلمانی و خیاط‌خانه و... کانون اخبار محله‌اند و مسجد و حسینیه و تکیه، کانون تصمیم‌گیری‌های اساسی محله‌اند.

جریان ناخودآگاه حیات مدنی که اهل محل در کالبد متناسب محله بانی‌اند، کنش نهادینه‌ای را سبب شده‌است که شکل فضایی گذرها، منازل، میدان‌ها و فضاها را عمومی در بافت، حاصل آن است. از این رو صرف نوسازی بافت کالبدی، تضمینی بر تأمین این کنش به تنهایی نخواهد بود.

اگر در شناخت بافت‌های فرسوده به معیارهای سنجش ناپایداری و ریزدانگی و نفوذناپذیری نایل آمدیم، در طرح نوسازی نمی‌توان تنها به بهانه مقاوم سازی، بستر سودآوری شرکت‌های بیمانکاری و سرمایه‌گذاران کلان مسکن را فراهم کرد. بدیهی است مقاوم سازی مسکن در رده اهداف زود بازده و خرد نوسازی بافت‌های کهن قرار می‌گیرد و آنچه به عنوان سرشت بافت کهن در طول بیش از ۵۰ دهه شکل گرفت و قد کشید و به بلوغ رسید نمی‌تواند در قالب اهداف زود بازده در عملیات مداخله یکی دو ساله به تحقق بیوندد.

این جاست که معیارهای مداخله در نوسازی بافت‌های کهن می‌بایست حداقل حول سه محور هویت اجتماعی، هویت کالبدی و هویت مدنی بافت، تعیین شوند.

واژه نوسازی بافت‌های فرسوده یا کهن با رویکرد مقاوم سازی در رده اهداف خرد هویت مدنی می‌گنجد. هویت اجتماعی بر ویژگی‌های فرهنگی و قومی اهالی، هویت کالبدی بر ویژگی‌های فضایی بافت و هویت مدنی بر ویژگی‌های ساختار شهری بافت دلالت دارند.

بدیهی است شرط تصویب طرح نوسازی یا مداخله در بافت در گرو تأمین معیارهای فوق خواهد بود.

با این وصف بعید به نظر می‌رسد شکل مداخله در نوسازی بافت محله قلعه دزفول با شکل مداخله در بافت کهنه پشت میدان رازان بروجود با شکل مداخله در بافت پیرامون بارگاه امام رضا در مشهد و شکل مداخله در بافت محله اتابک تهران و... به یکدیگر شبیه باشند.

اما اگر چنین باشد، به جرات می‌توان گفت، منافع کوتاه مدت این گونه مداخلات یا طرح‌های نوسازی، تنها جامعه بسیار محدود سرمایه‌گذاران مسکن را منتفع می‌سازد و مقاوم سازی به اشتباه در چشم‌اندازی کلان، سبب شکل‌گیری بافت‌هایی بی‌روحیه با سرشتی خنثی در قالب بلوک‌های آپارتمانی در همه نمونه‌ها می‌شود.

در این جریان، اهداف بلند زندگی‌سازی هویت کالبدی شهر ایرانی که سرشار از جزیانات خود جوش سکونت و معیشت و تعادل است، همچنین فرصت‌های کم نظیر به روز کردن فن‌آوری‌های ساخت در معماری ایرانی، به دست جریان باطنی داده می‌شود که قرار است تمام معیارهای کالبدی و فضایی و هویتی در طول سالیان در بافت‌های کهن را تنها به بهانه مقاوم سازی در طی یکی دو سال عملیات بساز و بفروشی و با برگ برنده سرمایه‌گذاری پاسخگو باشد.

حلقه مفقوده در جنبش نوسازی این گونه بافت‌ها تغییر در رویکرد مداخلات است.

تغییری که لایه‌های اهداف بلند ماندگاری را در پس بهانه‌های مقاوم سازی و تولید مسکن و جذب سرمایه‌گذاری و... دستخوش تئوری‌های آبی و زود بازده در نوسازی ۲۸ هزار هکتار بافت کهن شهرهای ایران نسازد.



۲- بافت فرسوده و طرح جامع شهری

• خلیل حبیب اللهیان - شهر ساز



شهرسازی و معماری مصوبانی را صادر کرده که با رویکرد احیای بافت‌های فرسوده شهری و بازسازی، نوسازی و بهسازی آنها، تاکید بر توسعه نرونی شهرها داشت. چرا که روند تحولات کالبدی اکثر شهرها بعد از انقلاب، در جهت گسترش افقی آنها و توجه به توسعه پیرامونی شهرها جهت پیدا کرده بود. فرایند برخورد با بافت‌های فرسوده یک جریان صدرصد تحقیق در عملیات است. نه فقط می‌توانیم ببیندیشم، مطالعه کنیم و طرح تهیه کنیم و نه فقط می‌توانیم بدون فکر و اندیشه عمل کنیم. پژوهش، تحقیق و مطالعه کارآمد و مؤثر در امر مداخله در بافت‌های فرسوده شهرها در میدان عمل به دست می‌آید برخورد با این مسئله، فرمول از پیش تعیین شده‌ای ندارد. بافت‌های فرسوده شهرهای ما در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... کالبدی با بافت‌های فرسوده شهری کشورهای دیگر کاملاً متفاوت است. بدین ترتیب کاری را که آنها انجام داده‌اند را نمی‌توان عیناً تکرار کرد ولی می‌توان از تجربه‌های آنها و همراه با بومی‌سازی استفاده کرد. راهبردهای چشم‌انداز طرح جامع جدید تهران در مسئله بافت‌های فرسوده:

- حمایت و نظارت بر نوسازی در بافت‌هایی که نیازمند توان‌بخشی و مداخله محدود یا اعمال سیاست‌های تشویقی است از طریق ایجاد و به‌کارگیری نهادهای مدیریتی مناسب و مورد نیاز.
- لزوم مداخله در بافت‌های فرسوده با تاکید بر توانمندسازی و سازماندهی تشکلی‌های محله‌ای برای مشارکت به شیوه‌های امکان‌پذیر ضمن ایجاد مدیریت‌های واجد شرایط و نهادسازی برای این مداخلات با رویکرد حفظ و تدابیر سکونت محله‌ای.
- تهیه طرح‌های ویژه توسعه یکپارچه برای محلات و بافت‌های فرسوده شهر (مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) با رویکرد اقتصادی مؤثر و رعایت ملاحظات زیست‌محیطی، اجتماعی و فرهنگی و در شرایط تراز مالی صفر برای شهرداری تهران و یا انجام مطالعات امکان‌سنجی مورد نیاز قبل از تهیه طرح مداخله با بهره‌برداری از عرصه‌های ذخیره نوسازی شهری به طور همزمان در قالب طراحی واحد.
- اعمال سیاست‌های تشویقی مؤثر برای تجمیع اراضی و ساماندهی به منظور بهسازی و نوسازی بافت‌ها و ابنیه فرسوده.
- اعمال سیاست‌های تشویقی برای بهسازی با مشارکت مردم در محدوده‌هایی که نیازمند مقاوم‌سازی یا حمایت

بافت‌های فرسوده در شهرهای ما با مسائل چندبعدی و چند انضباطی و بسیار پیچیده مواجهند. با توجه به این که عملاً حدود دوازده سال است مداخله در بافت‌های فرسوده شهرهای کشور شده‌ایم، تاکنون دستاورد قابل قبولی به‌دست نیاورده‌ایم. باید کارهای زیادی در این مورد انجام دهیم. راه‌حل‌ها در زمینه‌های گوناگون باید همه‌جانبه، بومی شده و در عین حال متنوع باشد. تسهیلات متنوع پیش‌بینی شده در تصوره ۶ قانون بودجه سال جاری که تکامل یافته تصوره‌های مشابه در بودجه سال‌های قبل و در اجرای راهبردهای مصوب در اسناد برنامه‌های سوم و چهارم توسعه است، علی‌رغم عدم موفقیت مطلوب در این مهم، نشان دهنده توجه دولت و نظام به مسئله بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده شهرها است. این باور که هنوز کار جدی، قابل طرح و انگو از لحاظ مقیاس و عملکرد در این خصوص انجام نشده، یا حداقل ممکن است کارهای خوبی در مقیاس‌های کوچک در شهرهای مختلف انجام شده باشد، اما از جامعیتی به عنوان الگو، برای استفاده در همه شهرهای کشور برخوردار نیست. یک واقعیت است در اواخر دهه هفتاد، شورای عالی

حفاظت، نگهداری، مراقبت، استحکامبخشی و تعمیر است.
بازسازی بافت‌های فرسوده که نیازمند مداخله مؤثر به ویژه تأمین خدمات و زیرساخت‌ها با تجهیز منابع مالی و سرمایه‌گذاری است.

نحوه برخورد با بافت‌های فرسوده

در برخورد با بافت‌های فرسوده در جبهه‌های گوناگون و همزمان باید عمل کرد. به دلیل وسعت عظیم بافت‌های فرسوده در شهرهای کشور (فقط در شهر تهران به تعبیری ۱۴۰۰۰ هکتار و به تعبیر دیگری ۳۲۰۰ هکتار)، فرصت و زمان کافی نداریم. در این رابطه چند کار اصلی را باید توانان و در عین سرعت و صحت انجام دهیم.

۱- توجه به قوانین و مقررات و فقدان آن در این مقوله نیازمند به یک قانون جامع در نحوه مداخله در بافت‌های فرسوده شهرهای کشور هستیم، که باید توسط وزارت مسکن و با همکاری دستگاه‌های دیگر بویژه شهرداری اقام گردد. در این قانون حداقل باید به دوازده سرفصل پرداخته شود. قانون مذکور باید در درون خود منعطف باشد. همچنین در اجرای این قانون شورایی که اختیار تغییر و اصلاح موارد را داشته باشد، باید شکل بگیرد و این موضوعات را تکامل دهد. این کاری است که باید در همه جبهه‌ها همزمان روی آن کار شود.

این ۱۲ عنوان بدون در نظر گرفتن تقدم و تاخر، مواردی هستند که می‌بایست برای تدوین قانون جامع نحوه مداخله در بافت‌های فرسوده مورد توجه قرار گرفته و برای هر کدام راه‌حل مناسب و اجرایی ارائه شود:

۱- ساختار مدیریت مداخله و روش‌های آن؛

۲- طراحی و برنامه‌ریزی فرایند؛

۳- منابع مالی و فایتانس (مدیریت منابع)؛

۴- نحوه تملک و فرایند آن؛

۵- نحوه برخورد با تاسیسات زیربنایی و زیرساخت‌ها (وضع موجود قبل از مداخله، دوران مداخله و بعد از مداخله و بهره‌برداری جدید)

۶- نحوه و فرایند اجرا؛

۷- تجربه جهانی و بومی کردن؛

۸- مشارکت با تأکید بر نقش محوری مردم و شهرداری‌ها؛

۹- حفظ ارزش‌های میراث فرهنگی و تاریخی؛

۱۰- مسائل حقوقی - قضایی؛

۱۱- فرهنگ‌سازی و بسترسازی اجتماعی؛

۱۲- برنامه مالی - اقتصادی مداخله توأم با ایجاد انگیزه مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و نگاه تراز صفر از نظر شهرداری؛

۴- ایجاد مدیریت ویژه در بطن همان‌طوری که عنوان شد، باید بپذیریم مداخله در بافت‌ها یک پدیده متنوع و از نوع

تحقیق در عملیات است. باید سازمان و یا مدیریتی متناسب و کارآمد داشته باشیم که در محل ارتو زده و ابعاد گوناگون این فرایند را مدیریت کند.

ایجاد ساز و کار مدیریتی، برنامه‌ریزی، طراحی و هماهنگی به صورت تاملی، جزء الزامات کار است. در این کار نیازمند مدیریت ویژه‌ای در بطن کار هستیم. برای بافت‌های فرسوده قبل از تهیه طرح باید مدیریت ایجاد کرده تا طرح و نحوه مداخله، از درون مدیریت و از بطن بافت فرسوده و با توجه به ویژگی‌های خاص هر بافت و هر شهر علاوه بر ویژگی‌های علم، بیرون بیاید. در واقع طرح باید ابزار کار مدیریت و مداخله در بافت باشد نه این که مدیریت ابزار و اجرای طرح باشد.

بنابراین اول، باید اراده مداخله را داشته باشیم، دوم، باید ساز و کار این مداخله را فراهم کرده مدیریت را مستقر کنیم. در این صورت از دل این نوع مدیریت است که برنامه و طرح اجرایی، واقع‌گرا و کارآمد و درست بیرون می‌آید.

تقدم و تاخر این مطلب بسیار مهم است. تهیه کردن طرح بدون ایجاد ساز و کار مدیریتی مناسب برای مداخله در بافت‌های فرسوده، کاری عبث و بیهوده است.

۳- ضمانت اجرایی علاوه بر سازماندهی مداخله، تعیین متولی امر مداخله و استقرار مدیریت مداخله یا رویکرد تقدم مدیریت و سازماندهی بر طرح و اجرای کار، مدیریت جمعی و مشارکتی است. به دلیل این که کار مقیاس محلی دارد از منظر تولی‌گری، شهرداری و مدیریت شهری باید نقش محوری و اصلی داشته باشند و سایر دستگاه‌ها و عوامل ذی‌مدخل نیز با توجه به تجربیات، جایگاه‌ها و مسئولیت‌ها و به لحاظ توانمندسازی و ایجاد ابزارها و ساز و کارهای حمایتی حضور داشته باشند.

باید در واقع، محوریت و مدیریت کلان این کار با شهرداری و با مشارکت دستگاه‌ها و نهادهای ذی‌ربط اعم از دولتی (بویژه وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان عمران و بهسازی شهری)، عمومی (حسب مورد نهادهای محلی خاص)، خصوصی و NGOها، انجام گیرد. امر بازسازی، بهسازی و توسازی در بافت‌ها، مدیریت جمعی و مشارکتی (با تأکید بر مشارکت مردمی) را می‌طلبد و این همان ضمانت اجرا است.

۴- مورد توجه قراردادن انواع مداخله تنوع بافت‌ها به گونه‌ای است که انواع مداخلات را طلب می‌کند، حتی در یک بافت واحد شاید لازم باشد انواع مداخله‌ها را انجام دهیم. در مداخلات قطعاً در جایی نیاز به مداخله مستقیم داریم، مداخله مستقیم یا بنیادی حتماً نیازمند منابع مالی، مدیریت واحد و کار جدی است.

مداخله مستقیم راه‌حل ساده‌ای نیست و باید سعی کرد مقیاس و حجم این نوع مداخلات به حداقل ممکن کاهش یابد. تخریب کامل یک بافت یا رویکرد توسازی کامل هیچ وقت موفقیت‌آمیز نبوده است، چرا که نه توان کامل این نوع مداخله

وجود دارد و نه می‌توان و صحیح است مردم را از محیط زندگی خود بیرون برانیم.

در عین حال اگر مداخله مستقیم در حد لازم انجام نشد عملاً بازسازی و نوسازی در بافت صورت نمی‌پذیرد ولی این مداخله باید حداقل و در مقیاس بسیار محدود و بنا رویکرد تحریک توسعه و بسترسازی برای کار اصلی توسط مردم و کارگزاران و با توانمندی مالی، مدیریت و اجرایی کافی باشد.

۵- تملک

تجربه چندین ساله در امر مداخله در بافت‌های فرسوده نشان داده است که بزرگترین اشتباه تملک قبل طرح و برنامه است. در واقع، (اول) مدیریت و سازماندهی (دوم)، طرح و برنامه و بعد تملک. تملک باید همراه با برنامه‌هایی از پیش اندیشیده شده باشد. در غیر این صورت مداخله با شکست مواجه می‌شود.

یکی از دلایل عمده این امر (تملک‌های گسترده) در بافت‌ها قبل از هر اقدامی، نمایش جذب اعتبار برای سازمان‌های متولی یا مسئول از یک‌سو و توجه به پندست آوردن ارزش افزوده ناشی از مداخله و افزایش قیمت زمین و املاک توسط سازمان‌های مذکور از سوی دیگر است. هر واقع چون نگرانی بردن این اضافه ارزش توسط مردم هستند، به جای برقراری یک نظام مؤثر دیگر، کوتاه‌ترین و ساده‌ترین راه از نظر آنها تملک املاک مردم است؟

۶- جایگاه واژگان در امر مداخله

برای مداخله در بافت‌ها عناوین بهسازی، بازسازی و نوسازی یا تعریقی که شورای عالی شهرسازی و معماری مصوب کردند را نمی‌توانیم تعریف کامل و جامعی بدانیم. مداخله در بافت‌ها ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی و... و از جمله کالبدی دارند که رویکرد اصلی، توانمندسازی بافت شهری برای احیای زندگی پویا و بازگشت حیات شهری است که به مرور زمان آن را از دست داده‌اند و توانایی توسعه درون‌زا ندارد. باید در اینجا اصل بر مشارکت مردم و بر سپردن کار به دست مردم و ساکنین استوار باشد، مگر، ضرورت بر انجام مداخله مستقیم و در حداقل نیاز باشد.

هدف از مداخله مستقیم صرفاً باید بسترسازی برای تحریک توسعه به عنوان مقدمه‌ای برای توسعه درون‌زا توسط مردمی که راساً قادر به انجام این مهم نیستند، باشد. باید اصولی را تعیین کنیم که چگونگی مداخله را در بافت‌های مختلف مشخص کند. این عنوان می‌تواند هر چیزی باشد. چرا که بازسازی، نوسازی و بهسازی فقط به مقوله کالبدی خلاصه نمی‌شود، بلکه مسائل اجتماعی، فرهنگی و... اقتصادی را نیز باید مدنظر قرار داده و برای آن برنامه‌ریزی و چاره‌اندیشی کنیم.

واژه‌های تعیین شده، تعریف ناقصی دارند و رسماً نیستند. باید به اصول که همان توانمندسازی است، برگردیم. این کار ابزارهای خاص خود را می‌طلبد. می‌بایست با ایجاد انگیزه‌های

اقتصادی و انگیزه زندگی دوباره در بافت‌ها باعث جلو رفتن خودبهدودی این اقدام شویم.

۷- بسترسازی (تحریک توسعه)

برای اینکه کار اصلی توسط خود مردم و به طرق مختلف انجام شود، نیز نیازمند مدیریتی ویژه و کارآمد می‌باشد و ایجاد ساز و کار آن الزاماً برعهده نهادهای عمومی نیست.

این کار می‌تواند توسط گروه‌های بخش خصوصی توانمندی که هم قدرت ارتباط با مردم و تعاملات اجتماعی و هم توانایی مالی، فنی - مهندسی و اجرایی را داشته باشند، انجام شود. در واقع نیازمند به ایجاد، توسعه و توانمندسازی نگاه‌ها و مجموعه‌های چند انضباطی Developer، و در اندازه‌های مختلف برای عملی شدن این اقدام هستیم که البته نیازمند زمان و حوصله است.

۸- معجزه‌گری بخش خصوصی و مردمی

یکی از دلایل عملی نشدن این فکر تا به حال، موضوع عدم سازماندهی مناسب و ایجاد سازمان‌های مسئول با تعریف مأموریت مشخص است، که در قیل به آن اشاره شد و دیگر این که باور کنیم فقط بسترسازی با چنین رویکردی، حیطه توان بخشی عمومی و دولتی است و معجزه‌گر این اتفاق، بخش خصوصی است.

با انگیزه‌های سادی، معنوی و اجتماعی باید مداخله‌گران بخش خصوصی را تجهیز، توانمند و تشویق کرده و به کارگیری و بر کار آنها نظارت کنیم و در این فرایند، طرح مداخله را باید با مقتضیات توان مداخله و با مقتضیات ویژگی‌های بافت تهیه کنیم چرا که همانطوری که گفته شد، یک طرح از پیش طراحی شده بدون ساز و کار مناسب برای مداخله نمی‌تواند جوابگو باشد.

بزرگترین اشتباه سازمان‌هایی که مسئولیت امر مداخله در بافت‌های شهری را برعهده دارند، وارد شدن خود سازمان در امر مداخله است.

باز هم تأکید می‌کنیم، در این موضوع، مسئله سازماندهی و مدیریت، مسئله مهمی در امر مداخله است. مدیریت شهری و متولیان این امر در شهرداری‌ها باید شناخت کامل از پدیده داشته باشند. هر کس، بدون تجربه مؤثر نمی‌تواند در این امر موفق باشد. این مهم دیگر تحمل سعی و خطا ندارد، سال‌هاست در بافت‌های شهری به اشتباه رفته‌ایم، دیگر کافی است؟

۹- ایجاد جاذبه برای سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی

مداخله در بافت‌ها باید سودآور باشد. این سود در درجه اول برای Developer و در درجه دوم برای مردم (ساکنین) باید وجود داشته باشد تا انگیزه تحول و مداخله ایجاد شود.

مدیریت شهری و شهرداری‌ها، در بازتولید نوسازی بافت‌های فرسوده شهری نباید انتظار کسب درآمد از طریق ساخت و ساز در بافت‌ها را داشته باشند. مدیریت شهری، برد خود را در شهر،



اگر به ابعاد گوناگون قضیه نپردازیم، مداخله در بافت‌های فرسوده شهرها نه تنها ما را به هدف اصلی نمی‌رساند، بلکه منجر به ایجاد نوابداها و گسترش حاشیه‌نشینی‌ها در اطراف شهر و جابه‌جایی و قشریندی اجتماعی جدید و متشکل‌ساز در شهرها به‌ویژه در کلان‌شهرها می‌شود.

در همین رابطه و به عنوان جمله آخر و یک هشدار عرض می‌کنم: امر مداخله همه‌جانبه در بافت‌های فرسوده شهر با ساخت و ساز انبوه مسکن در نقاط مختلف شهر و به‌نام طرح‌های بازسازی بافت‌های فرسوده و از محل اعتبارات آن، به بیراهه رفتن است، چرا که ممکن است تعدادی مسکن بسازیم و عرضه کنیم، لیکن دودی از مسائل متعدد بافت‌های فرسوده دوا نخواهد کرد؟!.



• امیر شمس‌عبدلیب - شهرساز

باید نوسازی و احیای بافت‌های فرسوده بدانند (تراز صفر). یارانه‌های دولت یکی دیگر از ابزارهای مؤثری است که می‌تواند در این زمینه تأثیرگذار باشد. در این رابطه مسئله مهم دیگر، به اصطلاح تراز صفر در فرایند مداخله در بافت‌ها است. از مداخله در بافت که به عمران و بهسازی می‌انجامد نباید انتظار درآمدی برای شهرداری داشت و لیکن با یارانه‌هایی که به جریان مالی و تقدینگی مورد نیاز مداخله تزریق می‌شود باید سعی در حصول تراز صفر داشته باشیم، نه چیزی بگیریم و نه چیزی بدهیم. باید اجازه به اجرا در آمدن طرح‌ها را در قالب چارچوب‌های تنظیم شده به Developer ها بدهیم، که با رعایت اصول شهرسازی و ضوابط کلی تعیین شده، تراز مثبت معقول برای خود و تراز صفر برای مدیریت شهری ایجاد کنند. این پدیده، نیازمند راه‌حل نو است و براساس رویه‌های شناخته شده مرسوم نمی‌توان با این پدیده مواجه شد.

۱۰- سخن پایانی

مجدداً می‌گویم، برای تکمیل و تدقیق سه معیار مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری نیازمند به شرح خدماتی هستیم که با موضوع بافت‌ها به عنوان یک پدیده صرفاً کالبدی برخورد نکنند، بلکه مداخله به جاری شدن زندگی دوباره در این بافت‌ها، با توجه به همه عوامل (اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و...) از جمله کالبد) منجر شود.

۳- همه مخاطبان بافت‌های فرسوده

چنان نشان می‌دهد که تاکنون نه تنها نقش مسئولیتی آنها در این امر روشن نشده است بلکه همواره به‌عنوان موانع در راه اقدامات نوسازی به‌شمار آمده‌اند.

۲- سرمایه‌گذاران؛ اگر چه این جامعه پیامد حضور خود را در بافت‌های فرسوده با هیچ منفعتی متقارب و متناسب نمی‌بینند، اما نیاز بارز بافت‌های فرسوده امروز و تصویر روشن نوسازی فردا، ضرورت حضور این جامعه را تأکید می‌کند.

۳- جامعه حرفه‌ای؛ شامل تمام دستگاه‌ها و شرکت‌های تخصصی اعم از آنان که به ساز و کارهای نوسازی آشنا بوده یا آنان که از قابلیت همکاری برخوردارند، اما تاکنون در این راستا هدایت نشده‌اند.

۴- جامعه نخبگان؛ یا به عبارتی مجموعه عوامل و دستگاه‌هایی که در زمینه تحقیقات و پژوهش و آموزش و مطالبات صاحب‌نظر و صاحب‌قلم هستند.

۵- دستگاه‌های اجرایی؛ جامعه دیگری که در حال حاضر در نوسازی بافت‌های فرسوده منفعل و نقش غیرفعال دارد، دستگاه‌های اجرایی دولتی هستند. آنها اساساً مسئولیتی برای

تهران کنونی با پهنه‌های وسیعی از بافت‌های فرسوده مواجه است؛ پهنه‌ای که گذشته از خطرات و آسیب‌های احتمالی فرصتی تازه پیش روی شهر می‌گشاید.

تودیدی نیست که پدیده نوسازی به‌عنوان یک ارزش استقراری و استمراری باید مخاطبان خود را بشناسد!

چرا که همین فرصت بزرگ چنانچه در اثر فقدان مدیریت واحد و اعمال مدیریت‌های سلیقه‌ای در اختیار مخاطبان حقیقی خود قرار نگیرد، قطعا در مسیر ضعف تحلیل و غلبه روحیه سوداگری تبدیل به ستارزش و تهدیدی خواهد شد که کمتر از وقوع یک زلزله بزرگ نیست. بر این اساس سازمان نوسازی،

۷ جامعه را به‌عنوان اصلی‌ترین مخاطبان خود مورد شناسایی قرارداد که تنظیم سهم و نوع ارتباط آنان با یکدیگر در واقع

نقش مدیریتی نوسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران را در این حلقه مشخص می‌سازد. ۱. مردم؛ به‌عنوان اولین و مهم‌ترین

جامعه ذی‌نفع نوسازی بافت‌های فرسوده به‌شمار می‌روند، بدون شک، این جامعه، پایه و قاعده اصلی مشارکت فعال

در امر نوسازی را تشکیل می‌دهد. با وجود این، سوابق



شایسته است راهبردهای مصوب چشم‌انداز طرح جامع در مقوله بافت‌های فرسوده شهر تهران که می‌تواند به کل شهرهای کشور نیز تعمیم یابد ذکر شود:

● حمایت و نظارت بر نوسازی در بافت‌هایی که نیازمند توان بخشی و مداخله محدود یا اعمال سیاست‌های تشویقی است از طریق ایجاد و بکارگیری نهادهای مدیریتی مناسب و مورد نیاز.

● لزوم مداخله در بافت‌های فرسوده با تأکید بر توانمندسازی و سازماندهی تشکلهای محله‌ای برای مشارکت به شیوه‌های امکان‌پذیر ضمن ایجاد مدیریت‌های واجد شرایط و نهادسازی برای این مداخلات یا رویکرد حفظ و تداوم سکونت محله‌ای.

● تهیه طرح‌های ویژه توسعه یکپارچه برای محلات و بافت‌های فرسوده شهر (مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) با رویکرد اقتصادی مؤثر و رعایت ملاحظات زیست‌محیطی، اجتماعی و فرهنگی و در شرایط تراز مالی حفر برای شهرداری تهران حائز اهمیت است. از این رو با انجام مطالعات امکان‌سنجی مورد نیاز قبل از تهیه طرح مداخله یا بهره‌برداری از عرصه‌های ذخیره نوسازی شهری به‌طور هم‌زمان در قالب طراحی واحد می‌توان اقدام کرد.

● اعمال سیاست‌های تشویقی مؤثر برای تجمیع اراضی و سازماندهی به‌منظور بهسازی و نوسازی بافت‌ها و ابنیه فرسوده.

● اعمال سیاست‌های تشویقی برای بهسازی با مشارکت مردم در محدوده‌هایی که نیازمند مقاوم‌سازی یا حمایت، حفاظت، نگهداری، مراقبت، استحکام‌بخشی و تعمیر است.

● بازسازی بافت‌های فرسوده که نیازمند مداخله مؤثر به‌ویژه تامین خدمات و زیرساخت‌ها با تجهیز منابع مالی و سرمایه‌گذاری است.

خودشان در این حوزه قائل نیستند و تاکنون تکلیفی هم برای آنها از سوی مراجع مربوطه روشن نشده است.

۶- جامعه سیاست‌گذاری یا جامعه قانونگذاری؛ این جامعه در سطح کلان کشور تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی می‌کند. دولت و مجالس هر یک در این رابطه به‌طور علی‌السویه عمل می‌کنند و جزیره‌ای تصمیم می‌گیرند.

۷- رسانه‌ها؛ از مهم‌ترین و تاثیرگذارترین اقدامات پیرامون بافت‌های فرسوده، فرهنگ‌سازی است.

بافت فرسوده و طرح جامع شهری

بافت‌های فرسوده در شهرهای ما با مسائل چند بعدی و چندقانونی و بسیار پیچیده مواجهند. با توجه به اینکه عملاً حدود ۱۲ سال است وارد مداخله در بافت‌های فرسوده شهرهای کشور شده‌ایم، تاکنون دست‌آورد قابل‌قبولی به‌دست نیاورده‌ایم.

باید کارهای زیادی در این مورد انجام دهیم. راه‌حل‌ها در زمینه‌های گوناگون باید همه‌جانبه، بومی شده و در عین حال متنوع باشد. تسهیلات متنوع پیش‌بینی شده در تبصره ۶ قانون بودجه سال جاری که تکامل یافته تبصره‌های مشابه در بودجه سال‌های قبل و در اجرای راهبردهای مصوب در اسناد برنامه‌های سوم و چهارم توسعه است، با وجود عدم‌موفقیت مطلوب در این مهم، نشان‌دهنده توجه نظام به مسئله بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده شهرهاست. قبل از ورود به موضوع و با توجه به تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی جدید شهر تهران و تصویب چشم‌انداز و راهبردهای طرح جامع در «مرحله نهایی» یعنی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران،

Shahrooz 4650

ضرورت مداخله فرهنگ گرایی در بافتهای شهری

مریم نوروزی

ارزش می نمود و شهرسازی بافتهای تاریخی و معماری آئینه کهن چیزی بیشتر از مشتت خشت و خاک نمی نمود. هنر معماری، هنری سرشار از نبوغ و فرهنگ اصیل ایرانی است و قومی که چنین هنری را بوجود می آورد، می بایست غریزه و نبوغی از آن خود داشته باشد و هنرش، نیز نمی تواند تنها تاقیتی از عناصر برگرفته از فرهنگهای دیگر (در حوزه معماری و شهرسازی) باشد (حقیقت، ۱۳۶۹، ص ۱۰). این نکته بر این امر دلالت می کند که معماری و شهرسازی، دارای رسالتی است تا ارزشهای کهن فرهنگی را در درون ذات خویش پاس دارد و بر این اساس عنصری هویت بخش برای ساختار فرهنگی شمرده شود، چنانچه التزام همگونی فرهنگ و معماری در آثار معماری جهان، مشاهده می شود. هر این دیدگاه شهرسازی و معماری عنصری هویت ساز (در قلمروی فرهنگی)، تصور می شود که می بایست به عنای فرهنگ امروز اجتماع بیندازد و به مثابه وجودی در برابر خویش، فرهنگ سازی نماید. همین امر مناقه در برون رفت از بی هویتی شهرسازی و معماری بعنوان عنصری که بایستی فرهنگ سازی کند، را دو چندان می کند، به همین دلیل است که معماری خود، نمایان کننده فرهنگ جامعه بشمار می رود. این امر در عصر جدید بایستی مورد توجه قرار گیرد که معماری و شهرسازی همواره با تاثیر و تاثیر در ساختار هویت فرهنگی خواهد بود.

بافتهای شهری و ضرورت فرهنگ گرایی

از آنجا که شهرسازی خود را عرصه ای در انجام مداخلات در بافتهای شهری برای بهبود و بهسازی ساختار زندگی و کیفیت فضاهای شهری می داند دست به اقداماتی در راستای کارآمدی فضاها و بافتهای شهری برای زندگی عمومی می زند که در بستر تاریخ نحوه و نوع رویکردهای گوناگون و در عین حال تا همگونی را پذیرا شده است. آنچه بیش تر هر چیز مهم می نماید توجه رویکردهای فرهنگ گرایانه در حوزه مداخلات شهری، آنهم در بافتهای واجد ارزش تاریخی است که بایستی مورد توجه معماران و شهرسازان قرار گیرد. علاوه بر این، در سالهای انتهایی قرن بیستم بافتهای شهری از دو دیدگاه متفاوت مورد ارزیابی و بازبینی قرار می گرفت که در این میان

بافتهای شهری را می توان در بستر تاریخ در نحوه و میزان مداخلات برای بهبود کیفیت زندگی و افزایش رفاه عمومی و ارتقاء ساختار شهری مورد ارزیابی و تقسیم بندی قرار داد. در این میان نوع رویکرد مداخلاتی در حوزه شهرسازی در بستر تاریخ تاثیرات و تاثیراتی را بر ساختار شهری و بافتار معماری وارد کرده است که در قالب نوع دیدگاه و چگونگی اهداف در حوزه اندیشیدگی مداخلات شهرسازی خود را نمایان می کند. از سوی دیگر امروزه شهرسازی و معماری ایران با توجه به عنای فرهنگی و تاریخی خود از بی هویتی در ساختار فرهنگی رنج می برد که می بایست راهکارهایی در حیطه نوع مداخلات شهرسازی و معماری برای برون رفت از این بی هویتی فرهنگی برداشته شود. آنچه بیش از هر چیز اهمیت می یابد هماهنگی و همگونی اقدامات مداخلاتی شهری در بافتهای شهری، که نوع آئینه و معماری را نیز در بر دارد، با پیشینه فرهنگی است و هر آنچه می تواند تسمیه فرهنگ را بخود بگیرد.

هویت فرهنگی و ارزشهای شهرسازی در بافتهای شهری

فرهنگ را می توان مجموعه ای پیچیده از دانش ها، باورها، هنر و آداب و رسوم یک جامعه دانست (تایلور، نقل از گورن، ۱۳۷۸، ص ۴۰) که مبتنی بر ارزشهایی است که گروهی بر آن پایبندی دارند و در ساختار اجتماعی از آن پیروی می کنند (گینتز، ۱۳۷۹، ص ۵۵). هویت را نیز الگوهای رفتاری منحصر بفردی می دانند که سرچشمه معنا و تجربه برای مردم است (کاستلز، ۱۳۸۰، ص ۲۲) و بر این اساس برای مردمی که از زمینه فرهنگی دیگری هستند، بیگانه می نماید (گینتز، ۱۳۷۰، ص ۵۶) هویت، خاص ذات احدیت است و مراد از ذات، آن اسرار ثابت است و در مقابل غیریت، مطرح می شود (داوری اردکانی، ۱۳۷۵، ص ۱۹). هویت فرهنگی شهرسازی و معماری را همان ارزش هایی رقم می زند که در بستر آئینه سنتی و بافتهای تاریخی شهری بیشتر ادراک می شود، چرا که شهرسازی و معماری به آن دلیل شکل می گیرد تا ارزشها را در خویش بیوراند و صورتی کائیدی (باقت شهری) بر آنها متصور شود، که اگر چنین نبود و معماری سنتی ایرانی فاقد

می توان به موارد زیر اشاره داشت:

دیدگاه اول بافتهای شهری را کنجشده ای می دید که از گذشته به امروز رسیده و آن را "درست مطلق" می دانست و هر گونه مداخله ای در آن را نمی پسندید و از طرفی دیدگاه نوگرایانه ای وجود داشت که هر گونه میراثی از گذشته را مدموم می پنداشت و در صدد حذف آن سر می آمد. که کم و بسا لحاظ فرایز و فرودهای بسیار. دیدگاه های افراطی جای خود را به نگاه هایی ارزش مدار داد که بافت را به لحاظ ارزش درجه بندی می کرد، حال ممکن بود این ارزش از گذشته به امروز ارت رسیده باشد یا این که محصول نیای مدرن بوده باشد. لذا در تعریف ارزشمند بودن از مدل عمده ای چون نیازهای امروز (چه کمی و چه کیفی)، پایداری و هماهنگی با طبیعت و حفظ آن برای نسل فردا، رفاه گرایی، عدالت محوری و روابط انسانی و ... صحبت به میان آمد که ملاک تعیین عمل و نوع آن در مناطق مختلف شهرهای مختلف گردید. از طرف دیگر، بافتهایی در جوار اکثر شهرهای بزرگ پدید آمد که نتیجه سکونت افراد با سطح مالی و اجتماعی بسیار پایین در آنها بود که همواره درصد بزرگی از آنان را مهاجران به این شهرهای بزرگ تشکیل می دهند در هر حال بایستی با شناخت رویکردهای ممکن در مداخله احتمالی در بافتهای شهری به انتخاب بهترین گزینه ممکن در حوزه مداخلاتی اقدام کرد تا بیشترین تطبیق با ارزش های فرهنگی شهری در بافتهای تاریخی و ساختار شهری فراهم شود.

در کل ۴ نوع نگاه در نوع مداخله در بافت های شهری وجود دارد که به قرار زیر است:

۱) مداخله نو گرایانه:

این مداخله که متأثر از نظریات شهرسازان و پیش شهرسازان قرن نوزدهم چون "کامپ و راسکین" است، با حذف ارتقاء بهداشت و زیبایی و افزایش کارایی به وجود آمد. این نگاه با مشکلاتی از قبیل تراکم بالا در بافتهای قدیمی و آلودگی این بافتها و نبود فضاهای سبز و متاثر زیبا در آنها روبرو بود. نوگرایان دلیل این مسائل را در ادامه یافتن سبتهای قدیم در شهرها و عدم استفاده از علم و تکنولوژی جدید می دانستند و بر این اساس بود که مایهست جدایی از گذشته را مطرح کردند و با استفاده از روشهایی چون منطقه بندی کاربری ها و ایجاد شبکه های سواره منظم و شطرنجی، سعی داشتند برای مردم نور و هوا به ارمغان آورند.

۲) مداخله فرهنگ گرایانه:

این نوع نگاه به مداخله نیز از قرن نوزدهم و افرادی نظیر "راسکین، مورس و کامیلو سیت" تأثیر گرفته است و بر وجود ارزشهای فراوان در بافتهای کهن تأکید دارد و راه آینده را در تبعیت از اشکال شهری کهن و تکرار زیبایی های آن و حداقل مداخله در آن بافتهای می داند. این نگاه بر وجود فرهنگ

(به عنوان جوهره اساسی فضا) در شکل دهی به بافتهای کهن تأکید دارد و لذا بر از بین بردن آنها تأکید می کند.

۳) مداخله فراترگرایانه:

تألفی از دو نگاه بالا است و از اواسط قرن بیستم به بعد شکل می گیرد. در این نگاه معاصر سازی فضاهای کهن را لازمه زندگی امروز می داند ولی موافق است که کمترین آسیب ممکن را به بافت کهن که آن را واجد ارزشهای فرهنگی اما نامناسب برای زندگی امروز می داند، برساند.

۴) مداخله مردم گرایانه:

این نوع نگاه به مداخله متأثر از نظریات مشارکتی اواخر قرن بیستم است که سعی دارد مردم را به عنوان مخاطبان اصلی هر نوع مداخله ای، در فرایند و محصول برنامه ریزی و طراحی بافتها شریک کند.

در این نگاه بیشتر ادراک نقش مردم در شهر و برنامه ریزی بر اساس آن اهمیت دارد نه مداخله کالبدی.

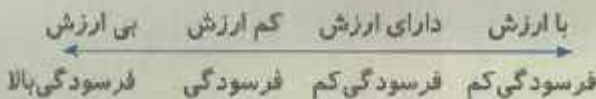
مداخلات شهری طبقی وسیع از انواع اقدامات را در بر می گیرد که در کلی ترین نگاه از محافظه کارانه ترین برنامه ها که سیاستهای حفاظت کامل است، آغاز می شود و تا بزرگترین پروژه های توسعه مجدد، پیش می رود. به طور اجمالی سیاستهای مداخله در ۴ دسته قرار می گیرند:

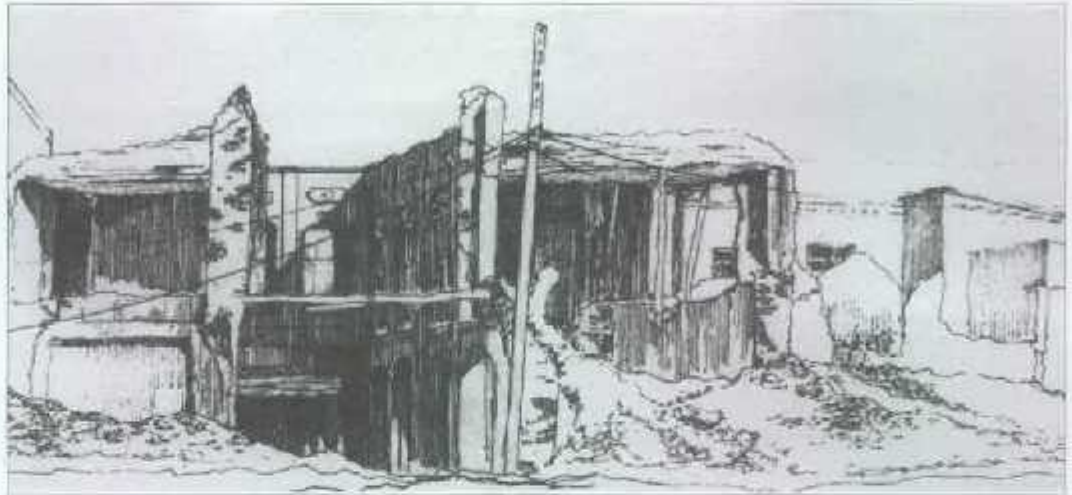
سیاستهای حفاظت موزه ای	سیاستهای موزه ای	افزایش میزان مداخله کالبدی (از ۷۰ تا ۱۰۰ درصد)
سیاستهای بازسازی	سیاستهای بازسازی	
افزایش حجم و نوع تغییرات		

اگر برای این تغییرات طبقی در نظر گرفته شود، بکسر طبق را دیدگاه موزه ای و سر دیگر طبق را، دیدگاه کاملاً نوسط (تخریب و بازسازی) تشکیل خواهند داد که هر کدام برهه ای از تاریخ را در بر گرفته است.

نگاه موزه ای بهسازی نوسازی تخریب و بازسازی

برای وضعیت بافتهای شهر نیز، می توان طبقی را شکل داد که بیان کننده میزان "آرژنتمندی" و میزان "فرسودگی" آنها باشد. یعنی یک سر طبق، بافت کاملاً دارای ارزش با میزان فرسودگی پایین و سر دیگر طبق بافت دارای ارزش پایین با میزان فرسودگی بالا قرار دارد.





علل تحقق نیافتن طرح‌های احیا و بازسازی بافت کهن شهری

ایرج اسکندریان
کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری

نظام یا پیشرفت شهرسازی و حتی بسیاری از کشورهای در حال توسعه، بسیار غیرمتمرکز است، به نحوی که اکثر مسایل و بخش‌های مرتبط یا توسعه شهری از طریق بخش‌های مختلف دولتی سیاست‌گذاری و اداره می‌شوند. به عنوان مثال بخش‌هایی از قبیل آموزش و پرورش، اداره آب و فاضلاب، شرکت گاز و ... خود رأساً نسبت به دخل و تصرف و در پیش گرفتن تصمیم در مورد مقوله‌هایی در اصل به حیطه بر این قبیل مسائل شهری برای دریافت تأیید اجرا باشند. اصطلاحاً اختیار تام به چنین نهادهایی به منظور سیاست‌گذاری در صورت و بخش‌هایی مرتبط با توسعه شهری و نبود کنترل و نظارتی واحد بر اقدامات آنها در دهه‌های گذشته، عملاً نتیجه خود را در شهرها بر جای گذاشته و مشکلات خود را نشان داده است. در نتیجه، ضعف و عدم تمرکز در مدیریت شهری یکی از علل اصلی عدم تحقق طرح‌های توسعه شهری در ایران بوده است. مدت‌هاست که مدیران شهری در دنیا به ضرورت کنترل ساخت و سازها از سوی ارگان واحد پی برده و تقابلی تریفر این زمینه اندیشیده‌اند. حال آن که در کشور ما، حتی نظارت بر اجرای صحیح ساختمان‌ها که اولین مراحل نظارت کالبدی شهر به شمار می‌آید، به درستی اجرا نشده و از غیر اقدامات ناچیز در

شتاب شهرت‌بینی در دهه‌ی اخیر چهره‌ی شهرها را دگرگون ساخته است. طی سال‌های متمادی بافت‌های موجود شهری اعم از قدیم و جدید مورد بی‌مهری قرار گرفته‌اند. همت دست‌اندرکاران و کاربدستان شهر نیز بیشتر معطوف به گسترش شهر و ایجاد خیابان‌های جدید در حاشیه‌ی آن و هزینه کردن به منظور تأمین آب و برق و سایر تأسیسات شهری در این توالی تازه تأسیس شده است. از این رو به دلیل تولید بی‌رویه زمین شهری و همچنین به دلیل نبود ضابطه‌های لازم برای ساخت و ساز منسجم، بافت شهرها نا متناسب شده و این مسئله باعث زشتی چهره‌ی شهرها شده است. البته به نظر می‌رسد این مسئله در سال‌های اخیر تا حدی توجه دست‌اندرکاران را برانگیخته و آنان را بر آن داشته تا نسبت به احیا و بهسازی اراضی رها شده و مخروبه موجود در دل بافت شهر اقدام ورزند.

مهم‌ترین مسائل و مشکلات عدم تحقق طرح‌های احیا و بازسازی

۱- عدم تمرکز در مدیریت شهری
مدیریت شهری در ایران، بر خلاف تمام کشورهای دارای



دست انجام، بیش از چند سال نمی‌گذرد.

به عنوان راهکارهای عملی در حل این مسئله لازم است شهرداری‌ها با توجه و حساسیت بیشتر نسبت به طراحی نظام هدایت و کنترل تمام موارد مرتبط با توسعه و بهسازی شهری اقدام کرده و با تدوین ضوابط از دخالت سایر نهادها در امور مربوط به مدیریت شهر جلوگیری به عمل آورند. در چنین نظامی لازم است بر ضرورت کنترل‌های زیباشناسی از طریق ضوابط طراحی شهری و هبیت‌های بازنگری نیز تأکید شود. شهرداری هر منطقه مهم‌ترین نقش را در روند ساماندهی به عهده دارد. هماهنگی کل کار در زمینه برنامه‌ریزی و مدیریت ساماندهی بر عهده شهرداری است. از جمله وظایف دیگر و مهم این نهاد، می‌توان به جذب متخصصان علاقه‌مند معمار، شهرساز، برنامه‌ریز شهری، جامعه‌شناس و ... استفاده کرد.

۲- عدم توجه به اصل مشارکت مردمی در بهسازی

سابقه مشارکت شهروندان در سرنوشت خود در جوامع شرقی و غربی دو روند کاملاً متفاوت را طی کرده است. در جوامع شرقی، بر خلاف مغرب زمین، مشارکت مردم در شهرها به هیچ وجه مطرح نیست و به طور کلی شهرها خصلت شهرهای اقتدارگرا را داشته و کمتر بر دیدگاهی شهروند مدار استوارند. در اغلب طرح‌های ساماندهی قرض بر اجرای آنها به صورت اقدامات اقتدارگرا و متمرکز بوده است یعنی عرصه و امیالی را تملک کنیم و ساکنان (بافت‌های قدیمی) را از محدوده‌ی مذاخنه برانیم، آنجا را پارک کنیم و بناهای نفیس را جایگزین ویرانه‌های دیروز سازیم و در واقعیت امر، روح ساکنان محله‌های قدیم (خاطره‌ی احساس تعلق و تضایب آنها) را نادیده بگیریم. به همین علت بسیاری از سیاست‌ها و اقدامات وسیع در این گونه شهرها بر زمین در شهرهاست، چرا که مالکان در قوانین کشور محترم هستند و به سادگی نمی‌توان ملکی را به نفع عموم تحت اختیار درآورد. به عنوان راهکاری برای رفع این مسایل باید به عوامل اجتماعی از قبیل آگاه‌سازی مردم و پرانگیختن میل شهروندان و تأثیرگذاری بر روند امور (کمک مستقیم، تشکیل انجمن‌ها و شوراهای محلی) اهمیت بیشتری داد. بافت‌های قدیمی به همراه عناصر و فضای شهری درون خود ارزش‌های فرهنگی و تاریخی ویژه‌ای را نیز در خود

تفهته داشته‌اند، باید لحظه‌ای اندیشید که ما به عنوان معمار و شهرساز برای که می‌سازیم و چه کسی دوزی می‌کنند؟ ما برای خودمان نمی‌سازیم، بلکه مخاطب اصلی ما مردم هستند. فراموش نکنیم که داور آثار ما نیز همین اجتماع است. وقتی از مردم صحبت می‌کنیم، مردم را در حد ماشین یا دستگاهی در نظر نگیریم که فقط کارکردها را در پایین بلکه باید اعمال آنها نیز در نظر گرفته شود.

انسان موجودی است که با خاطرات خود از گذشته‌ها و ایده‌های خود از آینده‌ها زندگی می‌کند. تأکید بر یکی از این موارد و در نتیجه نفی گذشته، با آینده نه فقط ساده‌اندیشی بلکه قطع بخشی از انسان و انسانیت است. از این رو لازم است در ارائه‌ی هر طرح و برنامه‌ای یا بافت کهن شهری، مقوله‌ی حضور انسان و نیازهای فیزیکی و غیرفیزیکی او در نظر گرفته شود. احساس رضایت مردم و ساکنان بافت از اقدامات کاربدستان و اطمینان به آنها یکی از مواردی است که موجبات تسهیل و تسریع کار بهسازی و ساماندهی را فراهم می‌آورد.

۳- ضعف مینا در رویکرد به مسایل احیا و بازسازی

یکی دیگر از عوامل بسیار مهم در عدم تحقق طرح‌های بهسازی و ساماندهی شهری، ضعف در عینای نظری در توسعه‌ی شهری بوده است و بر خلاف کشورهای غربی با پیشینه‌ی قوی در تدوین مبنای نظری در کشور ما، تا کنون اقدامی جدی در تدوین نظریه‌های شهرسازی انجام نشده و هرآنچه که وجود دارد یا الگوی بدلی از برخی از نظریه‌های شهرسازی غربی است و یا بدون اطلاع از مبنای نظری فقط تهیه‌ی طرح‌های ساماندهی شهری تقلید شده است. این خلا در مورد مذاخله و احیای بافت‌های کهن شهر به سبب جدید بودن آن در ایران و نبود تجربه مشخص دخالت برنامه‌ریزی تا حدی شدیدتر است. به نحوی که به جز برخی کلیات آن هم در عرصه‌ی طراحی شهری مطلب خاصی یا نظریه‌ی مشخصی در مورد شیوه‌ها و روش‌های مذاخله در بافت‌های کهن شهری یافت نمی‌شود. بنابراین به جرأت می‌توان ادعا کرد که ارزیابی کارکرد گذشته شهرسازی و تقویت گروه‌های محقق برای پژوهش در این زمینه یکی از راهکارهای عملی برای رفع این معضل بوده و ضرورتی بیش از تهیه طرح تجدید نظر دارد.



توسعه‌ی دارایی مینا، رهیافتی مؤثر در حل معضلات سکوتی محلات شهری

زهرا رحیمی
دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی

سوالات پژوهشی

- ۱- با توجه به پیچیدگی‌های جوامع امروزی، راهکار مؤثر برای حل معضلات محلات شهری چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟
- ۲- آیا در محلات مسئله دار شهری علاوه بر نقاط ضعف و مشکلات، پتانسیل‌هایی نیز وجود دارد که زمینه‌ساز توسعه آنها باشد؟
- ۳- منظور از دارایی‌های محلی چیست و چه نقشی در توسعه محلات شهری خواهند داشت؟

باید. به عبارتی توسعه دارایی مینا و راهکارهای عملی آن به عنوان ابزاری در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری عمل می‌کنند که فرایند دستیابی به طرح‌های کارآمد و در نهایت توسعه پایدار شهری را با سهولت و موفقیت بیشتری همراه می‌سازد. زیرا تجرب متعدد طرح‌های توسعه شهری در کشورهای مختلف و طی دوره‌های زمانی گذشته نشان داده تا زمانی که ظرفیت‌های درونی در کنار نیازها دیده نشوند، این طرح‌ها در دستیابی به اهداف خود توفیق چندانی نخواهند داشت. به عبارتی توجه صرف به کمبودها، امکان هر گونه نوآوری در روش‌های برنامه‌ریزی و مدیریت را سلب می‌کنند. توجه به شرایط نامطلوب پیش گفته که در ایران نیز قابل لمس است، تدوین راهکارهایی که مسئولان را برای سرون رفت از این مشکلات یاری کند، ضروری به نظر می‌رسد. بنابراین بررسی نظریه‌ها و رویکردهای اخیر در این زمینه از سوی جامعه علمی کشور و انتقال این مقولات به بخش‌های اجرایی، راه را برای دستیابی به یک نظام برنامه‌ریزی و مدیریت شهری کارآمد هموار می‌سازد.

۱- مفاهیم پایه

۱-۱- اجتماع محلی

داریوش آشوری مترجم برجسته برای واژه Community معادل باهمستان را پیشنهاد کرده است. در بعضی از موارد هم از معادل‌هایی چون محله و اجتماع محلی نیز به تناسب استفاده می‌شود. «نیک ویت»^(۲۰۰۰) کلمه Community را چنین تعریف کرده است: گروهی از مردم که علایق و منافع مشترک دارند و در یک محدوده جغرافیایی تعریف شده زندگی می‌کنند.

امروزه با آشکار شدن نتایج ضعیف راهکارهای تجویزی و دولت محور طرح‌های توسعه شهری، توجه دولت‌ها به سطوح پایین‌تر برنامه‌ریزی و مدیریت و ابعاد ملموس زندگی شهری جلب شده است. بدین ترتیب مفاهیم محله‌ای و بهره‌برداری از پتانسیل‌های اجتماع محلی^۱ مورد توجه متخصصان و مسئولان قرار گرفته است. از جمله این نگرش‌های جدید رویکرد دارایی مینا^۲ به توسعه اجتماعات محلی است. از آنجا که دولت‌ها همه ابزارهای توسعه را در اختیار ندارند، استفاده از ظرفیت‌های موجود در سطوح پایین‌تر برنامه‌ریزی ضرورت پیدا می‌کند. از طرفی صرف توجه به نیازها و کمبودهای اجتماعات محلی و ساکنان آنها تنها موجب حفظ وضعیت موجود شده و امکان برداشتن گام‌های رویه جلو و مؤثر در راستای دستیابی به توسعه پایدار شهری را تضعیف می‌سازد.

بنابراین توسعه دارایی مینای اجتماعات محلی^۳ (ABCD) سعی بر آن دارد با شناسایی، تقویت و بهره‌برداری ظرفیت‌های محلی و لحاظ کردن نقش همه بهرموران به اهداف خود دست

نیل حمدی^۳ (۱۹۹۷) اشاره می‌کند که واژه Community دارای دو بعد مکانی و اجتماعی است و به طور کلی مردم در اجتماع محلی برای دستیابی به اهداف مشترک گرد هم می‌آیند، حتی اگر تفاوت‌های خاص داشته باشند. جان لنگ^۴ در بررسی خود درباره‌ی «فاهیم اجتماع محلی و واحدهای همسایگی در طراحی شهری، اجتماع محلی را برای اشاره به شبکه‌ای از روابط متقابل شخصی یا گروهی به کار می‌برد و واحد همسایگی را به لایحه جغرافیایی خاص منسوب می‌کند. ملوین وبر^۵ معتقد است اجتماع محلی و منطقه شهری همواره متعلق به مکانی خاص در شهر تلقی شده‌اند اما در مورد اجتماع محلی اکنون «وجود روابط مشترک» به جای نزدیکی فضایی، شرط لازم برای پیوستگی آن به شمار می‌رود. (برک پور، ۱۳۸۷: ۴۰)

آتسال^۶ (۱۹۹۴) عناصر یک باهمستان را حس تعلق، نظام نمادی مشترک، ارزش‌های مشترک، تأثیرات دو سویه، نیازهای مشترک و التزام به برآوردن این نیازها و یک پیش‌بینیه (تاریخ) مشترک می‌داند. (حاجی پور، ۱۳۸۵: ۴۰)

۲-۱- ظرفیت

تعاریف فراوانی از ظرفیت وجود دارد از جمله:

- ظرفیت عبارتست از قابلیت‌ها، مهارت‌ها، درک‌ها، گرایش‌ها، ارزش‌ها، روابط، رفتارها، انگیزه‌ها، منابع و شرایطی که اشخاص، سازمان‌ها، شبکه‌ها، بخش‌ها و سیستم‌های اجتماعی فراگیرتر را برای انجام کار کردها و دستیابی به اهداف توسعه شان در طول زمان توانا می‌سازد. (Mitrofanova, 2004)

- ظرفیت (اجتماعی محلی)، دلرایی‌های مالی، کالیدی، و اجتماعی را در بر می‌گیرد. مباحث مربوط به اجتماع محلی نوعاً سرمایه اجتماعی و کالیدی را شامل می‌شود. (عارفی، ۱۳۸۰: ۲۲)

- ظرفیت محلی توانایی جمعی ساکنان برای واکنش نشان دادن به فشارهای اجتماعی، اقتصادی و محیطی و ایجاد و تقویت فرصت‌ها و دیدن سرمایه‌های محلی در کنار نیازهای محلی است. (Enzer, 2007)

۲-۲- جهت‌گیری‌ها در توسعه اجتماعات محلی

در پی نابسامانی‌های به وجود آمده در محلات قدیمی‌تر شهرهای آمریکایی، طی دو دهه آخر قرن بیستم، دو راه حل یا روش متفاوت پیش گرفته شد:

۱-۲- رویکرد نیاز مینا^{۱۱}

این رویکرد سنتی با تمرکز بر نیازها، کاستی‌ها و مشکلات یک اجتماع محلی آغاز می‌شود. در رویکرد نیاز مینا مصلحتی که در محلات کم درآمد و نابسامان شهری وجود دارد، تمام

حقایق موجود در آنها تلقی شده و این تصویر منفی از محلات و ساکنان مشکل‌دار آنها در واقع به عنوان نوعی «نقشه» از محلات برداشته می‌شود. نتایجی که از محور قرار گرفتن نقشه نیازها در این رویکرد حاصل می‌شود، عبارتند از:

- دیدن امور اجتماع محلی به عنوان لیستی از مشکلات و نیازها و وجود رهبرانی که مستقیماً برای تهیه راه حل تلاش می‌کنند.

- هدف‌گیری منابع بر اساس نقش نیازها، بودجه و امکانات مالی را به جای ساکنان به سمت فراهم‌کنندگان خدمات هدایت می‌کند.

- فراهم کردن منابع بر اساس نقشه نیازها بر این امر تأکید می‌کند که فقط کارشناسان خارجی می‌توانند راهکار اصلی را تعیین کنند. بدین ترتیب روابطی که باعث دخالت عوامل خارجی می‌شوند، اهمیت پیدا می‌کند. نه روابط هم‌محله‌ای‌ها با هم.

- این آنکا به نقشه نیازها باعث عمیق‌تر شدن چرخه وابستگی خواهد شد. و این باور برای ساکنان ایجاد می‌شود که کیفیت بهتر زندگی‌شان به «مسئری^{۱۲}» بودنشان وابسته است.

- چون راهبرد نیاز مینا فقط می‌تواند بقا را تضمین کند و از آنجا که انرژی تمام اجتماع محلی را مورد استفاده قرار نمی‌دهد، هرگز منجر به تغییر جدی یا توسعه اجتماع محلی نخواهد شد. (Kretzman & Mcknight, 1993)

این نتایج منفی، ناکارآمدی رویکرد نیاز مینا را به تدریج نمایان ساخت و زمینه را برای توجه به توسعه متمرکز بر اساس ظرفیت‌ها و دارایی‌های اجتماع محلی فراهم کرد.

۲-۳- توسعه دارایی مینا

یا توسعه مبتنی بر ظرفیت، بر اعتقاد به کشف دارایی‌ها و ظرفیت‌ها و فرصت‌های اجتماع محلی مبتنی است. کورتزین و مک، نایت (۱۹۹۳) توسعه دارایی مینای اجتماع محلی (ABCD) را به عنوان راهی برای حل مشکلات ناشی از رویکرد نیاز مینا در جامعه شهری آمریکا مطرح کردند. (Mathie & Cunningham, 2002: 3)

این تغییر رویکرد به این دلیل حاصل شد که همه شواهد تاریخی نشان می‌دهد توسعه معنی‌دار اجتماع محلی فقط هنگامی رخ می‌دهد که ساکنان متعهد سرمایه‌گذاری بر روی خودشان و منابعشان شوند. این نگرش توضیح می‌دهد که چرا علی‌رغم تأثیر مثبت کمک‌های خارجی در توسعه دارایی‌ها، اجتماعات محلی هرگز با روند بالا به پایمن^{۱۳} و از بیرون به درون^{۱۴} ساخته نمی‌شوند. اکنون دست‌اندرکاران توسعه محلات شهری دریافته‌اند که تلاش‌ها باید بر پایه درک نقشه‌ای از دارایی‌ها، ظرفیت‌ها و توانایی‌های محلی انجام گیرد. کلید اجزای محلی، شناسایی همه دارایی‌های محلی و سازماندهی

آنها است. (Kretzman & Mcknight, ۱۹۹۳)

۴- رویکرد دارایی مینا

۱-۳ ویژگی های رویکرد دارایی مینا

عارفی (۱۳۸۰) در تفاوت رویکرد دارایی مینا با نیاز مینا چنین توضیح می دهد: (۱) دیدگاه دارایی مینا به جای تأکید بر پیامد، فرایند گرا^{۱۴} است، زیرا با بسیج دارایی های محلی نظیر سرمایه اجتماعی^{۱۵} و سرمایه کالبدی، نه لزوماً آنچه که اجتماع محلی نیاز دارد، موجب ظرفیت سازی می شود. (۲) به دلیل بسیج دارایی های اجتماعی و کالبدی اجتماع محلی، جاسع نگر است. (۳) واجد اهمیت ابزاری است، زیرا سرمایه اجتماعی و کالبدی را به عنوان ابزاری برای سایر اهداف به کار می برد. این دو عامل شتاب دهنده برای ظرفیت سازی هستند و از این رو ابزاری برای دیگر اهداف به شمار می آیند. برخلاف آن رویکرد نیاز مینا، پیامدگرا^{۱۶} است و استحقاق^{۱۷} را به خودی خود یک هدف قلمداد می کند و از این رو اهمیت درونی (ماهوی) دارد. همچنین به دلیل آن که نشانه های فقر را به عنوان نارسایی های تلقی می کند که باید آنها را به طور جدی از هم در نظر گرفت و بین رفاه مردم و مکان تمایز قائل می شود، مقوله ای است در نتیجه هم پیوندی و یویایی مسایل اجتماع محلی را نادیده می گیرد. و بالاخره اهمیت درونی (ماهوی) دارد زیرا تک تک اهداف به خودی خود یک هدف به شمار می آیند (عارفی، ۱۳۸۰: ۳۰، ۲۲، ۲۱). شی و کانینگام (۲۰۰۳) ویژگی های زیر را برای توسعه دارایی مینای اجتماعات محلی بر می شمرد:

■ **ABCD** یک رویکرد دارایی میناست که به منظور ایجاد هر گونه تغییر با هدف توسعه از روش هایی که مبتنی بر شناسایی و ترسیم نقاط قوت یک اجتماع محلی است، به عنوان نقطه آغاز تغییر استفاده می کند.

■ در مینا همه دارایی هایی که در اجتماع محلی وجود دارد، **ABCD** توجه خاصی به دارایی هایی دارد که به طور ذاتی در روابط اجتماعی، شبکه ها، انجمن ها و مشارکت های رسمی و غیر رسمی وجود دارند که به عنوان سرمایه اجتماعی شناخته می شوند.

■ **ABCD** بر اصول توسعه رویکردهای مشارکتی^{۱۸} مبتنی است که در آنها مشارکت فعال و توانمندسازی اصول عملیاتی هستند.

■ **ABCD** راهبردی برای توسعه اقتصادی پایدار است که از اجتماعات محلی نشأت می گیرد.

■ **ABCD** به عنوان یک راهبرد برای توسعه اقتصادی پایدار بر ارتباطات میان بازیگران کلان در بخش خصوصی و عمومی تکیه دارد. برای تقویت این ارتباطات، **ABCD** تعهد شهروندی فعال را تقویت می کند، دستیابی به خدمات و کالاهای عمومی و پاسخگویی حکومت محلی را تضمین می کند. بنابراین **ABCD**

هم از جامعه مدنی سود می برد و هم به آن سود می رساند. (Mathie & Cunningham, ۲۰۰۲: ۸)

۲-۳ دارایی های محلی

کرتزمن و مک نایت (۱۹۹۳) معتقدند دارایی های یک اجتماع محلی اشخاص^{۱۹}، انجمن ها^{۲۰} و نهادها^{۲۱} هستند. هر اجتماع محلی مجموعه ای از دارایی ها را در اختیار دارد که آینده آن را می سازد. نقشه ای از این مهارت ها و ظرفیت ها تهیه می شود.

تهیه کنندگان نقشه ظرفیت مجموعه ای از استعدادها و مهارت های مولد را با هدف ساخت اجتماع محلی کشف خواهند کرد. بدین ترتیب افرادی که تا کنون به دلیل ناتوانی های متفاوت در حاشیه اجتماع و دریافت کننده کمک بودند، اکنون به عنوان یاری رسان های فرایند ساخت اجتماع محلی تلقی می شوند.

علاوه بر نقشه استعدادها و مهارت های افراد، مسئولان توسعه محله ای، فهرستی از انجمن های شهروندی تهیه می کنند. شهروندان به منظور حل مشکلات، تسهیم فعالیت ها و منابع مشترک در این انجمن های مشارکتی با اهداف متفاوت فرهنگی، ورزشی، مذهبی گرد هم می آیند. در کنار افراد و انجمن های محلی نهادهایی نیز وجود دارند که بخش عینی بافت اجتماع محلی را تشکیل می دهند. مانند مؤسسات تجاری، نهادهای عمومی مانند مدارس، کتابخانه ها، پارک ها، ایستگاه های آتش نشانی، مؤسسات غیر انتفاعی مانند بیمارستان ها و مراکز خدمات اجتماعی (Kretzman & Mcknight, ۱۹۹۳).

میترو فانوا (۲۰۰۴) ظرفیت هایی را که برای بهبود کیفیت زندگی محلات وجود دارند، شامل موارد زیر می داند:

■ مردمی که تمایل دارند در انجام امور دخالت داده شوند / مشارکت شهروندی،

■ مهارت ها، دانش و توانایی ها،

■ تنوع محلی،

■ درک تاریخ اجتماع محلی / ارزش های محلی،

■ توانایی شناسایی و دستیابی به فرصت ها،

■ انگیزه برای انجام خلافت،

■ زیر ساخت ها، نهادهای پشتیبان و منابع فیزیکی،

■ منابع مالی و اقتصادی،

■ رهبری محلی^{۲۲}،

■ همکاری درون سازی / شبکه های اجتماعی،

■ شراکت بین سازمان ها، مردم، سرمایه گذاران و ظرفیت سازان^{۲۳} و

■ انعطاف پذیری و استفاده از رویکردهای متفاوت. (Mitrofanova, ۲۰۰۴)

۳-۲ فرایند توسعه دارایی مینا

فرایند توسعه دارایی مینای اجتماعات محلی یا سه مشخصه زیر تعریف می‌شود:

- راهبرد توسعه اجتماع محلی با این پرسش آغاز می‌شود که در حال حاضر چه چیزی در اجتماع محلی وجود دارد و ظرفیت‌های ساکنان و شاغلان آن کدامند؟ نه این که چه چیزی وجود ندارد و چه چیزی مشکل ساز است یا نیازهای اجتماع محلی چه چیزهایی هستند.

- فرایند توسعه اجتماع محلی یا رویکرد دارایی مینا ملزم به تمرکز داخلی است. البته این به معنی کوچک شمردن کمک‌های خارجی یا نادیده گرفتن نیاز به جذب منابع اضافی نیست. بلکه این تمرکز داخلی بر اولویت تعریف محلی از مشکلات موجود و راهکارهای توسعه، سرمایه‌گذاری محلی، خلاقیت و کنترل محلی تأکید می‌کند.

- اگر فرایند توسعه اجتماع محلی دارایی مینا و متمرکز بر داخل باشد، در آن صورت به میزان زیادی بر مینای ارتباطات اجتماعی خواهد بود. بنابراین یکی از چالش‌های اصلی پیش روی توسعه دهندگان محلی، ساخت و دوباره سازی روابط میان ساکنان محلی، انجمن‌ها و نهادهای محلی است. (Kretzman, ۱۹۹۳ & Mcnight) کرتزمن و مک نایت (۱۹۹۳) ملاحظه می‌کنند که فرایند ABCD را تسهیل می‌کند، چنین پیشنهاد کردند:

- جمع آوری تجربیات در مورد موفقیت‌های اجتماع محلی و شناسایی ظرفیت‌های جوامع محلی که به موفقیت در این زمینه کمک می‌کند.

- سازماندهی یک گروه متمرکز که پیشبرد فرایند را بر عهده بگیرد.

- نقشه کردن^{۳۳} کامل ظرفیت‌ها و دارایی‌های افراد، انجمن‌ها و نهادهای محلی.

- ایجاد ارتباط بین دارایی‌های محلی برای حل مشکلات به صورت برهمکنشی در اجتماع محلی.

- بسیج کامل دارایی‌های اجتماع محلی برای توسعه اقتصادی و اهداف تسهیم اطلاعات^{۳۴}.

- تشکیل جلسه یک گروه نماینده با هدف تهیه یک برنامه یا چشم انداز محلی و

- نقوذ فعالیت، سرمایه‌گذاری و منابع از بیرون جامعه محلی برای حمایت از رویکرد دارایی مینا (Mathie & Cunningham, ۲۰۰۲:۴).

۳-۱ ابزارهای توسعه ظرفیت مینا

ABCD تأکید زیادی بر روابط اجتماعی انجمن‌ها و مشارکت‌های رسمی و غیررسمی، شبکه‌ها، خانواده‌های گسترده به عنوان دارایی و وسیله‌ای برای بسیج سایر دارایی‌های اجتماع محلی دارد. با احتساب روابط به عنوان دارایی، ABCD یک

کاربرد عملی از مفهوم سرمایه اجتماعی می‌باشد. در حقیقت کلید اصلی ABCD قدرت انجمن‌ها و مشارکت‌های محلی برای پیشبرد فرایند توسعه اجتماع محلی و حمایت از قوانین خاص در این زمینه است. همان‌کار یا ساکنان محلی در برنامهریزی، اولین و مهم‌ترین مرحله در ایجاد جوامع محلی پایدار است. در رویکردهای جدید مینا، مسئله مهم شنیدن صدای ساکنان و توجه به نظرات آنها، اولویت‌ها و ایده‌هایشان برای توسعه محل سکونتشان است. بدین منظور در ادامه به طور خلاصه به تشریح بیشتر ابعاد مختلف این دارایی‌ها پرداخته می‌شود.

۱-۴ سرمایه اجتماعی

بر اساس تعریف بانک جهانی (۱۹۹۱) سرمایه اجتماعی نهادها، روابط و هنجارهایی است که کمیت و کیفیت برهمکنش‌های اجتماعی جوامع را شکل می‌دهد. سرمایه اجتماعی زیر بنای تشکیل اعتماد، درک متقابل، و ارزش‌های مشترک و رفتارهایی است که امکان اقدامات مشارکتی^{۳۵} را برای اعضای شبکه و جوامع محلی فراهم می‌کند.

باتنام^{۳۶} (۱۹۹۳) توضیح می‌دهد که همانند سرمایه فیزیکی و سرمایه انسانی، واژه سرمایه اجتماعی به مشخصه‌هایی از سازمان اجتماعی مانند شبکه‌ها^{۳۷}، هنجارها^{۳۸}، به ویژه هنجار متقابل، به مثل^{۳۹} و اعتماد^{۴۰} که قابلیت بهره‌وری اجتماع را افزایش می‌دهند، مربوط است (Bullen & Onyx, ۱۹۹۹).

حمایت کنندگان فعال محلی بر این باورند که سرمایه اجتماعی (به عنوان دارایی) به این دلیل مهم است که فرایندی برای تقویت متقابل می‌باشد. آنها استدلال می‌کنند که سرمایه اجتماعی برای ظرفیت سازی اهمیت اساسی دارد، زیرا مشکلات متعدد اجتماعات محلی فقیر، یکدیگر را تشدید می‌کنند و بنابراین شکلی از ساز و کار برای مقابله اجتماعی ضرورت پیدا می‌کند. این فرایند به سه شکل اجتماعات محلی را یاری می‌دهد: تبادل اطلاعات، رابطه متقابل تعمیم یافته، و هنجارها و ارزش‌هایی که حافظ نظم اجتماعی هستند. سیاست‌های نیاز مینا تا حدود زیادی این ابعاد را به علت بی اعتمادی شدید عمومی و تأکید بر پیامد نادیده گرفته است (غارفی، ۱۳۸۰: ۲۴).

در متون مرتبط با سرمایه اجتماعی بر چند موضوع مشترک تأکید شده است:

۱- مشارکت در شبکه‌ها^{۴۱}: نکته کلیدی این موضوع شبکه‌های به هم پیوسته متراکم یا نامتراکم از روابط میان افراد یا گروه‌هاست. مردم از طریق سلسله مشارکت‌های جانبی با یکدیگر پیوند می‌خورند. این مشارکت‌ها باید داوطلبانه و برابر باشند. سرمایه اجتماعی با اقدامات انفرادی اشخاص تولید نمی‌شود، بلکه به عواملی مانند گرایش به اجتماعی بودن، ظرفیت برای ایجاد همکاری‌های جدید و شبکه‌ها وابسته است. (Bullen & Onyx, ۱۹۹۹) در یک تعریف کلی شبکه به

صورت یک ارتباط اخلاقی مبتنی بر اعتماد شکل می‌گیرد. به عبارت دیگر می‌توان گفت یک شبکه گروهی از عاملان است که در هنجارها یا ارزش‌های فراتر از ارزش‌ها و هنجارهای لازم برای داد و ستد رایج در بازار، مشترک هستند (شارع پور، ۱۳۸۵: ۵۸).

۲- هنجارهای اجتماعی: هنجار اجتماعی نوعی کنترل اجتماعی غیر رسمی و معمولاً نانوشته است و تعیین کننده الگوهای رفتاری مورد انتظار از اعضای شبکه در یک جامعه است. از نظر پاتنام مهم‌ترین هنجار اجتماعی هنجار معامله به مثل است (همان: ۶۱).

۳- معامله به مثل: سرمایه اجتماعی بر مبادلات حساب شده رسمی و فوری که جنبه قانونی و تجاری داشته باشد، دلالت ندارد. بلکه ترکیبی از نوع دوستی و ایثار کوتاه مدت و خودخواهی بلند مدت است. افراد خدماتی را برای دیگران فراهم می‌کنند و برای کسب سود دیگران از خود هزینه می‌کنند، در مقابل این انتظار وجود دارد که این نوع دوستی در یک زمان تعریف نشده‌ی آینده، هنگام نیاز به آنها برگردد. در اجتماع محلی که معامله به مثل قوی است، مردم مراقب منافع یکدیگر هستند (Bullen & Onyx, ۱۹۹۹) مهم‌ترین سودمندی هنجار معامله به مثل تقویت اعتماد، کاهش هزینه معاملات و تسهیل همکاری است.

۴- اعتماد مستلزم میل به ریسک کردن در یک بافت اجتماعی مبتنی بر اساس اطمینان است که دیگران آن گونه که انتظار می‌رود واکنش نشان خواهند داد و به روش‌های حمایت کننده متقابل عمل خواهند کرد یا در نهایت این که دیگران قصد رساندن آسیب را ندارند.

پاتنام اعتماد اجتماعی را ناشی از دو منبع هنجارهای معامله متقابل و شبکه‌های مشارکت می‌داند. اعتماد همکاری را تسهیل می‌کند و هر چه اعتماد جامعه‌ای بالاتر باشد، احتمال همکاری هم بیشتر خواهد بود. از نظر او هر چه بر همکنش میان افراد بیشتر باشد، آنها اطلاعات بیشتری درباره یکدیگر به دست می‌آورند و انگیزه‌های بیشتری برای اعتماد پیدا می‌کنند (چاچری، ۱۳۸۰: ۳۸).

نظریه مشارکت را توسعه داده و متحول کرده‌اند تا به نظریه شراکت^{۳۱} رسیدند. شراکت اجتماع محلی ساکنان را از یک طرف و مسئولین و تصمیم‌سازان را از طرف دیگر در سطح واحد همسایگی گرد خواهد آورد تا توسعه، بازبینی و به روز رسانی برنامه‌ها تضمین شود. دستاوردهای برنامه‌های مشترک با ساکنان یک راه مؤثر برای خودکفا ساختن اجتماعات محلی است. سازوکار اساسی برای ظرفیت سازی توسعه‌ی شرکت، مشارکت واقعی است. به عبارتی طراحی فعالیت‌هایی که اجازه برنامه‌ریزی و حل مشکلات را به صورت همکاری و مشارکتی می‌دهند، یکی از مراحل کلیدی ظرفیت سازی است. شراکت فقط در تنظیم اولویت‌ها و نقطه نظرات برای مرحله دخیل نخواهد بود، بلکه می‌تواند در تسویق ساکنان برای کمک در امر اجرا و بازبینی اولویت‌ها و اقدامات مؤثر باشد. در شروع این فرایند به حمایت عالی نیاز دارد که در نهایت جامعه محلی را به سمت استقلال رو به رشد حرکت می‌دهد و پایداری را به طور مؤثری افزایش می‌دهد.

از نظر پاتنام شبکه‌های مشارکت مدنی نظیر انجمن‌های شکل گرفته در نظام همسایگی، تعاونی‌ها، باشگاه‌های ورزشی و نظیر آنها از اشکال ضروری سرمایه اجتماعی اند. به اعتقاد او هر چه این شبکه‌ها در جامعه‌ای متراکم‌تر باشند، احتمال بیشتری وجود دارد که شهروندان بتوانند در جهت منافع متقابل همکاری کنند. همچنین هزینه ساختار سازمانی افقی‌تر باشد، موفقیت نهادهی آن در اجتماع بیشتر است. (چاچری، ۱۳۸۰: ۳۷) تلاش‌ها برای تقویت جامعه مدنی با دو مقوله مرتبط است: ارتقای حکمرانی پاسخگو^{۳۲} و تسویق تصمیم‌سازی مشارکتی^{۳۳} برای توسعه در سطوح محلی، تصمیم‌سازی مشارکتی به دو مورد وابسته است: ۱) افزایش ظرفیت افرادی که در جریان تصمیم‌سازی کنار گذاشته شده‌اند. ۲) ایجاد سازوکارهای اداری (نهادهی) برای آگاهی از نظرات و پیشنهادات آنها. ادواردز^{۳۴} (۱۹۹۹) استدلال می‌کند که جامعه مدنی یک نقش حیاتی در «مردمی کردن سرمایه داری»^{۳۵} دارد، دو کارکرد مهم در این فرایند مردمی کردن وجود دارد:

■ پروراندن دارایی‌های اقتصادی و اجتماعی که در هر یک از اجتماعات محلی محروم وجود دارد.

