

تنه‌هرگاه

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری
شماره دوازدهم | خبرگزاری ایمن

تابستان‌های بدون شهربازی

«بازار سرمایه»
فرصت جدید
درآمدزایی
برای شهرها

قانون مداری
بر مدار جریمه

رخت سیاه بر تن
جنگل‌های ایران





ماهنامه شهرگاه

نشریه تخصصی مدیریت شهری

وابسته به خبرگزاری ایمنّا

مدیر مسئول: ایمنّا حجتی

سر دبیر ارشد: زهرا محمدی

سر دبیر: نورا حسینی

صفحه آرایی: سید مهدی رضوی

عکس روی جلد: محسن هیبتیان

با تشکر از همکاران این شماره: بهشاد بهرامی، فرشته مرادی، مریم

اطیابی، آسیه اسحاقی، مجتبی فتاحی، مهنّا قربانی، محمد جندقی،

مهدی مرتضویان، سوگل دانایی، رسول فروغ فرد

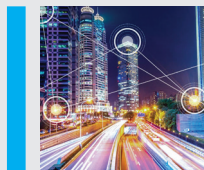
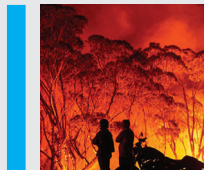
آدرس: اصفهان - میدان لاله - کندروی اتوبان فرودگاه - جنب پست

مجتمع فرهنگی مطبوعاتی شهرداری اصفهان - طبقه چهارم

تلفن: ۸ - ۳۵۵۴۴۱۱۲ - ۳۱

تمامی حقوق مادی و معنوی متعلق به خبرگزاری ایمنّا است

ز یک میل کرد آفریدون نگاه یکی کاخ دید اندر آن شهرگاه

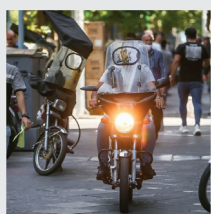


نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

تنهرگاه

شماره دوازدهم | خبرگزاری ایمن

فهرست



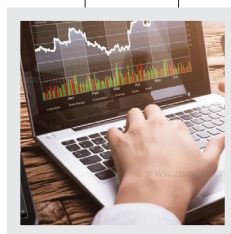
۵۶ به جای افراد پیاده؛
موتورسیکلت‌ها را در
پیاده‌روها جریمه کنید



۶۰ اصلاح رفتارهای
ترافیکی چگونه
محقق می‌شود؟

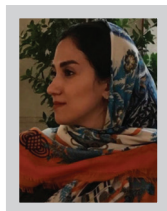


۲۴ درآمدهای پایدار
از دریچه اقتصاد
عمومی



۱۲ دوراهی اقتصاد
شهرها در پساکرونا
دوراهی

آسیب شناسی نظام درآمدی شهرداری ها از زمان تصویب «بازار سرمایه» فرصت جدید درآمذزایی برای شهرها



● بهشاد بهرامی

شهرداری‌ها که وظیفه خدمت‌رسانی به مردم، تولیدکالاها و خدمات عمومی مورد نیاز شهر را بر عهده دارند، برای جبران هزینه‌های خود متکی به منابع درآمدهای محلی اند. این منابع باید به شیوه‌های مناسب از شهروندان اخذ شود. اما با نگاه به ترکیب درآمد شهرداری‌های ایران می‌توان گفت از زمان تصویب قانون بلدیه و بعد از آن، نظام درآمدی شهرداری‌ها به شیوه علمی و عملی در اقتصاد ایران تعریف و طراحی نشد. در مقابل وظایف مشخصی برای شهرداری‌ها در طول زمان به وجود آمد بدون اینکه شیوه مناسب تامین مالی اجرای آن طراحی و قانونمند شود.

بررسی تاریخچه منابع درآمدی شهرداری‌ها نشان می‌دهد که بیشتر این منابع بدون پشتوانه نظری و تجربی طراحی، تصویب و به مرحله اجرا گذاشته شد. از این رو پس از دوره زمانی کوتاهی پیامدهای نامناسب آن بر اقتصاد شهرها آشکار شد، ولی بیشتر به این دلیل که منابع درآمدی کفاف هزینه‌های جاری و عمرانی را می‌داد و پیامدهای کوتاه مدت آن مشهود نبود، موضوع تبدیل به معضل در محافل اجرایی نشد و با وجود



هشدارهای متعدد کارشناسان نظام اجرایی کشور به سمت اصلاح آن پیش رفت.

در این مدل تامین مالی برخلاف الگوی کسب درآمد رایج دنیا که مبتنی بر اخذ عوارض و مالیات‌ستانی عمومی است، اخذ عوارض ساخت‌وساز که بخش بزرگی از آن متکی بر کسب درآمد از محل تخلفات ساختمانی است، مبنا قرار گرفته است.

از این رو در این نظام تامین مالی شهری، منفعت مدیریت شهری در تخریب و نوسازی دائمی شهر تهران قرار دارد و همین امر موجب شده تا شهرهای مختلف کشور به ویژه کلانشهرها به کارگاه دائمی ساخت‌وساز تبدیل شود و به دلیل رواج ساخت‌وسازها، عمربنای ساختمانی در این شهر به کمتر از ۲۰ سال نزول کرده است.

کارشناسان شهری مهم‌ترین پیامد استقرار این نظام مالی در شهرهای کشور را از بین رفتن هویت محلی و حس تعلق خاطر به محل زندگی به دلیل ساخت و سازهای پی‌درپی و کوچ شهروندان از یک خانه به خانه دیگر می‌دانند. در این مدل مدیریت شهری همچون دولت متکی به اقتصاد نفتی، به‌طور مرتب وعده‌های بزرگی به شهروندان می‌دهد بدون آنکه اعلام کند منابع اجرای این وعده‌ها از کجا تامین خواهد شد، در مقابل شهروندان نیز از یاد می‌برند که صورت‌حساب اجرای این وعده در قالب نرخ تورم سالانه به جیب آنها وارد می‌شود. این در حالی است که در سایر کشورها وقتی دولت یا مدیریت شهری وعده انجام خدمتی را به شهروندان می‌دهد، با این پرسش از سوی شهروندان مواجه می‌شود که منابع آن قرار است از چه محلی تامین شود، چراکه در این شهرها میزان مشارکت شهروندان در تامین هزینه‌های شهر بالا است.

از دیدگاه آنها راهکار برون رفت از وضعیت ناکارآمد و مخرب نظام تامین مالی فعلی شهرها، مراجعه و استفاده از الگوی موفق تامین مالی در شهرهای دنیا است که مبتنی بر مشارکت خصوصی و شهروندان با استفاده از فضای بازار سرمایه است.

سعید اسلامی بیدگلی کارشناس اقتصاد شهری و عضو شورای عالی بورس با اشاره به تجربه سایر کشورها در حوزه تامین مالی شهرداری‌ها، می‌گوید: الگو اجرا شده در سایر کلان شهرهای مهم دنیا نشان می‌دهد، مدیریت شهری می‌تواند حتی تا ۱۰۰ درصد هزینه‌های شهر (هزینه‌های نگهداشت شهر) را از محل شارژ شهری یا مالیات محلی بر املاک تامین کند. در این فرمول از یک نرخ مالیاتی استفاده می‌شود که نشان می‌دهد هر کدام از مالکان براساس یک نرخ مالیاتی مشخص در کل شهر، سالانه مشمول پرداخت شارژ شهری می‌شوند. این نرخ برای کل شهر مشخص و واحد است اما از آنجا که این نرخ بر اساس قیمت روز املاک محاسبه می‌شود و هر چهار سال یکبار می‌تواند مورد بازنگری قرار گیرد

در نتیجه هر مالک آپارتمان مسکونی در شهر متناسب با بهای ملک خود (متناسب با میزان استفاده از امکانات و خدمات شهری) مشمول پرداخت مالیات می‌شود. اگرچه نرخ مالیات محلی در کل مناطق شهری یکسان است اما چون نوسانات قابل توجه بین ارزش املاک در مناطق مختلف شهر وجود دارد در نتیجه مبلغ پرداختی بابت مالیات محلی بر املاک یا همان شارژ شهری یکسان نیست. این در حالی است که هم‌اکنون در شهر تهران مبلغ شارژ شهری که با عنوان عوارض نوسازی از آن یاد می‌شود در تمامی مناطق شهر یکسان و برابر است.

اسلامی بیدگلی به پیامدهای ادامه تزریق منابع درآمدی ناپایدار برای تامین هزینه‌های شهر اشاره و عنوان میکند: اولین پیامد اداره شهر از محل فروش تراکم و تغییر کاربری، نوسان در خدمات است. به گفته او نوسان درآمدی به دلیل ناپایداری منابع حاصل از تخلقات ساختمانی منجر به ایجاد نوسان در سطح خدمات ارائه شده به شهروندان می‌شود و همین موضوع کیفیت زندگی در شهرها را کاهش داده است. آینده فروشی، فساد و توسعه عدم شفافیت، از دست رفتن سرمایه‌های اجتماعی، کاهش رقابت‌پذیری در شهر نیز از دیگر پیامدهای مخرب تزریق درآمدهای سمی به شهر است.

این کارشناس اقتصاد شهری، خارج شدن مسائل اصلی شهر از اولویت مدیریت شهری را از دیگر پیامدهای کسب درآمد از محل فروش تراکم، فروش دارایی و تغییر کاربری خلاف ضوابط فرادست میدانند و می‌گویند: از آنجاکه کسب درآمد از محل درآمدهای فروش تراکم و تغییر کاربری به‌عنوان یک مسیر سهل‌الوصول برای شهرداری تهران است، به جای اجرای ایده‌های خلاقانه جهت کسب درآمد، صدور مجوزهای خارج از ضوابط را از اولویت‌های اصلی برنامه خود قرار می‌دهد. به همین دلیل طی چند سال اخیر تعداد ساخت‌وساز بلندمرتبه‌هایی که نیاز اصلی کلانشهرهای کشور نیست افزایش پیدا می‌کند و در مقابل سایر کاربری‌های ضروری شهر همچون کاربری‌های ورزشی، تفریحی و... فراموش می‌شود. ایجاد پایگاه‌های قدرت و اعمال نفوذ آنها، عدم توازن درآمد منطقه‌های شهرداری و ساختار نامناسب دارایی‌ها نیز از دیگر پیامدهای مخرب این نوع درآمدها است.

او با تاکید بر آنکه، یکی از بهترین ابزارهای تامین مالی همه بخش‌های اقتصادی کشور از جمله هزینه های شهری بازار سرمایه است، می‌گوید: اوراق مشارکت، انواع صکوک، اوراق بهادار و غیره می‌توانند راه تامین مالی هزینه های شهری از طریق بازار سرمایه باشند.

ناصر پوررضا کارشناس حوزه تامین مالی نیز معتقد است: یکی از مهم ترین وظایفی که برای مدیریت شهری می‌توان برشمرد، تأمین منابع مالی برای انجام پروژه‌های شهری است. امروزه جذب منابع



مالی از طریق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به عنوان یکی از مهم‌ترین روش‌های تأمین مالی پروژه‌های شهری در نظر گرفته می‌شود. از جمله این روش‌ها تأمین منابع مالی مورد نیاز برای پروژه‌های مختلف، از طریق فروش «اوراق قرضه شهری» است.

او درباره چگونگی استفاده از این روش نوین تأمین مالی می‌گوید: یکی از دلایل رونق استفاده از این روش، وجود امکان بالقوه فروش این اوراق به آن دسته از شهروندانی است که از آثار جانبی مثبت ناشی از اجرای پروژه‌های شهری بهره‌مند می‌شوند؛ وضعیتی که در صورت اطلاع‌رسانی مناسب در مورد آن، می‌تواند هم به افزایش فروش اوراق مشارکت شهری منجر شود و هم افزایش حس مشارکت شهروندان در پروژه‌های شهری را به همراه داشته باشد. به عنوان نمونه احداث خط جدید مترو را می‌توان مثال زد، شهروندانی که در حوالی ایستگاه‌های جدید مترو املاکی دارند، از افزایش ارزش املاکشان منتفع می‌شوند. طبیعتاً این افراد تمایل دارند هر چه سریع‌تر این خط ایجاد و به بهره‌برداری برسد. به گفته کارشناسان اقتصاد شهری استفاده از فضا و فرصت بازار سرمایه (بورس) برای تأمین مالی شهرها سبب می‌شود شش اصل مربوط به درآمدهای مستمر و پایدار شامل اصل عدالت، شفافیت، کارایی، عدم تأثیر بر قیمت کالاها و خدمات، پایداری و کفایت رعایت شود.



کارشناسان شهری پیامدهای شیوع کرونا در کلانشهرهای کشور را بررسی کردند؛

دوراهی اقتصاد شهرها در پسا کرونا

سایه کرونا بر قامت شهرهای کشور، طی چندماه گذشته اقتصاد آنها را فلج کرده است. گزارش های رسمی از وضعیت اقتصاد کلانشهرهای کشور طی سه ماه گذشته نشان می دهد با شیوع و فراگیری ویروس کرونا، مالیه شهرها از ابعاد مختلف با آسیب جدی مواجه شده اند به طوری که ضروری است تا مدیریت شهری در کلانشهرهای کشور مسیرهای جدیدی را برای تامین منابع مالی خود در سال جاری طراحی کنند.

گروهی از کارشناسان شهری با توجه به آسیب بخش های گردشگری، شهرسازی و ... در منابع وصولی شهرداری های کشور طی چندماه اخیر، معتقدند می توان با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی دوباره چرخ اقتصادی شهرها را در ماه های باقی مانده از سال جاری به حرکت در آورد. اما گروهی دیگر از کارشناسان این گزینه را راهکاری با اثربخشی صفر در نظام مالیه شهرها می دانند و معتقدند استفاده از این مسیر به دلیل نیاز به یک فرصت طولانی تر، فقط فرصت پیش روی مدیران شهری را بدون اثربخش بودن از میان بر می دارد.

بررسی ها از وضعیت اقتصادی شهرها در چندماه گذشته از شیوع این ویروس مرگبار، حاکی از آن است که کسب و کارهای خرد شهری به شدت تحت تاثیر شیوع این ویروس قرار گرفته اند و تبعات اقتصادی کرونا، بخش کسب و کارهای خرد شهری را به علت قرنطینه شدن شهروندان و حتی فاصله گذاری اجتماعی بیشتر تحت تاثیر قرار داده است. تأثیر مستقیم این اقدامات سلامت محور تاکنون عمدتاً بر درآمد شهری به خصوص در بخش های خدمات شهری به صورت رسمی و غیر رسمی (گردشگری و مسافرت، خرده فروشی ها، بخش پذیرایی، و تجارت، حمل و نقل و غیره) بوده است. همچنین بسیاری از صنایع فرهنگی شهر مانند سینما،

گالری های هنری، موزه ها، تئاترها و اماکن موسیقی تحت تاثیر شدید این بحران قرار گرفته اند. شهرها بخشی از تنوع و زندگی اجتماعی عمومی خود را از دست داده اند. سینماهای عمومی به سینماهای خانگی تبدیل شده اند. حتی برخی بر این باورند در صورت ادامه دار شدن و یا طولانی شدن روند بیماری کرونا، بسیاری از مشاغل خدمات شهری از بین می روند و حتی این ویروس می تواند در شهرهای در حال توسعه و سکونتگاه های غیر رسمی ناآرامی های اجتماعی را افزایش دهد، شکاف شهری و فاصله طبقاتی را تشدید کند. اما در این میان نکته مهم آن است که از دیدگاه کارشناسان اقتصاد شهر، پیامدهای اقتصادی کرونا بر اقتصاد شهری می تواند بسیار سنگین تر از تبعات بهداشتی آن باشد. در همین زمینه شهرداری ها نیز از این بحران مستثنی نیستند. با متوقف شدن فعالیت مدیریت شهری در برخی از ارکان توسعه پایدار همچون صنعت گردشگری، اقتصاد شهر مورد تهدید واقع شده است.