■ حمایت و حفظ پاسخگویی دولت‌ها برای بازتوزیع دارایی عینی بیشتر از طریق باز توزیع زمین، فرصت‌های اشتغال، خدمات و تسهیلات عمومی برای اقشار محرومی که در این زمینه صاحب حق قانونی هستند. به علاوه از طریق مردمی کردن سرمایه داری جامعه مدنی می‌تواند دارایی‌های ملموسی تولید کند که مردم را قادر به چانه‌زنی و گفت‌وگو در مورد مناقشان و ارتقای آنها ساخته و در نهایت منجر به خودنمایی، خلافت مردمی و استقلال فکری خواهد شد. (Mathie & Cunningham, ۲۰۰۲: ۱۶) Cunningham, ۲۰۰۲: ۱۶) در کتاب خودش

۲-۴ مشارکت محلی
مشارکت محلی^{۳۶} به معنی یکی از شکل‌های دخالت دادن مردم با نیازها و اهداف مشابه در تصمیماتی است که زندگی آنها را متأثر می‌سازد. اپرامز^{۳۷} مشارکت محلی را نظریه‌ای می‌داند که بر اساس آن باید به مردم محلی نقش فعالی در برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه که مستقیماً آنها را متأثر می‌سازد، داده شود. به علاوه از آنجایی که هیچ دولت یا قدرتی ابزارهای لازم برای حل همه مشکلات را ندارد، درگیر کردن مردم در موضوعات مربوط به خودشان امری ضروری است. نظریه پردازان اخیر،

پانوشته:

- 1- Community
- 2- Asset-based
- 3- Capacity
- 4- Asset-based community development
- ۵- بر مبنای حاضر برای واژه community
- مکان اجتماع محلی در نظر گرفته شده است.
- این معانی هم مرسوم‌تر بوده و هم تا حد زیادی نسلان ضعف ویژگی‌های اجتماعی و غیر کلیتی محله و تعریف آن از مفهوم واحد همسایگی Neighborhood می‌کند.
- این به منظور رعایت ادبیت در بیان مطالب از منابع فرانسوی، عربی و ازای عنوان شده به وسیله نویسنده آورده شده است.
- 6-Nick Water
- 7-Nabeel Handi
- 8-Jin Lang
- 9-Melvin Weber
- 10-Basil BAI
- 11-Need-Based approach
- 12-Client
- 13-Top-down
- 14-Outside-in
- 15-Process-oriented
- 16-Social capital
- 17-Outcome-oriented
- ۱۸-Entitlement سیاستی که پارتیشن را مستحق کمک از سوی دولت می‌داند و آنها را به نیاز بازگه وابسته می‌سازد.
- 19-Participatory approaches
- 20-Individual
- 21-Associations
- 22-Institutions
- 23-Community Leadership
- 24-Mapping
- 25-Information sharing
- 26-Co-Operative action
- 27-Trust
- 28-Networks
- 29-Norms
- 30-Reciprocity
- 31-Trust
- 32-Participation in network
- 33-community participation
- 34-Charles Abrams
- 35-Partnership
- 36-Accountable governance
- 37- Participatory decision-making
- 38-Edwards
- 39-Humanizing capitalism
- 40-G.Narayana Reddy
- 41-Empowering communities through participatory methods
- 42-Non governmental organizations
- 43-Community-based organizations

با عنوان «توانمندسازی جوامع محلی از طریق روش‌های مشارکتی»^۱ توضیح می‌دهد که در مدل بالا به پایین مشارکت، دولت تصمیم می‌گیرد و نیازها را فراهم می‌کند، بنابراین یک حس وابستگی و بی‌علاقگی در میان مردم گسترش می‌یابد. (شکل ۱)



شکل ۱- مدل بالا به پایین ۲۰۰۲، G. Narayana Raddy

زمینه را به یک ضرورت تبدیل کرده‌اند. عمده طرح‌هایی که در سال‌های گذشته برای حل معضلات بافت‌های مسئله دار شهری در ایران تهیه شده‌اند، به دلیل عدم توجه کافی به ظرفیت‌ها و نقاط قوت این بافت‌ها و ساکنان آنها به تمام اهداف مورد نظر دست نیافته‌اند. این طرح‌ها بافت‌های فرسوده را مکان‌هایی پر از معضل و ساکنان آن را افراد ناتوانی می‌بینند که از هیچ توانایی

او یک جایگزین از طریق مدل پایین به بالا در قالب مدل شراکت مطرح می‌کند که دولت‌ها و جوامع محلی با هم در امر برنامه‌ریزی و تصمیم‌سازی همکاری می‌کنند که نتایج بلند مدتی به دنبال دارد. (شکل ۲)

نتیجه گیری



شکل ۲- مدل شراکت

با بررسی پیامدهای منفی رویکرد نیاز مینا به عنوان یک رویکرد سنتی، توسعه داری میانی اجتماعات محلی به عنوان رویکرد جایگزین در این زمینه مطرح شد. زیرا امروزه ایجاد هر گونه تغییر به منظور توسعه بدون توجه به ظرفیت‌های موجود و نقش آفرینی گروه‌های ذی‌نفع ممکن نیست. این رویکرد بر این نکته تأکید دارد که اجتماعات محلی به خصوص انجمن‌ها و گروه‌های مشارکتی در این اجتماعات باید فرایند توسعه را پیش ببرند. در این میان نقش عوامل خارجی این است که داری‌های محلی و منابع را برای دستیابی به اهداف، بسیج و سازماندهی کنند. از انواع ظرفیت‌هایی که در اجتماعات محلی به عنوان ابزار توسعه وجود دارد، می‌توان به استعدادها، شهروندان، انجمن‌های مشارکتی و نهادهای محلی اشاره کرد. به طور کلی عنوان شد که توسعه داری مینا به طور خاص از ظرفیت‌هایی استفاده می‌کند که ماهیت اجتماعی دارند و از خلال فرایندهای جمعی مانند مشارکت در شبکه‌ها و ارتباطات محلی شکل می‌گیرند. در میان طرح‌های توسعه شهری که در ایران تهیه و اجرا می‌شوند و به میزان قابل توجهی محلات شهری را متأثر می‌سازند طرح‌های سازماندهی

برای فعالیت‌های توسعه‌ای برخوردار نیستند. نگاه صرفاً کالبدی این طرح‌ها در گذشته باعث شد که سازمان اجتماعی موجود نادیده گرفته شده و در مرحله اجرا به دلیل عدم استقبال ساکنان با توفیق چندانی روبه‌رو نشود. توسعه داری مینا با یک نگرش جدید، رهیافتی کارآمد در حل مسائلی پیش گفته، محسوب می‌شود. بر اساس مبانی این رویکرد بافت‌های فرسوده علاوه بر نیازها، دارای ظرفیت‌هایی هستند که زمینه را برای پیشرفت فراهم می‌کند. با توجه به این که این بافت‌ها محله‌های قدیمی شهرها را تشکیل می‌دهند، سرمایه‌های اجتماعی موجود در آنها مهم‌ترین ظرفیت برای توسعه محسوب می‌شوند. آنچه که باید به عنوان بستر لازم برای کاربرد این رویکرد بر آن تأکید شود، انسجام بیشتر داری‌های محلی و فراهم کردن امکان رشد سازمان‌های غیر دولتی (NGOs) و سازمان‌های محله مینا (CBOs) و توجه ویژه به ظرفیت‌های مشارکتی - البته به معنای واقعی آن - است. نهادهای دولتی محلی با کمک گروه‌های محلی نقش مهمی در توانمندسازی برای افزایش ظرفیت و کارایی اجتماعات محلی دارند.

منابع:
 ۱- ایمانی باقری، حسین «مدیریت اجتماعی و مدیریت شهری»، فصلنامه مدیریت شهری، شماره هفتم، می ۲۲-۲۵، ۱۳۸۰.
 ۲- خلیلی پور، شایان: برنامه‌ریزی محله مینا رهیافتی کارآمد در ایجاد مدیریت شهری پایدار، نشریه پژوهش‌های روستا، شماره ۲۶، می ۲۷-۲۸، ۱۳۸۵.
 ۳- شراکت پیور، محصول سرمایه اجتماعی، مفهوم سازی، جنبش و فعالی سیاست گذاری، نشریات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان مازندران، ۱۳۸۵.
 ۴- خراسانی، مجار، همه سوی رویکرد داری مینا برای توسعه اجتماعات محلی به ترسیم تون تولا، نشریه پژوهش‌های روستا، شماره ۱۰، می ۲۲-۲۳، ۱۳۸۰.
 ۵- بزرگ پور، حسن: مفهوم باهمستان در شهرسازی، فصلنامه ایمن، شماره ۲۲-۲۵، می ۲۸-۳۱، ۱۳۷۷.
 6- A place they call Home (2007), in website: www.lga.gov.au/documents/publication/aplacetheycallhome.pdf (accessed: 15.10.2007)
 7- Community participation, in website: <http://www.magi.ca/falco/roch/chapitre2.pdf> (accessed: 25.12.2007)
 8- Defining Capacity Building, in website: (accessed: 15.10.2007) www.gdc.org/um/Capacity.html
 9- Ghans, Farha (1996), value of Neighborhoods: a Cultural Approach to Urban Design, the University of Sheffield, Department of Architectural Studies
 10- Kretzman, J. & McKnight, J. (1992), Building communities from the inside out. Chicago, IL: ACTA Publications
 11- Maier Eimer (2007), Building community capacity, in website: www.sustainablesocialentrepreneur.org/programs/policy
 12- Maier, A, Cunningham, G (2002) From efforts to citizens: Asset-based Community Development As a Strategy for Community-driven development, Occasional paper Series, No.4 Coady International Institute, Canada
 13- Ouyang, R. Hellen, p (2000), Measuring social capital in five communities, Journal of Applied Behavioral Science, 36:23-31
 14- Yelena Mitrofanova, (2004) Building community capacity, in website: communityCapacity.htm (www1.ubc.ca/~education/community/building)



احیا و بازسازی بخش داخلی و منطقه در حال گذار شهرها*

نویسنده: مایکل هیل
ارچند و استیم صابری طو
مشاورهات علمی دانشگاه تهران

تعریف و توسعه گسترش منطقه در حال گذار

تعریف منطقه در حال گذار از نظر فضایی، به علت تغییر و تحول دائمی نقش و وسعت آن، بسیار مشکل است. در این محدوده در حالی که نسبت کاربری‌های تجاری و بازرگانی در حال رشد و ازدیاد است، کاربری‌های سنتی از قبیل مساجد، ماشین‌آلات سنگین، انبارها و مخازن کالا و زمین‌های مورد استفاده برای حمل و نقل، روند رو به کاهشی را تجربه می‌کنند. با توجه به این که در این محدوده طرح‌های بازسازی و احیای ویژه‌ای (مثل تغییر سکونتگاه‌های شیروانی به منازل جدید) در حال انجام است، ظرفیت مسکونی آن به طور دائم افزایش می‌یابد. بنا تعیین میزان تغییرات کاربری زمینی که در این محدوده دیده می‌شود، محاسبه میزان تغییر و تحول در منطقه در حال گذار، امکان پذیر است. با این وجود، هنوز جغرافی‌دانان شهری به هیچ نمادله و فرمول معجزه‌آسایی دست نیافته‌اند که بتواند دقیقاً نشان دهد چه موقع یک محدوده از شهر به منطقه در حال گذار تبدیل می‌شود. این مشکل در رابطه با محسوب کردن منطقه در حال گذار به عنوان جزئی از بخش تجاری مرکزی نیز وجود دارد. به عبارت دیگر، این که این منطقه چه میزان باید کارکردهای تجاری را به سوی خود جذب نماید تا عملاً به عنوان قسمتی از بخش تجاری مرکزی تلقی شود و چگونگی وقوع شرایط انتقال و تحول در این منطقه، در مطالعه

هیچ جایی در شهر، همانند منطقه در حال تخریبی که در بیژانسون بخش تجاری مرکزی (که هنوز هم جزو پویاترین قسمت‌های شهر از نظر تغییر و تحول به حساب می‌آید) نمی‌تواند مشاهدات متناقض توصیف شده به وسیله‌ی رابان را به نمایش گذارد. اصطلاح «منطقه در حال گذار» ZIT، از زمانی که به عنوان یکی از بخش‌های مدل برگس در سال ۱۹۲۲ مطرح شد، به طور گسترده، مورد استفاده قرار گرفته است. معمولاً این بخش از شهر، کاربری‌های زمین متفاوتی نسبت به بخش تجاری مرکزی و حومه‌های داخلی عرضه می‌کند. در بسیاری از شهرها، منطقه در حال گذار، هنوز هم جزو پویاترین مناطق مرکز شهر از نظر تغییر و تحول به حساب می‌آید. دو دلیل عمده برای این تغییر و تحول عبارتند از:

- وقتی بخش تجاری داخلی شهر، به دلیل محدودیت فضا توسعه پیدا می‌کند، معمولاً این منطقه در حال گذار است که برخی کارکردهای مختص بخش تجاری داخلی شهر را به سوی خود جذب می‌کند.

- در شهرهای صنعتی پیشین، اراضی وسیعی متعلق به کارخانجات و زیرساخت‌های تولیدی قدیمی و منسوخ (که سابقه آنها به قرن نوزدهم برمی‌گردد)، در نواحی قدیمی‌تر داخل شهر همچنان بدون استفاده، باقی مانده است.

موردی کلرکن ول، تشویع شده است.

احیای نواحی داخلی شهر

در چند دهه‌ی گذشته، هیچ یک از نواحی وسیع شهری به اندازه بخش داخلی شهر / منطقه در حال گذار، فرصت و شانس بازسازی و احیا نداشته‌اند. بخش تجاری مرکزی، بیوسه در حال تغییر و تحول می‌باشد و به همین دلیل با توجه به فناوری‌های موجود و نوع معماری رایج، شرایط زمانی هر دوره را به خوبی منعکس می‌نماید. ارزش بالای زمین و رقابت برای دستیابی به فضا و مکان، بدین معنی است که تنها محدوده اندکی از بخش تجاری مرکزی در هر زمان مشخص، بدون استفاده و خالی خواهد بود. اما این شرایط برای منطقه در حال گذار صادق نیست، چرا که در این منطقه، ممکن است نواحی بسیار وسیعی از زمین، دهه‌های متعددی دست نخورده، خالی و بی استفاده باقی بمانند. در مواردی، بخشی از اراضی این محدوده ممکن است به کارکردهایی اختصاصی پیدا کرده باشد، که معمولاً بیوستگی و ارتباط چندانی با وضعیت کنونی مرکز شهر نداشته باشند. به عنوان مثال، تعمیرگاه‌های وسایل نقلیه‌ی موتوری، کارگاه‌ها و واحدهای بازیافت زباله که قبلاً در این محدوده جزو کارکردهای اصلی به حساب می‌آمدند، در حال حاضر، علت وجودی خود را از دست داده‌اند. تحول و تبدیل مناطق در حال گذار به شکل امروزی، نتیجه و پیامد حذف صنایع سنگین و تغییر جهت روندهای اقتصاد شهری از صنایع سنگین بخش مرکزی به سوی فعالیت‌های بخش سوم و صنایع سبک‌تر واقع در حومه‌های شهر، می‌باشد. (شرایطی که در اواخر دهه‌های ۱۹۹۰ و اوایل ۲۰۰۰، بالاترین توان و قدرت تولید را به شهرها داد). به هر حال، بافت فرسوده و متروک داخلی شهر را می‌توان به سه دسته‌ی اصلی تقسیم کرد:

- نواحی متعلق به صنایع تولیدی قبلی (همانند بخش‌هایی که به محل استقرار کارخانه یا کارگاه اختصاص داشته است).
- موقعیت‌ها و اراضی واقع در بندرها، لنگرگاه‌ها، اسکله‌ها، حاشیه‌ی کانال‌ها و رودخانه‌ها و...
- نواحی و زمین‌های اطراف خطوط ریلی و راه‌آهن.

اولین طرح‌های اساسی احیای بافت داخلی شهرها، در ایالات متحده آمریکا در دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ به مرحله اجرا درآمد. این در حالی بود که در این زمان، در شهرهای انگلیسی هنوز توجه عمده به برنامه‌های توسعه و بازسازی بخش تجاری مرکزی و طرح‌های خانه‌سازی معطوف بود و مناطق در حال گذار به فراموشی سپرده شده بودند. در ایالات متحده آمریکا، تعدادی از اولین طرح‌های مهم (بازسازی و احیای بافت داخلی) در بالتیمور (بخش داخلی هاربور) و نیویورک (سپورت جنوبی) به اجرا درآمد.

الف) بازسازی نواحی صنعتی قدیمی

موفقی که اکثر شهرهای بریتانیا، نواحی صنعتی مهم و معتبر خود را در حاشیه و اطراف بخش تجاری مرکزی مستقر کرده بودند، هنوز انقلاب صنعتی در مراحل اولیه خود بود. این صنایع همان‌هایی بودند که ارتباط نزدیکی با فعالیت‌های جاری بخش تجاری مرکزی داشتند. از آن جمله می‌توان به صنعت چاپ (به خاطر نیروی کار فراوان و در دسترس) یا صنعت طلا و جواهرسازی اشاره کرد.

مطالعه‌ی موردی: انتقال صنایع و تحول در منطقه

کلرکن ول لندن

در شهر لندن، منطقه کلرکن ول و لینزبری^۱ که به قسمت شمال شهر چسبیده‌اند، نمونه‌های قابل توجهی از نواحی هستند که در ۱۵ سال گذشته، دستخوش تعمیرات تأمل برانگیزی شده‌اند. از اواسط قرن نوزدهم، محدوده مورد نظر یک ناحیه صنعتی با کارخانه‌هایی نسبتاً بزرگ، به حساب می‌آمد. کم کم کارگاه‌های کوچکی در این ناحیه شروع به رشد کردند. بعضی از فعالیت‌های مهم ناحیه مورد نظر عبارت بودند از: کارگاه‌های آجرسازی، شیشه‌گری، تولید کنندگان سرب و دیگر فلزات غیر آهنی، چاپخانه‌ها، سازندگان طلا و جواهرآلات، ابزار و وسایل ظریف و دقیق و به ویژه تولید کنندگان انواع ساعت. اما این روند در سال‌های بعد دچار تحول شد. به عنوان مثال، در اواخر دهه ۱۹۸۰، خیابان جان، به عنوان مسیر اصلی شمال - جنوب کلرکن ول، بیش از ۱۲ ساعت‌سازی را در خود جا داده بود. این تعداد در سال ۱۹۹۲، به سه واحد تنزل پیدا کرده و در سال ۲۰۰۴ تنها یک تعمیرگاه ساعت باقی مانده که آن هم به صورت اشتراکی با یک مشاور حقوقی، نمازخانه را در اختیار داشت. هنگامی که فرایند انتقال صنایع از این منطقه شروع شد، کاربری‌ها و کارکردهای متعددی به شرح زیر به این محدوده انتقال پیدا کردند:

- بارها و رستوران‌های سطح بالا که معمولاً مورد توجه کارگران حرفه‌ای و تخصصی بودند.
- دهاتر و موسسه‌های جدید که خصیصه اصلی آنها طراحی‌های پیشرفته و مدرن بود و اختصاصاً در پی جذب شرکت‌های تبلیغاتی و وسایل ارتباط جمعی بودند.
- دفاتر طراحی (مثل شرکت‌های تزئینات و میلمان داخلی سطح بالا).

- لابراتوارهای عکاسی و چاپخانه‌های دیجیتال (که منعکس کننده‌ی استمرار کارکردهای قدیمی ناحیه می‌باشد).

تحولات مورد اشاره در بالا که ناحیه مورد نظر (از پایان جنگ جهانی دوم تا اواخر سال‌های ۱۹۹۰) فاقد آن بود، نیروی حیاتی تازه‌ای به آن بخشید. به طوری که هم اکنون، این منطقه در شب نیز به طور کامل تعطیل نیست و بارها و رستوران‌ها در

طول شب فعال بوده و جوانان و متخصصان زیادی را به سوی خود جذب می‌کنند.

به این ترتیب، کلرکن ول در حال حاضر به یکی از پرچم‌های برجسته بخش‌های لندن مبدل شده است و بسیاری از کاربری‌های قبلی که به بخش‌های صنعتی و تیارها اختصاص پیدا کرده بود، اکنون جای خود را به کاربری‌های مسکونی داده‌اند. یکی از امتیازات سکونت در این مناطق آن است که در آنها فضای باز و آزاد وجود دارد و مالکان می‌توانند طرح‌ها و نقشه‌های مورد نظر خود را در رابطه با منزل مسکونی به مرحله اجرا آورند.

از جمله عوامل منفی این منطقه، می‌توان به تخریب ساختمان‌های چند طبقه مسکونی مدیریت محلی، در اواخر دهه ۱۹۹۰ اشاره کرد که به جای آن ساختمان‌های مسکونی لوکس احداث شد. در این محدوده، تحولات اجتماعی زیادی نیز روی داد و بر اثر همین تغییرات بعضی از خانواده‌های معروف به علت کمبود فرصت‌های شغلی و افزایش قیمت املاک، مجبور شدند، محل را ترک نمایند. در ژانویه ۲۰۰۵، مقاله‌ای در یکی از روزنامه‌های لندن، به نام معیار شانه، تحولات به وجود آمده در خیابان جان را مورد بررسی قرار داد. در این مقاله عنوان شده بود که هم اکنون در خیابان جان بیش از ۳۰ بار و رستوران وجود دارد که اکثر آنها در طی پنج سال گذشته بازگشایی شده‌اند. دسترسی‌های ویژه‌ی این رستوران‌ها، کارگران شهری ۳۰ تا ۴۰ ساله هستند که می‌توانند برای هر وعده غذا ۵۰ تا ۸۰ پوند پرداخت کنند.

روزنامه‌نگار مورد بحث، با ابداع اصطلاح «اثر کلرکن ول» بازار اکس موث در واحد همسایگی فیتزبری را به عنوان خیابانی که دست خوش تغییرات مشابهی (چون کلرکن ول) در سال‌های اخیر بوده است، مورد تجزیه و تحلیل قرار داده است. با طولانی‌تر شدن ساعات کار مکان‌های مجاز در سال ۲۰۰۵، بعضی از بخش‌ها در کلرکن ول و فیتزبری ممکن است در ساعات محدودی در اوایل صبح، برای ساکنان محلی به نقاط پر سر و صدا و آلوده تبدیل شوند.

ب) احیای نواحی بندری قدیمی

غزایند تمرکز زیادی صنعتی به همراه ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر و گسترش وسایل نقلیه دریایی کانتینربر، بین سال‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۹۰، باعث شد که بسیاری از بندرهای قدیمی متروک مانده و بنادر جدید با کارکردهای مناسب ایجاد شوند. شرایط فوق در مورد لندن کاملاً صدق می‌کند. در این شهر، امکانات بندری از انتهای شرقی به سمت پایین منتقل شد و در بناوری چون تیل بری و گریو مستقر گردید. در بریستول نیز چنین تغییر مکانی از مرکز شهر به سمت آون موث در خلیج سیورن به چشم می‌خورد. در تاین ساید، جابه‌جایی مشابهی از قسمت‌های مرکزی نیوکاسل و گیت شید

به قسمت‌های پایین‌تر رودخانه‌ی تاین دیده می‌شود. شرایط فوق با تغییرات جزئی در تمامی جهان به وقوع پیوسته است. در این تغییر و تحول، شهرهای بندری در سواحل رودخانه‌ها که قادر نبودند کشتی‌های کانتینربر را بپذیرا باشند، ناچار شدند بنادر جدیدی (که دارای قابلیت انبار و نگهداری کالاها هستند)، احداث نمایند تا جایگزین تسهیلات از رده خارج قبلی شوند. در غیر این صورت نمی‌توانستند در صحنه‌ی شدید رقابتی باقی بمانند. این تحولات در بعضی از شهرهای صنعتی جدید و بندرهای خاص، مثل سنگاپور (که جزو شهرهای توسعه یافته‌ی اقتصادی است) نمود بیشتری دارد. برخی از شهرهای صنعتی خاص، برای حمل و نقل کالاها خود بیش از آن که به رودخانه وابسته باشند، اتکالی زیادی به کانال‌ها دارند. اما بروز تحولات و تغییرات حادث شده در حمل و نقل دریایی و ورود کشتی‌های بزرگ، کانال‌های موجود را ناکارآمد کرده است. این شرایط در بریتانیا به خصوص از سال ۱۹۵۰ به بعد بیشتر دیده می‌شود.

با وجود آن که اقدامات متعددی برای احیای کانال‌ها و ورود این مسیرها به عرصه حمل و نقل آبی به انجام رسیده است، موفقیت چندانی حاصل نشده و شهرهای صنعتی بزرگ حاشیه‌ی کانال‌ها به سوی سایر کاربری‌های جدید حرکت کرده و کاربری‌های قدیمی به سرعت تغییر ماهیت داده‌اند. در همین راستا، حوزه‌ی کینگز کراس (رودخانه صلیب پادشاه) در حاشیه‌ی کانال ریجنت در شهر لندن، به جای کاربری‌های قدیمی، ساختمان‌های مجلل و ساخت یک موزه‌ی کانال را مورد توجه قرار داده است. این تغییر و تحول در اسکله‌ی ساحلی سالفرد در شهر بزرگ منچستر نیز دیده می‌شود. در این طرح، ساختمان‌های متعددی بازسازی و ساخته شده است که از آن جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد: مجتمع هنرهای لوری، موزه‌ی امپراطوری جنگ شمال و طرح‌های زیربنایی و بناهای ورزشی گوناگون برای برگزاری مسابقات کشورهای مشترک المنافع در سال ۲۰۰۲ و ساخت خانه‌های متعدد در مقیاس‌ها و شیوه‌های معماری مختلف.

مطالعه‌ی موردی: احیای و بازسازی سواحل رودخانه‌ی سنگاپور

یکی از برجسته‌ترین حرکت‌ها و فعالیت‌های اخیر در جهت دگرگون‌سازی و تغییر شکل نواحی حاشیه‌ی رودخانه‌ها و پیرامون بندرهای قدیمی، تحولات و تغییرات جاری در سنگاپور است. رودخانه‌ی سنگاپور تقریباً از مرکز شهر می‌گذرد. در گذشته، زمانی که کالاها از بندر اصلی تخلیه شده و قرار بود که به مرکز شهر برده شوند، این رودخانه برای حمل کالاها محلی و داخلی مورد استفاده قرار می‌گرفت. در این زمان، اندازه کشتی‌ها، کوچک ولی حجم بار منتقل شده بسیار زیاد بود. اما تحولات بعدی باعث متروک ماندن این رودخانه شد.

در واقع، طرح بازسازی و احیای این منطقه همچون بسیاری از سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در سایر شهرهای جهان، صرفاً قشر متوسط و ثروتمند را جایگزین جمعیت و ساکنان محلی کرد.

مهم‌ترین طرح‌های توسعه بازسازی در سال‌های اخیر در سنگاپور، طرح اسپلانید است. این طرح در دهانه‌ی رودخانه‌ی سنگاپور و بر روی زمین‌های بازس‌گیری شده از آب احداث شده است. طرح اسپلانید که مجموعه‌ای شامل سالن موسیقی و مجموعه‌ی تئاتر است، در سال ۲۰۰۳ افتتاح شد و نمونه‌ی جدیدی از معماری را به سنگاپور معرفی کرد.

ج) احیاء و بازسازی کاربری‌های قدیمی راه‌آهن

از گذشته‌های دور، راه آهن‌ها قسمت‌های وسیعی از زمین‌های درون شهر را به خود اختصاص داده‌اند. کارکرد و ضرورت وجود راه آهن برای کاربری‌های خاص، باعث شده است که اراضی اختصاص یافته به راه آهن هرچه بیشتر به مراکز شهرها نزدیک باشند. علاوه بر ایستگاه‌های قطار، خطوط فرعی راه‌آهن، محوطه‌های اختصاصی این کارکرد، انبارهای زغال سنگ، انبارها و مخازن سایر کالاها و دیگر فضاهای ذخیره‌سازی، بخشی از محدوده‌ی زیربنایی داخل شهر است که به کاربری راه‌آهن شهری اختصاص دارد. بروز تحولات مختلف در فناوری، و حجم کاربری‌های محدوده مرکزی شهر و افزایش بی‌سابقه ارزش زمین در چند دهه اخیر، باعث شد که بسیاری از کشورهای اراضی اختصاص یافته به راه‌آهن را آزاد و در اختیار سایر کارکردهای مخصوص بخش مرکزی شهر، قرار دهند. این روند در کشور بریتانیا نیز حادث شد و با واگذاری اراضی قدیمی تخصیص یافته به راه‌آهن، دوره‌ی جدیدی از سوددهی و بهره‌وری از زمین‌های قدیمی راه‌آهن آغاز شد و تجدید بنا و احیای بافت‌های قدیمی این بخش‌ها سرعت گرفت.

مطالعه‌ی موردی: احیاء و بازسازی ناحیه‌ی کینگز

کراس شهر لندن

یکی از وسیع‌ترین نواحی توسعه نیافته‌ای که در قلمرو منطقه در حال گنار واقع شده است، زمین‌هایی است که در گذشته به کاربری راه‌آهن اختصاصی داشت. این محدوده در شمال ایستگاه کینگز کراس واقع است و با توجه به نزدیکی به مرکز شهر لندن، از قابلیت دسترسی بالایی برخوردار می‌باشد. ساختمان‌ها و راه‌آهن این بخش، وضعیت متروک یا نیمه متروکی داشته و در طی چندین دهه اخیر، همچنان بدون تغییر باقی مانده‌اند. با وجود آن که طرح‌ها و برنامه‌هایی برای عمران و آبادی این بخش مطرح شده بود، ولی گشمتکش‌های منفعت طلبانه بین شرکت‌های راه‌آهن و شورای محلی شهر، اجرای این طرح و برنامه‌ها را با موانع اساسی روبرو ساخته بود. این رکود در

در تحول مورد نظر، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای بسیار فزاینده از حمل‌ونقل آبی (از طریق رودخانه سنگاپور) رفت و این امر باعث دگرگونی ارزش املاک و مکان‌های تجاری بازرگانی سواحل رودخانه شد. شرایط فوق، زمینه‌های اجرای طرح‌های احیا و توسعه این زمین‌ها را فراهم آورد. طرح‌های اولیه بازسازی و احیا در دهه ۱۹۷۰ ارائه شد. در این طرح‌ها، قرار بود ساختمان‌های تجاری کنار رودخانه تخریب شده و به جای آنها ساختمان‌های چند طبقه احداث شود. ساختمان‌هایی که بتوانند به عنوان جزئی از بخش تجاری مرکزی باقی‌نمانند در آینده. طرح‌ها و ایده‌های متعددی مطرح و مورد بررسی قرار گرفت و نهایتاً، طرح اواسط دهه ۱۹۸۰ مورد تأیید و تصویب قرار گرفت که امروزه نمود آن به صورت مجموعه‌ی بوت کوای (اسکله قایقی) خودنمایی می‌کند. ساختمان‌های قدیمی کم ارتفاعی که برج‌های بخش تجاری مرکزی در پشت آنها بنا شده بود، اکنون نه به عنوان مناظر نازیب، بلکه به عنوان ردیفی از بارها و رستوران‌های یر جنب و جوشی جلوه‌گری می‌کنند که هم مورد توجه کارگران شهری و هم گردشگران خارجی هستند. در طرح تخصصی - راهبردی سنگاپور در سال ۱۹۹۲، این بخش‌ها و نواحی دیگر پیرامون رودخانه‌ی سنگاپور «محدوده شبانه» یا «شب زنده‌دار» نام گرفت. کمی بالاتر از این منطقه در طول رودخانه اسکله‌ی کلارک قرار دارد. این محدوده به علت تمرکز انبارها و مخازن کالا و خوار و بار، در اواسط سال ۱۹۹۰ مورد بازسازی و احیا قرار گرفت. با وجود اقدامات عمرانی متعدد در این محدوده، موفقیت آن به اندازه بوت کوای نبوده است. شاید یکی از دلایل این امر دوری و یا فاصله‌ی زیاد آن از بخش تجاری مرکزی و خریداران فراوان و همچنین اعتبار پایین این محدوده باشد. در طرح توسعه و احیای اسکله کلارک، تبدیل انبارها و مخازن کالا به بارها، رستوران‌ها و فروشگاه‌ها، جذابیت قابل توجهی برای محیط به وجود نیامد. حتی برخی از کارکردها و کاربری‌های ایجاد شده نامشخص (و فاقد استدلال منطقی) هستند. برخی از این کاربری‌های نامشخص، بازارها و فروشگاه‌هایی هستند که در حاشیه خیابان‌ها طراحی و پیش‌بینی شده‌اند، ولی فاقد ویژگی‌های لازم برای جذابیت و پذیرش به وسیله‌ی مردم بومی می‌باشند. در بالاتر از این منطقه و در امتداد مسیر رودخانه، مجموعه اسکله‌ی رابینسون قرار دارد که در سال‌های ۱۹۹۰ ساخته شده است. اسکله مورد نظر، اساساً یک مجموعه از خانه‌های با مالکیت مشترک است که برای سنگاپوری‌های ثروتمندتر ساخته شده است. با وجود آن که کاربری‌ها و نقش‌های هنری مشخص و مهمی چون دفتر مرکزی تئاتر سنگاپور در این محدوده قرار دارد، بازسازی و احیای این منطقه، انتقادهای فراوانی را در پی داشته است. به عقیده منتقدان، توسعه‌ی این محدوده فاقد جنب و جوش لازم بوده، بی‌روح و فاقد ویژگی‌های یک منطقه‌ی قدرتمند می‌باشد.

اواخر دهه ۱۹۸۰ از بین رفت و اقدامات اساسی برای آبادانی و پیشرفت این محدوده آغاز شد براساس این اقدامات، اراضی بین ایستگاه کینگز کراس و ایستگاه پانکراس برای ساخت راه‌آهن زیرزمینی جدیدی در نظر گرفته شد. اقدامات واقعی در این بخش زمانی آغاز شد که در اوایل دهه ۱۹۹۰، یک شرکت تجاری به نام «شرکت نوسازی و احیای لندن»، طرح مشخص و دقیقی (طرح جامع) برای این منطقه ارائه کرد. در این طرح، یک ایستگاه جدید پیش‌بینی شده بود که بایستی در منطقه‌ای به شکل V ساخته می‌شد. با توجه به این که محدوده مورد نظر از قبل به یک هتل با نام هتل بزرگ شمالی اختصاص داشت و برخی از ساختمان‌های مربوط به کاربری‌های راه‌آهن نیز در آن دیده می‌شد، حذف این کاربری‌ها در دستور کار قرار گرفت. در این محدوده، مجموعه‌ای از دفاتر لوکس، ساختمان‌ها و مناطق مسکونی مجلل، پارک‌ها، فروشگاه‌ها و امکانات و وسایل تفریحی فراوانی پیش‌بینی شده بود. طرح پیشنهادی که ساختار هندسی مناسب داشت، قرار بود با یک روند رانس گولده، محدوده مورد نظر را متحول کند، اما به دلایل مختلف تا اواخر دهه ۱۹۹۰، از پیشرفت جدالی برخوردار نبود. برخی از دلایل کندی پروژه عبارتند از:

- ایده‌ی ساخت ایستگاه جدید به دلیل هزینه بالا و نیاز به سرمایه‌گذاری هنگفت، کنار گذاشته شد. به همین منظور، گزینه‌ی کم هزینه‌تر استفاده از ایستگاه بازسازی شده‌ی پانکراس مورد توجه قرار گرفت و مقرر شد، این ایستگاه بازسازی شده به عنوان پایانه‌ی زیرزمینی مورد استفاده قرار گیرد.

- شوراهای کمدن و ایسلینگتون (که زمین‌های مورد نظر طرح در قلمرو اداری آنها قرار داشت) به نسبت بالای کاربری‌های تجاری - بازرگانی و سهم اندک خانه‌های ارزان قیمت معترض بودند.

- گروه‌های محلی طرفدار حفاظت از محیط‌زیست و منابع طبیعی با تغییر کاربری اراضی و نابودی اکوسیستم طبیعی حفاظت شده‌ی خیابان کملی در امتداد کانال ریجنت، به مخالفت برخاستند.

در اواخر دهه ۱۹۹۰، قراردادی به منظور تامین نسی نقطه نظرات شوراهای محلی، مطرح شد و قرار شد تا سال ۲۰۰۷ (زمانی که می‌بایستی قطارهای پاریس و بروکسل به ایستگاه پانکراس برسند) جنبه اجرایی پیدا نماید. دو پروژه ابتدایی که قرار بود در این محدوده اجرا شوند، به ایستگاه پانکراس و ساخت چهار راه جدید ریجنت اختصاص داشتند. در ایستگاه پانکراس سکوها به شکلی طراحی و ساخته شدند تا قابلیت بهره‌برداری با قطارهای یورو استار (قطارهای پیشرفته اروپایی) را داشته باشند. به این ترتیب، محل قدیمی ایستگاه پانکراس به طور کامل بازسازی و احیاء شد. زمین‌های اختصاص یافته به هتل میدلند (که چندین دهه نیمه متروک باقی مانده بود

و در معرض انهدام قرار داشت)، به شکل یک هتل لوکس و آپارتمان‌های پنت هاوس بازسازی و مرمت شد. بر این اساس، توسعه و گسترش منطقه‌ی ریجنت تأثیر عمیقی بر تحول محدوده مورد نظر گذاشت. به طوری که اجرای طرح‌های عمرانی و بازسازی در این محدوده، منطقه‌ی متروک و در حال زوال قبلی را که در گذشته پر از جوامع، عبادتگاه مولد مخدر، فساد و فحشا بود، کاملاً دگرگون کرد. محله مورد نظر نام خود را از کانال ریجنت گرفت که در مجاورت آن قرار داشت و به وسیله‌ی شرکت‌های ساختمانی P و O بازسازی و احیاء شد. به طوری که در حال حاضر، اکثر بخش‌های متروک قبلی به صورت انبارها، مخازن و ساختمان‌های صنعتی بازسازی شده در آمده است. طرح‌های اجرا شده در منطقه، کاربری‌های جدید را عمدتاً به بخش‌های بازرگانی و فرهنگی اختصاص دادند. به همین دلیل، هتل‌های بزرگ، رستوران‌ها و بارها، فروشگاه‌ها، تالارها، گالری‌ها و تئاترهای متعددی در این محدوده احداث شد. این بخش، قسمتی از ناحیه‌ی بزرگتری با نام بخش صنایع تولیدی کینگز کراس بود. منطقه اخیر خود یکی از نه واحد همسایگی مستقر در ایسلینگتون است که در محدوده اراضی کینگز کراس قرار دارد و می‌بایستی از طریق طرح‌های کارکرد ناحیه‌ای و با بهره‌گیری از نقشه نظرات ساکنان محلی، بازسازی و احیاء شوند. منطقه‌ی اصلی دیگری که قرار بود در پشت ایستگاه کینگز کراس بازسازی و احیاء شوند، فرای انگل و مین سایت هستند. این دو منطقه در حدود ۲۷ هکتار وسعت دارند و مقرر شد طرح‌ها و نقشه‌ها به وسیله‌ی مجموعه‌ای از چند شرکت ایستگاه آرچنت جورج، خطوط راه‌آهن لندن (اصلی‌ترین مالک زمین) و اکسل به اجرا گذاشته شود. نقشه‌ای برای ترویج انگل سایت آماده شد تا آن را به بازاری تبدیل کند که با نام میدان ایستگاه شناخته می‌شود. مین سایت عمدتاً در محدوده منطقه‌ای حفاظت شده‌ی خیابان کملی قرار داشت و بعضی از ساختمان‌های تاریخی بسیار مهم را در خود جا داده بود. در این محدوده دفاتر، فروشگاه‌ها، انواع و اقسام بنازل با سبک‌های گوناگون و فضاهای تفریحی و سرگرمی متعددی قرار داشت. چنانچه طرح مورد نظر به تصویب برسد، کارهای عمرانی و ساختمانی در سال ۲۰۰۷ آغاز خواهد شد.

گسترش ساختمان‌های بلندمرتبه بخش تجاری مرکزی به مناطق داخلی شهر

به طور معمول و به عنوان یک مسئله‌ی اجتناب‌ناپذیر، با توسعه و گسترش شهرها و صنایع خنثامی، فشار فزاینده‌ای بر فضاها و اراضی بخش مرکزی شهرها و محیط پیرامون آنها وارد می‌شود. در بسیاری از شهرهای کشورهای توسعه‌یافته و حتی کشورهای کمتر توسعه یافته، واحدهای ساختمانی چند طبقه با کاربری‌های مختلف (بازرگانی و مسکونی) در نواحی



داخلی شهر ایجاد می‌شوند. در مواردی چون اسکله‌ی قناری در لندن و منطقه ساحل جنوبی رودخانه‌ی بارا در مرکز شهر ملبورن، مجموعه‌های قابل توجهی از ساختمان‌های چند طبقه به وجود آمدند. مجموعه‌هایی که ساختاری شبیه منهتن (در آمریکا)، منتهی در مدلی کوچکتر را مجسم می‌کنند. طرح‌های بحث‌برانگیز متعددی از این گونه در سایر کشورها وجود دارد. مجموعه‌هایی که یک ساختمان چند طبقه، با مجموعه‌ای از ساختمان‌های کم ارتفاع، احاطه شده است.

در حال حاضر، در شهر لندن طرح‌های بسیاری در مراحل مختلف بررسی و ارزیابی وجود دارد که سعی دارند ساختمان‌های چند طبقه را به درون منطقه در حال گذار توسعه دهند. به دنبال وقایع ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، مخالفت‌های بسیار زیادی با احداث ساختمان‌ها و بلوک‌های چند طبقه‌ی اضافی در مرکز لندن به وجود آمد. از دلایل دیگر مخالفت با ساختمان‌های چند طبقه در لندن، تاثیر این ساختمان‌ها بر حذف مناظر و چشم‌اندازهای مختلف است. در این بین به طور خاص به چشم‌انداز ساختمان‌ها و بناهای تاریخی مثل کلیسای ایستگاه پال اشاره شده است. با این وجود، شهردار وقت لندن، تمایل زیادی به ساختمان‌های بلند (و به تعناید زیادتر) در پایتخت داشت.

این شرایط در مورد فضاهای متعدد واقع در پیرامون راه‌آهن، در مکان‌هایی چون پل لندن و وکس هال نیز حاکم است. وضعیتی که در خاکستون در محدوده هکنی نیز مشاهده می‌شود و در آن ساختمان‌های صنعتی قدیمی به استودیوها و کارگاه‌های هنری ویژه‌ی هنرمندان و فضاهای نمایشگاهی و همچنین بارها، باشگاه‌ها و رستوران‌ها تبدیل شده‌اند. حومه‌های پیرامون بخش تجاری مرکزی شهر و بخش‌های داخلی‌تر، به دلیل تمرکز فراوان امکانات و اسباب گذران اوقات فراغت، به مرکز جذب جوانان و عناصر بی‌قید و بندتر اجتماع بدل شده‌اند. این شرایط برای مناطق متعددی که در نیویورک، سوهر، چلسی و نواحی پیرامون منطقه روستایی گریونج دیده می‌شود و در فاصله‌ی بین دو محدوده‌ی بازرگانی با ساختمان‌های چند طبقه مرکز تجاری و بخش میانی شهر واقع‌اند، دیده می‌شود. وضعیتی که در مورد محدوده‌هایی از قبیل پادینگتون در سیدنی و پاتسونبی در آکلند نیز دقیقاً صادق است.

در حال حاضر، در شهر لندن طرح‌های بسیاری در مراحل مختلف بررسی و ارزیابی وجود دارد که سعی دارند ساختمان‌های چند طبقه را به درون منطقه در حال گذار توسعه دهند. به دنبال وقایع ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، مخالفت‌های بسیار زیادی با احداث ساختمان‌ها و بلوک‌های چند طبقه‌ی اضافی در مرکز لندن به وجود آمد. از دلایل دیگر مخالفت با ساختمان‌های چند طبقه در لندن، تاثیر این ساختمان‌ها بر حذف مناظر و چشم‌اندازهای مختلف است. در این بین به طور خاص به چشم‌انداز ساختمان‌ها و بناهای تاریخی مثل کلیسای ایستگاه پال اشاره شده است. با این وجود، شهردار وقت لندن، تمایل زیادی به ساختمان‌های بلند (و به تعناید زیادتر) در پایتخت داشت.

این تعاملات به همراه موفقیت در ساخت برج سوئیس ری (قارکین) به عنوان نماد لندن، تاثیر عمیقی بر تغییر افکار عمومی داشت. سایر قسمت‌هایی که در لندن برای استقرار و ساخت ساختمان‌های بلند و چند طبقه‌ی بازرگانی و مسکونی در نظر گرفته شده بود (البته در صورت صدور مجوز) عبارتند از: حوضه‌ی رودخانه‌ی پادینگتون، الفانت، کاستل و ایستگاه پل لندن. در حال حاضر، عمارت «صدف شیشه‌ای» در پل لندن (لندن بریج) با ارتفاع ۳۱۰ متر، بلندترین ساختمان پایتخت است.

این تعاملات به همراه موفقیت در ساخت برج سوئیس ری (قارکین) به عنوان نماد لندن، تاثیر عمیقی بر تغییر افکار عمومی داشت. سایر قسمت‌هایی که در لندن برای استقرار و ساخت ساختمان‌های بلند و چند طبقه‌ی بازرگانی و مسکونی در نظر گرفته شده بود (البته در صورت صدور مجوز) عبارتند از: حوضه‌ی رودخانه‌ی پادینگتون، الفانت، کاستل و ایستگاه پل لندن. در حال حاضر، عمارت «صدف شیشه‌ای» در پل لندن (لندن بریج) با ارتفاع ۳۱۰ متر، بلندترین ساختمان پایتخت است.

محدوده‌های فرهنگی و تفریحی داخلی شهر
بعد از انقلاب صنعتی، یکی از مهمترین تحولاتی که در محبت

پاتونست
هالن مقاله ترجمه فصل چهارم کتاب
Urban settlement and
Land use اثر Michael Hill
انتشارات Hodder Murray
سال ۲۰۰۵ می‌باشد



مروری بر معیارهای شناسایی بافت های آسیب پذیر شهری در نواحی لرزه خیز

(نمونه موردی: تهران)

• دکتر کامبد امینی حسینی، رییس پژوهشگاه شیویت خطر پذیری پژوهشگاه مهندسی زلزله • سولماز حسینپور، کارشناس ارتد سملری و طرحی شهری

، ناموزون و بی برنامه شهرها در قرن اخیر که منجر به پدید آمدن بافت های فقیر (در تمام جنبه ها) ، با کیفیت ساخت و ساز نازل در حاشیه و درون شهرها موجب نامگذاری این بافت ها نیز به عنوان فرسوده، دست به دست هم داده و بحث داغ و رایجی را در جامعه کارشناسی و مدیریت شهری تحت عنوان بافت های فرسوده رواج داده است. وقوع زلزله هم که مرکز آن برخلاف اغلب زلزله های اخیر، در مجاورت بافت شهری بوده و موجب تخریب گسترده بافت این شهر تاریخی شد. آتش این مباحث را بسیار داغ تر از قبل نموده و این بحث را اولویت مباحثه در بافت های تمام شهرها قرار داد و حتی توجه و کمک های جامعه جهانی از جمله یونسکو و بانک جهانی را در جهت بهبود وضعیت این بافت ها به خود جلب نمود. بافت های فرسوده از مهمترین نقاط آسیب پذیر در برابر زلزله محسوب می گردند، و لذا از دیدگاه آسیب پذیری لرزه ای نیازمند بررسی و ارزشیابی ویژه ای می باشند. در این بحث ضمن معرفی معیارهای متداول برای شناسایی بافت های فرسوده در ابعاد شهری و آسیب پذیری لرزه ای بافت ها، روشهای موجود طبقه بندی این بافتها در شهر تهران مورد بحث قرار گرفته است.

معیارهای مهم در شناسایی بافت های فرسوده در مناطق لرزه خیز

معیارهای مختلفی در میزان آسیب پذیری بافت ها در برابر زلزله مطرح هستند که مهمترین آنها به شرح زیر می باشند:

۱- آسیب پذیری ساختمانی:

خسارات ناشی از زلزله در بافت های شهری تابعی از معیارهای مختلف نظیر شدت زمین لرزه، مخاطرات زمین شناسی و آسیب پذیری ساختمانها می باشد که اثر هر یک به شرح زیر است:

از دیدگاه خطر زلزله ، فلات ایران دارای توان لرزه خیزی بالایی می باشد و گسل های فعال و متعددی در آن واقع شده اند. زلزله های شدیدی در طول سالیان گذشته در جای جای این کشور پهنای رخ داده است که منجر به تخریب و آسیب دیدگی برخی شهرها و روستاهای کشور شده است. کشور ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی، شرایط اقلیمی و وضعیت زمین شناختی از جمله کشورهای مستعد وقوع سوانح طبیعی در جهان محسوب می شود. همه ساله به واسطه وقوع رخسادهای لرزه ای متوسط تا بزرگ، سیل های مخرب، و سایر سوانح طبیعی خسارات و تلفات زیادی به بخشهای مختلف کشور وارد می شود. بعنوان نمونه شهرهای رودبار و متجیل در سال ۱۳۶۹، در اثر زلزله ای بزرگ ویران گشتند و حدود ۱۵۰۰۰ نفر جان خود را از دست دادند. زلزله شهر بم در سال ۱۳۸۲ نیز باعث کشته شدن بیش از ۳۰۰۰۰ تن از هموطنانمان گردید.

شهر تهران که در طول تاریخ خود چند زمین لرزه مخرب را تجربه کرده است نیز در یک منطقه لرزه خیز در بخش جنوبی کوهپایه های البرز و در محاصره تندادی گسل فعال قرار گرفته است. نتایج ارزیابی های زلزله شناسان نیز از احتمال وقوع زمین لرزه ای شدید در آینده نزدیک در این منطقه حکایت دارد. از سوی دیگر مطالعات آسیب پذیری بناها و زیرساخت ها در برابر زلزله احتمالی در چند سال اخیر نیز، احتمال خرابی و تلفات گسترده به ویژه در نقاط قدیمی تهران را پیش بینی می کنند. سابقه تاریخی شهر نشینی در ایران و وجود شهرهای قدیمی فراوان با بافت های تاریخی، که برخلاف بسیاری کشورهای دنیا که بافت های تاریخی شان مورد حفاظت و توجه نایم بوده و گران ترین و توریستی ترین مکان های شهر محسوب میشوند، در ایران مورد بی مهری و بی توجهی قرار گرفته و به تدریج به دلیل رها شدگی و تخریب تدریجی، بافت های فرسوده نام گرفته اند، از یک سو و از سوی دیگر رشد سریع

شدت زلزله:

وقوع زلزله و در اثر ریزش آوار ناشی از تخریب ساختمانها مستود می‌گردند و لذا دسترسی به آنها با دشواری روبرو خواهد شد. برای محاسبه درصد انسداد راهها علاوه بر تناسب معابر لازم است وضعیت آسیب‌پذیری ساختمانهای مجاور، ارتفاع آنها، ویژگی‌های جداره‌ها و موانع موجود نیز برآورد گردد. هرچه نسبت انسداد معابر بیشتر باشد آسیب‌پذیری ساختاری آن ناحیه نیز بیشتر خواهد بود که این مورد در دسته بندی بافتهای فرسوده تأثیر گذار می‌باشد.

تراکم جمعیتی و ساختمانی:

تراکم جمعیتی و ساختمانی ارتباط مستقیمی با تعداد پناهجو و تعداد فضاهای تخلیه امن مورد نیاز برای اسکان فوری یا اضطراری پس از وقوع زلزله دارد. مناطق پرجمعیت معمولاً آسیب‌پذیری بیشتری نیز در برابر زلزله دارند و لذا در اولویت بازسازی بافتهای قرار می‌گیرند. همچنین برای برآورد زمان تخلیه امن در مناطق پرجمعیت شهری لازم است تراکم جمعیت در هر محدوده و برای مسیرهای تخلیه محاسبه شود. این زمان بر حسب تراکم جمعیتی و ساختمانی در محل و به تناسب آن، تعداد پناهجو و سرعت میانگین تخلیه محاسبه می‌شود. در مناطقی که تراکم پناهجو بالا می‌باشد، معمولاً آسیب‌پذیری نیز بالاتر است و لذا این مناطق در اولویت بازسازی و بهسازی قرار می‌گیرند. درصد افراد ضعیف در برابر زلزله: معمولاً معلولین جسمی یا ذهنی، افراد مسن (بالای ۶۵ سال) و اطفال (زیر ۵ سال) و زنان به ویژه زنان باردار در برابر زلزله آسیب‌پذیرتر از بقیه اقشار جامعه می‌باشند که بعنوان افراد ضعیف در برابر زلزله شناخته می‌شوند. درصد این افراد در سطح مناطق می‌تواند بعنوان شاخصی برای تعیین آسیب‌پذیری منطقه شناخته شود. زیرا امکانات و تسهیلات خاصی برای انتقال آنها مورد نیاز است.

۳- خطرات ثانویه:

وجود تاسیسات و صنایع خطرناک و آتش‌زا معمولاً بعنوان یک عامل ثانویه در افزایش آسیب‌پذیری بافتهای شهری در هنگام وقوع زلزله شناخته می‌شود و لذا وجود آنها در بافتهای شهری می‌تواند منجر به آسیب‌پذیری نمودن بخشهای اطراف گردد و لذا بایستی بعنوان شاخصی در شناسایی بافتهای فرسوده مورد توجه قرار گیرد. برخی از مواردی که در این راستا می‌تواند در نظر گرفته شوند عبارتند از:

تاسیسات خطرناک: پالایشگاهها، مراکز ذخیره سوخت و مواد شیمیایی خطرناک، پمپ بنزین یا گاز، و ... بعنوان تاسیساتی هستند که در زمان زلزله امکان آسیب‌پذیری آنها و در نتیجه انفجار یا نشست گازهای سمی از آنها وجود دارد. وجود این تاسیسات در بافتهای شهری شاخصی برای افزایش

میزان شدت زلزله در نقاط مختلف شهر تابعی از فاصله تا گسل مسبب و شرایط ساختمانی می‌باشد. با در دست داشتن نقشه ریزینه‌بندی لرزه‌ای می‌توان مناطق دارای شدتهای لرزه‌ای مختلف را شناسایی نمود. انجام این بررسیها می‌تواند به اولویت‌بندی بهسازی بافتهای شهری به ویژه فرسوده کمک شایانی نماید و امکان استفاده بهینه از منابع محدود مالی موجود را فراهم نماید.

مخاطرات زمین‌شناختی:

معمولاً مناطقی که در معرض مخاطرات زمین‌شناختی (نظیر زمین لغزش، روانگرایی، فرونشست و ...) قرار دارند از آسیب‌پذیری بالاتری نسبت به سایر مناطق شهری برخوردارند. بدین ترتیب در اولویت‌بندی مناطق دارای بافت فرسوده لازم است علاوه بر معیارهای سه گانه ذکر شده، به وجود یا عدم وجود این مخاطرات نیز توجه نمود. در شرایط یکسان اولویت بهسازی یا مقاومسازی این مناطق است که در معرض این مخاطرات قرار دارند. آسیب‌پذیری ساختمانها: این معیار شامل مجموعه‌ای از ویژگی‌های عناصر کالبدی و چگونگی طراحی نصب و جزییات سازه‌ای و اتصالات آن‌ها (نظیر جزییات معماری و مصالح نما، الحاقات، عمر بنا، نوع مصالح نحوه طراحی و فرم بنا، و ...) می‌باشد که نشان دهنده آسیب‌پذیری ساختمان است.

۲- ایمنی بافت کالبدی:

شامل مجموعه‌ای از معیارهایی است که قبل و بعد از وقوع زلزله در حفظ جان مردم حائز اهمیت می‌باشند. این معیارها عبارتند از: ویژگی‌های دانه بندی (مجاورت فضاهای پر و خالی، تناسب ...)، ویژگی‌های فضاهای تخلیه امن (مکانیابی و مشخصات فضاهای باز و کاربریهای ویژه و ...)، ویژگی‌های معابر از نظر پیشگیری از انسداد (نسبت ارتفاع ساختمانها به عرض معابر، مساحت و ...)، و تراکم جمعیتی (تراکم پناهجویان در محل‌های تخلیه، درصد افراد ضعیف در برابر زلزله و ...).

ویژگی‌های فضاهای تخلیه امن (مکانیابی و مشخصات فضاهای باز و کاربریهای ویژه و ...): فضاهای تخلیه امن در دو بعد محلی و منطقه‌ای قابل شناسایی و تفکیک می‌باشند و لازم است نسبت به مکانیابی و تجهیز آنها در برنامه‌ریزیهای کاربری زمین اقدام نمود. عدم وجود این فضاها در بعضی مناطق منجر به آسیب‌پذیری ساختار شهری در آن مناطق می‌گردد و به همین دلیل در شناسایی بافتهای آسیب‌پذیر در نواحی لرزه‌خیز بایستی بعنوان یک پارامتر مهم در نظر گرفته شوند. ویژگی‌های معابر از نظر پیشگیری از انسداد: این ویژگیها شامل مواردی از قبیل تناسب عرض راه به ارتفاع ساختمانهای مجاور، ویژگی‌های جداره‌ها و نظایر آن می‌باشد. معابر باریک در هنگام

آسیب‌پذیری آنها و ایجاد اولویت در بهسازی آنها خواهد بود. شبکه گاز: آسیب شبکه و خطوط لوله گاز در اثر زلزله تاثیر زیادی در افزایش صدمات و تلفات ناشی از زلزله دارد و لذا وضعیت آنها در بافتهای شهری نقش مهمی در تقسیم‌بندی آسیب‌پذیری این بافتها و درجه‌بندی فرسودگی بافت از دیدگاه خطرپذیری لرزه‌ای دارد.

صدمات شوربانه‌های حیاتی:

میزان آسیب‌پذیری شبکه آب، برق و ارتباطات نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در بررسی آسیب‌پذیری بافتهای شهری دارد. صدمات این سیستمها نه تنها باعث ایجاد مخاطرات ثانویه (نظیر آب‌گرفتگی، آتش‌سوزی ناشی از اتصال خطوط نیرو، ...) می‌گردد، بلکه می‌تواند باعث ایجاد مشکلات مختلفی در عملیات واکنش اضطراری (نظیر عدم امکان اطفای حریق بواسطه قطعی جریان آب) نیز بشود.

توزیع امکانات واکنش اضطراری:

عدم دسترسی به ایستگاههای آتش‌نشانی، بیمارستانها و مراکز مدیریت بحران باعث افزایش صدمات و تلفات ثانویه زلزله می‌گردد و به همین منظور وجود این زیرساختها می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش آسیب‌پذیری ساختار شهری داشته باشد و می‌تواند بعنوان معیاری جهت تعیین فرسودگی بافتهای شهری مورد توجه قرار گیرد.

معیارهای مهم در شناسایی بافتهای فرسوده شهری در مناطق لرزه‌خیز

آسیب‌پذیرترین نواحی شهری در برابر زلزله مناطق دارای بافتهای فرسوده می‌باشند. برای کاهش خطرپذیری لرزه‌ای، اصلاح و بهسازی بافتهای فرسوده از اولویت خاصی برخوردار است که بدین منظور در اولین گام لازم است محدوده‌های دارای بافتهای فرسوده در شهرها شناسایی گردند. معیارهای شناسایی بافت‌های فرسوده که توسط شورای عالی معماری شهرسازی معرفی شده اند، انواع بافت‌های فرسوده را به سه دسته بافت‌های دارای میراث شهری، بافت‌های شهری (فانده میراث شهری) و حاشیه‌ای (سکونت‌گاههای غیررسمی) تقسیم می‌کنند. البته روش‌های شناسایی بافتهای فرسوده در مناطق لرزه‌خیز با روشهای متداول در شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری تا حدودی متفاوت است. در این مناطق معیارهایی بجز نظیر میزان آسیب‌پذیری ساختمانها، عرض معابر و ریزدانه‌گی که بعنوان معیارهای متداول در شناخت بافتهای فرسوده در کلیه شهرها مورد توجه قرار می‌گیرند، عوامل دیگری نیز نظیر میزان شدت جنبش زمین، مخاطرات زمین‌شناختی، دسترسی به فضاهای باز، وجود تاسیسات خطرناک و ... که از دیدگاه

مدیریت بحران زلزله حائز اهمیت می‌باشند، نیز بایستی مورد توجه قرار گیرد. لذا به نظر می‌رسد که برای شناسایی بهینه بافتهای فرسوده در مناطق در معرض خطر زلزله لازم است معیارهای مختلفی را مورد توجه قرار داد که تنها برخی از آنها در معیارهای رایج شناسایی بافتهای فرسوده در نظر گرفته می‌شوند و برخی دیگر نیز می‌بایست در مناطق لرزه‌خیز مورد توجه قرار گیرند.

به طور کلی مراد از فرسودگی ناکارآمدی و کاهش کارایی یک بافت نسبت به کارآمدی نسبت به سایر بافت‌های شهری است. در ایران معمولاً سه معیار مهم در شناسایی بافتهای فرسوده در کلیه مناطق شهری (لرزه‌خیز یا غیر لرزه‌خیز) به کار گرفته می‌شوند که عبارتند از ریزدانه‌گی، قدمت ساختمان و ویژگی و محدودیت دسترسی‌ها (هرچند در سال ۱۳۸۴ ده شناسه یا معیار در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی معرفی شده اند اما در عمل ملاک عمل این سه شناسه می‌باشد). در ادامه سابقه قانونی و اجرایی این معیارها (شناسه‌ها) معرفی می‌شوند.

اولین و مهم‌ترین مصوبه در مورد تشخیص بافت‌های فرسوده، مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بافت‌های فرسوده شهری مصوب ۱۳۸۴/۳/۱۶ است.

شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در چهارمین جلسه سال جاری در تاریخ ۸۴/۳/۱۶، پیرو مباحث جلسات قبل خود، موضوع بافت‌های فرسوده شهری را مورد بررسی نهایی قرار داد و کلیات گزارش رایحه شده به تصویب رسید و سفر گردید متن مصوبه به عنوان ضوابط راهنمایی مشاوران و دستگاه‌های مداخله‌کننده برای جلسه آتی در چارچوب مطالعه صورت گرفته تهیه شده و به شورا ارائه شود.

- ملاک تشخیص بافت‌های فرسوده شهری مطابق تعاریف موضوع مصوبه مورخ ۸۵/۲/۱۱ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران اعلام شده طبق نامه شماره ۲۰۰/۳۱۰/۱۵۳۳ مورخ ۸۵/۴/۶ می‌باشد. محدوده این بافتها در کلان‌شهرها، به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و در سایر شهرها، به تصویب کمیسیون ماده ۵ شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان مربوط رسیده یا خواهد رسید.

- محدوده بافت‌های فرسوده که قبلاً در قالب طرح جامع و تفصیلی مصوب گردیده در چارچوب وظایف سازمان عمران و بهسازی قابل پیگیری و اقدام مطابق طرح مصوب خواهد بود. در تاریخ ۸۴/۵/۳ نیز شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص بافت‌های فرسوده ایران تعاریف، ساختار و نوع، مرجع و مستندات قانونی مداخله در بافت‌های فرسوده شهری را تصویب نمود. به همراه این مصوبه «دفترچه راهنمای شناسایی و مداخله در بافت‌های فرسوده» که جزو لاینفک آن می‌باشد برای آسان شدن شناخت بافت‌های فرسوده و

قانون مند شدن شرایط مداخله در آن ها نگاشته شده است. در این مصوبه عوامل اصلی، تعریف انواع بافت، انواع مداخله، مراجع قانونی مداخله، مستندات قانونی و راهکارهای اجرایی معرفی شده اند. مطابق همین مصوبه مراجع اصلی مداخله در بافت های فرسوده عبارتند از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری (قانون اساسنامه سازمان میراث فرهنگی کشور، مصوبه ۳۳۸۷ مورخ ۱۳۶۷/۴/۲۸)، شرکت عمران و بهسازی شهری (اساسنامه شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران مصوبه ۱۸۹۲۳، مورخ ۱۳۸۲/۴/۲۷) و شهرداری ها (قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۲۷/۹/۷) که هر یک در چارچوب اختیارات قانونی خود و با استناد به مستندات قانونی در بافت ها دخالت می کنند. علاوه بر این شوراهای اسلامی شهر ها نیز به استناد قانون شوراهای کشوری مصوب ۱۳۶۱/۹/۱ و قانون اصلاح قانون تشکیل شوراهای کشوری و انتخابات شوراهای میزبور مصوب ۱۳۶۵/۴/۲۹ مجاز به مداخله یا مشارکت در مداخله در بافت های فرسوده هستند.

شناسه های (پارامترهای) اصلی شناسایی بافتهای فرسوده

همانگونه که ذکر شد در عمل سه پارامتر مهم معمولاً در شناسایی بافتهای فرسوده در کلیه مناطق شهری (اعم از لوزه خیز یا غیر لوزه خیز) در تهیه نقشه های فرسودگی بافت ها استفاده می گردند که عبارتند ریزدانی، قدمت ساختمان و نوع دسترسی. بر این اساس مبنای شناخت بلوکهای با بافت فرسوده به قرار زیر است:

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد املاک آن مساحتی کمتر از یکصد متر مربع داشته باشند؛

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد ساختمانهای آن فرسوده است؛

بلوکی که حداقل ۵۰ درصد عرض معابر آن کمتر از ۶ متر باشد البته در دفترچه پیوست که به آن اشاره شد، تعداد شناسه های معرفی شده فرسودگی، فراگیر تر از این سه معیار می باشند و عبارتند از:

□ شکل کالبدی

□ آسام بافت و استحکام مصالح ساختمانی عناصر درون بافت

□ ساختار زیر ساخت ها

□ کارایی نظام شبکه

□ ابعاد کارکردی

□ وضعیت محیط زیست

□ ابعاد اجتماعی

□ ابعاد اقتصادی

□ عملکرد مدیریت شهری

□ نوع مالکیت

اگر کلیه عوامل ده گانه فوق مورد بررسی و استفاده قرار می گرفت، اطلاعات دقیق تری در جهت آسیب پذیری بافت ها به دست می آید. در حال نیز هر چند مطالعه اثرات سه عامل کاربردی و متداول فوق در شناسایی بافتهای فرسوده لازم و ضروری می باشد، ولی تنها توجه به این معیارها برای تعیین آسیب پذیری بافتها در مناطق لوزه خیز کافی نیست و بایستی معیارهای دیگری از دید خطر پذیری لوزه ای (و سایر بحران ها) برای تعیین آسیب پذیری در این راستا مورد توجه قرار گیرد که در بخش زیره مهم ترین آن ها اشاره می گردد.

روشهای شناسایی و دسته بندی بافتهای فرسوده شهری از دیدگاه خطرپذیری

۱- روش برآورد آسیب پذیری تجمعی

این روش یکی از معدود روشهایی است که بر مبنای معیارهای حائز اهمیت در پهنه بندی بافتهای فرسوده در نواحی لوزه خیز تهیه شده است. در این روش از سه اندیس اصلی خسارات ساختمانی، ایمنی بافت کالبدی و خطرات ثانویه برای شناسایی بافتهای فرسوده استفاده می شود.

میزان آسیب پذیری بصورت حاصل جمع اندیسهای تخریب ساختمانی (با ضریب ۲)، ایمنی بافت کالبدی (با ضریب ۲) و سوانح ثانویه (با ضریب ۱) محاسبه می شود. در نهایت مناطق به ۵ گروه مختلف از بسیار آسیب پذیر تا کم آسیب پذیر تقسیم بندی می شوند.

به منظور کمی سازی بیشتر نتایج جهت شناسایی اولویتهای بهسازی می توان هر یک از اندیسهای فوق را به گروههای کوچکتری نیز تقسیم بندی نمود. بر اساس نتایج این تحلیلها مناطق شهری از نظر اولویت بهسازی به سه دسته نواحی دارای اولویت نوسازی (کل منطقه نیاز به بهسازی و نوسازی دارد)، نواحی بهسازی (بخشهایی از منطقه نیاز به بهسازی در ابعاد خاصی دارد) و نواحی مقاوم سازی (برخی اجزای منطقه نیاز به بهسازی و مقاوم سازی دارد) تقسیم بندی می شوند.

۲- روش بلوک بندی

مبنای شناخت بلوکهای با بافت فرسوده در این مطالعات تنها بر اساس معیارهای سه گانه ریزدانی، فرسودگی و دسترسی می باشد. در این روش همانطور که دیده می شود معیارهای آسیب پذیری لوزه ای بافت و مدیریت بحران نظیر تخلیه امن مورد توجه قرار داده نمی شود و لذا کاربرد آن در شناسایی و بهبود بافت های شهری به ویژه فرسوده در مناطق لوزه خیز از دقت و کارایی کمتری برخوردار است. هر چند در حال حاضر بتوان تنها روش متداول در شناسایی و تقسیم بندی بافتهای فرسوده در کشور مورد استفاده قرار می گیرد.

۳- روش تحلیل سنجش از دور

در سالهای اخیر و با توجه به پیشرفت تکنیکهای سنجش از دور و بهبود بانکهای اطلاعاتی، امکان شناسایی بافتهای فرسوده با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و اطلاعات ماهواره‌ای فراهم شده است. در این روشها با استفاده از تحلیل تصاویر ماهواره‌ای، عملکرد سیستم شهری در بخشهای مختلف در زمان بعد از زلزله پیش بینی می‌گردد و یافته‌های مساله دار شناسایی می‌شوند تا براساس آن بهسازی ساختار شهری مورد توجه قرار گیرد. پارامترهایی که در این روشها مورد توجه هستند عبارتند از امکانات مدیریت بحران و واکنش اضطراری، زیرساختهای بهداشتی و درمانی، وضعیت ساختمانها و بلوکهای شهری، و ...

وضعیت بافت های فرسوده در شهر تهران

شهر تهران در طی چند دهه گذشته رشد سریعی داشته است و متأسفانه این توسعه اغلب بدون توجه به وضعیت مخاطرات طبیعی بخصوص زلزله صورت پذیرفته است. همانگونه که در شکل شماره ۱ دیده می‌شود، شهر تهران در ابتدای شکل گیری خود به دور از گسل های خطر زا بوده است و به تدریج با توسعه بی رویه و بدون برنامه به خارج از محدوده های مصوب در طرح های توسعه که طی سال ها برای آن تهیه شده بودند (هر چند در آن زمان بحث خطر لرزه ای در این طرح ها مطرح نبوده اما کنترل توسعه تا حد زیادی از آسیب پذیری آن می‌کاسته است) هر روز با مسیر های گسل های خطر زا بیشتر درگیر شده و حجم عظیمی از ساخت و ساز های شهری روی آن ها انجام شده است.



شکل شماره ۱ توسعه تهران به سمت گسل های خطر زا و درگیری با آن ها بدین ترتیب در حال حاضر بافت های آسیب پذیر متعددی در سطح شهر تهران وجود دارد که در صورت وقوع زلزله می‌توانند منجر به ایجاد تلفات و خسارات قابل توجهی گردند. شناسایی

و بهسازی این بافتها در چند سال اخیر بعنوان یکی از مهمترین موضوعات در برنامه‌ریزی کاربری زمین و کاهش خطرپذیری لرزه‌ای مورد توجه مقامات ذریبط قرار گرفته است و پروژه های مختلفی در این راستا انجام شده است که برخی از آنها به شرح زیر می‌باشند:

پروژه « تدوین ضوابط و مقررات شهرسازی به منظور ارتقای ایمنی در برابر خطر زلزله در تهران و تدوین سیاستها و راهبردهای مربوطه برای تهیه طرح جامع تهران »

پروژه فوق در سال ۱۳۸۴ برای اولین بار در کشور توسط پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله به سفارش مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران به عنوان نهاد مدیریت و برنامه‌ریزی تهیه طرحهای توسعه شهر تهران به انجام رسید [۱]. با توجه به خطرپذیری لرزه‌ای بالای شهر تهران و آسیب‌پذیری آن به واسطه رشد ناهماهنگ و غیراصولی شهر (ساخت و ساز در حریم گسلها و مناطق مستعد ناپایداریهای زمین شناختی، عدم توجه کافی به شدت بالای لرزه‌خیزی تهران در مکانیابی و اجرای ساختمانها و تأسیسات حیاتی، توزیع نامگون تأسیسات و امکانات شهری مورد نیاز در زمان بحران، وجود بافت‌های آسیب‌پذیر و فرسوده متعدد و پراکنده در سطح شهر و ...) شهرداری تهران و وزارت مسکن و شهرسازی انجام پروژه فوق را در قالب مطالعات زلزله در طرح جامع تهران مصوب نمودند تا ضوابط حاصله در توسعه شهری و کاربری زمین در این کلانشهر مورد استفاده قرار گیرد.

در راستای انجام این طرح و به منظور شناخت وضع موجود پژوهشگاه کلیه مطالعاتی را که توسط مراکز و سازمانهای داخلی یا خارجی در رابطه با موضوعات مرتبط با زلزله در تهران (نظیر برآورد خطر زلزله، مطالعات ژئوتکنیک لرزه‌ای، برآورد آسیب‌پذیری مستحقات و مطالعات مدیریت خطرپذیری در شهر تهران) بصورت مجزا انجام شده بودند، در قالب یک طرح کلی و با دیدگاه کارشناسی مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داد تا ضمن مشخص نمودن وضعیت خطرپذیری لرزه‌ای شهر تهران براساس اطلاعات موجود، دستورالعمل‌هایی راهبردی و کلان را به منظور استفاده در طرحهای توسعه شهری و ساخت و ساز در تهران ارائه نماید. این مطالعات در پنج بخش به شرح ذیل به انجام رسیده است.

برآورد خطر و پتانسیل گسلش سطحی در تهران:

این مطالعات در دو بخش اصلی انجام پذیرفته‌اند که در بخش اول برآورد خطر با توجه به پتانسیل لرزه‌زایی گسلهای اصلی در شعاعی به اندازه ۱۵۰ کیلومتر از مرکز تهران انجام شده است. در بخش دوم نیز پراکندگی گسلهای شناخته شده در تهران مورد مطالعه قرار گرفته و روی نقشه‌ای با مقیاس ۱/۵۰۰۰۰ با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)

پیاده گردیده است.

خطرات ژئوتکنیک لرزه‌ای تهران:

تاثیر شرایط ساختمانی بر روی حرکت شدید زمین و دو پدیده اصلی زمین لغزش و روانگرایی که می‌تواند در اثر زلزله ایجاد یا تحریک گردند در این بخش مورد بررسی قرار داده شده است. آسیب‌پذیری شهر تهران: مطالعات آسیب‌پذیری در سه بخش آسیب‌پذیری ساختمانها، بافتهای فرسوده و شریانهای حیاتی به انجام رسیده است.

مؤلفه‌های مؤثر در مدیریت بحران زلزله از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری:

موضوعات مختلفی در این بخش مورد بررسی قرار داده شده‌اند که مهمترین آنها عبارتند از امکانات جستجو و نجات، امکانات آندادی و پزشکی - بهداشتی اضطراری، امکانات اسکان موقت و راههای دسترسی اضطراری و مسیرهای تخلیه امن.

تدوین راهبردهای کلان مقررات و ضوابط شهرسازی به منظور ارتقای ایمنی در برابر خطر زلزله در تهران: در این بخش از مطالعات با استفاده از تجارب داخلی و بین‌المللی و با ارزیابی کارشناسی راهبردهای کلان مرتبط با بخشهای چهارگانه فوق، سعی شده است تا دستورالعملها و ضوابطی ارائه گردند تا در طرح جامع شهر تهران مورد توجه قرار گیرند. موضوعات مختلفی نظیر دستورالعمل ساخت و ساز در محله‌های با پتانسیل گسشن سطحی و ناپایداریهای ژئوتکنیکی؛ دستورالعمل ملحوظ نمودن اثرات ساختمانی در مقررات ساخت و ساز؛ ضوابط مربوط به موقعیت و چیدمان ساختمانها، ضوابط مربوط به موقعیت شریانهای حیاتی در مناطق شهری و ضوابط مربوط به امکانات مورد نیاز از جهت برنامه‌ریزی شهری در مقوله مدیریت بحران در این بخش مورد توجه قرار داده شده‌اند.

۲- پروژه شناسایی و طبقه‌بندی بافتهای فرسوده در تهران بانگرش خطرپذیری لرزه‌ای

این مطالعات در چارچوب طرح جامع مدیریت بحران شهری ناشی از رویداد زلزله در تهران بزرگ، در بین سالهای ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۳ توسط سازمان مدیریت بحران شهر تهران با مشارکت گروه مطالعاتی جایکا IICA انجام پذیرفته است [۲]. در این مطالعات با مینا قواری داتن مطالعات ریزه‌بندی انجام شده قبلی و نیز با بررسی‌های میدانی موردی، آسیب‌پذیری ساختار شهر تهران در برابر زلزله در دو بخش خطر زلزله و منابع مدیریت بحران مورد تحلیل قرار گرفته است. در این مطالعات به منظور تهیه نقشه مدیریت بحران، خطرات ناشی از زلزله و ناپایداری زمین در مناطق مختلف شهر مورد بررسی و تحلیل قرار داد شد و نتایج این تحلیلها در سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS پیاده گردید داده‌هایی که به منظور تحلیل خطر زلزله مورد استفاده قرار گرفته است براساس مطالعات پروژه ریزه‌بندی انتخاب

گردیدند و عبارتند از نواحی دارای خطر روانگرایی، نواحی دارای خطر زمین لغزش، صدمات ساختمانی، آسیب‌پذیری پلهای شریانهای حیاتی و تأسیسات حیاتی. داده‌های مراکز مدیریت بحران نیز نظیر پارکها و فضاهای باز (بعضاً فضاهای تخلیه امن)، تأسیسات آموزش عمومی، تأسیسات مدیریت بحران (نظیر ساختمانهای درمانی - بهداشتی، مراکز آتش نشانی، هلال احمر، پلیس) و ... نیز از منابعی نظیر مرکز GIS تهران و مراکز مرتبط با واکنش اضطراری جمع آوری شده‌اند. در این مطالعه آسیب‌پذیری زونهای شهری مورد تحلیل قرار داده شده است. این تحلیل با در نظر گرفتن زلزله احتمالی و جنبش وارده بعنوان عامل ورودی و برآورد صدمات ساختمانی (شرایط زمین‌شناسی، جنبش زمین و شرایط ساختمانی)، فضاهای تخلیه امن (در دسترس بودن، درسد مسنود شدن راهها، تراکم پناهجو در فضاهای تخلیه امن، تعداد افراد ضعیف در برابر زلزله) و صدمات ثانویه (وجود تأسیسات خطرناک، آسیب‌پذیری لوله‌های گاز و صدمات خطوط برق) بعنوان خروجی انجام شده است. این پارامترها در جدول (۱) نشان داده شده‌اند.

در این پروژه آسیب‌پذیری ساختمانها با در نظر گرفتن زلزله ناشی از جنبش گسل ری و بیشترین مقدار شتاب PGA در هر پهنه (شتاب ناشی از جنبش گسل شمال تهران برای زونهای شمالی و شتاب ناشی از گسل ری برای زونهای جنوبی) تحلیل شده است و نسبت صدمات ساختمانی نیز برحسب جنبش زمین در هر پهنه، نوع، سن و تعداد طبقات محاسبه گردیده است. در بخش تخلیه امن نیز عواملی نظیر در دسترس بودن فضاهای تخلیه امن، شبکه راهها و مسیرهای تخلیه امن (راههای یا عرض بیش از ۱۵ متر)، آمار افراد بالای ۶۵ سال و زیر ۵ سال بعنوان افراد ضعیف در برابر زلزله و تراکم پناهجو در مسیرهای تخلیه امن در تحلیلهای مرتبط با این قسمت مورد توجه قرار گرفته است. عوامل ایجاد کننده سوانح ثانویه پس از زلزله نیز در سه گروه تأسیسات خطرناک (شامل ایستگاههای گاز پرکنی، انبارها یا کارخانجات حاوی مواد شیمیایی، و پمپهای بنزین)، خطوط لوله گاز و خطوط انتقال برق تقسیم بندی شده است. آسیب‌پذیری کلی برحسب سه عامل اصلی ذکر شده فوق محاسبه شده و در نهایت مناطق به ۵ گروه خطرپذیری بسیار بالا، بالا، متوسط، کم و بسیار کم تقسیم بندی شده است (شکل ۲).

براساس نتایج این تحلیل شهر تهران از نظر اولویت بهسازی به سه دسته نواحی دارای اولویت بهسازی، نواحی بهسازی و نواحی مقاوم‌سازی تقسیم بندی شده است که در شکل ۳ نشان داده شده است.

مطالعات مشاورین مناطق شهرداری تهران

شهرداری تهران، طرحی را به منظور شناسایی بافت فرسوده در مناطق مختلف شهرداری تهیه نموده که توسط مشاورین

جدول (۱): متغیرها و تحلیل آسیب پذیری

پارامترها	اندیس	موارد لحاظ شده در اندیس
ساختمانها	شرایط زمین	مطالعه ریز پهنه‌بندی
	جنش لرزه‌ای	
	وضعیت ساختمان	
ایمنی بافت کالبدی	در دسترس بودن	بر اساس فضاهای تخلیه امن منطقه‌ای
	نسبت انسداد راهها	بر اساس درصد تخریب ساختمانها
	تراکم پناهنجو	مسیرهای تخلیه امن (پهن تر از ۱۵ متر)
	درصد افراد ضعیف	جمعیت بالای ۶۵ و زیر ۵ سال
خدمات بلایه	تاسیسات خطرناک	خازن بزرگ نفت و گاز، پمپ بنزین، تاسیسات شیمیایی
	خدمات شبکه گاز	خدمات خطوط لوله تامین گاز داخل ساختمانهای آسیب دیده
	خدمات تجهیزات برق	خدمات شبکه و کابلهای داخلی در ساختمانهای آسیب دیده

ماده طرح جامع پیشگیری و مدیریت بحران تهران بزرگ

آلاینده زیست محیطی، عوامل اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی و کمبود زیرساختهای شهری به عنوان عوامل اصلی شناسایی یافته‌های فرسوده مورد توجه قرار داده شده و در نهایت طبقه‌بندی یافته‌های فرسوده به شرح زیر انجام گرفته است:

یافته‌هایی که نیاز به تخریب و نوسازی مجدد دارند.

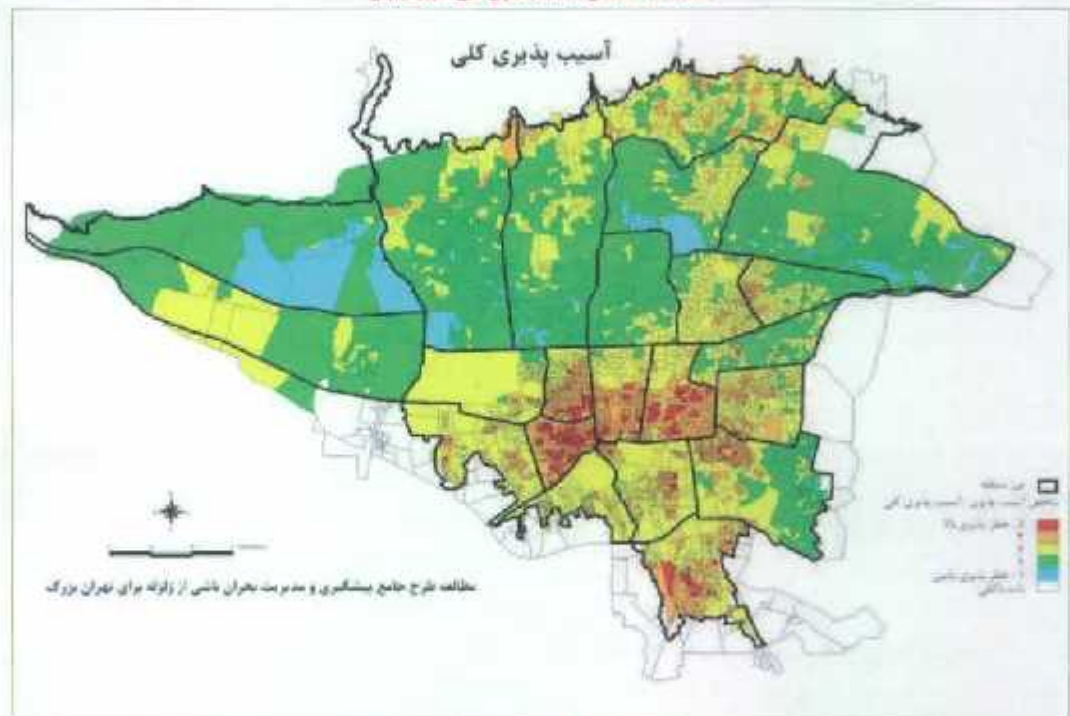
یافته‌هایی که نیاز به اعمال سیاستهای تجمیعی دارند.

یافته‌هایی که در آنها تنها یکی از عوامل مخرب اثر گذار است.

همانطور که دیده می شود در این مطالعات نیز برخی از مسائل

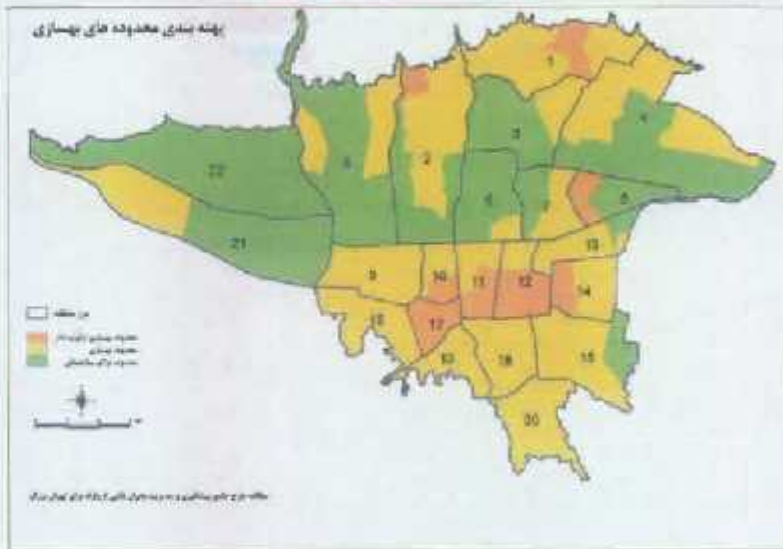
مناطق مختلف تهران انجام شده است. این طرح در سالهای ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۲ انجام پذیرفت و مشاورین مناطق مطالعاتی را از وضعیت یافته‌های فرسوده در سطح مناطق به انجام رساندند. در این راستا ابتدا چارچوب مشخصی جهت هماهنگی بین مشاورین تهیه گردید تا پارامترهای مورد نیاز جهت شناسایی یافته‌های فرسوده مشخص شود. در این راستا عواملی نظیر عوامل کالبدی (نظیر توزیع کاربری، شبکه ارتباطی، ...)، وضعیت و تراکم بافت منطقه، معضلات عملکردی، عوامل

شکل (۲): اندیس آسیب پذیری کلی شهر تهران



ماده طرح جامع پیشگیری و مدیریت بحران تهران بزرگ

شکل (۳). بهینه بندی محدوده های بهسازی



مناطق جامع بینگویی و مدیریت بحران تهران بزرگ

حائز اهمیت از دیدگاه خطر زلزله برای تقسیم‌بندی بافت‌های فرسوده مورد توجه کافی قرار نگرفته است. روش باقر^۲ در نرم افزار GIS انجام شده است.

جمع بندی و نتیجه گیری

همانطور که ملاحظه می‌گردد در این مطالعات نیز همه معیارهای کامل مورد نیاز بررسی نشده است و لذا به نظر می‌رسد نتایج این مطالعات نیز برای بهسازی بافت‌های شهری به ویژه فرسوده از دیدگاه کاهش خطرپذیری لرزه‌ای کافی نمی‌باشد و نیاز به مطالعه ای کامل مطابق با شرایط بافت های آسیب پذیر ایران و تلفیق این مجموعه شناسه ها برای دستیابی به یک مجموعه جامع و کامل از معیار ها برای شناسایی و مداخله در بافت های فرسوده می باشد. با توجه به اینکه در رویدادهای لرزه‌ای گذشته کشور بیشترین صدمات به بخشهای قدیمی و آسیب پذیر شهرها وارد شده است لذا به نظر می‌رسد که بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده از اولویت خاصی برای کاهش اثرات زلزله برخوردار باشد. با توجه به اینکه هزینه نوسازی و بازسازی بافت‌های فرسوده با توجه به گستردگی آنها معمولاً بسیار زیاد است. لذا به منظور هدایت صحیح مسیر نوسازی و بهسازی در ابتدا بایستی بافت‌های فرسوده را از دیدگاه اولویت بهسازی دسته بندی نمود و بدین منظور لازم است معیارهای مناسب متناسب با سطح خطر زلزله و وضعیت لرزه ای شهرها تهیه گردد. در این مقاله برخی از معیارهای حائز اهمیت در شناسایی، دسته بندی و اولویت بندی بهسازی بافت‌های فرسوده ارائه گردید و به نظر می‌رسد لازم است برخی از این معیارها برای تدوین آیین‌نامه‌های بهسازی بافت‌های فرسوده توسعه داده شده و مورد توجه مسئولین ذیربط قرار گیرند تا امکان کاهش تلفات و صدمات ناشی از زلزله در رویدادهای آتی بخصوص در بافت‌های فرسوده فراهم شود.

گزارشات مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهری تهران

این مطالعات در سال ۱۳۸۳ بنا به درخواست شورای اسلامی شهر تهران مبنی بر تهیه نقشه‌های بافت‌های فرسوده در سطح شهر تهران تهیه شده است (۴). اطلاعات مورد استفاده در این طرح از نتایج مطالعات مهندسین مشاور مناطق و نیز اطلاعات موجود در شهرداری تهران (نقشه‌های پایه سال ۱۳۷۴، اطلاعات مربوط به نوع اسکلت بنا و اطلاعات مربوط به تعداد و مساحت املاک در بلوکهای شهری) استخراج شده است. این اطلاعات در محیط GIS ارزیابی و تجزیه و تحلیل شده است. مبنای شناخت بلوکهای با بافت فرسوده در این مطالعات به قرار زیر میباشد:

شرط ۱: بلوکی که حداقل ۵۰ درصد املاک آن مساحتی کمتر از یکصد متر مربع داشته باشند (اطلاعات مربوط به این بخش از بانک املاک استخراج شده است که در آن تعداد ملک و مساحت کل املاک هر بلوک مشخص گردیده است)؛

شرط ۲: بلوکی که حداقل ۵۰ درصد ساختمانهای آن فرسوده است (در این قسمت اطلاعات مربوط به نوع اسکلت بنا در هر بلوک شهری تعیین و در مجموع به ۲۴ نوع اسکلت تقسیم بندی شده است و دوام آنها در سه گروه کم دوام تا یا دوام طبقه‌بندی گردیده است). شرط ۳: بلوکی که حداقل ۵۰ درصد معیار آن کمتر از ۶ متر باشد (بلوکهای دارای بیش از ۵۰ درصد معیار یا عرض کمتر از ۶ متر از نقشه‌های پایه سال ۱۳۷۴ استخراج شده است و برای سایر فاقد اطلاعات، تشخیص بلوکهای مزبور با

پانویس:

- ۱-Intensity
- ۲-Buffer

فهرست منابع:

- ۱- جعفری، م. کد و آیین‌حساب، گ. (۱۳۸۴). تدوین ضوابط و مقررات بهسازی به منظور ارتقای آیین ترمیم خطوط لرزه در تهران و تدوین ضوابطها و راهبردهای مربوطه برای تهیه طرح جامع تهران، پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله، تهران، ایران.
- ۲- طرح جامع بینگویی و مدیریت بحران تهران بزرگ (۱۳۸۵) سازمان بینگویی و مدیریت بحران شهر تهران، تهران، ایران.
- ۳- سازمان مشاورین و مهندسین شهرداری تهران (۱۳۸۱ و ۱۳۸۲). مطالعات و تهیه بافت فرسوده مناطق شهرداری تهران، مشاورین ۲۲ گانه مناطق.
- ۴- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری تهران (۱۳۸۳). تشخیص بلوکهای شهری با بافت فرسوده در سطح شهر تهران. مرکز اطلاعات طرح‌های جامع و تفصیلی تهران.
- ۵- دبیرخانه شورای عالی مسابری شهرداری و ایران (۱۳۸۵). آیین‌نامه شناسایی و مداخله در بافت های فرسوده (مستوب شورای عالی شهرداری و مسابری ایران - فروردین ۱۳۸۵)

نوسازی و بهسازی صنعتی نوین



گفتگو با دکتر محمد آبینی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه سازمان عمران و بهسازی شهری ایران

عباس لاجینی زاد

گفتار بسیاری پیرامون نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده وجود دارد؛ سویی سازمان‌های وابسته به شهرداری‌ها در امر نوسازی بافت‌های فرسوده فعالند و از طرفی دیگر، وزارت مسکن و شهرسازی مسئولیت سیاست‌گذاری این عرصه را به نمایندگی از دولت داراست. اما تاکنون موفقیت چشمگیری در این بخش به دست نیامده است. تلاش سازمان‌های نوسازی شهرداری در کشور در برخی موارد یا پیشرفت‌هایی همراه بود و شرکت نوسازی وزارت مسکن نیز فعالیت‌های خوبی انجام داده است. اما بنابر آمار همچنان ۱۰ درصد شهرهای کشور در زمره بافت‌های فرسوده هستند.

ایا به همین دلیل است که عموماً بافت‌های فرسوده شهرها محلی برای حضور افراد کم درآمد و محروم است؟

این یک واقعیت است که بافت فرسوده محلی برای اجتماع اقشار آسیب پذیر است، چرا که خروج از چرخه اقتصادی شهر، باعث ارزان‌تر شدن هزینه اسکان در بافت‌های فرسوده شده است. حتی در این بافت‌ها در طول سال‌های گذشته، مهاجرین اتباع بیگانه نیز حضور داشتند. از طرفی عمده بافت‌های فرسوده در بخش مرکزی شهرها قرار دارند، از این‌رو حضور این بافت‌ها، در مرکز نوعی از تکاپو انباشتن مرکز شهرهاست. توان اقتصادی مالکین بافت‌های فرسوده به دلیل خارج بودن از چرخه اقتصادی شهر، پایین است. بنابراین آنها نمی‌توانند برای نوسازی بافت‌ها اقدام کنند. نکته‌ای که بسیار حائز اهمیت است، این است که بافت فرسوده را صرفاً با عامل کالبدی نمی‌توان تعریف کرد. در کنار عوامل کالبدی که ۳ شاخص گفته شده تعیین‌کننده هستند؛ شاخص‌های دیگری نیز وجود دارند. موضوعات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی از جمله دیگر عوامل تعیین‌کننده بافت فرسوده‌اند. نگاه ما شناسایی ایجاد غیر کالبدی بافت‌های فرسوده در شهرهاست و از این منظر بافت فرسوده بسیار حائز اهمیت است. در شکل‌گیری بافت‌های فرسوده، مسلماً زنجیره‌ای از عوامل دخیل هستند؛ اینکه توجه نکردن به آن تنها از سوی مالکان نبوده بلکه مدیریت و قوانین

در نگاه اول بافت فرسوده چیست؟

آنچه الان به‌عنوان یک تعریف جامع هست و رویکرد کالبدی دارد و بافت فرسوده را تقریباً دقیق تعریف می‌کند؛ مشخصه دارد؛ به عبارتی از این منظر بافت فرسوده دارای ۳ ویژگی است.

ریزدانگی، نفوذناپذیری و ناپایداری ۳ ویژگی مهم بافت فرسوده شهرهای ما است. در واقع اگر این ۳ مشخصه در یک بلوک شهری وجود داشته باشد، حتی در مقیاس ۵۰ درصد، آن منطقه بافت فرسوده قلمداد می‌شود. در واقع بخشی از شهر که بیش از ۵۰ درصد آن ناپایدار و عرض معابر آن کمتر از ۶ متر و مساحت آن عرصه‌ای کمتر از ۲۰۰ متر داشته باشد، آن قسمت از شهر بافت فرسوده است. این تعریف شورایی معماری و شهرسازی از بافت فرسوده است.

در تهران با توجه به این ویژگی ۳ هزار و ۲۶۸ هکتار از مساحت این شهر را بافت فرسوده تشکیل می‌دهد؛ یعنی در حدود ۵ درصد کل مساحت شهر. این تعریف البته تعریفی علمی است، اما به لحاظ کارشناسی ما معتقدیم که بافت فرسوده علاوه بر این شاخص‌ها، به لحاظ اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی نیز دچار مشکل است.

در واقع بافت فرسوده از چرخه اقتصادی شهر خارج شده است و اقدامات نوسازی در آن انجام نمی‌شود و در نتیجه سرمایه‌ها از آن خارج می‌شود.

نیز در شکل‌گیری آن دخالت دارند صحیح است. مسلماً همین طور است. ما تنها به شاخصه‌های کالبدی و غیرکالبدی توجه نداریم بلکه تمامی ابعاد را در نظر می‌گیریم. از ابعاد مدیریتی در شکل‌گیری بافت‌های فرسوده گرفته تا ابعاد حقوقی، همه این ابعاد مدنظر ماست؛ حتی ابعاد زیست محیطی هم مورد توجه بوده‌اند. به عنوان مثال، در بخش حقوقی که نتیجه بلافاصله آن به شاخصه‌های کالبدی یعنی ریزدانی تبدیل می‌شود. ریزدانی حاصل قوانین و مقرراتی بوده که املاک هر فرد تا هر جا که ممکن است تقسیم شود؛ یعنی حدی برای آن وجود ندارد. قانون ارت هم که به این موضوع دامن می‌زند موجب ریزدانی می‌شود. به عبارتی قوانین حدی برای ریزدانی قائل نشده‌اند. مثلاً بناهای کمتر از ۲۰۰ متر را به رسمیت نمی‌شناسد یا منابع تقسیم آن به واحدهای خرد شوند.

برای این منظور در حال حاضر چه اقدامی باید انجام داد؟ آیا گام اول نوسازی بافت‌های فرسوده با توجه به تمامی عوامل ذکر شده است یا موضوع دیگری باید مورد توجه قرار گیرد؟

اعتقاد ما در تمامی موضوعات بر این است که پیشگیری بهتر از درمان است. به زعم آمار نزدیک ۱۰ درصد کل شهرهای کشور دچار فرسودگی هستند در واقع می‌توان گفت با توجه به این آمار ۱۰ درصد جمعیت شهری درگیر این معضل هستند. در واقع منظر بافت فرسوده یک آسیب جدی است که باید هر چه سریع‌تر آن را نوسازی کرد. اما هنگامی که این بافت‌ها را با کمترین تغییر دوباره وارد چرخه زنده و پویای شهر کنیم این بافت‌ها فرصت‌های بی‌بدیلی فراروی شهرهای ما هستند. در بافت‌های فرسوده شهری می‌توان ظرفیت خوبی برای اسکان جمعیت ایجاد کرد. شاید این نکته بیش از هر چیز در تهران قابل طرح است. در واقع با توجه به این الگو می‌توان مزیت‌های نسبی خوبی در تهران ایجاد کرد.

آیا این همان مفهوم بهره‌وری است؟

بله. منظور از ایجاد مزیت نسبی، ایجاد بهره‌وری است. توجه به شاخص ناخالص تراکم در کشور نشان می‌دهد که ما در استفاده از زمین‌های شهری اصراف کرده‌ایم؛ یعنی شهر بی‌دلیل گسترش یافته‌است. هر یک میلیون متر مکعب افزایش به مساحت، هزینه‌های شهری را افزایش می‌دهد و مدیریت شهری را فقیرتر می‌کند. استفاده از صرفه مقیاس می‌شود درآمد شهرداری را بالا برد تا خدمات بهتری ارائه کند. ما با رشد شهر، هزینه‌ها و مضافات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی را افزایش می‌دهیم. به دلیل موقعیت بافت‌های فرسوده که در مرکز شهر قرار دارند و نزدیکی به خدمات شهری، نوسازی این بخش برای ارزش بسیاری است. به عبارتی می‌توان گفت

که نوسازی بافت‌های فرسوده هزینه نگهداری شهر را کاهش می‌دهد و از این منظر از سرمایه‌سازی حفاظت می‌کند. بنابراین من ترجیح می‌دهم نام این فرایند را سمت نوسازی و بهسازی شهری بگذارم. هنگامی که ما می‌گوییم صنعت، شرایط تغییر می‌کند. نظریه‌های مختلفی در جهان وجود دارد که به ارزش بالایی اقتصادی بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده اشاره دارد. اگر ابعاد مختلف سرمایه‌گذاری را مورد توجه قرار دهیم، رفتار دولت‌ها و شهرداری‌ها و حتی سرمایه‌گذاران نسبت به این موضوع تغییر می‌کند. در واقع تمامی سازمان‌ها باید خطریذیری سرمایه‌گذاری‌ها را کاهش دهند.

در کنار دولت و شهرداری‌ها، همواره نقش بخش خصوصی برای نوسازی بافت‌های فرسوده پررنگ می‌شود. آیا منابعی برای آن تعریف شده‌است و اساساً قابل جذب هستند؟

بر اساس استانداردهای شهرسازی، در هر هکتار باید ۵۵ درصد از سطح را به امکانات و خدمات شهری اختصاص داد و ۴۵ درصد باقی مانده را نیز جمعیت ساکن تشکیل دهند. اگر مجموع درآمد شهرداری‌های کل کشور را محاسبه کنیم، سالانه رقمی کمتر از ۱۰۰ میلیارد تومان به دست می‌آید. به عبارتی دولت و شهرداری‌ها نمی‌توانند در فرایند نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده نقش تامه داشته باشند. چرا که توان این کار را ندارند. بنابراین باید مشارکت بخش غیردولتی را فعال کنیم، بر اساس شواهد می‌توان ادعا کرد که با حضور بخش دولتی صنعت نوسازی و بهسازی بافت فرسوده فعال می‌شود.

آیا این نظر تنها از بعد اقتصادی است؟

بله، چرا که تبدیل و بهینه شدن از مولفه‌های هر صنعتی است. در سند راهبردی توسعه صنعت جمهوری اسلامی تعریف عام از صنعت وجود دارد که آن را محدود نمی‌کند. ما باید برای این صنعت نیز فضای جدیدی ایجاد کنیم.

در نگاه علمی، اقتصاددانان به هر حوزه که این ویژگی‌ها را داشته باشند صنعت می‌گویند. بنابراین هر فعالیتی که شامل تبدیل و بهینه‌شدن است می‌تواند صنعت باشد. در دنیا نیز موارد مشابه زیادی وجود دارد. نباید فراموش کنیم برای مشارکت در بافت‌های فرسوده عموماً رغبت چندانی وجود ندارد. بنابراین باید به سرمایه‌گذار اطمینان داد که با سرمایه‌گذاری در این بخش به سودآوری می‌رسد. باید گزارش توجیه مالی و فنی در اختیار او گذاشته. از سویی نباید فراموش کرد که میان هدف اقتصادی سرمایه‌گذار و هدف اجتماعی شهرداری باید تعامل مناسبی برقرار کرد. از سویی شهرداری باید از برخی منافع خود بگذرد و برای حضور سرمایه‌گذاران تلاش کند.

قوانین فعال سازی

باید در چند محور تلاش کرد تا صنعت نوسازی بافت فرسوده فعال شود. اول توسعه‌گران را باید فعال کرد؛ یعنی در هر محل یک مسئول نوسازی که تسهیل‌گر موضوعات مختلف است را مستقر کرد. شهرداری تهران که هم اکنون به سمت محله محوری می‌رود بستر مناسبی برای این فعالیت دارد. در گام بعدی تحقق مدیریت هماهنگ مورد نظر است. یک نهاد به‌عنوان مسئول اصلی معرفی شده و سایر سازمان‌ها از او تبعیت می‌کنند. در حال حاضر نمی‌توان به فکر مدیریت واحد بود. بهترین شرایط ایجاد مدیریت هماهنگ در محدوده مناطق بهسازی و نوسازی است. شرط سوم تأسیس نهاد مالی لازم و طراحی ابزارهای مالی نوین است؛ یعنی فضایی ایجاد کنیم که تمامی سرمایه‌گذاران اعم از خرد و کلان بتوانند در آن مشارکت کنند. موضوع دیگر، وضع الزامات قانونی و رفع موانع است. منظور از این نکته این است که هیچ الزام قانونی برای ساکنان بافت‌های فرسوده جهت نوسازی وجود ندارد. در حال حاضر تمامی مالکین هیچ الزامی به مشارکت ندارند. این در حالی است که دولت موظف است امنیت شهروندانش را تأمین کند. چهارمین بخش، طراحی بسته‌های حمایتی مناسب از سوی شهرداری و دولت است. موضوع اعتمادسازی یک موضوع روانی است. این بخش عمدتاً به‌عهدده محور اصلی است.

توجه به یک تجربه

هر کس که بخواهد در جایی سرمایه‌گذاری کند باید نوع طرح‌ها را بشناسد. سرمایه‌گذار باید نسبت به مشخصات طرح شناخت پیدا کند. این اقدام را باید دولت و شهرداری انجام دهند. آنها باید برای سرمایه‌گذار جذابیت‌های مختلفی به وجود آورند. به‌عنوان مثال شهرداری با توجه به موقعیت بافت فرسوده، کاربری تجاری بیشتری در اختیار سرمایه‌گذار قرار دهد و دولت نیز در قالب طرح‌ها و بسته‌های مختلف به حمایت مالی از سرمایه‌گذار بپردازد. در واقع این مشوقی است که می‌تواند سرمایه‌گذار را در اجرای بهسازی و نوسازی بافت فرسوده به پیش ببرد. واقع می‌توان یک منوی کامل برای سرمایه‌گذار فراهم کرد. در انگلیس برای جذب سرمایه‌گذار خصوصی و موانع موجود به این تجربه جدید رسیده‌اند. آنها هم به مانند ما در ابتدای ورود با مشکل تجمع آراشی روبه‌رو بودند. مشکل بعدی سرمایه‌گذاری، این بود که عموماً سرمایه‌گذار در ساختمان‌های مخروبه و بخش فرسوده شهر سرمایه‌گذاری نمی‌کرد؛ در نتیجه رغبت برای مشارکت بسیار کم بود. از سویی این موضوع با نقائص ضعیف بازار همراه بود. همه این موانع با مدیریت خوب سازماندهی شد و بافت فرسوده شهر لندن هم اکنون یکی از مناطق جذاب و بسیار پویای شهر شده است.

ارزش افزوده نوسازی

به ۳ دلیل صنعت بازسازی و نوسازی می‌تواند ارزش افزوده واقعی ایجاد کند. عمده تولیدات این صنعت، مسکن در کاربری شهری است که این تابع تولید مسکن در بخش ساختمان است. ارزش افزوده این بخش حدود ۳۳ درصد است. این در حالی است که آمار غیررسمی به ۲۵ درصد اشاره دارد. نباید از نظر دور داشت که از سال ۶۸ تا ۸۰ قیمت زمین ۲۲/۵ برابر و قیمت آپارتمان نیز ۵۱۱۶ برابر شده است. اما ۳ دلیل عمده‌ای که این صنعت دارای ارزش افزوده است: اول اینکه ما در کشوری زندگی می‌کنیم که تورم آن در مقایسه با بسیاری از کشورهای جهان بالاست. بنابراین در بافت فرسوده می‌توان به تولید ساختمان دست زد که ارزش آن نیز با توجه به محل جای‌گیری آن قابل توجه است. نکته دوم هم این است که با فعال‌سازی این صنعت، ایجاد مرغوبیت می‌کنیم. به عبارتی کوچه‌های تنگ تبدیل به بلوار می‌شوند و ساختمان‌های قدیمی به ساختمان با توام و با کیفیت مبدل می‌شوند. بنابراین در بافت فرسوده به دلیل ارتقای سطح خدمات شهری و تولید ساختمان از ارزش و مرغوبیت هم برخوردار است. سومین دلیل هم ارزش اقتصادی ناشی از لازم نبودن گسترش خدمات و امکانات شهری است.

پیشهاد عبدالحسین خرازان و عضو انجمن بلدی بوشهر برای عنوان اصلاحات در بندر جنوبی

محل

اسم بند عمیقترین مشهور (به) خراز، شکل تجارت بند، شکر، چای و لوبه بوشهر، بندر شهرستان سن پنجاه سال ۱۲۵۰ از اول پهلوی اسم شهر بند در ایران به نشانه شود. خرابان خود دچار مشکلات شدید در زمان ننگ بوشهر (موضفا) نگین ما بند با نشان آن اثر که به اسم و جرم وطن خودی مدت یک سال در شهر از شهرهای هند جسی بودند، در این مدت خسارات بهم به قدر خود وارد آمد از بند انجمن بلدی در بوشهر با خطاب لغیر یک ماه قبل عضو انجمن بلدی بود.

بندت شماره ۹۰/۹

تاریخ: ۱۲ خرداد ۱۳۲۲
محل: بندر

مقدمه وزارت دربار اعظم اعلی حضرت کتبی معاینه بوشهر را در خاندان ملکه و سلطنت ایران وجود مشارکت کردم اولیات شریف حضرت عالی اعلی برای ایران و اولیات خیر برانها است. مقتضی نیست با مقصد برای عرض مطالب آن را مطلقاً بنمایم بند به اوقات وزارت دولتی در بندر و نمایند بوشهر آقای دستی و نماینده شرف آقای سولتی و وزارت عالی برای اصلاحات طرح نماید. بوشهر خصوصاً در بخش حمل خراز بند خراز خیران قدرتی می شود و خواهد شد نتیجه عملی بوده باشد. لذا با رعایت و حسب داشته

اسمی که محسوس نباشد و فشاری مستقیماً به اشخاص وارد نباید توسط بلدیه متنا. تمام سالک ملکه بپردازند چنانچه مقتضی باشد. مرفوز فرموده بند خوارش را عرض می کنم که در رابطه با آن اصلاحاتی در همان رشته های موازی می شود و هم فشاری به کسی وارد نخواهد آمد و آن در سال در حدود پنجاه هزار تومان می خورد منتظر اس اطلاع مستقیم

عبدالحسین خرازان بوشهری

بندت شماره ۹۰/۷

تاریخ: ۱۳ خرداد ۱۳۲۲
محل: بندر

مقدمه وزارت دربار اعظم اعلی حضرت کتبی معاینه بوشهر را در خاندان ملکه و سلطنت ایران وجود مشارکت کردم اولیات شریف حضرت عالی اعلی برای ایران و اولیات خیر برانها است. مقتضی نیست با مقصد برای عرض مطالب آن را مطلقاً بنمایم بند به اوقات وزارت دولتی در بندر و نمایند بوشهر آقای دستی و نماینده شرف آقای سولتی و وزارت عالی برای اصلاحات طرح نماید. بوشهر خصوصاً در بخش حمل خراز بند خراز خیران قدرتی می شود و خواهد شد نتیجه عملی بوده باشد. لذا با رعایت و حسب داشته

برای نگارش سند دانست.

پروسی سند

این سند نامهای است از بازرگان بزرگی که باشندهای بندر بوشهر است. او گذشته از توان مالی که بی گمان وی را یکی از سوشناس ترین ها کرده، عضو انجمن بلدی نیز هست. نامهای او آمادگی را برای نوسازی ها و بهسازی در بوشهر نشان می دهد. عبدالحسین خراز بازرگان سوشناس قند و شکر و جای - همین کالا بیوند او را با هندوستان نشان می دهد. در نامهای که خود را کنسانانیده، از جوانان مشروطه خواهی بوده که به هنگام صدور فرمان مشروطیت (۱۲۸۵ خ) بیست و دو سال داشته و اینک به میان سالی رسیده است وی روزگار شکوفایی اقتصاد زادگاهش را به یاد دارد که با جوانی او همزمان بوده است. در ۱۳۲۲ بندر بوشهر بازانداز دریا می ایران شمرده می شد و کشتی های انگلیسی کالاهای اروپایی را به بوشهر می آوردند. بیاد دارد که شهری چنان شکوفا، بار بار هدف گلوله های توپ کشتی های پرشمار نیروی دریایی انگلیس قرار گرفت و در ۱۳۲۹ ق در زیر پای ۲۰۰ سرباز هندی لگدکوب شد. او از مین پرستانی بوده که با اشغال بوشهر به دست انگلیسیان در ۱۳۲۲ ق / ۱۹۱۴ م - آغاز جنگ جهانی اول، در تبرد ناحیه ای دلوار به سرکردگی رئیس علی دلواری در برابر دشمن جنگیده و مدت یکسال رنج اسارت و تبعید به هند را بر خود هموار کرده است. باز هم بیاد می آورد که یکبار هم در ۱۳۳۹ ق / ۱۹۲۰ م، احمد شاه قاجار (پاد ۱۳۲۷ - ۱۳۴۴ ق) که از اروپا باز می گشت از راه بندر مازسی در فرانسه به بوشهر آمده و راهی پایتخت شده است. اما اینک در روزگار رضا شاه بندر بوشهر با ۲۵ هزار نفر جمعیت، هر چند منحل صدور کالا است، دیگر رونق گذشته را ندارد. کساد، ویران، کثیف و آلوده مانده است. بازرگان تیزهوش بوشهر که آهن راه آهن را به خوزستان و

بندر محمره / خرمشهر، خطری تازه ای برای اقوال باز هم بیشتر بندر می داند، سسائل و دشواری ها را در لباس اصلاح طلبی به صورت خطری از آسویی آنها در بندهای یکم تا سوم نامهای باز گفته است. (متن سند). این عضو هوشمند انجمن بلدی (= شورای شهر) در بند چهارم نامه هدف اصلی خود را بیان داشته و به خرابی شهرها و بندر خلیج فارس عموماً و بوشهر خصوصاً اشاره کرده است. وی هنگامت بودن هزینه های بازسازی و بهسازی را نمایش داده و از ناتوانی مالی دولت نیز با شهامت تمام سخن گفته است. وی به درستی درباره ی همیاری و نیاز دولت به مشارکت مالی مردم چنین نگاشته: "... لازم است خود اهالی عوارضاتی برای اصلاحات شهرهای خود به قسمی که مخصوص نباشد و فشاری مستقیماً به اشخاص وارد نیاید توسط بلدی به مثل ممالک متعهد بپردازند...". همین خود فرا خواندن مردم برای بهسازی و بازسازی خرابی های شهر است که در زیر ضربه های جنگ های پر شمار فرسوده و ویران شده است.

باور این بازرگان جنوبی به جایگاه بلدی به عنوان "بلدی خودگردان" ستودنی است. به ویژه آگاهی او از این که تمام ممالک متعهد بلدی بهایی توانمند و خودگردان دارند و سرانجام بر آورد او از هزینه شگفتی برانگیز است که چگونه عضوی از انجمن شهر، این همه بر اوضاع و شرایط آگاهی دارد و چنین بیادگاه نامهای سرگشاده را برای تساهی می نویسد که تازه از سرکوب گردنکنشان، آسوده به بوشهر آمده بود (آذرماه) تا با دباری از بندر کهن بارگانی ایران و حضور خود در شیراز قدرت و اراده ی خود را به رخ ایلات و عشایر فارس نیز بکشد. این سند شاید یکی از نخستین اسناد بهسازی و بازسازی در آغاز پیدایی بلدی در دولت باشد که عضوی از انجمن با تجارت، یکبار دیگر خاستگاه ملی شهرداری ها را در چارچوب مشارکت مردمی به پادشاهی متمرکزگرا و تمامیت خواه یادآور شده است.

منابع:

- ۱- انجمن های بلدی، بحار و امینت، مکتوب خدمات مدیریت و اطلاع رسانی
- ۲- نقش راس، مجموعه سازمان چند و تنسار وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ج ۱، چاپ یکم، ۱۳۸۰
- ۳- اطلاعات، روزنامه شماره ۶۹۸، سال ۱۳۰۷
- ۴- دانشنامه جهان اسلام، ج ۳، ص ۱۰۵
- ۵- فرهنگ هنری کتاب مرجع، چاپ نهم، ۱۳۸۰
- ۶- دوره تعارف فرسی به سورستانی، عبدالحسین معاشق، ج ۱، شرکت سپیدی کتاب های جیبی، چاپ سوم، ۱۳۸۱
- ۷- طالب، باقر، بوشهر تاریخ ایران، ج ۱، نشر نامک، چاپ هفتم، ۱۳۸۲



نقش مشارکت مردمی و اجتماعی در بازسازی بافت‌های فرسوده‌ی شهری

• دکتر محسن نیازی

استادیار گروه برنامه‌ریزی و معماری دانشکده علوم انسانی دانشگاه کاشان

• محمد کارکنان نصیرآبادی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی و پژوهشگر دانشگاه کاشان

کور کورانته از سبک‌های نامأنوس و برپایی نمادهای آن در میانه بافت شهری با فرهنگی متضاد فقط می‌تواند تأسف برانگیز باشد. دخالت در مجموعه‌های زیست محیطی و بافت مراکز شهری بدون در نظر گرفتن پارامترهای اشاره شده به طور قطع به خدمات جوان ناپذیری در ابعاد انسانی منجر خواهد شد. علاوه بر آن، ناهنجاری از تشکیلات آگاه به مسایل زیست محیطی، به ویژه در امر مراکز شهری و بافت‌های قدیمی در چند دهه اخیر، این مراکز را به انسداد گشائیده و تجدید حیات آن را محکوم به سرنگی گفاری‌های سنگین و تحمیل بار فوق‌العاده بر بودجه عمومی کرده است. به دلیل بالا تکلیف رها شدن اکثر مناطق مرکزی شهرهای بزرگ کشور از نظر مدیریت شهری در طرح‌های شهری و نبود طرح توسعه و ساینده و مقررات، ساکنان اصیل و بومی، این مناطق را رها کرده‌اند و جای خود را

مقدمه

بافت فرسوده شامل بافت‌هایی است که بیش از ۵۰ درصد واحدهای آن فاقد سیستم سازه بوده و ستون و تیر مناسبی در بافت موجود نباشد. در تعریف دیگر بافت فرسوده محلی است که کوچک‌ترین معیاری در ساخت و ساز نفلرد و از کمترین خنکات شهری بهره‌مند است. بحران ناهنجاری از سردرگمی دست‌اندرکاران امور شهری در اصلاح و بهبود وضعیت بافت‌های فرسوده تاکنون هر گونه برنامه‌ریزی و طراحی را در این مقوله به شکست گشائیده و مراکز شهری به ویژه در شهرهای بزرگتر، بیش از پیش از داخل گسسته شده است. پرداختن به بافت قدیمی و برنامه‌ریزی در آن، جدا از پرداختن به واقعات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی نبوده و سالیق شخصی در حل معضلات شهری جایی ندارد. اگر در معماری امروز تقلید

به افراد غیر بومی و اقشار دارای مشکلات اجتماعی و فرهنگی داده‌اند از این رو، مناطق یاد شده به کانون‌های جرم‌خیز بدل شدند و بر سرعت فرسودگی و خارجی شدن این مناطق از چرخه اقتصادی و حیات شهری افزوده شد. از سوی دیگر، روند رو به رشد توسعه افقی شهر و از بین رفتن باغ‌ها و اراضی کشاورزی و زلزله خیز بودن اکثر پهنه‌های شهری، توجه به توسعه درونی شهرها را ضروری می‌کند.

ساماندهی و پیماسازی بافت‌های فرسوده شهری

هر چهار موضوع

۱- ضرورت‌های عملکردی کالبدی

۲- ضرورت‌های جمعیتی اجتماعی

۳- ضرورت‌های اقتصادی

۴- ضرورت‌های مدیریت شهری، مورد توجه قرار می‌گیرد.

توسعه شهرها و گسترش شهرنشینی در دهه‌های اخیر با رشد حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی همراه بوده است، این پدیده اجتماعی اقتصادی به دلیل عدم توجه به برنامه‌ریزی منطقی‌های و توانایی‌های درونی منطبقه‌های شهری به لحاظ ایجاد فعالیت و ظرفیت اشتغال شکل گرفته است. مشکل اصلی عدم برخورداری از امکانات و خدمات رفاهی و اجتماعی شهر است، ضمن آنکه کالبد و سیمای شهر نیز دچار تخریب و با مشکل مواجه خواهد شد. در صورتی که توجه به درون شهرها می‌تواند این مشکلات را حل کند.

الموند و پاول به نقش خوداتکایی افراد در نوگرایی و مشارکت شهروندان تأکید نموده‌اند. از نظر آنها انسان نوگرا، شهروند مطلع و مشارکت کننده‌ای است که علاوه بر اعتماد به خود، در مورد تصمیم‌گیری‌های زندگی‌اش مستقل عمل می‌کند و پذیرای ایده‌ها و افکار جدید می‌باشد (سیف زاده، ۱۳۶۸: ۱۷). از نظر آنها مشارکت شهروندان مبین نحوه بهره‌برداری شهروندان واجد اینستاره‌های [دیدگاه] مشارکتی مختلف از فرصت‌هایی است که نهادها و موضوعات در اختیار آنها قرار می‌دهند. شهروندان که اطلاعات خوبی دارند، به توانایی خود برای اعمال نفوذ بر دیگران اعتماد دارند یا مراقب امور سیاسی هستند، یا خود را موظف به مشارکت می‌دانند و از فرصت‌هایی که برای مشارکت جستن وجود دارد استفاده می‌کنند. (الموند و پاول ۱۳۸۰: ۱۴۲).

در رویکرد نوسازی در بحث مشارکت اجتماعی، تغییرهای الگوی پارسونز مورد تأکید قرار گرفته است. متغیرهای الگوی دو شیوه متفاوت جهت گیری ارزشی در نقش است که از فرد انتظار می‌رود در هر نظام اجتماعی ایفا کند. به عبارتی این متغیرها دلالت بر الگوهای ارزشی متفاوت حاکم بر رفتار فرد در ارتباط با دیگران دارند. نظر پارسونز، متغیرهای الگوی اهمیت‌هایی هستند که جنبه عمومی و جهانی دارند و نشانگر تأثیر ویژگی‌های ساختی هر نظام اجتماعی بر رفتار فرد هستند.

به نظر پارسونز، ما می‌توانیم تمام انواع رفتار اجتماعی را بفهمیم و طبقه‌بندی کنیم، به شرط اینکه بتوانیم طبقه‌بندی ارزش‌هایی که انسان‌ها را در انتخاب کنش‌هایشان هدایت می‌کنند، بدست آوریم. با استفاده از این طبقه‌بندی فهم ماهیت تفاوت امکان پذیر خواهد بود. پارسونز معتقد است که مجتمع‌های اقتصادی و تکنولوژی امروزی که در آن درجه تخصص شغلی بالا است و کاربرد اصول عقلانیت اقتصادی و ماشینی بر آن حاکم است، در جهت نقش‌هایی است که از لحاظ کارکرد اختصاصی، اکسپلوی، عام‌گرا و از لحاظ عاطفی خنثی می‌باشد. بر عکس، در ساخت‌های بطور نسبی تفکیک شده و در جوامع ابتدایی و جوامع دهقانی سنتی، نقش‌ها از لحاظ کارکردی بیشتر همه جانبه یا گسترده، اتساعی، خاص‌گرا و دارای گرا و دارای بار عاطفی هستند (ریترز، ۱۳۸۴: ۲۷۶).

مشارکت اجتماعی، به ساده‌ترین و مستقیم‌ترین معنای آن شرکت فعالانه افراد در زندگی اجتماعی است. چنین معنای روشن و بی‌واسطه‌ای می‌تواند این ابهام تناقض‌نمای پارادوکسیکال را بوجود آورد، که در یک جامعه معین وقتی از زندگی اجتماعی سخن می‌گوییم مگر می‌توان تصور کرد که اکثریت یا بخش مهمی از اعضای آن جامعه در زندگی اجتماعی مشارکت فعال داشته باشند؟ ارزیابی واقع بینانه زندگی اجتماعی و جنبه‌های جامعه شناختی مشارکت اجتماعی «شهروندی»، جهان «پیشا مدرنیته» بازگویی آن است که وقوع چنین حالتی ناممکن نیست (زاهدی ملزدرانی، ۱۳۸۳: ۱۰).

اولکی در تعریف مشارکت سه تعبیر را مطرح می‌کند که عبارتند از:

- ۱- مشارکت به عنوان سهم داشتن^۱ که معتقد است این تعبیر در مورد پروژه‌های بهداشتی، جنگل‌داری، تأمین آب و امور زیربنایی در جهان سوم صادق است.
- ۲- مشارکت به عنوان سازمان^۲ که در این تعبیر سازمان به عنوان ابزار و ساز و کار اصلی مشارکت مطرح گردیده و بر تشکیل تعاونی‌ها، مؤسسات کشاورزی و غیره تأکید دارد.
- ۳- مشارکت به عنوان توانمندسازی^۳ که در این تعبیر بر برخورداری از مشارکت کنندگان از مهارت، دانش‌ها، قابلیت‌های توسعه‌ای و توان تصمیم‌گیری تأکید دارد (ازکیا، غفاری ۱۳۸۳: ۲۹).

اصول مشارکتی بازسازی بافت‌های فرسوده شهری

نکته مهم در بازسازی بافت‌های فرسوده شهری فقدان رویکرد علمی و اساسی و همه جانبه نگر و برخوردار نبودن از مطالعات و بررسی‌های پایه‌ای در مرحله اجرا می‌باشد که این امر چالش‌ها و مشکلات عدیده‌ای را برای ساکنین این محل‌ها بوجود آورده است که مهمترین اثر آن در احیای بافت‌های

فرسوده بی‌اعتمادی و عدم مشارکت اجتماعی ساکنان این بافت‌ها به طرح‌های نوسازی است. ساکنان اینگونه بافت‌ها همواره با تگاهی منفی به طرح‌های نوسازی می‌نگرند و از این که می‌داند همین سر پناه کوچک و ناپایدارشان را نیز از دست داده و بی‌خانمان شوند، هراسانند.

بافت‌های فرسوده، محدوده‌های آسیب‌پذیر شهر در برابر مخاطرات طبیعی (به ویژه زلزله) به شمار می‌آیند که نیازمند برنامه‌ریزی و مداخله هماهنگ برای سامان پایی هستند. مشخصه این بافت‌ها، ناپایداری و مجموعه‌ای از نارسایی‌های کالبدی، عملکردی، حرکتی، زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی و مدیریتی است.

در شناسایی بافت‌های فرسوده، به تناسب نارسایی‌های این بافت‌ها، همواره معیارهای متعدد کالبدی و غیرکالبدی دخالت دارند اما بر مبنای تعریف مصوبه شورای عالی شهرسازی، بافت فرسوده با سه مشخصه کالبدی به عنوان معیارهای قابل اندازه‌گیری شناسایی می‌شوند.

شاخص‌های تشخیص بافت‌های فرسوده بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، عبارتند از:

۱- ناپایداری که معرف فقدان سیستم سازهای مناسب و غیرمقاوم بودن ابنیه است.

۲- نفوذ ناپذیری که معرف عدم دسترسی‌های مناسب و قنطاری یا عرض کافی برای حرکت سواره است.

۳- ریزدانگی که معرف فشردگی بافت و کثرت قطعات (پلاک‌های تفکیک زمین) کوچک یا مساحت اندک است.

بافت فرسوده علی‌رغم انسجام محله‌ای و بافت اجتماعی قوی نیز بواسطه موقعیت شهری خود در میان سایر پهنه‌های شهری، از مشکلاتی فراتر از نحوه ساخت و ساز و مسایل رنج می‌برند از این دخالت در این بافت‌ها صرفاً نمی‌بایست از نوع اقدامات کالبدی باشد. فرسودگی بافت که نتیجه فرسایش کالبدی، اقتصادی است به مرور موجب تضعیف امکان استفاده مناسب و کارا از زمین می‌شود، سبب هدر رفتن زمین در بخش‌های توانمند شهر، محدوده‌های مرکزی و بافت قدیمی می‌شود. فضاهای خالی و بافت‌های فرسوده در دل شهرها در خالی رها شده‌اند که گذر از کالبدی شهر هر روز معضلی جدید بر مسایل و مشکلات موجود می‌افزاید.

از سوی دیگر آنچه برخورد با بافت‌های فرسوده را در کشور ما در تگنا قرار می‌دهد عدم تمیز صحیح بین بافت تاریخی و بافت فرسوده است که گاهی شیوه برخورد را به سمت حفاظت مطلق و دیدگاه موزه‌ای کشانده دست و پای دست‌اندرکاران و طراحان را می‌بندد. در بسیاری از هسته‌های قدیمی، آنچه دارای ارزش است نه کالبد موجود و بناها و ساخت شهرهای آن، که گذرگاه مراکز محله‌ای، روابط اجتماعی میان ساکنین، یادمان‌ها و نشان‌های بافت است که دارای ارزش اجتماعی و

فرهنگی است.

از این رو دخالت در این بافت‌ها صرفاً می‌بایست از نوع اقدامات کالبدی، اصطلاحاً بازسازی از نوع تخریب و دوباره ساختن باشد. در بسیاری از عرصه‌ها بهسازی بافت و اتمام خورد و مشارکتی با مردم ساکن در آن شیوهی بسیار مطلوب و پایداری را ارائه می‌دهد که می‌تواند در طول دوره‌ی کوتاه مدت صورت پذیرد و رفاه شهروندی را در بافت توانمند سازد.

در بررسی چگونگی دستیابی مشارکت، به سه محور زیر می‌رسیم:

الف) مشارکت در تصمیم‌گیری و مدیریت؛ به این معنا که دست‌اندرکاران را در سطح تصمیم‌سازی برای تعیین نحوه برخورد با پروژه شرکت دهیم؛

ب) مشارکت در تأمین مالی هزینه انجام طرح‌ها؛

ج) مشارکت در تأمین نیروی انسانی، از این جهت که بتوان از نیروهای بیکار و جویای کار در محل برای اجرای پروژه‌ی ساماندهی بافت فرسوده کمک گرفت و

د) مشارکت در منافع؛ ایجاد بستر مناسب برای استفاده تمام دست‌اندرکاران طرح در استفاده از دست‌های ایجاد شده.

همانگونه که پیش‌تر آمد؛ طرح‌های ساماندهی بافت فرسوده در زمره طرح‌های تفصیلی ویژه‌ای است که می‌باید بر اساس واقعیت‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ساکنان این نوع بافت انجام گیرد. از مهم‌ترین نیازها و ویژگی‌های این گونه طرح‌ها، بررسی و تعیین دقیق حقوق مکتسبه اقدار محدوده و به تبع آن نیاز مبرم برای تعیین سرنوشت آنهاست. اینکه تا چه حد می‌توان مردم را در برنامه‌ریزی و تهیه طرح‌ها مشارکت داد به ظرفیت مردم در تصمیم‌سازی در خصوص مسایل و مشکلات بافت مورد نظر بر می‌گردد.

سبزان فراهم بودن مقتضیات مدیریت مشارکتی و نیز قواعد و قوانین حاکم بر زندگی مردم، بر توفیق یا عدم توفیق مشارکت مردم مؤثرند. به عبارت دیگر مشارکت فعال مردم در فرایند طراحی و مردمی کردن این فرایند تحقق‌پذیری این گونه طرح‌ها را افزایش خواهد داد. همچنین در نظر گرفتن راه‌حل‌های متعدد برای مسأله این اسکان را فراهم می‌سازد که ارتباط مستقیمی بین اهداف طراحی و راه حل پیشنهادی برقرار شده و اطمینان حاصل شود که راه حل انتخابی بیشترین نسبت را با اهداف طرح داشته باشد. نوسازی بافت‌های فرسوده با استفاده از روش‌های طراحی شهری ویژه که با علل و معضلات حیات اقتصادی و اجتماعی ساکنان این بافت‌ها تطبیق یافته‌اند، می‌تواند خواسته‌ها و نیازهای یک جامعه را در قالب راه‌حل‌های متفاوت و متنوع پاسخ دهد. ضرورت بکارگیری روش‌های نوین طراحی شهری حتی بر واقعیت‌های اجتماعی در ساماندهی نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده و ناگارسد با توجه به شرایط معاصر کلان‌شهر کرمانشاه بیش از هر لحظه دیگر

مشاهده می‌شود. روش‌های جدیدی که نه تنها در مقیاس کلان مطرح می‌شوند بلکه راهکارهای شخصی نیز در مقیاس محلی ارائه می‌نمایند.

چالش‌ها

مهم‌ترین معضل و دغدغه در احیای بافت‌های فرسوده بی‌اعتمادی ساکنان این بافت‌ها به طرح‌های نوسازی است. ساکنان اینگونه بافت‌ها همواره با نگاهی منفی به طرح‌های نوسازی می‌نگرند و از این که مبدا همین سر پناه کوچک و ناپایدارشان را نیز از دست ندهد و بی‌خانمان شوند، هراسانند. احیای نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده اتفاق نمی‌افتد مگر اینکه این مسأله توسط مردم (نوسازی مشارکتی) صورت پذیرد و برای اینکه این اتفاق بیافتد باید دولت و نهادهای عمومی (اعم از شهرداری‌ها و...) اعتماد مردم را دوباره به دست بیاورند. برای دستیابی به این هدف باید بسترها و زیرساخت‌های لازم برای مردم فراهم شود. بافت‌های فرسوده شهری به صورت عمده مشکلات و معضلات مختلفی دارند که از آن جمله، قرار داشتن اکثر بافت‌های فرسوده شهرهای کشور در پهنه‌هایی با خطر بالای زلزله و فقدان خدمات عمومی مورد نیاز (شکله‌های زیر بنایی، آموزشی، بهداشتی، خدماتی و...) به عنوان نکات کلیدی مورد توجه قرار دارند.

ضمین آنکه پایین بودن توان مالی و اقتصادی عموم ساکنان این مناطق و عدم مناطق کالبد این مناطق با نیازهای زندگی امروز شهری به مشکلات این مناطق افزوده است. در کنار آن باید به این نکته توجه کرد که بیش از ۵۰ درصد ساکنان این مناطق مالک واحدهای تحت سکونت خود نیستند که این موضوع خود به تداوم مشکلات دامن می‌زند.

مزیت‌ها و آثار

ایجاد و تجهیز منابع لازم برای امر بهسازی و نوسازی بافت‌های قدیمی، فرسوده و ناکارآمد شهری و تشکیل سرمایه بسیار مهم است. از این رو، توسعه پژوهش در شناخت تجارب جهانی و بومی کردن ابزارهای مالی، خلق ابزارهای مالی جدید با هدف تجمع سرمایه‌های هر چند کوچک افراد مردم و تحقق مشارکت واقعی آنان از اهم اولویت‌هاست. در این راستا تجهیز منابع سیستم بانکی کشور کمک بسیار خوبی خواهد بود. جنب مشارکت همه عوامل مرتبط با احیای بهسازی و نوسازی در هر درجه‌ای موفقیت محسوب می‌شود. نخستین درجه مشارکت، پذیرش طرح بهسازی و اعتماد به اجرای آن است. برای درجه‌های دیگر مشارکت، طرح‌های پیشنهادی سهامدار پروژه، مشارکت همسایگی، مشارکت محله و انتشار اوراق مشارکت و نظایر آن مؤثر و کاربردی خواهد بود. حمله مزایای بهسازی و نوسازی بافت‌های شهری حفظ و حیانت سرمایه و منابع

انسانی و کاهش صدمات و تلفات ناشی از زلزله است که با هیچ معیاری قابل ارزش‌گذاری نیست.

در کنار آن، بهینه‌سازی استفاده از زمین با ارتقای شاخص نفر در فنکتر و کاهش اراضی بایر و رها شده در درون شهرها و استفاده از ظرفیت بالای جمعیت پذیری مناطق یاد شده همراه خواهد بود. میانگین تراکم نفر در فنکتر شهرهای ایران به مراتب و به میزان قابل توجهی از میانگین بسیاری از شهرهای عمده سایر کشورها پایین‌تر است. کاهش هزینه‌های اسکان سرریز جمعیت (حدافل ۴۰ درصد)، کاهش هزینه‌های نگهداری شهرها (بین ۲۰ تا ۳۰ درصد)، کاهش هزینه‌های امنیتی و انتظامی شهرها، کاهش هزینه‌های رفت و آمد خانوارها و کاهش مصرف انرژی و آلودگی هوا از دیگر مزایای اجرای این سیاست است. حفظ محیط زیست و منابع طبیعی و در نهایت تخصیص بهینه منابع ملی (با جلوگیری از، از بین رفتن باغ‌ها و اراضی کشاورزی و نظایر آن) نیز از جمله نتایجی است که از این طرح حاصل خواهد شد.

راهکارهای تسریع در نوسازی

شناسایی سریع محدوده‌ها و مطالعه دقیق کالبدی و تهیه طرح‌های بهسازی و نوسازی با شاخص‌های فرهنگی و اقتصادی خاص و اصلاح زیرساخت‌ها شامل دسترسی‌ها و فضاهای تأسیسات زیربنایی در کنار کمک به تأمین خدمات عمده شهری به منظور احیاء و تقویت بازگشت حیات و زندگی از جمله راهکارهای پیشنهادی برای تسریع در نوسازی بافت‌های فرسوده شهری است. در کنار آن می‌توان امتیازهای مختلفی به ساکنان، مالکان و سرمایه‌گذاران در این مناطق ارائه کرد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- امتیاز در ارائه مجوزهای ساخت و ساز؛
 - ۲- امتیاز در ارائه خدمات فنی و مهندسی رایگان؛
 - ۳- امتیاز در تأمین اشتباه‌های آب، برق، گاز، تلفن و...؛
 - ۴- امتیاز در تأمین تسهیلات ارزان قیمت و کمک به کمک به تأمین رونق‌های مورد نیاز منطقه ۶ تهرینی و بهبود زیرساخت‌ها به ویژه دسترسی‌ها و معابر اصلی مسلمان‌ها؛
- زمانی که تغییرات در تراکم شهری بدون هماهنگی لازم و شلخت مراتب فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی حاکم شروع شود و با ساکنین آن همانند اجزای ساختمان (که باید در روند این نوسازی تغییر یابند) برخورد می‌شود، نمی‌توان انتظار داشت آنها با مداخله‌گرها مقابله نکنند و لاف‌ل می‌تفاوت بمانند. شهروندان و متخصصان نوسازی، در مرمت بافت و تغییرات مراکز شهری برای خود حق همه گونه مداخله فائند. چه کسی حد این دخالت‌ها را تعیین می‌کند؟

گفته می‌شود این مراکز (شبه آنچه در مورد نوجوانانی که گرفتار مسائل فراوانند) نه تنها در بخوبه رشدند بلکه ظاهراً

در اوج بحران رشد خود قرار دارند، معیناً مداخلات ناشیانه در جهت اصلاح وضعیتشان می‌تواند به ناکامی بیانجامد و هر گونه اقدام واقع‌بینانه بعدی را عقیم گذارد. داشتن طرح جامع پویا برای رشد مراکز شهری، حیاتی است. نوسازی مراکز قدیمی شهر (که اکثراً مراکز بازرگانی، صنعتی و اداری‌اند و تا به امروز بدون توسعه مانده و خطوط پیچیده زندگی خود را حفظ کرده‌اند) بدون علاقه‌مندی و توجه به ضرورت توسعه و ساخت تجمعات این توسعه، خالی از اشکال نخواهد بود. این مراکز که از نظر شکل و محتوا منسوخ شده و قادر به تأمین محیط مناسب برای زیست و داد و ستد ساکنین خود نیستند و نمی‌توانند خود را با الگوی رشد شهر منطبق نمایند، سطوح بسیار با ارزشی از سطح شهر در اختیار دارند. حال آنکه امکان همسویی با نیازهای اقتصادی، اجتماعی جامعه، مدت‌هاست از آنها سلب شده است. تصور اینکه ثبت این بافت‌ها بعنوان میراث کهن و جلوگیری از تغییرات فیزیکی آن، می‌تواند معماری سنتی و بافت شهر قدیم را حفظ نماید، پنداری بیش نیست. در بافت‌های متراکم مراکز شهری که در ایران به ویژه با مصالح ساختمانی خام بنا گردیده، رها کردن و فرار تدریجی ساکنین برای دستیابی به تسهیلات و فضاهای جدید شهری، بسیار عادی است. همچنانکه جایگزینی قشرهای محروم و پنهان‌دگان و مهاجران در بافت متراکم قدیمی، معمولاً فرسودگی و خرابی بیشتر بافت را به همراه دارد، هر چند که این امر اغلب وخیم‌تر از دخالت‌های ناشیانه طراحان و متولیان امور شهر در بافت کهن نیست. در اینکه بافت مراکز شهری می‌بایست احیا شده و قابلیت زندگی و جریان اقتصادی پیدا کنند، همگان متفق‌القولند، اما اغلب اوقات وقتی صحبت از نوسازی این نوع مراکز می‌شود، تنها شبکه اقتصادی حاکم است که خط‌مشی‌ها را تعیین می‌کند. به عبارت دیگر هر گونه تغییر در بافت‌های قدیمی می‌بایست در درجه اول توجه اقتصادی داشته باشد. به همین دلیل است که سرمایه‌ها در امر ساخت و ساز، معمولاً به دنبال بی‌درنگ‌ترین و راحت‌الوصول‌ترین زمینه‌های ساخت گرایش دارند. چرا که بازگشت اصل و سود سرمایه بدین ترتیب تضمین شده است. اما متولیان امر نمی‌توانند به آرزوها و احتیاجات آشناسازی که درون این مراکز به داد و ستد و حرف مختلف استعمال داشته یا سکونت دارند، بی‌اعتنا باشند و پرداخت به بافت‌های قدیمی را نوعی به هدر دادن سرمایه ملی تلقی کنند. اگر نوسازی بافت‌های قدیمی منطبق با ضروریات جامعه و به منظور بسط عدالت اجتماعی در دستور کار دولتمردان امر قرار گیرد و در سیاست‌های جاری اقتصادی و اجتماعی، اصلی از اصول فقرزدایی به حساب آید نه تنها در تفسیر باورهای عامه مؤثر خواهد بود، بلکه با اجرای برنامه‌های تدبیرمندانانه از این دست، رونق اقتصادی را نیز به همراه خواهد داشت. باگر امروز عوامل اقتصادی، اجتماعی و انسانی که فروپاشنده بافت کهن و مراکز

شهری، ماست، درست شناسایی نشود و یا به دست فراموشی سپرده شوند، فردا در پس دیوارهای محقرانه محلات قدیم، فقط زائده‌ها، انبارها و مخروبه‌هایی به نام مسکن خواهیم داشت. در حالیکه بافت‌های جدید دارای خیابان‌های عریض، خانه‌های نوساز، مغازه‌ها و محل‌های داد و ستد و بازرگانی خواهد بود. این کار آسان است و به یسار دقیق‌تر فراموش کردن بافت مضمحل قدیمی شهر، ساده‌ترین راه حل است. برخی از نظریه‌پردازان امور شهر، بازسازی تمام عیار را برای رونق مراکز شهری پیشنهاد می‌کنند و جنبه‌های تجدید حیات بافت کهن را در قالب سرمایه‌گذاری و استفاده پهنه از اراضی موجود می‌بینند. آنها توصیه می‌کنند که با وجود آوردن شبکه تسهیلات و ساختمان‌های جدید و بلند مرتبه و بهره‌برداری حداکثر از قطعات موجود در مرکز شهر، دست به تغییرات همه جانبه (تشبیه آنچه در مراکز شهری در غرب اتفاق افتاد) زده شود. طرفداران این نظریه اذعان دارند که با کوچ ساکنین فعلی که قادر به هماهنگی وضعیت خود با این توسعه نیستند، شهری جدید به جای بافت کهن خواهد روید و به این طریق جریان سرمایه‌گذاری تعادل خواهد داشت که در اجرای طرح این مناطق و بازسازی یک پارچه آن مشارکت بیشتر نماید. در مقابل نظریه متعادل‌تر حاکی از آن است که می‌بایست نوع بافت‌های فرسوده را با پهنه سازی و ارائه تسهیلات و تجهیزات شهری، بیش از پیش قابل سکونت و بهره‌برداری کرد و به این طریق ضمن جلوگیری از شتاب اضمحلال آن، به ارکان زیست محیطی آن فرصت داد که از درون به بازسازی بپردازد. در این نظریه طراحان به روان‌بخشی محیط و ابعاد نوسازی در مقیاس انسانی توجه بیشتری نشان می‌دهند و معتقدند اگر انگیزه‌های لازم برای حفظ بافت و تداوم زندگی در بافت کهن پدید آید، ساکنین فعلی بهترین سرمایه‌گذاران و حافظان مراکز شهری خواهند بود.

نتیجه‌گیری: مشارکت مردمی و احیای بافت‌های

فرسوده شهری

احیای بافت‌های فرسوده شهری به ویژه در مراکز شهرهای بزرگ متولیان است که نمی‌تواند جدا از اصلاح سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی شکل گیرد. سیاست‌گذاری‌ها وقتی می‌تواند متراکم باشد که از مردم حمایت کند تا خود بتوانند آنچه را که قادرند انجام دهند، خاصه آنکه در مراحل نوسازی و احیای اندام‌های فرسوده شهری، ایجاب زیربنای سالم اقتصادی و برطرف کردن فقر مادی قشرهای ساکن آن، دست کم این امید را به وجود می‌آورد که طرح‌هایی از این دست، نیمه‌کاره نخواهد ماند. اینکه برای نگهداری یا بازسازی بافت‌های قدیمی، می‌بایست بر بودجه دولت تکیه داد، به نظر دور از واقعیات است. اما اگر در نظر داشته باشیم که در اکثر مراکز

شهری، به علت وجود مجموعه‌های اقتصادی مستثنی (به ویژه بازاریابی توان از پشتوانه مالی جهت اجرای طرح‌های نوسازی بهره برده، نوعی مشارکت به دست می‌آید که در یک سوی آن کارگزاران امور شهری و بودجه‌های عمومی قرار دارد و در سوی دیگر، سرمایه‌دارانی که به نحوی ارتباط خود را با این مراکز حفظ کرده و ترجیحاً بقای خود را در این مجموعه‌ها جست‌وجو می‌کنند. ارزیابی مشارکت ساکنین و کسانی که در مجموعه بافت کهن و مراکز شهری صاحب امتیاز و سرمایه هستند، در برنامه‌ها و حتی اجرای طرح‌های نوسازی، قبل از هر گونه تصمیم‌گیری لازم است.

طرح‌های تفصیلی غالب طرح‌های سازماندهی، نوسازی و بهسازی این بافت‌ها را در نظام برنامه‌ریزی کشور به عهده دارند. اما به نظر می‌رسد نگرش بخشی، از بالا به پایین و بدون بازخورد نقش مردم در فرآیند برنامه‌ریزی و تهیه طرح‌ها، موجب شده است که طرح‌های مذکور به اهداف مورد نظر دست نیابند. بررسی تجارب طرح‌های شهری موفق در دنیا حاکی از بکارگیری به جا و مؤثر راهکارهای ذیل است:

□ بهره‌گیری حداکثر از مشارکت مردم

□ بکارگیری راه‌حل‌های متعدد در مواجهه با مسائل چند وجهی

□ استفاده از بازخوردهای متعدد

□ طراحی منطقی و هماهنگ با خواست‌های گروه‌های ذی‌نفع و ذی‌نفع.

به علاوه سازماندهی برای احیای بافت‌های فرسوده شهری با همکاری تمامی دست‌اندرکاران اجرایی، سازمان‌های دولتی، (شهرداری‌ها، میراث فرهنگی، متخصصان برنامه‌ریزی و طراحان و نمایندگان قشرهای ساکن و سرمایه‌گذاران و بانک‌ها) نخستین قدم در شکل گرفتن نهادی است که همراه و همگام حیات بافت کهن و فرسوده زندگی می‌کند، در آن استقرار دارد و از نزدیک رشد و توسعه آن را احساس می‌کند.

احیا و بازسازی بافت‌های فرسوده شهری بدون جلب مشارکت اجتماعی و دخالت دادن ساکنین این بافت‌ها و مراکز شهری در امور اجرایی و حتی تصمیم‌گیری و ایجاد فضایی توأم با اعتماد و اطمینان حاصل نخواهد شد. لذا ضمن ایجاد این شرایط مناسب باید از دیدگاه‌های ساکنین در احیاء و مرمت این بافت‌ها استفاده نمود.

یادداشت:

- 3- Contribution.
- 4- Organization.
- 5- Empowerment.

منابع:

- انوشته حسن آ. و جریانیان (۱۳۸۰)
- مشارکت و محور سیاسی شهروندان.
- ترجمه طرما عبد، ماهنامه انکلامات سیاسی و اجتماعی، شماره ۱۳۳-۱۳۴، تهران.
- آرکیده صنعتی و فناوریهای نواری (۱۳۸۳) - توسعه و استقرار مراکز جدید
- خانه و زمین ایران - تهران - شهری
- تهران، پرونده (۱۳۷۶) - مسائل شهروندی
- مشارکت رهن روستاییان تهران، مؤسسه پژوهش‌های برنامه‌ریزی و اقتصادی کشور برای ویرانه‌شناسی
- پیکسوت (۱۳۷۵) - بازسازی توسعه و توسعه اجتماعی ترجمه احمد ساجدی، تهران
- رفیعی، خورشید (۱۳۷۳) - نظریه‌های جامعه شناسی در مورد توسعه، ترجمه محسن کلاهی، تهران
- راهبردی مؤثرتر است، مخلص جنواد (۱۳۸۳) - توسعه و بازسازی - تهران - انتشارات مازن
- سید آروین، سی (۱۳۷۸) - تغییر اجتماعی و توسعه، ترجمه محمود حبیبی مفاهیمی، تهران، انتشارات پژوهش‌گانه مطالعات راهبردی
- قدرتی، فلامینیا و نیازی، محسن (۱۳۸۳) - جامعه شناسی مشارکت تهران، انتشارات پردیس





نقش مهندسی ارزش در مدیریت و توسعه پایدار شهری

• جعفر ستایش ولی پور
کارشناس ارشد حمل و نقل
• سید عارف موسوی
کارشناس دفتر آموزش (اسامان)

نماینده (Bristo، ۱۹۹۶) امروزه برخورد و نگرش سیستمی تحت عنوان مهندسی ارزش مطرح گردیده که این مقوله یا توجه به مزایای آن، از اهمیت به سزایی برخوردار شده است و به عنوان یکی از مؤثرترین روشهای ارزیابی برای شناسایی و حذف هزینه های غیر ضرور، انتخاب روشهای بهینه در فعالیتهای مختلف، کوتاه کردن زمان اجرا و بهینه سازی در مراحل مختلف طرح، شامل طراحی، ساخت، بهره برداری و نگهداری مورد استفاده قرار می گیرد. تجربه جهانی نشان می دهد که هر واحد هزینه برای مهندسی ارزش، ۱۵ تا ۲۵ واحد صرفه جویی

۱- مقدمه

مهندسی ارزش روش قدرتمندی برای حل مسایل، کاهش هزینه ها و بطور همزمان بهبود عملکرد و کیفیت است که با شناسایی و ارتقای شاخص های ارزش و بکارگیری خلاقیت، رضایت مردم را افزایش می دهد و با نگرش سیستمی، کارکردهای اصلی و فرعی خدمات را شناسایی کرده و ارزش هر کارکرد را نزد مردم مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهد. همچنین به عنوان یک ابزار مدیریتی در تعیین بهترین روش ایجاد این کارکرد، می تواند به مدیران شهری کمک

در پی دارد از آنجا که در کشور ما طرحهای بزرگ مختلف و متنوعی در شهرها در حال اجرا است اعتبارات زیادی را به خود اختصاص می دهند. استفاده از مهندسی ارزش در مراحل مختلف این طرحها امری ضروری است. توسعه کاربرد مهندسی ارزش در سالهای اخیر مربوط به زمینه سازی برای قانونمند کردن آن در مسیر اجرای پروژه ها و ایجاد انگیزه لازم در ارکان پروژه برای حمایت از بکارگیری آن بوده است. در آستانه اجرای برنامه چهارم توسعه و در راستای تحقق اهداف سند چشم انداز بیست ساله توسعه، در کشور ما نیز مهندسی ارزش با اقبال عمومی کارفرمایان طرحها روبرو و با تدبیر مناسب سازمان مدیریت و برنامه ریزی از جایگاه ویژه ای در فرآیند مدیریت پروژه برخوردار گشته است. مدیریت شهری بخصوص شهرداری ها به عنوان نهاد های بزرگ خدمات رسانی که عمده فعالیتهای آن دارای خصوصیات فوق می باشد به شدت نیاز مند بهره گیری از مهندسی ارزش در حوزه فعالیتهای خود خصوصا فعالیتهایی که ماهیت خدماتی دارند، می باشد. لذا بکارگیری مهندسی ارزش به عنوان یک فعالیت عمده و مکرر شهرداری ها که همانا خدمات به مردم می باشد امری ضروری می باشد.

۲- کلیات

۱-۲ دلایل نگرش به مهندسی ارزش

مهندسی ارزش یک روش منسجم برای رسیدن به بالاترین ارزش به ازای هر واحد پولی هزینه شده است. تا کیفیت، ایمنی، قابلیت اطمینان و قابلیت نگهداری حفظ و یا ارتقا یابد (Dell'Isola ۱۹۹۷).

مهندسی ارزش، یک تکنیک مدیریتی کارآمد در عرصه بهینه سازی طرحها، خدمات و پروژه های عمرانی و صنعتی است. کارایی فراوان این رویکرد طی تاریخچه موفقیت آمیز ۶۰ ساله در دنیا و سابقه هفت ساله آن در کشور به اثبات رسیده است. یکی از محورهای اصلی توانمندی مهندسی ارزش، عبور از الگوهای متعارف، نگاه به مسأله و چارچوب شکنی در حل آنها است. این تکنیک سعی دارد توجه عوامل طرح را به یک نگاه جدید و پسا از زاویه ای نو معطوف دارد. مهندسی ارزش تلاشی است سازمان یافته که کارکردهای کالاها و خدمات را تحلیل میکند. در این تلاش، راه و روشهایی جستجو می شوند که بتوانند کارکردهای ضروری و ویژگیهای مورد نیاز محصول را همراه با سودآوری تولید آن تامین کنند (۱۹۹۸، Kaufman).

یکی از ویژگیهای مهندسی ارزش کارایی آن در تمامی عرصه ها است؛ زیرا اولاً این روش مبتنی بر کار تیمی بوده و ثانیاً استفاده از خلاقیت یکی از مهمترین مراحل آن است. همچنین مهندسی ارزش به علت ماهیت کارکردگرا بودن آن در هر صنعتی که محصول آن دارای کارکرد باشد قابل استفاده

می باشد به عنوان نمونه بر طبق آمارهای به دست آمده، در آمریکا در ۹۰ درصد پروژه های حمل و نقل و راهسازی و ۲۵ درصد پروژه های ساختمانی، مهندسی ارزش مورد استفاده قرار می گیرد (نشریه انجمن مهندسی ارزش ایران، ۱۳۸۴).

این روش با برنامه کار نظام مند و دقیق خود در حین توجه ویژه به خلاقیت و نوآوری، به دنبال کشف کارکردهای غیر ضروری طرح ها و ارائه راهکارهای حذف و تعدیل آنها با هدف ارتقاء شاخص ارزش می باشد. شاخص ارزش، مفهومی کلیدی و جامع تر از صرفاً کاهش هزینه است.

انجمن مهندسی ارزش آمریکا (SAVE) بدین صورت مهندسی ارزش را تعریف نموده است: مهندسی ارزش مجموعه تکنیک های نظام مند و کاربردی است که برای تشخیص کارکرد یک محصول / انجام خدمت و تولید آن کارکرد ها با حداقل هزینه می باشد (سایت مهندسی ارزش آمریکا).

موسسه FAR در بند ۵۲،۲۲۸ این گونه بیان می کند مهندسی ارزش یک کوشش سازمان یافته برای تحلیل عملکرد سیستم ها، تجهیزات، خدمات و موسسات به منظور رسیدن به عملکرد واقعی یا کمترین هزینه در طول عمر پروژه است که سازگار با کیفیت و ایمنی مورد نظر است. مهندسی ارزش از جمله تکنیک های مطرح و موفق در زمینه تخصیص بهینه بودجه و صرفه جویی در هزینه طرح ها در طول عمر پروژه می باشد. مهندسی ارزش یک تکنیک بسیار کارا و مهم برای مصرف بهینه بودجه تخصیص یافته است این روش در واقع تکنیکی برای افزایش ارزش یک پروژه، ارضای نیاز مصرف کننده با حداقل هزینه و نیز اجرای پروژه در کوتاه ترین زمان ممکن و با حفظ کیفیت و مطلوبیت مورد نظر است. هدف اصلی بهینه سازی ارزش یک پروژه در مرحله طراحی از طریق راه کارهای عملی و انتخاب بهترین راه حل برای رسیدن به اهداف پروژه با حداقل هزینه در طول عمر پروژه است. مطالعه بر روی موضوع مهندسی ارزش در طول جنگ جهانی دوم در اثر کمبود مواد اولیه و برای اولین بار در اواخر ۱۹۶۰ توسط "لارنس دی مایلز" مخترع آنالیز ارزش در شرکت جنرال الکتریک آغاز شد. برخی از کشورهایی که مهندسی ارزش مورد توجه آنها واقع شده است:

□ نیروی دریایی استرالیا در سال ۱۹۶۶ آغازگر این رویکرد در این کشور بوده است.

□ کشور ژاپن که مهد کیفیت و کوچک سازی است تاکنون به بیش از یک میلیون نفر از مهندسی خود، تکنیک های مهندسی ارزش را آموزش داده است.

□ در کشور عربستان از دهه ۸۰ میلادی تا کنون صدها طرح عمرانی و صنعتی مورد مطالعه مهندسی ارزش قرار گرفته است. در ایران نیز مهندسی ارزش در سال های اخیر مورد توجه جدی واقع گردیده است. انگیزه اولیه برای توجه به رویکردهای

ارزش محور در ایران نه از ساختگاه نیاز صنعت (مانند آمریکا) بلکه براساس مطالعه و گنکاش وضعیت نامناسب پروژه های عمرانی توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی و از یک جایگاه قانونی در سال ۱۳۷۹ صورت گرفته است. خوشبختانه این تکنیک موثر از همان سال به طور جدی در کشور مورد توجه قانونگذاران و بخشهای اجرایی بوده به طوری که در دو قانون برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ۵ ساله سوم (بند ج ماده ۶۱) و چهارم (بند ج ماده ۳۱) به اهمیت موضوع اشاره جدی شده است.

همچنین در چندین قانون بودجه سالانه کشور از جمله بند ص تبصره ۲۰ قانون بودجه سال ۱۳۸۶، استفاده از مهندسی ارزش در پروژه های بالای ۱۰۰ میلیارد ریال الزامی است.

۲-۲ تفاوت مهندسی ارزش با روش های معمول کاهش و کنترل هزینه

مهندسی ارزش به عنوان شیوه ای کارآمد برای شناسایی و حذف هزینه های غیرضروری و کوتاه سازی زمان اجرا و بهینه سازی یافته برای اصلاح، بازنگری و نوآوری در فرآیند اجرای پروژه هاست. بهترین زمان برای شروع مهندسی ارزش در یک پروژه تقریباً زمانی است که ۲۵-۳۵ درصد طراحی انجام شده باشد (Jagannathan, ۱۹۹۶) (نازنگات کلیدی که مهندسی ارزش را از دیگر روش ها برای حل مسائل عادی مهندسی جدا می سازد، می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- تجزیه و تحلیل عملکرد؛
- تلاشی خلاق برای به وجود آوردن طرح های جایگزین بیشتر؛

- توزیل نقادن عملیات اجرایی مورد تقاضا؛
- اختصاص هزینه ها برای اجرای هر کدام از عملکردها ؛

در میان روش های گوناگون مورد استفاده برای حل مسائل ، فقط مهندسی ارزش است که ما را به سوی استفاده از روش های های فکری خلاق برای آنالیز عملکرد سوق می دهد. از قابلیت های مهندسی ارزش تجمع فعالیت ها و روشها به صورت منسجم و هماهنگ همراه با بهترین شیوه بکارگیری می باشد. این موضوع از طریق برنامه کاری کنترل می شود . آنچه که مهندسی ارزش را موثر می سازد ، استفاده از روش های خلاق در زمان های مناسب است . مهندسی ارزش صرفاً مهندسی خوب، و یا یک برنامه پیشنهادی یا برنامه کاری تکراری و روزمره نیست ، بلکه یک رویکرد مستقل و هدفمند برای برخورد با پروژه هاست . از این رو باید توجه داشت که انجام مطالعات مهندسی ارزش خود نیز دارای هزینه است و باید نسبت به میزان صرفه جویی که در هزینه ها به وجود می آورد قابل توجه باشد .

۲-۳ ضرورت پرداختن مهندسی ارزش در مدیریت شهری

مهندسی ارزش دارای تاریخچه قابل ملاحظه و طولانی در کاربرد صنایع ساخت و ساز، مسائل اقتصادی، زیست محیطی می باشد، در این راستا مهندسان نقش قابل توجه ای برای ایفا کردن نقش مهندسی ارزش در فهم و درک این موضوع برای توسعه شهرهای مدرن دارند. این نقش به همراه توسعه تکنولوژیکی روبه افزایش که شهرهای مدرن ارائه می دهند افزایش یافته است، نه تنها فقط در ساخت و ساز بلکه در زیرساختهای حیاتی که مهندسیین برای حمایت از جنبه های مختلف که ما اکنون آن را برای تضمین زندگی معاصر شهری می شناسیم حائز اهمیت می باشد. همچنین امروزه، خواسته های پیچیده روبه افزایش توسط جوامع شهری همانند آموزش، توسعه روش های زندگی، به عهده متخصصان مهندسی ارزش قرار گرفته است (Bristo, ۱۹۹۶). یک مهندس ارزش سوگند یاد می کند که: زمین را که زادگاه و مادر انسانهاست، قراموش نکرده و کاری انجام ندهد که فره ای از امکانات و منابع آن بیهوده صرف شود یا بر محیط زیست خدشه ای وارد آید (سوگند نامه مهندسی ارزش، ۱۳۸۴). لذا استفاده از این دیدگاه در طرحهای شهری علی الخصوص طرحهای خدماتی به عنوان یک تمهید و ضرورت مطرح بوده و خدمت به شهروندان و کسب رضایت آنان، تامین منافع جمعی، حفظ محیط زیست و بهبود محیط شهری، توسعه پایدار جزو وظایف اخلاقی هر مهندس ارزش در مدیریت شهری می باشد. به منظور حفظ ارزشهای موجود و ایجاد ارزشهای جدید و نیز بالابردن ارزش افزوده طرحها می توان ضرورت استفاده از مهندسی ارزش در طرحها را در ۴ دسته کلی ذیل تقسیم بندی نمود:

۱-۲-۳- ضرورت های اقتصادی

کمبود منابع و محدودیتهای تامین و استخراج مواد اولیه، انسانها را به سمت استفاده بهینه از منابع، صرفه جویی و استفاده مجدد از مواد سوق داده است. از سوی دیگر افزایش روزافزون هزینه ها ما را وادار می کند تا با حفظ ارزشهای موجود و ایجاد ارزشهای جدید در نتیجه اجرای بهینه طرحها، در جهت کاهش هزینه ها تلاش نماییم. اصول مهندسی ارزش و دیدگاه اقتصادی آن در حذف عملکردهای غیرضروری و لزوم بردن هزینه های بنهان طرحها ما را در جهت تحقق این هدف یاری می رساند .