ضربه بر گردش در شهرها

بسیاری از کارشناسان پیش بینی می کنند شهرداری ها به خصوص شهرداری های شهرهای گردشگر پذیر با کسری بودجه شدید مواجه شوند. گردشگری به عنوان یکی از ارکان مهم درآمد پایدار و توسعه اقتصاد شهری در معرض تعطیلی کامل قرار گرفته است که شواهد آن را می توان در کشور در ایام نوروز مشاهده کرد. بی شک در صورت ادامه پیدا کردن روند شیوع این ویروس، اکثر شهرهای جهان، خالی از گردشگر شده و کسب و کارهای مرتبط با این بخش به صورت کامل از بین می رود. لذا ناتوانی شهرهای تک بعدی به لحاظ درآمدی به خصوص شهرهای ایران در تحمل پیامدهای اقتصادی ناشی از قرنطینگی، نقش موثری در رکود اقتصاد شهری خواهد داشت. از طرفی در بسیاری از شهرداری های کشور که وابسته به درآمد ناپایدار و ساخت و ساز شهری هستند در دوران کرونا با فروکش کردن ساخت و سازها، درآمدها نیز کاهش یافته است که در این راستا کاهش درآمدها بر کاهش سرمایه گذاری شهری نیز تاثیر داشته و موجب عقب نشینی توسعه گران شهری از سرمایه گذاری در شهر می شود. تعطیل شدن شهر در بخش گردشگری، سیستم های مدیریت شهرهای کشور را که برای جذب و استفاده حداکثری از درآمد گردشگری برنامه ریزی کرده بودند دچار مشکل می کند و بخش زیادی از درآمدهای پیش بینی شده سیستم مدیریت شهری در بودجه سال ۹۹ شهرداری ها را نامحقق می سازد در این راستا طی چند ماه اخیر، هزینه های پیش بینی نشده زیادی به شهرداری ها برای حفظ و توسعه بهداشت عمومی تحمیل شده است. حتی تاثیرات اقتصادی کرونا تا حدی است که بسیاری از شهروندان پیش بینی انتظار کاهش درآمد خانوار در سال جاری را دارند.

کارشناسان شهری با اشاره به تجربه شیوع آنفلوآنزا در سال ۱۹۱۸ عنوان می کنند اگرچه شهرها بعد از فروکش کردن ویروس رونق می گیرند، اما برای شهرها، مدیران شهری و کلان شهرها بسیار مهم است که بتوانند استراتژی

های مختلفی را جهت حل بحران اقتصادی در نظر گرفته و شکوفایی شهرها را با بهره‌گیری از متخصصان فراهم کنند. استفاده از فضای کسب و کارهای نوین از جمله گزینه‌هایی است که از دیدگاه آنها می‌تواند زیان ناشی از شیوع کرونا بر اقتصاد شهرها را از بین ببرد.

تغییر در کالبد شهرها

برخی از کارشناسان شهری معتقدند تغییر در الگوی ساخت مسکن از دیگر وقایع مورد انتظار برای دوران پسا کرونا خواهد بود.

امین مومیوند کارشناس شهری با اشاره به ریشه بروز این پدیده در دوران پسا کرونا عنوان می‌کند: در جریان اعمال محدودیت‌های شدید برای تردد شهروندان، تعارضی جدی مابین جنبه‌های سلامت روانی و جسمی افراد پدیدار شد. بدین معنا که به هر میزان بر فشارها در زمینه جلوگیری از آمد و شد در شهرها افزوده میشد، خطر ورود صدمات و لطمات روحی- روانی و بروز علائم افسردگی و خشونت‌های خانگی نیز افزایش می‌یافت. ریشه این تعارض را باید در الگوی ساخت مسکن یافت.

او با اشاره به نتایج مطالعات انجام شده در ۱۹ کلانشهر درگیر با اپیدمی در کشورهای حوزه اروپای غربی، آمریکای شمالی و آمریکای جنوبی می‌گوید: افزایش چشمگیر خشونت‌های خانگی طی ماه‌های اخیر و بروز تعارض‌های خانوادگی جدید در کلانشهرهای با الگوی ساخت مسکن بدون فضاهای باز و نیمه باز بوده است. به عبارتی دیگر فقدان بهره‌مندی شهروندان از فضاهایی همچون بالکن، تراس، بام سبز و امثالهم، رابطه مستقیمی با ظهور علائم اختلال روانی در شهروندان داشته که همین امر شهرسازان را به سمت تمرکز بر جنبه‌های کیفی در ساخت و توسعه‌های آتی مسکن، سوق خواهد داد. نکته مهم



آن است که طی سال های گذشته به دلیل وابستگی شدید بخش عمده منابع درآمدی شهرهای کشور به درآمد حاصل از بخش شهرسازی، توجه ویژه ای به جنبه های کیفی ساخت و سازهای شهری نشده است.

به گفته او این انتظار وجود دارد پس از بروز همه گیری های گسترده، تغییرات قابل توجهی در نحوه مدیریت و برنامه ریزی برای شهرها به وجود آید. به طور مثال پس از همه گیری گسترده قرن ۱۹، پیشرفت فوق العاده چشمگیری در زمینه ارتقا شبکه آب و فاضلاب شهرها در مدت زمانی کوتاه رخ داد که بستر ساز شکل گیری کلانشهرهای امروزی شد. از این رو میتوان امیدوار بود با پرهیز از تکرار ایده های آرمان گرایانه و ناکارآمد در حوزه شهر و شهرسازی و عبرت از تجربه ارزشمند همه گیری کرونا، عملکرد قابل قبول تری در نظام کارکردی- کالبدی شهرها و به خصوص کلانشهرها نسبت به بروز همه گیری های بعدی (که به هیچ عنوان قابل انکار نیستند)، از ذی نفوذان مختلف شهری و علی الخصوص شهرسازان را نظاره گر باشیم تا از این طریق جنبه های کیفی ساخت و سازهای شهری بیشتر مورد توجه قرار گیرد و کالبد شهرها از یک «شهر خشن و خاکستری» به جایی برای زندگی شهروندان تبدیل شود.

■ اوج گیری خدمات مجازی

در مقابل وارد شدن آسیب های جدی به اقتصاد شهرها از محل رکود بخش گردشگری و کاهش درآمدهای شهرسازی، به نظر می رسد کسب و کارهای اینترنتی به دلیل فراهم ساختن فضای ارائه خدمات بدون نیاز به مراجعه فیزیکی در دوران شیوع کرونا، نسبتاً با رونق بیشتری نسبت به دوره های قبل مواجه شده است. محمدحسن بابائزاد پژوهشگر مسائل شهری در این باره می گوید: در دوران کرونا اگر چه بسیاری از بخش های خدمات شهری با بحران و رکود مواجه شده، اما در همین دوران بخش هایی همچون تجارت الکترونیکی، توزیع، تولید پیشرفته برای مراقبت های بهداشتی، فرآوری مواد غذایی و توزیع آنها در مناطق شهری رشد کرده است. او با اشاره به تجربه رونق گیری کسب و کارهای نوین در بستر شهرهای طی ماه های اخیر عنوان می کند: کرونا با همه بحران هایی که در مناطق شهری ایجاد کرد اما فرصتی برای برنامه ریزان شهری و کارآفرینان فراهم کرده است تا پیشرفت بهتری در زمینه دیجیتالی شدن داشته باشند، کرونا ایجاد «شهرهای هوشمند» را به مسئولان و دولتمردان گوشزد کرده است. در شهر هوشمند اکثر فعالیت ها به صورت دور کاری انجام می شود. شهروندان این گونه شهرها در منازل خود بسیاری از کارهای روزمره خود را انجام می دهند و هیچ نیازی نمی بینند که برای انجام فعالیت های جاری مثلاً امور بانکی و ... از منزل خارج و به نهاد مربوطه مراجعه کنند. البته او تأکید می کند: لازمه ایجاد شهر هوشمند برنامه ریزی استراتژیک مناسب، همکاری بین بخشی بین نهادها، مراکز، سازمان ها، دولت، جامعه مدنی و ... است.

تغییر سریع در نظام مالیه شهرها

به دلیل درگیری شهرها با پیامدهای ناشی از بروز این ویروس، برخی از کارشناسان شهری معتقدند مدیریت شهری در بخش زیادی از کلانشهرهای کشور اکنون بر سر یک دوراهی تصمیم‌گیری قرار گرفته‌اند. دوراهی «واقع‌نگری و اثرگذاری حداقلی در فرصت باقی مانده» یا «بلندپروازی و حفظ وضع موجود».

امیرحسین معصومی فر کارشناس اقتصاد شهری از جمله افرادی است که معتقد است مدیریت شهرهای کشور باید از فرصت پیش‌رو استفاده کرده و نسبت به بودجه اداره شهرها در سال جاری با توجه به پیامدهای اقتصادی چندماه گذشته ناشی از شیوع کرونا، بازنگری جدی داشته باشند.

تعیین تعادل منابع و مصارف بودجه سال ۹۹ با صرف نظر اکید از کاهش ردیف‌های حقوق و دستمزد پرسنل و ردیف‌های مربوط به نگهداشت شهر و همچنین با رعایت نسبت کاهش متناسب میان حوزه‌های مأموریتی و نیز با تاکید بر کاهش یا حذف پروژه‌های تملک دارایی سرمایه‌ای با پیشرفت فیزیکی کمتر، از جمله اقداماتی است که از دیدگاه او می‌تواند آسیب‌های وارد بر بودجه اداره شهرها را کاهش دهد.

او در عین حال عنوان می‌کند: راهکارهایی همچون مذاکره با دولت در خصوص استفاده شهرداری تهران از صندوق توسعه ملی، مذاکره با بانک مرکزی در خصوص پرداخت بخشی از مطالبات معوق شهرداری از دولت و همچنین ایجاد ظرفیت جدید در واگذاری دارایی‌های مالی و اخذ وام اضطراری از سیستم بانکی کشور و حل مناقشات انباشته شهرداری با بانک‌های عامل و نهایتاً تلاش در جهت عرضه بخشی از سهام سازمان‌ها و شرکت‌های زبان ده شهرداری در بازار سرمایه، از جمله مسیرهایی است که می‌تواند شرایط مالی شهرداری‌ها را تا حدی بهبود بخشد.

معصومی فر تاکید می‌کند استفاده از برخی راهکارهای گذشته با توجه به تجربه برخی از تیم‌های مدیریت شهری در کلانشهرهای کشور نمی‌تواند در شرایط موجود راهگشا باشد. به عنوان مثال پیگیری راهکارهایی همچون استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، برون‌سپاری پروژه‌های عمرانی و ... در شرایط بحرانی حاضر و به منظور حل مساله کاهش منابع درآمدی شهرداری در سال ۹۹، عملاً مصداق انجام نشدن کار خواهد بود. چراکه استفاده از چنین راهکارهایی نیاز به یک دور زمانی حداقل میان مدت دارد و نمی‌تواند بودجه اداره شهرها در سال جاری را از پیامدهای اقتصادی ناشی از شیوع کرونا مصون کند.

او در پایان می‌گوید: انتظار می‌رود مدیریت شهری در کلانشهرهای کشور که مسیر حرکتی آنها تابلوی راهنمای مناسبی برای سایر شهرهای کشور نیز هست از اتخاذ تصمیمات غیرعملیاتی این چینی خودداری کرده تا اندک فرصت باقی مانده برای زبان‌های اقتصادی شهرها، ساده از دست نرود.

شهرگاه در گزارشی جزئیات تکلیف ۳۵ ساله دولت را بررسی می کند

گره درآمدهای پایدار برای شهرداری ها باز می شود؟

۱۸

لایحه درآمدهای پایدار شهرداری ها و دهیاری های کشور پس از دوبار رفت و برگشت همچنان منتظر مهر نهایی شورای نگهبان است. از دیدگاه شورای نگهبان با وجود انجام یک مرحله اصلاحات، هنوز ایرادات این لایحه مصوب مجلس به طور کامل برطرف نشده و از این رو دوباره به مجلس بازگشته است.

مراحل تدوین، بررسی و تصویب این لایحه نیز طی چند سال اخیر در دولت و مجلس با پیچ و خمهای زیادی همراه بوده است. این لایحه از زمان تهیه در وزارت کشور در دولت یازدهم تا زمانی که در کمیسیون خاص امور کلان شهرها و همچنین تا زمانی که به هیات دولت رفت چندین مرحله با رفت و برگشت برای اعمال نظرات مختلف مسئولان و کارشناسان مواجه شد.

در جریان تصویب این لایحه که مبنای آن تامین منابع مالی جدید با ویژگی پایداری برای شهرداری ها است طبیعی است که مقاومت هایی از سوی برخی دستگاه های دولتی به ویژه وزارتخانه متولی اقتصاد کشور اتفاق افتد. چراکه در صورت تصویب و اجرایی شدن این لایحه، بخشی از منابع و درآمدهای دولت را تحت تاثیر قرار می دهد. از این رو در جریان تدوین و تصویب نهایی این لایحه در هیات وزیران این انتظار وجود داشت که با مقاومت های جدی از سوی برخی دستگاه های دولتی مواجه شود. اما با وجود چنین سختی ها و مقاومت هایی برای تصویب نهایی این لایحه، خروج آن از هیات وزیران پس از چندین وقت و ارسال آن به مجلس شورای اسلامی، گامی مثبت و روبه جلو از سوی دولت تلقی میشود. چراکه این لایحه پس از گذشت ۳۵ سال از تصویب قانون مربوط به خودکفایی شهرداری ها و تکلیف مصوب قانونی برای دولت جهت تدوین لایحه منابع



درآمدی پایدار برای شهرداری ها، تدوین و راهی مجلس برای تصویب شده است. در قالب بند ب تبصره ۵۲ قانون بودجه مصوب سال ۶۲، بنا بود دولت ظرف شش ماه پس از تصویب این قانون، لایحه ای جهت تامین منابع درآمدی پایدار برای شهرداری ها کشور تدارک ببیند اما اجرای این تکلیف قانون طی سه دهه گذشته به دلایل مختلف از سوی دولت‌های مختلف با تعلیق مواجه شد.

با تعلیق این قانون، شهرداری های کشور که با خلاء جدی منابع مالی که پیش از آن بخش عمده‌ای از آن از سوی دولت تامین می شد روبه رو شدند. گرفتار شدن شهرداری ها در باتلاق کسری شدید منابع و درآمدهای اداره شهرها سبب شد تا ناگزیر شهرداری ها به سمت تامین منابع درآمدی از مسیرهای غیرقانونی و ناپایدار روی آورند. چراکه تا پیش از تصویب قانون خودکفایی شهرداری کمک های درآمدی ارائه شده از سوی دولت به شهرداری، دست کم تا ۵۰ درصد منابع اداره شهرها را تامین میکرد اما پس از آن سرجمع کمک های دولت به شهرداری ها برای تامین منابع سرجمع به ۶ درصد بودجه سالانه ها آنها میرسید.