۲-۲-۳- ضرورت های فنی

به طور ذاتی در فلسفه مهندسی ارزش تمام خصوصیات لازم و ضروری اجزاء مورد توجه قرار دارد و گزینه ها به گونه

جدول شماره ۱- تفاوت مهندسی ارزش با روش های معمول کاهش و کنترل هزینه

روش های معمول کاهش هزینه	مهندسی ارزش
محصول گرا	کارکردگرا
تمرکز بر تجارب پیشین	بر پایه نو آوری
تمرکز بر تفکر همگرای	هم افزایی تفکر همگرا و و اگر
صرفاً "جل مساله"	تعمیر چارچوب ها
بررسی هزینه اجرای طرح	بررسی هزینه کارکرد ها
استفاده مستقل از تخصص های مختلف	استفاده از تیم چند تخصصی و هم افزا
تمرکز بر کاهش هزینه ها	تمرکز بر ارتقاء شاخص ارزش
توجه خاص بر هزینه های سرمایه گذاری	توجه به هزینه های طول عمر

منبع: Yazdani, 2008

کیفیت مطلوب برخوردار باشد. همچنین حفظ زمان خدمت، تحویل به موقع، انجام کامل قوانین اقتصادی و زیست محیطی نیز از شرایط اصلی شهرداری ها برای موفقیت بیشتر به خصوص برای حفظ رضایت مندی مردم می باشد (Wright, 2001). مدیران شهری برای پاسخگویی به نیاز مردم خود با محدودیت منابع روبرو هستند. بنابراین هر شهرداری می تواند فرایند و روشهای مقرون به صرفه (کاهش دهنده هزینه) را به کمک مهندسی ارزش شناسایی کرده و از این طریق تامین خواست مردم را با صرف حداقل هزینه محقق سازد. به طور کلی مهندسی ارزش به عنوان یک ابزار مدیریتی می تواند منجر به نتایج ذیل در مدیریت شهری شود:

- انتقال مفاهیم و قنون مهندسی، برنامه ریزی و مدیریت ارزش
- پایین آوردن هزینه تولید
- استقرار نظام و ایجاد دفتر راهبری مهندسی ارزش
- افزایش سطح عملکرد و کارکردهای پروژههای شهر
- به حداقل رساندن پیچیدگی های تولید
- کم کردن زمان تولید
- ایجاد تجربه انجام مطالعات مهندسی ارزش بر روی پروژههای واقعی و اجرایی
- استفاده از اندیشه ها و خلاقیتها
- تهیه و یا بهنگام سازی آیین نامه ها و دستورالعملهای مهندسی ارزش متناسب با نیازهای خاص شهرداری
- تامین کامل نیازهای مردم و افزایش رضایت آنها
- افزایش رضایت و انگیزه همکاران به واسطه افزایش سطح عملکرد آنها
- کاهش هزینه، زمان و ارتقای کیفیت به صورت متوازن در اجرای پروژههای عمرانی شهری
- بهینه کردن فرایند های کاری
- کاهش مخارج سرمایه گذاری

ای توسعه می یابند که نیازی به کاهش کیفیت، ایمنی، طول عمر، قابلیت اطمینان و جذابیتی که مورد نظر مشتری است، نباشد (جل عاملی و میر محمد صادقی، ۱۳۸۴). همچنین در فاز عملکرد فرایند مهندسی ارزش، عملکرد هر یک از اجزاء تحت بررسی، توسط گروه مهندسی ارزش تعریف و تقسیم بندی می شود و سپس روابط درونی عملکردها ارزیابی می گردد.

تحلیل عملکرد و نحوه برخورد با مسائل وجه تمایز رویکرد مهندسی ارزش از دیگر رویکردهای مدیریتی است که برای کاهش هزینه ها به کار می رود. لذا استفاده از مهندسی ارزش در بعد فنی طرحها به منظور تحلیل و تعیین عملکردهای ضروری و غیرضروری حائز اهمیت بوده و می تواند در کارایی طرحها موثر باشد.

۳-۳-۲- ضرورت های زیست محیطی

امروزه حفظ محیط زیست و بهبود محیط شهری و جلوگیری از هدر رفتن منابع طبیعی یکی از دغدغه های دولتها و مسئولین می باشد و از طرفی اعتراضات گروه های طرفدار محیط زیست و دوستداران طبیعت باعث شده، توجه به مسائل زیست محیطی در کلیه مراحل مطالعاتی و اجرایی طرحها از اهمیت بیشتری نسبت به سایر عوامل برخوردار باشد.

۳-۳-۴- ضرورت های اجتماعی

یکی از تعهدات مهندسان ارزش طبق سوگندنامه این است که امین و خدمتگذار شهروندان باشند و منافع جمعی را قربانی منافع فردی خود نسازند. این امر جز با شناخت نیازهای واقعی و دیدگاههای اجتماعی مردم، تجزیه و تحلیل آنها و اعمال نتایج آن در روند مطالعاتی و اجرایی طرحها محقق نخواهد شد. اصولاً درجهی موفقیت مدیریت شهری بر شناخت مدیران شهری از نیاز مردم و تلاش در جهت برآورده کردن این نیاز استوار است. عرضه خدمت باید رضایت مردم را جلب کرده و از

□ ارتقاء یا ثبات کیفیت (نه کاهش هزینه به قیمت کاهش کیفیت)

از دیگر تاثیرات استفاده از مهندسی ارزش در طرحهای خدماتی شهری می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- جلب مشارکت و همکاری ذینفعان طرح
- ارتقاء و یکسان سازی دانش اعضای تیم
- زمینه سازی برای اجرای توصیه ها و پیشنهادات

۳- کدام ارزش در مدیریت شهری باید به کار برده شود:

اغلب مهندسين ارزش با دیدگاه سنتی ، و مفاهیم مدیریت ارزش مرتبط با آن، ایجاد اقتصادی را به عنوان مهمترین ارزش در نظر می گیرند؛ و این همان ایده ای است که مقصود این مقاله میباشد و قصد داریم به آن بپردازیم. همه ما میدانیم چیزی که برای ما بعنوان یک انسان اهمیت دارد همیشه ارزشترین و اقتصادی ترین نیست؛ و این معمولاً می تواند شامل ایده های ناملموس مانند زیبایی، خوبی و سلامتی باشد. جالب است که چنین ایده هایی آگاهی دهنده مدیریت ارزش باشد مخصوصاً اینکه هدف چنین قرابتی، "توسعه دانش یک ترک جمعی از طرح مشکل و شناختن صراحت یک بیان مورد توافق از اهداف طرح با اقرار دخیل در پروژه" می باشد (Green, 1994).

اهداف طرح همیشه شامل ارزشهای ذهنی است، بنابراین، چیزی که در نظر است به بررسی آن بپردازیم ایده این است که ما باید مهندسی ارزش خود را گسترش دهیم و در محدوده گسترده تری به فکر بنشینیم تنها محدود به ارزش پول از جنبه اقتصادی نباشد و در ارزشهای عمومی تر مانند ساخت و ساز ، حفظ و نگهداری و توسعه شهرهایمان بکار ببریم. حال این ارزشها چه چیزی می توانند باشند هم آنهايي که در حال حاضر به صورت عمومی مورد استفاده قرار میگیرند، و نیز آنهايي که بصورت جزئی هم در حال و هم در آینده بکاربرده می شوند. ابتدا، شاید لازم است که بخودمان یادآوری کنیم که مهندسی ارزش به صورت سنتی چگونه تعریف می شود، گفته می شود که که VE استدلال کردن یک ابزار اثرگذار برای توسعه پایدار و هم ارتقاء طرح می باشد. VE می تواند با تخصیص منابع سرمایه محدود بدون کاهش کیفیت یک پروژه بهینه می کند. یک تیم مهندسی ارزش از پس زمینه های مجزا جمع می شوند و شامل پنج فاز: تحقیق، گمانه زنی، ارزیابی، توسعه، و ارائه توابع پروژه می باشد سپس تیم متخصصان راه حلهایی که توابع را کامل کنند را مشخص می کنند. تیم مهندسی ارزش راه حلها را در پیشنهادهایی فرمول بندی میکنند و تیم طراحی طرحهای معتبر را در طرح بکار می برند. (RTPI, 2001)

آنهايي که درگیر طراحی ساختمان ، طراحی شهری یا برنامه ریزی شهری هستند امروزه شاهد ظهور شراکت مستقیم جامعه در فعالیتهای تغییر شهر در سالهای اخیر بوده اند. مفهوم

ساده است، اگرچه پیاده سازی این روش مشکل است. بصورت ساده، از دو ایده نشأت می گیرد یک چالش برای سلطه گری متخصصین در موارد اثرگذار بر زندگی روزمره افراد معمولی؛ و دیگری آگاهی از این که افراد معمولی حق کنترل چیزهایی که در محل زندگی روزانه آنها اتفاق می افتد را دارند. و نه اینکه ایده های تخصصی آنها را وادار به کاری بکنند

مدیریت شهری، در حال حاضر در غرب در حال ایجاد تغییرات در چگونگی مدیریت شهری سنتی و فرضیه سازی دوباره است. بعبارت دیگر ارزشهایی از اموری که معمولاً بعنوان فرایند تکنیکی و بروکراتیک در نظر گرفته می شدند به چالش کشیده شده است و ایجاد تغییرات در حال اجراست بنابراین فرایند های طراحی، سیاستها و خروجیها ، نیازمند این هستند که بیشتر شامل توجه و احترام به تفاوتها، مشخصاً جنسیت و قومیت باشد؛ تا نقشهای اجتماعی و خاص را کاهش دهد و مشکل جدیدی ایجاد نکند. سیاستهای مدیریت شهری با توجه به مهندسی ارزش باید نیاز تمامی مردم را در نظر بگیرند از افراد جوانتر تا مسن ترها، فقرا و ثروت مندان، آنهايي که جایجایی کمتری دارند و آنها که جایجایی بیشتری دارند، زن و مرد، و افراد متعلق به فرهنگهای متفاوت و اقوام و فرهنگ های متفاوت که در شهرها وجود دارند (Bristo, 1996).

۴- نتیجه گیری:

با توجه به نتایج حاصل از اجرای طرح های آزمایشی و تجربیات حاصل از آن و موفقیت و اثبات کارایی مهندسی ارزش در دنیا، استفاده از مهندسی ارزش در مدیریت شهری بخصوص حمل و نقل، ترافیک شهری و ... از اهمیت زیادی برخوردار بوده و به نظر می رسد طراحی و اجرای طرحهای شهری با رویکرد مهندسی و مدیریت ارزش ضروری بوده و لازم است با برنامه ریزی های دقیق استفاده از این دیدگاه در کلیه طرحها نهادینه شده و مورد استفاده قرار گیرد . با توجه به اینکه شهرداریها یکی از نهادهایی است که دارای وظایف خدماتی فراوانی می باشد و بطور ویژه در حوزه های خدماتی در زمینه تنظیف و پاکیزه سازی، زیباسازی و آراستگی شهر ، آتش نشانی و خدمات ایمنی ، امور گورستانها ، سامانه های صنایع و مشاغل شهر و برخی مسائل بهداشتی سطح شهر و ... به شهروندان می باشد تنوع و پراکندگی، تخصصی بودن وظایف و ارتباط گسترده با مردم ، هزینه های مصرفی بالا، استمرار و تکرار زیاد عملیات انجام شده ، ضرورت توجه به رضایت مندی شهروندان- که حتی ایجاد سیاسی و حکومتی نیز به خود می گیرد- و نیز عدم وجود رقابت از برجسته ترین عواملی است که ضرورت انجام و پرداختن به بحث مهندسی ارزش را در این حوزه مورد تاکید قرار می دهند. بنابراین مهندسی ارزش به طور موفقیت آمیزی در فرآیند ها ، روش ها ، کانالهای نرم

افزایی و - امور شهری به کار می رود و برای موفقیت در اجرای مهندسی ارزش باید موانع را از میان برداشت، مدیران و مهندسان از تکنیک های مفید بی شماری در حل مشکلات مربوط به موسسه خود بهره می جویند که برخی از آنها عبارتند از مهندسی ارزش، مهندسی مجدد (BPR)، تولید درست، و باموقع (JIT)، QFD، کایزن و... که تمامی آنها برای ارتقا سطح عملکرد سازمان ها می باشد. هر یک از تکنیک های فوق می توانند منجر به افزایش سطح عملکرد سازمانی و در نتیجه موفقیت در بازار رقابتی گردند اما نکته مهم این است که کدام یک از آن تکنیک ها بر دیگری مقدم بوده و کاربرد هر یک کدام است، در چه زمانی و مکانی باید از آنها استفاده نمود و ارتباط میان این فنون کدام است، بنابراین باید معیار انتخاب VE که همان بالا بودن بهای تمام شده نسبت به عملکرد محصول می باشد را مدنظر قرار داد. متأسفانه اغلب مدیران شهری یا هیچ شناختی از تکنیک های نامبرده ندارند و یا اگر دارند، بسویار کلی می باشد به طوری که از ارتباط میان آنها آشنایی نداشته و تقدم هر یک را بر دیگری نمی دانند و نیز با کاربرد صحیح و نایسته آنها آشنا نبوده و نمی دانند که هر یک از آنها را در چه زمانی و به چه منظوری به کار گیرند.

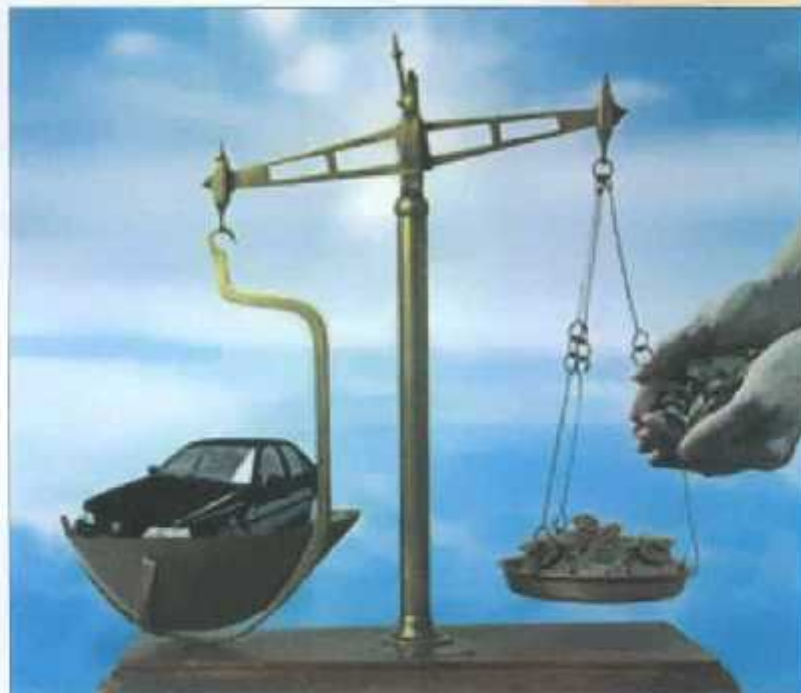
۵- پیشنهادات:

- با توجه به موارد فوق جهت رفع موانع و قهچم بیشتر مهندسی ارزش در مدیریت شهری موارد ذیل پیشنهاد می گردد.
- استفاده از تجربیات سایر کشور ها با توجه به حفظ ارزش ها:
- انتقال مفاهیم و فنون مهندسی ارزش در بین مدیران شهری؛
- فرهنگ سازی، بستر سازی و پیاده سازی مهندسی ارزش در شهرداری ها؛
- نوشتن مقاله های دوره ای در خصوص شناسایی مهندسی ارزش؛
- برگزاری سمینارها در خصوص اهمیت مهندسی ارزش در مدیریت شهری؛
- برگزاری کارگاه های آموزشی در رابطه با تاثیر مهندسی ارزش در توسعه پایدار شهری؛
- برگزاری سخنرانی ها و جلسات برای مدیران شهری؛
- مطالعات هدایتی و کاربردی نمودن مهندسی ارزش در مدیریت شهری.

منابع:

انجمن مهندسی ارزش ایران، خبرنامه
شماره ۱۰، پیش شماره ۱، ۲۰۰۷
روش به کارگیری مهندسی ارزش ترجمه
حیل عالمی، محمد سعید میرمحمد
صافقی، طریقه چاپ چهارم، انتشارات
فروت، ۱۳۸۳.
سنگدلنامه مهندسان ارزش، نشر به
تخصص انجمن مهندسی ارزش ایران،
شماره ۸، صفحه ۵۷، بهار ۱۳۸۴.

4. Bristow, Roger, Value and value Engineering For City Planning in the Twenty-First Century; Graduate Institute of S. Urban Planning, UK, 1996.
Knaflitz, J. Jerry, Competitive Advantage, Value Management, creating Crisp, publication, 1998
6. Dell'Isola, Alphonse, Value engineering: practical approach, R. S. Means, 1997.
7. farashahr.ir/id/1/index.php
8. Green, S. D Beyond value Engineering: SMART value Management for Building, 1994
9. jagannathan, G, Application of VE in non-manufacturing areas, international conference proceedings, 1996
Royal town planning institute, www.rtpi.org.uk 10.
11. Wright, M (2001), Keeping Top Management Focused on Security, Computer Fraud and Security, (2001).
www.value-eng.org 12.



نگرشی بر نظام سلسله مراتبی (پایگان) شهرهای استان قزوین (پالشنا و اهبزدها)

علی ایبائلو

کوشش‌ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

حد و مرز و ایجاد تعادل در این الگوی توزیع، مطالعه در نوع پراکندگی، شبکه شهری، نظام سلسله مراتبی، نوع عملکردها و نقش آنها ضرورت پیدا می‌کند. در این میان بخشی از این مطالعات به بررسی روابط شهرها نسبت به یکدیگر می‌پردازد تا بدین طریق از روابط سلطه‌ی کلان شهرها و شهرهای مسلط در درون مجموعه ای از شهرهای بزرگ و کوچک آگاهی پیدا کرده و حتی الاضکان نظم شهرنشینی و تمرکز شهری را به گونه ای که با اهداف توسعه فضایی و برنامه ریزی های مکانی تطبیق حاصل کند، انتظام بخشد. در ادامه در جهت بسط وضعیت فوق، به مطالعه موردی نظام شهری استان قزوین به عنوان بخشی از نقاط محوری کشور خواهیم پرداخت که البته مطالبی مصوبات هیات وزیران به عنوان یکی از ۶ مجموعه ی شهری کشور به رسمیت شناخته شده است.

پایگان

در مباحث علمی و تئوری های برنامه ریزی شهری، بهترین شکل سازماندهی فضا و ایجاد سلسله مراتب، ایجاد شهری است که در آن توزیع کالا، خدمات، انتقال فناوری های جدید و روش های گوناگون زندگی، در کل جامعه صورت بگیرد (ایبائلو: ۱۳۸۶: ۳۹). در صورتی که امروز نفوذ عواملی متعدد باعث به وجود آمدن نقاط ثقل و شبکه ای از مکان های مرکزی یا شهرهای بزرگ و کوچک شده که نقاط اطراف خود را به طور شدید تحت نفوذ قرار داده است.

تحولات اقتصادی و دخالت‌های انسانی باعث پیدایش قطب های بزرگ صنعتی و شبکه ای از شهرهای بزرگ یا «شهر-منطقه ها» گردیده و بدین ترتیب نظم فضایی خاصی را در سطح ناحیه ای، ملی و جهانی به وجود آورده است (نظریان: ۱۳۷۰: ۲۵). ورود در روابط سیستماتیک این شهرها و به ویژه

تمدن بشری در آغاز قرن بیست و یکم با شتاب بیشتری به سوی شهری شدن می‌رود. به طوری که جهان بیشتر و بیشتر در حال تبدیل شدن به دنیایی از شهرها است و این شهرها به طور فزاینده ای در کشورهای در حال توسعه قرار دارند. این گونه توسعه شهری «در کشورهای در حال توسعه، به افزایش پی در پی یا شدید نابرابری ها در بین مناطق و شهرها منجر شده و ناگزیر جستجوی شرایط بهتر زندگی و مهاجرت را در پی داشته است» (Bergman et al, ۲۰۰۴: ۱۹۲). در این میان رشد سریع شهرنشینی در همه شهرها به طور متعادل صورت نگرفته و عمدتاً شامل شهرهای بزرگ و پایتخت ها بوده است. تمرکز جمعیت در کلان شهرها تا آنجا پیش می‌رود که حتی در بعضی از کشورها ۵۰ درصد جمعیت شان را شامل می‌شود. کشور ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده و روندهای کمی نشان می‌دهد که تحولات جمعیتی کشور در سه دهه ی گذشته با شهرنشینی شتابان و عوارض ناشی از آن روبرو بوده است. نسبت جمعیت شهرنشین کشور از ۳۱/۴ درصد در سال ۱۳۳۵ به ۶۸ درصد در سال ۱۳۸۵ رسیده است. در همین دوره تعداد شهرها (طبق تعاریف رسمی) از ۱۹۹ شهر در سال ۱۳۳۵ به ۱۰۱۵ شهر در سال ۱۳۸۵، یعنی بیش از پنج برابر، افزایش پیدا کرده است.

این در حالی است که تمرکز فعالیتها و سرمایه در اطراف همه شهرها به یک اندازه نبوده و برخی از شهرها از چنین امتیازاتی برخوردار بوده و هستند؛ طبیعی است که حرکت جمعیت نیز به سوی این نقاط خواهد بود. این الگوی توزیع جمعیت، زمینه پیدایش خلاء جمعیتی و کارکردی را در سطوح میانی و پایین کانونهای شهری، به وجود آورده و در نظام سلسله مراتب شهری، کشور را با مشکلاتی روبرو می‌سازد. به دنبال یافتن راه حلهایی برای جلوگیری از تمرکزهای بی

نقش و اهمیت آنها تحقیق در مقایسه آنها را ایجاد می کند که نتیجه منطقی آن باید به یک طبقه بندی منجر گردد. این طبقه بندی می تواند بر مبنای نقش آنها یا مشخص کردن بعضی از شهرها بر مبنای سطوحی از ویژگیهای اقتصادی- اجتماعی و خدمات عمومی استوار باشد. از این رو «یک شبکه شهری که به تبع شرایط جغرافیایی با نظم فضایی شکل گرفته است، می تواند از نظر کمی (تعداد جمعیت) و یا از نظر کیفی (اهمیت و نقش آنها) طبقه بندی شده و در نظمی از یک پایه و ارتفاع در ردیف یا مرتبه ای پشت سر هم قرار گیرند که اصطلاحاً به نام سلسله مراتب شهری نامیده می شود.» (نظریان؛ ۱۳۷۳: ۶۸) به عبارت دیگر «سلسله مراتب شهری در واقع نوعی رده بندی و پشت سر هم آوردن منظم مراکز شهری می باشد که بر حسب اهمیت و بر اساس عوامل کمی و کیفی صورت گرفته است. این مراکز بر مبنای تعداد جمعیت و مرتبه منظم می شوند.» (فرید؛ ۱۳۸۰: ۲۸۸)

در نظام سلسله مراتب شهر های یک کشور، غالباً بزرگترین شهر و پایتخت آن به لحاظ برخورداری از ویژگی های خاص، در بالاترین رتبه قرار می گیرد که آن را «نخست شهر» می نامند (پهروز، ۱۳۷۱: ۱۶). در سال ۱۹۳۹، برای اولین بار عنوان نخست شهر (شهر مسلط) بوسیله مارک جفرسن وارد مباحث جغرافیایی شد. نخست شهر، شهری است که از نظر میزان جمعیت یا کارکرد بر دیگر شهر های یک کشور تاثیر می گذارد. به عبارت دیگر، نخست شهر به شهری گفته می شود که حداقل دوبرابر دومین شهر یک کشور جمعیت داشته باشد (شکویی؛ ۱۳۷۳: ۳۸۶ و ۴۸۵). دو پایتخت در این زمینه اظهار می کند که نخست شهر به معنای بزرگترین شهر یک کشور بوده و مهمترین نماینده ی فرهنگ ملی است و همچنین به عنوان یک مکان شهری غالب در یک کشور، در بالاترین رده ی سلسله مراتب شهری آن کشور قرار داشته و شهر پایتختی نیز می باشد (De Blij et al, ۱۹۵۰: ۵-۲). دیکنسون نیز ضمن اشاره به نظام سلسله مراتبی اکثر شهرهای آمریکای جنوبی و آفریقا، نخست شهر را نشانه ای از عدم توازن شهری می داند (Dickenson et al, ۱۹۹۶: ۲۲۶). در واقع، معمولاً تاکید بر این است که چنین پدیده ای در کشورهای در حال توسعه بروز کرده و غالباً در مقیاس منطقه ای رخ می دهد. از این رو باید به عنوان مسأله ای بسیار مهم تلقی شود (پاتر و لوید ایونز؛ ۱۳۸۴: ۱۰۹۴). در ایران نیز همانند اکثر کشورهای در حال توسعه، به دلیل سیاست های خاص دولت، در اکثر مناطق و استان های کشور می توان عدم توازن شهری و توزیع فضایی ناموزون جمعیت را مشاهده کرد. به نحوی که مراکز استان ها نسبت به شهر های دیگر حالت بزرگ سری یا ماکروسیال دارند و در سطح این مناطق پدیده نخست شهری به وجود آمده است (ایتانو؛ ۱۳۸۶: ۳۹). البته

لازم به ذکر است که نخست شهری زمانی فاجعه آمیز خواهد بود که در یک کشور با ساختار های ساده اقتصادی- اجتماعی، امکانات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی آن در یک نقطه ی شهری متمرکز شود که در این صورت، چنین نقطه ای به شکل غیر قابل تحملی بر شبکه شهری سنگینی می کند و موانع زیادی را در توسعه ی ناحیه ای کشور به وجود می آورد. از همین زاویه است که بی افد. هاسلایتر این قبیل شهر ها را شهر انگلی می نامد. به عقیده ی او شهر انگلی بر خلاف شهر مولد، مانع رشد اقتصادی نواحی پیرامون خود می شود (Potter et al, ۱۹۹۸: ۳۴)

به این ترتیب، به نظر می رسد که عمده ی نخست شهرها در استان های مختلف کشورمان حالت انگلی دارند؛ زیرا که از رشد و توسعه ی نواحی پیرامون خود جلوگیری کرده و باعث می شوند که حلقه جمعیتی و کارکردی در سطوح میانی و پایین کانون های شهری به وجود آید. همچنین نقش رهبری حیات اقتصادی- اجتماعی استان ها را بر عهده گرفته و نفوذ بی قید و شرطی بر سایر فضاهای شهری یک استان خواهند داشت. یکی از علل توسعه و رشد بیش از حد بعضی از نقاط شهری، سیاست های خاص دولت ها در توسعه ی برخی از نقاط خاص به منظور ایجاد مکانهای شهری غالب در سطح کشور است که به عنوان نمونه ی چنین مکان هایی می توان به شهر قزوین اشاره کرد. بنابراین عوامل جغرافیایی و سیاستهایی که با اهداف خاصی و یا نادرست باعث پیدایش الگوی توزیع نامتوازن در سطح سرزمین می شوند، به نوبه ی خود افزایش هزینه ها و بودجه های عمرانی در نقاط غالب (نظیر شهر قزوین) و در مقابل، کاهش بودجه های عمرانی به دلیل سهم کمتر از جمعیت و فعالیت در سایر فضاهای شهری (نظیر شبکه ی شهری استان قزوین) را به دنبال دارند و زمینه ی بروز رکود نسبی در سطح شهر های کوچک و میانی را به وجود می آورند.

توزیع فضایی جمعیت در نظام شهری استان قزوین

بررسی ها نشان می دهند که توزیع جمعیت در نقاط شهری استان از الگوی خاصی تبعیت نمی کند. شهر قزوین در طول سالهای ۱۳۳۵ تا ۱۳۸۵ در کنار مرکز استان بودن، نخست شهر منطقه نیز بوده و تمایل به تمرکز را نشان داده است. در طول این دوره، سکونت گاه های بسیاری در استان به رده ی شهری وارد شده اند که حاصل آن، افزایش شمار شهرها از ۳ شهر به ۲۲ شهر در سال ۱۳۸۵ بوده است.

در دوره ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵، تغییری در تعداد شهرهای استان به وجود نیامد و افزایش مورد بحث در نظام شهری استان عمدتاً از سال ۱۳۴۵ به بعد حاصل شده است. در دوره ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۵ یک شهر (اسفرورین) بر نقاط شهری استان افزوده شد که از

نظر رده ی جمعیتی، در طبقه ی شهرهای بسیار کوچک قرار داشت. در دهه بعد، به موازات روند شهرنشینی در کل کشور، بر تعداد شهرهای این منطقه نیز افزوده شد از ۷ شهر موجود در سطح استان در این دوره، طبقات جمعیتی ۱۰ تا ۴۰ هزار نفر با ۳ شهر، بیشترین تعداد را به خود اختصاص داده بودند. در سال ۱۳۶۵، برای اولین بار در شبکه شهری استان، شهری با بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت (قزوین) نمایان شد که به تنهایی بیش از نیمی (۶۰/۲ درصد) از جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده بود. همچنین کمترین درصد جمعیتی در این دوره متعلق به گروه جمعیتی کمتر از ۵ هزار نفر (۲/۶ درصد) بود که علیرغم افزایش تعداد شهرها، با روند نزولی جمعیت همراه بود.

توجه به جدول ۱، بیشترین درصد این نقاط با ۲۵ درصد، متعلق به گروه های جمعیتی ۵ تا ۱۰ هزار نفر و ۲۰ تا ۵۰ هزار نفر بود. در این دوره تعداد شهرهای کوچک کاهش یافت و درصد جمعیتی این گروه از شهرها با ۵/۵ درصد کاهش نسبت به سال ۱۳۶۵، به ۱۵/۷ درصد رسید.

اما در سال ۱۳۸۵، گروه جمعیتی شهرهای بسیار کوچک نسبت به سایر طبقات شهری شاهد تغییرات عددی گسترده ای بود. به طوری که ۸ شهر از ۱۲ شهر وارد شده به نظام شهری استان قزوین در این طبقه جمعیتی قرار گرفتند. این شهرها با وجود افزایش تعدادشان، از نسبت جمعیتی کمتری برخوردار هستند و همانند شهرهای کوچک با جامعه روستایی دارای رابطه هستند و اهمیت کمتری نسبت به سایر نقاط در سازماندهی نظام شهری استان دارند.

در سال ۱۳۷۵، نقاط شهری استان به عدد ۱۲ رسید که با

جدول ۱- سطح بندی جمعیتی کانون های شهری استان قزوین طی سالهای ۱۳۸۵ - ۱۳۳۵

ردیف	طبقات جمعیتی	۱۳۳۵			۱۳۴۵			۱۳۵۵		
		تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری	تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری	تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری
۱	کمتر از ۵ هزار نفر	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۲	۵ تا ۱۰ هزار نفر	۱	۳۳/۳	۱۶	۱	۳۳/۳	۱۶	۲	۵۰	۱۷/۴
۳	۱۰ تا ۲۰ هزار نفر	۱	۳۳/۳	۲۰/۲	۱	۳۳/۳	۲۰/۲	-	-	-
۴	۲۰ تا ۵۰ هزار نفر	-	-	-	-	-	-	۱	۲۵	۱۸
۵	۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر	۱	۳۳/۳	۶۳/۸	۱	۳۳/۳	۶۳/۸	-	-	-
۶	۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	-	-	-	-	-	-	۱	۲۵	۶۴/۶
۷	بیش از ۲۰۰ هزار نفر	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	جمع	۳	۱۰۰	۱۰۰	۳	۱۰۰	۱۰۰	۴	۱۰۰	۱۰۰

ردیف	طبقات جمعیتی	۱۳۳۵			۱۳۴۵			۱۳۵۵		
		تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری	تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری	تعداد شهرها	درصد شهرها	درصد جمعیت شهری
۱	کمتر از ۵ هزار نفر	۱	۱۴/۳	۲/۶	۱	۸/۳	۰/۷	۸	۳۳/۳	۲/۴
۲	۵ تا ۱۰ هزار نفر	۱	۱۴/۳	۴/۷	۳	۲۵	۶/۶	۴	۱۶/۷	۴/۳
۳	۱۰ تا ۲۰ هزار نفر	۲	۲۸/۶	۱۱/۳	۲	۱۶/۷	۳/۲	۶	۲۵	۸/۲
۴	۲۰ تا ۵۰ هزار نفر	۲	۲۸/۶	۲۱/۲	۳	۲۵	۱۵/۷	۳	۱۲/۵	۱۴/۷
۵	۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر	-	-	-	۲	۱۶/۷	۲۰	۲	۸/۲	۱۱/۲
۶	۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار نفر	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۷	بیش از ۲۰۰ هزار نفر	۱	۱۴/۳	۶۰/۲	۱	۸/۳	۵۳/۸	۱	۴/۲	۶۱/۳
	جمع	۷	۱۰۰	۱۰۰	۱۲	۱۰۰	۱۰۰	۲۴	۱۰۰	۱۰۰

منبع: استخراج از سامانه های آماری مرکز آمار ایران

از اولین دوره ی سرشماری یعنی ۱۳۳۵ تفاوت بین شهر اول (قزوین) با دومین شهر استان چشمگیر بوده و می توان پدیده ی نخست شهری را در سطح منطقه مشاهده کرد. اما در سال ۱۳۶۵ قزوین (مرکزیت استان) ۸/۵ برابر بیش تر از دومین شهر (تاکستان) جمعیت داشته است. هر چند در سال ۱۳۸۵ این فاصله تا حدودی به نصف (۴/۵ برابر) رسیده اما شهر قزوین، ۷۶۰ برابر کم جمعیت ترین شهر منطقه (سیردان) جمعیت داشته است. با توجه به این توزیع، رابطه ی شهر اول با سایر نقاط شهری استان رابطه ای مسلط و خرد کننده است. با وجودی که فاصله ی شهر قزوین با شهر دوم (تاکستان) نسبت به دو دهه ی قبل به نصف تقلیل یافته و گرایش به حذف سلسله مراتب شهری را با گذشت زمان باز گو می کند؛ ولی عدم تعادل به قوت خود باقی است و این شهر به عنوان متروپول منطقه، همچنان موقعیت برتر خود را حفظ کرده و بدون استثناء همواره بیش از نیمی از جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده است (نمودار ۱). بدین ترتیب، نظم فضایی خاصی را در سطح منطقه بوجود آورده است؛ در مقابل، سایر نقاط شهری استان علیرغم موقعیت های خود در سطح استان، بذلیل توان جذب و تمرکز مرکز استان، نتوانسته اند ربه های مناسبی در نظام سلسله مراتب شهری بیابند. تمرکز در مرکز استان، به ضرر شهر های متوسط و کوچک و تا اندازه ای روستا - شهرها عمل می کند، به گونه ای که شهرهای میانی و کوچک دیگر قادر به ایفای نقش خود به طور کامل نبوده و کلیه ی کانون های شهری در هر طبقه، با متروپول منطقه (قزوین) در ارتباط مستقیم قرار خواهند داشت. بررسی اطلاعات مربوط به نظام شهری استان نشان می دهد که نظام سلسله مراتبی منطقه با تک شهر قزوین در رأس تعریف شده است و شهرهای میانی این شبکه ی شهری، اصولاً مراکز شهری ای با کارکرد تاحیه ای و شهر های کوچک نیز مراکزی با عملکرد حوزه ای (محلی) هستند. تجزیه و تحلیل اطلاعات آماری در زمینه ی توزیع جمعیت از طریق گروه های شهری نیز نشانگر کاهش جمعیت گروه شهرهای کوچک تر از ۱۸ درصد در سال

۱۳۵۵ به ۱۲/۷ درصد در سال ۱۳۸۵ است. این وضع حاکی از تنزل جایگاه این شهرها در مجموعه ی سلسله مراتب شهری است. بنابراین به رغم تکوین الگوی تمرکز توسعه فضایی در منطقه، جمعیت شهری گروه شهرهای بزرگ به ضرر شهر های کوچک شکل گرفته و نقش شهرهای کوچک کاهش یافته است. به طور کلی، توزیع شهرهای استان از لحاظ طبقات جمعیتی، توزیع نامتعادلی است؛ بطوری که در سال ۱۳۸۵، ۵۰ درصد شهرهای استان زیر ۱۰ هزار نفر جمعیت داشتند و این در حالی است که این شهرها فقط ۶/۶ درصد جمعیت شهرتین را در خود جای داده بودند. شهر قزوین به تنهایی با در بر گرفتن ۶۱ درصد جمعیت، تمایل خود را به تمرکز بیشتر نشان می دهد. تحلیل ها نشان می دهد که الگوی نخست شهری در سطح استان حکم فرماست. میزان این شاخص در جدول ۲ ارائه شده است. از مقایسه ی ضرایب ارائه شده در این جدول، به فاصله زیاد شهر قزوین با شهر های دیگر پی می بریم؛ به خصوص در دهه ی اول بعد از انقلاب، به دلیل جمعیت پذیری مرکز استان این فاصله بسیار زیاد می باشد. مقایسه ی ضریب نخست شهری بین شهر اول و دوم نیز بیانگر فاصله گرفتن مرکز استان از مجموعه شهری حوزه های پیرامونی خود می باشد.

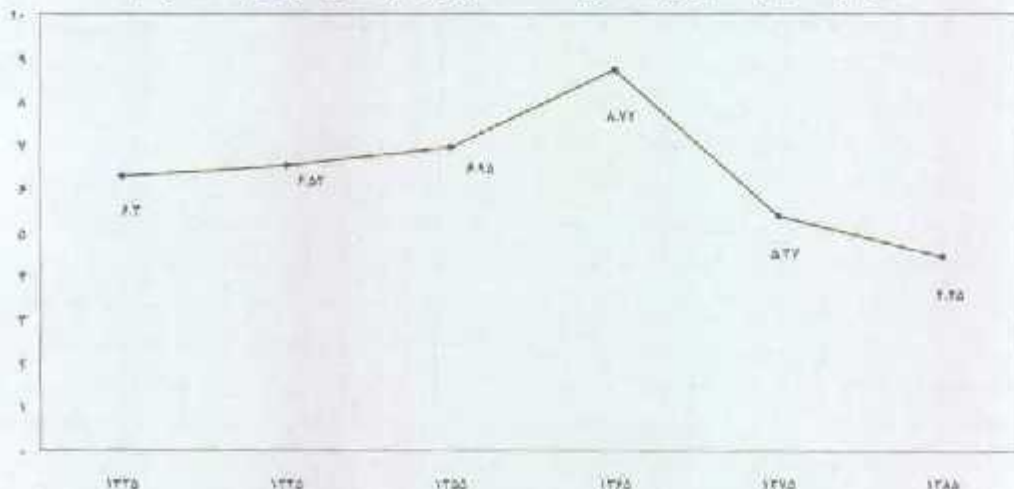
(نمودار ۱) بررسی چنین فرآیندی نشان می دهد که شهر بزرگ منطقه، هر چند در کاهش ضریب نخست شهری در سطح ملی موثر است، ولی در قلمرو منطقه ی خود به عنوان تنها شهر مسلط عمل می کند و این امر عدم تعادل در درون منطقه را شدت بخشیده است؛ به طوری که از همان اولین دوره ی سرشماری (۱۳۳۵) تا به امروز نسبت جمعیت شهر اول به جمعیت شهری کل منطقه، بالای ۵۰ درصد است. افزایش تعداد جمعیت شهر قزوین طی این دوره ها، استخوانبندی شبکه و نظام شهری استان را از حالت متعادل خارج کرده است. بدین ترتیب، خصوصیات یک کلان شهر بر تو با ویژگی های برتری یک شهر در سلسله مراتب شهری و شبکه ی فضایی را در سطح منطقه ای کاملاً نمایان می سازد.



جدول ۲: شاخص نخست شهری در استان قزوین (مأخذ: نگارنده)

سال	تعداد شهر	نسبت جمعیت شهری اول به جمعیت شهری (درصد)	شاخص نخست شهری (شهر اول با دوم)
۱۳۳۵	۳	۶۳	۶/۳
۱۳۴۵	۳	۶۴	۶/۵۲
۱۳۵۵	۴	۶۵	۶/۹۵
۱۳۶۵	۷	۶۰	۸/۷۲
۱۳۷۵	۱۳	۵۲	۵/۳۷
۱۳۸۵	۲۴	۶۱	۴/۴۵

نمودار ۱- تغییرات میزان شاخص نخست شهری در استان قزوین (مأخذ: نگارنده)

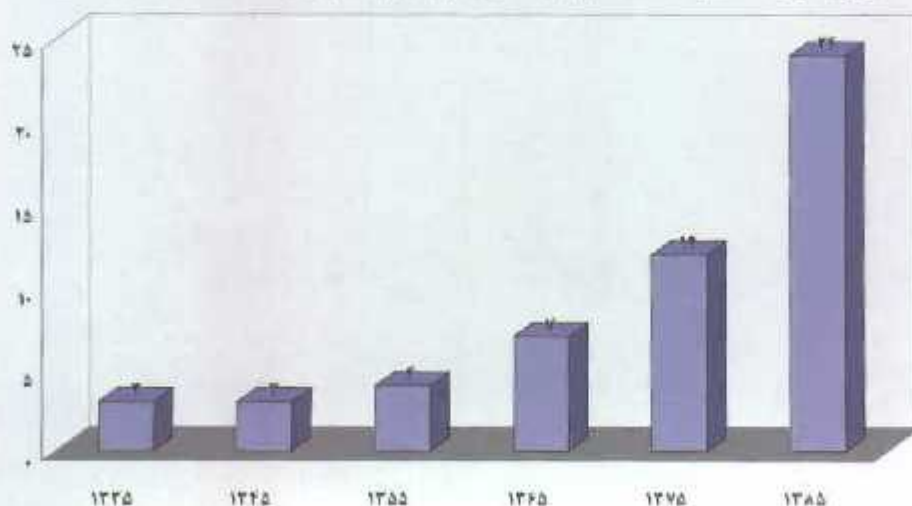


در نهایت می توان دو ویژگی عمده را در تحولات جمعیتی و نظام سلسله مراتبی شهر های استان قزوین، تبیین نمود:

۱- رشد سریع جمعیت شهر قزوین و تبدیل آن به قطب رشد منطقه. برآیند چنین تغییر و تحولی پیدایش پدیده ی بزرگ سری یا ماکرو سفال در نظام شهری استان قزوین می باشد.

۲- افزایش جمعیت شهر ها در کل منطقه و تمایل آن ها بر صعود به رده های بالا. در سال ۱۳۵۵ تعداد شهر های منطقه به ۴ شهر و در سال ۱۳۸۵ به ۲۴ شهر رسیده است (نمودار ۲). بدیهی است که این افزایش عمدتاً در گروه پایین جمعیتی (کمتر از ۲۰ هزار نفر) صورت پذیرفته است.

نمودار ۲- روند تغییرات نقاط شهری استان قزوین در سالهای ۱۳۳۵-۱۳۸۵ (مأخذ: نگارنده)



نتیجه گیری

مطالعه در نظام سلسله مراتبی شهر های استان قزوین طی پنجاه سال اخیر، که با استفاده از آمارهای ۶ دوره ای سرشماری صورت گرفت؛ نشان می دهد که :

۱- عدم تعادل شدیدی در نظام شهری این استان حکم فرماست. به طوری که شهر قزوین - با در نظر گرفتن بیش از نیمی از جمعیت شهری استان - به عنوان متروپل در رأس نظام سلسله مراتبی منطقه قرار گرفته و نفوذ خود را در زمینه های مختلف اقتصادی و اجتماعی حفظ کرده است. بدین ترتیب نظم فضایی خاصی را در سطح منطقه به وجود آورده و موجبات گسستگی در نظام سلسله مراتب شهری استان را فراهم آورده است. برآیند چنین ساختاری بروز نابرابری شهری و منطقه ای و مسائلی نظیر مهاجرت های فزاینده در فضای استان و در نتیجه از بین رفتن کارکردهای سنتی شهر های کوچک و میانی و ظهور پدیده ی نخست شهری با مشکلات روز افزون می باشد.

۲- گرایش به افزایش شدید جمعیت در شهر بزرگ منطقه (قزوین) و قزوینی تعداد شهر های کم جمعیت ملاحظه می شود. ولی کل این دو گروه با همدیگر متناسب نیستند و افزایش جمعیت شهر بزرگ منطقه به ضرر شهر های متوسط و کوچک عمل می کند. به طوری که دو گونه شدن و حتی شکاف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی نظام شهرنشینی و سیستم شهری کاملاً مشهود است.

۳- ضمن این که با گذشت زمان گرایش به حد مطلوب سلسله مراتب شهری در سطوح بالا تا حدودی دیده می شود، ولی عدم تعادل در سطوح پایین همچنان به قوت خود باقی است. به گونه ای که شهر قزوین ۷۶۰ برابر کم جمعیت ترین شهر منطقه (سردان) جمعیت دارد.

۴- به طور کلی ملاحظه ی جداول و نمودارهای مربوطه به خوبی توأکم و توسعه ی شهر قزوین را به عنوان یک شهر برتر و مسلط در طول ۶ دوره سرشماری و افزایش این تفوق و برتری را از گذشته تا حال نشان می دهد.

پیشنهادها و راهکارها

با توجه به مجموعه ی مسایل و عدم تعادلی که در نظام شهری منطقه مشهود است و با توجه به تجربیاتی که در کشورهای مختلف جهان به دست آمده و در سطح ملی نیز تجربه شده است؛ در جهت کاهش عدم تعادل نظام شهری استان قزوین راهکارهای زیر پیشنهاد می گردد :

۱- پیدایش شهر مسلط در سطح استان، به دلیل برقراری بیشترین ارتباط با برنامه های توسعه ای و استفاده از مزایای مثبت آن، خود به تنهایی اصل نظام سلسله مراتب شهری را بی معنی می سازد و کاربرد این مفهوم را در سطح منطقه با مشکل

مواجه می سازد به همین علت و با توجه به شرایط جغرافیایی منطقه، سیاست های مداخله گرانه دولت در این نظام شهری بیش از پیش احساس می شود و به نظر می رسد که به منظور ایجاد تعادل و توازن در این الگوی توزیع، باید سیاست نظم فضایی به نفع شهر های میانی و کوچک اعمال شود. تا شهر های کوچک در تعامل با روستاها و شهر های میانی در تعامل با بزرگترین شهر منطقه نقش مهمی را در توسعه و توازن های منطقه ای نظیر تثبیت جمعیت، فعالیت ها و سرمایه در فضای استان ایفا نمایند. به عنوان مثال، دولت می تواند استانداری قزوین را مکلف نماید که بودجه ی ۷۰ درصدی شهرستان قزوین را به کمتر از ۳۰ درصد تقلیل دهد تا بخش عمده ای از بودجه ی سایر شهرستان قزوین به سایر شهرستان های استان اختصاص یابد.

۲- عسلاً ضرورت سرمایه گذاری های اقتصادی در سطح استان قزوین، پیدایش قطب توسعه و پدیده ی نخست شهری را موجب گردیده است. به طوری که این سرمایه گذاری ها و فعالیت های اقتصادی - اجتماعی آستانه ای از تمرکز جمعیت و نیروی انسانی را به خود جذب کرده و بالطبع قطعی شدن شهر قزوین را در بر داشته است. با توجه به جدول ۱ که بیانگر کمبود و یا غیر فعال بودن شهر های متوسط در نظام شهری منطقه می باشد، چنین سرمایه گذاری هایی حد مطلوب ارتفاع منطقه ای خود را در این شهر ها (شهرهای متوسط) خواهند یافت. بدین ترتیب ضمن ایجاد تعادل در سطوح بالای سلسله مراتب شهری تقویت سطوح پایین سلسله مراتب شهری را نیز موجب خواهد شد.

۳- از ارتباط با منابع موجود در استان قزوین و ساختار نظام شهری، پرهیز از توسعه ی انحصاری نخست شهر را باید به عنوان یک مساله ی اساسی و بنیانی مورد توجه قرار داد. یعنی باید به سراغ توزیع متعادل کانون های شهری و نظام متوازن سلسله مراتب شهری رفت و با ایجاد شبکه ی متوازی از کانون های شهری در سطوح گوناگون سکونت، جمعیت و عملکرد مشکل نظام شهری استان را برطرف کرد.

۴- یک نظام سلسله مراتبی در صورتی پویا و کارآمد خواهد بود که بین اجزای آن پیوستگی و کنش متقابل وجود داشته باشد و باید به این نکته توجه داشت که رفع عدم تعادل های منطقه ای و ایجاد تعدیل در نظام شهری استان در گرو توسعه ی کارآمد مکان های شهری کوچک و متوسط مقیاس، برنامه ریزی منطقه ای، آمایش سرزمین و تکیه بر دیدگاه های سیاسی در توجه به نواحی و مناطق به جای تکیه بر پتانسیل ها و نیازهای متروپل خواهد بود. به هر حال نمی توان سر را در لاک نخست شهر فرو برد و مشکلات آن را جدا از منطقه حل کرد و در عین حال به برون فکسی مشکلات در پیرامون نخست شهر پرداخت.

منابع:

- ۱- اقبال، علیرضا، بررسی الگوی توزیع فضایی جمعیت در نظام شهری استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۱۸۱، دوره بیست و نهم، زمستان ۱۳۸۶
- ۲- بهروز، فاطمه، تحلیل نظری - تجربی برخی متغیرهای سازی توزیع فضایی جمعیت در سیستم شهرهای ایران، فصلنامه پژوهش های جغرافیایی، شماره ۲۸، دوره بیست و چهارم، فروردین ۱۳۷۱
- ۳- رابو، ریوت و مایو، لوید، آیزنر، شهر در جهان در حال توسعه، ترجمه: گوهرت اورانوس و دیگران، انتشارات سازمان شهرسازی ها و دهاری های کشور، ۱۳۸۲
- ۴- سنکوی، حسن، راهکارهای نوین جغرافیای شهری، انتشارات سمت، چاپ اول، ۱۳۷۲
- ۵- فرید، بلال، جغرافیا و شهرنشینی، انتشارات دانشگاه تبریز، چاپ پنجم، ۱۳۸۰
- ۶- مرکز آمار ایران، سامانه های آماری استان قزوین، ۱۳۷۵
- ۷- نظریان، اصغر، سیر تحولات مفاهیم و پژوهش های ناصیه ای در جغرافیا، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۳۰، بهار ۱۳۷۰
- ۸- نظریان، اصغر، نظام سلسله مراتبی شهر های ایران، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۲۲، سال نهم، بهار ۱۳۷۲
- 9- Bergman, E. F and W. H. Renwick (2004). Introduction to Geography: People, Places, Environment, (2nd Edition), upper saddle river, new jersey.
- 10- De Blij, H. J, Peter O. Muller, Harm. J. De Blij (2005). Geography: Realms, Regions And Concepts, John Wiley and Sons Inc.
- 11- Dickerson, J. and others (1996). A Geography of the Third world, second edition, London and New York.
- 12- Putter, B. Robert, and Sally Lloyd-Evans (1998). The City in the Developing World, Longman.

بررسی تجارب احیای بافت‌های قدیم و فرسوده در شهر «سان» و «نین جو» چین

• علی زنگی آبادی

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده اسنپان

• پوتس غلامی

دانشجوی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده اسنپان

در کشورهای جهان سوم آنچه در زمینه‌ی مرمت بافت تاریخی شهرها انجام شد، پیاده کردن الگوی ناقص کشورهای اروپایی و آمریکایی است. در این کشورها بخش مرکزی شهرها به صورت مراکز تجاری - فرهنگی به دور از توسعه‌ی صنعتی به رشد خود ادامه داده‌اند (کلانتری و پور احمد، ۱۳۸۴: ۱۲۰). جریان صنعتی شدن به ندرت در این شهرها اتفاق افتاده و تغییرات عمده‌ی شهری در اراضی عمران نشده در قالب طرح‌های جامع صورت گرفته است. بنابراین بخش قدیمی کمتر تحت تأثیر قرار گرفته و یا به فراموشی سپرده شده است. در زیر به بررسی دو تجربه در کشور چین می‌پردازیم:

۱- شهر نین جو چین

این شهر با افزایش جمعیت با مشکلاتی مانند فاضلاب، آب آشامیدنی و دسترسی روبه‌رو بود. وضع خیابان‌های اصلی تجاری رو به وخامت می‌نهاد و فضای آنها چندان تنگ بود که حمل و نقل و رفت و آمد با مشکل انجام می‌شد. روند احیا در این شهر را می‌توان به این دو صورت در سه مرحله خلاصه

شهر مانند یک موجود زنده در هر دوره و زمانی در حال بودن و تغییر کالبدی می‌باشد، هم چنین در طول عمر خود فراز و نشیب‌های بسیاری تجربه کرده است. زمانی دوران طلایی و زمانی هم دوران رکود خود را پشت سر گذاشته است. با تغییر هر حکومت و پیشرفت در فناوری، در کالبد و بافت شهر تغییراتی صورت گرفت.

یعنی با هر جریانی که در طول تاریخ پیش آمد، شهرها هم به دنبال آن تغییر پیدا کردند. اما تغییرات شهرها در دوران ما قبل صنعتی در هر منطقه و کشور از جهان با منطقه‌ی دیگر فرق می‌کرد.

بعد از انقلاب صنعتی و ورود فناوری (به خصوص ماشین) به شهرها و افزایش جمعیت و مهاجرت‌های روستاییان، بافت قدیم دیگر نتوانست جوابگوی نیازهای فناورانه باشد. در زمان‌های بعد نیز جریانات دیگری که در جهان اتفاق افتاد، هر کدام باعث در پیش گرفتن روندها و سیاست‌های مختلفی نسبت به این عرصه شدند. در صفحات بعد به بررسی نوسازی و احیای شهر چین، خصوصاً بافت قدیم شهر سان می‌پردازیم.

کرد.

الف) برنامه‌ریزی معطوف به حفاظت: در این مرحله به شناسایی ارزش کاربری‌های موجود می‌پردازند. (ب) بازتولید کارکردی سازگار: در این مرحله کاربری‌های جدیدی را که بهره‌وری بیشتری دارند، جایگزین کاربری‌های قبلی می‌کنند.

ب) حفاظت بافت شهری، مشخص کردن مرزهای مناطق حفاظتی و تدوین مقررات سخت، یکی از مؤثرترین روش‌های حفظ مقیاس و ویژگی‌های محله‌های سنتی و مقابله با زیان‌های وارد بر بافت تاریخی شهری به شمار می‌آید. این پروژه در شهر تین جو، خیابان‌ها، شبکه آبرسانی، خطوط انتقال نیرو و ارتباطات، روشنائی خیابان‌ها، مناظر و مسکن را بهبود بخشید. گذشته از آن در برنامه‌ریزی راهبردی، کنترل بر ساخت و ساز افزایش یافته. اکنون آنچه بیش از همه اهمیت دارد، جدی شدن حفظ ثروت فرهنگی در میان سازندگان بخش دولتی و خصوصی و مقام‌های شهری است که خود سزاوار تقدیر است. (جباری، ۱۳۷۹: ۷۶ - ۷۳)

۲- شهر سان چین

شهر سان قبلاً پایتخت ۱۲ سلسله بوده - خصوصاً سلسله قدرتمند تانگ دیناستی. این شهر هم اکنون نزدیک دو میلیون جمعیت دارد و به سمت تغییرات سریع پیش می‌رود. خانه‌های سنتی قدیمی حیاطدار تخریب شده‌اند که نشان دهنده‌ی رشد بالای نوسازی است، علت این امر شاید به خاطر این باشد که چین دارای بالاترین رشد اقتصادی است. از سال ۱۹۹۷ دانشگاه نیروی علم و فناوری کار بر روی پروژه‌ی منطقه قلعه‌ی درام سان را شروع کرد، این پروژه به وسیله‌ی شرکت نیروی توسعه کمک مالی و به وسیله‌ی شهرداری سان اجرا شد.



شکل شماره ۱: یک رستوران کوچک (راسته) روبه‌روی خیابان

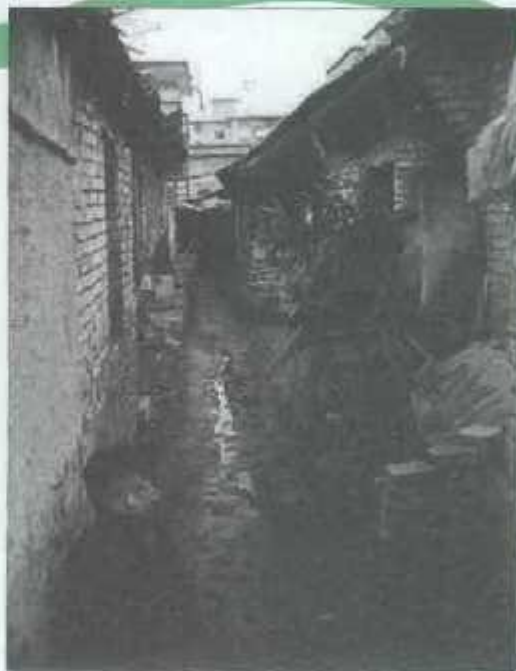
اهداف نوسازی در شهر سان

هدف از نوسازی دو این شهر در کل عبارت است از: استفاده از

مشارکت مردمی در توسعه‌ی پایدار از منظر اجتماعی، فرهنگی و اکولوژیکی. هدف دیگر از این پروژه، هدایت و آموزش نیروی حرفه‌ای دانشکده معماری و برنامه‌ریزی برای دانشجویان است. در واقع این طرح یک فرصت واحد برای کار با این دو است. همچنین، باستان‌شناسان اجتماعی و متخصصان آب و زهکشی در یک گروه کاری با معماران دائماً در حال کسب تجربه از یکدیگر می‌باشند.

حفاظت و نوسازی

در محدوده‌ی قلعه‌ی باستانی در مرکز تاریخی شهر سان، مسلمانان چینی یا مردم هوی زندگی می‌کنند. آنها در خانه‌های سنتی حیاطدار باریک که اکثر شان ۸۰ متر طول دارند، ساکن هستند. و اغلب فقط ۱۰ متر عرض دارند با دیوارهای بلندی که خانه‌ها را کاملاً محصور می‌کنند، در داخل، اتاق‌ها در مقابل این دیوارها که چندین حیاط ایجاد می‌کنند ساخته شده‌اند.



شکل شماره ۲: حیاط خانه‌های قدیمی با طول زیاد و عرض کم

خانه‌ها بیشتر تک خانواری هستند. ساختمان‌های حیاط دار پناهگاه پنج نسل (یعنی ۷۰ تا ۸۰ نفر) می‌باشند. در نتیجه حیاط‌ها به تدریج بسته شدند و اتاق‌ها برای تعداد بیشتر خانوار اصلاح شده‌اند. امروزه بیشتر خانه‌ها به یک آب مشترک دسترسی دارند، ولی ساکنان آنها بیشتر به آب لوله‌کشی و همچنین به داشتن یک سیستم فاضلاب تمایل دارند. خصوصاً مشاهده می‌شود که افراد جوان به بلوک‌های آپارتمانی مدرن مهاجرت می‌کنند. اگر چه اغلب تمایل به ادامه زندگی در بافت قدیم دارند.

شکل ۳: شرایط بد زندگی و استفاده از ذغال برای گرم کردن آب برای سیستمی لباس‌ها



پروژه نوسازی شهری شامل چندین سیاست و اقدام می‌باشد: ۱- بهبود استانداردهای زندگی ساکنان از طریق خانه‌های جدید، ۲- حفاظت از میراث تاریخی از طریق بازسازی چهار ساختمان حیاطدار و ۳- دستور برای کار با طرح‌های خیابانی و راه‌حلی برای آب و فاضلاب، مشکلات در این طرح ایجاد ساختمان‌های سازگار با محیط طبیعی منطقه و با فرهنگ آنها و همچنین ضعف اقتصادی مردم ساکن در بافت می‌باشد.
(Aakervik, ۲۰۰۶: ۳)

جدول شماره ۱: مشکلات و اقدامات طرح‌های اجرا شده در چین

نام کشور	نام شهر	مشکلات عمده	اهداف	سیاست‌ها و اقدامات	ملاحظات
چین	لین بو	مشکل دسترسی به آب آشامیدنی، کمبود خدمات عمومی، تنگی معابر و دسترسی به خدمات عمومی	رونق اقتصادی، حفاظت بناهای تاریخی، جذب گردشگر	حفاظت بناهای ارزشمند و بهسازی آنها و مشارکت مردم	برنامه‌ریزی معطوف به حفاظت، باز تولید کارکردی سازگار، حفاظت بافت شهری
	سان	نداشتن آب لوله‌کشی و سیستم زه‌کشی، ساختمان‌های سازگار با محیط طبیعی منطقه و با فرهنگ آنها و همچنین ضعف اقتصادی مردم ساکن	رونق اقتصادی، حفاظت بناهای تاریخی	بهبود استانداردهای زندگی ساکنان از طریق خانه‌های جدید، حفاظت از میراث تاریخی از طریق بازسازی چهار ساختمان حیاط دار، دستور برای کار با طرح‌های خیابانی و راه‌حلی برای آب و فاضلاب	

منابع: هجاری، ۱۳۷۹: ۷۲-۷۶، کلانتری و پوراحمد، ۱۳۸۴: ۱۵۲-۱۵۳ (Aakervik, ۲۰۰۶: ۳)

پانویس:

- 1- Xian
- 2- Tang Dynasty
- 3- Norwegian University of Science and Technology (NTNU)
- 4- Norwegian Agency for Development Cooperation (NGRAD)
- 5- Hui-people

منابع:

- ۱- شامی، علی و پوراحمد احمد، بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیه انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۵.
- ۲- رضصا، محمد رحیم و ایستگانی مصطفی، بررسی طرح بهسازی و نوسازی اطراف حرم بوعلیین لاریه، طرح پژوهشی دانشگاه فردوسی مشهد، ۱۳۸۵.
- ۳- جباری، آبیای مختلفی‌های صنعتی و تجاری (مورد پژوهشی‌ها لاریه ۹۶-۹۷)، فصلنامه هفت شهر، شماره اول، ۷۳، ۱۳۷۹.
- ۴- پور احمد، احمد و کلانتری حسین علیزاده، فنون و تجارب در معماری مرمت بافت تاریخی شهرها، انتشارات جهاد دانشگاهی، ۱۳۸۵.
5. Aakervik, Anne - Luo (Hui-people) in China, NTNU, 2006.

نتیجه‌گیری

بررسی تجارب جهان و ایران در امر مداخله، نشان دهنده این مطلب است که این بافت با توجه به موقعیت و قدمت آن در هر شهر دارای ارزش زیادی می‌باشد، همین اهمیت، توجه دولت‌ها برای احیای آن را برانگیخته است. اولین تجربه دخالت در بافت قدیم در کشورهای اروپایی صورت گرفت؛ بعد از آن طرح‌های زیادی در بافت‌های قدیمی برای احیای آنها اجرا شد. اولین طرح‌ها به خاطر تخریب‌های ناشی از جنگ جهانی، فرسودگی بناهای با ارزش تاریخی و عدم ارتباط مناسب این بافت با بافت جدید می‌باشد. این دخالت‌ها از تک بناها شروع و به مرور گسترده‌تر شدند و از جنبه کالبدی صرف بودن، به همه نگر بودن تبدیل شدند. اجرای طرح‌ها در بافت‌های قدیمی و

مرکزی شهرهای کشورهای مختلف، علل و اهداف مختلفی داشته است که بررسی آن می‌تواند کمک بیشتری به حل مشکلات بافت‌های فرسوده کشور بنماید. با توجه به مطالب گفته شده می‌توان به تجارب زیر اهمیت داد:

- ۱- برنامه‌ریزی معطوف و مشارکت پذیر در احیای بافت‌های قدیم؛
- ۲- استفاده از سرمایه‌گذاری مردمی برای مشارکت دادن آنها؛
- ۳- گسترش صنعت گردشگری در این بافت‌ها و مشغول به کار کردن تعداد زیادی از افراد و
- ۴- مشارکت گروه‌ها و معماران کشورهای دیگر و استفاده از تخصص آنها در احیای بافت‌های قدیم.

نرخ ورودیه محدوده‌ی طرح ترافیک لندن دو برابر شد



۴ سال پس از معرفی طرح پرداخت ورودیه برای تردد در نواحی مرکزی شهر لندن (طرح ترافیک)، شعاع این محدوده دو برابر شده است.

راندگانی که می‌خواهند از خیابان‌های واقع در غرب شهر لندن عبور کنند باید به‌طور روزانه ورودیه‌ای معادل ۱۵ دلار پرداخت کنند. شهردار لندن می‌گوید کمبود تر شدن محدوده‌ی تردد خودروها موجب کم شدن تعداد خودروها در این نواحی خواهد شد و این امر تا ۱۵ درصد کیفیت هوای شهر را بهبود خواهد داد اما انجمن‌های ساکنان و تجار این نواحی می‌گویند گسترش محدوده ممنوعه غیرضروری است. مسوولان حمل‌ونقل عمومی شهر لندن می‌گویند الزامی شدن پرداخت ورودیه برای تردد در مراکز شهر لندن باعث شده که تراکم خودروها در این بخشی از پایتخت به میزان ۲۰ درصد کاهش یابد. بنابر این طرح، رانندگان در لندن باید در روزهای غیرتعطیل هفته بین ساعات ۷ صبح تا ۱۸ عصر برای ورود به مناطق مرکزی شهر یا خودروی شخصی یا موتورسیکلت ۸ پوند ورودیه بپردازند. در حال حاضر محدوده طرح ترافیک لندن شامل نواحی غربی پایتخت از جمله محله‌های مرفه‌نشین «کنزینگتون»، «چلسی» و «ناتینگ هیل» هم می‌شود. خودروهای اسلاد، تاکسی‌ها و دوچرخه‌ها از پرداخت ورودیه معافند و هدف از اجرای چنین طرحی ترغیب مردم به استفاده از وسایل نقلیه عمومی بوده است. این در حالی است که استفاده از متروی لندن که قدیمی‌ترین متروی دنیاست خالی از مشکل نبوده و مردم لندن در مجموع از خدمات آن راضی نیستند. شهردار لندن گفته است که از درآمد حاصله از دریافت ورودیه برای تهیه تعداد بیشتری اتوبوس استفاده خواهد شد. از جمله مخالفان طرح ترافیک در لندن شایع‌ترین بخش‌های خدماتی هستند که برای کار خود باید از وسیله نقلیه شخصی استفاده کنند. طرح ترافیک در لندن طرحی بلندپروازانه برای کاهش تردد شهری توصیف شده است. نظارت بر خودروهایی که در ساعات شلوغ در مرکز و غرب لندن تردد می‌کنند با استفاده از ردیاب‌های الکترونیکی صورت می‌گیرد. منتقدان طرح ترافیک لندن می‌گویند محدود کردن تردد خودروها در مرکز شهر فقط باعث جابه‌جایی تراکم ترافیک به مناطق دیگر پایتخت خواهد شد. اما طرفداران این طرح می‌گویند پراکنده کردن خودروها در محدوده‌ای بزرگ‌تر باعث تسریع تر شدن جریان ترافیک خواهد شد. همه شهرهای بزرگ جهان با مشکل ترافیک دست به گریبان هستند. گزارشگر بی‌بی‌سی در امور بریتانیا می‌گوید در هر حال استفاده از تکنولوژی پیشرفته برای ردیابی رانندگان در محدوده‌های ترافیک لندن باعث خواهد شد بسیاری از کشورها از این طرح پیروی کنند. در حالی که شهرهای بزرگ جهان از جمله پاریس و نیویورک برای حل معضل ترافیک این شهرها به میزان موفقیت این طرح در لندن چشم دوخته‌اند. اجرای طرحی مشابه در تهران نتوانسته معضل ترافیک این شهر را حل کند.

بر اساس پژوهش‌های موسسه زیست‌محیطی بلک اسمیت نیویورک، چرنوبیل در اوکراین، این فن در چین و رانی پت در هند در میان ۱۰ شهر آلوده در جهان قرار گرفته‌اند. میان این ۱۰ شهر آلوده در جهان، ۳ شهر در کشور روسیه قرار دارد و به جز آنها یک شهر نیز در پرو و دیگری در زامبیا است. نتایج این بررسی نشان می‌دهد که بیشترین آلوده‌ها در این شهرها را مواد سنگین فلزی تشکیل می‌دهند و پایدارترین آلودگی متعلق به ذرات آلوده شیمیایی است. به گزارش مرکز زیست‌محیطی بلک اسمیت نیویورک، ۱۰ شهر از سراسر دنیا در معرض آلودگی بسیار خطرناکی قرار دارد که زندگی ساکنان آنها را به خطر می‌اندازد و موجب شیوع بیماری‌های مختلف می‌شود. ریچارد فولو، رئیس مرکز بلک اسمیت در این باره گفت: یک راه حل مطمئن، برای اطلاع از مراکز آلوده جهان، مسأله سنجش دائمی میزان آلوده‌های زیست‌محیطی نقاطی است که در آنجا فعالیت‌های تولیدی انجام می‌شود؛ مراکزی که در چرخه تولید صنعتی سهم بسزایی دارند و بنابراین کارخانه‌های بزرگ صنعتی در این شهرها بیشترین سهم در آلودگی این مناطق را دارند.

مواد فلزی سنگین مانند سرب، کرم و جیوه بیشترین میزان آلودگی را در میان این شهرها به خود اختصاص داده‌اند. از مسویی پایدارترین آلودگی‌ها نیز مواد شیمیایی مانند pop هستند. وی در ادامه می‌افزاید: این مواد ارتباط تنگاتنگی با زندگی شهری پیدا کرده‌اند و با توسعه روز افزون جوامع، بیش از پیش در طبیعت آلوده می‌شوند و تأثیر ناگوار فراوانی بر انسان دارند.

بر اساس این گزارش ۱۰ منطقه آلوده جهان عبارتند از: چرنوبیل در اوکراین، درزنیسکی در روسیه، هالیا در جمهوری دومینیک، گایو در زامبیا، لائورویا در پرو و لین فن در چین و هایلوسو در قرقیزستان، نورلیسکی در روسیه، رانی پت در هند و رادیا تا پرتیستان نیز در روسیه. اگرچه در حدود ۲۰ سال از انفجار نیروگاه اتمی در چرنوبیل اوکراین می‌گذرد، اما این شهر همچنان در صدر ۱۰ شهر آلوده جهان قرار دارد. از سویی اکثر مناطق آلوده عموماً در کشور خود به عنوان شهرهای آلوده شناخته شده نیستند و از این رو بسیاری از مردم این شهرها وضعیت ناگوار و نگران‌کننده‌ای را دارند.

نکته جالب در این میان کشور روسیه است که با داشتن ۳ شهر از میان ۱۰ شهر آلوده جهان بالاتر از دیگر کشورهای جهان قرار گرفته است. در واقع این نقاط به عنوان شاخص آلودگی در میان شهرهای جهان انتخاب شده‌اند که هر یک بنا به دلیلی به این فهرست راه یافته‌اند. به عنوان نمونه شهر هالیای جمهوری دومینیک به دلیل آنکه محل کارخانه‌های صنعتی سازنده باتری هستند، آلودگی بسیاری را دارد. از سویی لین فن چین نیز به دلیل استقرار کارخانه‌های صنعتی کوچک و بزرگ زیاد نیز در این فهرست جای گرفته است. رانی پت هند نیز به دلیل سفره‌های آب زیر زمینی بسیار آلوده ناشی از شیرابه‌های زباله و مواد سنگین معدنی در این فهرست قرار دارد. به گفته بسیاری از کارشناسان زندگی در این شهرها بیشتر شبیه مرگ تدریجی است. شیوع بیماری‌هایی مانند سرطان و عفونت ریه و امراض روانی و... عوارض زندگی در این شهرها است.

۱۰ شهر آلوده‌ی جهان



بورگردان: رامتین فرزاد
Shahrara

تمیزترین هوای کلانشهرهای دنیا در لندن



بر اساس مطالعه بحث برانگیزی که به سفارش سازمان بهداشت ملی انگلستان انجام شد، ساکنان لندن پاک‌ترین هوا را در بین کلانشهرهای دنیا تنفس می‌کنند. این مطالعه نشان داد موسسات دولتی و حامیان محیط‌زیست درباره این هشدار که آلودگی هوا مشکل اصلی سلامت در پایتخت است، اشتباه کرده‌اند.

بنابر بررسی انجام شده توسط اساتذگان دانشکده امپریال، به رغم افزایش نگرانی‌های عمومی، میزان انتشار آلاینده‌های سمی توسط وسایل نقلیه در کشور به ویژه در لندن کاهش یافته است. اظهارات پروفیسور استفان کلاپر و همکارانش به نفع با گروه‌های حامی محیط‌زیست از قبیل گروه دوستداران زمین FOE دامن زد. این گروه اعلام کرده بود کیفیت هوا در بریتانیا از هفت سال پیش تا کنون بیشترین تنزل را داشته است. اما بنا بر گزارش دانشکده امپریال انگلیس این موسسات رسمی و خصوصی اطلاعات درستی ارائه ندادند. این سطح پایین آلودگی در بریتانیا تنها بر افراد خیلی پیر و ضعیف تاثیر می‌گذارد و احتمال خطر برای افراد سالم و خوش بنیه بسیار ناچیز است.

این مطالعه نشان داد تجهیزات کاهش دهنده آلاینده‌های هوا از سال ۱۹۹۲ در اتومبیل‌ها تعبیه شده‌اند. این پیشرفت‌های اساسی در صنعت خودروسازی و استفاده از سوخت‌های پاک‌تر کمک کرده است تا هوای لندن در مقایسه با هوای شهرهایی مثل قاهره، شانگهای و مکزیک پاک‌تر شود. این سه شهر در انتهای جدول میزان آلودگی کلانشهرها که مجمع بین‌المللی آن را مطابق با معیارهای سازمان بهداشت جهانی تنظیم کرده است، قرار دارند. بر اساس یافته‌های این مطالعه لندن دیگر تصویر یک شهر آلوده را در ذهن دیگران تداعی نمی‌کند و این خاطره‌های از رویدادهای چهار دهه گذشته است در دهه ۵۰ صدها هزار نفر در لندن یا اطراف آن ساکن بودند که از سوخت فسیلی برای گرم کردن خودشان استفاده می‌کردند. این مسأله به همراه تجمع صنایع سنگین، لندن را به یکی از آلوده‌ترین شهرها تبدیل کرده بود. پروفیسور کلاپر می‌گوید: در دهه ۹۰ انتشار گازهای آلاینده توسط وسایل نقلیه به سرعت کاهش یافت در همین حین کنترل ترافیک جاده‌ها نیز در کشور به دست گرفته شد. اسناد دانشکده امپریال اذعان داشت هر چند این آلاینده‌ها به قدری ناچیز هستند که نمی‌توانند مشکلات تنفسی ایجاد کنند اما تلاش‌ها برای کاهش انتشار آلاینده‌ها باید ادامه پیدا کنند. البته اعمال قوانین بیشتر برای رفع چنین آلودگی‌هایی که بخش عمده آن توسط وسایل نقلیه قدیمی و فرسوده ایجاد می‌شود، لازم نیست. این گزارش می‌افزاید: پایین بودن ترافیک می‌تواند توجهی برای وضعیت سلامت باشد. گرچه دریافت عوارض جاده‌ای، هزینه پارک در مکان‌هایی در شهر و از این قبیل می‌توانند مفید باشند اما تاثیر کمی بر کاهش آلودگی هوا دارند. لرد مک دونالد، وزیر راه و ترابری تلاش کرد تا بین گروه FOE و دانشکده امپریال میانجی‌گری کند. او اظهار داشت دو سوم ساکنان لندن تصور می‌کنند که آلودگی هوا مشکل بزرگی در کشور است اما نگرانی آنها صبنای درستی ندارد.

وی همچنین عنوان کرد تاکنون کارهای بسیاری برای کاهش آلودگی هوا انجام شده است و اقدامات بیشتری نیز لازم است. پروفیسور کلاپر کارشناس حمل‌ونقل و زیرسازي از دولت خواست لندن را به عنوان شهری کاملاً پاک اعلام کند. گرچه او اذعان می‌کند که هیچ شهری نمی‌تواند عاری از آلودگی زیست‌محیطی باشد.

برگردان: مریم عباسی
Tehranemrooz.281

بررسی جریان های میکرواکولوژیک حاکم بر بافت قدیم شهرها

نمونه موردی: اهواز قدیم

دکتر ناھید سجادیان

استادیار گروه برنامه ریزی شهری دانشگاه شهید چمران اهواز

مصطفی محمدی ده چشمه

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران

اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و کالبدی را پیش روی منفکران علوم مختلف قرار داده است. نکته قابل توجه اینکه مجموع این ویژگی های آرمانی و اکولوژیک را کمتر می توان به صورت جامع در شهرهای قرن بیست و یکمی مشاهده نمود. مسائل و مشکلات اقتصادی (فقر، بیکاری و بدم کاری و...) اجتماعی (جرم جنایت، طلاق، ناهمگنی جمعیت، قومیت گرایي و...) و کالبدی (وجود بافت های ناکارآمد شهری، زاغه نشینی و...) دست یابی به این شرایط متصور آرمانی را مشکل نموده اند. اما به نظر می رسد که مهم ترین و شاخص ترین معضل شهر نوین دوگانگی و تضاد آن باشد. شکل گیری دو مدار سیستمی مجزا و با مرزبندی های یسدا و پنهان و لایه بندی های اجتماعی - اقتصادی قابل لمس در شهرها که عمدتاً از آن به نام های چون شهر (آنتاگونی و شهر برفکبیر) (شهر طلا و نقره) و (شهر روشنائی ها و شهر تاریکی ها) یاد می کنند، گواهی بر این دوگانگی ها در شهرهاست. دوگانگی هایی که در قالب دو فرهنگ، دو کالبد و دو اقتصاد می گنجند.

نکته قابل توجه و اسف بار اینکه، این مشکلات عمدتاً در بافت قدیم شهرها قابل مشاهده می باشند که خود به عنوان الگو و گذشتنه شهر و نمودی از معماری و برنامه ریزی شهری در این مکان هاست. بافت های فرسوده یکی از محصولات فرآیند سیاست های توسعه درون شهری است. با ورود تکنولوژی و مدرنیسم شهرهای ایران با مسئله ای به نام بافتهای فرسوده و تاریخی شهر روبه رو شدند که با زندگی جدید شهری و مشخصات یک شهر مدرن ناسازگار و ناهماهنگ بود. کالبدشناسی ساختاری و عملکردی این بافتها نشان دهنده مشکلاتی نظیر تراکم و تمرکز جمعیت و فعالیتها، افول اقتصادی، افول کیفیت کالبدی، کاهش ارزشهای محله ای و سکوتی، افول کیفیتهای اجتماعی، شرایط نامطلوب زیست محیطی، دشواریهای دسترسی و مشکلات ترافیکی و انحطاط کیفیتهای فرهنگی و بصری بوده است.

در واقع بافت قدیم بخشهایی از بافت های شهری را شامل می شود که حاصل ساخت و سازهای قبل از ۱۳۰۰ هجری شمسی است و عمدتاً خود سازمان یافته است (توسلی، ۱۳۷۱: ۲۶). این بافت ها دارای هویت تاریخی بوده و ارزش تاریخی اجتماعی، مکانی و فضایی دارند. این بافت ها مشکلی برای شهر ها از نظر امنیتی، اجتماعی و اقتصادی هستند و در حقیقت می

قدمت محلات شهر ایرانی و عدم توسعه درونی آنها، فرسودگی بافت مرکزی شهر را به همراه داشته است که چه از منظر کالبدی و چه از منظر عملکردی مشکلات عدیده ای را پیش روی شهرنشینان گذاشته است. این محلات مشکلی برای شهرها از نظر امنیتی، اجتماعی و اقتصادی هستند و در حقیقت می توان از آنها با نام بافت های ناکارآمد شهری یاد کرد. شکل گیری بافت های فرسوده شهری نه تنها متأثر از محرک های فرامحلی می باشد بلکه مهم ترین عامل در ایجاد این نوع بافت ناکارآمد شهری، جریانبات اکولوژیک زیستبومی در شهر هاست.