در چنین شرایطی شهرداری ها سهل الوصول ترین مسیر کسب درآمد را انتخاب کردند. به این معنی که طی سه دهه گذشته بخش زیادی از درآمدهای شهرداری های شهرهای بزرگ و حتی کوچک معطوف به درآمدهای حاصل از ساخت و ساز، فروش تراکم و در نهایت فروش شهر شد به طوری که تا ۷۰ درصد منابع درآمدی شهرهای بزرگ از طریق این مسیر ناپایدار تامین میشد. حالا پس از گذشت چندین دهه از وابستگی شهرداری ها به این منابع ناسالم و ناپایدار، وزارت کشور با آگاه کردن دولت نسبت به وضعیت بحرانی شهرداری ها و غیرممکن بودن ادامه این وضعیت طی سالهای آتی، تلاش کرد تا شهرداری ها را از مسیری که ناخواسته طی سه دهه گذارنده بودند، به مسیر اصلی و صحیح بازگرداند. اما بازگشت شهرداری ها به مسیر اصلی عملاً بدون وجود قانون محکم و قابل اتکا به لحاظ کسب درآمد برای شهرداری ها ممکن نبود. چراکه اگر بنا باشد

شهرداری بدون تدارک بسته جدید درآمدی از مسیر فروش تراکم و فروش شهر خارج شود ابتدا نیاز است تا فعالیتهای عمرانی در شهرها تعطیل شود و علاوه بر آن نیاز است تا بدنه سازمان شهرداریها برای کاهش محسوس هزینه ها به طور قابل توجهی کوچک شود.

از این رو بنا شد تا لایحه ای تحت عنوان منابع درآمدی پایدار برای شهرداری تدارک دیده شود. اصطلاح منابع درآمدی پایدار از این جهت انتخاب شده که منابع جدید شهرداری ها باید دارای دو ویژگی «تداوم در طول زمان» و «مطلوب بودن در چارچوب توسعه پایدار» باشد. به این معنی که منابع و داراییهای شهر برای تامین هزینه ها باید به گونه ای هزینه شود که بخشی از منابع که متعلق به نسل های آینده است پیش خور نشود و متناسب با سهم نسل فعلی از آنها استفاده شود.

با چنین دیدگاهی لایحه درآمدهای پایدار شهرداری ها از ابتدای دولت یازدهم در دستور کار وزارت کشور قرار گرفت و در قالب آن منابع درآمدی متعددی با ویژگی ذکر شده تدارک دیده شد. البته در این میان نکته قابل توجه آن است که در لایحه درآمدی که از سوی وزارت کشور برای شهرداری ها تدوین شده بود مواردی پیش بینی شد که براساس بخش قابل توجهی از منابع درآمدی پایدار برای شهرداری ها کشور تامین میشد اما در نسخه مصوب هیات وزیران و ارسال شده به مجلس که در نهایت به تصویب رسیده، حذف شده است. اگرچه برخی تغییرات اعمال شده در برخی موارد جدی نیست و بیشتر به ویرایش لایحه محدود شده است اما در برخی اصلاحات اعمال شده تغییرات جدی در تامین منابع پیش بینی شده برای شهرداری ها به وجود آمده است. از جمله موارد حذف یا اصلاحی که می توان به آن اشاره کرد عوارض نقل و انتقال خودرو است که در لایحه نخست پیش بینی شده بود به میزان یک درصد قیمت فروش کارخانه داخلی یا یک درصد مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی اعم از تولید داخل یا وارداتی تعیین و توسط سازمان امور مالیاتی وصول و به حساب شهرداری مبدا واریز شود.

یکی دیگر از محورهای درآمد پایدار پیش بینی شده در لایحه اولیه واریز ۵ درصد مبلغ کل بلیت حمل و نقل برون شهری بار و مسافر در داخل کشور به حساب شهرداری ها بود همچنین بنا بود یک درصد عوارض از قراردادهای پیمانکاری پروژه های عمرانی واقع در محدوده شهر و ۸ درصد از مجموع درآمد حاصل از حق الثبت اسناد رسمی نیز از دیگر درآمدهای پیش بینی شده برای شهرداری های کشور باشد.

در عین حال بر مبنای مفاد نسخه اولیه، سازمان امور مالیاتی موظف میشد ۲ درصد از کل درآمدهای وصولی مالیات های مستقیم را حداکثر تا پانزدهم ماه بعد به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز کند. علاوه بر این در پیش نویس این لایحه تاکید شده بود که درآمدهایی که در قوانین و مقررات به عنوان سهم شهرداری ها و دهیاری ها تعیین می شود جزء درآمد عمومی نبوده و باید مستقیماً به آنان پرداخت می شد. همچنین عوارض آلاینده ای که از سوی سازمان امور مالیاتی براساس ترتیبات قانون مالیات بر ارزش افزوده وصول می شود، بر

اساس آیین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست به تصویب هیات وزیران می‌رسد میان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها توزیع شود. در عین حال در ماده ۱۰ پیش‌نویس این لایحه آمده بود که معادل ۱۲ در هزار ارزش گمرکی کالاهای وارداتی که حقوق ورودی آنها وصول می‌شود از سوی گمرک جمهوری اسلامی حداکثر تا پانزدهم ماه بعد به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز شود تا به نسبت ۲۰ درصد کلان‌شهرها، ۶۰ درصد دیگر شهرداری‌ها و ۲۰ درصد دهیاری‌ها به‌عنوان کمک به آنها پرداخت کند. این موارد و تعداد دیگری از موارد درآمدی پیشبینی شده از جمله ردیفهایی بود که در لایحه نخست از سوی وزارت کشور برای تامین منابع درآمدی پایدار برای شهرداری‌ها پیشبینی شده بود اما هم‌اکنون در نسخه مصوب هیات وزیران حذف شده است.

در این میان حذف مواردی همچون اخذ عوارض تردد از خودروها در معابر خاص، یا عوارض فعالیت‌هایی که منجر به افزایش هزینه‌های شهر از بابت ایجاد آلودگی یا مانع در عبور و مرور شهری می‌شود یا منابعی که به اتکای بند «ق» بودجه سال ۹۴ دولت، برای اختصاص منابع کسب شده از صرفه جویی در مصرف سوخت ناشی از اجرای طرح‌های حمل و نقل عمومی جای تعجب بیشتری دارد. البته یک نکته مهمی که در لایحه مصوب از سوی هیات وزیران برای منابع درآمدی شهرداری‌ها پیش‌بینی شده که دارای اهمیت زیادی است. بر اساس ماده ۹ پیش‌بینی شده در این لایحه، منابع موضوع قانون مالیات ارزش افزوده به نسبت ۵۰ درصد به عنوان سهم درآمد عمومی کشور و ۵۰ درصد سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌ها تعیین می‌شود. تاکنون سهم شهرداری‌ها از محل این مالیات معادل ۳۳ درصد بوده است. البته در مورد نحوه هزینه کردن این درآمد به شهرداری تکالیفی شده است. براین اساس شهرداری‌ها موظف شده‌اند معادل ۱۵ درصد در قالب قوانین بودجه سنواتی با تخصیص کامل در طرح‌های تملک‌دارایی‌های سرمایه‌ای مربوط به قطار شهری و مدیریت پسماند هزینه کنند. علاوه بر این، ۲۰ درصد از این منابع درآمدی حاصل از این بند، بابت ایفای وظایف تکلیفی دولت در قوانین و مقررات در زمینه توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل شهری و بازسازی بافت فرسوده به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور (فقط درخصوص نحوه واریز این بخش درآمد حاصل از مالیات ارزش افزوده به طور مشخص توضیح داده شده است) واریز شود تا براساس دستورالعمل مشترکی که توسط سازمان برنامه و بودجه کشور و وزارت کشور تهیه می‌شود، هزینه شود. نهایتاً ۶۵ درصد الباقی سهم درآمد شهرداری‌ها از محل مالیات ارزش افزوده، براساس ترتیبات قانونی میان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها توزیع می‌شود تا توسط آنها برای انجام سایر وظایف و تکالیف قانونی هزینه شود. پیش‌بینی چنین سهمی از منابع مالیات بر ارزش افزوده قابل توجه است که البته گمان می‌رود همزمان با در نظر گرفتن چنین سهمی برای شهرداری‌ها از این محل منابع پیش‌بینی شده در بودجه دولت که به عمران شهری اختصاص پیدا می‌کرد به طور اتوماتیک حذف شود و به این ترتیب بخشی از وظایف دولت در تامین هزینه‌های عمران شهری با واگذاری منابع به شهرداری‌ها، خنثی شود.

در گفت و گو با یک استاد دانشگاه مطرح شد:

پیشنهادی برای تکمیل لایحه درآمدهای پایدار

لایحه درآمدهای پایدار شهرداری ها در آخرین مرحله نهایی شدن قرار دارد. اما از دیدگاه برخی از کارشناسان حقوقی، این لایحه ایراداتی دارد که نمی تواند منافع عمومی شهروندان را تامین کند. علی دشتی عضو هیات علمی دانشکده حقوق واحد تهران مرکزی، با تاکید بر مثبت بودن گام دولت و مجلس در مسیر تعیین تکلیف معلق مانده سه دهه گذشته و پیش بینی سازوکارهای افزایش درآمدهای پایدار برای شهرداریها، معتقد است این لایحه می تواند با تغییراتی به یک قانون خوب، جامع و مانع تبدیل شود. متن گفت و گو با وی را در زیر میخوانید:

■ چه زمانی تصویب یک قانون میتواند منافع عموم شهروندان را تامین کند؟ از دیدگاه شما آیا لایحه درآمدهای پایدار این ویژگی را دارد؟

یکی از ویژگی های قانون خوب، جامع و مانع بودن آن است، این خاصیت از طریق بررسی همه جانبه و دخالت ذی نفعانی که در اجرا و نظارت بر آن نقش دارند، تامین می شود. بر اساس این مسئله در خصوص لایحه درآمدهای پایدار باید بررسی کرد که در جریان تدوین، تهیه و تصویب این لایحه به چه میزان ذی نفعان موضوع دخالت داشته اند شورای شهر، شهرداریها و دولت از جمله ذی نفعان اصلی موضوع و در کنار این موارد وزارتخانههایی مثل وزارت کشور، اقتصاد و دارایی و برخی از سازمان ها و وزارتخانه های دیگر هم به عنوان ذی نفعان غیرمستقیم تلقی می شوند. در مجموعه قوانین مقررات فعلی وظیفه تصویب عوارض و بهای خدمات شهرداری ها به عهده شورای شهر است که بنا به پیشنهاد شهرداری مربوطه و با رعایت سیاست های عمومی دولت که از طرف وزارت کشور اعلام می شود، صورت می گیرد. باید توجه داشت که هرگونه قانون گذاری جدید در حیطه درآمدهای پایدار و موضوع عوارض و بهای خدمات در شهرها و روستاها نباید باعث تغییر ساختار و صلاحیت تصویب عوارضی شورای شهرها شود.

■ آیا این لایحه میتواند مسئولیت مشخص شوراها در حیطه صلاحیت آنها را در حوزه تصویب عوارض مشخص کند؟

ببینید دولت اگر در نظر دارد که ظاهر و زیرساخت های شهر به نحو مطلوب تر تامین شود ناگزیر از این است که به مجموعه مدیریت شهری اعتماد بیشتری داشته باشد و بر این اساس صلاحیت های بیشتری برای وضع عوارض در



شهرها و روستاها به مدیریت این مجموعه ها واگذار کند. امروزه و با وجود اختیارات شوراها برای وضع عوارض، محدود مصوبات عوارضی شوراها با دستاویز ابهام در قانون و عدم تصریح در قانون در بسیاری از موارد توسط دیوان عدالت اداری نیز نقض می شود. یکی از کارهای مهم که لایحه درآمدهای پایدار شهری می باید به آن مبادرت میکرد حذف ابهامات در زمینه اختیار وضع عوارض محلی برای شوراها بود که متأسفانه در این لایحه با عبارات مبهم مواجه هستیم به عبارت دیگر لازم و ضروری بود که موارد مشخصی که شوراها قادر به مقررات گذاری در خصوص عوارض آن بودند تعیین و به صراحت در قانون اعلام می شد تا با تفسیرهای متفاوت در مراجع قضایی با محدودیت بیشتر مواجه نمی شدیم اما اینگونه نیز نشده و همچنان با وجود این ابهامات و با تصویب این قانون حتی همین اختیارات محدود شوراها نیز تحت الشعاع قرار خواهد گرفت.

پیشنهادی برای این لایحه در جهت تکمیل آن وجود دارد؟

یکی از اشکالات این لایحه عدم توجه به الزامات درآمدهای پایدار است. درآمد پایدار محصول یک نظام به هم پیوسته در وضع، تشخیص و وصول آن است. علاوه بر آن یکی از ملزومات این نوع درآمد پیش بینی های لازم به منظور امکان سرمایه گذاری و تفکیک سرمایه گذاری از نظام مالی مرسوم در شهرداری است. بدین منظور باید تضمین و مقررات جدیدی به منظور تشویق شهرداری ها به مشارکت در سرمایه گذاری در شهر اندیشیده شود. امروزه تصور اینکه بتوان شهرداری را صرفاً بر مبنای منابع درآمدی مرسوم و ساز و کارهای موجود اداره کرد ناشدنی است. در این میان، استفاده از تنوع و تکثر منابع درآمدی، تعبیه نظام جامع وضع و وصول، تعبیه امکان انتشار اوراق با روش مناسب و نظارت های لازم ضروری تر است. تامین درآمد مطلوب در شهر بدون تعریف سهم مشخصی از آن در اداره شهرها و صرفاً تجمع سایر قوانین در یک قانون راه گشای مشکلات شهرداری ها نخواهد بود. به عبارت دیگر تعریف منابع درآمدی جدید و اصلاح برخی از محدودیت ها در این حوزه ضروری تر بود تا تجمع مقررات در مجموع می توان این طور گفت که محدود کردن شوراها و در مقابل دخالت بیشتر دولت در تصویب و اعلام عوارض، عدم نگرش جامع به مقوله درآمد پایدار و ایجاد پایه های درآمدی متعدد و متکثر و عدم پیشنهاد راههای درآمدی پایدار جدید و بر این اساس صرفاً تجمع قوانین موجود نقطه ضعف هایی است در لایحه ارائه شده قابل ذکر است و اصلاح آن در راستای تقویت نهادهای محلی و افزایش درآمد سهم شهرداری ها ضروری است.

درآمدهای پایدار از دریچه اقتصاد عمومی



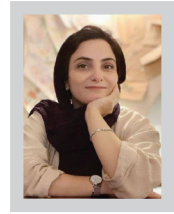
● رضا نصر اصفهانی

شهرداری‌ها از جمله نهادهایی هستند که به دلیل تنوع و گستردگی وظایف و فعالیت‌های خود نقش مهمی در مدیریت شهری ایفا می‌کنند. تأمین مالی (مالیه عمومی شهری) اجرای وظایف یکی از ابزارهای اصلی در جهت تحقق اهداف و برنامه‌های مرتبط با امور شهری است. با نگاهی اجمالی به ترکیب منابع درآمدی موجود این نهاد، می‌توان وابستگی قابل توجهی را به درآمدهای حاصل از اخذ مجوز ساختمان دید که پیامدهای نامناسبی را برای اقتصاد شهرها در پی داشته است. از این رو، تدوین لایحه درآمدهای پایدار با هدف کاهش وابستگی شهرداری‌ها به منابع نامناسب درآمدی در حدود دو دهه در دستور کار قرار گرفت. از منظر ادبیات نظری علم اقتصاد برای تأمین مالی نهادهای عمومی محلی از جمله شهرداری‌ها، اصول خاصی ارائه شده است که هدف اصلی از ارائه این اصول ارائه شیوه تأمین مالی مناسبی است که در نهایت منجر به ارتقاء اقتصاد شهرها شود. بررسی‌های کارشناسی در مطالعات انجام گرفته نشان می‌دهد با توجه به تمرکز بالای اقتصاد کشور در شهرها پر رنگ شده منابع درآمدی مناسب در سبد تأمین مالی شهرداری‌ها می‌تواند عامل مهمی در رونق اقتصادی در شهرها و در نهایت اقتصاد کشور باشد از این نگاه لایحه مذکور مورد بررسی قرار گرفت: بر مبنای متن لایحه مذکور نمی‌توان برآورد مناسبی از اهداف ترسیم شده برای تحقق درآمدهای پایدار شهری را در آن مشاهده کرد. چرا که لایحه مذکور بر مبنای مبانی فدرالیسم مالی و این موضوع که چه منابعی باید توسط چه سطحی از بخش عمومی وصول و مصرف شود نهایی نشده است. دولت مرکزی و شهرداری‌ها هر کدام بخشی از مجموعه بخش عمومی کشور محسوب می‌شود. هر کدام به نوبه خود بخشی از کالاها و خدمات عمومی مورد نیاز شهروندان را تدارک و ارائه می‌کنند. این موضوع که شیوه تفکیک تأمین مالی



این دو نهاد که در نهایت از طرف شهروندان (مالیات و عوارض) تامین می‌شود باید به گونه‌ای عادلانه، شفافیت، کارا، پایداری و در مجموع کفاف مخارج هر دو نهاد را بدهد. باید در این لایحه دیده می‌شود. موضوع استقلال تصمیم‌گیری در وضع عوارض در این لایحه نیاز به بازنگری کلی دارد. این مطلب که در مواردی که در قانون مالیات‌های (مستقیم یا ارزش افزوده) بر اساس مصالح عمومی کل کشور معافیت وضع شده باشد نمی‌تواند مانع وضع عوارض محلی شود، صحیح نیست. افزایش وابستگی مالی شهرداری‌ها به منابع توزیع شده از طرف وزارت کشور نیز به نوعی استقلال تصمیم‌گیری نهادهای محلی کاهش و متمرکز تر شدن بخش عمومی را نتیجه می‌دهد. در بررسی‌های کارشناسی کاهش تمرکز بخش عمومی یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی بیشتر کشورها بوده است. نمی‌توان انتظار داشت منابع درآمدی تعریف شده جدید در این لایحه جایگزین عوارض بر ساخت و ساز فعلی شود. این موضوع اصلی‌ترین هدف از پیگیری تدوین این لایحه از طرف شهرداری‌ها و صاحب‌نظران بخش اقتصاد شهرها بوده است. پیشنهاد می‌شود موادی از لایحه در آخرین مرحله نهایی شدن آن و پیش از ارسال مجدد به شورای نگهبان، بازنگری شود. از جمله آنکه تفکیک پایه‌های مالیاتی و عوارضی برای تامین مالی دولت مرکزی و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها دیده شود. این موضوع که چه پایه‌ای برای تامین مالی مختص دولت مرکزی است و چه پایه‌ای مختص شهرداری‌ها و دهیاری‌ها این موضوع علاوه بر کاراتر شدن نظام مالیاتی منجر به کاهش هزینه‌های جانبی پرداخت توسط شهروندان می‌شود. به عنوان نمونه اگر پایه دارایی ملکی (املاک و مستغلات) مربوط به شهرداری‌ها شود لذا شهروندان در یک نقل و انتقال رسمی لازم نیست به دو نهاد مراجعه (صرفه جویی در وقت و هزینه‌های رفت و آمد) دوبار مالیات یا عوارض (هزینه‌های مضائق شهروندی) بدهند و سیستم مالیاتی نیز نهادهای خود را برای بسیج این مالیات (هزینه جمع‌آوری مالیات و عوارض) بسیج علاوه بر آن نیروی انسانی آزاد شده و همچنین سایر منابع (ساختمان تجهیزات و...) در وصول سایر مالیات‌ها که کارایی بالاتری دارند استفاده می‌شود. لذا علاوه بر صرفه جویی در هزینه‌های دولت برای شهروندان نیز مناسب است.

رخت سیاه بر تن جنگل‌های ایران



● آسیه اسحاقی

آمارهای گویند جنگل‌های ایران علاوه بر قاچاق چوب، سدسازی، تغییر کاربری، فعالیت‌های معدنی و کشاورزی، زباله و انواع آلودگی‌ها و چرای بیش از حد دام، از پدیده دیگری به نام آتش‌سوزی نیز به شدت رنج می‌برند؛ اگر چه سال ۸۹ را سال سیاه جنگل‌های ایران نامیده‌اند اما دو دهه است جنگل‌های کشور در تابستان و پاییز رخت سیاه بر تن کرده و در آتش می‌سوزند که بنا به گفته کارشناسان، حریق جنگل‌های ایران روندی رو به رشد دارد.

بر اساس آمار مرکز آمار و سازمان جنگل‌ها و مراتع ایران، ۸/۸ درصد از مساحت کشور را جنگل‌ها تشکیل می‌دهند که حجم مجموع جنگل‌های کشور، ۶۰۰ میلیون متر مکعب با ارزش اقتصادی بیش از ۳۰۰ هزار میلیارد ریال است. بر اساس همین آمار، سرانه جنگل در کشور ۰/۱۷ هکتار است در حالی که سرانه جهانی جنگل ۰/۶۲ هکتار است و همین سرانه، ضرورت توجه به حفظ، احیاء و توسعه جنگل‌های کشور را نشان می‌دهد. بر اساس آمار همین مرکز، در ۷ سال منتهی به سال ۹۷ بالغ بر ۱۱ هزار مورد حریق در عرصه‌های جنگلی و مرتعی ایران به ثبت رسیده که در نتیجه بیش از ۱۲۵ هزار هکتار جنگل و مرتع از بین رفته است. فقدان تجهیزات اطفای حریق و نبودن امدادرسانی هوایی در مواقع آتش‌سوزی نیز باعث شده تا میزان خسارات افزایش یابد. آمارها نشان می‌دهد مساحت جنگل‌های ایران در فاصله کمتر از پنج دهه، از ۱۸/۴ میلیون هکتار به ۱۱ میلیون هکتار کاهش یافته است و آنچه هم باقی مانده در وضعی نامناسب قرار دارد.

رضا بیانی، مدیرکل دفتر مهندسی و مطالعات سازمان جنگل‌ها همزمان با روز جهانی محیط‌زیست در سال جاری (۱۶ خردادماه) خبر از تخریب سالانه ۱۲ هزار هکتار جنگل در کشور آن هم در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ داده است و بر اساس آنچه او گفته است تنها در ۵ سال اخیر ۶۰ هزار هکتار از جنگل‌های کشور به دلیل حریق، آفات و بیماری، سدسازی، جاده‌کشی، فعالیت‌های عمرانی و قاچاق چوب نابود شده است. وسعت جنگل‌های زاگرس نیز



نسبت به دهه‌های گذشته کاهش یافته است. آنطور که گزارش‌های رسمی از سازمان جنگل‌ها می‌گوید بیش از ۲۴۰ آتش‌سوزی در عرصه‌های طبیعی کشور در سه ماهه ابتدایی سال جاری داشته‌ایم که در جای خود رقم بزرگی است اما کارشناسان می‌گویند جنگل‌های ایران در دو دهه اخیر تنش‌های زیادی را از میزان آتش‌سوزی تجربه کرده است و طبق آماری که سازمان جنگل‌ها اعلام کرده ۹۰ درصد منشأ آتش‌سوزی‌ها عامل انسانی است. هادی کیادلیری، عضو هیات علمی دانشگاه علوم و تحقیقات نیز مهم‌ترین دلیل آتش‌سوزی جنگل‌های کشور را عامل انسانی می‌داند و می‌گوید: «بی‌توجهی گردشگران، ایجاد آتش‌سوزی عمدی برای تصاحب زمین جنگل‌ها و خشکسالی این سال‌ها بر شدت آتش‌سوزی‌ها افزوده است. نبود تجهیزات مانند بالگرد اطفای حریق باعث شده آتش‌سوزی جنگل‌ها به سادگی خاموش نشود.»

او با بیان اینکه آتش‌سوزی جنگل‌های کشور به راحتی مهار نمی‌شود، می‌گوید: «در ایام تابستان هر لحظه امکان آتش‌سوزی وجود دارد و هر چه به سمت پاییز می‌رویم خطر آتش‌سوزی بیشتر است. الگوهای آتش‌سوزی تغییر کرده است یعنی هم الگوهای زمانی تغییر کرده و هم شدت آن تغییر کرده است به گونه‌ای که در فصل بهار نباید در شمال کشور آتش‌سوزی رخ دهد اما چندین فقره آتش‌سوزی در شمال کشور داشته‌ایم در حالیکه قبلاً آتش‌سوزی‌ها در

پاییز رخ می‌داده است. البته باید انگیزه‌های آتش‌سوزی شناسایی و مشخص شود.»

رئیس سابق انجمن جنگل بانی ایران ادامه می‌دهد: «در زاگرس نیز بارندگی‌های سیل‌آسا در یک دوره زمانی کوتاه مدت رخ می‌دهد و اکنون بارندگی طولانی مدت نداریم. بارندگی‌ها موجب می‌شود علوفه‌ها سبز شود و تراکم گیاهان افزایش یابد و در نهایت گرمای هوا به راحتی باعث آتش‌سوزی می‌شود. می‌توان گفت مجموعه‌ای از عوامل در آتش‌سوزی جنگل‌ها دخیل هستند و تغییر اقلیم نیز مزید بر علت شده است و گرچه در گذشته هم ایران کشوری بوده که خشک سالی را تجربه کرده است اما چون اکوسیستم‌ها پایدار بوده، جنگل‌ها دوام آورده است.

حجم زیاد آتش‌سوزی در جنگل‌های کشور طی سال‌های اخیر این پرسش را در ذهن مطرح می‌کند آیا نمی‌توان با اصلاح رویه‌های غلط و با رویه‌های صحیح‌تر از وقوع چنین حجمی از خسارت جلوگیری کرد؟ سوالی که هادی کیادلیری آن را اینگونه پاسخ می‌دهد و می‌گوید: «حفاظت از جنگل‌ها یک برنامه ساختاری می‌خواهد و نیاز به ساماندهی دارد که با رسمیت شناختن منابع طبیعی کشور امکان‌پذیر است. هنوز منابع طبیعی کشور را به رسمیت نشناخته‌ایم، برای جنگل‌ها هزینه کرده‌ایم اما سرمایه‌گذاری نکرده‌ایم.»

دبیر مراجع کنوانسیون تنوع زیستی همچنین تاکید می‌کند که زوال جنگل‌های کشور سال‌هاست آغاز شده و باید منتظر آتش‌سوزی‌های گسترده در جنگل‌ها بود. استعداد آتش‌سوزی در جنگل‌های کشور به دلیل دخالت‌های انسانی افزایش یافته است زیرا جنگل‌ها به دلایل مختلف تُنک شده‌اند و از جمعیت درختان کاسته شده است. از طرفی در یکی دو دهه گذشته، تغییر اقلیم صورت گرفته و به طور متوسط ۱،۳ درجه سلسیوس افزایش دما صورت گرفته و در جنگل‌های زاگرس، ۷۰ میلی‌متر بارندگی کاهش یافته است.

میزان افرادی که وارد جنگل‌ها می‌شوند نیز به دلیل رشد جمعیت و وابستگی‌های معیشتی افزایش یافته است. کیادلیری با بیان این مطلب می‌گوید: «اکنون در جنگل‌های زاگرس ۱۹ میلیون واحد دامی وجود دارد و ۴۰۰ هزار خانوار نیز در جنگل‌های زاگرس زندگی می‌کنند. وضع جنگل‌های شمال نیز بهتر از زاگرس نیست در جنگل‌های شمال نیز بین ۳ تا ۴ میلیون دام هنوز در جنگل وجود دارد. علاوه بر این ورود گردشگران به عرصه‌های جنگلی نیز استعداد آتش‌سوزی را بیشتر کرده است. این عوامل دست به دست هم داده تا در دهه‌های اخیر آتش‌سوزی بیشتر شود. البته ممکن است در یکسال میزان آتش‌سوزی کمتر و در یک سال بیشتر باشد ولی مهم روند اصلی حریق است که رو به افزایش است.»

البته نباید فراموش کرد که تغییرات اقلیمی گریبان‌گیر همه کشورهای جهان است و بسیاری از کشورهایی که دارای پوشش جنگلی هستند نیز همچون ایران با پدیده آتش‌سوزی جنگل‌ها مواجه هستند به طوری که بیش از ۸ میلیون هکتار از جنگل‌های کشور استرالیا چندی پیش در اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی دچار حریق شد و بخشی از حیات وحش این کشور نیز در حریق جنگل از بین رفت. البته کیادلیری مقایسه آتش‌سوزی جنگل‌های ایران با سایر کشورها

رابی معنی می‌داند و می‌گوید: «نباید فراموش کرد که جنگل‌ها با یکدیگر متفاوت است و نمی‌توان آنها را باهم مقایسه کرد تا به این نتیجه رسید که آتش‌سوزی در جنگل‌های ایران وضع بهتری نسبت به سایر کشورها دارد چون حدود ۷ تا ۸ درصد مساحت ایران عرصه جنگلی است و جز کشورهای با پوشش بسیار کم جنگلی است و نمی‌توان آن را با کشوری که ۴۰ درصد پوشش جنگلی دارد، مقایسه کرد.»