نمونه بافت های ناکارآمد شهری را می توان در اکثر شهر های کشور مشاهده کرد. شهر اهواز نیز که از عمر جدید آن نزدیک به صد سال می گذرد، از جمله شهرهایی می باشد که از مشکلات و مسائل پیش روی بافت قدیم خود رنج می برد. طبیعتاً به هنگام بررسی حیات در ایام مختلف در بافت قدیم شهر ها، محلات قدیمی شهر که توسعه شهر به نوعی از آن منشأ گرفته، قابل توجه می باشند. در شهر اهواز محله عامری (اهواز قدیم) نمونه روشن این محلات می باشد. هدف این مقاله بررسی جریان های اکولوژیک حاکم بر بافت قدیم شهر اهواز (محله عامری) و چالش های ایجاد شده می باشد و روش گردآوری اطلاعات لازمه تحقیق به صورت ترکیبی از روش های میدانی و کتابخانه ای می باشد. یافته های تحقیق نشان می دهند که وجود، روند و نوع جریانبات اکولوژیک در بافت قدیم عامری از جمله مهم ترین عوامل تشدید مسائل و معضلات پیش روی شهروندان و مدیران شهری در محله عامری (اهواز قدیم) می باشد.

۱- مقدمه

شهر زنده شهری است که می توان در آن زندگی سالم را تجربه کرد. فضایی که قابلیت جابه جایی از مکانی به مکان دیگر را داشته باشد. این شهر باید زیبا، با ارزش و امن بوده و دسترسی به محوطه های باز و فضای سبز را امکان پذیر کند. این شهر باید به عنوان یک پل ارتباطی بین گذشته و آینده کسانی باشد که در آن زندگی می کنند. امروزه از ترکیب آرمان های فوق با نام شهر پایدار یاد می کنند که به عنوان الگوواره نویسی در نوشتگان علمی، بحث پایداری

توان از آنها با نام بافت های ناکارآمد شهری یاد کرد. شکل گیری بافت های فرسوده شهری نه تنها متأثر از محرک های فرامحلی می باشد بلکه مهم ترین عامل در ایجاد این نوع بافت ناکارآمد شهری، جریانات اکولوژیکی (جدایی گزینی، مهاجرت، توزیع طبقات اجتماعی و...) در شهر هاست (آقای، ۱۳۷۶: ۱۲). نمونه بافت های ناکارآمد شهری را می توان در اکثر شهر های کشور مشاهده کرد. شهر اهواز نیز که از عمر جدید آن نزدیک به صد سال می گذرد، از جمله شهر هایی می باشد که از مشکلات و مسائل بیش روی بافت قدیم خود رنج می برد. در شهر اهواز محله عامری (اهواز قدیم) نمونه روشن این محلات می باشد. متأسفانه علی رغم اهمیت این مبحث فعالیت قابل ملاحظه ای در ارزیابی جریانات اکولوژیکی و میکرو اکولوژیکی در این شهر و محلات آن صورت نگرفته است. هدف این مقاله ارزیابی جریانات های اکولوژیکی حاکم بر بافت قدیم شهر ها می باشد و نمونه مورد بررسی: محله عامری (اهواز قدیم) می باشد.

و البته شناسایی این تحولات و تغییرات عمده و آگاهی از علل وقوعشان. مجموع این تغییرات را می توان با عنوان جریانات های اکولوژیکی بررسی کرد (محمدی ده چشمه، ۱۳۸۴: ۱) و اکولوژی عبارت است از علم شناسایی روابط و مناسبات مشترک انسان و محیط زیست انسانی (شکوهی، ۱۳۶۹: ۵). با توجه به توضیحاتی که در بحث اکولوژی مطرح شده می توان گفت که میکرو اکولوژی دانشی می باشد که در سطحی محدودتر از اکولوژی شهری به بررسی روابط و نحوه زندگی و عوامل مؤثر در زندگی در سطح محلات شهری می پردازد. یعنی دانشی است که به بررسی دقیق در سطح کوی و بزرگراه، بلوک ها و واحدهای همسایگی حتی ویژگی های یک زندگی آپارتمانی دست می زند (توسلی، ۱۳۸۱: ۱۱۱). از مفاهیم اصلی و قابل توجه در بحث مطالعات اکولوژیکی در بافت قدیم شهر می توان به مفاهیمی چون جدایی گزینی اکولوژیکی و مهاجرت اشاره کرد.

۱-۱- روش تحقیق

با توجه به موضوع تحقیق، حوزه مطالعاتی و مسائل آن، برای تکمیل اطلاعات لازمه پژوهش حاضر ترکیبی از روش های اسنادی- تحلیلی و میدانی به کار رفته است. اطلاعات مورد نیاز عمدتاً از منابع بدون معیار و اخذ شده است و بخش اعظم کار به صورت میدانی و توزیع پرسشنامه در محله مورد بررسی (عامری) انجام گرفته است که پس از بیش از آزمون تعدادی از پرسشنامه ها روایی آنها مورد تأیید قرار گرفت و به تحلیل نهایی موجود انجامیده است. جامعه آماری تحقیق محله عامری شهر اهواز می باشند که با توجه به موقعیت جغرافیایی- تاریخی انتخاب شده اند و حجم نمونه برابر با ۱۰۰ خانوار ساکن در این محله می باشد. روش نمونه گیری نیز به صورت تصادفی انجام شده و خانوارهای مورد مطالعه به فاصله ۱۵ مورد انتخاب شده اند.

۱-۲- جدایی گزینی اجتماعی در بافت قدیم

از مفهوم جدایی گزینی اجتماعی در بافت قدیم شهرها چنین استنباط می شود که ساکنین شهرها از نظر درآمد، مذهب، پایگاه اجتماعی، عوامل اقتصادی، قومیت به گروه هایی تقسیم می شوند و از اینجاست که همواره نوعی رقابت بین این گروه ها برای کسب محله مورد نظر رخ می دهد که همواره گروه برنده از فاکتورهای مثبت بیشتری مانند (درآمد، قدرت و...) برخوردار می باشد.

این جدایی گزینی اکولوژیکی منجر به جدایی گزینی مکانی می شوند و جدایی گزینی مکانی خود عامل جدایی گزینی اجتماعی می گردد. و طبقات و گروه های اجتماعی منسجم در فضای جغرافیایی خاص شکل می گیرند.

(سجادیان، ۱۳۸۲: ۲۶)

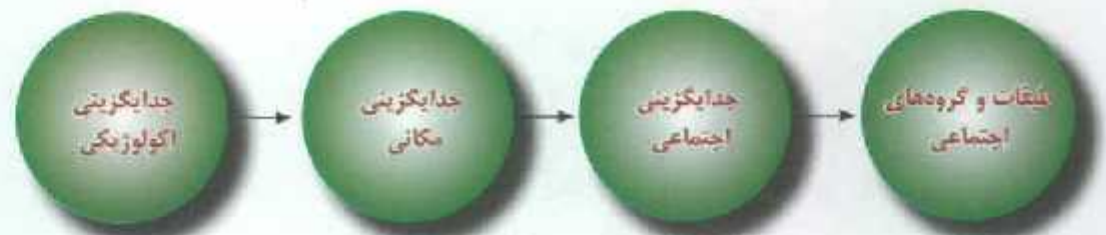
لازم به ذکر است که جدایی گزینی تنها در مورد مردم صدق نمی کند و حرکت مؤسسات و مشاغل را نیز در بر می گیرد.

۲- مبانی نظری

وقتی از روابط انسان با شهر، محله و مسکن و به طور کل محل زندگی او بحث می شود فقط جنبه مسکونی مدنظر نمی باشد بلکه هدف از این بحث روابط انسان با محیط او و تحول و تغییراتی است که در طی زمان به وقوع می پیوندد

۲-۲- مهاجرت در بافت قدیم شهر ها

با توجه به اینکه مهاجرت به عنوان یکی از مهم ترین عوامل رشد جمعیت شهرها و به نوبه آن گسترش شهرها و برهم زنده تعادل جمعیتی شهرها می باشد، لازم به نظر می رسد تا بررسی



شکل ۱- جدایی گزینی و مبانی و شکل گیری طبقات اجتماعی

بافت قدیمی و فسرده اهواز از شمال به محله خرم کوشک، از شرق به محله سخریه، از غرب به رودخانه کارون، از جنوب به باغات محدوده می‌گردد. این منطقه مثل اکثر نقاط اهواز فاقد پستی و بلندی قابل توجهی می‌باشد و سطح این محله قدیمی ۲/۲۲ هکتار می‌باشد. قرار گرفتن عامری بین بل سیاه (محل عبور راه آهن اهواز) و بل سوم در امتداد بلوار مدرس این محله را به عنوان یک گره ترافیکی عمده مطرح کرده است. (مهندسین مشاور پل میسر، ۱۳۸۴). در حالی که در طرح جامع شهر اهواز ظرفیت جمعیت پذیری محدوده منطقه عامری اهواز در حدود ۳۹۳ نفر در هکتار و متوسط تراکم ساختمانی ۶۳ درصد در نظر گرفته شده است.

در حال حاضر جمعیت منطقه عامری یعنی از ۸۴۰۰ نفر و تراکم ناخالص در این محله ۸۶/۲۶۰ نفر و هکتار و تراکم خالص آن ۴۲۳ نفر در هکتار می‌باشد. که این افزایش جمعیت ناشی از فرسوده بودن بافت و در نتیجه پایین بودن قیمت زمین و اجاره و موقعیت پذیرش مهاجران روستایی در این محله می‌باشد (هفته نام پرواز شهر، شماره ۲۷) که عمدتاً با خود خریده فرهنگ‌های متنوع و عموماً غیر همساز را به محیط و فرهنگ شهری وارد خواهند کرد (مهندسین مشاور پل میسر، ۱۳۸۴).

موقعیت محله مورد بررسی در نقشه شماره (۱) مشخص می‌باشد. نمودار فوق سطح پایین درآمد در سطح محله را نشان می‌دهد حدود ۵۰ درصد از افراد درآمدی زیر ۱۵۰ هزار تومان دارند از طرفی حساسیت نسبت به بیان دقیق درآمد در این محله باعث شده که ۱۰ نفر از ساکنان درآمد خود را ذکر نکنند.

مختصری بر عوامل اکولوژیکی و رابطه آن با مهاجرت انجام گیرد. مایکل سودنرو می‌گوید امروزه مهاجرت باید به عنوان عامل اساسی تقویت کننده پدیده همه جا حاضر کار افتاده شهری بررسی شود و باید به عنوان نیروی مطالعه شود که موجب تشدید بیکاری و اختلالات شهری می‌گردد (مشهدی دهقان، ۱۳۸۱: ۱۵۳). در بررسی نقش مهاجرت در جریانات اکولوژیکی بافت قدیم شهر ها باید به پدیده مهاجر پذیری و مهاجر فرستی این مکان ها و مهاجرت درون شهری و بیرون شهری توجه گردد.

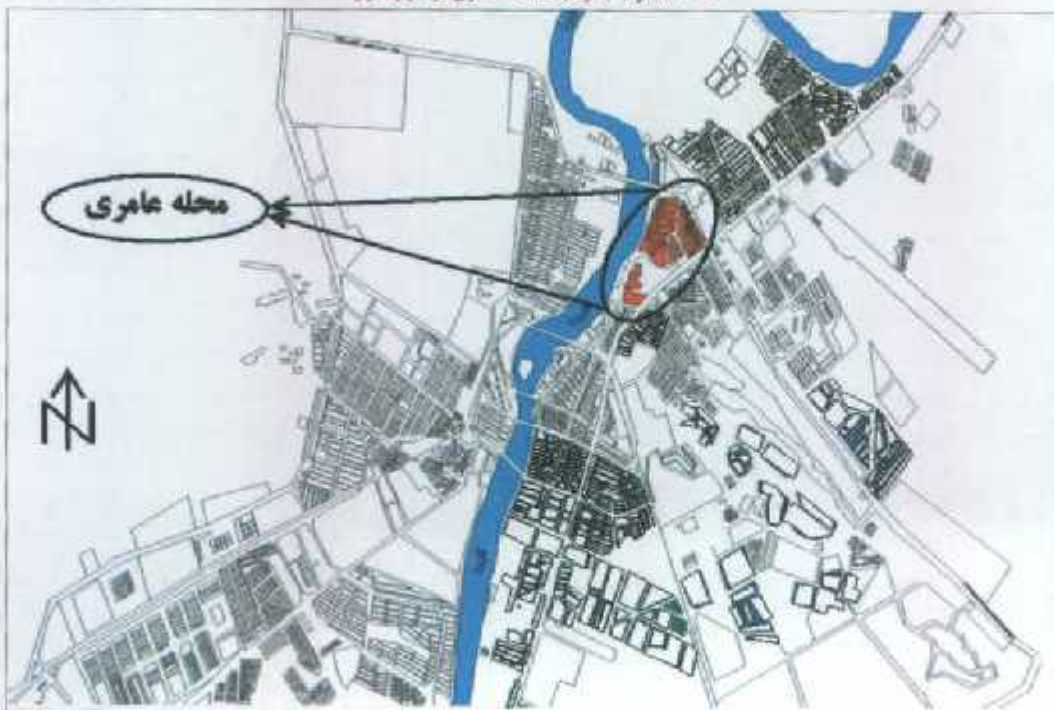
۲-۳- بافت قدیم

بافت‌های فرسوده یکی از محصولات فرآیند سیاست‌های توسعه درون شهری است. در واقع بافت قدیم بخشهایی از بافت های شهری را شامل می‌شود که حاصل ساخت و سازهای قبل از ۱۳۰۰ هجری شمسی است و عمدتاً خود سازمان یافته است (آقای، ۱۳۷۶: ۴۵). این بافت ها دارای هویت تاریخی بوده و ارزش تاریخی اجتماعی، مکانی و فضایی دارند. این بافت ها مشکلی برای شهر ها از نظر امنیتی، اجتماعی و اقتصادی هستند و در حقیقت می‌توان از آنها با نام بافت های ناکارآمد شهری یاد کرد.

۳- عرصه پژوهش

محله عامری در شرق شمال شرقی اهواز قرار گرفته و این محله از نظر قرارگیری کاملاً مقابل منطقه کیانپارس قرار دارد.

نقشه شماره (۱) موقعیت محله عامری در شهر اهواز



تهیه و ترسیم: نگارنده گان

۴- بحث

در مورد محله های موجود در شهرها مسئله فضاها و مناطقی که از نظر آماری همسان و همگی باشند مطرح نیست بلکه منظور واحدهای اجتماعی می باشند که گاه بصورت خودآگاه و عموماً ناخودآگاه شکل گرفته اند این محلات در حقیقت شکل مجتمعی است از گروه های محلی که دارای یک نوع همبستگی و خصوصیات اجتماعی مشترک در داخل شهر هستند به طوری که ویژگی هر محله بر حسب مورد و مختصات اجتماعی مشترک آن را از سایر محلات شهری متمایز می سازد به این ترتیب در اکثر شهرهای بزرگ از دوران گذشته بخش های مشخصی پدید آمده است که دارای خصایص و خصوصیات اجتماعی- اقتصادی و کالبدی خاص می باشند. این نوع محله بندی گاه منطبق بر خصوصیات جغرافیایی و گاهی همراه با خصوصیات اجتماعی و فرهنگی می باشند. این اشتراک منافع ممکن است به تدریج صورت ابتدایی یک سازمان اجتماعی به خود بگیرد باید گفته شود که سابقاً محلات شهری قدرت فوق العاده ای داشتند و معمولاً بین محلات برای اعتبار و قدرت رقابت زیسادی بوده و این عامل رقابت به مراکز می کشد مردم را به همدیگر نزدیک می کند بستگی داشت (Vandergrift, ۲۰۰۶). از آن چه گفته شد می توان نتیجه گرفت که محلات از همان ابتدا بصورت خودآگاه از مجموعه

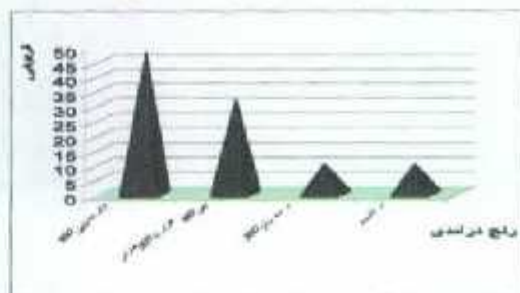
همگن و مشابه شکل گرفته بودند. در سابق این معیارها بیشتر بر پایه اعتقادات مذهبی، قومی، نژادی و شغلی استوار بوده ولی چیزی که مشخص می باشد امروزه عامل اقتصاد به عنوان تعیین کننده ترین ملاک برای انتخاب محله به شمار می آید به طور کلی بررسی شرایط اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و طبیعی محلات از جمله مطالعاتی می باشد که کمتر صورت گرفته است ولی امروزه با توجه به بررسی های اکولوژیکی در سطح شهرها و بصورت کلان و البته مطالعات میکرو اکولوژی در سطح محدودتر یعنی محلات می توان جوانب مختلف زندگی در سطح شهرها و محلات شهری را بررسی نماییم. در ارزیابی جریان های اکولوژیکی حاکم بر بافت قدیم شهر اهواز (عامری) به بررسی متغیر های زیر می پردازیم:

- ۱- پایگاه اقتصادی (درآمد، شغل و قیمت زمین و مسکن)
- ۲- پایگاه اجتماعی و فرهنگی (تحصیلات)
- ۳- جایابی ها و علل دافعه و جاذبه
- ۴- بافته ها و تجزیه و تحلیل داده های اجتماعی
- ۵- پایگاه اقتصادی

۱-۱-۵- درآمد:

در پرس و جوهای انجام شده در باره سطح درآمدی خانوار ها در بافت مسکونی عامری نتایجی اخذ شده که در جدول شماره (۱) گنجانده شده اند

نمودار شماره (۱) سطح درآمدی پرسش شوندگان در محله عامری



قیمت اجاره

در محله عامری قیمت اجاره طبق گفته صاحبان املاک بصورت زیر می باشد.

جدول شماره (۲) قیمت زمین از زبان صاحبان املاک

شماره پنگاه	قیمت زمین
پنگاه ۱	قیمت بین ۳۰۰ تا ۵۵۰ نوسان دارد
پنگاه ۲	قیمت بین ۲۵۰ تا ۵۰۰ هزار نوسان دارد
پنگاه ۳	قیمت بین ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار نوسان دارد.
در پنگاه ۴ و ۵	قیمت را بین ۲۵۰ تا ۵۵۰ هزار تومان ذکر کرده اند.

منبع: مطالعات میدانی نگارنده

جدول شماره (۱) طبقه درآمدی خانوار ها در محله عامری شهر اهواز

میزان درآمد	فراوانی
۱۵۰ هزار به پایین	۴۸
بین ۱۵۰ هزار تا ۳۰۰ هزار	۳۲
۳۰۰ هزار به بالا	۱۰
ذکر نشده	۱۰

منبع: مطالعات میدانی نگارنده

۵-۱-۲- شغل:

نتایج بدست آمده از پیمایش در محله عامری در مورد شغل ساکنین به نتایج زیر منتج شده است: مشاغل دولتی: ۲۲ درصد از خانوارها مخارج معاش خود را از طریق مشاغل دولتی تأمین می کنند. مشاغل آزاد: در این پرس و جو مشخص شده است که ۷۸ درصد از ساکنین پرسش شونده مخارج معاش خود را از طریق مشاغل آزار و عمدتاً "کاذب و غیر رسمی" تأمین میکنند.

قیمت زمین:

در پرس و جوهای انجام شده از پنگاه های املاک قیمت زمین بدین صورت ذکر شده است:

جدول شماره (۳) قیمت اجاره از زبان صاحبان املاک

شماره بنگاه	قیمت اجاره بها
بنگاه ۱	۴۰ تا ۶۵ هزار تومان یا ۹۰۰۰۰۰۰ هزار تومان بیش پرداخت
بنگاه ۲	۳۵ تا ۷۰ هزار تومان یا ۱۰۰۰۰۰۰۰ میلیون بیش پرداخت
بنگاه ۳	بین ۶۰ - ۷۰ هزار تومان یا ۱۲۰۰۰۰۰۰۰ هزار تومان بیش پرداخت
بنگاه ۴ و ۵	۴۵ تا ۷۰ هزار تومان یا ۱۰۰۰۰۰۰۰ میلیون بیش پرداخت

منبع: مطالعات میدانی نگارنده

۵-۲- علل جاذبه و دافعه

۵-۳-۱- ساکنان عوامل دافعه از محله قبلی را بدین صورت ذکر کرده اند:

جدول شماره (۴) عوامل دافعه از محله قبلی

جدول شماره (۳) عوامل دافعه جمعیت از محلات سابق را در بین پرسش شوندهگان در محله عامری اهواز نشان می دهد. در ادامه عوامل جاذبه به این محله را بررسی می کنیم.

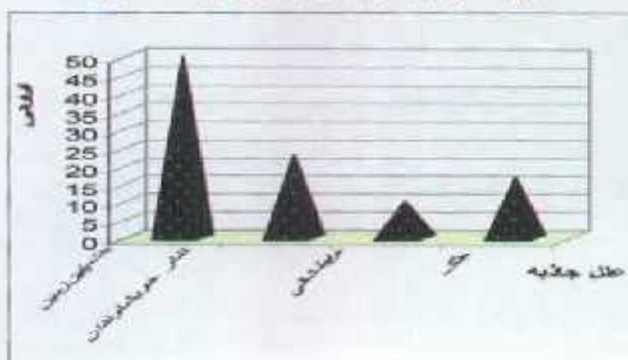
۵-۲-۲- همین افراد عامل جاذبه خود به محله عامری را بصورت زیر بیان نموده اند:

عوامل دافعه	فراوانی
شرایط شغلی را دلیل خود دانستند	۳۳ نفر
زندگی کنار خویشاوندان را دلیل می آورند	۳۷ نفر
عدم امنیت در محل زندگی سابق را دلیل دانستند	۲۰ نفر
فقدان امکانات کافی در محله قبلی	۱۰ نفر

منبع: مطالعات میدانی نگارنده

جدول شماره (۵) عامل جاذبه خود به محله عامری

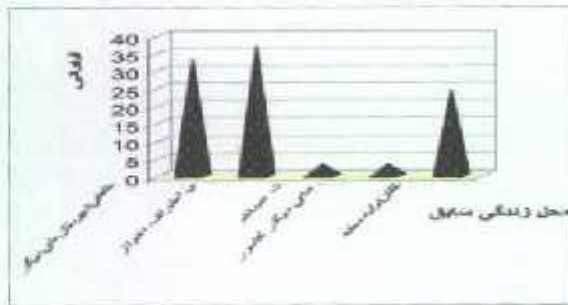
۵-۲-۲- تمودار شماره (۲) علل جاذبه جمعیتی در محله عامری



عوامل جاذبه	فراوانی
قیمت پایین زمین	۵۰
زندگی در کنار خویشاوندان	۲۳
شرایط شغلی	۱۰
چنگ	۱۷

منبع: مطالعات میدانی نگارنده

نمودار شماره (۳) محل سکونت قبلی خانوار های
پرسش شونده در محله عامری



جدول شماره (۶) محله قبلی ساکنین

محل قبلی	فراوانی
روستاهای شهرستان های دیگر	۳۳
روستاهای اطراف اهواز	۳۷
کوت عبدالله	۳
شهرستان های دیگر کشور	۳
ساکنان اولیه محله	۲۴

۵-۲-۳- در جواب به سؤال: محله قبلی شما کجا بود؟ ساکنان عامری بدین صورت جواب داده اند. تعلق خاطر به اعتقادات باعث شده که از ۱۰۰ نفر از پرسش شوندهگان، ۲۴ نفر خود را جزء ساکنان اولیه این محله معرفی کنند یعنی از این محله را به عنوان اولین محله خود نام می برند.

۵-۳- پایگاه اجتماعی

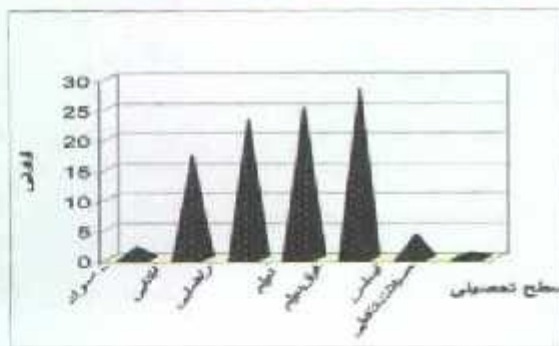
تحصیلات: در بررسی های صورت گرفته و طرح سؤالات در مورد سطح تحصیلات، نتایج زیر حاصل شده است. (در مورد تحصیلات بالاترین مدرک تحصیلی در خانواده را به عنوان ملاک مدنظر داریم.)

جدول شماره (۷) سطح تحصیلات

از پرسش شوندهگان در محله عامری

فراوانی	مدرک تحصیلی
۱۷	سیکل ابتدایی
۲۲	سیکل راهنمایی
۲۵	دیپلم
۲۸	فوق دیپلم
۴	لیسانس
۱	فوق لیسانس
—	دکتری
۲	بی سواد

نمودار شماره (۴) سطح تحصیلات در محله عامری



منبع: مطالعات میدانی نگارنده

۶- بررسی جریانات میکرو اکولوژیکی خود زیستبومی حاکم بر بافت قدیم در محله عامری همانطور که ذکر شد میکرو اکولوژی دانشی است که به بررسی دقیق در سطح کوی و برزن ها، بلوک ها و واحدهای همسایگی حتی ویژگی های یک زندگی آپارتمانی دست می زند در بررسی از جریانات میکرو اکولوژیکی موثر بر بافت قدیم محله عامری نتایج زیر بدست آمده است:

این محله عموماً محل سکونت اقشار اجتماعی متوسط و پایین جامعه می باشد. نگاهی به آمار بدست آمده از پیمایش در میان این محله نشان می دهد که حدود ۵۰ درصد از افراد درآمدی زیر ۱۵۰ هزار تومان دارند و تنها ۱۰ درصد از پرسش شوندهگان درآمدی فراتر از ۳۰۰ هزار تومان داشته اند. از طرفی حساسیت نسبت به

بیان دقیق درآمد در این محله باعث شده که ۱۰ درصد از پرسش شوندهگان درآمد خود را ذکر نکنند. بررسی شواغلین در این محله نشان می دهد که نزدیک به ۸۰ درصد از پرسش شوندهگان دارای مشاغل غیر دولتی و عموماً غیر رسمی می باشند. چرا که شغل یابی عمدتاً با مسائلی از جمله تخصص، مهارت و تحصیلات در ارتباط می باشد. وجود مشاغلی مانند سیکار فروشی، دست فروشی، فروش اجناس بر روی گاری به صورت متحرک (مانند گاری های دستی) در این محله خیر از بیکاری پنهان و وجود مشاغل کاذب، غیررسمی و سازمان نیافته می دهند. از طرفی در این محله تنها ۲۲ درصد از پرسش شوندهگان در مشاغل دولتی مشغول به کارند.

۳- قیمت زمین، مسکن و اجاره بها از جمله دیگر فاکتور های موثر بر جریانات اکولوژیکی در این محله می باشند طبق گفته

• وجود کانون های بالفعل آلاینده در سطح محله؛

• عدم وجود سیستم دفع فاضلاب؛

• عدم وجود شبکه گازآمد رفت و آمد در سطح محله؛

• ساختار اجتماعی و فرهنگی حاکم بر آن

• ضعف شدید استخوان بندی و سیمای شهری ناسطوب

۸- نتیجه گیری و ارائه راهکارها

از جمله مباحث پیش روی برنامه ریزان شهری و شهرسازان امروزه بحث بافت های فرسوده شهری می باشد بافتهای فرسوده شهری پیش از آنکه مجموعههای متشکل از ساختمان ها معیار و خیابان ها باشد مجتمعی زیستی- اجتماعی می باشد که گویای فرهنگ و گذشته محلات و سکونتگاه ها می باشد. توجه به مقوله بافت های فرسوده شهری از چنان جایگاهی برخوردار می باشد که به عنوان مبنایی برای شکل دهی به توسعه پایدار شهری محسوب می شود و در دولت نهم جایگاه خاصی و قابل توجهی یافته است. این در حالی است که شکل گیری بافت فرسوده شهری محصول تغییر های مختلف اجتماعی- اقتصادی و فرهنگی در سطح محلی و فرا محلی می باشد. شکل گیری این بافت های فرسوده شهری نه تنها متأثر از محرک های فرامحلی می باشد بلکه مهم ترین عامل در ایجاد این نوع بافت ناکارآمد شهری، جریانات اکولوژیکی در شهر هاست.

مجموعه عوامل فوق عامل شکل گیری جدایی گزینی اجتماعی، جریانات گزیز از مرکز و دایقه جمعیتی، گسترش مشاغل کادب و غیر رسمی، سیمای آشفته شهری، فقدان تجهیزات مورد نیاز در میان محلات، فقدان دسترسی و مشکلات جابه جایی، ناهمگنی جمعیت و تراکم، کاهش توجه مدیریت شهری و کاهش تمایل بخش دولتی و خصوصی در سرمایه گذاری در این محله، ضعف ارزش های فرهنگی و هنجرا ها و پس افتادگی فرهنگی، جذب اقشار اجتماعی کم درآمد و... هر تلاشی در جهت اصلاح وضع موجود در بافت فرسوده محله عامری باید همسو و هماهنگ با اقتضات و برنامه ریزی های اجتماعی- اقتصادی صورت گیرد. اصلاحات باید به گونه ای انجام گیرد تا ضمن حفظ ارزش ها، علقه های فرهنگی، وابستگیها و تعاملات اجتماعی، عامل بالندگی و رشد اجتماعی و اقتصادی گردد. به نظر می رسد راهبرد توانمند سازی به عنوان راهبرد پذیرفته شده دستور کار ۲۱ مفید ترین و موثر ترین راهکار اصلاحی در بافت فرسوده عامری باشد. چراکه معضل بافت فرسوده شهر پیش از آنکه یک معضل فیزیکی باشد، معضلی اجتماعی- اقتصادی است. پس ضرورت برنامه ریزی چند وجهی (اجتماعی- اقتصادی و کالبدی) در جهت اصلاح و تقویت بافت فرسوده شهری شدیدا احساس می شود. در این روش با کمک های دولتی، مردم در ساخت و بهسازی مسکن توانمند می شوند از طرفی حسن این رویکرد جامعیت محتوایی آن می باشد و ضمن برنامه ریزی کالبدی، اصلاحات اجتماعی برای بالابردن منزلت های اجتماعی نیز مد نظر می باشد.

مالکین و صاحبان بنگاه های اسلاک قیمت زمین در این محله در مقایسه با محلات همجوار در کم ترین میزان خود می باشد. از طرفی صاحبان بنگاه های املاک اعتقاد دارند که این محله کمتر پذیرای خانواده های هسته ای می باشد و گروه های مهاجر به این محله عموماً اقشار کم درآمد و گروه های جوانی کار می باشند که خانواده های گسترده و جوانان مجرد از این قشر می باشند. نکته قابل توجه اینکه یکی از مهم ترین دلایل جاذبه جمعیت در این محله قیمت پایین زمین و به تبع آن مسکن می باشد. از طرفی صاحبان بنگاه ها معتقد هستند که در این محله با توجه به جامع شرایط اکولوژیکی رهن خانه صورت نمی گیرد و اجاره نیز به ندرت اتفاق می افتد. در تحلیل علل جاذبه و دلایله جمعیت در این محله و جابه جایی جمعیت با توجه به سکونتگاه های سابق خانوار ها باید گفته شود که: نزدیک به ۲۴ درصد از پرسش شوندگان خود را ساکنین اولیه این محله می دانند که پایگاه های فرهنگی و روحی - روانی و اعتقادات (وجود حرم علی این مهاجران اهوازی) از مهم ترین دلایل این وابستگی و همبستگی اجتماعی در محله ذکر شده می باشند. از طرفی بررسی ها نشان می دهند که ۷۰ درصد از ساکنین که جزء مهاجرین اولیه یا ریشه و مبنای روستایی می باشند که از روستا های شهرستان اهواز و استان خوزستان به این محله مهاجرت کرده اند، از طرفی قیمت پایین زمین، وابستگی های اجتماعی و وقوع جنگ تحمیلی از جمله جاذبه های جمعیتی در این محله می باشند. در بررسی بالاترین سطح تحصیلی ساکنین مشاهده شد که بیش از ۲۸ درصد از پرسش شوندگان سطح تحصیلی فوق دیپلم دارند و تنها ۱ درصد از پرسش شوندگان دارای تحصیلات تکمیلی می باشند. ضعف تحصیلات عالی مشخصه اصلی پرسش شوندگان می باشد.

۷- بافت فرسوده اهواز قدیم و چالش های پیش رو
بافت فرسوده شهری محصول تغییر های مختلف اجتماعی- اقتصادی و فرهنگی در سطح محلی و فرا محلی می باشد. شکل گیری این بافت های فرسوده شهری نه تنها متأثر از محرک های فرامحلی می باشد بلکه مهم ترین عامل در ایجاد این نوع بافت ناکارآمد شهری، جریانات اکولوژیکی در شهر هاست (توسلی، ۱۳۷۱، ۲۶)

وجود جریانات اکولوژیکی حاکم بر بافت قدیم محله عامری باعث مواجهه این محله با چالش هایی شده که بصورت زیر قابل ذکر می باشند:

- جمعیت بالا؛
- ریزانه بودن اراضی قطعات مسکونی؛
- تراکم خالص و ناخالص جمعیتی بالا؛
- فرسودگی و فشردهگی بافت مسکونی؛
- وجود خطا راد آهن عبوری از میان محله؛
- کمبود شدید فضای باز و فضای سبز شهری؛
- وجود کانون های بالتوه آلاینده در سطح محله؛

منابع و مآخذ:

- ۱- آقایی، لیون، بهسازی و بهسازی و توسلری بافت قدیم - مجموعه مقالات همایش تخصصی بافتهای شهری، ۱۳۷۲.
- ۲- توسلی، محمود. بررسی در بافت های قدیم شهرهای ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، ۱۳۷۱.
- ۳- ایلخانی، علیرضا. بافت تاریخی، حفاظت مرمت، بهسازی یا توسلری؟، انتشارات خت سیمور، سال دوم شماره چهارم، ۱۳۸۰.
- ۴- توسلی، محمود. اصلاحات فضایی توسلری و بهسازی شهری، انتشارات خت سیمور، شماره دوم، ۱۳۷۹.
- ۵- توسلی، علیرضا. غلامی، سعید. شناسی شهری، انتشارات دانشگاه پیام نور، ۱۳۸۱.
- ۶- سجادیان، ناهید. ۸۲، ۸۳، در سده اولی شهری شمال دوم.
- ۷- شاکویی، حسین، بافت های شهری شهر استخرات چهار دانشگاهی، ۱۳۶۹.
- ۸- شاکویی، حسین. بافتهای شهری و بافتهای شهری، انتشارات خت سیمور، ۱۳۷۸.
- ۹- مهدی زاده نعلقانی، ناصر. تحلیل آماری های برنامه ریزی شهری ایران، انتشارات علم و مهندسی، ۱۳۸۱.
- ۱۰- مهتاسبی، مشاور. مدل سبز - شرح سامانه های بافت فرسوده اهواز بهار، ۱۳۸۲.
- ۱۱- محمدی نه چشمه. اکولوژی اجتماعی شهر اهواز، محلات عامری و کیفیت های پایدار. نامه نورا کارشناسی، دانشگاه شهید چمران اهواز. به راهنمایی دکتر ناهید سجادیان، ۱۳۸۲.
- ۱۲- مزینانی، محمود. بهسازی بافت تاریخی، انتشار مؤلف، (۱۳۸۹).
- ۱۳- مقاله سازه بیرونک شهر شماره ۲۷-پهلوئیه ۲۸ (پهلوئیه ۱۳۸۲).
- 14-Vandergriff, Janelle (2006), *Greenification and Displacement*, Calvin College. www.calvin.edu/jcs4/city

بررسی اثرات طرح نوسازی و بهسازی شهری در ارومیه با تأکید بر پروژه‌های شرق بازار

• صدیقه لطفی

عضو هیئت علمی گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهر دانشگاه مازندران

• یاسین حنیفی اصل

کارشناس جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

کهن که با توجه به شرایط خاص زندگی آن زمان شکل گرفته بود، از هم گسسته شده و کم‌کم هویت اصلی خود را از دست داده و رو به فرسودگی نهادند. در مقطعی دیگر، هم‌زمان با تهیه طرح‌های توسعه شهری و نگرش یک‌جانبه به کل شهر و بافت قدیم، بدون توجه به نقش و کارکرد بافت در مقیاس شهر و منطقه، شرایط زیست ساکنان آن و ارزش‌های نهفته در آن عملاً یا آن را در حاشیه قرار دادند و یا این که با تدوین ضوابط و مقررات یکسان برای کل شهر دخالت‌های تدریجی و ناهماهنگ آغاز شد. به دنبال برنامه‌های توسعه شهری از جمله شهرک‌های جدید اینک نوبت به توسعه شهر در درون، برای حفظ ارزش‌ها و یادمان‌های تاریخی شهرهای کشور از جمله شهر ارومیه شده است.

نگاهی به تحولات شهر ارومیه از گذشته تا حال

ارومیه در دوران پیش از اسلام یکی از شهرهای مهم ناحیه سبز بوده که زرتشت یاسر از آن برخاسته است و به همین دلیل از اهمیت و احترام زیادی برخوردار بوده است. ارومیه در قرن ۲۴ هجری قمری همچون سایر شهرهای آذربایجان به دست مسلمانان اسلام گشوده شده است. در آن زمان ارومیه شهری کهن و بزرگ بوده که خندق و حصار داشته و فاتحان جدید در آنجا بناهای تازه می‌افکنده‌اند. ارومیه اهمیت خود را در دوران صفویه و قاجاریه نیز حفظ کرد. در اواخر قرن نوزدهم، شهر را دیواری احاطه کرده و چارای هفت دروازه بوده و خندقی هم در اطراف دیوار وجود داشته و تا سال‌های اخیر آثار این دروازه‌ها و خندق‌ها قابل رویت بود. در گذر زمان مرکز تاریخی شهر و گنجرهای آن یا شبکه خیابان‌های اصلی نوساز و فلک‌های ارتباطی تلفیق شده و با حضور تدریجی اتومبیل در شهر، شکل عناصر فضایی شهر دستخوش تغییر شد. در اوایل سال‌های ۱۳۰۰ ه. ش شهر ارومیه مانند دیگر شهرهای ایران با احداث خیابان‌های وسیع به قطعات مختلفی تقسیم شد. احداث این خیابان‌ها و تعریض غیر اصولی معابر، ارزش‌های بافت شهری را از میان برد و صدمات جبران‌ناپذیری را به شکل شهر وارد کرد. به طوری که این عدم تجانس بین خیابان‌های نوساز و بافت قدیم باقی مانده در میان این خیابان‌ها موجب پوسیدگی و زوال بافت متراکم قدیمی شده است. به طور کلی در شهر ارومیه، سه نوع بافت قدیمی وجود دارد و الف: بافت قدیم مرکز شهر، ب:

امروزه اکثر شهرهای قدیمی به علت ارزش نهفته فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مراکز کهن شهری، چاره‌ای جز بازسازی و بهسازی این فضاها ندارند. در فرهنگ مدرن و سستی شهرها، تقابل و همزیستی نویدینده دائمی هستند که ساخت نهایی شهر و الگوی زندگی ساکنان آن را رقم می‌زنند. تجارب بین‌المللی حاکی از توفیق طرح‌های بهسازی و نوسازی شهری در بازسازی حیات شهری و حفظ ارزش‌های تاریخی این جوامع است. کلیه شهرهایی که مبادرت به بهسازی کرده‌اند از اسلو، استکهلم، فلورانس، مالاگا تا شهرهای کشورهای اسلامی مانند قاهره، استانبول، مشهد و یزد با مباحثه موضوعی و موضعی سعی در ترمیم و روانسازی شبکه ارتباطی از یک سو و زیباسازی شهری از سوی دیگر داشته‌اند (حیبی و همکاران، ۱۳۸۶).

بافت‌های قدیمی اکثر شهرها از جمله شهر ارومیه، به مرور زمان و در اثر تحولات جدید، کارکرد گذشته خود را از دست داده و رو به اضمحلال گذارده و امروز به عنوان بزرگترین معضل در شهرها مطرح هستند. حتی کارکرد تجاری آنها توانسته افراد تاجر و ثروتمند را که در مراکز فعالیت تجاری اشتغال دارند، برخلاف گذشته در خود نگه دارد. تلاطم وضعیت تخریب کالبد فیزیکی بناها به همراه تنزل شرایط زیست محیطی، منجر به حرکت گروه‌های توانمند از این محله‌ها به سایر قسمت‌های شهر و هجوم و اشغال آن به وسیله‌ی گروه‌های کم‌درآمد و کارگری شده، که نتیجه آن تسریع فرایند رکود و تنزل است (رهناما، ۱۳۷۵: ۱۱). هر چه دایره‌ی تمدن وسیعتر شود، دگرگونی چهره‌ی شهرهای باستانی شدیدتر و سریعتر خواهد بود. یکی از قدیمی‌ترین نظریه‌ها درباره موضوع تحقیق، نظریه افلاطون در کتاب جمهور، درباره‌ی شهر آرمانی افلاطون است. او معتقد است، با رشد و توسعه فیزیکی شهرها مشکلاتی در بخش‌های مختلف شهر به وجود می‌آید، بنابراین با رشد و توسعه فیزیکی شهر باید شرایط مناسب زندگی و احتیاجات زندگی متناسب با هر زمان فراهم شود. به ویژه نیازهای روحی و روانی ساکنان در بخش‌های مختلف شهر باید تضمین شود. نگاهی به تجربه شهرسازی در کشور ما، عملاً می‌بینیم که این تجربه همراه با صدور کالا و سرمایه از خارج به کشور بوده، بنابراین قطعاً جوانگویی نیازهای واقعی جامعه ما نبوده است. نتیجه آن در دو مقطع زمانی مختلف ابتدا با دخالت‌های موضعی و کارکردی و با احداث خیابان‌های چلیپایی و عمود بر هم بسیاری از بافت‌های

بافت قدیم میانی شهر، ج: بافت قدیم حاشیه شهر.

مسئله عمده پژوهش

هدف از انجام این پژوهش، بررسی اثرات اجرای طرح نوسازی و بهسازی بافت قدیم شهر ارومیه (محدوده شرق بازار) است. به علاوه این پژوهش یک مقایسه بین طرح‌های اجرا شده در بافت قدیم شهرهای یزد و مالاگا در اسپانیا با طرح میدان امام ارومیه انجام داده و در آخر نیز در صدد ارائه یک سری پیشنهادات و راهکارها بر آمده است. در بررسی بافت قدیم شهر ارومیه، محدوده شرق بازار (یکی از قدیمی‌ترین بافت‌های شهر) که طرح مطالعاتی آن به عنوان طرح میدان امام تهیه شده، برای پژوهش و بررسی انتخاب شده است (نقشه شماره ۱). این محدوده در مرکز شهر و قسمت شرق بازار ارومیه قرار گرفته و هسته اولیه شهر را تشکیل می‌دهد.



روش تحقیق

در این مطالعه از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی (یعنی مبتنی بر مصاحبه با مسئولان محلی و مردم ساکن ناحیه) استفاده شده است. همچنین در تهیه و تنظیم نقشه‌ها و جداول از نرم افزارهای مختلف استفاده شده و سپس نتایج تحقیق مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است.

طرح میدان امام خمینی (ره) همراه با کلیات طرح

پس از به پایان رسیدن بحران‌های رژیم بعثی عراق و تخریب منطقه وسیعی از محدوده املاک مجاور بازار قدیمی شهرستان ارومیه، مسئولان استانی را بر آن داشت که نسبت به طراحی محدوده به‌مباران شده و محدوده املاک مجاور شرق بازار ارومیه به عنوان فضای باز شهری اقدام کنند. در این راستا طرحی به وسیله شهرداری ارومیه با مهندس مشاور منعقد شده و پس از ارائه طرح به وسیله مشاور و تصویب آن در کمیسیون ماده ۵ استان، محدوده طرح مصوب در طرح تفصیلی شهر به صورت مرکز تجاری، اداری مرکز شهری در سال ۷۳ لحاظ شد. ولی در عمل به خاطر مسائلی مالی، شهرداری علی‌رغم تملک

۱/۴ مساحت اراضی محدوده، ادامه کار را به سازمان مسکن و شهرسازی واگذار کرد. طرح میدان امام در سال ۷۹، به وسیله شرکت مهندسی مشاور صفامنش و همکاران تهیه شد. محدوده طرح میدان امام خمینی در پشت اراضی شرق بازار ارومیه و در حد فاصل خیابان‌های بعثت و شهید منتظری واقع شده است. مساحت محدوده طرح میدان امام خمینی (ره) ۴۷۲۸۰ مترمربع است و چنانچه مساحت محدوده مسجد اعظم را از آن کم کنیم، مساحت خالص محدوده طرح برابر ۴۴۷۶۶ مترمربع خواهد بود. گذرها و فضاهای باز موجود ۹۶۱۰ مترمربع از سطح فوق را زیر پوشش گرفته‌اند. بنابراین سطح زیر پوشش قطعه‌های ملکی واقع در محدوده طرح برابر با ۳۴۷۶۶ مترمربع است. در مساحت ۴/۷ هکتاری محدوده براساس طرح پیشنهادی، ۹۰ درصد آن به صورت نوسازی است و تنها ۱۰ درصد محدوده بهسازی خواهد شد. بنابراین دیدگاه طرح یک دیدگاه پهلوترزی بوده که به صورت تخریب و نوسازی عمل کرده است. سطح اشغال محدوده نیز ۳۰ درصد است که از این مقدار، حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد آن به کاربری تجاری اختصاص یافته است. در نتیجه، کاربری عمده پیشنهادی در محدوده طرح، کاربری تجاری بوده است. این کاربری و سایر کاربری‌ها با ساختن ۱۵ بلوک در محدوده طرح تامین می‌شود.

نقشه شماره ۲- کاربری‌های پیشنهادی



اثرات مختلف اجرای طرح

اثرات اقتصادی طرح

یکی از اثرات اقتصادی طرح، مربوط به نحوه اجرای طرح بود. به این صورت که، اولین بلوک در وسط محدوده احداث شد که خود این امر موجب بالا رفتن قیمت مغازه‌هایی که در جوار محدوده بودند، شده و در نتیجه باعث یکسری مشکلات مالی برای ادامه اجرای طرح شد. از اثرات دیگر اقتصادی طرح، عدم برآورد صحیح هزینه طرح، به وسیله مشاور طرح بوده، که رقم هزینه طرح را در سال ۷۹ کمتر از ۲۰ میلیارد ریال برآورد کرده بود. در صورتی که شرکت عمران و بهسازی شهری ارومیه طی یک برآورد در سال ۸۱، هزینه طرح را ۲۳۰ میلیارد ریال اعلام

کرده بود که این عدم برآورد صحیح، یک سری مشکلات را در روند بودجه‌بندی طرح به وجود آورد. چنین چگونگی در نظریه مراکز شهری یویا و زنده خود، به آثار مثبت اقتصادی - اجتماعی و روانی - عاطفی مراکز پر تراکم شهری توجه می‌کند و یویایی و احساس زنده بودن یک شهر را در گرو مراکز شهری پیچیده، متراکم و پرازدحام می‌داند. به نظر وی وجود چنین ویژگی‌هایی تعداد بیشتری از ساکنان شهر را به مراکز شهری جلب کرده و این امر ضمن آن که موجب ارتقای بازده این گونه محیط‌های شهری می‌شود، به آنها چهره‌ای نو، فعال و پر تحرک می‌بخشد و در نهایت این خصوصیات به کل شهر تسری می‌یابد. وی همچنین معتقد است که مراکز شهری می‌توانند از یک سو همواره فعال بوده و از سوی دیگر به وسیله مردمی که در آنها زندگی و کار می‌کنند، تحت نظارت و کنترل دائمی باشند. از دیدگاه اقتصادی، شهر ارومیه به طور کلی شکل خاص تجاری دارد. کانونی است بر فروش محصول تک‌اپی روستا نشینان از یک سو و تولید کنندگان کالاها و وارداتی از سوی دیگر، بنابراین تجارت شکل حرفه‌ای و تخصصی دارد. با توجه به موارد مذکور محدوده طرح در گذشته، یک محدوده کاملاً تجاری بوده و از نواحی داخلی شهر و روستاهای پیرامون شهر، برای خرید و تقاضای زیادی داشته است. در نتیجه اجرای طرح و تخریب و نوسازی در این محدوده، روح اقتصادی و ازدحام و شلوغی که در گذشته، در منطقه وجود داشته از بین رفته و فروشندگان قدیمی و خریدارانشان هر کدام در گوشه‌ای از شهر پراکنده و توزیع شده‌اند و در نتیجه منطقه تحرک و یویایی گذشته خود را از دست داده است. این امر هم چنین باعث شده که مردم تمایل کمتری به خرید واحدهای بلوک احداث شده، داشته باشند. همین موضوع موجب عدم ادامه اجرای طرح به دلیل عدم تأمین هزینه اجرای طرح شده است (عدم فروش واحدها).

اثرات کالبدی طرح

عشق و علاقه‌مندی به میراث کهن هر قدر هم در قومی قوی باشد به حکم ضرورت زمان، پیشرفت تمدن مادی و دگرگونی وضع اجتماع، بافت قدیمی شهرهای کهن را درهم خواهد ریخت و بسیاری از مدارک گویای تاریخ دستخوش زوال خواهند شد. باید این نکته را پیوسته در نظر داشت که عوامل مختلف معماری، طرح مجموعه‌های قدیمی و نوسازی آنها طوری صورت گرفته که از داخل بنا و یا از فاصله کمی و در همان بافت منطقی قدیمی خود زیبا و باشکوه جلوه می‌کنند. چنانچه اطراف آنها خالی و یا بخشی از آنها حذف شود، شکوه، جلال و ارزش تاریخی و هنری آنها از میان خواهد رفت.

از لحاظ معماری، طراحی بلوک‌ها در محدوده طرح براساس معماری دوره قبل از پهلوی (شیروانی) و دوره پهلوی اول و دوم بوده، که مشاور خواسته به نوعی طراحی بلوک‌ها با بافت مجاور

همخوانی داشته باشد که از الگوی معماری دوره قرون وسطی نیز بی‌نصیب نبوده است. یکی از تأثیرات کالبدی طرح بحث تراکم است. تراکم پیشنهادی در محدوده طرح، تراکم بالایی بود که نیاز به ساخت و ساز در ارتفاع داشت. با توجه به این که ما در آن محدوده براساس ضوابط سازمان میراث فرهنگی با محدودیت ارتفاع در ساخت و ساز روبه‌رو هستیم، مشاور، طرح گودال یا عچه با عمق متوسط هشت متر را برای جبران این محدودیت به صورت بلوک‌هایی با کاربری‌های مختلف پیشنهاد داد. که دو طبقه این بلوک‌ها در گودال قرار می‌گرفت. طرح گودال با عچه بدون توجه به موارد زیر داده شد:

۱- موقعیت سردسیری منطقه!

۲- نا امن بودن منطقه به دلیل درآمد متوسط روبه پایین مردم!

۳- رفتار خرید (عدم جاذبه برای خریدار)!

۴- دید ناظر (عدم داشتن منظر مناسب برای افراد مختلف) و

۵- عدم مطلوبیت از لحاظ نظرسنجی عمومی

لازم به توضیح است که مشاور برای گردشگری پذیری محدوده، یک سری عملیات اجرایی را در زمینه طراحی معابر و ساختمان‌ها انجام داده است که عملاً جاذبه چندانی نداشته است. از لحاظ ترافیکی نیز با توجه به عمده بودن کاربری تجاری در محدوده طرح، در آینده نزدیک شاهد افزایش بار ترافیکی منطقه خواهیم بود. ناگفته نماند که طرح، طرح نوسازی است و کل محدوده تخریب و دوباره از نو ساخته می‌شود، یعنی چیدمان کاربری‌های محدوده نه براساس گذشته بلکه براساس مطالعات مهندس مشاور صورت گرفته و فقط تعدادی بنا در آن پیرسازی می‌شوند.

اثرات اجتماعی طرح

با توجه به عدم بومی بودن مشاور طرح و عدم زیست و آگاهی نسبت به مسائل اجتماعی محدوده طرح، مطالعات اجتماعی طرح نیز خالی از اشکال نبوده است. علی‌رغم این که محدوده طرح از ایام قدیم دارای جاذبه تجاری (عموماً عمده فروشی) برای شهر و به خصوص روستاهای حوزه نفوذ شهر بوده است و روستاییان کل خریدهای عمده خود را از این محدوده تأمین می‌کردند، مشاور در طراحی‌هایش اصلاً توجهی به روابط مختلف گذشته و حال محدوده طرح با نواحی داخلی شهر و حوزه‌های روستایی اطراف شهر نداشته است که نتیجه این امر عملاً باعث کاهش مراجعه به محدوده و در نتیجه گسیختگی روابط اجتماعی در محدوده طرح شده است. از طرف دیگر سیستم طرح میدان امام خیلی مدرن بوده و با سیستم بافت موجود تطابق ندارد. بنابراین ناهمخوانی بلوک ایجاد شده با بافت قدیمی از یک سو و تعداد کم سفر کنندگان به بافت قدیم (که این افراد عموماً روستایی‌ها برای مزارع عمده هستند) از سوی دیگر، باعث عدم استفاده

کافی از این بلوک‌های اجناسی شده است که این موارد عموماً ناشی از مطالعات اجتماعی خیلی ضعیف طرح بوده است.

انواع مشارکتی طرح

به عقیده دانیل لرنر، جامعه جدید مشارکتی و فراگرد نوسازی است، حرکت از جامعه سنتی به جامعه مشارکت جو است. نبود مشارکت و توافق ملی زمینه‌ی برخورد اختلاف و تضاد را در میان کارکرد بخش‌های مختلف (خصوصی و عمومی) جامعه فراهم می‌کند و بخش اعظم منابع کمیاب کشورها صرف مقابله با عوارض نامطلوب این برخوردها می‌شود.

اما مشارکت شهروندان به عنوان نهضتی با هویت و سازمان یافته، به تجربه نوسازی شهری در آمریکا باز می‌گردد. نوسازی بافت‌های فرسوده شهری به دلیل جایگاه کردن مردم و از هم گسیختن روابط خانوادگی و همسایگی، تاثیر اجتماعی عمیقی بر ساکنان کم درآمد محدوده‌ی طرح‌های نوسازی آمریکا گذاشت. در مسئله بهسازی و نوسازی بافت‌های قدیم توجه به نقش مردم برای پیشبرد اهداف بسیار مهم است و مطلق کردن نقش مردم در شرایط کنونی به همان اندازه زیان آور است که آنها را نادیده گیرند. اگر نگاهی به بحث مشارکت در طرح‌های توسعه شهری در کشورمان داشته باشیم، می‌بینیم که مشاوران مسئول تهیه این طرح‌ها، فقط برای رفع تکلیف و توجه به قرارداد شرح خدمات، یکسری کارهایی را در مراحل ابتدایی مطالعات (عموماً استفاده از پرسشنامه) انجام می‌دهند، سپس با استفاده از نرم‌افزارهای خاص، نتایج این داده‌ها را تجزیه و تحلیل می‌کنند و بعد با استفاده از نتایج این تجزیه و تحلیل‌ها، راهبردهای خود را انتخاب می‌کنند و در آخر نیز با توجه به این راهبردها طرح‌های خود را انجام می‌دهند.

بدیهی است که در عمل مشاهده شده که اکثر مشاوران تا مرحله تدوین راهبرد پیش می‌روند و در مرحله طراحی، بدون توجه به راهبردهای در پیش گرفته شده، کار طراحی را صورت می‌دهند. با نگاهی به روند تهیه طرح میدان امام ارومیه، ما شاهد عدم مشارکت مردم و یا مشارکت حداقل فقط رفع تکلیف و پاسخ به قرارداد شرح خدمات هستیم.

در نتیجه طرح در این زمینه، کاری را انجام نداده که خود این امر باعث به وجود آمدن مشکلات عدیده اجتماعی و اقتصادی شده است. از نظر مالی نیز، منابع طرح عموماً از طریق زیر تأمین شده است:

- ۱- فروش اوراق مشارکت، ۲- آورده شهرداری به صورت زمین و معافیت از پرداخت عوارض پروانه و صدور تراکم برای مجریان طرح، ۳- منابع داخلی شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران، ۴- تسهیلات بانکی (تبصره ۳)، ۵- منابع داخلی سازمان ملی زمین و مسکن و استفاده از منابع مالی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در زمینه تهیه مطالعات طرح.

تجربه گری

تا شرق بازار ارومیه (محدوده طرح میدان امام) به دلیل مرکزی بودن و تشکیل دهنده هسته اولیه شهرداری قدمت زیادی داشته و اکثر بناهایی که در این محدوده قرار گرفته‌اند به دلیل قدمت زیاد به نوعی فرسوده شده و کارایی اول خود را از دست داده بودند. به علاوه سیستم معابر آن به علت عرض کم پاسخگوی نیازهای عصر جدید نبود. همچنین در جنگ ایران و عراق محدوده بزرگی از آن به دلیل بمباران از بین رفته و به خاطر فرسودگی بافته تبدیل به محل تجمع معتادان و قاچاقچیان شده بود که مجموع این مشکلات و مسایل باعث انتخاب این محدوده برای نوسازی و بهسازی شد.

تا مهندسان مشاور غیر بومی به خاطر عدم زیست و آگاهی نسبت به شرایط زندگی و آمد و شد در محدوده مورد نظر، نتوانستند آن طوری که شایسته است، مطالعاتی در حور محدوده مورد نظر تهیه کنند که این امر، مشکلاتی را در روند اجرای طرح به وجود آورد.

تا در زمینه اقتصادی نیز طرح به دلیل مطالعات ضعیف، کارایی چندانی نداشته، به این صورت که هدف طرح این بوده که محدوده امام را به نوعی مدرن سازی کند و این امر را بدون توجه به کارکرد اقتصادی گذشته منطقه انجام داده است که نتیجه‌ای جز تضعیف این کارکردها و کاهش بازده اقتصادی منطقه نداشته است. به علاوه باعث گسستگی خیل عظیم مراجعه کنندگان روستاها برای خرید به این منطقه شده است.

تا عدم اجرای مناسب طرح باعث، بالا رفتن قیمت املاک واقع در محدوده طرح شده است. از نظر تأمین منابع مالی برای اجرای طرح نیز نوعی سردرگمی در زمینه مطالعات اقتصادی وجود داشته یعنی عملاً برنامه‌ای خاص برای اقتصاد طرح ارائه نشده است.

تا از نظر اجتماعی نیز مدرن بودن سیستم طرح میدان امام عملاً جایزه چندانی برای مراجعه کنندگان بافت قدیمی نداشته است.

این منطقه در گذشته به خاطر کاربری تجاری یکی از هسته‌های شهر بوده که اجرای طرح، باعث از بین رفتن این روابط اجتماعی و روح اجتماعی گذشته منطقه شده است. به علاوه انفرادی که در بازار شهر فعالیت دارند، در اثر اجرای طرح در محله‌های اطراف محدوده‌ی طرح ساکن شده‌اند که در صورت فراهم شدن امکانات مسکونی و غیره در این محل، تمایل زیادی به سکونت مجدد در محدوده‌ی طرح دارند.

تا از نظر هماهنگی بین سازمانی نیز بین شهرداری، سازمان مسکن و شهرسازی و شرکت عمران و بهسازی شهری ارومیه (مجریان طرح) همکاری و هماهنگی چندانی وجود نداشته، فقط در مقاطع بحرانی با هم همکاری می‌کنند که این امر ناشی از موارد زیر بوده است:

۱- تقاضی قوانین و

۲- شیوه مدیریت این سازمانها.

□ در تجربه شهر یزد دیدیم که مشاور به خاطر بومی بودن، آگاهی و زیست نسبت به مسائل مختلف بافت، ترجیح داد به جای انجام مطالعات در محدوده بافت عموماً از نظرات مردم و مصاحبه با آنها استفاده کند و مشکلات بافت را از دید خود مردم در باید چیزی که در طرح محدوده امام عملاً از آن اثری نبود و طرح بدون در نظر گرفتن مردم در روند مطالعات و طراحی تهیه شد و ماحصل آن مشکلات عدیده در روند اجرای طرح بود. در صورتی که اگر نظری به روند اجرای طرح بافت قدیم شهر یزد داشته باشیم، می بینیم که دو سوم مردم محدوده از اجرای طرح ایراز رضایت کرده بودند. به علاوه در طراحی بافت قدیم یزد به هنگام بزرگنمایی‌ها، تطابق با مقیاس بافت قدیم، هدف بوده است. همچنین در معماری بافت سعی شده که از ترکیبی از گذشته بافت با نیازها و تجهیزات امروزی استفاده شود که نتیجه آن، هم حفظ گذشته و هم پاسخگویی به نیازهای عصر حاضر بوده است. در صورتی که در ارومیه ما شاهد چنین امری نبودیم.

مردمی که در محدوده‌ی بافت قدیم یزد زندگی می‌کردند، در مصاحبه‌هایشان حاضر به معاوضه‌ی خانه‌هایشان با خانه‌هایی که در حاشیه‌ی شهر بوده، نبودند که نشان از وابستگی آنها به محدوده‌ی بافت بوده و در صورت تأمین امکانات در محل زندگی‌شان، در آنجا ماندگار خواهند شد.

□ اگر مقایسه‌ای بین تجربه شهر مالاکار و طرح میدان امام در زمینه بهسازی و نوسازی شهری داشته باشیم، می‌بینیم که طرح نوسازی و بهسازی بافت قدیمی مرکز شهر مالاکار عموماً به صورت تکمیل کالبد بافت قدیم شهر عمل کرده تا جایگزینی آن، در نتیجه باعث حفظ جمعیت بومی محدوده و پویایی و تحرک مرکز شهر به عنوان قلب تپنده شهر شده است. همچنین مطالعات اقتصادی قومی طرح باعث جذب مهاجران رتبه بالا (از نظر اقتصادی) شده است. اما در طرح میدان امام عملاً جایگزینی کالبدی در بافت قدیمی صورت گرفته است که نتیجه آن گسختگی روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی منطقه و از بین رفتن تحرک و پویایی گذشته محدوده بوده است.

□ در نظر منحنی عمومی صورت گرفته چه از لحاظ نوع مداخله و چه از نظر زمان اجرا، مردم چندان راضی نبودند.

□ به خاطر به وجود آمدن مسایل و مشکلات مختلف در روند اجرای طرح که عمدتاً ناشی از مطالعات ضعیف مشاور بوده، طرح برای بازنگری به مهندسان مشاور ایده پدیدار داده شده است.

□ از نظر توسعه بافتی شهر نیز، به خاطر تخریب و نوسازی طرح، عمده‌ی جمعیت بومی محدوده به حواشی شهر مهاجرت کرده که نتیجه‌ی جز گسترش و توسعه شهر در حواشی نداشته است.

□ در مجموع مشکلات طرح را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- ۱- عدم تکمیل یا ناقص بودن مطالعات اولیه طرح.
- ۲- عدم وجود مطالعات اقتصادی و برنامه‌ریزی.
- ۳- مشکلات مدیریت اجرایی.
- ۴- عدم هماهنگی ارگان‌های شهری.
- ۵- عدم استفاده‌ی دستگاه‌های اجرایی از شیوه‌ی نوین مدیریت، اجرا و پیسنده کردن به سیستم سنتی و
- ۶- مشکلات طراحی شهری.

راهکارها و پیشنهادها

□ استفاده از مهندسان مشاور بومی در زمینه تهیه طرح و در صورت عدم تحقق چنین امری، فراهم آوردن سازوکارهای اجرایی و قانونی برای اقامت بیشتر مهندسان مشاور در محدوده طرح به خاطر آگاهی بیشتر و لمس نزدیک مسایل و مشکلات محدوده طرح از جانب مهندسان مشاور

□ در زمینه طرح گودال باعقد نیز با توجه به مسکونی بودن قطعات ساختمانی شرق محدوده میدان امام و پایین بودن هزینه تملک آنها نسبت به طرح گودال باعقد، مشاور می‌توانست از آن قطعات برای تأمین تراکم پیشنهادی استفاده کند.

□ یکی از علل فرسودگی شدید بافت‌های قدیم، سبزی شدن فرست‌ها و گذشتن وقت به بحث‌های نظری در جلسات و کلی گویی و نرس از دخالت در این بافت‌ها بوده است. در عین حال مشخص نبودن طرح‌های اصولی و قابل اجرا، از عوامل تشدید خرابی است.

بنابراین اگر گوشه‌ای از بافت قدیم مطالعه و تکلیف آن برای اجرا روشن نشود، مسایل واقعی و خطاهای طراحی در عمل و هنگام اجرا بهتر آشکار می‌شود و بازخوردی که از تجربه‌ی اجرای یک قسمت حاصل می‌شود، در تصحیح مسیر طراحی اصولی بافت موثر است.

□ طرح‌های نوسازی در محدوده بالای یک هکتار عملاً جواب نمی‌دهد.

□ با توجه به تجاری بودن محدوده و در نتیجه شمار زیاد متقاضیان خرید، بهتر بود مطالعات طرح بر پایه بازسازی و بهسازی باشد تا نوسازی و بهسازی، که در این صورت دست کم از شمار متقاضیان خرید در این منطقه کاسته نمی‌شد.

□ استفاده از اتومبیل‌های کوچک در محدوده طرح برای دسترسی‌ها، بدیهی است که تنها در صورت سالم و کارا بودن این اتومبیل‌ها این امر نتیجه‌ی مثبت خواهد داشت.

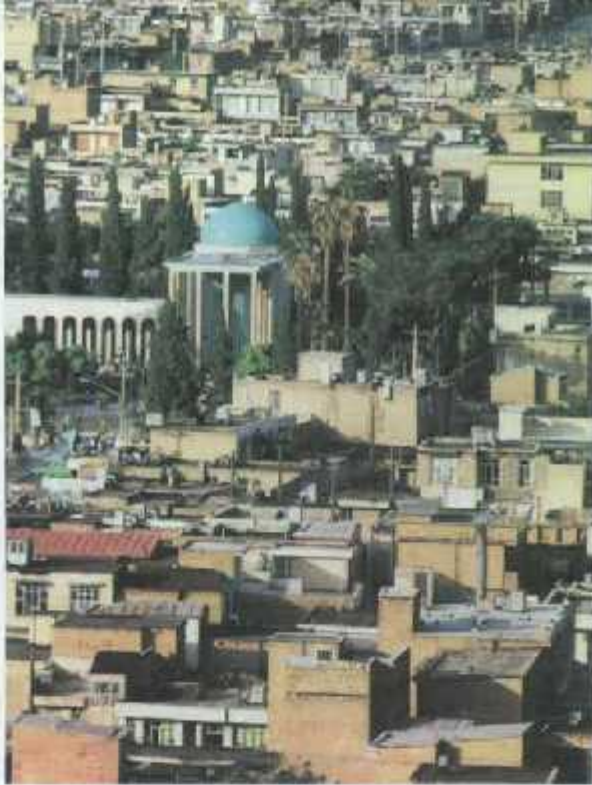
□ انجام مطالعات طرح در یک دوره‌ی زمانی بلند مدت برای آگاهی‌های همه جانبه نسبت به مسایل مختلف محدوده‌ی طرح و در نتیجه اجرای بدون وقفه‌ی طرح، بدیهی است که در طرح میدان امام عکس این حالت رخ داده است.

پانویس:

- ۱- حبیبی و همکاران، ۱۳۸۶
- ۲- رهنما، ۱۳۷۵(۱)

منابع:

- ۱- پاپی بوزی، محمدحسن و حسن و رحمن مساکرکی، طرح‌های شهر و برنامه‌ریزی، انتشارات سمت، چته‌اول، زمستان ۱۳۸۴.
- ۲- پوراحمد و عبدالی، احمد و طایفه، نقش اکولوژی اجتماعی در بافت قدیم شهر یزد، مجله پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۲۹، زمستان ۱۳۷۹.
- ۳- حبیبی، که پوراحمد، ا. مشکینی، ا. حسینی و نوسازی بافت‌های کهن شهری، نشریات دانشگاه کرمان، ۱۳۸۶.
- ۴- پوراحمد احمد و علی و شمسایی، توسعه فیزیکی شهرداری و نرس آن بر مباحث جغرافیایی بافت قدیم شهر، مجله نشر علوم انسانی، شماره ۱۸، صص ۳۳-۳۵، زمستان ۱۳۸۰.
- ۵- افسر، کرمانشاه، تاریخ بافت قدیم شهر، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، نشر فرهنگ، ۱۳۳۳.
- ۶- اوسلی و موسوی، منصوره و محمدحسن، طراحی شهری در بافت قدیم شهر یزد، نشر فرهنگ اسلامی، ۱۳۷۰.
- ۷- لاداقی، فریاد، بهسازی و نوسازی بافت قدیم (اراملش یک تجربه دیگر) با تأکید بر مدیریت مشارکتی، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۶.
- ۸- باقرمسن کلینی، رسمت طرح کفایت شهری و مباحث بافت قدیم و مقیاس چهارم و ملی و نحوه مطالعه در بافت قدیم محله‌ی مسازمان مسکن و بهسازی استان مازندران.
- ۹- رحمانی، محمدرحیم، معماری و نرس شهری، انتشارات بهشتی، بهار ۱۳۸۱.
- ۱۰- کشمکش قدیم شهری، مجله سرگودشت، مشهد، چاپش تخصصی بافت‌های شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، خرداد ۱۳۳۶.
- ۱۱- نظری، عبدالعزیز، رساله‌ی مطالعاتی در زمینه‌ی اسباب بافت‌های قدیم و ساختمان‌های فرسوده، تروان آن سازمان مسکن و بهسازی استان خراسان، خرداد ۱۳۷۵.
- ۱۲- فریاد، فرهنگ، تفاوت جیات با دیوان تبریزی بافت قدیم شهرها مقایسه‌ی تطبیقی یک شهر ایرانی و اروپایی، همایش تخصصی بافت‌های شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، خرداد ۱۳۷۶.
- ۱۳- معاونت مسکن از دور سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، فرهنگ جغرافیایی شهرستان‌های کشور، شهرستان ارومیه، پاپ اول، ۱۳۷۹.
- ۱۴- حبیبی، کومرث، پوراحمد احمد و مشکینی ابوالفضل، نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده شهری، انتشارات دانشگاه کرمان، ۱۳۸۶.



ساماندهی بافت قدیم شیراز از منظر سازگاری کاربری‌های زمین شهری

مطالعه‌ی موردی: خیابان احمدی

بتول زوبین
کارشناس ارشد شهرسازی

وحدت شکلی خاص بوده و بدین جهت نیز، با وجود دو پر گرفتن بخش‌های نوساز و یا هنوز کاملاً ساخته نشده، کلاً در چهارچوب یک فضای واحد قرار می‌گیرد. بافت قدیم شهر شیراز از راه دروازه‌های قدیمی که در کنج‌ها قرار گرفته‌اند، از راه چهارراه‌ها و میدان‌ها و در طول خیابان‌های محدود کننده‌اش به بقیه فضای شهری شیراز بزرگ ارتباط پیدا می‌کند. در مقاله حاضر، محدوده‌ی مورد مطالعه (خیابان احمدی)، حد فاصل میدان حضرتی (شاهزاده قاسم) تا حرم مطهر احمد بن موسی (ع) شاه چراغ، واقع در بافت تاریخی و فرهنگی شیراز (منطقه‌ی ۸ شهرداری) که به دلیل قرار گرفتن حرم مطهر شاه چراغ (ع) و سایر بناها و اماکن تاریخی در آن، از جمله مناطق با ارزش و ویژه واقع در بافت تاریخی و فرهنگی شیراز به‌شمار می‌آید، از منظر سازگاری کاربری‌های زمین شهری مورد مطالعه قرار گرفته است. (خیابان احمدی) از سمت شمال به خیابان لطفعلی خان زند، از سمت جنوب به میدان حضرتی (شاهزاده قاسم)، بولوار سیبویه و دروازه کازرون، از سمت غرب به خیابان پیروزی و از سمت شرق به خیابان بین‌الحرمین، خیابان آستانه، بولوار زینبیه و میدان خاتون محدود می‌شود.

- مطالعات جمعیتی و اقتصادی - اجتماعی خیابان احمدی بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۶۵، کل جمعیت محدوده خیابان احمدی ۸۴۹۱ نفر بوده که از این تعداد ۳۳۶۵

شیراز - شهر کهن و پر آوازه ایرانی - در مرکز منطقه‌ای از این سرزمین واقع شده است که یکی از قدیمی‌ترین سوابق تمدن باستان‌شناسی را در خود دارد. هسته اصلی شیراز در دوران پس از اسلام بر اساس نظام هندسی طرح‌ریزی شده و در دوران تحول خود - علیرغم تغییرات فراوان که در آن به وقوع پیوسته - همواره ترکیبی نزدیک به شکل اولیه خود را حفظ کرده است. هر چند گذار از فراز و نشیب‌های تاریخی چهره بافت قدیم شهر را فرسوده ساخته، ولی آثار درخشان گذشتگان در کالبد شهر شیراز، آن را در زمره‌ی مهم‌ترین شهرهای فرهنگی و تاریخی ایران در آورده است. منطقه تاریخی شهر شیراز محدوده‌ای است در قلب شهر که هنوز هم مرکز آن به‌شمار می‌آید.

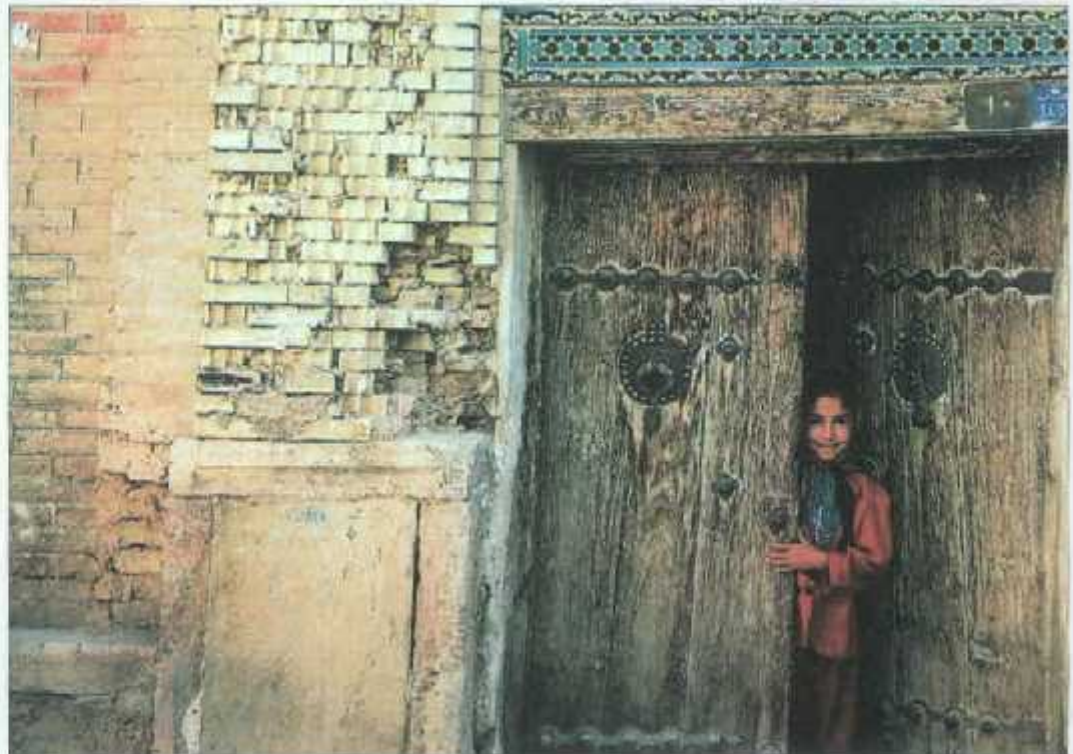
فرسودگی و ناکارایی منطقه‌ی تاریخی صدمات جدی به ارزش‌های شهرسازی و تاریخی آن وارد آورده و این بافت کهن بسیار پر ارزش را به منطقه‌ای نه‌چندان مطلوب تبدیل ساخته است. بافت قدیمی شیراز فضایی است که بین موقعیت دروازه اصفهان، خیابان فردوسی، خیابان سعدی، خیابان داریوش، خیابان قائسی، موقعیت دروازه کازرون، خیابان جنت، خیابان سیبویه، موقعیت فلکه خاتون، خیابان کشتارگاه، خیابان کودک و خیابان تیموری واقع می‌شود. این فضای شهری از محصور شدن بین خیابان‌های فوق که گرداگرد آن قرار گرفته‌اند، دارای

نفر مرد و ۴۰۲۶ نفر زن بوده است و در سال ۱۳۷۵ کل جمعیت این خیابان ۲۳۰۶ نفر شامل ۲۱۸۳ نفر مرد و ۲۱۲۲ نفر زن می‌باشد که با احتساب نرخ رشد جمعیت ۰/۰۶۵- (درصد) در این دوره جمعیت در سال ۱۳۸۵ به ۲۱۹۸ نفر تقلیل می‌یابد.^۴ آمار فوق نشان می‌دهد که جمعیت در این محدوده نیز مانند سایر قسمت‌های دیگر بافت قدیم، دارای یک روند کاهشی است. این کاهش ناشی از عوامل متعددی چون: انتقال بخشی از جمعیت کل بافت قدیم به مناطق تازه توسعه یافته شهر، مهاجرپذیری بافت و به تبع آن محدوده‌ی خیابان احمدی و از بین بردن تجانس فرهنگی و اجتماعی جمعیت ساکن در آن که انگیزه ماندن در بافت را برای ساکنین بومی و اولیه محدوده کاهش می‌دهد و همچنین بالا بودن میزان تخریب در محدوده و به‌طور کلی بافت قدیم از لحاظ کالبدی و فیزیکی و فرسودگی آن طی دهه‌های مختلف در کاهش جمعیت محدوده و کل بافت قدیم مؤثر بوده است. بررسی‌ها نشان داده است که ساختار قشریندی و طبقه‌بندی اجتماعی محدوده‌ی مورد مطالعه از لحاظ فرهنگی و اجتماعی بسیار ناهمگون و در آمیخته می‌باشد و این ناهمگونی و در آمیختگی فرهنگی بیشتر ناشی از مهاجرت گروه‌های مختلف اجتماعی از سایر نقاط کشور و برخی از کشورهای همسایه می‌باشد. هر کدام از این گروه‌ها، فرهنگ‌ها و خرده‌فرهنگ‌های خاص خود را به محدوده آورده‌اند. بنابراین قرارگیری ترکیب‌های اجتماعی متفاوت با خرده‌فرهنگ‌های متفاوت شرایط خاصی از زندگی را ایجاد کرده است و ارزش‌ها و آداب و رسوم خاصی را منجر

شده که با یکدیگر متفاوت و حتی گاهی متضاد می‌باشند. در نتیجه این تفاوت‌ها و اختلافات فرهنگی و اجتماعی منجر به از بین رفتن وفاق اجتماعی و کنترل جمعی شده و آسیب‌های اجتماعی افزایش می‌یابد. از نظر اقتصادی نیز ساکنان محدوده، که اکثریت مهاجران هستند؛ دارای درآمد پایین بوده و بیشتر دارای مشاغل کاذب می‌باشند که به دلیل بودن قیمت زمین در اینجا ساکن شده‌اند. آنها به دلیل عدم وابستگی به محل سکونت و فقدان کنترل اجتماعی غیر رسمی، مستعدترین افراد برای کج روی و جرایم شهری به‌حساب می‌آیند. همانطور که بررسی‌ها نشان می‌دهد بافت‌های قدیم شهر جرم‌خیزترین نقاط شهری بوده و ارتکاب به جرایم نیز بیشتر از سوی این مهاجرین صورت می‌گیرد. با این توصیف بایستی مهاجرپذیری بافت را به‌عنوان مهم‌ترین و اساسی‌ترین عامل در تغییر دگرگونی قشریندی اجتماعی آن به حساب آورد. چرا که قشریندی اجتماعی با تغییر در ترکیب جمعیتی یک منطقه به هم خورده و دگرگون می‌شود.