او در عین حال تاکید می‌کند که آموزش و آگاهی دادن به گردشگران به ویژه روستاییان و عشایر منطقه و تقویت سازمان‌های مردم‌نهاد و تهیه راه حل عملی برای مقابله با آتش‌سوزی از راهکارهایی است که می‌تواند از تبعات آتش‌سوزی جنگل‌ها و تخریب جنگل‌های باقی مانده جلوگیری کند. حال باید گفت که آیا برآستی کشوری که تنها ۸/۸ درصدش را جنگل در بر گرفته، رواست که همین اندک ذخیره گاه‌های کشور را که تأمین کننده بخش مهمی از آب کشور است در آتش بسوزد و تدبیری برای جلوگیری از آن اندیشیده نشود؟

مروری بر آتش‌سوزی‌های ایران از سال ۸۹ تا کنون

سال	میزان حریق
۱۳۸۹	سال سیاه جنگل‌های ایران؛ وقوع ۴۰۰۰ فقره حریق در جنگل‌های کشور
۱۳۹۰	تداوم حریق در جنگل‌ها؛ مساحت آتش‌سوزی‌ها به ۳۶۹۷۲ هکتار رسید
۱۳۹۱	کاهش آتش‌سوزی؛ در شش ماهه سال ۹۱ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۰ تعداد حوادث حریق ۱۷ درصد کاهش یافت
۱۳۹۲	آتش در لرستان و فارس؛ سال ۹۲ سال آتش‌سوزی جنگل‌های لرستان و فارس بود
۱۳۹۳	افزایش وسعت آتش‌سوزی؛ حدود ۷۰۰۰ هکتار از جنگل‌ها و مراتع کشور در اثر آتش‌سوزی در سال ۹۳ از بین رفت
۱۳۹۴	افزایش وسعت آتش‌سوزی؛ در سال ۹۴ در بخش جنگل ۷۵۰ مورد آتش‌سوزی رخ داد و در بخش مراتع نیز ۸۰۰ مورد آتش‌سوزی به وقوع پیوست
۱۳۹۵	کاهش وسعت آتش‌سوزی؛ در این سال ۲۱۲۳ هکتار از جنگل‌های کشور در آتش سوخت و علت عمده آن منشا انسانی داشت
۱۳۹۶	خوزستان در آتش؛ در سال ۹۶ نسبت به سال ۹۵، حریق در جنگل‌ها ۲۰ درصد افزایش یافت و جنگل‌های خوزستان در صدر آتش‌سوزی قرار گرفت
۱۳۹۷	بهار در آتش؛ وسعت آتش‌سوزی‌های جنگل‌های شمالی کشور در فروردین این سال در ۱۰ سال گذشته بی‌سابقه بود و حدود ۱۵۰ هکتار جنگل در ۱۳ روز نخست سال در آتش سوخت
۱۳۹۸	منابع طبیعی در آتش؛ در این سال آتش بیش از ۱۵ هزار عرصه منابع طبیعی را خاکستر کرد
۱۳۹۹	زاگرس در آتش؛ از ابتدای سال ۹۹ تا کنون که حدود سه ماه از سال می‌گذرد ۲۴۰ فقره آتش‌سوزی در عرصه‌های جنگلی کشور رخ داده است که عمده آن در زاگرس بوده است



■ سال ۸۹؛ سیاه جنگل‌های ایران

سال ۸۹ سیاه‌ترین سال جنگل‌های ایران است. سالی که پارک ملی گلستان به عنوان ارزشمندترین پارک ملی ایران ۱۲ روز در آتش سوخت. در این ۱۲ روز بیش از ۴۰ هزار هکتار از این زیستگاه در آتش سوخت. از هفته‌های انتهایی آبان تا پایان آذر آن سال، ۸۰ آتش‌سوزی در جنگل‌های گلستان اتفاق افتاد و حدود ۷۰ نقطه از عرصه‌های جنگلی شمال ایران در آتش سوخت. همچنین اعلام شد جنگل‌ها و مراتع ایران سال ۸۹ شاهد ۴۰۰۰ فقره آتش‌سوزی بوده است. سالی که رکورد آتش‌سوزی در چند سال گذشته شکسته شد و آمار افزایش آن نسبت به سال قبل به ۱۰۰ درصد رسید.

■ سال ۹۰؛ تداوم حریق جنگل‌ها

در سال ۱۳۹۰ وضعیت نسبت به سال ۸۹ مقداری بهتر شد و مساحت آتش‌سوزی‌ها به ۳۶۹۷۲ هکتار رسید.

■ سال ۹۱؛ کاهش آتش

در این سال نیز ۱۰ فقره آتش‌سوزی با مساحت مجموع ۹۶۲۰ متر مربع در بهار و تابستان ۹۱ رخ داد که با تلاش و فداکاری محیط‌بانان کنترل شد. بر اساس آمار در شش ماهه سال ۹۱ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۰ از نظر تعداد حوادث حریق ۱۷ درصد و سطح آن نیز ۵۳ درصد، حریق کاهش یافت.

■ سال ۹۲؛ آتش در لرستان

سال ۹۲ اما سال آتش‌سوزی جنگل‌های لرستان و فارس بود. در سال ۹۲ چهار هزار هکتار از این عرصه‌ها در استان فارس طعمه حریق شد. در سال ۹۲ حدود ۱۳۰۰ هکتار از جنگل‌های لرستان دچار حریق شد. در سال ۹۲ تنها در

یک مورد حریق در پارک ملی گلستان که تحت حفاظت سازمان محیط زیست اداره می‌شود ۲۰۰۰ هکتار جنگل و مرتع مشجر نابود شد.

سال ۹۳: افزایش وسعت آتش‌سوزی

در سال ۹۳ حدود ۶۵۷۴ هکتار از اراضی جنگلی ایران طعمه حریق شد. خداکرم جلالی، رئیس وقت سازمان جنگل‌ها و مراتع هم اعلام کرد که در شش ماهه اول آن سال ۱۹۰۰ هکتار از جنگل‌های کشور و ۴۶۰۰ هکتار از مراتع کشور در آتش سوخت یعنی در مجموع حدود ۷۰۰۰ هکتار از جنگل‌ها و مراتع کشور در اثر آتش‌سوزی در سال ۹۳ از بین رفت.

سال ۹۴: ۱۵۵۰ مورد آتش‌سوزی

در سال ۹۴ در بخش جنگل ۷۵۰ مورد آتش‌سوزی رخ داد و در بخش مراتع نیز ۸۰۰ مورد آتش‌سوزی به وقوع پیوست. بنا به گفته مسئولان وقت سازمان جنگل‌ها، وسعت آتش در این سال افزایش چشمگیری داشت.

سال ۹۵: کاهش آتش‌سوزی

در سال ۹۵ آتش‌سوزی جنگل‌ها در مناطق تحت مدیریت محیط‌زیست، ۶۷ درصد کاهش داشت. در این سال ۲۱۲۳ هکتار از جنگل‌های کشور در آتش سوخت و علت عمده آن منشا انسانی داشت.

سال ۹۶: خوزستان در آتش

در سال ۹۶ نسبت به سال ۹۵، حریق در جنگل‌ها ۲۰ درصد افزایش یافت. جنگل‌های زاگرس خوزستان در صدر فهرست سیاه سال ۹۶ قرار گرفت به طوری که در سه ماهه ابتدای آن سال ۲۵۰ هکتار از جنگل‌های تحت مدیریت سازمان محیط زیست کشور دچار حریق شد که ۶۸ درصد این آتش‌سوزی‌ها در خوزستان بوده است.

سال ۹۷: بهار در آتش

وسعت آتش‌سوزی‌های جنگل‌های شمالی کشور در فروردین این سال در ۱۰ سال گذشته بی‌سابقه بود و حدود ۱۵۰ هکتار جنگل در ۱۳ روز نخست سال در آتش سوخت. در چهار ماهه نخست آن سال اعلام شد که ۶۰۰ فقره آتش‌سوزی در جنگل‌ها و مراتع کشور رخ داده که ۲۰۰۰ هکتار از جنگل‌های کشور را سوزانده است.

سال ۹۸: ۱۴۰۰ فقره آتش‌سوزی

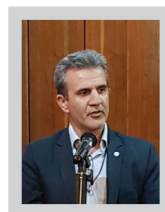
آمار سال ۹۸ حکایت از وقوع ۱۴۰۰ فقره آتش‌سوزی دارد که طی آن بیش از ۱۵ هزار عرصه منابع طبیعی را خاکستر کرد.

سال ۹۹: زاگرس در آتش

از ابتدای سال ۹۹ تا کنون که حدود سه ماه از سال می‌گذرد ۲۴۰ فقره آتش‌سوزی در عرصه‌های جنگلی کشور رخ داده است. بیشترین آتش‌سوزی مربوط به استان‌های خوزستان، کهگیلویه و بویراحمد و کردستان بوده است.

راز شادزیستن با کرونا

مطالعه سر زندگی انسان نشان می دهد که وجوه مشخصه تمام دوران های تاریخی در هر جامعه ای ظهور و بروز بحران های به شکل های مختلف اقتصادی، سیاسی، نظامی، بهداشتی و .. و به طور کلی بحران های طبیعی و غیر طبیعی و حوادث مختلف است. از جمله این بحران ها که وجه مشخصه اش بحران بهداشتی بوده و جهانگیر هم شده است به شیوع بحران ویروس کرونا (Covid_19) بر می گردد که کشور ما را هم



• سید حسن موسوی چلک
رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران

طولانی شدن حضور مردم در منازل و یا حضور در محل کار با رعایت نکات بهداشتی که قبلا به این صورت به آنها عادت نکرده بودیم و لزوم استفاده مستمر از تجهیزات و لوازم بهداشتی برای پیشگیری از ابتلاء به این ویروس و نگرانی های مردم به دلیل ابهاماتی که برای کنترل این ویروس وجود دارد (به دلیل ناشناخته بودن ویروس و یا عدم دستیابی به داروها واکسن های مورد نیاز تا به امروز) علاوه بر حوزه های اقتصادی، روی سلامت روانی اجتماعی مردم و حتی روابط خانوادگی و فضای داخلی خانواده ها هم تأثیرات چشمگیری داشته است. پژوهش انجام شده توسط مرکز افکار سنجی دانشجویان ایران (ایسپا) برای معاونت امور فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران نشان می دهد که حدود ۱۸ درصد اعلام کرده بودند که در این دوران خشونت و بیش از ۵۰ درصد تنش خانوادگی را تجربه کرده بودند و کمتر از ۵۰ درصد تنش بین فرزندان و والدین هم تجربه شده بود. از آنجایی که برای مدیریت چنین شرایطی از همه ظرفیت ها می بایست استفاده کرد تا این بحران تأثیرات منفی کمتری روی مردم بگذارد بدون شک یکی از ظرفیت های بسیار مهم و کلیدی و محوری می تواند حوزه مدیریت شهری و شهرداری ها باشند تا با اتخاذ سیاست های مناسب و برنامه های مختلف و متنوع زمینه را برای کاهش عوارض روانی اجتماعی این بحران و ایجاد نشاط اجتماعی در جامعه فراهم کنند. نظر به اهمیت افزایش نشاط اجتماعی در شرایط بحرانی بویژه اگر بحران ها طولانی شوند که ظاهرا در خصوص ویروس کرونا این موضوع دارد، مصداق پیدا می کند استفاده از تمام ظرفیت های شهرداری ها می تواند در تحقق این موضوع مهم تأثیرگذار

بسیار تحت تأثیر قرار داده است و فعلا حدود چهار ماه بر تمام بخش های زندگی مردم تأثیرات منفی خود را گذاشته است و گویا قرار است حالا حالاها با ما باشد و باید با این ویروس و شرایطی که ایجاد کرده عادت کرده و به عبارت بهتر زندگی کنیم. با توجه به شرایط خاص مربوط به این ویروس و





باشد. اگرچه موضوع نشاط اجتماعی فقط به مدیریت شهری بر نمی گردد و موضوعی فرابخشی است ولی نمی توان این واقعیت را کتمان کرد که امکانات و ظرفیت های شهرداری در مناطق و محله های شهری، قابل توجه هستند و به دلیل ارتباط مستمر و روزانه ای که مردم و کارکنان شهرداری ها با همدیگر دارند که در هیچ سازمانی این نوع ارتباط وجود ندارد خود می تواند دارای اهمیت مضاعف باشد. لذا هم حوزه سیاستگذاری مدیریت شهری یعنی شورای های اسلامی شهر ها و هم شهرداری ها در کنار سایر دستگاه های مرتبط و مسئول لازم است نگاه ویژه تری در این شرایط به موضوع نشاط اجتماعی در جامعه شهری داشته باشند. شادمانی و رضایت مردم از زندگی به عنوان یکی از شاخص های توسعه مطرح است. گسترش شهرنشینی، دسترسی بیشتر به فناوری، مشغله های فراوان، تحمیل استرس های متعدد بر افراد، تعامل فرهنگی بالا و خطر تضعیف هویت فرهنگی، کاهش ارتباطات عاطفی میان مردم و افزایش اختلالات روانی، از ویژگی های جامعه امروزی و زندگی به اصطلاح مدرن است. در شرایط عادی قبل از بروز بحران کرونا هم جامعه ایرانی آن اندازه که باید و شاید، شاد نبود و از نبود بسترها و زمینه های لازم برای ابراز شادمانی به شکل جمعی و عمومی رنج می برد. این درحالی است زمانی که مردم جامعه ای از نشاط اجتماعی برخوردار باشند، وفاق، همبستگی، تعلق اجتماعی، تعاملات اجتماعی مطلوب، رضایت از زندگی و همچنین سلامت روانی و اجتماعی افراد افزایش پیدا کرده و طبیعی است که به موازات آن آسیب های اجتماعی نیز کاهش می یابد و انگیزه برای زندگی کردن و کار و ... افزایش می یابد. به



همین دلیل موضوع ایجاد و گسترش نشاط اجتماعی یکی از موضوعات مهم و لازم در چند دهه اخیر است که شاید امروز بتوان از آن به عنوان بحران کمبود نشاط اجتماعی در درون خانواده ها و جامعه نام برد. بدون شک یکی از دستگاه هایی که نقش بسزایی در گسترش فرهنگ و نشاط اجتماعی شهروندان دارد، شهرداری ها هستند، مراکز خدماتی و رفاهی تفریحی شهرداری ها با اعتباراتی که از خود مردم دریافت می کنند برای نشاط و شادی آن ها برنامه ریزی می کنند و به همین دلیل مردم انتظارات بجایی از شهرداری ها دارند. از آنجایی که طبق گفته مسئولین مرتبط در کشور و ستاد ملی مدیریت کرونا حداقل تا پایان سال باید با این وضعیت کنار بیاییم و با کرونا زندگی کنیم و سر کار هم حاضر شویم و برای اعمال فاصله گذاری هوشمند که خود نشان از پذیرش حضور مردم در سر کار و جامعه است (تصمیم سختی است که دولت ها از جمله ایران باید می گرفتند که حفظ سلامت مردم مهمتر است یا رونق کسب و کار؟) می توان گفت که شهرداری ها به شیوه های مختلف می توانند در گسترش نشاط اجتماعی نقش داشته باشند.

■ برخی از اقداماتی که شهرداری ها می توانند در این راستا انجام دهند عبارتند از:

استفاده از فضای مجازی و اجرای برنامه های فرهنگی و هنری آنلاین و ... برای شهروندان.
توجه بیشتر به زیبا سازی شهر ها و اماکن عمومی در این شرایط بحرانی
برگزاری مسابقات و سرگرمی های فرهنگی و اجتماعی برای گروه های مختلف جامعه با استفاده از ظرفیت فضای مجازی و شبکه های اجتماعی
استفاده از ظرفیت های فرهنگی و اجتماعی اقوام مختلف ساکن در تهران برای ایجاد فضای شادمانه در شهرها
توجه ویژه تر به نظافت بیشتر شهر که می تواند نارضایتی را کاهش دهد.
استفاده از بیلورد ها و فضاهای عمومی و تبلیغاتی برای انتقال پیام های مثبت.
حفظ و گسترش فضای سبز شهر
اجرای جنگ های شادی به صورت سیار در محله ها و مناطق و میداين و اماکن عمومی در چارچوب ضوابط و مقررات جاری کشور
شناسایی ظرفیت های محله ای برای ترویج نشاط و استفاده از آن ظرفیت ها
دسترسی آسان تر به حمل و نقل عمومی
در دسترس قرار دادن لوازم بهداشتی در اماکن عمومی (تا حد امکان)
رعایت بهداشت محیط در تمامی اماکن مرتبط با مدیریت شهری که در صورت حضور مردم نگرانی های شان از احتمال ابتلاء به ویروس کرونا کمتر شود.
اعمال تخفیف های مالی در چنین شرایطی برای مشاغل مختلف و مردم (با توجه به تاثیر زیاد این ویروس



موضوع نشاط اجتماعی
فقط به مدیریت
شهری بر نمی گردد
و موضوعی فرابخشی
است ولی نمی توان
کین واقعیت را کتمان
کرد که امکانات و
ظرفیت های
شهرداری در مناطق و
محله های شهری، قابل
توجه هستند

بر اقتصاد جامعه و کاهش درآمد های مردم این تمهید مدیریت شهری می تواند نگرانی های مردم را کمتر کند.) برنامه ریزی برای ارائه خدمات بهداشتی و درمانی به موقع به افراد بی خانمان، ولگردان و....

توجه ویژه تر به محلات ناکارآمد شهری و مردم ساکن در این مناطق که در شرایط قبل از بحران کرونا هم در حوزه بهداشت و درمان حال و روز خوبی نداشتند.

■ در اختیار قرار دادن امکانات و لوازم بهداشتی به کارکنان حوزه مدیریت شهری

استفاده از اماکن و سراهای محله برای ارائه خدمات اولیه بهداشتی (در صورت نیاز) و ... شورای اسلامی شهرها می بایست در تصویب برنامه ها و اختصاص بودجه در این شرایط توجه خاص تری داشته باشند تا شهرداری ها بتوانند فعالانه تر برای ایجاد نشاط در میان مردم تلاش و فعالیت کنند.

به همین دلیل برنامه ریزی برای افزایش نشاط اجتماعی از اصلی ترین نیازهای زندگی شهری در همه شرایط از جمله در شرایط بحرانی است. چرا که معمولاً در این شرایط شهروندان کمتر فرصت پیدا می کنند به خودشان و نیازهایشان فکر کنند و در چنین موقعیت هایی معمولاً زمینه و بستر برای ابتلاء به انواع اختلالات روانی بیشتر فراهم خواهد شد.

شهرگاه جایگاه اماکن تفریحی در کلانشهرها را بررسی می‌کند تابستان‌های بدون شهرسازی



● سوگل دانایی

مهم نیست راوی خاطرات با شهرسازی چه کسی باشد. مهم نیست کسی که می‌گوید یک سال تحصیلی را پشت سر می‌گذارنده تا به تابستان و روزهای بدون بهانه برای بزرگترها می‌رسیده تا انرژی‌اش را تخلیه کند، دهه شصتی باشد یا دهه هفتادی. آنچه اهمیت دارد این است که شهرسازی برای اغلب بچه‌های این دو نسل چند تصویر مشترک در ذهن ساخته. ترن هوایی، چرخ و فلک و پشمک‌های پف دار صورتی و سفید که به چوبی بند بود. مکان خاطره‌ی مشترک اغلب بچه‌های آن زمان اما به نظر می‌رسد که در همان سال‌ها باقی مانده است. بچه‌های نسل امروز شاید خاطره دقیق و صریحی از مکان شهرسازی نداشته باشند و بیشتر تصویرشان متعلق باشد به شهرسازی‌های سرپوشیده در پاساژها یا بازی‌های دستگاهی که هر بار برنده شدن در آن‌ها جایزه‌ای را نصیبشان می‌کرد. اینکه کودکان امروز ما از شهرسازی تصور چندانی ندارند یا اینکه چرا دیگر مدارس به عنوان اردو، دانش آموزان‌شان را راهی شهرسازی نمی‌کنند احتمالاً در چند نکته خلاصه شود، نکاتی که قرار است در گزارش زیر به آن‌ها نیم نگاهی داشته باشیم.

بوی کهنگی شهرسازی‌ها بلند شده

در ایران زمان طولانی است که شهرسازی جدید ساخته نشده. شهرسازی‌های قدیمی تخریب شدند و به جای آن‌ها شهرسازی تازه ننشسته. گاهی هم سرمایه‌گذاران ساخت شهرسازی در شهرهای توریستی به دلیل مسائل مالی دست از کار کشیدند. همین‌ها باعث شده که تصویر اغلب ایرانیان از شهرسازی یا به شهرسازی ارم محدود می‌شود یا شهرسازی مشهد یا حتی لونا پارک شیراز. شهرسازی‌هایی که زمان ساخت‌شان به ترتیب به دهه ۵۰ و ۶۰ بر می‌گردد و هیچکدام شهرسازی تازه به حساب نمی‌آیند. اما هر بار



که صحبت از شهرسازی تازه می‌شود یا پارک‌های بزرگ با چند وسیله تفریحی معرفی می‌شوند یا لونا پارک‌هایی در فضاهای بسته که بیشتر، کودکان امروزی از آن خاطره دارند. وسایل شهرسازی ارم یا شهرسازی اصفهان اغلبشان از فرط قدیمی بودن به جیر جیر افتادند، جیر جیری که باعث می‌شود ترس سقوط به جانتان رخنه کند که اصلاً سمتشان نروید. شاید بتوانیم به جرات بگوییم که آخرین شهرسازی‌هایی که در ایران ساخته و تجهیز شدند، شهرسازی‌های سرپوشیده‌ای بودند که این روزها به اجزای لاینفک مال‌ها تبدیل شدند.

تهران تنها یک مکان تفریحی دارد

برای ساخت شهرسازی جدید هربار وعده تازه‌ای داده می‌شود. در تهران زمانی که شهرسازی مینی سیتی را به بهانه احداث ایستگاه مترو شهید محلاتی تخریب کردند، یا حتی زمانی که شهرسازی چمران به بهانه احداث یک پل روگذر تخلیه شد هم وعده دادند که شهرسازی جدید و به روزتری ساخته می‌شود. به گواه خبرگزاری‌ها محمد باقر قالیباف، شهردار وقت تهران، در همان سال‌ها وعده ساخت شهرسازی در محدوده شهرآفتاب را هم داده بود. شهردار تهران گفته بود که قطار بزرگ، سفینه، منوریل، آبشار آبی، ارابه، اسب پرنده، تاب بچه، چرخ عصار، سینما



سه بعدی، توفان، کاترپیلار، آبشار، آکروجت، افلاک نما، ترن هوایی، کشتی سبا، ماشین برقی، قالیچه پرنده، رودخانه وحشی، سورتمه، چرخ و فلک، رولر کاستر، گردش فضایی در شهربازی تازه احداث می‌شود و تمام این‌ها اماکنی می‌شوند برای تخلیه هیجان تهرانی‌ها. در سال ۹۶، محسن پیرهادی، رییس کمیته نظارت شورای اسلامی شهر تهران، وعده ساخت یک شهربازی مشارکتی در غرب تهران را داده بود و اعلام کرده بود که وضعیت شهربازی‌ها در شهر تهران خوب نیست و اغلب آن‌ها قدیمی هستند. در دوره تازه هم شورای شهر تهران درباره مسئله عدم وجود شهربازی هشدار دادند. حسن خلیل آبادی، عضو کمیسیون فرهنگی شورای شهر تهران نیز تذکر داده بود که شهر تهران باید چند شهربازی در سطح تهران داشته باشد. حجت الله میرزایی، معاون برنامه ریزی و توسعه شهری وقت شهرداری تهران اعلام کرده بود که یک شهربازی در تهران کافی نیست. تمام این مسائل در حد حرف و حدیث و وعده باقی ماندند و خبری از احداث نشد.





حوادث دور نشدند

یکی از دلایل عدم تاسیس شهر بازی‌های تازه و تخریب شهر بازی‌های قدیمی، حوادثی بود که در آن‌ها رخ می‌داد. شاید وسایل تفریح شهر بازی پارک ارم خاطره روزی که نگار و دوستانش برای جشن فارغ التحصیلی به ارم رفتند و جشن گرفتند را در خاطر داشته باشد. روزی که نگار قطع نخاع شد و دوستان دیگرش هم آسیب دیدند. سال ۹۳ بود. کابین دستگاه موش دیوانه سقوط کرد و نگار را قطع نخاع کرد. در آن حادثه سازنده دستگاه و پارک ارم مقصر شناخته شدند اما سازمان استاندارد نه. این حوادث اما محدود به این اتفاق نبودند. ۵ فرودین ماه ۱۳۸۹ در شاهین شهر اصفهان شیلنگ روغن هیدرولیک دستگاه ماشین هوایی قطع شد و ۲۵ نفر از تَرَن هوایی به بیرون پرت شدند. ۲۶ خرداد ماه ۱۳۸۹ در منطقه تهرانپارس تهران هم یک سرسره بادی ترکید و چهارده نفر به زمین سقوط کردند. روزنامه ابتکار در سال ۹۶ نوشته بود که پیش از این در مرداد ماه همان سال در اردبیل دستگاه رنجر شهر بازی شورابیل حادثه آفرید و در پی آن حادثه دو نفر کشته و ۱۲ نفر مجروح شدند. شهر بازی قم، شهر بازی ائل گلی تبریز نیز از جمله شهر بازی‌هایی بودند که ۵ سال اخیر معصوم از حادثه و کشته نبود. سازمان استاندارد البته

بعد از این حوادث قوانین و استانداردهای تازه‌ای برای شهرسازی‌ها مصوب کرد. در این دستور که به صورت یک هشدار منتشر شده بود، شهرداری‌های مناطق مختلف تهران تا پایان بهار ۹۶ فرصت داشتند، نسبت به استاندارد سازی تجهیزات پارک‌ها در سامانه استاندارد سازی تجهیزات تفریحی اقدام کنند. مسلم بیات، مدیرکل استاندارد استان تهران در این خصوص گفته بود: «در سال گذشته طی دو نامه از شهرداری‌ها خواسته شده بود نسبت به این مهم اقدام کنند، اما متأسفانه جز اندکی از مناطق آن هم به طور ناقص، شهرداری‌های دیگر مناطق اقدامی در این خصوص نکردند. همچنین مسئولیت هر گونه حادثه، متوجه خود شهرداری‌هاست. لذا انتظار می‌رود، با توجه به اهمیت تامین ایمنی و سلامت کودکان در استفاده از این وسایل، در اسرع وقت شهرداری‌ها در این زمینه اقدام جدی کنند.» البته این استاندارد سازی‌ها همچنان با مشکل مواجهه است. چندی پیش یکی از وسایل شهرسازی کوچک توچال دچار سانحه شد و افرادی در آن آسیب دیدند.

مسائل مالی را دست کم نگیرید

یکی دیگر از دلایلی که به عدم ایجاد شهرسازی تازه در شهرهای بزرگ کشور دامن زده، مشکلات مالی است. روزنامه فرصت امروز در سال ۹۴ اعلام کرد که برای ایجاد شهرسازی در کشور ۹۰ درصد به خارج از کشور وابسته‌ایم و برای ایجاد تنها زیرساخت شهرسازی، چند میلیارد تومان سرمایه در کف نیاز است. تحریم‌ها اما روی این مسئله هم سایه انداخته است به طوری که سرمایه‌گذاران و پیمانکاران ترجیح می‌دهند دلار ۱۸ هزار تومانی را خرج ساخت شهرسازی نکنند که احتمال استقبال از آن زیاد نباشد.

هرچند که این روزها کرونا بر اغلب فضاهای شهری سایه انداخته است و زمان افتتاح تمام پروژه‌های شهری را هم به تعویق انداخته است. هرچند که شهرسازی‌ها اغلب تعطیل شدند و کسی از آن‌ها استقبال نمی‌کند. اما هیچکدام از اینها دلیلی نمی‌شود برای کم شدن تدریجی فضاهایی که وظیفه‌شان تخلیه انرژی گروه‌های مختلف سنی بود. کم شدن تدریجی شهرسازی‌ها که نسل به نسل شمایلشان تغییر می‌کند.



مسلم بیات:

در سال گذشته

طی دو نامه از

شهرداری‌ها خواسته

شده بود

نسبت به استاندارد

سازی تجهیزات

پارک‌ها اقدام کنند،

اما متأسفانه جز

اندکی از مناطق آن

هم به طور ناقص،

شهرداری‌های دیگر

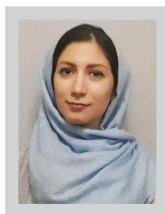
مناطق اقدامی

در این خصوص

نکردند.



در گفت‌وگوی شهرگاه با یک شهرساز مطرح شد: برای احداث شهرسازی جدید، مطالبه مردمی وجود ندارد



● سوگل دانائی

یکی از نمادهای شهر لندن، چرخ و فلک است. چرخ و فلکی بزرگ و با عظمت که احتمالا وقتی سوارش شوی. کل لندن زیر پایت باشد. شهرسازی در خیلی از شهرهای دیگر هم نمادی برای آن شهر شده. در ایران اما وضعیت متفاوت است. نه تنها شهرسازی نمادی برای شهر نیست بلکه حتی شهرسازی جدید هم ساخته نشده است. علت چیست؟ محمد جواد عابدی، کارشناس ارشد شهرسازی معتقد است شهر بستر مدنیت است. او می‌گوید چون مطالبه مردمی برای ساخت شهرسازی وجود ندارد، همین هم باعث شده که شهرسازی جدید ایجاد نشود. در ادامه مشروح این گفت‌وگو را می‌خوانید.



به عنوان پرسش اول بهتر است از اینجا شروع کنیم که چرا شهرسازی‌های جدید در ایران ساخته نمی‌شود؟ مثلاً در تهران معروف‌ترین شهرسازی ارم است و بعد از آن دیگر شهرسازی ساخته نشده است؟ علت آن به نظر شما چیست؟

فضاهای شهری ما تبلور عوامل اقتصادی و اجتماعی و سیاسی هستند. ساده‌انگارانه است اگر تصور کنیم نبود فضایی مانند شهرسازی در کلانشهرهای ما تنها یک یا دو دلیل داشته باشد. شاید برای پاسخ بهتر به این سوال بهتر باشد ابتدا به این پرسش پاسخ بدهیم که اصلاً یک خانواده ایرانی در سبد خانوارش برای تفریح هزینه می‌کند. یا اصلاً درک خانواده‌های ما از تفریح چیست؟

یعنی شما معتقدید اینکه در کلانشهرها شهرسازی تازه ساخته نمی‌شود به درک خانواده‌های ما از تفریح ارتباط دارد؟

ما جامعه‌ای در حال گذار هستیم. گذار از جامعه سنتی درونگرا به سمت جامعه مدرن برونگرا. تفریح شهرسازی جزء نمونه تفریحات مدرن است. بعد از پیشرفت تکنولوژی در جوامع صنعتی پدید آمده. با این تفاسیر شهرسازی در کشور ما نمونه تفریحی متفاوت و مدرن و جدید است. از طرف دیگر مطالبه شهروندی نیز برای احداث شهرسازی در کشور ما وجود ندارد.

تصور می‌کنید که چون مطالبه شهروندی برای ساخت شهرسازی وجود ندارد، دولت‌ها از ساخت شهرسازی در کشور ما استقبال نکردند؟

دقیقاً. بگذارید یک مثال بزنم، ما در کشورمان مال‌های متعدد داریم. روز به روز هم ساخته می‌شوند. مثل همین کوروش مال در تهران. این نمونه مدرنیته در غرب است. در ایران هم نماد کاپیتالیستی دارد. اما در ایران مشتری دارد. کیفیت بالایی هم دارد. شاید کیفیت مال‌های ایران حتی با کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز برابری کند. اما ما این مسئله را درباره شهرسازی‌ها نمی‌بینیم.

اینکه شهرسازی مطالبه شهروندی نیست شاید به این مسئله هم برگردد که ما نمونه خوب را در ایران ندیدیم، به طور مثال ما شاهد نمونه مال‌ها و مراکز تجاری بزرگ در کشورمان هستیم. نمونه‌هایی که به قول شما شاید با کشورهای دیگر هم برابری کند.

دقیقاً. ما حتی نمونه‌های شهرسازی هم در کشور داشتیم که جمع شدند و دیگر هیچوقت از نو تاسیس نشدند. علت اصلی آن این است که مطالبه مردمی در این زمینه وجود ندارد و مقاومت مدنی برای آن صورت نگرفت. من چندی پیش یک مقاله درخصوص نحوه گذراندن اوقات فراغت در تهران می‌خواندم در نظرسنجی‌های مقاله به ندرت به کمبود فضایی مانند پارک ارم اشاره شده بود. این مسئله شاید به این برگردد که ذهنیت جامعه ایرانی آنچنان که باید با شهرسازی سازگار نیست. چون آن را ندیده هیچوقت هم آن را طلب نمی‌کند.