مطالعات کالبدی خیابان احمدی

در محدوده‌ی خیابان احمدی بناهای موجود به‌دلیل ناپایداری مصالح و شرایط محیطی، پاسخ‌گوی مناسبی جهت شرایط زیستی نبوده و از لحاظ کالبدی دارای کیفیت مناسبی نمی‌باشند، ولی به‌دلیل ارزانی زمین و مسکن و کمبود درآمد ساکنین محدوده که اکثریت شامل مهاجران تازه وارد شهرستانی و اخیراً افغانه و خانواده‌های کم درآمد شهری می‌باشند و همچنین به‌دلیل



باینس بودن توقع زیستی ساکنین که یا قدرت مالی و یا علاقه‌ای برای حفظ کیفیت ساختمان‌ها در محل ندارند، هنوز زندگی در آنها جریان دارد. بیشتر ساختمان‌های تخریبی واقع در محدوده عمدتاً یا تخریبی بوده و از کیفیت نامناسبی برخوردارند یا به دلایل ارزش تاریخی، قابل نگهداری هستند و به منظور جلوگیری از فرسودگی بیشتر، نیاز به مرمت دارند. نوسازی در این محدوده کمتر به چشم می‌خورد که بیشتر ناشی از کمبود درآمد ساکنان و همچنین ناشی از عدم انگیزه آنان جهت زندگی در محله می‌باشد. شبکه ارتباطی خیابان احمدی از نظر دسته‌بندی عملکردی، خیابان اصلی (شریانی) درجه ۲ محسوب می‌شود. این محور با جهت شمالی- جنوبی از مرکز بافت عبور می‌کند و این امکان را می‌دهد که بافت قدیم با اطراف خود مرتبط باشد و از انزوای زیستی بیرون بیاید.

همگام با رشد شهر تاریخی و متناسب با وضعیت اقلیمی و مسائل سیاسی و ایمنی آنها، دسترسی‌های بن‌بست و پیاده شکل گرفته‌اند. اما همزمان با تحولات صنعتی و ورود ماشین نتوانسته‌اند ماهیت خود را به لحاظ ارتباطی تغییر دهند. در نتیجه دسترسی‌ها فقط کارکرد ارتباطی و پیاده دارند و نمی‌توانند پاسخ‌گوی نیازهای جدید باشند و در ارائه خدمات شهری به ساکنین محدوده ناتوانند.

به‌طور کلی شبکه‌ی ارتباطی محدوده، فاقد کارایی لازم از نظر ترافیکی و عملکردی است. این فقدان کارایی هم در خیابان اصلی (خیابان احمدی) و هم در ارتباطات فرعی (دسترسی‌ها) وجود دارد. در ارتباط با دسترسی‌ها و کوچه‌های فرعی به‌طور مشخص، عدم امکان تردد عابران سواره و تنگی و باریکی دسترسی‌ها و کف‌سازی‌های نامناسب بسیار محسوس است. برای رفع این مشکل، حساسیت و دقت کافی لازم می‌باشد تا ضمن پاسخ‌گویی به مسائل و مشکلات ساکنین، دگرگونی نامطلوب ایجاد نشود.

خیابان احمدی از منظر سازگاری کاربری‌های زمین شهری:

به منظور نشان دادن کفایت و تناسب کاربری‌ها و فعالیت‌های موجود در محدوده خیابان احمدی، نحوه ارتباط و همجواری کاربری‌ها به شکل ماتریس‌های سازگاری نمایش داده می‌شود. ماتریس‌ها عبارتند از: ۱- ماتریس A: نحوه سازگاری کاربری‌های زمین شهری در محدوده خیابان احمدی. ۲- ماتریس B: نحوه سازگاری فعالیت‌های موجود در جداره خیابان احمدی. ۳- ماتریس C: نحوه سازگاری متقابل فعالیت جداره خیابان احمدی با محله

در ماتریس «A» ارتباط و همجواری فعالیت‌ها به سه شکل: ۱- سازگار- فعالیت‌هایی که همجواری آنها در کنار یکدیگر مشکلی برای هم ایجاد نمی‌کند و همدیگر آلودگی می‌دهند. ۲- سازگاری ناقص- فعالیت‌هایی که همجواری آنها در

بعضی موارد سازگار و در مواردی دیگر، با هم ناسازگار است. ۳- ناسازگار- آن دسته از فعالیت‌هایی را شامل می‌شود که مکان‌یابی و همجواری آنها در کنار هم منجر به ایجاد ناسازگاری شده، تعریف گردیده است. این ماتریس نشان می‌دهد که کاربری مسکونی با خدمات انتفاعی (تجاری) دارای سازگاری ناقص می‌باشند به این معنی که کاربری مسکونی در محدوده خیابان احمدی با آن دسته از فعالیت‌های تجاری که در جهت رفع نیازهای روزمره و مایحتاج روزانه ساکنین سرویس‌دهی می‌کنند، دارای سازگاری می‌باشند مثل فروشگاه‌های لبنیاتی، قصابی، خرده‌فروشی‌ها، نانواپی، میوه و تره‌بار و... و با آن دسته از فعالیت‌های تجاری که جنبه‌ی فراملحله‌ای دارند و بیشتر شامل عمده‌فروشی‌ها و فروشگاه‌های بزرگ و پاساژ، همان‌پندرها و مسافرخانه‌ها هستند ایجاد ناسازگاری می‌کند. چرا که تراژیک و شلوغی و رفت و آمد را به محله منتقل نموده و منجر به سلب آرامش و آسایش ساکنین محدوده می‌گردند. همچنین خدمات حمل و نقل و پارکینگ با کاربری مسکونی به‌صورت سازگاری ناقص نشان داده شده، به این معنی که بعضی از پارکینگ‌های موجود، به دلیل شعاع عملکرد فراملحله‌ای و حتی فراملحله‌ای (وجود حرم مطهر شاه‌چراغ (ع) و بازار بزرگ شاه‌چراغ و خیل زیادی از مسافران و زائران)، به صورت یک همجواری ناسازگار و نامناسب با محله درآمده است. از طرف دیگر همجواری بعضی از پارکینگ‌های موجود که در جهت رفع نیاز ساکنین از این نظر که اکثر دسترسی‌های محلی بن‌بست و بسیار تنگ و باریک بوده و رفت و آمد اتومبیل را سخت و دشوار نموده است، با محله سازگار و مناسب می‌باشد.

نکته قابل توجه دیگر در این ماتریس، وجود خدمات صنعتی و کارگاهی شامل اتیارهای پشتیبانی فعالیت‌های تجاری می‌باشد که با کاربری مسکونی، آموزشی و بهداشتی، مراکز مذهبی و فرهنگی و اداری ناسازگار بوده ولی با فعالیت‌های تجاری از نظر همجواری مطلوب و سازگار می‌باشد.

بنابراین با در نظر گرفتن آنچه که در ماتریس «A» مشاهده می‌شود، می‌توان نتیجه گرفت که با توجه به مکان‌یابی نامناسب برخی از کاربری‌ها و ایجاد مزاحمت‌ها و آلودگی‌هایی که برای یکدیگر ایجاد می‌کنند، فعالیت‌های ناسازگار باید از سطح محله حذف و فعالیت‌هایی که در ارائه خدمات و برآوردن نیازها و احتیاجات ساکنان ضروری است، جایگزین گردد.

ماتریس «B» نشان می‌دهد که بسیاری از فعالیت‌های مستقر در محدوده خیابان احمدی به دو شکل کلی می‌باشد. شکل اول با یکدیگر کاملاً ناسازگارند مثل قرارگیری سیمان‌فروشی در کنار عمده‌فروشی، تعمیرگاه موتور سیکلت در کنار اغذیه‌فروشی، همجواری مراکز و اماکن مذهبی در جوار عمده‌فروشی‌ها و فروشگاه‌های میوه و تره‌بار. در صورتیکه فعالیت‌هایی که می‌تواند در جوار فضاهای مذهبی قرار گیرد،

عبارتند از فضای سبز و پارک، فضاهای فرهنگی و هنری مثل کتابخانه و ...

با یکدیگر نسبتاً ناسازگارند. یعنی این فعالیتها در یک رده فعالیتی نیستند ولی همجواری آنها برای محدوده مشکل خاصی ایجاد نکرده است. مثل همجواری سلمانی یا خرازی، لوازم التحریر و پوشاک و ... البته قابل ذکر است که این دسته از فعالیتها اگر چه در نحوه سرویس دهی برای یکدیگر مشکلزا نیستند، ولی از این لحاظ که اکثراً در مغازهها و فروشگاههایی بسیار کوچک و قدیمی با نماهای غیر قابل قبول و مخدوش به ارائه خدمات به شهروندان و ساکنین می پردازند و با توجه به اینکه خیابان احمدی به دلیل قرارگیری حرم مطهر شاهچراغ (ع) یکی از مکانهای ویژه بافت قدیم و شهر شیراز می باشد و روزانه خیل عظیمی از مسافران و زائران ایرانی و جهانگردان را به سمت خود معطوف می دارد، تبدیل به فضایی ناسازگار و محیطی نامناسب گشته است که توجه بیشتر مسوولان و مشارکت فعال شهروندان را می طلبد.

ماتریس «C» نشان می دهد که ارتباط فعالیتهای لمبی خیابان با واحدهای مسکونی (محل) به دو شکل سازگار و یا ناسازگار می باشد. اکثریت فعالیتهای سازگار با محله فعالیتهایی هستند که برای ساکنین محدوده نه تنها مشکلی ایجاد نمی کنند، بلکه در رفع نیازمندیها و خرید مایحتاج روزانهی آنها سرویس می دهند. مثلاً میوه و تره بار، نانوايي، قصابی و ...

فعالیتهای ناسازگار یا محله فعالیتهایی می باشند که برای ساکنین محدوده به منظور محیطی امن و آرام جهت زندگی، مشکلاتی را به وجود آوردند. مثل: فروشگاههای عمده فروشی کیف و کفش، پوشاک و لوازم خانگی و چینی آلات، سیمان فروشی، تعمیرگاه موتورسیکلت، غذاخوریهای بزرگ و مهمان پذیر و مسافرخانهها، این فعالیتها مشکلاتی از قبیل: ترافیک و ایجاد رفت و آمد زیاد افراد از سایر نقاط شهر و ایجاد سر و صدا و آلودگیهای صوتی، آلودگی هوا و به طور کلی آلودگیهای محیطی را در محدوده به وجود می آورند و محله را به محیطی نه چندان مطلوب و نا آرام برای ساکنین تبدیل نموده اند.

- نتیجه گیری و راهکارهای پیشنهادی:

به منظور رفع مشکلات فوق راهکارهای زیر پیشنهاد می گردد:

به دلیل ازدحام و تمرکز عبوری در خیابان احمدی به علت وجود حرم شاهچراغ (ع)، این مسیر عبوری در ساعات مختلفی از روز شرایط بحران ترافیکی را ایجاد می نماید. لذا پیشنهاد می گردد که راههای دسترسی اطراف مجموعه شاهچراغ به صورت سلسله مراتب دسترسی سواره مشخص و گذرهای پیاده

و دسترسی وسایل نقلیه عمومی ساماندهی گردد. با توجه به اینکه در حال حاضر، ورود به مجموعه شاهچراغ تنها از طریق میدان احمدی صورت می گیرد، تمرکز عبوری در این میدان به وجود آمده است لذا پیشنهاد می گردد که این میدان به یک فضای شهری با طراحی محوطه و پوشش گیاهی مناسب تبدیل شده و ورودیهای دیگر به شاهچراغ احیا گردد.

با توجه به افزایش گرایش به ایجاد کاربریهای تجاری موجود در محدوده خیابان احمدی و تبدیل قوارهای بستی فعالیتهای تجاری به انبارهای بستنیانی آنها و اینکه این انبارها دارای ناسازگاری با بافت مسکونی محدوده می باشند، پیشنهاد به جداسازی آنها با احداث یک معبر سواره به منظور دسترسی به انبارهای فعالیتهای تجاری می شود و برای رفع آلودگیهای صوتی و محیطی از پوشش فضای سبز در حاشیه این معبر با بافت مسکونی استفاده گردد.

به علت وجود پارهای از ناسازگاریها در بین فعالیتها و کاربریهای موجود در محدوده، لازم است برای ایجاد مکانی مناسب جهت زندگی و آرامش شهروندان این دسته از فعالیتهای ناسازگار به محیطی دیگر منتقل یابند یا بسته و قضاهاپی چون فضای سبز، پارک کودکان، پارک محلهای و زمینهای بازی، فضاهای فرهنگی و هنری مثل کتابخانه، مراکز فعالیتهای اجتماعی و مشارکت مردمی، باجههای پست، داروخانه و بطور کلی فعالیتهای مورد نیازی که در محدوده گمبود آنها احساس می گردد، در نظر گرفته شود.

طرح تجمیع: در محدوده خیابان احمدی، قطعات مسکونی موجود، بسیار کوچک و با دسترسی محدود بوده، به طوری که اکثر کوچههای فرعی به صورت بن بست و پر پیچ و خم و یا عرض کم می باشند. به دلیل ضعف عملکردی شبکه دسترسی جهت ارائه سرویس و خدمات به ساکنین محله و همچنین وجود مشکلات کمک رسانی به آنها در صورت وقوع حوادث غیر مترقبه، به دلیل فرسودگی و کهنگی بافت موجود، مناسبترین راهحل برای این معضل، استفاده از طرح تجمیع می باشد. به این نحو که قطعات کوچک با دسترسیهای بسیار محدود با ادغام در یکدیگر، علاوه بر ایجاد زمینی بزرگتر با فضای مناسب جهت دسترسی به شبکه ارتباطی، باعث بازسازی و نوسازی بناهای فرسوده، مخروبه و متروکه می شود.

بر اساس مطالعات و بررسیهای انجام شده در محدوده خیابان احمدی، چنین استنباط شد که تجانس و سختی چندان در همجواری کاربریها به چشم نمی خورد و پارهای از کاربریها و فعالیتهایی که سازگاری چندان با هم ندارند، در کنار همدیگر قرار دارند و نا تنها تعامل عملکردی شان پوشش مناسبی نداشته، بلکه محیطی ناسازگار و نه چندان مطلوب را ایجاد نموده است، که لطف و توجه بیشتر مسوولان و کارشناسان مربوطه را می طلبد.

پانویس:

۱- اسرار و ازادام ارائه شدند بر مبنای سرشماریهای سال ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ شهر شیراز و بر اساس مقایسات و برداشت میدانی پژوهشگر می باشد.

۲- تهیه ترسیم و تحلیل ماتریسهای سازگاری بر اساس مطالعات و برداشت میدانی پژوهشگر می باشد.

منابع:

۱- مهندسین مشاور ناصر بنیادی و همکاران، طراحی دسترسیهای مناطق حرم مطهر احمدی (ع) شاهچراغ، شیراز، ۱۳۸۰

۲- مهندسین مشاور بزرگان، طرح تفصیلی منطقه البرزخی - فرهنگی شیراز (نقشه ۸ شیرازی)، ۱۳۸۳

۳- مهندسین مشاور نقش جهان پارس، طرح تفصیلی فرهنگی - تاریخی، بافت قدیم شیراز، ۱۳۷۱

راهکارهای نوسازی بافتهای فرسوده شهری در مقابله با سوانح طبیعی و حوادث غیر مترقبه شهری منطقه ۱۶ شهرداری تهران

(مطالعه موردی: ناحیه یک جوادیه)

• حسین مایلی

(دانشجوی کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری)

طرح تفصیلی منطقه ۱۶

منطقه ۱۶ در بخش جنوبی پهنه مرکزی با احداث تأسیسات زیر بنایی، صنایع و پایانه ها به همراه شکل گیری نخستین اشکال حاشیه نشینی، از آغاز موقعیت و نقش حاشیه ای پیدا نمود که در فرایند توسعه تدریجی شهر در لایه های پیرامون میان موقعیت مرکزی و نقش حاشیه ای و دروازه ای منطقه تضادی آشکار ایجاد گردید از آنجا که کمتر مسی توان در محدوده مرکز شهر شاهد پدیده تمرکز امکان و فرصت های بالقوه توسعه در مقیاس مشابه آنچه که در منطقه ۱۶ وجود دارد بود. لذا کلیه تلاش های طرح تفصیلی منطقه در راستای غلبه بر دیدگاه مبتنی بر توسعه ناموزون منطقه و تداوم سناریوهای مرجع مبتنی بر تثبیت وضعیت کنونی آن بوده است.

الف: نحوه استفاده از اراضی در وضع موجود

منطقه ۱۶ تهران در حال حاضر دارای گسترده ای بالغ بر ۱۶۵۰/۴ هکتار (۱۶۶۴۷ کیلومتر مربع) می باشد. بیشترین سطح کاربری های منطقه در وضع موجود به کاربری مسکونی با مساحتی بالغ بر ۳۹۰ هکتار اختصاص دارد (۲۳/۷ درصد کل سطح منطقه). شبکه معابر با مساحتی معادل ۳۶۷/۴ هکتار (۲۲/۴ درصد) و کاربری حمل و نقل و اتباداری با مساحتی معادل ۳۵۲/۱۷ هکتار (۲۱/۳ درصد) از جمله کاربری های عمده منطقه به شمار می روند. بررسی مقیاس عملکرد کاربری ها در وضع موجود نیز بیانگر آن است که ۲۸/۴ درصد از کاربری های موجود به کاربری های فرامنطقه ای و شهری اختصاص دارد که نسبت بالایی به شمار می رود. کاربری های محله ای نیز که غالباً به سطح مسکونی اختصاص دارد حدود ۳۱ درصد از سطح منطقه را شامل می گردد.

ب- جمعیت منطقه در سال ۸۵

بر اساس آمار جمعیتی سال ۱۳۸۵، ۲۹۱۱۶۹ نفر در قالب ۸۱۴۶۳ خانوار در منطقه ۱۶ ساکن بوده که از این تعداد جمعیت

جوادیه به عنوان یکی از قدیمی ترین محلات تهران در حاشیه جاده اصلی تهران - ری به عنوان پهنه مسکونی یکی از نخستین اشکال حاشیه نشینی تهران است که محل اسکان کارگران مهاجر صنایع نوپا در دوران حرکت به سوی مدرنیسم کشور است. در این ناحیه با پیاده کردن یک طرح ساده شطرنجی و ایجاد یک خیابان اصلی ۲۰ متری و دو خیابان ۱۰ متری به موازات آن و کوچه ها و معابر فرعی تر عمود بر محور های مذکور و نهایتاً تقسیم بلوک های شهری به قطعات کوچک و ریزدانه توسط زمینداران، زمینه برای ساخت و ساز فشرده و تراکم مسکونی فراهم گردید. به طوری کلی ناحیه جوادیه با مشکلات عدیده ای چون فرسودگی، نفوذ ناپذیری، بزدانگی قطعات و فشردگی بافت، شبکه معابر باریک و ناکارآمد و پدیده توالی و جایگزینی جمعیت روپرو است که حل این معضلات بدون مداخله گسترده و همه جانبه میسر نمی باشد. اقدام شورای شهر و شهرداری نیز مبتنی بر اعطای تراکم تشویقی نه تنها به حل مسائل این بافت ها منجر نشده بلکه در عمل باعث باز تولید بافت فرسوده در مکان خود یا تراکم جمعیتی و ساختمانی مضاعف و پیچیده تر شده مسائل شده است. بر همین اساس برای مداخله در بافت فرسوده جوادیه به علت پیچیدگی روابط و تعدد گروه ها و تعاملات در سطح ناحیه و دشواری برنامه ریزی در شرایطی که هرگونه مداخله در بافت بدون توجه به پیامدها و ابعاد طرح و تأثیر آن بر سرمایه های اجتماعی ناحیه عملاً غیر ممکن است. شیوه برنامه ریزی باید به گونه ای باشد که مشارکت مردم را در تمامی فرایندهای برنامه ریزی مدنظر قرار دهد. لذا این مقاله بر لزوم بسترسازی و برقراری روابط دوسویه یا ساکنان با استفاده از روش گروه های گفتن (focus groups) و توجیه ابعاد گوناگون طرح برای آنجا تأکید داشته و سعی در ارزیابی و جنب فرصت های مشارکت مردم در نوسازی ناحیه داشته است.

۱۴۹۰۰۷ نفر مرد و ۱۴۲۱۶۲ نفر زن هستند. بعد خاتوار در سطح منطقه در این سال معادل ۳/۵۷ است.

سمت دشت آزادگان و خیابان شهید نوری (شمال جوادیه) است.

طرح تفصیلی ناحیه جوادیه

ناحیه جوادیه با وسعتی معادل ۱۲۰/۶ هکتار به عنوان پهنه ای مسکونی در حاشیه محورهای بزرگراهی نواب و تندگویان و شریانی اصلی دشت آزادگان در جنوب کرندور راه آهن واقع است. بر اساس آمار سال ۱۳۸۰ جمعیتی معادل ۵۵۵۵۸۰ نفر در این ناحیه ساکن بوده اند.

شبکه ارتباطی

ناحیه مذکور دارای یک سیستم شبکه ارتباطی شطرنجی است که محورهای اصلی ناحیه ای و محلی آن در امتداد شمالی - جنوبی بوده و سایر معابر فرعی توسط این محورها تنذیه می شوند. دسترسی اصلی این ناحیه از جهت شمال و از

کاربری اراضی و نقش غالب عملکردی

عملکرد غالب جوادیه در وضع موجود عمدتاً مسکونی است بطوریکه بیش از ۵۳ درصد از آن به سطوح مسکونی و حدود ۲۷ درصد آن به شبکه معابر اختصاص دارد. نکته قابل توجه در این زمینه سهم پایین کاربری های خدماتی و سبز در سطح ناحیه است که در مجموع حدود ۵ درصد از سطح را شامل می گردد. جدول شماره ۱ سهم و سرانه کاربری های موجود در ناحیه را نشان می دهد. بررسی مقیاس عملکرد کاربری ها سطح ناحیه جوادیه نیز بیانگر آن است که در حدود ۹۳ درصد از کاربری های جوادیه در سطوح زیر منطقه ای و ۷ درصد نیز در مقیاس منطقه ای و فرا منطقه ای می باشد.

سیر تحول و شکل گیری بافت

جدول شماره ۱: سهم و سرانه کاربری اراضی وضع موجود در جوادیه

کاربری	مساحت (مترمربع)	درصد نسبت به کل ناحیه	سرانه (مترمربع)
مسکونی	۶۴۸۵۹۶	۵۳/۷۷	۱۴/۷۴
ورزشی	۳۳۰۹	۰/۲۷	۰/۰۷
اداری - انتظامی	۷۷۲۵	۰/۶۴	۰/۱۷
فضای سبز	۶۶۶۲	۰/۵۵	۰/۱۵
صنعتی	۱۴۷۸۵	۱/۲۲	۰/۳۴
تجهیزات	۲۶۹۴	۰/۲۲	۰/۰۶
حمل و نقل و انبار	۲۲۶۷۹	۱/۸۸	۰/۵۲
تفریحی	۰	۰	۰
تجاری	۶۸۶۱۹	۵/۶۹	۱/۵۶
آموزشی	۳۶۷۶۵	۳/۰۵	۰/۸۴
مذهبی	۸۱۰۴	۰/۶۷	۰/۱۸
فرهنگی	۱۷۲۵	۰/۱۴	۰/۰۴
بهداشتی - درمانی	۱۴۰۹	۰/۱۲	۰/۰۳
متروکه	۱۸۷۵۵	۱/۵۵	۰/۴۲
شبکه ریلی	۳۶۷۹۸	۳/۰۵	۰/۸۴
شبکه معابر	۳۲۷۴۲۶	۲۷/۱۶	۷/۴۵
جمع	۱۲۰۶۲۵۰	۱۰۰	۲۷/۴۲

محلتهنیدسان مشاور نقش محیط، ۱۳۸۵

الف - منطقه ۱۶

متمركز در حاشیه كوره های آجرپزی در محلات غار و باغ آذری مشاهده نمود. جوادیه در فضای باریک باقیمانده بین دو عنصر مهم دروازه ای مانند راه آهن و فرودگاه نظامی قلعه مرعی شکل گرفته است. مراحل بعدی توسعه منطقه از طریق شکل گیری لایه های جدید مسکونی چون نازی آباد و خزانه و سپس باخچی آباد و علی آباد در فراسوی لایه اول متعاقباً توسط یک لایه از مرکز کار و فعالیت که هم اکنون در جنوب منطقه و شمال بزرگراه آزادگان واقع شده احاطه گردیده است.

ب - ناحیه جوادیه

در ناحیه جوادیه با پیاده کردن یک طرح ساده شطرنجی

محدوده منطقه ۱۶ شهرداری تهران در فراسوی حصار دوره ناصری و همچنین در حاشیه جاده اصلی تهران - ری، در طول دوره ای ۷۰ ساله، به تدریج و لایه به لایه شکل گرفته است. در نخستین مرحله از این فرایند منطقه ۱۶ به عنوان پهنه ای خارج از محدوده شهر شاهد شکل گیری عناصر خدماتی - صنعتی نوینی بوده است که تهران، به مثابه تجلیگاه اصلی فعالیت های معطوف به مدرنیزه کردن کشور، نیازمند به آنها بوده است. در این زمینه می توان به احداث ایستگاه راه آهن و کارخانجات وابسته به آن، سیلو، انبارها و بنگاه های بازرایی

نقشه شماره ۱: موقعیت منطقه ۱۶ در بخش جنوبی پهنه مرکزی تهران



مادینه‌شناس مشاور نقش محیط، ۱۳۸۵

و گشتارگاه و برخی صنایع بزرگ مقیاس همچون چیت تهران، روغن نباتی فو و گشتارگاه اشاره نمود که از جمله نخستین فعالیت های شکل گرفته در منطقه مورد بحث بوده اند. علاوه بر موارد بالا بخشی از صنایع تولیدمصالح ساختمانی و خصوصاً آجر و سنگ که به دلیل توسعه فیزیکی پر شتاب شهر مصرف آن به شدت افزایش یافته بود در مجاورت محور ارتباطی تهران - شهری مستقر گردید. همزمان با مهاجرت های اولیه به تهران و لزوم جذب و استفاده از نیروی کار در این مرکز، اراضی پیرامون تفکیک و موردی ساخت و ساز مسکونی برای اسکان کارگران مهاجر مشاغل جدید فرار گرفت. لذا در کنار فعالیت های یاد شده نخستین اشکال حاشیه نشینی تهران را می توان به صورت متمركز در جوادیه و به صورتی غیر

و ایجاد یک خیابان اصلی ۲۰ متری و دو خیابان ۱۰ متری به موازات آن و کوچه ها و معابر فرعی ترعمود بر محورهای مذکور و نهایتاً تقسیم بلوک های شهری به قطعات کوچک وریزخانه توسط زمینداران، زمینه برای ساخت و ساز فشرده و متراکم مسکونی فراهم گردید. نکته قابل توجه در امتداد محورهای شمالی - جنوبی اصلی، جهت گیری آنها به سمت مراکز عمده کار و فعالیت در جنوب و جنوب شرقی (سیلو و گشتارگاه، چیت سازی و ...) است. به عبارتی استخوان بندی اصلی ناحیه در جهت حد اکثر طول زمین، به موازات دیوار راه آهن و معطوف به گشتارگاه و سیلو شکل گرفته است. آنچه که در این میان اهمیت دارد آن است که خیابان دشت آزادگان کنونی و پل جوادیه نقش اتصال کانون های سکونت و فعالیت در جنوب

همچنین کوچه بازارچه جوادیه را به خود اختصاص داده اند. در این میان قطعات درشت دانه که عمدتاً قالبشویی ها و انبار ها را شامل می شود در مجاورت دشت آزادگان و امام یاری مستقر بوده اند و در مرتبه بعدی محورهای ۲۰ متری و پارویی شاهد استقرار عملکردهای مذکور بوده اند. امروزه برخی از این واحدها همچنان فعال بوده و یا متروک شده اند، اما عده ای دیگر تفکیک شده و به اراضی مسکونی تبدیل گشته اند.

محور شوش و مراکز اصلی شهر را داشته است. لذا اصلی ترین محور ارتباطی به شمار می آید. پیوستگی و اتصال جوادیه با کانون های کار و فعالیت در جنوب آن بویژه کشتارگاه از طریق خیابان شهید طارمی و میدان جنوب جوادیه (میدان ۲۰ متری) فراهم گردیده که امروزه با عبور محور بزرگراهی تند گویان این ارتباط کاملاً محدود شده است. فعالیت های کسب و کار مقیاس محلی در جوادیه ابتداء در محل تقاطع های اصلی شکل گرفته اند و به تدریج این فعالیت ها سر تا سر چاره خیابان ۲۰ متری، خیابان ۱۰ متری اول و خیابان ۱۰ متری دوم و

جدول شماره ۲ مشخصات جمعیتی ناحیه ۱ منطقه ۱۶

تراکم خانوار در واحد مسکونی	متوسط بعد خانوار	تعداد خانوار	تراکم واحدهای مسکونی	تراکم جمعیتی در هکتار	مساحت (هکتار)	جمعیت (۱۳۸۰)	ناحیه شهری
۱/۳۶	۳/۰۱	۱۲۷۵۷	۹۳۵۹	۱۸۵/۵۸	۱۲۰/۶	۵۵۵۸۰	۱

مهمترین شیوه تدوین راهبردهای طرح است. براین اساس مسائل استراتژیک و راهبردهای مواجهه با آنها در رابطه با هریک از اهداف به شرح زیر ارائه می شود.

مسائل استراتژیک و راهبردهای طرح

مسائل استراتژیک بتواند مهمترین موانع تحقق اهداف محسوب میگردند و تلاش برای حل و پاسخگویی به آنها



بازارچه جوادیه - ضلع شمالی



۲۰ متری جوادیه - جنوب بازارچه - ضلع غربی

جدول شماره ۳: تأمین امکان سکونت و کار ایمن، سهولت حرکت و جابجایی و برخورداری از حد قابل قبولی از خدمات در راستای احقاقی شهروندی.

مسائل استراتژیک
<p>فروشدگی شدید و عدم امکان نوسازی واحدها در شرایط کنونی و با توجه به عرض معابر و ریزدانی قطعات مسکونی</p> <p>- نارسایی شدید و هزینه گزاف تأمین خدمات، فضای سبز و تعریض معابر در بافت فشرده و فاقد ظرفیت و توان اعطاف پذیری جوادیه</p> <p>- خروج فعالیت های غیر مسکونی فزاینده از سطح ناحیه بدلیل عدم امکان دسترسی و نفوذ ناپذیری جوادیه</p> <p>- تداوم روند افت کیفیت سکونت و فعالیت بدلیل ازدحام جمعیت و روندا افزایش آن در ساخت و سازهای جدید و کاهش نسبی شاخص های کیفیت سکونت نسبت به مناطق همجوار که به پدیده توالی - جایگزینی جمعیت و فروپاشی سرمایه اجتماعی می انجامد.</p>

راهبردها

- تفسیر الگوی سکونت و بازسازی گسترده و تجمیع در مقیاس بلوک‌ها یا بخشهایی از بلوک‌های شهری که همراه با تنظیم مجدد زمین و اصلاح ساختار شبکه دسترسی است.
- اصلاح سازمان فضایی جواریه در راستای افزایش نفوذ پذیری، تأمین فضاهای باز و خدماتی و ایجاد طریقت توسعه فضاهای غیر مسکونی.
- کنترل میزان افزایش تعداد واحدهای مسکونی در فرایند بازسازی که با توجه به کاهش بعد خانوار و حذف تراکم خانوار در واحد مسکونی به تعدیل جمعیت تا حد مطلوب بینجامد.
- استفاده چند منظوره همزمان و ناهمزمان از عناصر خدماتی فضای سبز و با توسعه یافته و افزایش اثربخشی آنها در ارتقاء دارایی‌های اجتماعی - مکانی اجتماع محلی و خصوصاً تقویت و استخوان بندی ناحیه

جدول شماره ۴: شکل گیری بافت بر اساس حفظ حقوق همسایگی در ساخت و سازها رعایت مسائل اقلیمی، کیفیت عرصه های همگانی و انتعاف پذیری در رابطه با روند شتابناک تحولات در محدوده های مرکزی شهر.

مسائل استراتژیک

- ضوابط و مقررات ساخت و ساز شهرداری و خصوصاً ضوابط تشویقی نوسازی در بافت فرسوده (تراکم ساختمانی سطح اشتغال، عدم نیاز به تأمین پارکینگ، عدم کنترل تعداد واحدهای مسکونی ابتدایی)
- تراکم جمعیتی زیاد در بافت ریزدانه و کوتاه مرتبه که حفظ حقوق همسایگی را به طرز تلخ بدل می کند.
- تلفی عرصه های همگانی و فضاهای شهری به مثابه فضاهای فراموش شده و باقیمانده از ساخت و سازهای بدون برنامه و نامناسبک

راهبردی

- تعریف مجدد مفهوم تشویق به نوسازی، تعبیر ضوابط ساخت و ساز و بازتولید ارزشهای واحدهای مسکونی مستقل در الگوی آپارتمانی (فضای باز خصوصی - ورودی های مستقل)
- کاهش سطح اشتغال، افزایش ارتفاع و مکان گزینی مناسب ابنیه در زمین که ضمن افزایش میزان ساخت و ساز و تولید ظرفیت مازاد در حوزه های مختلف امکان مراعات نمودن حقوق همسایگی را مهیا می سازد و با ایجاد زمینه استفاده از فضاهای سبز و باز تجمیع شده و سایر امکانات توسعه یافته مشترک، روابط همسایگی را تقویت نموده و به سطح جدیدی ارتقاء میدهد
- تأکید بر فضای شهری و فعال و قرارگاه های رفتاری سرزنده و بیبا و طراحی استخوان بندی فضاهای شهری به مثابه یکی از مهمترین عناصر شکل دهنده بافت

جدول شماره ۵: ارتقاء کیفیت شهری جواریه در راستای ترسیم تصویر ذهنی خوانا، سرزنده و سرشار از معنا و واجد شخصیت بصری و هویت

مسائل استراتژیک

- عناصر تشکیل دهنده الگوی کلی شهری جواریه همچون جداره ها، نشانه ها و دیدگاه قاعد کیفیت می باشند.
- ریزش دانگی، تراکم زیاد و نفوذ ناپذیری بافت در ترکیب با فقر مالی و فقدان مشارکت مردمی امکان اصلاح تدریجی شهری را منتفی ساخته است.
- سایت هایی که فرصت های توسعه به شمار میروند در معرض تهدید توسعه های بسیار تراکم انبوه سازان (به بهانه های دستپایی به حفاقی از سود نژای نوسازی) قرار گرفتند

راهبردها

- توجه همزمان به طراحی ابنیه و فضاهای شهری و طراحی الگوی شهری بتواند بستر و بوم یک معماری زمینه گرا و معطوف به محیط در فرایند بازسازی جواریه
- توسعه و استفاده توانان از سرمایه های اجتماعی و مکانی در فرایند باز سازی و در راستای توسعه جامعه محلی
- احیاء حفظ و توسعه سایت هایی که فرصت های ساماندهی الگوی شهری جواریه را مهیا می سازند

جدول شماره ۶: غلبه بر موانع ساختاری و عملکردی ازوای جوادیه و ارتقاء نقش در سطح شهر به عنوان عنصری فعال در سطوح فرادست و در چارچوب ویژگی های عملکردی متنوع و پالایش شده اش

<p>- عبور رنگ درونی بزرگراهی تهران از غرب و جنوب ناحیه ، کریدور راه آهن از شمال و محور دشت آزادگان در شرق باضمام حضور کاربری های نا متناسب و درونگرا همچون محوطه راه آهن</p> <p>- خصلت خوابگاهی جوادیه و عدم حضور عملکردهای غیر مسکونی خصوصاً در بخش های پیرامونی (عریز)</p> <p>- نفوذ ناپذیری جوادیه به واسطه شبکه نا مناسب و نیز به واسطه مفصل های ارتباطی نامناسب با شبکه فرادست</p>	<p>مسائل استراتژیک</p>
<p>- خصلت پایی بافت های پیرامونی (حاشیه ای) و مرزری در راستای ایجاد ارتباط با عملکرد های فراسوی مرزهای جوادیه در شمال - شرق و جنوب جوادیه (تبدیل جوادیه به مفصل و یا پنی در حد فاصل سایت های فرهنگی بهمن - نینوا)</p> <p>- پیش بینی ظرفیت های مازاد عملکردی و بافت متناسب با مقیاس محور توپ در حاشیه غربی</p> <p>- افزایش نفوذ پذیری و بهبود نقاط اتصال با شبکه فرادست</p> <p>- افزایش ظرفیت بافت به منظور توسعه فضاهای کار و فعالیت و تبدیل جوادیه به آمیزه ای از- سکونت و فعالیت در پهنه مرکزی فعالیت ها (CBD) در مقیاس کلان شهر</p>	<p>راهبردها</p>

جدول شماره ۷: تبدیل شدن به نظامی باز، خود دگرگون ساز به عنوان پیش شرط توسعه پایدار و در راستای احقاق حقوق آیندگان

<p>- عدم آگاهی شهروندان از امکان و لزوم مشارکت در برنامه ریزی و مدیریت ناحیه</p> <p>- فقدان جایگاه حقوقی و انفعال شورایاری ها و عدم گسترش نهادهای غیر دولتی و متکی به اجتماعات محلی</p> <p>- عدم باور شهرداری های متعلق به مدیریت سطح نواحی و خصوصاً مشارکت شورایاری ها در مدیریت نواحی</p> <p>- غلبه بر رویکرد برنامه ریزی از بالا به پایین در نهادهای برنامه ریزی بعنوان پیش شرط مشارکت مردم در فرایندبازسازی</p>	<p>مسائل استراتژیک</p>
<p>- بکارگیری همزمان راهبردهای توانمند سازی و بازسازی به عنوان پیش شرط مشارکت مردم در فرایند بازسازی</p> <p>- تبدیل مفهوم بازسازی به توسعه اجتماع محلی و استفاده از رویکرد دارای محور در توسعه</p> <p>- نهادسازی در سطح جوامع محلی در قالب CBO/NGO های متنوع و هم پوشان</p> <p>- تعمیرات پایه ای در لگوش و ساختار مدیریت شهری در ارتباط با مشارکت و تقسیم وظایف و اختیارات با نهادهای مرتعی.</p>	<p>راهبردها</p>





سفرنامه آلمان مدیریت واحد شهری در برلین

فاطمه تنهایی

تجربه سفر به کشور آلمان، مقرراتی‌ترین مردم جهان، در حالی مهیا شد که این کشور را فقط از طریق فیلم‌های سینمایی و سیاست می‌شناختم. ۲۳ مه سال ۲۰۰۸ یک گروه متشکل از خبرنگاران، مدیران شهری و تشکل‌های غیردولتی به دعوت موسسه ایجاد اداره امور فرهنگ و ارتباطات پایره روابط فرهنگی و رسانه‌ای با آفریقای شمالی، خاورمیانه، افغانستان و ایران برای آشنایی با «خودگردانی در شوراهای شهری و روستایی و اشتراک شهروندان» راحی سه شهر کشور آلمان: برلین، کلن و اسن شدند.

آلمان با ۸۲/۵ میلیون نفر پرجمعیت‌ترین کشور اتحادیه اروپاست که یک میلیون و ۸۰۰ هزار نفر آنان از مهاجران ترکیه هستند که این موضوع در شهر برلین به وضوح قابل رویت است چرا که محله‌ای در برلین به نام استانبول دوم شهرت یافته است و تصور می‌کنی وارد کشور ترکیه شده‌ای و بیشتر مهاجران آلمان را تشکیل می‌دهند. نزدیک به یک سوم جمعیت آلمان در شهرهای بزرگ ساکنند که آلمان از نظر تراکم جمعیت، یکی از تراکم‌ترین کشورهاست.

تراکم جمعیت در برلین، ۳/۸ هزار نفر در یک کیلومتر مربع است. در این کشور ۸۲ شهر بزرگ وجود دارد. به‌طور فزاینده‌ترین فعالیت‌ها در اوقات فراغت در این کشور، مربوط به استراحت در منزل است که ۷۰ درصد را به خود اختصاص داده است. ۷۰ درصد آن ۲ ساعت با تماشای تلویزیون و گوش دادن به موسیقی سپری می‌شود. ۲۸ درصد آلمانی‌ها تعمیرات در خانه و باغبانی و ۳۸ درصد دیگر نیز گردش و پیاده‌روی را ترجیح می‌دهند. کمترین درصد هم مربوط به فعالیت‌های فرهنگی با

۱۵ درصد است که ورزش و سینما با نسبتی مساوی توانسته ۱۵ درصد آلمانی‌ها را جذب خود کند. بد نیست بدانید که بیشتر هزینه‌های مصرفی خانوارها در آلمان، مربوط به مسکن است که جابه‌جایی، تغذیه و اوقات فراغت، رده‌های بعدی را تشکیل می‌دهند.

گرایش بیشتر آلمانی‌ها به کار پاره‌وقت است که هر روز تعداد شاغلان پاره‌وقت افزایش می‌یابد. ۸۵ درصد زنان و ۵۱ درصد آلمانی کار پاره‌وقت انجام می‌دهند که به این ترتیب مردان به‌طور میانگین بیش از ۴۰ ساعت و زنان حدود ۳۱ ساعت در هفته کار می‌کنند. آلمانی‌ها معتقدند که داشتن یک خانه مسکونی یا آپارتمان تدارک مناسبی برای تأمین دوران سالمندی است. حدود ۱۵ میلیون از ۲۵ میلیون منزل مسکونی در آلمان را مالکان آنها مورد استفاده قرار می‌دهند. از ۲۶ میلیون شاغل (۶/۲ میلیون در ایالات جدید) ۱۶ میلیون زن هستند. این تعداد برابر ۴۵ درصد کل شاغلان است.

آلمانی‌ها علاقه زیادی به حضور در انجمن‌ها و تشکل‌های

غیردولتی دارند. به طوری که ۷۰ درصد آلمانی‌ها بالاتر از ۱۴ سال به طور فعال در گروه‌ها، انجمن‌ها یا سازمان‌ها حضور دارند. در آلمان حدود ۲۱ درصد از بیست‌های مثریتی در اختیار زنان و از هر ۳ مدیر آلمانی، یکی زن است. در آلمان بیش از ۷ میلیون خارجی، حدود ۹ درصد جمعیت زندگی می‌کنند که در میان خارجی‌ها اتباع ترکیه با ۱/۸ میلیون نفر بزرگ‌ترین گروه را تشکیل می‌دهند. مهاجران ایتالیایی، خبرستانی، یونانی و لهستانی بزرگ‌ترین گروه‌ها در میان خارجی‌ها هستند. برطقدارترین رشته‌ها در آلمان مربوط به حقوق، اقتصاد و علوم اجتماعی است. رشته‌های علوم مهندسی، زبان و علوم فرهنگی، علوم طبیعی و پزشکی رده‌های بعدی را به خود اختصاص می‌دهند. در حال حاضر ۱/۹۶ میلیون نفر دانشجوی موسسه‌های آموزش عالی تحصیل می‌کنند که از این تعداد ۴۸ درصد زن هستند. حدود یک‌سوم از کل قدرت خرید آلمانی‌ها در اختیار افراد بالای ۶۰ سال است. بیشترین زمان اوقات فراغت آنان در کنار استفاده روزانه از تلویزیون، رادیو و مطالعه روزنامه به ورزش می‌گذرد. یک‌چهارم جمعیت آلمان را سالمندان تشکیل می‌دهند.

در آلمان برخلاف کشور خودمان که کودکان زیادی می‌بینیم، فرزند بسیار کم است؛ به طور متوسط میزان سوآلد ۱/۴ فرزند به ازای هر زن است یعنی ۱۴ درصد زیر ۱۵ سال و ۱۹ درصد بالای ۶۵ سال هستند.

برلین یکی از بزرگ‌ترین شهرهای آلمان نشان پایتختی را بردوش خود دارد. هواپیمای از فرودگاه فرانکفورت تا شهر برلین یک ساعت راه است؛ فرودگاه فرانکفورت یکی از بزرگ‌ترین فرودگاه‌های اروپاست که ۴ روز تمام باید در این فرودگاه بمانی تا بتوانی از تمام قسمت‌ها دیدن کنی. فرودگاهی که در آن چهره‌های تمام منیت‌ها را مشاهده می‌کنی. بیشترین هوادای که با لباس‌های متحدالشکل در این فرودگاه رفت و آمد می‌کنند، کارکنان شرکت هواپیمایی لوفت‌هانزا یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های هواپیمایی آلمان است. لوفت‌هانزا در دنیا به مسرویس‌دهی و امنیت معروف است و بحق می‌توانی با یک بار سفر با این هواپیمای صحنه بر این مطلب گذاشت. شهر برلین که دیوار و دروازه آن هر سال صدها توریست و جهانگرد را به خود جلب می‌کند. به گفته ITB بزرگترین بازار مکاره گردشگری جهان، برلین ارزشی یک بار سفر را دارد. اولین نکته در بدو ورود به شهر برلین که توجه هر غریبه‌ای را جلب می‌کند، فراوانی خطوط دوجرخه‌سواری است. در این شهر خبری از ترافیک مثل آنچه در تهران می‌بینیم، نیست. حرکت خودروها در بزرگراه‌ها و خیابان‌ها بسیار روان است و بیشتر از خودرو، دوجرخه‌سواری را می‌بینی که در خطوط مخصوص به خود در حال حرکت هستند. برلین بزرگ‌ترین مسیر دوجرخه‌سواری آلمان را داراست و تمام نقاط شهر را می‌توانی با دوجرخه‌سواری طی کنی. در برلین علاوه بر

خطوط دوجرخه‌سواری، جایگاه‌های مخصوص پارک دوجرخه و قفل آن تعبیه شده که البته محل قفل دوجرخه در شکل و ابعاد گوناگون طراحی شده است.

این شهر فقط نیم ساعت در صبح و نیم ساعت در بعد از ظهر شاهد ترافیک است، آن هم در زمان آغاز به کار و تعطیل شدن مدارس و ادارات. برلین با ۹ خط مترو، ۲۷۰ خط اتوبوس، تراموا، قطار شهری و تاکسی از نظر حمل و نقل عمومی در وضعیت بسیار مناسبی قرار دارد؛ هر دو دقیقه یک بار شاهد ورود اتوبوس هستی و میان ساکنان برلین استفاده از حمل و نقل عمومی به طور کامل نهادینه شده است و این موضوع را می‌توان از شلوغی واگن‌های مترو، اتوبوس‌ها و ترامواها مشاهده کرد. در برلین خبری از برج‌ساز و سازوفروش‌ها نیست. دلالتی که شهر را می‌فروشد تا بول بیشتری نصیب خود کنند. شهرداری برلین بیشتر از هفت طبقه توآکم به شهروندان نمی‌فروشد. برلین شهری با ساختمان‌های زیبا است که بافت سنی در این ساختمان‌ها کاملاً حفظ شده است. شهرداری فقط به چهار ساختمان اجازه ساخت و ساز در طبقات بالا را داده که این ساختمان‌ها در حاشیه شهر قرار دارند و کاربری این ساختمان‌ها فقط برای ساخت هتل است. در برلین آلودگی بصری ساختمان‌ها را نمی‌بینی. بالکن‌ها برخلاف آنچه در تهران وجود دارد محلی برای آویزان شدن لباس و آبیاری نیست و گلدان‌های گل بسیار زیبایی در آنها قرار دارد که آرامش شهر را دوچندان کرده است. ساختمان‌های برلین مربوط به سال‌های ۱۸۶۰ تا ۱۹۰۰ به دلیل قدیمی بودن دارای پارکینگ نیستند. وسط همه خیابان‌های دارای مسیر رفت و برگشت، مسیری نیز برای پارک خودروها تعبیه شده است که البته بیشترین سهم پارک متعلق به تاکسی‌ها است. برلین شهر گرانی است به عنوان یکی از شهرهای زیبای دنیا قیمت تمام اجناس در آن بسیار بالا است. اما در همین حال در شهر متکدی کمتر می‌بینی. فقط در کنار در بیرونی ایستگاه‌های مترو گداهای معروف به کولنی‌های رومانی دیده می‌شوند. این گداها بسیار محترمانه نزدیک می‌شوند و درخواست پول می‌کنند که بیشتر درآمد آنان از طریق جارجیان تأمین می‌شود. در این شهر سطل‌های زباله مکانیزه را نمی‌بینی. سطل‌های بزرگ مکانیزه جمع‌آوری زباله داخل ساختمان‌ها و ادارات قرار دارند تا چهره شهر زیبا بماند و مأموران جمع‌آوری زباله سطل‌ها را از داخل ساختمان خارج و پس از شست‌وشوی مجدد در جای مخصوص خود در داخل ساختمان بازمی‌گردانند. اگر در خیابان ولعصر دقت کرده باشید سطل‌های زباله طوسی‌رنگ را می‌بینی که به صورت بیضی آویزان تیر چراغ برق هستند. این نوع سطل‌های زباله را فراوان در برلین می‌بینی با این تفاوت که در این سطل‌ها فضای مخصوص خاموش کردن سیگار پدیده‌ها تعبیه شده است. خیابان‌ها و معابر برلین بسیار تمیز است. به هیچ وجهی زباله

یا آشنایی، نخاله ساختمانی، جعبه‌های میوه، کارتن، آبدهان و ته سیگار نمی‌بینی.

آلمانی‌ها خوب به حدیث معروف مسلمانان «المنطقه من الایمان» عمل می‌کنند. تبلیغات شهری در برلین بیشتر مربوط به نمایشگرها یا به اصطلاح تلویزیون‌های شهری است. بیلبوردهای تبلیغاتی در مکان‌های مخصوص به خود به دیوار چسبانده شده‌اند. اما در برلین نیز مانند تهران افرادی هستند که دیوار را دفترچه شخصی خود قلمداد می‌کنند و هر نوشته یا تصویری که دوستش دارند بر روی دیوار نقاشی می‌کنند. در برلین خبری از توزیع تراکت، برگه‌های تبلیغاتی توسط افراد خاصی نیست و تبلیغات بیشتر منحصر به نمایشگرها است که هر چند تفریح یکبار تبلیغات آن تغییر می‌کند. برلین که هر سال پذیرای جشنواره فیلم برلین است، در خود جزیره موزه‌ها، بزرگ‌ترین مجموعه موزه اروپا، ارکستر فیلارمونیک، ۱۵۰ سالن تئاتر و ۱۷ دانشگاه و موسسه آموزش عالی را جای داده است. اقتصاد این شهر با نام شرکت‌های شرینگ و فیلپ موریس به خود می‌بالد. دیوار برلین که به نماد جدایی آلمان معروف است، در نزدیکی ساختمان زیبا و بزرگ شهرداری واقع شده است. پس از فروپاشی دیوار برلین در ۹ نوامبر سال ۱۹۸۹ و یکپارچه شدن دو آلمان، شرق و غرب آلمان به هم پیوستند. در حاشیه شرقی آلمان برخلاف حاشیه غربی، مجتمع‌های مسکونی‌ای را البته نه با ارتفاع بلند مانند شهرک اکباتان در تهران می‌بینی که به خانه‌های سازمانی شرقی‌ها معروف است اما ۵۰ هزار آپارتمان آن منطقه خالی از سکنه است و مشتری زیادی ندارد. بیکاری در شرق برلین بیش از غرب است و بیشتر شرقی‌ها برای کار به غرب برلین مهاجرت می‌کنند. آوازی فضای سبز در تمام شرق و غرب برلین، جنگل‌های سرسبز شمال ایران را تداعی می‌کند. یکی از بزرگ‌ترین پارک‌های جنگلی آلمان در برلین واقع شده که فضای بزرگی را به خود اختصاص داده است. تمام نهال‌ها در این شهر توسط حفاظ‌های آهنی به گونه‌ای محصور شده‌اند تا توسط جسم خارجی از بین نروند. ساکنان شهر برلین با وجود فضای سبز فراوان، گل‌دان‌های گل را نیز در محاورت خانه‌های خود قرار داده‌اند تا شهر سبزتر از آنچه که هست دیده شود.

در برلین مشاغل مزاحم وجود ندارد و به هیچ عنوان خدای برقی را نمی‌شنوی. رانندگان برای تاکسی‌ها ارزش زیادی قائل‌اند و بیشترین حق تقدم با رانندگان تاکسی است.

در چراغ‌های راهنمایی شهرهای آلمان، علاوه بر تصویر انسان، تصویر دوچرخه نیز وجود داشت که نشان از اهمیت دوچرخه‌سواری در این شهرهاست. متروی تهران زیباترین و تمیزترین متروی دنیاست. متروی برلین با ساختاری قدیمی، از زیبایی و تمیزی متروی تهران برخوردار نیست. در برلین فقط شاهد تردد قطارهای زیاد در فاصله‌های زمانی بسیار کم هستیم. دیوارهای داخلی متروی برلین با دست‌نوشته‌های مسافران مزین

شده و آراستگی متروی تهران را به هیچ عنوان تداعی نمی‌کند. بیشترین فضای خیابان‌ها مختص به پیاده‌روهایی است که با کفپوش‌های مناسب به گونه‌ای ساخته شده‌اند تا با پیاده‌روی در این خیابان‌ها به با و کمر آسیبی نرسد. پیاده‌روهایی خیابان ولی‌عصر می‌تواند تداعی‌کننده پیاده‌روهایی شهر برلین باشد. کمترین فضای خیابان مختص به خودروهای شخصی است که در این فضاها هم کمتر خودرویی را می‌بینی. یک خط از خیابان مربوط به اتوبوس بود که حتی دوچرخه‌سواران هم وارد این خط نمی‌شدند. سیستم فاضلاب به‌طور کامل در تمام شهر برلین وجود دارد. جوی‌ها و آب‌راهی در برلین دیده نمی‌شود. با وجود ۱۰ دریاچه در این شهر، تمیزی سطح دریاچه و اطراف آن باعث می‌شود که چشم مدت‌ها به این دریاچه‌ها خیره بماند.

علت برخورداری برلین از نظم، زیبایی، تمیزی، رعایت اصول مقررات، به خاطر حاکم بودن سیستم خودگردانی محلی است. بنابر قانون اساسی آلمان، روستاها، بخش‌ها و شهرها حق دارند در اداره تمام امور محلی، در چارچوب قوانین و با مسوولیت خود تصمیم‌گیری کنند. حق خودگردانی محلی بیش از هر چیز شامل برنامه‌ریزی حمل و نقل عمومی در هر محل، ایجاد جاده‌ها، تامین آب، گاز و برق، ایجاد سیستم فاضلاب و شهرسازی است.

آلمان ۱۶ ایالت دارد که برلین یکی از بزرگ‌ترین ایالت‌های آن است و دولت‌های ایالتی انجام سه وظیفه حکومتی را به‌طور کامل برعهده دارند. امور مربوطه به آموزش که تا حدود زیادی بخش آموزش عالی را نیز دربرمی‌گیرد، امنیت داخلی و امور مربوط به نیروهای انتظامی و خودگردانی محلی ریاست ایالت برلین با شهردار شهر برلین است و شهردار به تمام معنای اداره‌کننده شهر است. بنابر این انتخابات شهرداران در آلمان از اهمیت زیادی برخوردار است. هر ایالت از نماینده‌های مجزایی که همان شورای شهر هستند، تشکیل شده و هر

حزب با تصاحب بیشترین کرسی‌های

نماینده‌گی ایالت خود چند گزینه

را به مردم معرفی می‌کند و

مردم از بین گزینه‌های

انتخاب شده یک نفر را

به عنوان شهردار شهر

خود انتخاب می‌کنند.

نورهای انتخاباتی

در ایالت‌ها متفاوت

است. در هر ایالت

تعطیلات مدارس نیز

متفاوت با ایالت دیگر

است و بر همین اساس، آلمان

هیچ وقت دچار ترافیک نمی‌شود.



نماینده‌ها در ایالت‌ها دارای استقلال مالی زیادی هستند. در برلین به دلیل پایتخت بودن علاوه بر دولت محلی، یک دولت ایالتی نیز هست و طیفی موضوعات مجزایی است. گزارش مشروح سفر سه‌روزه به شهرهای برلین، کلن و اسن و دیدارهایی که با معاون شهردار برلین، یکی از شهرداران مناطق برلین، اساتید دانشگاهی، بازدید از مرکز پلیس برلین، شهرداری و نماینده شهر کلن، مدیرکل صندوق بازنشستگی، بازدید از رادیو و تلویزیون منطقه غرب آلمان WDR، بازدید از مرکز اتحادیه شهرهای منطقه «رور» و بازدید از «کانون دموکراسی بشر» به صورت مجزا یعنی تقدیم خواهد شد. در این گزارش‌ها، مطالبی درباره مناطق توریستی و گردشگری شهرهای برلین، اسن و کلن برای آشنایی بیشتر مخاطبان چاپ خواهد شد. در سلسله گزارش‌های «سفر به آلمان» درباره وضعیت مطبوعات و روزنامه‌نگاران آلمان توضیحاتی می‌دهم.

هستند که بخشی فعال از مباحث اجتماعی را تشکیل داده و یا گاه خود به موضوع مباحثی مهم تبدیل شده‌اند. «اشپیل» به عنوان یک مجله سیاسی، شاید در دوازده مدت بیشترین تأثیری را که از یک هفته‌نامه انتظار می‌رود، به جا گذاشته است. در آلمان ۲۰ هزار روزنامه نگار حرفه‌ای فعالیت می‌کنند که فقط در برلین ۱۲۰۰ روزنامه خارجی عضو اتحادیه مطبوعات خارجی هستند که مجوز فعالیت آنان از دفتر مطبوعاتی دولت فدرال صادر شده است. آلمان از نظر تراکم روزنامه در اروپا در رتبه هفتم قرار دارد؛ هر آلمانی روزانه به‌طور میانگین ۳۰ دقیقه روزنامه می‌خواند. طرح فناوری اطلاع‌رسانی و ارتباطات با ۱۷ میلیون شاغل از مهم‌ترین بخش‌های استقلال‌آزا در این کشور است. مطبوعات در آلمان به روزنامه‌های فوق منطقه‌ای، روزنامه‌های منطقه‌ای، هفته‌نامه‌های خبری، مجلات هفتگی غیرخبری و ماهنامه‌ها، گاهنامه‌ها و متفرقه تقسیم می‌شود.

آلمانی‌ها روزانه ۳۰ دقیقه روزنامه می‌خوانند

۲۲۶ روزنامه محلی در کنار ۱۱ روزنامه فرامنطقه‌ای و ۱۰ روزنامه با کیفیت در آلمان منتشر می‌شود. روزنامه عامه‌پسند با فروش تک نسخه‌ای نیز در این کشور فعالیت می‌کنند. در این میان، روزنامه پرنفوذ بیلد - سایتونگ «انتشارات آکس اشپیرینگر» با شمارگانی بالغ بر چهار میلیون، تنها روزنامه فرامنطقه‌ای با فروش تک نسخه‌ای است که جایگاه مهمی در عرصه‌های روزنامه‌نگاری آلمان دارد. مجموع شمارگان ۳۵۰ روزنامه آلمان به ۲۲ میلیون نسخه در روز می‌رسد. نسل جوان در آلمان کمتر روزنامه می‌خوانند و بیشتر اطلاعات مورد نیاز خود را با اینترنت به دست می‌آورند. در حال حاضر ۵۵ درصد مردم آلمان یعنی ۲۵/۷ میلیون نفر از جمعیت بالای ۱۴ سال «آنلاین» هستند. این وجود هنوز از هر دو فرد بالغ در آلمان، یک نفر روزنامه می‌خرد.

روزنامه‌های فرا منطقه‌ای:

روزنامه‌هایی هستند که در سطح وسیع در کشور توزیع سراسری می‌شوند. برخی از این روزنامه‌ها ابتدا کار خود را به صورت روزنامه‌های محلی شروع می‌کنند. مطالب اصلی این روزنامه‌ها یا گزارش‌های سیاسی گوناگون خبرهای روز هستند که در بخش‌های مختلف سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و ورزشی به چاپ می‌رسند. شماره‌های روز شنبه این روزنامه‌ها که معمولاً شامل آگهی‌های استخلاف، مستلزمات و نیازمندی‌های عمومی هستند، گاه حجمی تا نزدیک به ۲۰۰ صفحه پیدا می‌کنند. روزنامه‌های پرنفوذ آلمان شامل فرانکفورتر آلگماینه سایتونگ، زوددویچه سایتونگ، دی ولت، فرانکفورتر روند شتاو، تاکس سایتونگ و بیلد می‌شود.

فرانکفورتر آلگماینه سایتونگ

(Frankfurter Allgemeine Zeitung)

روزنامه‌ای است محافظه‌کار و نزدیک به مواضع حزب دموکرات مسیحی. با وجود این تعیبات سیاسی دیگر را هم منتشر می‌کند. این روزنامه یکی از معتبرترین روزنامه‌های آلمان است و لحنی بسیار جدی دارد. خبرهایش را دست‌اندرکاران سیاسی با اهمیت تلقی می‌کنند. بخش فرهنگی فرانکفورتر آلگماینه از اعتباری خاص برخوردار است و مهم‌ترین منتقدان و نویسندگان آلمانی برای این صفحات کار می‌کنند. این روزنامه شبکه وسیعی از گزارشگر در سرتاسر جهان دارد که تعداد آنها در حال حاضر به ۵۲ نفر می‌رسد. بدین ترتیب این روزنامه در آلمان بیشترین تعداد خبرنگار مستقر در خارج را در اختیار دارد. در شهرهایی چون پاریس، لندن و نیویورک چند فرستاده به‌طور مجزا گزارش‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی تهیه

پارامی از روزنامه‌ها از نظر سیاسی و فرهنگی

مانند «فرانکفورتر آلگماینه سایتونگ»

و «زود دویچه سایتونگ» بسیار

پرنفوذند. در کنار مجله‌های

پرسابقه عمومی، مجله‌های

تخصصی بیش از پیش

در آلمان رونق گرفته‌اند

به‌طوری که حدود ۲۰

هزار مجله عمومی با

شمارگانی حدود ۲۰۰

میلیون نسخه در این کشور

منتشر می‌شود. پرفروش‌ترین

مجله‌های آلمان «شتین»

«فوکوس» و «اشپیل» مجله‌هایی



می‌کنند.

فرانکفورتر آلمانیه یک سردبیر ندارد، بلکه توسط یک هیات پنج نفره اداره می‌شود. این روزنامه که از سال ۱۹۴۹ کار خود را آغاز کرده در واقع چنانچه روزنامه فرانکفورتر سائیتونگ است که پس از بیش از ۱۲۰ سال انتشار در سال ۱۹۴۳ در زمان حکومت نازی‌ها تعطیل شد. تیراژ فرانکفورتر آلمانیه سائیتونگ نزدیک به ۴۰۰۰۰۰ نسخه است.

زوددویچه سائیتونگ (Suddeutsche Zeitung)

این روزنامه که در سال ۲۰۰۵ به دنبال یک همه‌پرسی از سوی اتحادیه روزنامه‌نگاران آلمان مهم‌ترین رسانه هدایت‌کننده فکر و عقیده در آلمان خوانده شد، از سال ۱۹۴۵ در زمان اشغال آلمان توسط متفقین در شهر مونیخ با تیراژی نزدیک به ۴۰۰۰۰۰ نسخه منتشر می‌شود. این روزنامه از لحاظ سیاسی یک رسانه لیبرال - انتقادی است. زوددویچه سائیتونگ هم برای بخش فرهنگی اهمیت خاصی قائل می‌شود. مهم‌ترین بخش روزنامه صفحه سه است که هر روز حاوی گزارشی تحلیلی از حوادث مهم در صحنه داخلی یا خارجی است. این روزنامه روزهای دوشنبه برگزیده‌های از مقالات اساسی نیویورک تایمز را به صورت روزنامه‌ای ضمیمه منتشر می‌کند. روزهای جمعه نیز یک ضمیمه فرهنگی در قطع مجله همراه با آن توزیع می‌گردد.

دی ولت (Die Welt)

روزنامه‌ای است که در آوریل ۱۹۴۶ در هامبورگ مرکز تحت اشغال نیروهای انگلیسی تحت نظارت متفقین کار خود را آغاز کرد و در سال ۱۹۵۳ به روزنامه‌نگاری به نام آکسل اشپرینگر واگذار شد. دی ولت روزنامه‌ای است با تمایلات شدیداً محافظه‌کارانه. این روزنامه در حال حاضر در آن واحد در دو شهر هامبورگ و برلین منتشر می‌شود. هیات تحریریه آن نیز در این دو شهر مستقر است. روزنامه برلینر مورگن پست نیز در برلین توسط دی ولت منتشر می‌شود. این روزنامه عضو اتحادیه روزنامه‌های اروپایی است که علاوه بر دی ولت، مسوولیت انتشار دیلی تلگراف در لندن، فیگارو در پاریس و آ - ب - ت در مادرید را بر عهده دارد. دی ولت همه روزه در ۲۵۰۰۰۰ نسخه منتشر می‌شود.

فرانکفورتر روندشائو (Frankfurter Rundschau)

فرانکفورتر روندشائو دومین روزنامه‌ای است که در سال ۱۹۴۵ پس از جنگ دوم جهانی در آلمان به چاپ رسید. (پس از زوددویچه سائیتونگ). ناشران اولیه این روزنامه ابتدا نیروهای آمریکایی بودند که فرانکفورتر را در اشغال خود داشتند. تیراژ فرانکفورتر روند شائو سپس به گروهی روزنامه‌نگار چپ‌گرا (از

جمله کمونیست‌ها) واگذار شد، ولی بعد کمونیست‌ها را از هیات تحریریه اخراج کردند. این روزنامه که در فرانکفورتر با رقیب سرسختی چون فرانکفورتر آلمانیه روبه‌روست، طی چند سال اخیر با مشکلات مالی شدیدی مواجه شد، به طوری که سرانجام حزب سوسیال دموکرات بخش اعظمی از سهام این روزنامه را خرید - به این شرط که برای چاپ مقالات مورد نظر خود اعمال نفوذ نکند. این روزنامه که گمان‌کن ضرر می‌دهد، طی چند سال اخیر بیش از نیمی از ۱۷۰۰ عضو خود را اخراج کرده است. نیمی از سهام سازمان انتشاراتی ناشر فرانکفورتر آلمانیه سرانجام سال گذشته به تصرف انتشارات دومون در دوسلدورف درآمد که از موسسات بزرگ انتشاراتی چند ملیتی است. فرانکفورتر آلمانیه که اخیراً برای بالا بردن فروش قطع خود را نیز کوچک کرده است، ۱۵۰۰۰۰ نسخه تیراژ دارد.

تاگس سائیتونگ (die tageszeitung)

تاگس سائیتونگ یکی از روزنامه‌های فوق منطقه‌ای آلمان است که در سال ۱۹۷۸ در برلین به عنوان یک روزنامه چپ به چاپ می‌رسد. این روزنامه که به صورت تعاونی اداره می‌شود، حدود ۶۰۰۰۰ تیراژ روزانه دارد که ۵۰۰۰۰ نسخه از آن مستقیماً برای مشترکین فرستاده می‌شود. این روزنامه چه از لحاظ لحن و چه موضوعاتی که مطرح می‌کند با روزنامه‌های سنتی تفاوت دارد و به‌خصوص از مواضع حزب سبز و سوسیال دموکرات‌های چپ دفاع می‌کند. تاگس سائیتونگ یا تاگس برای مناطق مختلف آلمان ضمیمه‌های منطقه‌ای نیز چاپ می‌کند. هفته‌ای یک بار روزهای پنجشنبه نیز یک ضمیمه به زبان ترکی همراه با تاگس منتشر می‌شود.

بیلد (Bild)

سوی مطبوعات خبری یومیه، روزنامه دیگری هم همه روزه در آلمان منتشر می‌شود که در میان صد روزنامه پرتیراژ جهان، مقام پنجم را دارد. بیلد سائیتونگ روزنامه‌ای است که همه روزه در ۲۳ شهر با حجم و محتوای کم و بیش گوناگون در تیراژ ۲/۵ میلیون نسخه منتشر و در بیش از ۱۰۰۰۰۰ کیوسک روزنامه فروشی در ۳۴ کشور به قیمت تک شماره‌ای ۵۰ سنت به فروش می‌رسد. این روزنامه روزانه به دست ۱۱/۴۹ میلیون نفر از افراد ۱۴ سال به بالا می‌رسد که ۱۷/۷ درصد از جمعیت آلمان را تشکیل می‌دهند. ۶۴ درصد از خوانندگان این روزنامه مرد و بقیه زن هستند. در میان خوانندگان بیلد ۴۵ درصد سواد دبستانی، ۳۲ درصد در حد سیکل اول متوسطه و ۴ درصد دبلیم دارند. خوانندگان این روزنامه که به نگاه انتشاراتی اشپرینگر (از جمله ناشر دی ولت) تعلق دارد برای خواندن هر شماره به طور متوسط ۳۸ دقیقه وقت صرف می‌کنند. این روزنامه که بیش از نیمی از صفحات آن با عکس پر شده است در روزنامه‌نگاری از

روشنی پیروی می‌کند که خود آن را ژورنالیسم مدرن می‌نامد. مطالب تا آنجا که ممکن است به طور خلاصه و یا به کاربردن واژگانی محاوره‌ای مطرح می‌شوند تا خوانندگان کم سواد هم آن را درک کنند. روزنامه پبلیک بین‌المللی پیش از هر روزنامه دیگری در آلمان می‌تواند افکار و نظریات خود را به خوانندگان کم‌سواد القا کند.

هفته‌نامه‌ها:

اشپیگل (Der Spiegel)

هفته‌نامه‌ای است که از سال ۱۹۴۷ در هامبورگ منتشر می‌شود. اشپیگل که هر روز دوشنبه در ۱/۱ میلیون نسخه توزیع می‌شود، پرتیراژترین مجله خبری اروپاست. ردولف اوگشتاین، بنیانگذار اشپیگل تا سال ۲۰۰۲ که از دنیا رفت سرپرستی این نشریه را برعهده داشت.

او در زمانی که در قید حیات بود نیمی از سهام اشپیگل را میان اعضای مجله تقسیم کرد. آخرین سردبیری که اوگشتاین برای اشپیگل انتخاب کرد، اشتفان اوبیت است که هنوز هم این مقام را برعهده دارد. اشپیگل بخصوص به سبب انتشار اطلاعات پشت پرده شهرت دارد و دولت‌های آلمان و بخصوص دولت هلموت کهل را با افشای هاشم چندین بار به نزدیکی مرحله سقوط سوق داده بود. گزارشی که اشپیگل در سال ۱۹۶۲ درباره عدم کارایی جنگنده‌های استارفاایتر ارتش آلمان نوشت، وزیر دفاع وقت، فرانس یوزف اشتراوس را وادار به استعفا و خود اوگشتاین را نیز به اتهام افشای اسرار محرمانه نظامی روانه زندان کرد.

این ماجرا که تحت عنوان «ماجرای اشپیگل» در فرهنگ زبان آلمانی نیز وارد شده است، مهم‌ترین نشانه قدرت مطبوعات در این کشور تلقی می‌شود. اشپیگل علاوه بر بخش گزارش‌ها و تحلیل‌های داخلی، از یک بخش بیرونی گزارشی‌های بین‌المللی و فرهنگی نیز برخوردار است که معمولاً قریسندگان مستقر این نشریه در خارج آنها را تهیه می‌کنند.

خطامنی سیاسی اشپیگل را می‌توان لیبرال افراطی خواند، گرچه موضع آن پس از فوت اوگشتاین تا اندازه‌ای نرم و محافظه‌کارانه شده است.

فوکوس (Focus)

فوکوس هم مانند اشپیگل یک مجله خبری است که از سال ۱۹۹۲ توسط نگاه انتشاراتی بوردا (که به خاطر نشریات مختص زنان و نیز مجلات تلویزیونی و سرگرم کننده شهرت دارد) در مونیخ منتشر می‌شود. این مجله خود را رقیب دو هفته‌نامه اشپیگل و اشترن می‌داند. فوکوس موضعی محافظه‌کارانه دارد و در انتخابات از حزب دموکرات مسیحی حمایت می‌کند. از این مجله همه هفته ۷۳۰ هزار نسخه به فروش می‌رسد.

اشترن (Stern)

این مجله هفتگی در سال ۱۹۴۸ توسط هنری نائمن بنیانگذاری شد و در حال حاضر با تیراژ فروشی به میزان حدود یک میلیون نسخه در کنار اشپیگل بزرگ‌ترین هفت‌نامه خبری اروپاست. اشترن علاوه بر تحلیل‌های مشروح سیاسی و اجتماعی، بخش بزرگی از صفحات خود را به گزارش‌های تصویری اختصاص می‌دهد و از انتشار خبرهای جنجالی نیز کوتاهی نمی‌کند. انتشار «خاطرات هیتلر» که در سال ۱۹۸۲ در این نشریه منتشر شد و همگی جعلی بودند، یکی از عظیم‌ترین جنجال‌های رسانه‌ای تاریخ آلمان را به پا کرد. خطامنی سیاسی اشترن را می‌توان لیبرال انتقادی و یا لیبرال چپ نامید.

دی سایت (Die Zeit)

هفته‌نامه‌ای است در قطع روزنامه‌ای که از سال ۱۹۴۶ در هامبورگ منتشر می‌شود. خوانندگان این هفته‌نامه حجیم با بخش‌های مجزای سیاست، پرونده، اقتصاد، علم، فرهنگ، ادبیات، سفر، شانس و مجله ضمیمه «زندگی» اغلب تحصیلات دانشگاهی دارند. خطامنی سیاسی سایت لیبرال است ولی افکار و عقاید مختلف افراد نیز با ذکر نام در آن به چاپ می‌رسد.

خانم ماریون گریفین دوپهوف، یکی از معتبرترین روزنامه‌نگاران و نویسندگان آلمانی از ابتدای انتشار تا زمان فوت خود در سال ۲۰۰۲ ناشر این هفته‌نامه بود.

خطامنی انتقادی، صدراعظم پیشین آلمان نیز پس از کتلرگیری تا به امروز ناشر دیگر این نشریه است. میشل ناومان، وزیر مشاور در امور فرهنگی آلمان در دوره صدارت عثمانی گرهارد شرودر نیز یکی دیگر از ناشران سایت است. بر سایت که بجز شعب برلین و فرانکفورت در آلمان، دفاتری در لندن، بروکسل، پاریس، مسکو و واشینگتن دارد حدود ۱۱۵ روزنامه‌نگار به عنوان عضو ثابت کار می‌کنند.

روزنامه‌های منطقه‌ای یا محلی

روزنامه‌های منطقه‌ای روزنامه‌هایی هستند که در یک منطقه خاص منتشر می‌شوند و بخشی از مطالب اساسی آنها به امور خاص آن منطقه بستگی دارد.

در آلمان تقریباً در هر شهر و شهرکی حداقل یک روزنامه منطقه‌ای منتشر می‌شود که تعدادشان به ۲۳۴ روزنامه می‌رسد و در سطح آلمان با تیراژ جمعاً ۱۴/۸۵ میلیون نسخه منتشر می‌شوند. برخی از این روزنامه‌ها مانند برلینر سایتونگ، لایپزیگر فولکس سایتونگ و پاترول سایتونگ پس از خارج از محل انتشار خود نیز خواننده دارند.

رادیو و تلویزیون در آلمان

تلویزیون در آلمان برای نخستین بار در ۲۲ ماه مارس سال

۱۹۲۵ کار خود را آغاز و به‌طور منظم از فرستنده برلین به بخش برنامه‌های رنده پرداخت. نقطه اوج فعالیت آن زمان بخش مستقیم مسابقات المپیک سال ۱۹۳۶ بود. در حال حاضر ۱۴۵ فرستنده تلویزیونی در آلمان وجود دارد که بیشتر آنها به بخش خصوصی و در نتیجه اقتصادی تعلق دارند. به‌طور کلی تلویزیون در آلمان به ۲ بخش به اصطلاح «عام‌المنفعه» یا «عمومی» - قانونی و بخش خصوصی تقسیم می‌شود. تلویزیون عام‌المنفعه در واقع همان تلویزیون دولتی است با این تفاوت که: - بودجه آن به صورت عوارض مستقیم از تمام خانواده‌های دارنده تلویزیون اخذ می‌شود. گرچه دولت نماینده‌ای در هیات انبای این تلویزیون‌ها دارد ولی تصمیم‌گیری‌های تلویزیون توسط مدیران آن که عضو دولت نیستند اتخاذ می‌شوند و تلویزیون‌های عمومی چون بودجه خود را از طریق عوارض کسب می‌کنند تنها به صورت محدود و در ساعات بعد از ظهر اجازه پخش آگهی دارند.

آلمان دارای ۳۰۰ ایستگاه رادیویی، ۶۰ فرستنده دولتی و ۲۴۰ فرستنده تجاری است که اغلب نیز در محدوده‌های محلی فعالیت دارند و با یکدیگر رقابت می‌کنند. رسانه‌های تلویزیونی آلمان به فرستنده‌های خصوصی و دولتی، منطقه‌ای و فرامنتقه‌ای، دارای برنامه‌های جامع یا تخصصی تقسیم می‌شوند. تلویزیون دولتی دارای ۱۲ کانال سراسری، ۸ کانال منطقه‌ای و ۲ کانال فرامالی است.

کانال‌های منطقه‌ای از طریق ماهواره برنامه پخش می‌کنند. «دریچه ولسه» به عنوان رادیو و تلویزیون برای شنودگان و بینندگان خارج از آلمان، «آر.ت.ا» کانال مشترک آلمان و فرانسه و «۳ سات» کانال مشترک فرهنگی بین آلمان، اتریش و سوئیس، توانسته‌اند با مجموع هزینه‌ای بالغ بر ۵ میلیارد یورو، حاصل از عوارض دریافتی از دارندگان دستگاه‌های گیرنده، درآمد آگهی و سایر منابع اداره شوند. این کانال‌ها سهم بسیار بالایی در جلب مخاطب دارند و در قیاس با نهادهای مشابه در جهان از جمله بزرگ‌ترین موسسه‌های رادیو - تلویزیونی به‌شمار می‌روند.

تلویزیون عمومی

تلویزیون‌های عمومی در آلمان شامل ARD و ZDF است. ARD (برنامه مشترک فرستنده‌های تلویزیونی آلمان) و بنا بر برنامه اول: برنامه‌های این فرستنده را ۹ مرکز در ایالت آلمان تهیه می‌کنند.

این ۹ فرستنده هر کدام بخشی از برنامه‌های فرستنده سرتاسری (برنامه اول) را تهیه می‌کنند و هر کدام نیز برنامه ۲۴ ساعته ویژه‌ای برای ایالت محل استقرار خود دارند که به اصطلاح «برنامه‌های سوم» خوانده می‌شوند.

این برنامه‌ها در گذشته تنها در محل استقرار فرستنده قابل

دریافت بودند، ولی اکنون از طریق ماهواره یا کابل در سرتاسر کشور دریافت می‌شوند. ZDF (برنامه دوم تلویزیون آلمان)، مرکز این برنامه شهر ماینس است که دفتر بزرگی هم در شهر برلین دارد. این دو فرستنده علاوه بر برنامه‌های اصلی خود، مجموعه‌ای از برنامه‌های دیگر را نیز به صورت مشترک و یا مجزا تهیه می‌کنند که بخش بزرگی از آنها برنامه‌های دیجیتال هستند که کم و بیش جنبه آزمایشی دارند و تنها توسط گیرنده‌های دیجیتال دریافت می‌شوند.

این دو فرستنده از برنامه‌های مشترکی برخوردار هستند که شامل phoenix و rsat، arte، فرستنده‌ای که به صورت مشترک با تلویزیون فرانسه تهیه می‌شود و اغلب برنامه‌های آن جنبه فرهنگی دارد. این فرستنده برنامه‌های خود را به دو زبان فرانسوی و آلمانی پخش می‌کند و می‌توان زبان مورد نظر را برای شنیدن تنظیم کرد. rsat، فرستنده‌ای با برنامه‌های فرهنگی و سیاسی که با مشارکت تلویزیون‌های اتریش و سوئیس تهیه می‌شود.

Phoenix نیز برنامه گزارشی و خبری را پخش می‌کند. رادیو و تلویزیون کاملاً دولتی آلمان deutsche welle است که تحت سرپرستی وزارت خارجه قرار دارد و علاوه بر یک برنامه چند زبانه تلویزیونی، برنامه‌های گوناگون رادیویی به زبان‌های مختلف دارد.

بخش خصوصی

دو مجموعه بزرگ تلویزیون خصوصی در آلمان وجود دارد که هزینه‌های خود را از طریق آگهی تأمین می‌کنند. برنامه‌های این فرستنده‌ها به این دلیل بیشتر جنبه سرگرم‌کننده دارند و سرویس‌های خبری آنها از اهمیت خاصی برخوردار نیستند. تلویزیون RTL شامل فرستنده‌های RTL، VOX، RTL II و فرستنده خبری n-tv است. تلویزیون prov.sat نیز شامل فرستنده‌های (prov.sat، kabel) و فرستنده خبری n۲۴ و فرستنده ورزشی DSF است. علاوه بر این دو مجموعه بیش از ۱۰۰ فرستنده خصوصی دیگر در آلمان هستند که در زمینه‌های مختلف فعالیت دارند.

فرستنده‌های ورزشی، فرستنده‌های بخش موسیقی پاپ، فرستنده‌های فروش کالاهای مصرفی به صورت تلویزیون و فرستنده‌های خبری اقتصادی.

علاوه بر این چند مجموعه چند فرستنده دیگر هم هستند که برنامه‌های آنها تنها از طریق اشتراک و دریافت دکودر قابل دریافت هستند. این فرستنده‌ها که اغلب برنامه‌های خارجی و فیلم‌های سینمایی پخش می‌کنند، از طریق کابل دریافت می‌شوند. در بیش از ۹۵ درصد خانوارهای آلمانی حداقل یک دستگاه تلویزیون وجود دارد.

منبع:

Tehraneurooz.431

بهبودی شهری چيست؟

ترجمه: علیرضا محمدی

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی

پس از دهه‌ی ۱۹۶۰ شهرهای کشورهای توسعه‌یافته در حال توسعه با نرخ رشد بی‌سابقه‌ی شهرنشینی و تشدید فقر روبه‌رو شدند. نتیجه‌ی آن شکل‌گیری و گسترش سکونتگاه‌های غیر رسمی بدون ضابطه بود.

این سکونتگاه‌ها در بستری بدون برنامه و فاقد خدمات پایه و به شیوه‌ی غیر قانونی شکل گرفته و فاقد مجوز یا رسمیت قانونی بودند. ساکنان آنها از بیشتر خدمات پایه‌ی شهری همچون شبکه آبرسانی، بهداشت، سامانه‌ی جمع‌آوری پسماندها و زیرساخت‌ها بی‌بهره بوده و در معرض خطر بیماری، جرم و بلایای طبیعی قرار داشتند. واکنش دولت‌ها در قبال مسایل مطرح شده، به استفاده از روش‌های مختلف انجامید. با این وجود، بیشتر سیاست‌گذاری‌های شهری آنها، به دلیل شیوه‌ی آذاری نامناسب شهری، فساد اداری، قوانین نامناسب، ناکارآمدی بازار زمین و مهمتر از همه نبود آرزو و خواست سیاسی^۱ با شکست روبه‌رو شد.

عکس‌العملی که می‌توانست در پاسخ به رشد فزاینده‌ی فقر شهری انجام پذیرد، جایجایی^۲ ساکنان به مکان‌های جدید و بیشتر خارج از شهر اصلی بود. با این وجود سکونتگاه‌های غیر رسمی پس از جایجایی، مجدداً در مراکز شهر اصلی شروع به شکل‌گیری و گسترش می‌کردند و دلیل آن تسهیل در دسترسی به مشاغل به وسیله‌ی گروه‌های کم درآمد، در شهر اصلی بود. نتیجه آن که رویکرد جایجایی مکانی مردم و تسهیلات کالبدی آنها (مسکن و زیرساخت‌ها) مؤثر واقع شد. دولت‌ها نه تنها برای پاکسازی سکونتگاه‌های غیر رسمی و اسکان مجدد^۳ ساکنان در مکان‌های جدید هزینه می‌کردند، بلکه بعدها مجبور به سرمایه‌گذاری در گسترش شبکه‌ی حمل و نقل عمومی برای تسهیل در دسترسی ساکنان به فرصت‌های شغلی در شهر اصلی می‌شدند.

رویکرد دوم پاکسازی و بازسازی^۴ بود و آن عبارت بود از جایجایی موقت ساکنان سکونتگاه غیر رسمی به یک مکان دیگر، پاکسازی زمین و ساخت مجدد مسکن جدید برای آنها.

در طی تاریخ شهرنشینی سده‌ی اخیر، کشورهای مختلف جهان در "شمال"، مسایل شهری مختلفی همچون آلودگی‌های زیست محیطی سکونتگاه‌ها، افت محیطی نواحی پیرامون کانون‌های صنعتی و فرسودگی کالبدی - کارکردی بافت‌های کهن شهری را در روند رشد و توسعه شهرنشینی خود تجربه کرده‌اند. اما مسایل و مشکلات مطرح در شهرهای کشورهای "جنوب" که بر آمده از نارسایی‌های ساختاری است، آنها را با تهدیدات جدی‌تری روبه‌رو کرده و به تشدید ناپایداری در شهرهای آنها منتهی شده است. با تداوم رشد شتابان شهرنشینی و در بستری از ساختارهای چندگانه سیاسی، اقتصادی و مدیریتی، شکل‌گیری گونه‌های متفاوت سکونت اجتناب‌ناپذیر و در کنار آن شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیر رسمی و سکونتگاه‌های مسئله‌دار شهری واقعی‌تری گریز ناپذیر بوده است. تداوم پویایی شهرها و روندهای جهانی دخیل در توسعه‌ی آتی شهرها، آنها را نیازمند هدایت نوینی کرده است تا برای ایجاد فرصت‌های مناسب سکونت برای شهرنشینان و دسترسی متصفانه به خدمات شهری و مسکن متعارف، تلاش کنند. در این رهگذر، چاره‌اندیشی مسئله‌ی اسکان غیررسمی در قالب سیاست‌های ملی و محلی، نه انتخاب از روی سلیقه بلکه ضرورتی مبرم است. هر نوع اقدام آزمون خطایی در حل این مسئله به افزایش هزینه‌های اجتماعی - اقتصادی و کالبدی در آینده خواهد انجامید. تحقق این موضوع در چارچوب اقدامات راهبردی و در قالب سیاست‌های محلی جامع و راهبردی اجرایی در سطح خرد راهگشا خواهد بود. در این راستا بهره‌گیری از تجارب جهانی در اقدام برای کاهش فقر متمرکز یافته در نواحی شهری و ساماندهی سکونتگاه‌های مسئله‌دار و غیر رسمی، برای مدیریت شهری الزامی است. این مقاله تجربه‌ی بانک جهانی در این خصوص است و به زبانی ساده، گذر از شیوه‌های ناموفق و پیشگیری روش‌های شهروند مدار و مبتنی بر خواست اجتماعات محلی در قالب بهبود محلات مسئله‌دار را بیان می‌کند.



تصویر (۲) رویکرد جامع‌گرای در شهر پتانگ (gnanep) مائری

و در استطاعت آنهاست. امنیت حاصل از واگذاری مالکیت منجر به تشویق ساکنان برای پرداخت هزینه‌ها از دو تا چهار برابر بیشتر از آنچه که دولت برای به‌کرد زیر ساخت‌ها در بخش‌های غیر رسمی سرمایه‌گذاری می‌کند، خواهد شد. بهسازی دارای منافع قابل توجهی است، و نه تنها گزینه‌های با نتایج متناسب با توان مالی ساکنان و دسترس پذیرتر از رویکردهای پاکسازی و جابجایی (با هزینه‌های ۱۰ برابر بیشتر از رویکرد بهسازی) است، بلکه دارای کمترین اختلال در زندگی



تصویر (۱) سکونتگاه غیر قانونی (Squatter) در لیمّا (پرو)

در همان مکان (مکان اولیه) که اغلب واحدهای مسکونی بر تراکم چند طبقه را برای بیشتر ساکنان پیشنهاد می‌کرد به رغم این موضوع، تجارب و شواهد حاکی از تراکم پایین مسکونی در واحدهای مذکور به نسبت اجتماعات غیر رسمی ساکن در شهر اصلی است. به علاوه واحدهای ساختمانی با تراکم بالا از فضای لازم در طبقه‌ی همکف و زیر زمین برای ایجاد واحدهای تجاری با هدف تکمیل در آمد خانواده‌های کم درآمد، برخوردار نبودند.



تصویر (۲) پاکسازی در بولاندا پاپرس (seriP adnalY edadtaumoC) برزیل

اقتصادی و اجتماعی اجتماعات محلی است. پیامدهای بهسازی سریع و آشکار بوده و با تحول چشمگیری در کیفیت زندگی گروه‌های کم درآمد شهری همراه است.

چرا بهسازی سکونتگاه‌های غیر رسمی دارای منافع بیشتری است؟

بررسی‌ها حاکی از تقاضای بالا و حمایت قوی از رویکرد بهسازی است. در بسیاری از کشورها یا تغییر در شیوه‌ی اداره‌ی شهر به شکل تشکل‌های اداره‌کننده‌ی محلی، مسئولیت‌پذیری بیشتری برای بهبود خدمات شهری ایجاد شده است. با شکل‌گیری مردم‌سالاری، اداره‌کنندگان محلی قادر به پاسخگویی مؤثرتری به نیازهای مردم شده‌اند. قدرت اداره‌کنندگان محلی



تصویر (۳) پاکسازی در بولاندا پاپرس (seriP adnalY edadtaumoC) برزیل

گزینه‌ی بدمی در مقابل جابجایی مردم و سکونتگاه آنها، بهسازی یا ارتقای محیطی "است. بهسازی عبارت از به‌کرد زیر ساخت‌های موجود، همانند شبکه‌ی آبرسانی، فاضلاب و برق در حد استاندارد، متعارف و رضایت بخش است. بهسازی الزاماً همراه با نوسازی نیست. حتی می‌تواند به وسیله‌ی مالکان خانه‌ها انجام پذیرد. ساکنان می‌توانند از طریق وام‌های اختیاری به بهسازی واحدهای مسکونی خود اقدام کنند علاوه بر این بهسازی با اقداماتی شامل رفع خطرات محیطی، ارائه‌ی مشوق برای تقویت مدیریت اجتماع محلی، و همچنین ساخت مراکز بهداشتی و آموزشی (مدارس) همراه است.

از ضروری‌ترین بخش‌های رویکرد بهسازی، انتقال مالکیت قانونی سکونتگاه غیر رسمی به ساکنان به بهایی قابل پرداخت



تصویر (۶) دام لوکاسی (DACUL MOD) برزیل، بعد از بهسازی



تصویر (۵) دام لوکاسی (DACUL MOD) برزیل، قبل از بهسازی

۲- مشارکت محلی، موضوعی حیاتی است. پروژه‌ها نیازمند طراحی از پایین و از طریق اجتماعات محلی هستند. به این معنی که، این اجتماعات محلی هستند که باید تصمیم بگیرند چه سطحی از خدمات اقتصادی، کیفی و کمی را دریافت نمایند.

۳- پایداری برنامه‌های بهسازی سکونتگاه مستلزم به حساب آوردن هزینه‌ها و سطوح اقتصادی خدمات طراحی شده به نحوی قابل دسترسی و در استطاعت اجتماعات و اداره کنندگان محلی است.

۴- برنامه‌ها بایستی از میان راهبردهای ملی و شهری برآمده و با هدف تحقق اقدامات هماهنگ و مداخلات دیگر، برای شناخت فقر در سطح ملی، انجام پذیرد.

۵- برنامه‌های بهسازی زمانی که به وسیله مقامات محلی شهرداری هدایت شده، و با دخالت دادن اجتماعات محلی و میانجی‌گری سازمان‌های اجتماع محور، NGOها و نمایندگی‌های UN همچون UNICEF و Habitat انجام می‌گیرند، از اثر بخشی بیشتری برخوردارند.

۶- تجربه به ما آموخته است که مشکل ارائه خدمات پایه به سکونتگاه‌های غیر رسمی زمانی که به درستی انجام پذیرفته، از طریق هزینه‌های بسیار معقولی حل شده است. برای مثال اندونزی دارای ۲۵ سال تجربه در زمینه برنامه‌های بهسازی سکونتگاه‌های غیر رسمی کامپونگ^۱ است.

از زمان شروع آن در جاکارتا، سهم حمایت‌های بانکی از برنامه کیم^۲ به پنج میلیون نفر در طی ۱۵ سال رسیده که در کل برنامه، به ۱۵ میلیون نفر در طی ۳۰ سال رسیده است. در این برنامه در حدود ۳۰۰ واحد اداره کننده محلی از سراسر اندونزی، بر بهبود آب، بهداشت، سرپناه و راه‌ها تأکید کرده‌اند. تلاش‌های مشابهی از طرف دیگر کشورها از جمله برزیل، هند، آرژن، تونس و فیلیپین صورت پذیرفته است. از نگاه فنی و مالی، چنین برنامه‌هایی قابل اجرا بوده، اما آنچه مهم است، تمهید سیاسی، به لحاظ زمانی و انجام به موقع برنامه است.

افزایش یافته و آنچه که (پس از بهسازی) اتفاق افتاده، به قدرت انتخاب اجتماعات کم درآمد ساکن در سکونتگاه‌های غیر رسمی افزوده است. در حال حاضر بخش NGO در سکونتگاه‌ها شکل گرفته و به طور مؤثری در کنار دولت فعالیت می‌کند. اجتماعات محلی ساکن در سکونتگاه‌های غیر رسمی، به لحاظ سیاسی به بلوغ رسیده و اراده و قدرت پرداخت بهای خدمات شهری در آنها به وجود آمده است. البته واضح است که در بسیاری از اقتصادها، با رشد اقتصادی اختلافات درباری "داشته‌ها" و "نداشته‌ها" افزایش می‌یابد. نبود شکل‌گیری خدمات پایه در طی رشدی شتابان، به تراکم در سکونتگاه‌های شهر و پیرامون افزوده و عاملی برای تهدید سلامتی و بهداشت عمومی شده است. برنامه‌هایی که ساکنان کم درآمد شهری را از مسائلی موجود رها سازد، از اولویت اجتماعی بالایی برخوردار خواهد بود.

چه درس‌هایی از ۲۵ سال تجربه در زمینه بهسازی می‌توان گرفت؟

بانک جهانی، بانک‌های توسعه منطقه‌ای، مثل متحده (به ویژه UNICEF, UNDP, ILO, Habitat), بیشتر حمایت کنندگان شامل CIDA, DFID, شرکت عمران فرانسه، SIDI, GTZ شرکت تعاون ایتالیا و USAID و هزاران NGOs و گروه‌های اجتماعی از تجربه بیش از ۲۵ سال کاربرد پروژه‌های طراحی شده برای بهسازی سکونتگاه‌های غیر رسمی به نحو شایانی منتفع شدند.

تعداد متناهی از پروژه‌های مذکور با موفقیت، این موضوع را به اثبات رسانیده‌اند که سکونتگاه‌های غیر رسمی و شرایط زندگی ساکنان آنها بهبود پذیر است. برخی از این درس‌ها به شرح زیر است:

۱- بهسازی سکونتگاه‌های غیررسمی راهکاری مناسب و مؤثر در کمک به گروه‌های کم درآمد شهری برای تأمین نیازشان به سرپناه و محیط زیست بهداشتی، امن و پاکیزه می‌باشد.

یادداشت‌ها:

- 1- what is Urban Upgrading?
 - 2- political Will
 - 3- Relocation
 - 4- Resettlement
 - 5- Clearance & Redevelopment
 - 6- Upgrading
 - 7- Improvement
 - 8- Community Management
 - 9- Security Of Tenure
 - 10- Kampung Improvement Program
 - 11- KIP (Kampung Improvement Program)
- بر این ترجمه سکونتگاه غیر رسمی (Informal settlement) گونه‌ای از سکونتگاه‌های مستعمرات و عمدتاً کم درآمد تلقی شهری^۱ به کار رفته است.
- منبع:
- 1- World Bank Group (2000). "History of Urban Upgrading" www.worldbank.org

بافت‌هایی که با دستان مردم اصلاح می‌شود

مشارکت اجتماعی، گام اصلی در بهسازی بافت‌های فرسوده

فاطمه شهیازی

خانهای دیده می‌شود، به نظر می‌رسد یک روز بیشتر از مرگش نگذشته باشد. این کوچه که در گذشته مریم نام داشت تا به امروز با همین شکل و شمایل باقی مانده است، به جز قسمتی که تخریب شده و به گفته اهالی کوچه، این مکان یک حمام عمومی بود. از خانم میانمالی می‌پرسیم، خانه شما در طرح بازسازی است، اعلام بی‌اطلاعی می‌کند، اما دلش تیز نمی‌آید خانه را تخریب و از نو بسازد. به گفته او خانه ۶۰ متری با چند متر عقب‌نشینی هنگام نوسازی، چیزی از آن باقی نمی‌ماند، دو خانه آن طرفتر، ساختمان نیمه کاره پنج طبقه‌ای وجود دارد، که کارگران در آن مشغول‌اند. وقتی می‌گوییم، اگر فایده ندارد، پس چرا این همسایه، خانه‌اش را نوسازی می‌کند، آن خانم اشاره می‌کند که مساحت خانه همسایه دو برابر خانه اوست. بر اساس آخرین بررسی‌های انجام شده، ۱۵۰ کیلومتر مربع از مجموع ۲۷۰ کیلومتر مساحت تهران را بافت فرسوده تشکیل می‌دهد یعنی بیش از نیمی از خانه‌های تهران فرسوده‌اند و سه هزار و ۲۶۰ هکتار از این بافت، به خاطر خطر ریزش در شرایط بحرانی قرار دارند. محله‌های واقع در بافت فرسوده در تهران کم نیستند. منطقه ۱۰ با ۵۳ درصد بافت فرسوده و منطقه ۱۲ با ۳۳ درصد و البته باید گفت که بیش از ۴۰ درصد جمعیت شهر تهران (که کم درآمد نیز هستند) در این بافت‌ها سکونت دارند. اگر ناآشنایی به کوچهای در منطقه میدان راه‌آهن وارد شود، احتمال دارد، ساعت‌ها در کوچه پس‌کوچه‌های تنگ و باریک آن سرگردان بماند. وارد کوچه نسترن می‌شویم، این کوچه طول و عرض اندکی دارد. از سمت راست آن راهی است به کوچه‌های بن بست که در انتهای آن یک خانه قرار دارد. در واقع در این دو کوچه تو در تو، پنج خانه وجود دارد. نخستین خانه‌ی واقع در نش کوچه نوسازی شده و تا پنج طبقه بالا رفته، همسایه دیوار به دیوار ساختمان پنج طبقه که نزدیک به ۱۵ سال است که ساکن محله می‌باشد، می‌گوید: این همسایه، بدون توجه به حقوق دیگران، ملک خود را نوسازی کرده، در حالی که در زمان بازسازی، طبق حکم شهرداری می‌بایست دو متر عقب‌نشینی می‌کرد. همسایه ناراضی، اعتراض‌های خود به شهرداری را بی‌ثمر دانست. از طرفی مالک خانه بازسازی شده مدعی است، چنین قانونی بعد از ساخت ملک وی صادر شده است. کارشناسان می‌گویند: در بافت‌های فرسوده تهران بیش از نیمی از جمعیت پایتخت ساکن‌اند. فرض کنید اگر زمین لوزهای تهران را تکان دهد، چهار تا پنج میلیون نفر از جمعیت هشت میلیون‌نوی آن، در خطر جدی مرگ قرار می‌گیرند. البته تصورش نیز سخت است، امداد و نجات در کوچهای که ورودی آن ۸۰



صدای قطار دقیقی بیش در محله طنین انداخته بود و هنوز امتداد آن که می‌رفت از دیده‌ها غایب نبود، به راحتی دیده می‌شد اینجا سال‌هاست که صدای تاخت قطار برای ساکنان محله، ملودی آشنایی گشته، ملودی که خاطرات زیادی را با خود گره زده است. آنچنان که خاطره گذشتگان روایت می‌کند، دیرزمانی همسایگی با آوای قطار شیرینی خاصی داشت؛ هیاهوی کودکان، خنده بزرگان و دست تکان دادن‌های مسافران ...

اما آن سوی خط، محله‌های درخیم، تنیده، فشرده و کوچه‌های باریک، مامن همسایگان بود. کوچه‌هایی که از همان ابتدا جامعه‌ی مناسبی برایشان برپیده بودند. شاید آن روزگار گمان نمی‌رفت تهران دهه هشتاد این چنین مدرن شود. حال که نگاه می‌کنی، می‌بینی همسایگان قطار ترجیح دادند، خود را از جامعه‌ی آن کوچه‌های باریک و آوای نواخته بر، ریل رها سازند و گاه، حتی کوچه‌ها و محله‌ها، بیش از ساکنانشان، عزم نابودی سر داده‌اند! درست مثل همین مکانی که در آن ایستاده‌ایم - یعنی کتابخانه حدیث. مکان فعلی کتابخانه حدیث، محل چند کوچه پاک شده از تاریخ، درست در نقطه مقابل خط ریل است. ولی هنوز تمدادی کوچه‌ی کاملاً در هم فشرده با خانه‌های قدیمی و فرسوده در محدوده اطراف کتابخانه دیده می‌شود. کسی چه می‌داند، شاید ساکنان آن زندگی با آوای قطار را دوست دارند و یا، توان بازسازی خانه را ندارند. کمی آن طرف‌تر از کتابخانه حدیث، نابلوی کوچه قویدل پیداست، آن را دنبال کرده و به کوچه باهایی می‌رسیم. داخل کوچه عده‌ای از همسایگان بر سر موضوعی بحث می‌کنند و صدای جوی آب، در آن سر و صدا به راحتی به گوش می‌رسد، لاشه موشی نیز در مجاورت دیوار

سائت تا یک متر است، چگونه روی خواهد داد؟! حرف مغازه داری را به یاد می آورم که می گفت، اگر چنین کوچهای عربیسی اورژانسی نداشته باشد، تا اورژانس برسد و مریض را برود، بیمار کارش تمام شده، چه رسد به مواقع آتش سوزی و زلزله!

مسئله نوسازی بافت‌های فرسوده از جمله سیاست‌های مدیریت شهر تهران است که با آغاز عطیات نوسازی محله شهید خوب بخت شکل اجرایی به خود گرفت. از آن روز تا کنون شهرداری تهران به منظور مشارکت و جلب شهروندان ساکن در این بافته با تشویق و اعطای تسهیلاتی چون تراکم تشویقی و کاهش عوارض ساخت و ساز، آنان را به بازسازی و نوسازی سوق داده است. اما چه بسیار ساکنانی که توان مالی نداشته و یا نگران از دست دادن چهار دیواری خود هستند. گرچه شهرداری تهران اعلام کرده، در صورت واگذاری دولتیخانه خانه کمتر از ۵۰ متر برای نوسازی، مالکان می‌توانند تا سقف ۶۰ متر واحد نو تحویل بگیرند، اما مالکان هنوز گریزانند. به نظر می‌رسد برای مشارکت شهروندان در امور نوسازی باید به آنها فرصت داد. فرصتی به نام مشارکت اجتماعی در نوسازی و بهسازی بافت فرسوده...

تجربه شهر توکیو که با مشارکت شهروندان صورت گرفته، بسیار جالب است. در طرح نوسازی و بهسازی شهر توکیو، بافت‌های قدیمی تخریب و کوچ‌ها عریض‌تر شده و به خیابان‌های اصلی راه یافتند. این سیستم که اساس آن بر مشارکت مردمی استوار بود، تنظیم دوباره زمین نام دارد. در این نوع مشارکت، مردم محل یا مراجعه به شهرداری در خواست بهسازی اراضی و ملک را می‌کنند. سپس شهرداری، مردم را برای تهیه طرح به مشاوران مسکن راهنمایی کرده و صاحبان املاک، زمین‌ها را پس از قیمت‌گذاری در اختیار مجری قرار می‌دهند. در ساخت محلات جدید به منظور دستیابی خاتمه‌ها به معابر، فضای سبز و رفت و آمد ماشین‌ها، مقداری از اراضی مالکان کاهش می‌یابد و سند زمین با مساحت کمتری به مالکان واگذار می‌شود، ولی ملک دارای ارزش افزوده می‌شود. همچنین در سیستم تنظیم دوباره زمین، اگر از ملک مالکی نسبت به ملک مالکی دیگر مساحت بیشتری به معابر تعلق گرفته باشد، با پرداخت نقدی، ما به التفاوت آن، عدالت برقرار می‌شود.

در این روش، دولت نقش سیاست‌گذاری، استاندارد کردن اجزاء، قطعات و هدایت بخش خصوصی و تأمین منابع مالی را دارد. و بازسازی با همکاری مردم، صاحبان املاک و شهرداری صورت می‌گیرد. بخش اصلی و اساسی در خصوص منابع مالی این طرح از محل کاهش اراضی مالکان صورت می‌گیرد. در واقع زمین‌های چند وجهی به شکل مستطیل در آورده شده، سپس مازاد آن به عنوان زمین خدمات و زمین ذخیره تبدیل می‌شود تا با فروش زمین‌های ذخیره بتوان منبع مالی مناسب دیگری برای اجرای سیستم تنظیم دوباره زمین مهیا کرد. سپس این

زمین‌ها به رهن بانک در آمده و ضمن دریافت تسهیلات بانکی و افزایش ارزش آن، در پایان پروژه فروخته شده و با برگشت منابع مالی، منجر می‌شود بانک‌ها ارزش افزوده پیدا کرده و اصل قیمت زمین را هم تأمین کنند.

باید گفت سیستم تنظیم دوباره زمین، منبع مالی دیگری نیز دارد و آن مالیات بنزینی است که دولت ژاپن تعیین کرده است. یعنی طبق قانون، کلیه معابر بالای ۱۶ متر می‌توانند از محل یارانه‌ی بنزین استفاده کنند. همچنین خدماتی که به ارگان‌های عمومی داده می‌شود، دیگر منبع تأمین سیستم تنظیم دوباره زمین در ژاپن است.

به نظر می‌رسد فراجوان مشارکت مردمی در نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران، با استقبال شهروندان ساکن در بافت‌های فرسوده روبه‌رو نشده باشد. همانطوری که گفته شد ۴۰ درصد از جمعیت شهر تهران که به طور عمده کم درآمدند، در این بافت‌ها ساکن هستند، بنابراین نبود توان مالی در ساکنان این محله منجر شده آنان کمتر از تراکم تشویقی استقبال کنند. آنچه در نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده تهران بی‌اهمیت نگاشته شده است، بحث فرهنگ‌سازی است. نباید فراموش کرد که جلب مشارکت مردمی ریشه در توسعه‌ی پایدار شهری دارد، چرا که با توسعه‌ی پایدار شهری، شاهد پاسخگویی به نیازهای شهروندان، تضمین، بقا و دوام آنها خواهیم بود. هر چند در سال‌های اخیر شهروندان با درک ضرورت توسعه شهر و رسیدن به آرمان شهر بهتر، یکسو و همدل و با اهداف اجتماعی و فرهنگی در قالب تشکل‌های مردمی به یاری‌آزاده‌کنندگان شهر شناخته‌اند اما اجرای طرح‌های نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده که پشتوانه‌ی قوی چون منابع مالی می‌خواهد، مورد بی‌توجهی مردم قرار گرفته است.

شاید تنها راه‌گذار از این مرحله همان فرهنگ‌سازی باشد. از این رو جلب اطمینان مردم به بازگشت سود مادی و ممتوی حاصل از نوسازی و بهسازی، همچنین استفاده از تجربه ابوسازان، جلب مشارکت بانک‌ها، نمایندگان شوراهای محلی، شهرداری و تهیه یک طرح تحقیقی ویژه با توجه به نیازها و ویژگی‌های منطقه و ترغیب ساکنان و مالکان برای سهیم شدن در اجرای این طرح، می‌تواند از پیش شرط‌های آن باشد. با این وجود توسعه نوسازی بافت‌های فرسوده از عهده یک ارگان یا نهاد خارج است. به گفته‌ی مدیر عامل سازمان نوسازی شهرداری تهران، نوسازی بافت‌های فرسوده در گرو نوسازی محلات شهری و نوسازی محلات در گرو تأمین زیر ساخت‌های لازم است. از این رو برای گذر به این مرحله ورود مردم به عرصه نوسازی و مشارکت مستقیم آنها در نوسازی محلات خود ضروری است.

بافت‌های تاریخی در تقابل سنت و مدرنیته

• سمانه سادات میری

کرداجرای طرح ساماندهی بافت تاریخی شهرها نیازمند طراحی سنجیده و مدیریت شهری هوشمند بر پایه مطالعات دقیق است که با در نظر گرفتن اولویت‌ها و ضرورت زمان‌سنجی جهت بهبود سیمای کالبدی محلات قدیمی، برنامه‌ریزی می‌شود. این امر از طریق توسعه بازسازی بافت‌ها و نیز کاهش تراکم و تمرکز از طریق تعدیل کاربری‌ها و فعالیت‌های ناسازگار و همچنین حفظ و احیای اقتصادی از طریق تقویت فعالیت‌های متناسب میسر می‌شود. بایستی توجه داشت که نکته حائز اهمیت در ارتباط با برنامه‌ریزی شهری جهت ساماندهی بافت‌های تاریخی، جایگاه سازمانی مدیریت بحران در بافت‌های فرسوده و قدیمی است که در سه سطح ملی، استانی و شهری - روستایی صورت می‌گیرد و هدف از آن ارزیابی و بازنگری دامنه بحران، کاهش آسیب پذیری بخصوص در درجه اول برای حفظ نفوس انسانی و نیز صیانت از بناهای یادمانی است. هویت بخشی به بافت‌های تاریخی و بناهای ارزشمند به جا مانده از گذشته بایستی از طریق زیباسازی، گسترش فضاهای سبز و ساماندهی مبلمان شهری و با در نظر گرفتن پتانسیل‌های موجود باشد تا علاوه بر حفظ ارزش و هویت بافت‌های سنتی در تقابل با بافت‌های مدرن بتواند بر اساس ضوابط و مقررات به صورت زنجیره پیوسته و هماهنگ در جهت توسعه ادامه حیات دهند. از بین رفتن بافت‌های فرسوده در شهرها سبب نابودی بخشی از هویت و شناسنامه فرهنگی شهر است. خانه‌های قدیمی، کوچه‌های کهنسال بخشی از گذشته شهروندان را تابود می‌کند. توجه و بهسازی این بافت‌ها می‌تواند به تداوم و بقای فرهنگی و نیز قریه‌تر شدن پایه‌های سنتی شهر کمک بزرگی کند.



منبع:

بافت‌های تاریخی و فرهنگی شهرها آثار گرانبهایی هستند که نشانه فرهنگ و دانش معماری و شهرسازی بومی اند و به عنوان جزئی از هویت اجتماعی هر قوم و کشوری تلقی می‌شوند.

این بافت‌ها در شهرهای ما، دزبردارنده ظرافت و زیبایی و نیز روح خلاق مردمی است که طی سالیان دراز آنها را بر طبق سنن، فرهنگ، و نوع معیشت خود به وجود آورده‌اند. بافت‌های تاریخی و فرهنگی به عنوان هسته قدیمی و تاریخی دارای قابلیت‌های بالقول و بالقوه‌اند که در صورت عدم پیش‌بینی تعهدات لازم، موجب آسیب‌های جبران‌ناپذیر و اتلاف سرمایه‌های فرهنگی می‌شود.

اساساً محلات قدیمی شهرها به دلیل فرسودگی واحدهای مسکونی، عدم سهولت دسترسی، ضعف زیرساخت‌ها، مشکلات زیست‌محیطی، تخریب و عدم بهره‌برداری از فضا و به علت گسترش سریع و ناموزون شهر و گسست تاریخی در مسیر رکود و عقب ماندگی و حذف از زمینه و سیمای شهرها دچار شده‌اند. علاوه بر آن، بناهای تاریخی به جامانده از دوره‌های تاریخی مختلف جزئی از پیکره شهرها هستند زیرا دارای ارزش‌های کالبدی، عملکردی و اقتصادی هستند. آشنایی شهرها با پدیده مندریته از یکسو و ساخت‌وسازها و توسعه کالبدی در حاشیه شهرها به صورت بی‌رویه و کنترل نشده از سوی دیگر و جایگزین شدن معماری و منظرسازی به سبک غربی به جای به‌کارگیری معماری اسلامی و الگوهای شهرسازی بومی منجر به افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌ها در حاشیه شهرها نسبت به بافت‌های قدیمی و مرکزی شهرها شده است. از این رو محلات قدیمی به تدریج از جمعیت و سرمایه خالی شدند و بافت‌های قدیمی به صورت متروکه و رها باقی ماندند. بافت‌های قدیمی در حال حاضر با معضلات و چالش‌های عدیده‌ای دست به گریبان بوده و تحت عنوان بافت‌های مسئله‌دار شهری از اواخر برنامه پنج ساله اول (سال ۱۳۷۳) در دستور کار دولت قرار گرفتند. اگرچه این قسمت از شهرها به عنوان یادمان‌های تاریخی و نشانه‌های فرهنگی از ارزش بسیاری برخوردارند که جایگاه این ارزش‌ها در برنامه‌ریزی و طراحی شهری بسیار حائز اهمیت است. اما از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی مراکز قدیمی را نمی‌توان به مقابله یک اندام مرده و یا سوزه متروکه تاریخی قنماد کرد، بلکه بافت‌های قدیمی از اندام‌های پویا و ضروری دیگر شهرند که با برنامه‌های جامع و توجه به محور و مضامین توسعه، حفاظت، بهسازی و نیز به‌کارگیری تجارب جهانی در زمینه مرمت و باززنده‌سازی بافت قدیمی می‌توان آن را ساماندهی

بوی کهنگی در محله شادی

محمد صالح شکوهی

مسبب کاهش میزان ساخت و ساز و در نتیجه فرسوده شدن ابنیه در این محله شده است. بنابراین معهود ساخت و سازهای موجود نیز خارج از ضوابط و چارچوب‌های قانونی روی می‌دهند. فرحزادی در ادامه می‌افزاید: «در حال حاضر، مدتی است که شوراییاری محله به دنبال اخذ مجوز ساخت و ساز براساس مصوبه سال ۱۳۷۱ شورای عالی اداری است که به موجب بند یک آن به ساختمان‌هایی که قبل از سال ۷۰ ساخته شده‌اند، مجوز ساخت با تعمیر تعقیق خواهد گرفت.»

گرچه استناد به این مصوبه می‌تواند زمینه ساز نوسازی بخش عمده‌ای از بافت فرسوده محله باشد، با وجود این، در بخش‌هایی از محله هنوز مسئله ساخت و ساز پابرجاست. محدوده برخی خیابان‌های مانند خیابان تیزک خارج از محدوده محله فرحزاد قرار دارد و از آنجا که بالاتر از خط ارتفاعی ۱۸۰۰ متر از سطح دریا واقع شده، خارج از محدوده قانونی شهر تهران است. در نتیجه امکان صدور مجوز ساخت و ساز در این بخش‌ها که عمدتاً به شکل تپه و دره هستند وجود ندارد با وجود این در چند ماه اخیر پس از آن که شاهد تفکیک بخشی از این زمین‌ها توسط مالک آنها و فروش این بخش‌ها به برخی بسیار نازل بوده‌ایم، خریداران جدید اقدام به ساخت و ساز در این اراضی کرده که با برخورد شهرداری نیز مواجه شده‌اند. پس از این برخورد، در برخی از این قطعات اقدام به ایجاد ساخت و سازهای یک شبه به صورت آلوئیک نشینی یا حتی چادر نشینی شده است. در حال حاضر این آلوئیک نشین‌ها خارج از نظارت نیروی انتظامی به محل وقوع بسیاری از جرائم و ناهنجاری‌های اجتماعی تبدیل شده است. این در حالی است که خاتوارهای مالک جدید نیز با امید به صدور مجوز برای این قطعات در آنها زندگی می‌کنند. کودکان و زنان در میان این آلوئیک و چادرها شاهد بسیاری از تخلفات و جرائم هستند و علاوه بر آن، فصل سرما را نیز در شرایطی سخت و دشوار سپری می‌کنند. بنابراین توجه سریع‌تر به این محله به منظور رفع مشکلات شهری آن به ویژه برای حفظ منافع کودکان بی‌دفاع ضرورت ویژه‌ای می‌یابد. به گفته اعضای شوراییاری محله، سازمان نوسازی شهر تهران بافت فرسوده محله فرحزاد را در اولویت نخست نوسازی منطقه ۲ شهرداری قرار داده است. به این ترتیب امید است که معضلات شهری و اجتماعی موجود در محله هر چه سریع‌تر رفع شوند تا دوباره شاهد فرحزادی سرزنده و پویا باشیم.

محله فرحزاد از محله‌های قدیمی شمال تهران است که از گذشته به صورت روستایی در مسیر جاده امامزاده داوود استقرار داشته و به مرور زمان و در اثر توسعه پایتخت به صورت محله‌ای از شهر تهران درآمده است.

به نوشته عباس اقبال: «فرحزاد قریه دیگری است در شمال غربی طهران بین تجریش و کن. نام این قریه نیز در کتاب منطقه الطالیبه آمده اما به شکل فرزاد که املائی صحیح قدیم آن سره زاد بوده و بعدها این نام به صورت فرحزاد درآمده که به معنای محل زایش و پیدایش شادی است.» این محله در منطقه ۲ شهرداری تهران واقع شده است. ضلع شمالی این محدوده به دامنه‌های ارتفاعات رشته کوه البرز منتهی می‌شود (ارتفاع ۱۸۰۰ متر از سطح دریا که حد شمالی شهر تهران است). ضلع غربی آن به دره و رودخانه فرحزاد محدود می‌شود که از دامنه‌های البرز آغاز شده و تا بزرگراه یادگار امام محدوده محله را تعیین می‌کند. از سمت شرق نیز خیابان گلپاد و جاده قدیم امامزاده داوود و همچنین مرز بین شهرک‌های مسکونی و تپه‌های مشرف به منطقه فرحزاد به عنوان مرز شرقی محله شناخته می‌شوند. خیابان‌های کوهسار و صحرا نیز تشکیل دهنده محدوده جنوبی فرحزاد هستند.

روستای فرحزاد از بخش‌های خوش آب و هوای شمال تهران به حساب می‌آمده است و هنوز نیز درصد بالایی از اهالی این محله را ساکنان قدیمی ده فرحزاد تشکیل می‌دهند، اما در اثر توسعه شهر تهران، در دهه‌های گذشته شاهد مهاجرت افراد با قومیت‌های متفاوت به این محله بودیم. در حال حاضر این محله دارای حدود ۲۰ هزار نفر جمعیت است که علاوه بر اهالی بومی، عمدتاً شامل اقوام قوچانی، ترک‌زبان، قزوینی و غیره می‌شوند. درصد بالایی از افراد این محله را کودکان زیر ۱۰ سال تشکیل داده‌اند (در حدود ۴۸٪ درصد). این امر سبب شده است تا ضرورت توجه به مشکلات و مسائل اجتماعی در این محله بیشتر مورد توجه قرار گیرد. دبیر شوراییاری محله فرحزاد در این خصوص می‌گوید: «متأسفانه این محله شاهد مجموعه‌ای از معضلات شهری و اجتماعی است.» فرحزادی در این خصوص اضافه می‌کند: «برای نمونه ۱۰ اولویت از مهم‌ترین مشکلات محله فرحزاد را در نامه‌ای به شورای شهر انتقال داده‌ایم که اساسی‌ترین آنها مسئله ساخت و ساز است. ساخت و ساز در فرحزاد به ۲ دلیل نداشتن سند مالکیت و فقدان طرح تفصیلی مصوب در سال‌های اخیر با مسائل زیادی روبه‌رو بوده است که خوشبختانه طرح تفصیلی این محله ابتدای سال جاری به تصویب رسیده است و پس از تصویب طرح جامع تهران قابل اجرا خواهد بود.» با وجود این به دلیل فقدان سند مالکیت رسمی برای املاک موجود در محله فرحزاد، مشکلات حقوقی



منبع:

Shahrns.4520

بافت شهری فرسوده در شهرهای بزرگ غالباً با به معضلات اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی بدل می‌شود

احیای بافت‌های فرسوده شهر

علیرضا قهاری

جامع شهری در حفظ بافت مراکز شهری شده است. معیناً زمانی که پای عمل به میان می‌آید، نقش قوانین شهرسازی و مالکیت و نبود مکانیزم اجرایی یکپارچه از یک طرف و نادیده گرفتن نقش ساکنان و صاحبان اصلی این مراکز از طرف دیگر، چنان کلاف سردرگمی به دست می‌دهد که بسیاری از طرفداران رشد و توسعه بافت کهن را از ادامه کار منصرف می‌کند. مسلمان زمانی که تغییرات در مراکز شهری بدون هماهنگی لازم و شناخت مراتب فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی حاکم شروع شود و با ساکنان آن همانند اجزای ساختمان (که باید در روند این نوسازی تغییر یابند) برخورد می‌شود، نمی‌توان انتظار داشت آنها با مداخله‌گرها مقابله نکنند و لاقالبی تفاوت بمانند. شهرسازان و متخصصان نوسازی، در مرمت بافت و تغییرات مراکز شهری برای خود حق همه گونه مداخله قائلند. چه کسی حد این دخالت‌ها را تعیین می‌کند؟ گفته می‌شود این مراکز (شبهه آنچه در مورد نوجوانانی که گرفتار مسایل فراروانند) نه تنها در بحبوحه رشد هستند، بلکه ظاهراً در اوج بحران رشد خود قرار دارند، معیناً مداخلات ناشیانه در جهت اصلاح وضع‌شان می‌تواند به ناکامی بینجامد و هر گونه اقدام واقع‌بینانه بعدی را عقیم گذارد.

داشتن طرح جامع پویا برای رشد مراکز شهری، حیاتی است

توسازی مراکز قدیمی شهر (که اکثراً مراکز بازرگانی، صنعتی و اداری بوده و تا به امروز بدون توسعه مانده و خطوط پیچیده زندگی خود را حفظ کرده‌اند) بدون علاقه‌مندی و توجه به ضرورت توسعه و شناخت تبعات این توسعه، خالی از اشکال نخواهد بود. این مراکز که از نظر شکل و محتوا متسوخ شده و قادر به تامین محیط مناسب برای زیست و دادوستد ساکنان خود نیستند و نمی‌توانند خود را با الگوی رشد شهر منطبق کنند، سطوح بسیار با ارزشی از سطح شهر در اختیار دارند، حال آنکه امکان همسویی با نیازهای اقتصادی، اجتماعی جامعه، مدت‌هاست از آنها سلب شده است. تصور این که ثبت این بافت‌ها به عنوان میراث کهن و جلوگیری از تغییرات فیزیکی آن، می‌تواند معماری سنتی و بافت شهر قدیم را حفظ کند، پنداری عبث بیش نیست. در بافت‌های متراکم مراکز شهری که در ایران به ویژه با مصالح ساختمانی خام بنا شده، رها کردن و فرار قدریجی ساکنان برای دستیابی تسهیلات و فضاهای جدید

سکونت در بافت‌های فرسوده شهری را باید از دیدگاهی جامع نسبت به محیط بررسی نمود، زیرا رابطه فقر و توسعه، اجبارها یا الزام‌ها، وزنه گذشته تاریخی و قدمت آن، خطرات ناشی از شیوه‌های معمول و جاری مداخله‌گرانه در این گونه مراکز و بالاتر از همه نیازهای مربوط به فضای زندگی (که خود در یک مجموعه کامل نیازها جای می‌گیرد) و در نهایت خواست مردمی که با تنگدستی و محرومیت در فضاهای کم و بیش نامطلوب زندگی می‌کنند، همه و همه می‌بایست در یک نظام هماهنگ برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری برای رشد و توسعه مراکز شهری و بافت کهن پیش‌بینی شوند. بحران ناشی از سردرگمی دست اندرکاران امور شهری در اصلاح و بهبود وضعیت بافت‌های فرسوده تاکنون هر گونه برنامه‌ریزی و طراحی را در این مقوله به شکست کشانیده و مراکز شهری به ویژه در شهرهای بزرگتر، بیش از پیش از داخل گسسته شده است. پرداختن به بافت قدیمی و برنامه‌ریزی در آن، جدا از پرداختن به واقعیات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی نبوده و سلاقی شخصی در حل معضلات شهری جاری ندارد. اگر در معماری امروز تقلید کورکورانه از سبک‌های نام‌آنوس و برپایی نمادهای آن در عین بافت شهری با فرهنگی متضاد فقط می‌تواند تأسف برانگیز باشد، دخالت در مجموعه‌های زیست‌محیطی و بافت مراکز شهری بدون در نظر گرفتن پارامترهای اشاره شده، به طور قطع به صدمات جبران‌ناپذیری در ابعاد انسانی منجر خواهد شد. به علاوه خلاء ناشی از تشکیلات آگاه به مسایل زیست‌محیطی، به ویژه در امر مراکز شهری و بافت‌های قدیمی در چند دهه اخیر، این مراکز را به اضمحلال کشانیده و تجدید حیات آن را موقوف به سرمایه‌گذاری‌های سنگین و تحمیل بار فوق‌العاده بر بودجه عمومی کرده است.

سکونت در بافت‌های فرسوده شهری را باید از دیدگاهی جامع نسبت به محیط بررسی نمود، زیرا رابطه فقر و توسعه، اجبارها یا الزام‌ها، وزنه گذشته تاریخی و قدمت آن، خطرات ناشی از شیوه‌های معمول و جاری مداخله‌گرانه در این گونه مراکز و بالاتر از همه نیازهای مربوط به فضای زندگی (که خود در یک مجموعه کامل نیازها جای می‌گیرد) و در نهایت خواست مردمی که با تنگدستی و محرومیت در فضاهای کم و بیش نامطلوب زندگی می‌کنند، همه و همه می‌بایست در یک نظام هماهنگ برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری برای رشد و توسعه مراکز شهری و بافت کهن پیش‌بینی شوند. بحران ناشی از سردرگمی دست اندرکاران امور شهری در اصلاح و بهبود وضعیت بافت‌های فرسوده تاکنون هر گونه برنامه‌ریزی و طراحی را در این مقوله به شکست کشانیده و مراکز شهری به ویژه در شهرهای بزرگتر، بیش از پیش از داخل گسسته شده است. پرداختن به بافت قدیمی و برنامه‌ریزی در آن، جدا از پرداختن به واقعیات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی نبوده و سلاقی شخصی در حل معضلات شهری جاری ندارد. اگر در معماری امروز تقلید کورکورانه از سبک‌های نام‌آنوس و برپایی نمادهای آن در عین بافت شهری با فرهنگی متضاد فقط می‌تواند تأسف برانگیز باشد، دخالت در مجموعه‌های زیست‌محیطی و بافت مراکز شهری بدون در نظر گرفتن پارامترهای اشاره شده، به طور قطع به صدمات جبران‌ناپذیری در ابعاد انسانی منجر خواهد شد. به علاوه خلاء ناشی از تشکیلات آگاه به مسایل زیست‌محیطی، به ویژه در امر مراکز شهری و بافت‌های قدیمی در چند دهه اخیر، این مراکز را به اضمحلال کشانیده و تجدید حیات آن را موقوف به سرمایه‌گذاری‌های سنگین و تحمیل بار فوق‌العاده بر بودجه عمومی کرده است.

چرا ساکنان مراکز شهری و بافت کهن در مقابل تغییرات حساسیت دارند؟

از دهه ۱۳۵۰ که تفکر مرمت و احیای بافت مراکز شهری در بین متولیان امور شهرها، کارشناسان و طراحان شهری شکل گرفت، مداخله‌های پنهان و آشکار در تغییرات فیزیکی بافت کهن (و این بار با شعار حفظ آن و به حداقل رسانیدن صدمات ناشی از این مداخله‌ها) صورت پذیرفت. در سال‌های اخیر توجه بیشتر به چگونگی تغییرات و لزوم کارایی طرح‌های



شهری، بسیار عادی است. همچنان که جایگزینی قشرهای محروم و پناهندگان و مهاجران در بافت متراکم قدیمی، معمولاً فرسودگی و خرابی بیشتر بافت را به همراه دارد، هر چند که این امر اغلب وخیم‌تر از دخالت‌های ناشیانه طراحان و متولیان امور شهر در بافت کهن نیست. در این که بافت مراکز شهری می‌بایست احیا شده و قابلیت زندگی و جریان اقتصادی پیدا کند، همگان متفق‌القولند، اما اغلب اوقات وقتی صحبت از نوسازی این نوع مراکز می‌شود، تنها شبکه اقتصادی حاکم است که خط‌مشی‌ها را تعیین می‌کند. به عبارت دیگر هر گونه تغییر در بافت‌های قدیمی می‌بایست در درجه اول توجیه اقتصادی داشته باشد، به همین دلیل است که سرمایه‌ها در امر ساخت و ساز، معمولاً به دنبال بی‌دردسرتین و راحت‌الوصول‌ترین زمینه‌های ساخت گرایش دارند. چرا که بازگشت اصل و سود سرمایه بدین ترتیب تضمین شده است. اما متولیان امر نمی‌توانند به آرزوها و احتیاجات اقشاری که درون این مراکز به داد و ستد و حرف مختلف اشتغال داشته یا سکونت دارند، بی‌اعتنا باشند و پرداختن به بافت‌های قدیمی را نوعی به هدر دادن سرمایه ملی تلقی کنند. اگر نوسازی بافت‌های قدیمی منطبق با ضروریات جامعه و به منظور بسط عدالت اجتماعی در دستور کار دولتمردان امر قرار گیرد و در سیاست‌های جاری اقتصادی و اجتماعی، اصلی از اصول فقرزدایی به حساب آید، نه تنها در تغییر باورهای عامه موثر خواهد بود، بلکه با اجرای برنامه‌های اندیشمندانه از این دست، رونق اقتصادی را نیز به همراه خواهد داشت.

بازسازی تمام عیار یا نوسازی و روانبخشی

اگر امروز عوامل اقتصادی، اجتماعی و انسانی که فرو پاشنده بافت کهن و مراکز شهری ماست، درست شناسایی نشود یا به دست فراموشی سپرده شوند، فردا در پس دیوارهای محقرانه محلات قدیم، فقط زانغها، اتیارها و مخروبه‌هایی به نام مسکن خواهیم داشت، در حالی که بافت‌های جدید دارای خیابان‌های عریض، خانه‌سازی توسعه‌منازها و محل‌هایی داد و ستد و بازرگانی خواهد بود. این کار آسان است و به بیان دقیق‌تر فراموش کردن بافت خود پاشیده قدیمی شهر، ساده‌ترین راه حل است.

این راه‌حل‌ها را باید فراموش کرد!

برخی از نظریه‌پردازان امور شهر، بازسازی تمام عیار را برای رونق مراکز شهری پیشنهاد می‌کنند و جنبه‌های تجدید حیات بافت کهن را در قالب سرمایه‌گذاری و استفاده بهینه از اراضی موجود می‌بینند. آنها توصیه می‌کنند که با به وجود آوردن شبکه تسهیلات و ساختمان‌های جدید و بلندمرتبه و بهره‌برداری حداکثر از قطعات موجود در مرکز شهر، دست به تغییرات همه جانبه (شبه آنچه در مراکز شهری در غرب اتفاق افتاد) زده شود. طرفداران این نظریه اذعان دارند که با کوچ ساکنان فعلی

که قادر به هماهنگی وضعیت خود با این توسعه نیستند، شهری جدید به جای بافت کهن خواهد رویید و به این طریق، جریان سرمایه‌گذاری، تمایل خواهد داشت که در اجرای طرح این مناطق و بازسازی یکپارچه آن مشارکت بیشتری داشته باشد. نظریه متعادل‌تر حاکی از آن است که می‌بایست این نوع بافت‌های فرسوده را با بهینه‌سازی و آرایه تسهیلات و تجهیزات شهری، بیش از پیش قابل سکونت و بهره‌برداری کرد و به این طریق ضمن جلوگیری از شتاب اضحلال آن، به ارکان زیست‌محیطی آن فرصت داد که از دورن به بازسازی بپردازد. در این نظریه طراحان به روانبخشی محیط و ایجاد نوسازی در عقیاس انسانی توجه بیشتری نشان می‌دهند و معتقدند اگر انگیزه‌های لازم برای حفظ بافت و تدویم زندگی در بافت کهن پدید آید، ساکنان فعلی بهترین سرمایه‌گذاران و حافظان مراکز شهری خواهند بود.

مشارکت مردمی و ضرورت‌ها

احیای بافت‌های فرسوده شهری به ویژه در مراکز شهرهای بزرگ مقوله‌ای است که نمی‌تواند جدا از اصلاح سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی شکل گیرد. سیاست‌گذاری‌ها وقتی می‌تواند مثمر تر باشد که از مردم حمایت کند تا خود بتوانند آنچه را که قادرند انجام دهند، خاصه آنکه در مراحل نوسازی و احیای اندام‌های قوتوت شهری، ایجاد زیربنای سالم اقتصادی و برطرف کردن فقر مادی قشرهای ساکن آن، دست کم این امید را به وجود می‌آورد که طرح‌هایی از این دست، نیمه کاره نخواهد ماند، اینکه برای نگهداری یا بازسازی بافت‌های قدیمی، می‌بایست بر بودجه دولت تکیه داد، به نظر دور از واقعیات است. اما اگر در نظر داشته باشیم که در اکثر مراکز شهری، به علت وجود مجموعه‌های اقتصادی سنتی (به ویژه بازاری) می‌توان از پشتوانه مالی جهت اجرای طرح‌های نوسازی بهره برد. نوعی مشارکت به دست می‌آید که در یک سوی آن کارگزاران امور شهری و بودجه‌های عمومی قرار دارد و در سوی دیگر، سرمایه‌دارانی که به نحوی ارتباط خود را با این مراکز حفظ کرده و ترجیحاً بقای خود را در این مجموعه‌ها جست و جود می‌کنند. ارزیابی مشارکت ساکنان و کسانی که در مجموعه بافت کهن و مراکز شهری صاحب امتیاز و سرمایه هستند، در برنامه‌ها و حتی اجرای طرح‌های نوسازی، در برنامه‌ها و حتی اجرای طرح‌های نوسازی، قبل از هر گونه تصمیم‌گیری لازم است. به علاوه سازماندهی برای احیای بافت‌های فرسوده شهری با همکاری تمامی دست‌اندرکاران اجرایی، سازمان‌های دولتی، (شهرداری‌ها، میراث فرهنگی، متخصصان برنامه‌ریزی و طراحان و نمایندگان قشرهای ساکن و سرمایه‌گذاران و بانک‌ها) نخستین قدم در شکل گرفتن نهادی است که همراه و همگام حیات بافت کهن و فرسوده زندگی می‌کند، در آن استقرار دارد و از نزدیک رشد و توسعه آن را احساس می‌کند.

محل‌های قدیمی در محاصره‌ی آلودگی‌های محیطی

محمد حسین جهانشاهی

و جدا از مشکلاتی که برای سلامت افراد ایجاد می‌کند، آلودگی هوا و تولید صدای ناشی از عبور سوارهای ها در راه‌های عریض یا خیابان‌های پرتردد موجب مهاجرت ساکنان و افت قیمت مسکن در این مناطق شده است و این امر نه تنها در مناطق و بافت‌های قدیمی بلکه در بسیاری از مناطق تهران از جمله سپیدختان، سپهروردی، مفتح، انقلاب و لاله‌زار قابل مشاهده است و انبوه درختان با برگ‌های سوخته از سنگینی بار چری حکایت راز دشواری زندگی زیر بار این آلودگی‌ها دارند. بررسی‌ها نشان می‌دهد آنچه در ۵۰ سال گذشته عامل اصلی گریز ساکنان از محلات مرکزی شهر بوده، شدت آلودگی هوا در این مناطق است.

از سوی دیگر زمانی که حضور مردم در فضای شهری، خیابان و محله‌ها کم‌رنگ می‌شود و تعادل جمعی در این مناطق برهم می‌خورد، زمانی که احساس تعلق ساکنان نسبت به محله و شهر رنگ می‌بازد و شکاف اجتماعی میان فقر و ثروت عمیق می‌شود بافت یا پهنه شهری روند فرسودگی و ناکارآمدی می‌گذارد و مرگ در این بافت متجلی می‌شود.

بافت‌های مرکزی و قدیمی کشور جدا از بحران آلودگی‌های محیط‌زیست با انواع مسائل و مشکلات اجتماعی مواجهند. برای مثال نام مکانی که در جنوب شرقی گورستان شهر شیراز شکل گرفته است مهاجران افغانی در جوار کوچه‌پزخانه‌های آن سکنی گزیده‌اند. ساکنانی که این مکان را به کانونی آکنده از معضلات اجتماعی تبدیل کرده است.

بررسی‌های گذرا و نگاهی کوتاه، به محله‌های قدیمی شهرهای بزرگ کشور از جمله شیراز، اصفهان، تهران، اهواز، مشهد و تبریز نشان می‌دهد بافت قدیمی این شهرها بدون سکنه مانده‌اند و مهاجران داخلی و خارجی در کاروانسراهای قدیمی، فضاهای گمشده و مخروبه سکنی گزیده‌اند و به انواع فعالیت‌های زیرزمینی و سیاه تا بافتن پارچه برای مصارف صنعتی مشغول هستند. فراموش نکنیم زمانی که شهرها بزرگ می‌شوند مامن گروه‌ها، فرهنگ‌ها و خرده‌فرهنگ‌های گوناگون هستند و در روند این جذب از فقیر تا ثروتمند در جست و جوی مکان برای سکونت و موضوع فعالیت خود می‌گردند. برای مثال کوچه‌های قدیمی و معروف در محله عودلاجان تا زمانی که سبک‌های هنری را در خود نگه داشته بود و آلودگی هوا و ازدحام آنها را ناگزیر به فرار نکرده بود، مکانی آباد و امن محسوب می‌شد، اما اکنون اغلب ساختمان‌های آن پوسیده است و انگار این سرنوشته است که روزهای آینده بسیاری دیگر از بافت‌های قدیمی و کهن شهرهای کشور را رقم می‌زند.



انتشار آلودگی در زمین و هوا سبب کاهش کیفیت محیط زندگی، کاهش قیمت زمین و ساختمان و توقف نوسازی بافت فرسوده شهری می‌شود.

تجربه نشان داده است زمانی که یک کانون آلوده‌ساز در یکی از جهات توسعه شهری مکان گزینند، رشد شهر به آن سمت با جذب اقشار فقیر اجتماعی از کیفیت نازل برخوردار خواهد بود. بافت‌های فرسوده در بسیاری از دوره‌های تاریخی ایران در انحصار آلودگی‌های مختلف زیست محیطی و صنعتی قرار گرفته‌اند.

تاسیسات و تجهیزات شهری، پایانه‌ها، میدان‌های ترابری، انواع کارگاه‌ها، خطوط انتقال نیرو، شهرها و آبراه‌های سطحی و بزرگراه‌ها می‌توانند منشأ تولید و انتشار انواع آلودگی‌ها باشند و بافت شهری را آسیب‌پذیر کنند. اغلب خیابان‌های تهران به محل فعالیت اسفنج مختلف تبدیل شده و آلودگی صوتی ناشی از این حضور در خیابان مرکزی به حدی رسیده که امکان سکونت یا ایجاد دفاتر کار را حتی در طبقات فوقانی فروشگاه‌ها ناممکن ساخته است.

خیابان‌های مرکزی تهران از جمعیت خالی شدند به دلیل اینکه آلودگی زمین و هوا در این مناطق به شدت بالاست.

نصف جهان

شهرداری اصفهان در کنار سه شهرداری دیگر در شهرهای تبریز، تهران و همدان از نخستین شهرداری‌های تأسیس شده در ایران و سید مرتضی سقائیان، هفتاد و پنجمین شهردار این شهر است که در رقابتی تنگاتنگ با ۳۶ نامزد دیگر توانست از سوی شورای شهر اصفهان در مقام خود ابقا شود. استان اصفهان با مساحت ۱۰۶۱۷۹ کیلومتر مربع، حدود ۶/۲۵ درصد از مساحت کشور را به خود اختصاص داده است. بعد از تهران و مشهد، اصفهان سومین شهر بزرگ مساحتی و جمعیتی ایران است. یکی از بزرگترین دغدغه‌ها و درگیری‌های شهرداری اصفهان بنا توجه به ویژگی‌های معماری، تاریخی و هنری این شهر حفظ آثار ارزشمند و در عین حال توسعه متوازن شهر است. بلندمرتبه‌سازی‌های حاشیه زاینده رود و نقض حریم تاریخی این رودخانه تا به حال بارها زمینه اختلاف میان سازمان میراث فرهنگی و شهرداری اصفهان را به وجود آورده است. بر اساس مصوبات قانونی حداکثر ارتفاع مجوز در حریم زاینده رود و بل‌های تاریخی شهر اصفهان ۹ متر است و شهرداری اصفهان در دوره‌های مختلف نه تنها در اجرای این مصوبه چندان موفق نبوده است بلکه حتی در مواردی مساحت و سازهای اطراف زاینده‌رود با مجوز شهرداری صورت گرفته است. در همین حال در یک نگاه کلی علاوه بر محدوده زاینده رود آثار تاریخی اصفهان هم در خطر است و غائله تبدیل جهان‌نما که چندی

پیش برپا شد تنها یکی از نمونه‌های کم توجهی به حفظ این آثار در «نصف جهان» است؛ غائله‌ای که سبب شد تا شهردار اصفهان بگوید: «لاگر هم نمی‌خواهیم که کارشناسانه انجام دهیم، اشکال ندارد دولت این برج را تملک کند و هر کاری که می‌خواهد انجام دهد، حتی می‌تواند آن را با خاک یکسان کند»

جمعیت شهرتشنین اصفهان در سال‌های گذشته افزایش چشمگیری داشته و در حال حاضر ۸۴ درصد جمعیت آن شهرتشنین هستند. از جمله اقدامات مثبتی که در کارنامه شهردار حال حاضر اصفهان دیده می‌شود چند برابر شدن بودجه فرهنگی شهرداری اصفهان و توجه به امور فرهنگی در سطح شهر است. بودجه امور فرهنگی شهر اصفهان در سال جاری به ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار رسید و سالانه ۱۲ تا ۱۵ درصد بودجه شهرداری اصفهان صرف امور فرهنگی می‌شود که البته شاید برای شهری که قرار است «پایتخت فرهنگی جهان اسلام» باشد چندان هم زیاد نباشد. از طرفی معضل ترافیک و حمل و نقل عمومی در اصفهان هم وجود دارد و متروی این شهر به دلیل کمبود اعتبارات - مدیران شهری اصفهان اعلام کرده‌اند که متروی این شهر ۵۰۰ میلیون تومان کسر اعتبار دارد - و هم به دلیل قطعی نبودن محل گذر مترو چندان پیشرفت‌ناشته است.

تهیه نقشه یک پانصدم سه بعدی از شهر مشهد در راستای اهداف شهرداری و اجرای فاز اول مطالعات نیازهای حیاتی امروز از جمله اقدامات مثبتی است که در کارنامه شهردار مشهد دیده می‌شود. با وجود این شهر مشهد هم مثل تهران از آلودگی هوا و قفل سنگین ترافیک رنج می‌برد. حمل و نقل عمومی در این شهر توریستی روان نیست و از چهار خط قطار شهری تنها خط یک در مرحله اجراست و خطوط دو و سه در مرحله مناقصه یا مطالعات متوقف شده‌اند اما در همین حال مسوولان شهری مشهد اعلام کرده‌اند که رینگ ۴۵ کیلومتری موتوریل این شهر به زودی احداث خواهد شد. مشهد سومین کلانشهر مذهبی جهان است و با وجود این در امر معماری و زیباسازی شهری چندان درخششی نداشته است. از طرفی ۱۰ درصد از بافت شهری مشهد نیز فرسوده است. مجموع بافت‌های فرسوده شهر مشهد ۲۲۵۸ هکتار است و با اقداماتی که شهرداری مشهد انجام داده است تا به حال تنها برای حدود ۵۰۰ هکتار از بافت فرسوده شناسایی شده این شهر طرح‌های موضعی تهیه شده و یا در حال تهیه است. ۳۶۰ هکتار از بافت فرسوده مشهد در اشراف حرم مطهر امام رضا (ع) قرار دارد و جالب این که از ۱۲ سال پیش تا به حال کار بازسازی، بهسازی و احیای آن ادامه دارد!

سید محمد پژمان شصت و یکمین شهردار کلانشهر مشهد است که از فروردین ماه سال ۸۶ تا به حال مدیریت این شهر را بر عهده دارد. شهر مشهد از نظر تقسیمات شهری به ۱۱ منطقه شماره‌گذاری شده و یک منطقه با نام «ثامن» تقسیم شده و شاید بتوان گفت بزرگ‌ترین مشکل مسکلی که در طول سال‌های گذشته در مشهد شکل گرفته مهاجرت بیش از اندازه جمعیت روستائیان به شهر و بر هم خوردن بافت سکونت شهری آن باشد. از طرفی طرح جامع این شهر که شهرداری بارها آن را «بهترین نظام» دانسته متعلق به سال ۱۳۴۶ یعنی ۴۰ سال پیش است. در حال حاضر شهرداری مشهد با بیش از ۲۷۰ کیلومتر مربع محدوده خدماتی و بالغ بر ۱۰۰۰ کیلومتر محدوده تحت نظارت یا همکاری ۱۲ منطقه شهرداری و ۱۳ سازمان مرتبط با ۱۲ هزار پرسنل به حدود سه میلیون نفر شهروند و ۶۵۰ هزار نفر خاتمه‌نشین و نزدیک به ۱۵ میلیون رأتر سرویس می‌دهد.

تراکم و گستردگی مشهد و رشد بالای جمعیت در این کلانشهر پر رفت و آمد باعث تخریب محیط‌زیست و تغییرات آب و هوایی و بروز بلایای طبیعی در این شهر شده و در عین حال برنامه‌های هم برای مقابله با این پدیده تدوین نشده است. با وجود این اتفاقات مثبتی هم در اداره شهر مشهد افتاده است؛

فرسودگی در سومین کلانشهر مذهبی جهان



شهردار بافت تاریخی شیراز:

ما وارث تلی از خاک هستیم

گرچه محدودیت ارتفاع، قوانین میراث فرهنگی و فرسودگی مفرط ساختمان های واقع در بافت های تاریخی موجب شده مسوولان و مردم تعاملی برای ساخت و ساز در مناطق قدیمی شهر شیراز از خود نشان ندهند، ولی با توافق سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و شهرداری، معابر تاریک بافت فرسوده تاریخی شیراز به منظور دسترسی به خدمات شهری و بهداشتی تعریف می شود. «محمد فاضل صارمی زاده» شهردار بافت تاریخی شیراز با بیان مشکل تاریک بودن معابر بافت تاریخی که مانع ورود خودروهای آتش نشانی و آمبولانس شده است، می گوید: «در بعضی معابر حتی امکان عبور موتور هم وجود ندارد از این رو طی مذاکراتی با سازمان میراث فرهنگی و گردشگری قرار شد به منظور دسترسی ساکنان این مناطق به خدمات شهری طرح تعریف های امدادی و ضروری معابر بافت های تاریخی اجرا شود.» وی با بیان اینکه ۹۰ درصد بافت فرسوده و تاریخی در مساحتی به میزان ۳۰۰ هکتار در حال تخریب است، می افزاید: «یکی از مشکلات بافت قدیمی زیرسازی آنهاست. در سال های گذشته به دلیل وقوع زلزله در شیراز بافت قدیمی کاملاً تخریب و در بازسازی، بافت موجود روی همان آوارها بدون توجه به زیرسازی، ساخته شد و در حال حاضر ۹۰ درصد خانه ها در این محوطه به قدری فرسوده اند که هزینه بازسازی آنها بیش از نوسازی است.» شهردار بافت تاریخی شیراز با بیان اینکه «ما وارث تلی از خاک هستیم که روز به روز هم بیشتر می شود»، معتقد است: «ساکنان این مناطق به دلیل زندگی در منازل یا دیوارهای ترک خورده و سست بودن زیرسازی خانه ها، شجاع ترین مردم ایران هستند.» صارمی زاده در خصوص احیای بافت تاریخی نیز می گوید: «هر چند که شهرداری در صورت نوسازی به مالکان بافت فرسوده تسهیلاتی چون معاف شدن بخش مسکونی واقع در بافت فرسوده از عوارض، و اعطای وام به آنهاست ولی از آنجا که ۱۰ هزار خانواری که ساکن بافت فرسوده هستند از اقبال کم درآمدند، این امر تنها در سایه عزم ملی، همت سایر دستگاه ها و بودجه دولتی میسر می شود.» شهردار بافت تاریخی شیراز با انتقاد از قوانین دست و پاگیر سازمان میراث فرهنگی اظهار می دارد: «سازمان میراث فرهنگی معتقد است بافت تاریخی باید حفظ شود و مالکان آنها نه حق نوسازی دارند و نه فروش باین شاید یک ایده آل باشد ولی سازمان هرگز به این سوال که این بافت ها چگونه و به چه بهایی باید حفظ شود، پاسخ و راهکاری ارائه نمی دهد.» صارمی با اشاره به تصویب طرح جامع شیراز تصریح دارد که «این طرح در حالی که در کمیته ای با حضور نمایندگان سازمان میراث فرهنگی تدوین شد و با امضای ۱۰ وزیر به تصویب رسید،

مورد تأیید این سازمان نیست.» شهردار بافت تاریخی شیراز با یادآوری باریک بودن معابر در بافت های فرسوده و تاریخی به عنوان مهمترین دلیلی که امر بهسازی و نوسازی را با مشکل مواجه می کند، می گوید: «ضرورت نوسازی بافت فرسوده در زمان بارندگی بیشتر می شود به عبارت روشن تر در این مناطق که بیشتر در محله های قدیمی مانند سنگ سیاه، اسحاق بیگ، محله کلیمیان، سرباغ و... واقع شده اند، در زمان بارندگی شاهد تخریب خود به خود ۱۰ تا ۱۵ واحد مسکونی بدون دخالت عامل انسانی هستیم.» از سوی دیگر صارمی زاده هزینه ساخت و ساز در این بافت ها را چندین برابر مناطق دیگر می داند و دلیل آن را این چنین ذکر می کند: «باریک بودن معابر بافت های فرسوده باعث شده تا کامیون های حمل مصالح ساختمانی و نخاله قادر به عبور و مرور آن نباشد و حمل دستی صورت می گیرد که این امر هزینه ساخت و ساز را مضاعف می کند.» در راستای اجرایی شدن ماده ۱۶۶ قانون سوم توسعه که در مواد ۱۱۴ و ۱۱۵ برنامه چهارم هم تنفیذ شده، مدیریت بافت تاریخی به شهردار بافت تاریخی محول شده است که به گفته شهردار بافت تاریخی شیراز علاوه بر انجام امور شهری به مسائلی چون گمنامی رفت و آمد در حد عبور ضروری برای انفرادی، جلوگیری و اطفای حریق و احیاء، نوسازی و بهسازی بافت های تاریخی و فرسوده از جمله وظایف این حوزه است. طبق گفته صارمی زاده بهسازی و مرمت خانه های میراثی چون ضیایان، کریمی و توکلی، مساجد عقیق و قدس و بنای بی بی دختران، آستانه های شاهچراغ و سیدنا جالدین و آرامگاه سیبویه از بناهایی است که توسط شهردار تاریخی شیراز انجام شده است. در عین حال صارمی زاده به هزینه بر بودن مرمت و بازسازی بناهای تاریخی و بافت فرسوده اشاره دارد و ادامه می دهد: «هزینه مرمت یک بنای تاریخی به دلیل ریزه کاری ها و ظرافت ها چندین برابر یک بنای عادی است.» برای مثال تاکنون برای مرمت خانه ضیایان ۱۵۰ میلیون تومان هزینه شده است و هزینه آن تا تا پایان کار حدود ۲۰۰ میلیون تومان برآورد می شود.» با این حال مهمترین مشکل در مناطق قدیمی و بافت های فرسوده مسائل اجتماعی است که در این باره صارمی زاده می گوید: «حضور افغانه در منطقه، و فروش مواد مخدر و معتادان حرفه ای و اشرار، ضرورت اجرای کار فرهنگی بیش از پیش احساس می شد و برای این منظور در محلات قدیمی فرهنگسراهایی احداث و کلاس های هنری و فرهنگی برگزار شد.»

طرح نوسازی هزار هکتار بافت فرسوده



نظارت دارد. وی ادامه داد: در مرحله سوم نوسازی بافت‌های فرسوده، شهرداران مناطق وارد می‌شوند. او با اشاره به وجود ۱۴ هزار هکتار بافت فرسوده در تهران اظهار داشت: در مرحله اول هزار هکتار و در مرحله دوم ۴ هزار هکتار با مشارکت مردم نوسازی و ساماندهی می‌شود. وی با اشاره به شناسایی محلات شمیران نو، خاک‌سغید، هاشمی، جی، دولت‌خواه، نعمت‌آباد، باغ آذری و اطراف حرم عبدالعظیم به عنوان نقاط فرسوده شهر تهران، گفت: تاکنون شهرداری به تنهایی وارد مقوله نوسازی بافت‌های فرسوده شده است اما حضور دولت برای فروش اوراق مشارکت و اعطای فاینانس در نوسازی بافت فرسوده رفتاری است که فایده‌ای برای نوسازی ندارد. عدلیپ با اشاره به اینکه دولت باید به طریق اولی در مقوله نوسازی بافت فرسوده وارد شود، تأکید کرد: شهرداری از دولت اوراق مشارکت و فاینانس نمی‌خواهد فقط نیازمند همکاری دولت است. او در حال حاضر

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با تأکید بر ضرورت حضور دولت در نوسازی بافت‌های فرسوده گفت: تا ابتدای سال آینده طرح اولیه نوسازی هزار هکتار بافت فرسوده پایتخت آماده می‌شود.

وی افزود: طبق برنامه تعریف شده، بافت‌های فرسوده در سه مرحله نوسازی می‌شوند. او با اشاره به اینکه تا ابتدای سال آینده طرح اولیه هزار هکتار نقاط فرسوده پایتخت آماده می‌شود، تصریح کرد: با تهیه طرح اولیه نوسازی محلات و نقاط فرسوده، شهر تهران به مرور زمان نوسازی و ساماندهی می‌شود.

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران اضافه کرد: در مرحله دوم نوسازی بافت‌های فرسوده برخی از نقاط نیازی به تخریب ندارند و اصلاحات جزئی با مشارکت شهرداران مناطق انجام می‌شود. به گفته عدلیپ در مرحله سوم نوسازی بافت‌های فرسوده، این سازمان فقط نقش راهبردی مدیریت کلان و

تعاملات وزارت مسکن با شهرداری تهران آغاز شده است. مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با تأکید بر اینکه باید همه جدا از اختلاف نظرهای سیاسی و جناحی وارد پروژه عظیم نوسازی بافت‌های فرسوده شوند، گفت: شهرداری و دولت اگر در راهی به غیر از مصالح مردم حرکت کنند، جفا کرده‌اند و نباید در این پروژه توجهی به جناح چپ و راست داشته باشیم. تا صبره درباره تسهیلات ارائه شده شهرداری در پروژه نوسازان، اظهار داشت: سازمان نوسازی به ازای تخلیه هر خانه برای نوسازی، مبلغ ودیعه مسکن مشخصی برای مترای خانه می‌دهد. در منازل چند طبقه نیز ودیعه مسکن به ازای هر واحد مسکونی داده می‌شود نه هر پلاک. که برای منازل ۵۰ متری ودیعه مسکن ۱۰ میلیون تومانی در نظر گرفته شده، و به منازل ۵۰ تا ۷۵ متری ۱۲/۵ میلیون تومان و به خانه‌هایی با مترای ۷۵ متر به بالا ۱۵ میلیون تومان ودیعه مسکن اعطا می‌شود.

و همچنین درباره نوسازی مالکان مغازه‌های واقع در این طرح، گفت: تا زمان آماده شدن مغازه چندین اجاره ماهانه به مالک مغازه داده می‌شود و در صورتی که مغازه دارای سند باشد در همان محله مغازه معوض برای صاحب مغازه در نظر گرفته می‌شود. وی ادامه داد: در صورتی که مغازه فرد فقط دارای

حق کسب و پیشه باشد شهرداری فقط ۶۶ درصد پول مغازه را پرداخت می‌کند. و با تأکید بر اینکه تمام ارزش افزوده و سود اقتصادی نوسازی برای ساکنان بافت‌های فرسوده خواهد بود، خاطرنشان کرد: وارد شدن به مقوله نوسازی برای اولین بار در تاریخ مدیریت واحد شهری رخ می‌دهد. همچنین، صاحبان پلاک با مترای ۳۰۰ متر در بافت فرسوده در صورت تمایل می‌توانند نوسازی منزل خود را بدون مشارکت با شهرداری انجام دهند. او با اشاره به نوسازی محله خوببخت منطقه ۱۵ شهرداری تهران، گفت: ۷۰ درصد از زمین این محله را بافت مسکونی فرا گرفته و سرانه خدمت در محله خوببخت یک درصد است که با اجرای طرح نوسازی بیشترین قضا به مکان‌های خدماتی، تا فضای سبز اختصاص داده می‌شود و سرانه خدمات به ۱۳ درصد می‌رسد. و با اشاره به اینکه طی سه سال آینده ۸۰ درصد نوسازی محله شهید خوببخت به اتمام خواهد رسید، اظهار داشت: پیشبرد کار در نوسازی محلات فرسوده بستگی به اعتماد مردم دارد. و حداکثر طبقه ساخته شده در محله خوببخت را ۴ طبقه عنوان کرد و گفت ۱۶۰۰ پلاک در این محله وجود دارد که در ۳۰۰ پلاک تجمع خواهند شد و ۱۲۸ پلاک را خود مردم نوسازی می‌کنند.

شهردار تهران تأکید کرد

ارتقای زندگی ساکنان جنوب شهر پیامد نوسازی بافت فرسوده

ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در حاشیه شهر مهم‌ترین منفعت شهرداری در بحث نوسازی بافت‌های فرسوده است. دکتر محمدباقر قالیباف شهردار تهران در مراسم تودیع و معارفه مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با بیان این مطلب گفت: با ورود نوسازی در بافت‌های فرسوده در جنوب شهر مردم از زندگی قابل قبولی بهره‌مند می‌شوند که رضایت مردم مهم‌ترین ثروتی است که شهرداری به دست آورده است.

وی ادامه داد: نوسازی در بافت‌های فرسوده، فاصله شمال و جنوب شهر را کاهش می‌دهد. قالیباف تصریح کرد: در شهرداری‌های گذشته بافت فرسوده به عنوان یک دغدغه مدنظر نبوده و در گذشته در این رابطه تصمیم گرفته نشده و کار سنگینی انجام نشده است. وی با اشاره به اینکه آسیب‌های اجتماعی و موضوعات خفته و عمیقی در بحث بافت فرسوده وجود داشت، بیان کرد: مردم حق و حقوقی دارند شهرداری نسبت به آنان وظیفه و تکلیفی دارد که باید به خوبی آن را انجام دهیم. شهردار تهران ادامه داد: شهرداران باید دغدغه بافت فرسوده را داشته باشند و یکی از ایتیم‌های مهم بررسی عملکرد شهرداران مناطق در سال ۸۷ میزان پیشرفت در بحث بافت فرسوده است که این موضوع باید برای شهرداری، مردم و بخش خصوصی هم دغدغه باشد. به گفته قالیباف، شهرداری

باید بخش خصوصی را در مجموعه شهرداری فعال کند. شهردار تهران ادامه داد: تمام امور حاکمیتی در مجموعه شهرداری به عنوان یک دولت شهر، دولت محلی و نهادی که شهر را اداره می‌کند باید حاکم شود. وی تغییر قانون و ضوابط را یکی از نگرانی‌های سرمایه‌گذاران در کشور دانست و افزود: تغییر مدیران نیز یک نگرانی دیگر است که یکی از کارهای شهرداری این است که با تغییر مدیران هیچ تغییری در رویکردها به وجود نمی‌آید چرا که اولین خواسته سرمایه‌گذار، امنیت در سرمایه است. قالیباف ادامه داد: نظارت و بازرسی‌ها در برخی مواقع سرعت کار را بالا می‌برد اما باید سرعت، دقت و صحت در کارها رعایت شود و اگر هر یک را فدای دیگری کنیم، نشان می‌دهد که مدیر خوبی نیستیم. به گفته شهردار تهران، نوسازی بافت‌های فرسوده یک کار اجتماعی است و باید در این بخش روح و روان شهروندان در نظر گرفته شود. قالیباف نوسازی بافت‌های فرسوده را یک کار کاملاً میدانی دانست و افزود: باید به فرهنگ‌سازی، اعتمادسازی و ارتقای سطح آگاهی شهروندان در نوسازی بافت‌های فرسوده توجه شود.

وی تأکید کرد: مردم به‌خاطر استضعاف اقتصادی و نداشتن آگاهی لازم نسبت به نوسازی بافت‌های فرسوده علاقه نشان نمی‌دهند که در صورت اطلاع‌رسانی، شهروندان از این موضوع استقبال خواهند کرد.

ویژه نامه عمرانی شهریمیز



معاونت فنی و عمرانی شهرداری ارومیه اقدام به تهیه و چاپ ویژه نامه عمرانی نشریه شهرداری (شهریمیز) ارومیه نمود. در این ویژه نامه پروژه های فنی و عمرانی شهرداری با ذکر جزئیات مورد نیاز و تصاویر مربوطه به چاپ رسیده است. از عمده این پروژه ها احداث پارک و بهسازی فضاهای عمومی احداث و تکمیل عملیات خیابان های جدید الاحداث، جعبه آوری و رفع آبهای سطحی، اصلاح هندسی تقاطع ها و... دو قالب بیش از ۲۷۷ پروژه عمرانی می توان اشاره کرد. جنابول و نمودارهای چاپ شده در ویژه نامه به درک بهتر حجم فعالیت های انجام شده کمک می کنند.

۶ ماه با شهرداری سلماس

احداث پارک بزرگ و میلان باغی، آماده سازی فرودگاه مترو که سلماس، مشارکت در ساخت و ساز مسکن می باشد همچنین از سیاست های اصلی شهرداری بسترسازی در خصوص اجرای سیاست های دولت در زمینه واگذاری امور به بخش خصوصی و دستیابی به ۵۰٪ از این اهداف را می توان ذکر کرد.