این مسئله فقط به شهرسازی هم ختم نمی‌شود مثلاً ما در ایران حتی یک میدان شهری هم نداریم که در آن رویداد برگزار شود. میدانی مانند تکسیم استانبول.

البته من با این عدم مطالبه‌گری خیلی موافق نیستم، نسل جدید نسل مطالبه‌گری است بیشتر با این موافقم که شاید برای مسئولان صرفه نداشته که محلی برای شهرسازی تأسیس کنند یا حتی دلایل روانشناختی باعث شده که نسل جدید به سمت تخلیه هیجان این چنینی حرکت کند.

قطعاً. این مسئله احتیاج به پژوهش دارد. شما می‌دانید که شهر بستر مدنیت است. بستر زندگی آدم‌هاست و این بستر می‌تواند از مسایل زیادی متأثر باشد. چند سال پیش مثلاً دهه هشتادی‌ها یک رویداد در مرکز تجاری کوروش برگزار کرده بودند. شاید باید همان موقع از خودمان می‌پرسیدیم چرا کوروش، چرا مثلاً ارم نه؟ اینها به پژوهش‌های جامعه‌شناسی و روانشناسی احتیاج دارد.

ممکن است جانمایی شهربازی‌ها هم در این مسئله موثر باشد؟ اصلا جانمایی شهربازی‌ها باید در کدام نقطه از شهر باشد؟

کلیاتی درباره مکان یابی شهربازی‌ها وجود دارد. به طور مثال گفته شده که شهربازی‌ها به دلیل سروصدا کنار مکان‌های مسکونی و بیمارستان قرار نگیرند. از طرف دیگر شهربازی باید دسترسی پذیر باشد. در مسیرهای پرترافیک نباشد و دسترسی به وسایل نقلیه عمومی داشته باشد. مسائل اقتصادی آن هم باید مد نظر قرار گیرد. در اروپا اما اینگونه نیست حتی در کشورهای همسایه هم شهربازی‌ها گاهی در وسط یک شهر قرار دارند. آن‌ها تمهیدات خاص را از قبل ایجاد کردند. پیش بینی رفت‌وآمدی را لحاظ کردند. در هر شعاعی هر کاربری نمی‌توانست قرار بگیرد. ایستگاه‌های مترو پیشتر مکان یابی شدند. اما درباره ایران به طور مثال در تهران فعلا جانمایی شهربازی در خارج از تهران بهتر جواب می‌دهد.

خیلی وقت‌ها در شهربازی‌های ایران، سوانحی رخ می‌دهد. هر سال خبرهای متعددی درباره حوادث شهربازی‌ها رخ می‌دهد، ممکن است این مسئله ایمنی هم در عدم استقبال از شهربازی‌ها موثر باشد؟

من با این مسئله موافق نیستم اینکه مطالبه مردمی درباره شهربازی وجود ندارد، رابطه‌ای با سوانح و حوادث شهربازی‌ها دارد اما نمی‌توان گفت که تاثیر مسائل فرهنگی از این سوانح کمتر است. همه ساله در جاده‌های ما تصادف رخ می‌دهد اما آیا این دلیلی شده برای عدم سفر جاده‌ای. اینگونه نیست.

پس شما معتقدید که همان تفریح کردن و مدل‌های جامعه شناسی ما ارتباط مستقیمی با عدم احداث شهربازی ندارد؟

من بارها پرسش نامه درباره نیازهای مردم پر کردم، به تفریح اشاره شده اما به تفریح لزوما در شهربازی نه.

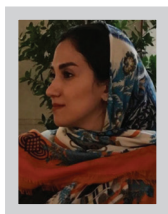






مجموعه اقدامات شهرداری اصفهان
در الکترونیکی شدن صدور مجوزهای
ساختمانی بررسی شد

گذر به کانال شفافیت در خدمات شهرسازی



● بهشاد بهرامی

سرمایه‌گذاران ساختمانی یکی از مهم‌ترین موانع آغاز اجرای پروژه‌های ساختمانی را پروسه طولانی صدور انواع گواهی‌های ساختمانی به‌ویژه صدور پروانه ساختمانی عنوان می‌کنند. فرآیند صدور پروانه ساختمانی به‌عنوان اولین مرحله‌ای است که سرمایه‌گذاران ساختمانی برای شروع یک پروژه ساخت‌وساز باید آن را طی کنند. اما این مرحله از پروژه‌های ساختمانی طی سال‌های گذشته تاکنون به یک مسیر پیچیده، طولانی و آشفته تبدیل شده که نبود شفافیت در آن، منجر به بروز تصمیمات سلیقه‌ای و مغایر با ضوابط بالادست شهرسازی شهرهای کشور نیز شده است.





این در حالی است که نتایج تحقیقات «الگوهای مبارزه با فساد در شهرداری‌های کشورهای مختلف» نشان می‌دهد یکی از مهم‌ترین حوزه‌های اصلی شکل‌گیری فساد در ساختار شهرداری‌های کشور به‌ویژه کلانشهرها، شهرسازی و مسیر غیر هوشمند صدور مجوزهای ساختمانی است.

طی سال‌های گذشته، به‌دلیل حجم بالای مراجعات شهروندان به حوزه شهرسازی بابت صدور مجوزهای ساختمانی، عدول از قوانین و ضوابط بالادست چه در دفاتر خدمات الکترونیک که در ابتدا برای کاهش میزان انجام امور از طریق افراد شکل گرفت و چه در شهرداری‌ها صورت می‌گیرد. کارشناسان شهری معتقدند تحقق شهر الکترونیک ماموریت‌هایی است که به‌دلیل مواجهه روزانه شهروندان با حوزه‌های خدماتی نه تنها میزان بروز فساد در این حوزه را کاهش می‌دهد بلکه می‌تواند میزان رضایت عمومی از خدمات ارائه‌شده از سوی مدیریت شهری را افزایش دهد. چراکه مطابق بررسی‌های انجام شده بخش زیادی از مراجعات حضوری سازنده‌ها و سرمایه‌گذاران برای تسریع



پروژه اخذ مجوز ساختمانی می تواند منجر به پرداخت های غیررسمی و خارج از چارچوب شود که در نهایت منجر به افزایش هزینه های پنهان پروژه ساختمانی خواهد شد. از نگاه کارشناسان شهری با ارائه خدمات الکترونیکی بسیاری از مراجعه های شهروندان به شهرداری کاهش پیدا می کند و سفرهای بین شهری حذف می شود که قطعاً بر کاهش ترافیک و آلودگی هوا تأثیر بسزایی خواهد داشت. از سوی دیگر شهروندان می توانند در بهترین زمان خدمات خود را از شهرداری دریافت و به صورت الکترونیکی اقدامات اداری شهرداری را پیگیری کنند و ببینند پرونده شان در چه مرحله ای قرار دارد.

به گفته آنها، تحقق شهر الکترونیک به صورت کامل و نه ویتیرینی می تواند چند هدف را به شکل همزمان برای مدیریت شهری ایجاد کند. چابک سازی سیستم شهرداری، سبک سازی نیروی انسانی، ارائه خدمات سریع و باکیفیت، ساده سازی مراحل انجام امور اداری، کاهش سفرهای درون شهری متعدد، ارائه خدمات به شکل غیرحضور و در

نهایت افزایش رضایت شهروندان از نوع خدمات‌رسانی مهم‌ترین اهدافی هستند که مدیریت شهری با ساده‌سازی این مسیر می‌تواند به آنها دسترسی داشته باشد. نکته مهم در مسیر ارائه خدمات از سامانه‌های هوشمند آن است که به دلیل کاهش دخالت‌های فردی در مجوزهای صادره حجم تصمیمات سلیقه‌ای و مغایر با ضوابط اسناد فرادست به شدت کاهش پیدا می‌کند و به این ترتیب یکی از درِیچه‌های اصلی فساد در مجموعه شهرداری‌ها از بین خواهد رفت.

در این مسیر نیز شهرداری اصفهان به عنوان یکی از مجموعه‌های مدیریت شهری پیشرو در کشور طی چند سال اخیر توانسته گام‌های مثبتی را بردارد. نخستین گام اجرایی این مسیر از سوی مجموعه مدیریت شهری اصفهان، از طریق راه‌اندازی سامانه «اصفهان نما» برداشته شده است. در سایت اصفهان نما شکل و نحوه خدمات از حالت سنتی به صورت کاملاً هوشمند و یا ساده‌ترین شکل ممکن بدون واسطه در اختیار خود شهروند به عنوان ذی‌نفع و بهره‌بردار نهایی قرار می‌گیرد. در چنین حالتی تمامی شهروندان به صورت یکسان و بدون محدودیت زمانی و مکانی (۲۴*۷) از طرق مختلف (کامپیوترهای شخصی و یا گوشی‌های همراه) به سامانه مزبور وارد شده و در کنار دریافت خدمات عمومی خدمات اختصاصی نیز دریافت می‌کنند.

به این ترتیب اگر شهروند درخواست پروانه احداث بنا یا تخریب و بازسازی را داشته باشد با ثبت درخواست خود در سامانه و بدون مراجعه به شهرداری می‌تواند تا دستور تهیه نقشه را به صورت آنلاین و غیر حضوری انجام دهد؛ همچنین عوارض خود را به صورت آنلاین پرداخت و زمان بازدید خود را انتخاب کرده و بدون مراجعه حضوری به شهرداری، دستور تهیه نقشه را از سامانه دریافت کند. از سوی دیگر بعد از ثبت درخواست توسط شهروند، پرونده جهت تأیید کار تابل مهندسان ناظر ارجاع داده شده و اطلاع‌رسانی‌های لازم با پیامک به مالک و ناظران انجام می‌شود و نهایتاً پس از تأیید پرونده توسط مهندسان ناظر به صورت غیر حضوری جهت ادامه فرایند و انتخاب زمان بازدید به مالک اطلاع‌رسانی لازم می‌شود.

همچنین در سایت اصفهان نما، خدمت استعلام بانک (بدون مراجعه به شهرداری) برای پاسخ به استعلام بانک‌ها جهت تخصیص وام ایجاد شده و بدون نیاز به مراجعه به شهرداری یا دفاتر پیشخوان خدمات دولت و صرفاً با پرداخت عوارض نوسازی و به صورت آنلاین قابل استفاده است.

امکان صدور گواهی نقل و انتقال برای دفترخانه‌ها، مشاهده اطلاعات مربوط به پرونده و بازدید مجازی ۳۶۰ درجه کوچه‌ها، خیابان‌ها و مکان‌های دیدنی شهر اصفهان از دیگر قابلیت‌های شهر نماست.

در این میان اما یکی از جذاب‌ترین امکانات الکترونیکی شدن خدمات شهرداری در مجموعه شهرداری اصفهان آن است که ساعات ارائه خدمات از هشت به ۲۴ ساعت شبانه‌روز افزایش یافته است به این ترتیب شهروندان برای انجام خدمات ریز و درشت شهرداری به صورت دیجیتال علاوه بر کمک به کاهش آلودگی هوا می‌توانند در کوتاه‌ترین زمان

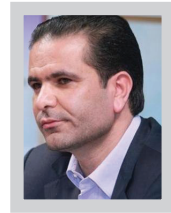


پاسخ مناسب را دریافت کنند. کارشناسان شهری با تاکید بر آنکه در این روش، رابطه‌ها معنایی ندارد و شهروندان ملزم به ورود به این سیستم هستند تا بتوانند کارشان را انجام دهند، عنوان می‌کنند: کانال ایجاد شده از سوی مدیریت شهری اصفهان برای ارائه خدمات غیر حضوری و الکترونیکی هم‌سو با شهروندمداری و در راستای پیشگیری از فساد اداری حرکت می‌کند و انتهای کار هر کدام از اقدامات این مجموعه به رفاه حال شهروندان ختم می‌شود.

از دیدگاه آنها مهم‌ترین مزیت آن است که شهروندانی که تمایل دارند، می‌توانند بدون مراجعه به شهرداری بسیاری از کارهای خود را به صورت اینترنتی انجام دهند و این اتفاق بسیار خوبی است چرا که مهم‌ترین ایراد ارائه خدمات شهرسازی از سوی شهرداری‌ها به شکل سنتی گذشته، طولانی شدن روند صدور پروانه‌های ساختمانی است.

آفت اولیه ناشی از طولانی شدن روال کار صدور پروانه ساختمانی آن است که یک کانال نامرئی رانت‌زا، برای مانور واسطه‌ها میان سازنده‌ها و شهرداری شکل خواهد گرفت. چراکه سازنده‌ها با مشاهده جریان سخت و پیچیده اخذ جواز ساختمانی سعی می‌کنند کانال دومی برای دستیابی آسان و سریع به مجوز پیدا کنند و همین موضوع سرمنشا بروز فساد و رانت در چرخه صدور پروانه ساختمانی خواهد شد. آفت ثانویه ناشی از این فرآیند نیز سلب شدن امکان نظارت کامل و جامع نهاد نظارتی بر مسیر پیچیده و طولانی صدور پروانه ساختمانی است. به گفته کارشناسان شهری، وجود امضاهای شفاهی و صدور مجوزهای طلایی مبتنی بر سلايق و نظرات مدیران شهری عملاً امکان ردیابی و پیگیری را از نهاد نظارتی سلب خواهد کرد.

به جای افراد پیاده؛ موتورسیکلت ها را در پیاده روها جریمه کنید



۵۶

● دکتر وحید نوروزی کارشناس مسائل شهری

برخی از اصحاب رسانه و بسیاری از مدیران در کشورمان؛ عادت کرده اند حتی کارهایی که در حد ایده هست را در اخبار خویش به فعل تبدیل کنند. شخصا اعتقاد دارم فعلهای آینده از قبیل «خواهد شد» «انجام خواهیم داد» «افتتاح خواهد شد» و مشابه آنها که بسیاری از مسئولین از آن استفاده می کنند سم مهلک در مدیریت است و باید به سمت فعل «انجام شد» برویم.

نمونه جالب آن؛ بحث جریمه عابرین پیاده توسط پلیس راهنمایی رانندگی ناجا بود. چندی پیش رئیس راهنمایی رانندگی ناجا در نشستی گفتند: «حق تقدم؛ ایستادن پشت خطوط؛ حرکت بین خطوط و رعایت فاصله طولی را در کشور نداریم. در بحث گذاشتن کلاه ایمنی و بستن کمربند ایمنی برای سرنشین ها در جاده مشکل داریم. رعایت حق تقدم و اولویت عابرین پیاده؛ مطالبه جدی ما هست. از شهرداری می خواهم کمک کنند سیستم ها را هوشمند کنند و به سمت ITS برویم. باید به سمت جریمه افراد برویم. سامانه اش را تولید کرده ایم. کدملی را داریم. تصویر را داریم. مقایسه می کنیم و جریمه می کنیم. شهرداری کمک کند بعنوان پایلوت در تهران اجرایی شود»



همانگونه که ملاحظه می کنید وی از عدم رعایت ساده ترین اصول راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان خودروها و موتورسیکلت ها در کشور گله مند هستند و در بخشی از صحبت‌هایشان از یک پایلوت در تهران سخن می گویند و از شهرداری می خواهند کمک کنند تا سیستم ها هوشمند شود و به سمت اعمال قانون بر روی عابرین پیاده برویم.