شهرداری سلماس به انتشار گزارش عملکرد خود طی ماه های اخیر پرداخت. عناوین عمده این اقدامات شامل: اجرای طرح یکپارچه سازی و ممیزی در سطح شهر، نصب ال ای جی و وسائل ورزشی در فضاهای سبز و پارک های سطح شهر به ویژه در مباری ورودی جهت استفاده مسافری و گردشگران، اجرای عملیات کف پوش پیاده روی به ویژه اطراف پارک ها، عملیات

شهر من، مهاباد



خصوص شهر الکترونیک گزارش سمینار نقش خانواده در پیشگیری از اعتیاد، نکات کوتاه برای شهروندان و مسابقه اطلاعات عمومی به ویژه در خصوص مسائل شهر به چاپ رسیده است. از روند تناوم و هر چه پربارتر شدن این نشریه به عنوان اقدامی فرهنگی و ماندگار هستیم.

هفتمین شماره از سال دوم نشریه شهر من، ماهنامه اطلاع رسانی، آموزشی و خبری شورای اسلامی شهر و شهرداری مهاباد به چاپ رسید. در این شماره علاوه بر گزارش فعالیت های گوناگون شهرداری مهاباد به ویژه در بعد فنی و عمرانی و اخبار داخلی شهرداری و شورای شهر، مطالب و مقالاتی در

شهرداری کرج و چند پروژه

مرداد تا آخر شهریور با استفاده از امکانات موجود مجموعاً با بیش از ۲۲۰ ساعت عملیات توسط پرسنل فداکار خود موفق به اطفاء حریق، نجات و امداد و حوادث دیگر در بیش از ۲۰۰ مأموریت شده اند. همچنین نمایشگاه اختراعات نخبگان ۲۰ استان کشور که در مسابقات بین المللی حاکم رتبه گردیده اند و موفق به کسب مدال شده اند در فضایی به مساحت سیصد مترمربع برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین المللی شهرداری کرج و به نقل از روابط عمومی سازمان قطار شهری کرج مراسم بازگشایی دهانه تونل های قطار شهری کرج روز پنجشنبه ۸۷/۵/۱۷ در محل کارگاه شماره ۲ قطار شهری - دهقان ویلایی دوم - با حضور مقامات فنی و مسئولین شهری برگزار شد. به گزارش این روابط عمومی، سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی کرج در راستای خدمت رسانی به شهروندان محترم از ابتدای

شهرداری بندرعباس و فعالیت‌های مختلف

میخ در معابر را از دیگر برنامه‌های حوزه معاونت امور حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری بندرعباس در آستانه بازگشایی مدارس عنوان کرد. در همین راستا مدیر عامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری بندرعباس از افزایش ساعت کار اتوبوس‌های درون شهری و بیرون شهری ناوگان حمل‌ونقل این سازمان خبر داد. به



معاون خدمات شهری شهرداری بندرعباس از ساماندهی بازار ماهی‌فروشان محله پشت شهر بندرعباس خبر داد.

وی گفت: ساماندهی بازار ماهی‌فروشان محله پشت شهر در دستور کار شهرداری قرار گرفته است و این بازار، بازسازی و با سیستم‌های بهداشتی و خشک‌کننده مجهز

می‌شود. معاون خدمات شهری شهرداری بندرعباس گفت: با واگذاری اسکله‌ی شیلات به بخش خصوصی، این اسکله به مکان تفریحی تبدیل می‌شود. وی اظهار داشت: در این طرح، اسکله‌ی شیلات مجهز به چت اسکی، قایق میله و سایر کاربری‌های مورد نیاز خواهد شد. وی ادامه داد: در حال حاضر، بخش خصوصی فعالیت خود را در این مکان آغاز کرده است و رضایت و رفاه شهروندان برای شهرداری بندرعباس از اولویت برخوردار است. معاون امور حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری بندرعباس گفت: هم‌زمان با بازگشایی مدارس، سرویس مدارس دانش‌آموزان، ساماندهی می‌شود. به گزارش روابط عمومی شهرداری بندرعباس، "بهروز اکرمی" افزود: علاوه بر استانداردسازی، رانندگان خودروها آموزش‌های لازم را فرا می‌گیرند و خودروها علاوه بر تست فنی، با برجسب ویژه در شهر تردد خواهند کرد. وی ادامه داد: ساماندهی خودرو مدارس با همکاری حوزه معاونت امور حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری بندرعباس، دبیرخانه شورای ترافیک، راهنمایی و رانندگی و آموزش و پرورش انجام می‌شود. وی، خطاکنی محل عبور عابر پیاده در روبروی مدارس، نصب تابلوهای هشدار دهنده و نصب گل

گزارش روابط عمومی شهرداری بندرعباس، "مهران ابراهیمی" گفت: هم‌زمان با بازگشایی مدارس، فعالیت این سازمان، صبح‌ها از ساعت ۶ آغاز و شب‌ها ساعت ۲۲ پایان می‌یابد. وی افزود: ساعت حرکت اتوبوس‌های بیرون شهری به روستاها نیز از اول مهرماه برای جابجایی معلمان و دانش‌آموزان، تغییر می‌کند. ظرفیت‌های موجود در هزمزگان و شهر بندرعباس، این آموزشگاه می‌تواند دوره‌های ویژه آموزش غواصی برای آتش‌نشانان سازمان‌های آتش‌نشانی و خدمات ایمنی دیگر شهرداری‌های کشور، برگزار کند. وی گفت: در حال حاضر، سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری بندرعباس با در اختیار داشتن ۱۲ غواص حرفه‌ای و قابلیت انجام عملیات در عمق ۲۰ متری دریا، به عنوان یکی از مراکز مهم آتش‌نشانی مجهز به نیرو و امکانات ویژه امداد دریایی شناخته می‌شود و با راه‌اندازی آموزشگاه غواصی خلیج فارس، گام بلند در آموزش و جذب هر چه بیشتر نیرو و امکانات، برداشته خواهد شد. مدیر عامل سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری بندرعباس گفت: به منظور آموزش فنون غواصی و افزایش توان عملیاتی آتش‌نشانان کشور، آموزشگاه غواصی خلیج فارس در بندرعباس راه‌اندازی می‌شود.



نشست رسمی اعضای شهرهای تاریخی کوچک کشور در شهرداری نوش آباد

رئیس سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان اصفهان بر تدوین سند راهبردی شبکه شهرهای تاریخی کوچک کشور و استخراج دستورالعملی از آن تأکید کرد. به گزارش روابط عمومی شهرداری نوش‌آباد احمد امین پور در نخستین نشست رسمی اعضای شبکه شهرهای تاریخی کوچک کشور با اشاره به اینکه الگوی تشکیل این شبکه الگویی جهانی و قابل‌تعمیم است افزود: در حال حاضر شهرهای تاریخی کوچک جهان هر یک دارای منشورهای معرفی تخصصی هستند که جنبه‌های تاریخی، فرهنگی و گردشگری خود را به طور کامل اطلاع‌رسانی می‌کنند. اولین نشست رسمی شبکه شهرهای کوچک تاریخی کشور عصر روز جمعه ۸۷/۶/۲۲ در محل

شهرداری نوش‌آباد تشکیل شد. غلامرضا میثاقیان مدیر کل دفتر طراحی شهری وزارت مسکن و شهرسازی خواستار توجه بیشتر به شهرهای تاریخی کشور شد و تأکید نمود: این مهم از اولویت‌های تدوین برنامه پنجم توسعه به شمار می‌رود. تأکید بر آموزش‌های عمومی و تخصصی مدیران شهرهای تاریخی در برنامه پنجم توسعه کشور اعمال می‌شود. علیرضا قلی‌نژاد مدیر کل حفظ و احیای بافت‌های تاریخی کشور در اولین نشست رسمی شبکه شهرهای کوچک تاریخی کشور افزود: شهرداران مناطق تاریخی باید دوره‌های تخصصی لازم را گذارنده و در سطح مشخصی از توانایی‌ها قرار داشته باشند. وی افزود: توزیع یکسان اعتبارات سازمان

میراث فرهنگی، وزارت کشور و اقدامات سازمان شهرداری‌های کشور و نایب‌داری مدیریت‌ها اجرای طرح‌های احیاء بافت‌های تاریخی را با مشکل مواجه ساخته است. وی از تشکیل شبکه شهرهای کوچک تاریخی کشور به عنوان یک رخداد فرهنگی و گردشگری نام برد و ابراز امیدواری کرد با راهاندازی وب سایت مشترک این شهرها و ارتباط ارگانیک آنها موجبات معرفی

توانایی‌ها و ظرفیت‌های گردشگری شهرهای کوچک کشورمان فراهم شود. مردای مدیر وب سایت شبکه شهرهای تاریخی کوچک کشور ضمن اعلام این خبر گفت طراحی و راه‌اندازی این وب سایت مشترک از تصمیمات نشست اعضای شبکه شهرهای تاریخی کوچک کشور است که هم اکنون بر مرحله برنامه‌نویسی و جمع‌آوری اطلاعات به سر می‌برد.

مهد کودک شهروند در آمل

حسین علیزاده شهردار آمل در همایش اجرای طرح مهارت‌های الکترونیکی کودکان که با حضور رئیس بهزیستی، نماینده دانشگاه بین‌المللی کودک و مدیران مهدکودک‌های آمل و والدین کودکان در سالن شهرداری آمل برگزار شد. گفت: آموزش سرلوحه زندگی هر فردی است و کسی که به دنبال کسب علم و آموزش باشد موفق است و اگر بتوانیم کودکانمان که آینده‌ساز این کشور هستند از پایه به آنها توجه شود آینده روشنی خواهند داشت. ما می‌توانیم شهری آباد داشته باشیم که زمینه رشد را برای کودکانمان آماده کنیم چرا که اعتقاد داریم امکانات شهری حال همه مردم است و در این مسیر باید فرهنگ شهرنشینی یعنی چگونه زیستن و استفاده از امکانات را به تمام مردم آموزش بدهیم و بزودی و برای اولین بار در کشور با همکاری اداره بهزیستی و مهدکودک‌های آمل، مهدکودک شهروند را شروع خواهیم کرد. همچنین حسین علیزاده شهردار آمل گفت: با کمک شما همشهریان عزیز می‌توانیم شهر آمل را به زیباترین شهر تبدیل کنیم و حضور شما و ارائه طرح‌ها و پیشنهادات می‌تواند راهگشای کار ما باشد.

وی گفت: با توجه به قدمت تاریخی بل دوازده چشمه و بل معلق که از عمر آنها می‌گذرد و به عنوان میراث گذشتگان و

سمبل شهر آمل هستند بزودی بل معلق و دوازده چشمه بر روی کلیه ماشین‌ها بسته می‌شود و شهرداری برای بازسازی آن ۳۰۰ میلیون تومان هزینه در نظر گرفته است. وی افزود: کار مطالعاتی احداث بل پنجم بر روی رودخانه هزار شروع خواهد شد. با حضور شهردار و رئیس شورای سازمان پسماند شهرداری و اعضای شورای سازمان، سازمان پسماند شهرداری آمل رسماً شروع به کار کرد. شهردار آمل گفت: اولین شهرداری در استان مازندران هستیم که دارای سازمان مدیریت پسماند هستیم و شهرداری آمل دارای ۷ سازمان فعال است و ۱۱ شهرک تفکیک زباله در حال انجام است و سالیانه بیش از ۱۰۰ تن شیشه شکسته در سطح شهر جمع‌آوری می‌شود و از سال گذشته برای اولین بار در کشور طرح پاکبان عدارس را در مدارس سطح شهر با هدف آموزش تفکیک زباله شروع کردیم و امسال هم آموزش را از مهدکودک شروع خواهیم کرد. وی در خصوص شرح وظایف سازمان مدیریت پسماند گفت: برنامه‌ریزی، ساماندهی، پردازش و دفع پسماندهای عادی از جمله پسماندهای شهری - ساختمانی - عمرانی، آموزش به شهروندان، حفظ پاکیزگی و نظافت محیط شهری، بهینه‌سازی و ارتقاء مدیریت پسماند عادی را برشمرد.

با مشخص نمودن پتانسیل‌های شهر رشت، زمینه ورود سرمایه‌گذار محقق می‌گردد

به گزارش روابط عمومی شهرداری رشت مهندس فریدونی شهردار رشت در جلسه‌ای که به منظور تشکیل کمیته‌ای که به منظور جذب سرمایه‌گذار با حضور ریاست و اعضای محترم شورای اسلامی شهر رشت و جمعی از مدیران ادارات تابع شهرداری تشکیل شد با اعلام مطلب فوق گفت: شهرداری رشت به منظور توسعه شهر رشت و جذب سرمایه‌گذار اقدام به تشکیل کمیته جذب سرمایه‌گذاری نموده است که در این راستا در خصوص تقاضاهای رسیده بررسی‌های اولیه انجام شده است.

وی با تأکید بر مشخص نمودن پتانسیل شهر گفت: امید است نحوه سیاست‌گذاری شهر مشخص شود تا با شیوه کاری خاص در کوتاه‌ترین زمان به بخش خصوصی که وارد شهرداری

می‌شوند پاسخ مناسبی داده می‌شود. همچنین باید نسبت به ضرورت‌های موجود اولویت‌بندی انجام پذیرد و به موازات تعریف ساختارها، امکانات نیز فراهم شود. وی ضمن تأکید بر ایجاد دفتر سرمایه‌گذاری و تعریف تشکیلات، خواستار بحث و بررسی در خصوص چگونگی کار گروهها شد. قاسمی رئیس شورای شهر نیز در این دیدار گفت: تعریف سرمایه‌گذار امری ضروری است و با امکان منتهی از وضعیت امکانات شهری و شهر رشت خواهیم توانست در زمینه ورود سرمایه‌گذار اقدامات اساسی را انجام داده و به خواسته‌ها و نیازهای شهری جامعه عمل بیوشانیم. وی افزود: در جذب سرمایه‌گذار نباید تعجیل کرد و این امر باید با بررسی و دقت نظر انجام شود تا آنچه را که در خور شهر رشت است انجام دهیم.

محورهای اصلی برنامه ۵ ساله توسعه و عمران شهر اهواز

انجام شده در این حوزه در سایر کلانشهرها مورد بررسی قرار گرفت و مقرر گردید با سرلوچه قرار دادن فعالیت‌های کلی، فضای بهتری برای شهر اهواز ترسیم نماییم.

وی تصریح کرد: این توید را امروز به شهروندان می‌دهیم که شهر اهواز از سال آینده مانند سایر کلانشهرها دارای برنامه باشد و افتخار ما این است که در این رابطه از نظرات و تخصص کارشناسان و نخبگانی استفاده می‌کنیم که در تلاش برای رساندن اهواز به جایگاه واقعی خود هستند.

طی جلسه‌ای با حضور مدیر کل امور شهری استانداری خوزستان، مهندس فدعمی فرماندار اهواز، مهندس نجفی شهردار اهواز و برخی از اساتید دانشگاه، محورهای اصلی برنامه ۵ ساله توسعه و عمران شهر اهواز مورد بحث و بررسی قرار گرفت. شهردار اهواز گفت: آنچه از آغاز شروع به کار بنده در تحقیقات صورت گرفته به دست آمد عدم وجود افقی تدوین شده برای کلانشهر اهواز بود که با پیگیری مدیران و کارشناسان مرکز تحقیق و پژوهش شهرداری اهواز اقدامات



همایش شهرداری الکترونیک

مورد نیاز و رعایت مبانی اخلاق اسلامی و مانع از خدشه‌دار شدن اصول اولیه نظام اسلامی شد.

مدیر عامل سازمان فناوری اطلاعات شهرداری اصفهان و دبیر شورای راهبردی ICT شهرداری‌های کلانشهرهای کشور در این همایش گفت: از سال گذشته نخستین برنامه ۵ ساله ICT شهرداری‌های کلانشهرهای کشور تدوین و اجرایی می‌شود. وی اجرای طرح را شفاف‌سازی خدمات شهرداری عنوان کرد و گفت در این طرح شهرداریها به صورت شهرداری شیشه‌ای تبدیل شده و تمامی خدماتش به صورت شفاف به مردم ارائه می‌شود.

دانش‌زاده سرپرست امور شهری استانداری آذربایجان غربی نیز پرونده‌های کاغذی و تبدیل آن به اطلاعات دیجیتال - حذف بخش‌های مربوط به پاسخ گویی تلفن - در سازمان ایجاد مجلسی برای تبادل نظرات شهروندان درباره عملکرد شهرداری و سازمان شهرداری - پرداخت عوارض‌ها مربوط به توسعه از طریق اینترنت - حذف فرایند زاید مربوط به پرونده‌های شهرداری - کاهش رفت و آمد فیزیکی به سازمان و در نتیجه کاهش حجم ترافیک - اطلاع‌رسانی به روز فعالیت‌های شهرداری و امور مربوط به شهر را از جمله ویژگی‌های شهرداری الکترونیک عنوان کرد.

دومین همایش شهرداریان استان آذربایجان غربی پنجشنبه ۸۷/۷/۱۸ با حضور مدیران شهری و جمعی از کارشناسان در خانه جوان ارومیه با موضوع شهرداری الکترونیک برگزار گردید.

عناون دفتر آمار و فناوری اطلاعات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در خصوص شهرداری الکترونیک گفت: بر اساس آمارهای موجود شهرداریها بیشترین مراجعه‌کنندگان را به خود اختصاص داده‌اند و با توجه به زیاد بودن مراجعات به شهرداریها نیاز شهرداری‌ها به توسعه فناوری اطلاعات و امکانات مورد نیاز در این بخش بیش از پیش احساس می‌شود که باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که در کنار توسعه شبکه الکترونیک در شهرداری‌ها، شهروندان نیز برای استفاده از این خدمات آموزش‌های لازم را فرا گیرند.

عناون عمرانی استانداری آذربایجان غربی نیز با تأکید بر اجرای طرح جامع فناوری اطلاعات در شهرداری‌های استان و اهمیت توسعه فناوری اطلاعات در شهرداری‌ها گفت: برای این مسئله باید طرح فناوری اطلاعات در شهرداری‌های استان در مدت زمان بسیار کوتاه تدوین شود و جامعه الکترونیک یکی از خصوصیات بارز جوامع صنعتی است و کشورمان نیز در این مسیر در حال حرکت است که بایستی با تجهیز تمامی الزامات

انتصاب معاون عمرانی وزیر کشور



سید صادق محصولی وزیر کشور طی حکمی، مهندس علی نیکزاد ثمرین را به سمت معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور منصوب کرد. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی وزارت کشور: متن حکم وزیر کشور در زمینه انتصاب مهندس علی نیکزاد ثمرین به سمت معاون هماهنگی امور

رسانیدن پروژه های عمرانی، رسیدگی به مسائل و مشکلات شهرداریها و تأمین منابع مالی پایدار، مقاوم سازی و نوسازی بافتنهای فرسوده، ایجاد و توسعه پایگاههای عرضه CNG، رسیدگی به امور دهیاریها و تأسیس و توسعه خطوط قطارهای شهری از جمله اموری است که انتظار دارد از طریق برنامه ریزی اصولی و مناسب، نسبت به

عمرانی وزیر کشور به شرح ذیل است: نظر به درایت، سابق و تجارب ارزشمند و مؤثر جنابعالی در عرصه های مختلف اجرایی به ویژه فعالتهای عمرانی، به موجب این حکم شما را به سمت معاون هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور منصوب می نمایم. بسط و توسعه حمل و نقل عمومی، پیگیری انجام و به منصفه

تحقق آن اهتمام فرمائید. توفیق شما را در ارائه خدمت مطلوب به مردم عزیز در جای جای کشور اسلامی از درگاه ایزد سبحان خواستارم. شایان ذکر است نیکزاد پیش از این دو سمت استانداری اردبیل انجام وظیفه می کرد.



مهندس محمدجلال مآب

به سمت قائم مقام سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور منصوب شد



مهندس محمدجلال مآب با حکم وزیر کشور و بنا به پیشنهاد معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور به سمت

قائم مقام سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور منصوب شد. به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، متن حکم مهندس سید صادق محصولی وزیر کشور در زمینه انتصاب مهندس جلال مآب به سمت قائم مقام سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به شرح ذیل است:

قائم مقام سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور منصوب می شوید. پیگیری امور مربوط به مسائل و مشکلات شهرداریها

، تأمین منابع مالی پایدار و تمهید و پیش بینی روشها و مکانیسمهای نوین و علمی برای نظارت و ضابطه مند نمودن فعالیت و عملکرد آنها، گسترش و تجهیز پایگاههای آتش نشانی و ادوات و تجهیزات مدرن و به روز، توجه و عنایت ویژه به تقویت نقش دهیاریها در اداره امور، برنامه ریزی برای توسعه و بسط خدمات دولت الکترونیک تا سطح روستاها، توسعه ناوگان حمل و

جناب آقای مهندس محمد جلال مآب نظر به درایت، تعهد و تجارب مؤثر جنابعالی در امور عمرانی و بنا به پیشنهاد معاون هماهنگی امور عمرانی و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به موجب این حکم به سمت

نقل عمومی از طریق تجهیز و تقویت سازمانهای اتوبوسرانی از جمله مواردی است که انتظار دارد نسبت به پیگیری و تحقق آن اهتمام فرمائید.



آخرین تصمیمات حمل و نقل عمومی شهری

مهندس نیکزاد معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در حاشیه اعضای تهاجم نامه زکات روستائی در جمع خبرنگاران آخرین تصمیمات اتخاذ شده در زمینه حمل و نقل عمومی شهری را اعلام کرد. به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور: مهندس نیکزاد که بعد از ظهر یکشنبه ۲۴ آذر در حاشیه اعضای تهاجم نامه همکاری مشترک سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، کمیته اسداد خمسی (ره) و استانداریها در زمینه اجرای طرحهای عمرانی از محل پرداخت

زکات روستائیان توسط دهیاریها در جمع خبرنگاران سخن می گفت، در پاسخ به پرسشی در خصوص اولویتهای کاری وی در معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور: توسعه حمل و نقل عمومی و کمک به برطرف شدن مشکلات این بخش، واگذاری به موقع اتوبوسهای شهری بوسها و تاکسی های مربوط به تبریز ۱۲ و ایجاد یک هزار و ۸۰۰ جایگاه CNG در کشور را از جمله اولویتهای کاری خود برشمرد. وی همچنین پس گیری برای اتمام به موقع پروژه های عمرانی و رفع مشکلات موجود بر سر راه اتمام آنها در تعامل با دستگاههای

ذیربط، پی گیری جدی امور مربوط به مسکن مهر در تعامل با دستگاه‌های مربوطه از طریق استانداریها را از دیگر اولویتهای کاری خود ذکر کرد.

معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه گفت: در دهه مبارک فجر انقلاب اسلامی نیز شاهد افتتاح پروژه های ملی مهمی خواهیم بود و با توجه به اینکه کشور به سمت عمران و آبادانی مناسبی رفته و با شتاب خاصی که مورد نظر رئیس جمهور محترم است، در این مسیر حرکت می کند. بنابراین... در سی امین سالگرد پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران سعی می کنیم با افتتاح این پروژه ها کام مردم را شیرین کنیم. رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور همچنین در پاسخ به پرسشی در خصوص اختصاص یارانه بابت به اتوبوسرانیها گفت: در سال ۸۷ اعتباری معادل ۲۵ میلیارد تومان از طریق تبصره ۱۳ برای یارانه بابت منظور شده است که با توجه به فعالیت ۲۱ هزار دستگاه اتوبوس در شهرها این

مبلغ را به صورت کارشناسی و با عدالت بین اتوبوسرانی هات تقسیم خواهیم کرد. وی ابراز امیدواری کرد که یارانه بابت تا پایان سال ۸۷ پرداخت شود. وی در پاسخ به پرسشی در خصوص تامین اعتبارات طرحهای قطار شهری تهران و کلانشهرها گفت: مجلس تا به امروز یک هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار جهت اختصاص به متروی تهران مصوب

کرده است و ۲۹۰ میلیارد تومان دیگر نیز به متروی تهران و کلانشهرها اختصاص داده است. مهتسن نیکزاد گفت: در شش ماهه نخست سال ۸۷ میزان تخصیص این اعتبارات ۴۰ درصد بوده است و میزان تخصیص متروی تهران ۲۵ درصد بوده است. وی همچنین افزود: در ۹ ماهه سال ۸۷ تخصیص متوسط یک هزار و میلیارد تومان مجلس به متروی تهران ۶۵/۴ درصد بوده است. رئیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در ادامه اظهار داشت: با توجه به اینکه مطابق قانون کلی ساماندهی حمل و نقل کشور می بایستی ۳۰ درصد جابه جایی ها در تهران از طریق مترو انجام شود، دولت تا به امروز بیش از سایر کلانشهرها به متروی تهران اعتبار پرداخت کرده است و سعی می کنیم برای ساماندهی حمل و نقل عمومی شهری و خدمت به شهروندان عزیز خصوصا در تهران کمکهای مناسبی اختصاص دهیم. نیکزاد همچنین در پاسخ به پرسشی در خصوص تصمیم هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور در

زمینه برداشت از حساب ذخیره ارزی برای بخش حمل و نقل عمومی شهری گفت: من عضو هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور نیستم و وزیر محترم کشور از اعضای آن است ولی به عنوان معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در این جلسه شرکت کردم و بهتر است مباحث مربوط به این موضوع از اعضای هیات نمایندگان ویژه رئیس جمهور پرسیده شود. نیکزاد در عین حال تصریح کرد: با تمام وجود برای برطرف شدن مشکلات حمل و نقل عمومی شهری در شهرهای بزرگ به ویژه تهران کمک می کنیم.

رئیس سازمان شهرداریها و دهیارهای کشور همچنین اعلام کرد: با توجه به اعتبارات خوبی که از سوی ستاد تبصره ۱۳ اختصاص یافته تا پایان سال ۱۳۸۷، دو هزار و ۱۰۷ اتوبوس دیگر به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری کشور اضافه می شود. نیکزاد اظهار داشت: به موجب تبصره ۱۳ می بایستی طی سالهای ۸۵، ۸۶ و ۸۷ پنج هزار و ۲۵۰ اتوبوس پس از تولید، تحویل وزارت کشور شود تا به ناوگان اتوبوسرانی شهری کشور اضافه شود.

وی در ادامه افزود: تا کنون سه هزار و ۴۲۳ اتوبوس از شرکتهای تولید کننده تحویل وزارت کشور شده که در اختیار شهرداریها قرار گرفته است. رئیس سازمان شهرداریها و دهیارهای کشور در ادامه گفت: ۸۲/۵ درصد از قیمت هر اتوبوس را دولت

و ۱۷/۵ درصد مابقی را شهرداریها پرداخت می کنند. وی با اشاره به اینکه بیش از اجرائی شدن تبصره ۱۳ سالانه تنها دو هزار دستگاه اتوبوس در کشور تولید می شد گفت: با بالا رفتن ظرفیت اتوبوس سازی داخلی امروز ۹ شرکت تولید کننده اتوبوس موفق به تولید هفت هزار دستگاه اتوبوس طی سه سال اخیر شده اند. معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور در ادامه اظهار داشت: با شرکتهای تولید کننده اتوبوس برای ساخت دو هزار و ۱۰۷ دستگاه اتوبوس جهت افزوده شدن به ناوگان اتوبوسرانی شهری قرارداد مربوطه منعقد و ۵۰ درصد هزینه تولید پرداخت شده است و هزینه مابقی نیز به تازگی از سوی ستاد تبصره ۱۳ پرداخت شده است. وی با اشاره به اینکه در آینده نزدیک شاهد تحویل تعداد زیادی اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی شهری خواهیم بود، گفت: ۶۰۴ دستگاه به شهرداری تهران بدهکاریم و به زودی تعداد زیادی اتوبوس به شهرداری تهران تحویل خواهد شد.



تشریح اقدامات دولت نهم در ارتباط با حمل و نقل عمومی کشور

شایان ذکر است اتوبوس‌های واگذار شده از ابتدای سال ۱۳۸۵ با اصلاح دولت نهم با تسهیلات ۸۳/۵ درصد بلاعوض به اتوبوسرانیها واگذار شده است که قبل



معاون پشتیبانی و اجرایی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور اهم اقدامات دولت نهم در ارتباط با حمل و نقل عمومی کشور را تشریح کرد.

از شروع بکار دولت نهم این تسهیلات ۶۵ درصد بود. ایشان افزودند: همچنین از زمان شروع بکار دولت نهم قرار داد تعداد ۲۰۷۵ دستگاه مینی بوس منقطع و اجرایی شده است و از محل این قراردادها ۹۸۵ دستگاه تحویل و تا پایان سال جاری تعداد ۱۰۰۰ دستگاه دیگر قابل واگذاری خواهد بود. شایان ذکر است این مینی‌بوسها از طریق سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور با تسهیلات ۶۵ درصد اعتبار بلا عوض در اختیار شهرداریها قرار می‌گیرد.

و به طور کلی از ابتدای شروع بکار دولت نهم تعداد ۹۵۴۱ دستگاه اتوبوس و مینی بوس از طریق وزارت کشور-سازمان شهرداریها وارد ناوگان حمل و نقل عمومی کشور شده است. معاون پشتیبانی و اجرایی سازمان گفت: دولت نهم با هدف گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی به تعداد ۱۵۰۰۰ دستگاه تفاهم نامه در قالب تسهیلات اعطایی دولت ب میزان ۱۰ میلیون وام ۷ درصد سه نوع بون نارون-عزال و دلیکا بسته است که تعداد ۱۳۲۲۲ نفر اقدام به ثبت نام نموده‌اند که از این تعداد ثبت نامی ۱۰۶۶-۱ دستگاه تا کنون تحویل و ما بقی در حال پیگیری و تحویل می‌باشد.

ایم‌اعلی گفت: از زمان شروع بکار دولت نهم تعداد ۸۵۵۶ دستگاه اتوبوس بین اتوبوسرانی‌های سراسر کشور توزیع شده است که از این تعداد ۱۴۸۲ دستگاه از زمان شروع دولت نهم تا پایان سال ۱۳۸۴ واگذار گشته و تعداد ۷۱۲۸ دستگاه از اول سال ۱۳۸۵ تا ۸۷/۱۰/۰۵ به اتوبوسرانی‌ها تحویل شده است. وی افزود: از زمان شروع بکار دولت نهم با حمایت وزارت کشور و سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور و سیاست حمایت از تولیدات داخلی، تعداد ۵ کارخانه اتوبوس ساز جدید به نامهای پیشرو، یک، زامیاد، عقاب، آفتاب، لارگ، دیزل و آگیا خودرو به جمع کارخانجات تولید کنندگان اتوبوس اضافه شده است که باعث ایجاد رقابت در تولید و افزایش کیفیت اتوبوس‌های تولیدی کشور و همچنین موجب زیبایی مبلمان شهری گردیده است و از محل اعتبارات تبصره ۱۴ ذیل بودجه سال ۱۳۸۵ نسبت به عقد قرار داد با شرکتهای اتوبوس ساز شده است که از محل این قرار دادهای تبصره ۱۳، تعداد ۵۳۵۰ دستگاه اتوبوس اجرایی گشته و از این تعداد ذکر شده ۳۲۲۲ دستگاه تحویل اتوبوسرانی‌ها شده که در آمار دولت نهم لحاظ شده است.



وزارت کشور، حمل و نقل و ترافیک شهرها



نتوانسته بود برای ساماندهی حمل و نقل و موضوع ترافیک کلانشهرها بخصوص تهران یک برنامه میان مدت ارائه دهد ولی در زمان دولت کنونی این

مجتبی شفیعی دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک همزمان با ۲۶ آذرماه روز حمل و نقل عمومی در مصاحبه با روزنامه ایران آخرین اقدامات وزارت کشور در خصوص توسعه حمل و نقل عمومی شهری را تشریح کرد.

اتفاق بی سابقه افتاد و یک برنامه میان مدت در این زمینه ارائه شد. شفیعی دبیر شورای عالی ترافیک می‌افزاید: تشکیل ستاد تبصره ۱۳ در هنگام آغاز به کار دولت و ارائه طرح مدیریت مصرف سوخت و تصویب آن در سال اخیر، تبلور اراده مسئولان و مدیران کنونی کشور برای حل معضلات چندین ساله کشور در حوزه حمل و نقل و ترافیک است که از سوی تیم تخصصی دولت پیگیری می‌شود. شفیعی با اشاره به وضعیت ناوگان اتوبوسرانی شهرهای کشور از آغاز به کار دولت جدید می‌گوید: «طبق اسناد و آمار موجود، در فاصله سال های ۸۲ تا ۸۴ کمتر از چهار هزار دستگاه اتوبوس وارد ناوگان اتوبوسرانی کشور شد ولی این آمار

شفیعی گفت: امروز ۲۶ آذر روز حمل و نقل و فرصت مناسبی است برای بررسی وضعیت حمل و نقل بویژه حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور. میزان توجه دولت نهم به حمل و نقل عمومی نیز موضوعی است که می‌تواند در کارنامه سه ساله این دولت بررسی شود. مراجعه به آمار و ارقام موجود در فاصله زمانی سال های ۸۲ تا ۸۴ و مقایسه آن با عملکرد دولت جدید در سال های ۸۵ تا ۸۷ مشخص می‌کند که در سه سال قبل و سه سال بعد از روی کار آمدن دولت نهم چه تغییراتی به منظور توسعه حمل و نقل عمومی در شهرهای کشور انجام شده است. هیچ دولتی

در سال های ۸۵ تا ۸۷ به بیش از هفت هزار دستگاه می رسد (به جز اتوبوس هایی که در مرحله تحویل است) که این آمار حاکی از رشد ۷۶ درصدی این ناوگان در سال های اخیر است. وی درباره سیستم های مینی بوسرانی و تاکسیرانی نیز می گوید: «در دوره اول (۸۲ تا ۸۴) هزار و ۵۲ دستگاه و در دوره دوم (۸۵ تا ۸۷) دو هزار و ۵۵۱ دستگاه مینی بوس وارد چرخه حمل و نقل کشور شد که حکایت از رشد ۱۴۲ درصدی در این زمینه دارد. همچنین در دوره اول ۲۴ هزار دستگاه تاکسی به ناوگان تاکسیرانی کشور اضافه شد که این رقم در سه سال اخیر به ۴۳ هزار دستگاه رسیده است که در این زمینه نیز شاهد رشد ۷۲ درصدی هستیم.»

اعتباراتی که در سانسنامه قطارهای شهری هزینه شده در سال های اخیر ۱۲۲ درصد رشد داشته است. دبیر شورای عالی ترافیک در این باره می گوید: «در دوره اول ۸ هزار و ۱۰۹ میلیارد ریال اعتبار در این زمینه هزینه شد ولی از سال ۸۵ تاکنون ۱۸ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال اعتبار در حوزه قطارهای شهری هزینه شده است. ششگی با اشاره به احداث ۶۱۲ جایگاه CNG در کشور در سه سال اخیر می افزاید: «این آمار در سه سال قبل از دولت جدید ۱۲۲ جایگاه بود بنابراین هم اکنون با رشد ۳۶۴ درصدی در این زمینه مواجه هستیم. همچنین در دوره اول میزان صرفه جویی در مصرف بنزین، صفر بود اما از زمان سهمیه بندی بنزین روزانه ۲۰ میلیون لیتر (۶۰ میلیارد ریال) به بیت المال بازمی گردد و صرفه جویی می شود.» وی ادامه می دهد: «در برابر ۸۷ هزار دستگاه خودرو که در دوره اول به دوکانه سوز تبدیل شد، این میزان در دوره دوم به ۴۰۰ هزار دستگاه رسیده است و رشد ۲۵۷ درصدی دارد.»

خودروهای فرسوده نیز از جمله موضوعاتی است که در حوزه حمل و نقل و ترافیک مطرح می شود و میزان تلاش دولت ها برای خارج کردن این خودروها از چرخه و جایگزینی خودروهای جدید (به عنوان یکی از مؤلفه های تأثیر گذار در ترافیک و سیمای شهر) نشان دهنده میزان عزم مسئولان برای حل مشکلات موجود است. دبیر شورای عالی ترافیک در این باره می گوید: «آمار به جای مانده از سال های ۸۲ تا ۸۴ حاکی از خارج شدن ۵۴ هزار خودروی فرسوده است و این میزان در سال های ۸۵ تا ۸۷ به بیش از ۴۰۰ هزار دستگاه می رسد که در این حوزه نیز با رشد

۶۴۱ درصدی روبه رو هستیم. علاوه بر این در زمینه ساماندهی مسافربرهای شخصی نیز در دوره اول هیچ طرحی مطرح نشده بود اما در دوره دوم بیش از ۱۶۲ هزار خودروی مسافربر شخصی ساماندهی شده است.» به گفته ششگی، اعتباراتی که در دوره اول در حوزه اجرای طرح های بهبود عبور و مرور شهرهای کشور هزینه شده، ۳۵۰ میلیارد ریال بوده که در دوره دوم به ۴ هزار و ۵۳۰ میلیارد ریال رسیده و افزایش هزار و ۱۹۴ درصدی داشته است.

همچنین در فاصله سال های ۸۲ تا ۸۴ مطالعات ساماندهی حمل و نقل و ترافیک ۲۲ شهر کشور انجام شد که این میزان در سال های ۸۵ تا ۸۷ به ۷۰ شهر رسیده و ۲۰۴ درصد رشد داشته است. در زمینه انجام مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهری نیز در دوره اول به سه شهر پرداخته شد و این رقم در دوره دوم به ۹ شهر رسید. همه این آمار و ارقام نشان می دهد که دولت به وظیفه خود که همان توجه به موضوع حمل و نقل و ترافیک است عمل می کند ولی اگر شهرداران و مدیران شهرهای کشور که طبق ماده ۹ قانون توسعه و حمل و نقل عمومی متولی امور ترافیکی و حمل و نقلی شهرها هستند به این سرمایه گذاری ها توجه نکنند، نتیجه مطلوب و مؤثر حاصل نخواهد شد.

دبیر شورای عالی ترافیک شهرهای کشور در این باره می گوید: «بحرین جهانی نشان می دهد که توسعه سخت افزاری به تنهایی نمی تواند مشکلات و معضلات را حل کند بلکه مدیریت مؤثر و توسعه نرم افزاری کامل کننده آن است.» وی می افزاید: «مدیران شهری کشور با کمترین هزینه می توانند امکانات سخت افزاری موجود را که در سال های اخیر توسعه و رشد قابل توجهی داشته است به کار گیرند و باید توجه داشته باشند که ناهمگونی با سیاست های دولت منجر به بروز مشکلات جدیدتر می شود.» ششگی با تأکید بر این که مدیریت ترافیک نمی تواند انحصاری باشد، می گوید: «مدیریت ترافیک در بیشتر نقاط دنیا به صورت مدیریت زنجیره ای است و گاه تا ۳۰ نهاد و دستگاه در آن دخیل هستند و یک متولی به عنوان هماهنگ کننده این دستگاه ها عمل می کند. در کشور ما نیز این محوریت به شهرداری ها داده شده است تا با هماهنگی نهادهای دیگر، از امکانات دولت به طور مطلوب استفاده کنند.»



اصلاح ساختار تشکیلاتی شهرداریهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت به سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور واگذار شد

ضمن بیان خبر فوق اظهار داشت: پس از پیگیریهای متعدد سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور و برگزاری جلسات متعدد کارشناسی با مراجع ذیربط جهت تعیین تکلیف و تفویض اختیار امور تشکیلاتی شهرداریهای شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، نهایت معلولت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی ریاست جمهوری در سورخ ۸۷/۸/۲۹ طی

معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی ریاست جمهوری تعیین تکلیف و تفویض اختیار امور تشکیلاتی شهرداریهای شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت را به سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور واگذار کرده به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، دولتخواه معاون برنامه ریزی و توسعه سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور



شهرداری که در طبقه جمعیتی بالای ۲۰۰ هزار نفر قرار دارند، تاکنون از میان کلانشهرها کلیه کلان شهرها به جز اصفهان اصلاح ساختار و تشکیلات آنها به روز گردیده است. وی همچنین افزود: از میان دیگر شهرهای مندرج در این طبقه جمعیتی و شش ارومیه، گرگان، نیز اصلاح ساختار گردیده است. وی

نامہ ای تمامی وظایف مربوط به امور تشکیلاتی شهرداریها شامل وظایف ماده ۵۴ قانون شهرداریها و تبصره ذیل ماده ۱۱۲ قانون استخدام کشوری را به سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور واگذار کرد. دولتخواه تصریح کرد: این امر از وقفه زیادی که در فرایند اصلاح و ابلاغ تشکیلات در گذشته به

ادامه داد: تاکنون ۱۲ شهرداری درخواست اصلاح ساختار داده که به دلیل عدم تفویض اختیار، در این خصوص اقدامی صورت نپذیرفته بود و ۱۲ شهر نیز درخواستی نداشته اند. معاون برنامه ریزی و توسعه سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور همچنین خاطر نشان کرد: به منظور صدور مجوز استخدام کلیه شهرهایی که اصلاح ساختار نشده و تاکنون درخواست اصلاح نداده اند می بایست اقدام لازم را جهت این امر انجام دهند که در این صورت ساختار تشکیلاتی ۱۰۰ درصد شهرداریهای کشور اصلاح می شود. اسامی شهرداریهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت که درخواست اصلاح ساختار داده اند، عبارتست از: کاشان، ملارد، آبا دان، ترقول، براهنان، سنندج، کرمان، گرمشاه، بروجرد، خرم آباد، اراک و همان اسامی شهرداریهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت که تاکنون درخواستی برای اصلاح ساختار تشکیلاتی نداشته اند عبارتست از: اردبیل، خمینی شهر، نجف آباد، اسلامشهر، قدس، گلستان، ورامین، زنجان، قزوین، ساری، بندرعباس و یزد.

دلیل اخذ تأییدیه سازمان مدیریت و برنامه ریزی سابق ایجاد شد. جلوگیری می کند. معاون برنامه ریزی و توسعه سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در ادامه افزود: با هماهنگی ها و پیگیریهای صورت گرفته سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در سال ۱۳۸۵ مجوز تصویب تشکیلات شهرداری شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر را به سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور تفویض کرد که این اقدام گام مهمی در جهت رفع مشکلات شهرداریها در این زمینه محسوب شد.

وی همچنین گفت: به دنبال تفویض اختیار امور تشکیلاتی شهرداریهای با جمعیت کمتر از ۲۰۰ هزار نفر در مورخه ۸۵/۵/۲۱ به سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، ساختار تشکیلاتی کلیه شهرداریهایی که در این طبقه جمعیتی قرار داشته اند و تعداد آنها حدود یک هزار شهرداری می باشد، طی دو سال اخیر اصلاح شده است. دولتخواه در خصوص اصلاح ساختار شهرداریهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت گفت: از بین ۲۵

بنجم دی ماه؛ آخرین مهلت متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده طرح ۸۶

اینترنتی به نشانی www.farsoode.ir مراجعه کنند و شماره تلفن مرکز اسقاطی را که مشخص شده است، انتخاب و به آنجا مراجعه کنند. سرپرست طرح خروج خودروهای فرسوده گفت: برخی نیز خودروی خود را اسقاط کرده اند اما هنوز "راهنمایی و رانندگی" این موضوع را اعلام نکرده است. سالاریه افزود این افراد نیز به "راهنمایی و رانندگی" مرکز استان خود مراجعه کنند تا با گرفتن پیش فاکتور، وام بانکی به آنها تعلق گیرد. سرپرست طرح خروج خودروهای فرسوده گفت: در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده در سال ۸۶ حدود ۱۴۰ هزار متقاضی ثبت نام کردند که بیش از ۱۰۰ هزار متقاضی تسهیلات دریافت کردند.

متقاضیان تسهیلات خودروهای فرسوده که در طرح جایگزینی شهریور سال ۸۶ شرکت کرده اند، تا ۵ دی برای دریافت تسهیلات فرصت دارند. به گزارش پایگاه اطلاع رسانی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، سرپرست طرح خروج خودروهای فرسوده ضمن بیان مطلب فوق افزود: این متقاضیان در صورت مراجعه نکردن در مهلت تعیین شده از دریافت تسهیلات محروم خواهند شد و این ستاد تعهدی در قبال پرداخت وام به آنان نخواهد داشت. بهران سالاریه، با بیان اینکه "تا کنون ۱۴ هزار نفر به علت نقص نشانی یا شماره تلفن، به مراکز اسقاط با نیروی انتظامی دعوت نشده اند، گفت: این افراد برای برطرف شدن مشکلاتشان می توانند به پایگاه

صدور گواهینامه آموزشی برای دهیاران استان فارس

کاربردی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور صادر و برای دهیاران شرکت کننده در دوره ها ارسال شد. معاونین دوره های آموزشی مزبور که برای دهیاریهای استان فوق برگزار شد به شرح ذیل است:

قوانین و مقررات اراضی روستا - محیط زیست انسانی و طبیعی - منابع درآمدی دهیاریها - وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی

با برگزاری دوره های آموزشی ویژه دهیاریهای استان فارس دفتر آموزش و مطالعات کارپردی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، یکمهرار و ۶۸۰ گواهینامه آموزشی برای این دهیاران صادر گردید. گزارش روابط عمومی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور، این دوره ها بر اساس نظام جامع آموزش مدیریت روستائی جمعا به مدت ۳۳/۶۰۰ نفر - ساعت برگزار و در پایان گواهینامه آموزشی از سوی دفتر آموزش و مطالعات

اراک

علیرضا محمودی معاون خدمات شهری در سومین نشست شورای روابط عمومی‌های شهرداری اراک گفت: روابط عمومی‌ها با یبستگی راه‌های تعامل دورن سازمانی و برون سازمانی را شناسایی و در جهت ارتقاء این روابط تلاش مضاعفی نمایند. روابط عمومی هر سازمان می‌بایست اطلاعات، اقدامات و فعالیت‌های خود را به دیگر سازمان‌ها انتقال دهند و سپس این فعالیت‌ها را به اطلاع شهروندان برسانند.

اشنویه

لوح فشرده عملکرد شهرداری اشنویه شامل تصاویر فعالیت در حوزه‌های مختلف شهرداری با بیش از یکصد عکس انتشار یافت.

اصفهان

معاون برنامه‌ریزی، پژوهش و فناوری اطلاعات شهرداری اصفهان گفت: اصفهان در میان دیگر کلان شهرهای کشور از جایگاه بسیار مطلوبی در فناوری اطلاعات و ارتباطات برخوردار است.

تبریز

مهندس انصاری شهردار منطقه ۷ تبریز از مراکز فرهنگی و آموزشی این شهرداری بازدید و از نزدیک در جریان برنامه‌ها و فعالیت‌های این مراکز قرار گرفتند. شهردار منطقه ۷ گفت: کمبود امکانات مناسب فرهنگی و آموزشی در این منطقه که جزو مناطق کم برخوردار شهر تبریز است باعث شده که شهرداری منطقه همواره در کنار فعالیت‌های عمرانی و خدماتی نسبت به توسعه مراکز فرهنگی و ورزشی اقدام نماید.

شاهین شهر

شهرداری شاهین شهر هدف از ایجاد واحد خبر در شهرداری را اطلاع رسانی شفاف و به‌روز از خدمات و فعالیت‌های شهرداری اعلام کرد. ناصر نفری گفت: استفاده از ابزار نیرومند خبر موجب اعتماد مردم به مدیران می‌شود.

قره ضیاء الدین

گزارش تصویری شهرداری قره ضیاء الدین شامل معرفی مدیران شهری و عملکرد واحدهای مختلف شهرداری تهیه و در بین مراکز مرتبط توزیع شد.

ماکو

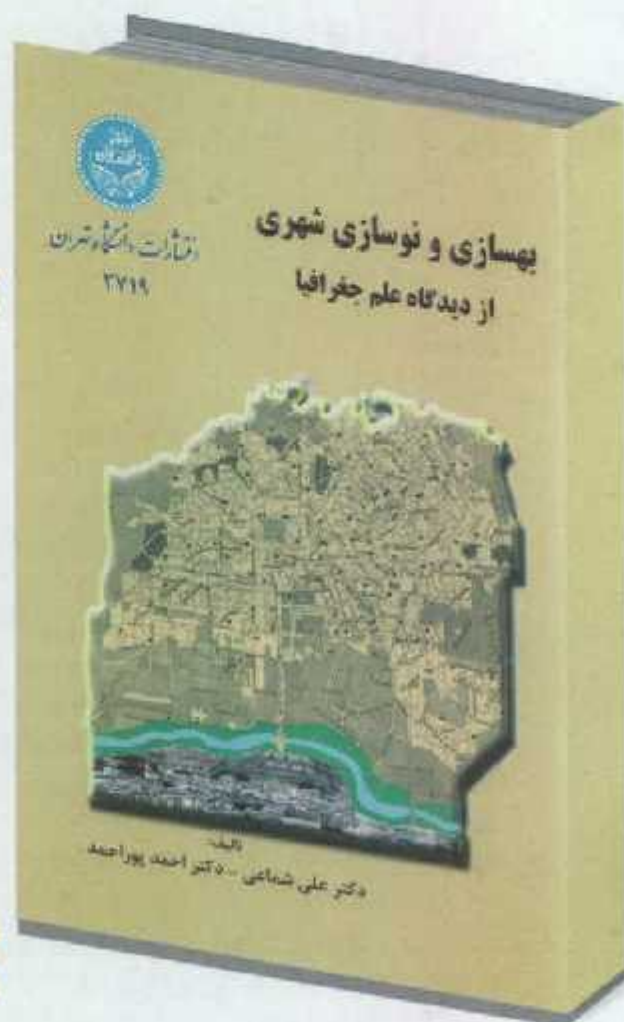
شهرداری ماکو اقدام به انتشار عملکرد سال ۸۶ خود در حوزه‌های مختلف کرد. این عملکرد در واحدهای املاک، نوسازی، آتش‌نشانی، عمران، خدمات شهری، حمل‌ونقل، روابط عمومی، ماده ۱۰۰، مشارکتهای مردمی و شورا در شکل آمار و تصاویر بیان شده است.

مهاباد

همایش شهرداران استان آذربایجان غربی با هدف بررسی برنامه‌ها و چالش‌های شهرداری‌های استان در شهر مهاباد برگزار شد.

بهبودی محتوم برای اثری کلاسیک

عباس جلالی



نام کتاب: **بهبودی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا**
 نویسندگان: **شماعی، علی - پوراحمد، احمد**
 ناشر: **مؤسسه انتشارات چاپ دانشگاه تهران**
 چاپ یکم: **۱۳۸۴**
 شمارگان: **۱۰۰۰ نسخه در ۴۰۲ صفحه**
 بهای: **۳۰/۰۰۰ ریال**

اشرافی، کاخ و کوشکها که مصالحی عالی و ساخت و سازی امروزی تر داشتند، گستره‌هایی بزرگ از خانه‌های مردم خست و گلی بود که نمی‌توانست در برابر باد و باران تباب بیاورد و با خمی مرعت‌های جزئی چون، اندودن یاچها و دیوارها به دست صاحبان آن، باز هم خانه از هم وا می‌رفت و رفته رفته آوار می‌شد. اگر به آنچه که در کتاب‌های جعفر شهری درباره‌ی تهران آمده نگاه کنیم و سفرنامه‌های روزگار

هنگامی که دکتر یولاک اتریشی؛ معلم دارالفنون ازقول افسر هم عین خود در روزگار ناصری (۱۲۲۹خ/ ۱۸۵۰م) گفته بود که با آب بستن به چینه‌های باروی تهران با دستگاه آتش‌نشانی می‌شود دیوارها را شست و شهر را بی‌توب و جنگ افزار گشود، می‌توان به فرسودگی همه‌ی ساخت و سازهای پایتخت پی برد. یافت شهر با شاهدت عکس‌های بازمانده از آن سال‌های تهران، به جز جزایری از خانه‌های

قاجاریان را بنگریم، در خواهیم یافت که چرا حکومت جوان پهلوی اول (۱۳۰۰-۱۳۲۰ خ) به میراث نیم سده ساخت و ساز پایتخت بی‌اعتنا مانده و ۷۰ درصد بافت شهر را در خور تخریب می‌دانسته. آن را می‌شکافته تا طرحی نو در اندازد. بافت نوساخت که با سازه‌هایی پایا چون آجر، سنگ و سیمان برآمده بود، چندان تاب آورد که تنها در پایان فرمانروایی پهلوی دوم (۱۳۲۰-۱۳۵۷ خ) برای نخستین بار اندیشه بهسازی و بازسازی بافت شهر آنهم بافت‌های تاریخی را پیش کشید دکتر فلاسکی شاید از نخستین پیشگامان در راه نگاشته‌هایی در این زمینه باشد که "باز زنده سازی بناها و شهرهای تاریخی".

در سه دهه‌ی پس از انقلاب (۱۳۵۷) زفته رفته ضرورت توجه به این زمینه در میان شهرسازان و مدیران شهری، جدی گردید. کتاب حاضر این زمینه را برای برنامه‌ریزان شهری با گرایش جغرافیا در چارچوب کتابی دانشگاهی شکل داده است. نویسندگان، کتاب را با مقدمه‌ای بسیار کوتاه در هفت فصل با زیر فصل‌های فراوان نگاشته‌اند. فصل‌های: جغرافیا و بهسازی و نوسازی شهر، تعاریف و مفاهیم، مسائل و مشکلات بافت‌های قدیم شهری، سکاتپ بهسازی و نوسازی شهری، سیری در اندیشه‌های بهسازی و نوسازی شهری، سوابق جهانی بهسازی و نوسازی شهری بهسازی و نوسازی شهر در ایران، نویسندگان هدف اصلی کتاب را در پاسخ به این پرسش دانسته‌اند که، "نظریه‌ها، الگوها و روش‌های بهسازی و نوسازی شهری به منظور حفاظت از محیط زیست شهری و حفاظت از میراث فرهنگی برای دستیابی به توسعه پایدار شهری چیست؟" آنان کتاب را بر پایه‌ی درس بهسازی و نوسازی شهری رشته‌ی "جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری" گزیده ریخته‌اند تا نیاز دانشجویان رشته‌ی جغرافیا در سراسر کشور (؟) به ویژه صاحب نظران سازمان‌ها و نهادهای دست اندرکار برنامه‌ریزی شهری را برآورده‌سازند.

چنین ادعایی یا شمارگان ناچیز ۱۰۰۰ نسخه‌ای یکسره ناهمخوان است. اگر ما تنها دانشجویان وابسته به این رشته را بدون برآورد شمار کتابخانه‌ها، شهرداران و دیگر کسانی که نویسندگان، کتاب را برای آنان لازم دانسته‌اند - دانشجویان برنامه‌ریزی شهری، شهرسازی، معماری - عمران، محیط‌زیست، جامعه‌شناسی و اقتصاد - در نظر آوریم، شمارگانی بیش از ۵ هزار نسخه را می‌طلبید. همکاری دو تن از استادان دانشگاه‌های ایران یعنی بزد و تهران را باید به فال نیک گرفت، به ویژه آن که یک تن از ایشان ریاست گروه را نیز بر عهده دارد، اما آنچه را ویراستار کتاب در آوردن نام نویسندگان بر روی جلد، نوی جلد و پشت جلد و پسای مقدمه از قوانین کتابداری عدول کرده افزون عنوان

"دکتر" بر آغاز نام هر دو تن بوده است. نامها باید همانی باشد که در شناسنامه‌ی قیما در آغاز کتاب آمده، هرچند بنابر سنت دانشگاه تهران نویسندگان کتاب خود می‌باید ویراستار نیز بوده باشند.

فصل پنجم کتاب به سومی سیر اندیشه‌های بهسازی و نوسازی رفته است. معیار گزینش کسان آمده در این فصل چندان دانسته نیست. روشن نیست که چرا نویسندگان کتاب از آوردن پیشگامانی چون رابرت اوئن، فرانسوا فوریه و هندریک برلاگه تن زده‌اند. هرچند در آوردن شکل درست نام کسانی هم که در این بخش آورده‌اند، دقت کافی نداشته‌اند، مانند:

Hippdamus هیپوداموس معمار یونانی که (هیپودام) آمده، ایننزر هاوترد که (اینز هاوارد) نگاشته شده و یا لوکوربوزیه Le Corbusier که (لوکوربوزیه) آمده و یا لوسمان فرانسوی که لوسمان نوشته شده است. از آنجا که کتاب کاری آموزشی است از استادان محترم انتظار می‌رفت که برابر نهاده‌های فارسی بسیاری از واژگان چون عورقوبوزی [= ریخت شناسی]، تکنولوژی [= فناوری] سلسله مراتبی [= پایگانی]، رنسانس [= نوزایی] را به کار بگیرند. آنان برای پدید آوردن چنین اثری از ۲۶۴ پایه نگاشته فارسی و ۹۸ منبع انگلیسی سود جست‌اند و این بدان معناست که برای هر ۱/۵ صفحه نوشته یک کتاب یا مقاله را بررسی کرده‌اند که خود کاری سترگ شمرده می‌شود. آنچه که هر خواننده را در نخستین دیدار کتاب شادمان خواهد کرد، بودن نمایه در پایان آن است تا کتاب را از صورت یک "رمان درسی" بیرون آورد، اما شوربختانه و در نهایت شگفتی این نمایه واژگان غریبی را در خود جای داده که نمی‌توان آن را تنها یک سهواً نگاشت نویسندگان واژگان "عام" را در کتابی دانشگاهی گنجانیده‌اند، واژگانی چون: (کشترگاه)، (آلمانی)، (ایرانی)، (شارمند)، (شارستان)، (شهرهای ایتالیایی)، (دانشگاه تهران)، (آسایش) و نه دکتر حسین آسایش! در همین نمایه، نام‌های کسان بدون نام کوچک آمده‌اند، مانند: سنجایی، مرادی، اطهاری، حناچی، واقماً کدام حناچی، سیمین یا بیروز؟ نویسندگان، واژه‌ی "سازمند گرای" را در صفحه ۱۴۹ کتاب آورده‌اند بی آنکه که برابر نهاده‌ی آن را گفته باشند. و بالایی واژه، عدد تک را گذاشته و در پانویشت صفحه آورده‌اند Websters, Third New International Dictionary جای سر واژه خالی است. تنها در ۱۰ صفحه پس از آن خواننده باید به فراست دریابد که سر واژه و برابر نهاده سازمند گرای Organic بوده است. با همه‌ی کم و کاست‌ها، کتاب از بخشیندی خوبی برخوردار است و نگارشی نسبتاً روان دارد. به امید از میان برداشتن کاستی‌های کتاب در چاپی دیگر.



ششمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل شهری و خدمات شهری از روز چهارشنبه هشتم آبان ماه در ۴ سالن و محدوده فضای باز محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران آغاز به کار کرد. این نمایشگاه تخصصی با موضوع حمل و نقل شهری و خدمات شهری در برگزیده آخرین دستاوردهای مدیریت و صنایع در حوزه شهر و خدمات پیش‌گفته بود. مراسم افتتاحیه با حضور وزیر کشور و معاونین و مدیران شهری بویژه شهرداران برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، این نمایشگاه با حضور بیش از ۱۸۰ شرکت و مؤسسه داخلی و خارجی عرضه‌کننده محصولات و خدمات بخشهای حمل و نقل و عمران و خدمات شهری و شرکتها و مؤسسه‌های از ۱۴ کشور از جمله چین، ژاپن، کره جنوبی، امارات، فرانسه، ایتالیا، سوئد، کانادا، ترکیه و برزیل از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در چندین سالن و بخشهایی از محوطه بازار محل دائمی نمایشگاه‌های

ششمین نمایشگاه حمل و نقل و خدمات شهری

بین‌المللی تهران برگزار شد.

ارائه آخرین دستاوردها، محصولات و خدمات شرکت‌های داخلی و خارجی در بخش‌های حمل و نقل و عمران و خدمات شهری، فراهم کردن زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در خدمات شهری و حمل و نقل عمومی، تعامل میان تولیدکنندگان ماشین‌آلات مورد نیاز مدیریت شهری با شهرداری‌ها به منظور رفع کاستی‌ها و تقویت نقاط قوت از جمله اهداف برگزاری این نمایشگاه از سوی سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور بود.

در حاشیه این نمایشگاه گردهمایی معاونان عمرانی استانداردها با حضور مهندس بوربورو معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداریها و دهیاری‌های کشور برگزار شد و سپس حاضران در این گردهمایی از بخش‌های مختلف نمایشگاه بازدید کردند.

مهندس بوربورو همچنین طی چند مرحله از غرفه‌های شرکت‌کننده در نمایشگاه بازدید و از نزدیک در جریان آخرین محصولات تولید شده در عرضه‌های حمل و نقل و عمران و خدمات شهری قرار گرفت و با مسئولان غرفه‌ها گفت و گو کرد.

در حاشیه این نمایشگاه، مدیران شرکتها و موسسه‌های حاضر در نمایشگاه طی نشستی که با حضور مهندس بوربورو برگزار شد دیدگاهها و پیشنهادهای خود را در خصوص مسائل و مشکلات کاری و توجه کار با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بیان کردند.

در چهار روز فعالیت این نمایشگاه جمعی از شهرداران، معاونان، مدیران و کارکنان شهرداری‌ها و سازمانهای وابسته به آنها، معاونان عمرانی و مدیران کل دفاتر امور شهری و روستایی استانداردها، مسئولان اجرایی دستگاههای مرتبط با خدمات شهری و حمل و نقل شهری، دست‌اندرکاران بخش صنعت کشور و دانشجویان رشته‌های مرتبط با موضوعات برگزاری نمایشگاه از آن بازدید کردند.

سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در این نمایشگاه اطلاعات مربوط به ماشین‌آلات خریداری شده از شرکتها و کارخانه‌ها را که در اختیار شهرداری‌ها و دهیاری‌ها قرار گرفته بود به اطلاع عموم بازدیدکنندگان رساند.

برخی حاضران این نمایشگاه عبارت بودند از: تولیدکنندگان خودروهایی عمومی شهری، تولیدکنندگان و واردکنندگان ماشین‌آلات و تجهیزات



خدمات شهری، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات فنی مهندسی و عمرانی، شرکت‌ها و سازمان‌های ارائه دهنده خدمات مرتبط با آتش‌نشانی و امور ایمنی، ارائه دهندگان خدمات مربوط به تأسیسات، ادوات تولید و نگهداری گیاهان زینتی و باغی، ارائه دهندگان انواع خدمات مربوط به سیستم‌های آبیاری، طراحی و اجرا و نگهداری انواع فضای سبز، شرکت‌ها و سازمان‌های ارائه دهنده خدمات مرتبط با بازیافت پسماندها.

فضای باز نمایشگاه عرضه نمایش ماشین‌آلات عمرانی و خدمات شهری و حمل و نقل درون شهری و ارائه آمار در خصوص واگن‌های این اقسام به شهرداریها بود. اتوبوس مدرن درون شهری، خودروهای مجهز آتش‌نشانی و امداد و نجات و ماشین‌آلات عمرانی سنگین فضای باز زیادی را بخود اختصاص داده بودند. نمایش اتوبوس‌های قدیمی شرکت واحد برای برخی یادآور سال‌های دور و تداوم خدمات رسانی شهری در بخش حمل و نقل عمومی و گویای مسیر پیشرفت این واحد شمال در خدمات شهری بود.

همچون تونلهای گذشته انتشارات (مؤسسه فرهنگی، اطلاع‌رسانی و مطبوعاتی) نیز حضوری پررنگ و فعال در نمایشگاه داشت. غرفه انتشارات با نمایش کتابهای تخصصی مجموعه و آخرین شماره نشریات به تبادل آراء با صاحب‌نظران می‌پرداخت و شهرداران، معاونین و مدیران شهری برای تقویت جنبه‌های نظری و کاربردی دانش مجموعه خود به مشورت و رایزنی با مسئولین غرفه پرداختند. محصولات و کتب جدید انتشارات بیشتر در معرض توجه مدیران شهری قرار گرفت و با توجه به تخصصی بودن نمایشگاه در حضور کارشناسان شهرداریها کتابها از سوی ایشان مورد مذاقه قرار گرفت.

متأسفانه بخاطر محدودیتهای موجود امکان توزیع و فروش و در کل واگذاری محصولات وجود نداشت و این موضوع اعتراض مخاطبان غرفه انتشارات را برمی‌انگیخت. همچنین نبود سیستم اشتراک محصولات و بویژه مجلات سوال مدیران حوزه شهر را باعث شده بود.

توزیع نمایی انتشارات اقدام مثبتی بود که باعث آشنایی بیشتر مخاطبان با محصولات خواهد بود اما مهم نحوه ارتباط در مراحل بعد و بصورت خلاصه شکل تهیه محصولات می‌باشد.





که متأسفانه ابهام دارد. البته با پیش‌بینی‌های انجام شده و برنامه‌های قابل اجرا انشاءالله بزودی مشکل ارتباط و تهیه محصولات، معین و مشخص خواهد شد تا تهیه محصولات و تکمیل چرخه انتشارات شکل نهایی و کامل خود را پیدا کند، چرا که با توجه به پراکندگی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در تمامی کشور و عنایت به اینکه هدف اصلی انتشارات ارسال محصولات برای این گروه‌ها می‌باشد، تحقق این هدف فعالیت مجموعه را تکثیر خواهد نمود.

غرفه‌آرایی نیز در جذب مخاطب سهمی عمده می‌تواند به عهده داشته باشد که تصاویر صفحات بعد گویای این مهم می‌باشند.

قابل ذکر است که همزمان در سالنهای مجاور، نمایشگاه دستاوردهای صنعت آب و قاضلاب کشور نیز در حال برگزاری بود که با توجه به محورهای مشترک و موضوعات کاری آن حوزه، برای مخاطبان فرصتی مغتنم بود تا از هر دو نمایشگاه بهره‌برداری کافی داشته باشند.

ششمین نمایشگاه بین‌المللی خدمات و حمل و نقل و شهری عصر شنبه یازدهم آبان‌ماه پس از چهار روز فعالیت به کار خود پایان داد.

economic sense.

Walkable urbanism starts with urban entertainment venues and retail that are within walking distance of one another. It must be in place before households can be enticed to move downtown.

The initial urban pioneers looking to live within walking distance of the urban entertainment growing in downtown will tend to be young, often students and those in their 20s. This age group was probably raised in the suburbs, and probably doesn't have as negative an impression of downtown as their elders. They also look upon it as exciting and interesting, especially compared to where they were raised.

Like most things in life, turning around a downtown means good news and bad news. The good news is that if a critical mass of walkable urbanism is created, the rents, sales values, and land values will probably be the highest in the metropolitan area, rewarding those willing to take the risk, build high quality construction, and wait patiently for returns. The bad news is that the values will be some of the highest in the metropolitan area, meaning only the well-to-do can live downtown. To address this issue, an affordability strategy must be developed early-on in the revitalization process. Following the establishment of urban entertainment and the initial "colonization" of downtown by urban pioneers who rent, for-sale housing can return to downtown. For-sale housing appeals to a very different set of households than renters. They are generally older, not as adventuresome, and are prepared and able to invest in the largest asset of their personal net worth, their home. The natural markets for for-

sale housing in a reviving downtown include young professional singles and couples and Baby Boomer empty nesters. These are typically childless households who likely demand less living space, and aren't concerned about the quality of the schools. Still, far-sighted civic strategists responsible for downtown revitalization would be wise to include improving the downtown schools in their strategic plan. This would allow for the young professionals to stay in downtown if they eventually have children. In downtown Albuquerque, for example, the schools were a part of the strategy. There is a magnet elementary school serving downtown and in the fall of 2005, a charter high school with 200 students is moving into an old federal Building.

Once downtown begins to be repopulated, the demand for local-serving retail will grow. As new downtowners often come to realize, however, long-time inner-city households have had to drive to the suburbs for most of their daily shopping needs for the past 20 to 30 years. In the initial stages of redevelopment, the new downtown residents have to as well. There are two primary reasons why many of these urban areas are under-retailed, despite their high density of demand for goods and services. In each area, this is also where most of the office space has been built over the past 40 years. It is known as the "favored quarter," the 90 degree arc coming out from downtown that includes the bulk of high end housing, the major regional malls, most of the new infrastructure, and the vast majority of new office space in the metropolitan area for two generations.

estate business. Emotion is the reason we generally overpay and over improve our homes, where 50 percent of national real estate value lies.⁶ Emotion is why we create great civic structures, such as city halls, performance halls, arenas, and museums. Emotion is the reason great historic buildings are renovated, even though the cost of renovation is usually greater than tearing down and building a new building.

Downtown is one of the largest mixed-use developments in a metropolitan area. However, there is almost never a strategic plan for downtown, nor any formal management of it. By contrast, the typical regional mall, a much smaller and far simpler development, has a comprehensive strategy for the positioning of the mall and oversight.

Having a strategy and management plan for downtown is absolutely imperative. It is even more critical when you consider that achieving walkable urbanism is a complex "art" that may be achieved by accident given a couple hundred years, but which requires concerted planning and strategic implementation by many organizations to accomplish in a shorter time frame.

Successful downtown revitalizations are generally private/public partnerships, not the other way around. The public sector, usually led by the mayor or some other public official, may convene the strategy process but it must quickly be led by the private entities whose time and money will ultimately determine the effort's success. A healthy, sustained partnership is crucial to getting the revitalization process off the ground and building the critical mass needed to spur a cycle of sustain-

able development.

The key to the public sector's successful involvement in downtown redevelopment is to avoid making it overly political. Once it has been launched, it is essential for future politicians to "keep their hands off" to the maximum extent possible. Unfortunately, this can be difficult.

With an eye on future elections, they often seek acclaim for positive things happening in their city and look for people to blame if it suits their agenda. And once the downtown revitalization process appears to begin yielding results, there is added motivation for politicians to want to take control over the process.

Most conventional suburban developers do not have the experience, investors, bankers, or inclination to come downtown. The difference between modular, single product, car-oriented suburban development and integrated, mixed-use, walkable urban development is substantial. And the very fact that a downtown sorely needs revitalization generally scares off the development community. The market risk is perceived as being too high for most developers, most of whom do not relish being pioneers.

Revitalizing downtowns have overcome the problem of attracting developers by establishing a "catalytic developer." This organization is formed to develop the initial projects that the market and consumer research shows have potential demand but above market risk. The catalytic development firm demonstrates to the rest of the development community and their investors that downtown development can make

not ignorable.

3. **Professional Society**; including all professional organization and companies which are not conducted in the right way yet.

4. **Choice part**; or all the groups involved in the study; research and training areas.

5. **Executive Organizations**; another society with a neutral role in the revitalization process of eroded textures. They generally refuse to have responsibility in this area and no duty has been assigned for them by legislation parts.

6. **Legislation or Policy Making Society**; this society regulate and decide in the macro level of the country. The government and the National Assembly decide and regulate separately.

7. **Media**; Making Culture is one of the most important issues in the revitalization area.

Eroded Textures and Comprehensive Urban Plan

Jalil Habibollahian

The eroded textures in our city have multi dimensional and legal obstacles. Knowing that we have interrupted eroded texture issues in the last 12 years, we have not reached significant achievement. We have lots of works to do. Solutions in different field have to be localized and various facilities provided in paragraph 6 of budget law of current year which has improved version of correspondent law in 3rd and 4th plans. Shows the importance of regeneration and revitalization of eroded textures in cities.

The approved and designed strategies in comprehensive plan regarding eroded textures which can be generalized

for other cities in Iran can be summarized as:

- Necessity of intervention in eroded textures emphasizing on reinforcement and organizing of local authorities to participate in the possible ways.

- Preparing special plans for quarters and eroded textures approved by (Supreme Councils of Urban Planning and Architecture) with a glance at efficient economic methods and respecting social, cultural and environmental considerations has high importance for mayors.

- Therefore feasibility studies before intervention plans and exploitation of urban revitalization areas can be applied with unique planning.

- Applying encouraging policies to unit lands and to organize the revitalization and regeneration of eroded textures.

- Applying encouraging policies for revitalization of textures by participation of people in the corresponding areas

- Reconstruction of eroded textures which are in high necessity of effective intervention especially by providing infrastructures, services, financial sources and investment.

While developing and implementing a revitalization plan is full of challenges, funding the plan can also be, literally, a taxing process.

Funding for revitalization is available from many sources. For instance, cities can apply for state or local money through a variety of programs; they can also obtain local or state funding and then apply for matching funds from the federal government. Sometimes local funding comes from an additional tax on certain types of expenditures or from

In Quest of Lost Ring

Mehrdad Mal Azizi

The old city with lots of memories lost in the old allies, nowadays in the margins of modernization is called "distressed" or eroded areas.

City is a complex of live and dynamic elements and created by spirit of its habitants. Cities grow up and develop, mature and interact with citizens. There were kinds of intimacy in those quarters with eroded textures.

In those quarters the levels and familial relations were respected....

According to the law approved by Supreme Council of Urban Planning there are three criteria for eroded texture:

- Instability and low resistance of at least 50% of building
- Impermeability of a block with at least 50% of path road width less than 6 meter
- Fine grade of a block of at least so percent with less than 200 square meter

Ministry of Housing and Urban Planning, Ministry of Interior and Organization of Cultural Heritage, Handicraft and Tourism are responsible for treating eroded textures.

Each of these organizations has their own responsibility and share the responsibility of treating distressed areas.

Among all those organizations, the Organization of Revitalization and Regeneration of Interior Ministry has a wider area of responsibility.

Unfortunately, great amount of work has not been done in this area. Using those criteria of eroded textures has not resulted in significant patterns yet.

Eroded textures are in fact, the last

memories of quarters of Iranian cities, the result of group participation of people in those quarters. The lost ring in the regeneration movement is a change in way of encountering and intervention. A change that prevent the long term goals to be buried under the excuses like reinforcement, housing, attracting investments, etc.

All the Audiences of Distressed Textures

Alireza Andalib

Tehran nowadays has lots of eroded textures. The textures not only with lots of dangers and damages, but also can provide new opportunities for the city. No doubt, the revitalization as a lasting process has to know his audiences; because this great opportunity can become a warning if not be available for his real audiences as a result of bad management and will become an anti-value.

Therefore the Organization of Revitalization has introduced seven societies as the major audiences that defining their shares and their relation with each other is the managerial role of Revitalization Organization as the lost ring in this process:

1. **People**; as the first and the most important profiting society in the revitalization process of eroded textures. With no doubt this society is the most active participating group in the revitalization issue. But the history shows that not only their role has not been identified, but also was considered as the obstacles in the revitalization process.

2. **Investors**; although they have not gained enough for their participation in the revitalization process, but urgent need for their presence in this area is

English Part

• Javad Porvazn



Encountering Distressed Areas

There are 49000 hectares of eroded and distressed areas in 201 cities in Iran, of which 3260 hectares belong to Tehran. Knowing that regeneration and revitalization of each hectare of eroded areas in Iranian cities requires about 80 milliards of new investment, we need three-fold of current annual budget of the country for regeneration and revitalization of eroded areas. Therefore the issue of eroded areas has great important for the managers and responsible. This article reviews three main view point searching the lost Ring.

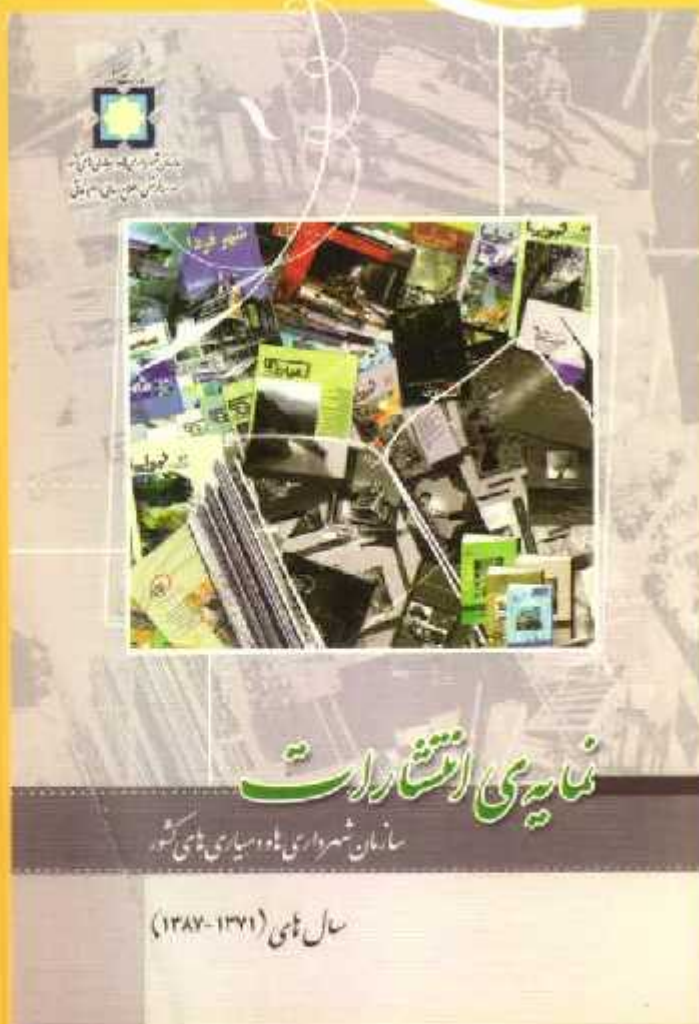
Contents

Notes	4
Special Report	
Three Methods to Encounter Distressed Areas	5
Idea and Research	
The Importance of Intervention of Culture in Distressed Area/ M. Norouzi	13
The Causes of Failure of Layouts on Renovation and regeneration of Urban Distressed Area/ I. Eskandarian	17
Asset Development, A Basis for Solving the Residential Challenges of Urban Quarters/ Z. Rahimi	19
Revitalization and Regeneration of Interior and Transition Zones in Cities/ R. Saberifar	25
A review on Criteria for Identification of Urban Distressed Areas/ K. Amini, S. Hosainioon	31
Dialogue	
Revitalization and Regeneration; A New Industry/ A. Sabeti Rad	39
Municipalities in Documents	
Revitalization and Regeneration in an Open Letter/ A. Jalali	42
Councils and Participation	
The Role of Public and Social Participation in Regeneration of Distressed Areas/ M. Niazi, M. Karzokan	44
ABC of City	
The Role of Value Engineering in Urban Management and Sustainable Development / J. Setayesh, A. Motavi	50
Analyse and Identification of Level of Development of Qazvin Province/ A. Inanlou	56
World Experience	
Investigating the Experiences of Regeneration of Distressed Areas in China/ A. Zangi Abadi, Y. Gholami	62
World Cities and Municipalities	
Increase in Price of Traffic area Entrance in London/ 10 Polluted Cities of the World...	65
City and Design	
Investigating Micro ecologic Currents in Ahwaz Old texture/ N. Sajadian, M. Mohammadi	68
Investigating the effects of revitalization- Unumiyeh/ S. Lotfi, Y. Hanifi Asl	75
Organizing Shiraz Old Texture/ B. Jouhin	80
The Strategies for Revitalization of Urban Eroded Textures/ H. Mayeli	84
The Souvenir	
Unique Urban Management in Berlin/ F. Tanhaee	91
Point of View	
What is Urban Revitalization/ A. Mohammadi	98
Report	
Public Participation, the First Step in Revitalization of Eroded Textures/ Historical textures in the confrontation of Tradition and Modernity/ ...	101
Brief News	
Civil Special Issue.../ Six Month with Salmas Municipality/ Mahabad, My City/ ...	112
Organization News	
The Appointment of Developing Assistant of Interior Ministry/ The Appointment of Deputy Manager of O.M.R	116
Glance at Cities	
Araic/ Oalmaviyeh/ Isfahan/ Tabriz/ Shahin Shahr/ Qare Zia-o- Dinn/ Makou/ Mahabad	121
New Publication	
Urgent Revitalization for a Classic Work/ A. Jalali	122
English Part/ Javad Porvazn	133

کارنامه‌ای از شانزده سال تلاش

پس از سالیانی چند، سرانجام نمایه‌ای مَصَّور از انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها چهره بست تا دوستداران کتاب در زمینه‌ی شهری بر مجموعه‌ای از کتاب‌های شهری که افزوده‌ای درخشان و سهمی بزرگ در کتابشناسی شهری ایران زمین خواهد بود، آگاهی یابند. این نمایه به دوستدارانی که در انتشارات به دیدار کتاب بیایند اهدا خواهد شد.

نمایه انتشارات



- Three Methods to Encounter Distressed Areas
- The Importance of Intervention of Culture in Distressed Area
- The Causes of Failure of Layouts on Renovation and Regeneration of Urban Distressed Area
- Asset Development, A Basis for Solving the Residential Challenges of Urban Quarters
- Revitalization and Regeneration; A New Industry
- Revitalization and Regeneration in an Open Letter
- The Role of Public and Social Participation in Regeneration of Distressed Areas
- Unique Urban Management in Berlin



1980

2001