ده بار سخنان سردار هادیانفر را گوش دادم و هیچ کجا اثری از شروع جریمه عابرین پیاده در تهران ندیدم که تیتراژ رسانه های کشور شد. بگذارید ساده تر بگویم هیچ امکانات ویژه و خاصی برای این امر در کشور وجود ندارد. خوب است که وجود داشته باشد و بالاخره بخشی از عابرین پیاده هم که مقصر حدود یک پنجم تصادفات کشور هستند گوشمالی شوند اما خیالشان راحت باشد حداقل ده سال تا رسیدن به این توانمندی فاصله داریم. اگر هم روزی به این توانمندی برسیم معادل قیمت یک نان سنگک خشخاشی یعنی مبلغ سه هزار تومان قانونا می توانند جریمه کنند. موضوع جریمه عابران پیاده از سوژه های خبری جذابی است که در قانون جرائم رانندگی هم آمده اما نگاهی به گذشته نشان می دهد این موضوع هرچند سال یکبار مطرح شده

و مجدداً فراموش شده است. رییس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور از عدم توجه رانندگان و سرنشین خودروها به بستن کمربند ایمنی گله دارد؛ موتورسیکلت‌های متخلف با پلاک رسمی؛ امان مردم را در سواره رو و پیاده رو بریده اند؛ روزانه هزاران خودرو با پوشاندن بخشی از پلاک خود وارد محدوده طرح ترافیک تهران می‌شوند و برای دوربین‌های ثبت تخلفات؛ شکلک در می‌آورند؛ آن وقت از جریمه عابرین سخن می‌گویند و رسانه‌ها هم هیجانزده؛ آن را تیتیر میکنند و پوشش می‌دهند. شخصاً با این حجم از مشکلات در موضوع راهنمایی و رانندگی؛ حجم بالای تصادفات و عدم رعایت قانون توسط رانندگان خودروهای سبک و سنگین و موتورسیکلت‌ها؛ هیچ اولویتی برای جریمه عابرین پیاده نمی‌بینیم و آن را در حد یک سوژه بامزه می‌دانیم. اگر تکنولوژی و توانمندی در اختیار هست بهتر است سراغ تخلفات ساکن از قبیل پارک دوبله در معابر اصلی و نزدیک میادین و چهارراه‌ها بروید که یکی از عوامل اصلی افزایش حجم ترافیک و آلودگی هواست یا سراغ موتورسیکلت‌هایی بروید که راکبین آنها آزادانه بدون کلاه ایمنی در پیاده‌روها؛ وحشت به جان عابران می‌اندازند. تصویرشان را دارید کدملی‌اش را هم که در سامانه دارید تازه پلاک موتورسیکلت هم دارید؛ جریمه سنگینی برایش در نظر بگیرند تا دیگر در پیاده‌رو؛ موتورسواری نکنند. در انتظار خواهیم بود تا سامانه‌ای که رییس راهنمایی و رانندگی ناجا خبر تولید آن را داده‌اند بر روی راکبین متخلف موتورسیکلت‌ها در پیاده‌روها اجرایی شود تا اثر یکباره آن را در کاهش تخلفات موتورسیکلت سوارها شاهد باشیم.

خواهش بنده خیلی ساده است به جای اینکه عابرینی که از عرض خیابان عبور می‌کنند و یا چراغ قرمز را رد میکنند را جریمه کنید فعلاً موتورسیکلت‌هایی را که به پیاده‌روها تجاوز میکنند با همین سامانه شناسایی و جریمه کنید تا کمی آرامش به پیاده‌روهای شهر تهران باز گردد.

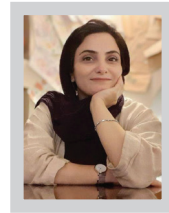
به امید شهری امن و آرام





یک جامعه‌شناس شهری با نگاهی به طرح پلیس برای جریمه عابران پیاده پاسخ داد

اصلاح رفتارهای ترافیکی چگونه محقق می‌شود؟



● آسیه اسحاقی

اخیرا بازهم موضوع جریمه کردن عابران پیاده از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی مطرح شده است. موضوعی که سابقه آن در کشور به دهه ۴۰ برمی‌گردد. آنطور که سردار سیدکمال هادیانفر -رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا- اخیرا درباره جریمه عابران پیاده توضیح داده، سامانه‌ای برای این کار طراحی شده است که پلیس می‌تواند بر اساس آن مشخصات افراد را تطبیق داده و آنها را جریمه کند. سردار هادیانفر گفته است که کد ملی و چهره افراد در اختیار پلیس راهور قرار دارد و چنانچه عابری از مسیر غیرمجاز تردد کند یا در تصادف مقصر باشد، مبلغ جریمه از حساب بانکی او کسر می‌شود. از طرفی پلیس می‌گوید مقصر یک‌پنجم تصادف‌های کشور عابران پیاده هستند که این امر اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی را برای عابران پیاده بیش از پیش ضروری می‌داند. البته قوانینی در این باره در کشور وجود داشته اما به علت نبود زیرساخت‌های لازم، اجرا نشده است و حالا بنا به گفته رئیس پلیس راهور کشور، اکنون شرایط اجرای قانون فراهم شده است و باید منتظر چگونگی اجرای آن بود. موضوعی که حسین ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس شهری نیز آن یکی از موارد برای اصلاح رفتارهای ترافیکی شهروندان می‌داند و در

پاسخ به این سوال که چرا در جامعه رعایت قوانین بر اساس فرهنگ‌سازی اتفاق نمی‌افتد و حتماً باید برای اصلاح رفتارهای ترافیکی اعمال جریمه صورت بگیرد، می‌گوید: افرادی که متخصص علوم رفتار و علم تصمیم‌گیری هستند بر روی تغییرات کوچک رفتاری کار می‌کنند و به عقیده آنها با محیطی که در آن کنش شکل می‌گیرد، می‌توان رفتار را به سمتی مایل کرد که تغییر شکل می‌گیرد. او با طرح مثالی درباره ارائه تغذیه سالم در مدارس و تعمیم آن به رفتارهای ترافیکی ادامه می‌دهد: وقتی قرار است که در مدارس غذای سالم توزیع شود، می‌توان آن را در قالب بخشنامه یا جریمه اعمال کرد اما راه دیگری هم دارد که قرار دادن غذاهای سالم در بوفه است. این روش حق انتخاب را برای دانش‌آموزان افزایش می‌دهد. این موضوع به رفتار ترافیکی شهروندان و جرایم راهنمایی و رانندگی نیز قابل تعمیم است و در واقع می‌توان گفت جریمه یکی از مصادیق رعایت نکردن قانون است و الزاماً بهترین راه حل نیست.

این جامعه‌شناس حوزه شهری همچنین معتقد است: باید بررسی کرد چرا شهروندان به قوانین راهنمایی و رانندگی توجه نمی‌کنند. این بی‌توجهی عللی دارد و اگر علل ساختاری حل نشود هر چقدر هم که جریمه تعیین شود، فایده‌ای ندارد چون در هر صورت افرادی هستند که جریمه را می‌پردازند و قانون را هم رعایت نمی‌کنند.

ایمانی جاجرمی با بیان اینکه اصلاح رفتارهای ترافیکی نیاز به برنامه‌ریزی صحیح دارد، می‌گوید: بعضی اوقات سازه‌های ترافیکی دارای اشکالاتی است به طور مثال در شهر تهران بزرگراه ستاری از وسط شهرک اکباتان عبور کرده است اما برای عبور و مرور عابران پیاده در این شهرک تدبیری اتخاذ نشده است که چگونه از فاز یک به فاز دو شهرک تردد کنند. همچنین پلیس راهور هم اجازه نداده است که خط عابرپیاده کشیده شود. در صورتی که باید چاره‌ای برای قراردادن پل عابر پیاده یا خط‌کشی عابرپیاده اندیشیده می‌شد. لذا معتقدیم در این موارد هر چقدر هم جریمه گذاشته شود، شهروندان مجبورند از این مسیر خطرناک عبور کنند.

او ادامه می‌دهد: در رفتارهای ترافیکی شهروندان، بخشی از مسایل را می‌توان با اصلاح معابر حل کرد اما مساله بعدی اشکالاتی است که در شهرسازی است به طوری که برخی کاربری‌ها نباید بدون اینکه استانداردها در آنها لحاظ شود اجازه فعالیت داشته باشند اما می‌بینیم مجتمع‌های تجاری یا حتی بیمارستان‌هایی که بهره‌برداری می‌شود بدون اینکه برای آن پارکینگ در نظر گرفته شود. این اشکالات متوجه شهرداری و افرادی دارای قدرتی است که در پروژه‌ها اعمال نفوذ می‌کنند.

این استاد دانشگاه همچنین می‌گوید که در رفتارهای ترافیکی، فقط عابر پیاده مساله نیست بلکه



عابر پیاده عنصر کوچکی از مجموعه رفتارهای ترافیکی است در حالی که در بسیاری از مواقع شهر به گونه‌ای است که عابر را به سمت بی‌قانونی می‌کشاند و محیط در این زمینه بسیار اثرگذار است. چگونه است که برخی شهروندان ایرانی که به اروپا می‌روند قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند؟ چرا در آنجا قانون‌شکنی نمی‌کنند چون در آنجا شرایط رفتار معقول فراهم است اما در کشور ما استانداردها و قواعدی که باید در شهرسازی و مهندسی ترافیک و تخصیص کاربری‌ها رعایت شود، لحاظ نشده است. بنابراین معتقدم اگر شهروندان که خودشان از این موضوع آسیب‌دیده هستند جریمه شوند، دور از انصاف است.

هر چند سهم مرگ و میر عابران پیاده از تصادفات در کشور قابل توجه است و درصد زیادی از این مرگ و میرها ناشی از بی‌توجهی عابران به قوانین راهنمایی و رانندگی است اما فارغ از اینکه طرح اعمال جریمه برای عابران پیاده چقدر می‌تواند در اصلاح رفتارهای ترافیکی اثرگذار باشد، به نظر می‌رسد تمرکز مسئولان باید بر روی فرهنگسازی از طریق آموزش باشد تا در نهایت منجر به تغییر رفتار شهروندان شود.



باید نقره داغ شویم تا بتوانیم فرهنگ بسازیم



● امان الله قرایی مقدم، جامعه شناس، مدرس دانشگاه

قانون جریمه کردن عابران پیاده به پیش از انقلاب باز می گردد از آن زمان تا به حال همچنان بسیاری از عابران پیاده هیچ توجهی به قانون مقررات راهنمایی و رانندگی ندارند و می بینیم که حتی از وسط اتوبان ها نیز تردد می کنند یا هرگز توجهی به چراغ راهنمایی و رانندگی ندارند. انگار هیچ وقت نباید پشت چراغ قرمز بایستند. جریمه در کشور ما گام اول فرهنگ سازی است. اگر بخواهیم عابران پیاده را عادت به رعایت قانون دهیم، یکی از ابزارهای آن جریمه کردن است. همانطور که زمانی که می خواستیم رانندگان از کمربند ایمنی استفاده کنند، از جریمه استفاده کردیم. چطور است که وقتی جریمه رانندگان مطرح می شود، کسی معترض نیست اما عابران پیاده در ایران حق دارند در هر جایی قدم بزنند؛ دقیقاً مانند موتورسیکلت ها که از هیچ قاعده و قانونی تبعیت نمی کنند. در بسیاری از میدان های اصلی مانند میدان انقلاب، خیابان انقلاب، جمهوری و فردوسی شاهد خواهیم بود که عابران پیاده در همه نقاط پراکنده اند. بسیاری از تصادفات نیز به دلیل همین بی توجهی عابران پیاده به قانون رخ می دهد. فرهنگ از دو طریق انتقال می شود؛ یکی از معاشرت هایی که می کنیم، گپ هایی که با هم می زنیم، از زمانی که یک



مادر با رفتارش به کودکش یاد می‌دهد، از اسمی که بر روی کودک می‌گذارد تا طریقه راه رفتن و ... و دیگری قوانین هستند که فرهنگ را ایجاد می‌کنند. این ظلم به رانندگان است که عابران از هر جایی که بخواهند عبور کنند و اگر در هر وضعیتی عابری با خودرو تصادف کند، مقصر راننده است حتی اگر آن عابر بی‌توجه به خط عابر پیاده، زیرگذر و پل عابر باشد.

از سخت‌گیری در اجرای این قانون استقبال می‌کنم و معتقدم همین سخت‌گیری‌ها باید برای موتورسیکلت‌سواران نیز اعمال شود. آمار بالای عابران پیاده و موتورسواران به دلیل همین بی‌توجهی به اعمال قانون است. این قوانین یک‌شبه ایجاد نشده، سال‌هاست که رد شده اما نسبت به اجرای آن بی‌توجهی می‌شود. این قوانین بخشی از فرهنگ شهروندی و شهرنشینی است. امیدواریم با اجرای جدی این قانون، دیگر شاهد این نباشیم که عابران پیاده در هر نقطه‌ای از خیابان که خودشان بخواهند، تردد کنند تا ما نقره‌داغ نشویم، فرهنگ‌سازی نمی‌شود.

زیر ساخت های جریمه عابران پیاده فراهم شد؛

قانونمداری بر مدار جریمه

آمار تصادفات عابران پیاده بالا است اما جالب است بدانید بسیاری از عابران پیاده زیر پل های هوایی تصادف کرده اند. کم رنگ بودن فرهنگ احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی عابران پیاده، عدم تمایل استفاده از پل های عابر پیاده از سوی برخی از شهروندان، مناسب نبود پیاده رو ها، اشغال بخشی از همین پیاده روهای باریک توسط دستفروشان و ساختمان های در حال ساخت و ... بخشی از عواملی است که کارشناسان و مسئولان ترافیکی به عنوان دلایل آمار بالای کشته شدگان عابران پیاده در تصادفات عنوان می کنند. دلایلی که بسیاری از آنها ریشه فرهنگی دارد.

طبق گزارش های سازمان جهانی بهداشت، سالانه حدود سه میلیون نفر در تصادفات جاده ای کشته می شوند یعنی در هر ۲۴ ثانیه یک نفر به دلیل حوادث رانندگی در جهان جان خود را از دست می دهند که در این بین عابران پیاده، دوچرخه سواران و موتورسیکلت سواران تقریباً نیمی از تلفات جاده ای دنیا را به خود اختصاص داده اند؛ و این آمار جای تأمل دارد.

آمارها در کشورمان هم نشان از افزایش تلفات عابران پیاده در تصادفات دارد براساس اعلام سازمان پزشکی قانونی، عابران فوت شده در حوادث رانندگی هفت ماهه سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه در سال گذشته (۲۱۲۰ نفر) ۲۰۱ درصد افزایش داشته است.

سه چهارم عابران متوفی در تصادفات مرد بوده اند. همچنین استان های تهران با ۳۱۷، خراسان رضوی با ۱۷۱ و فارس با ۱۴۹ نفر بیشترین تعداد عابران متوفی را داشته اند. بیشترین سهم تلفات عابران پیاده نسبت به کل تلفات تصادفات، مربوط به استان تهران با ۳۸۶ درصد، مازندران با ۳۵۴ درصد و گیلان با ۳۲۷ درصد بوده است. به بیان دیگر، در این سه استان، عابران پیاده بالاترین سهم را نسبت به کل تلفات تصادفات استان داشته اند.

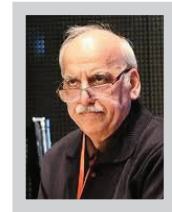


همچنین بیش از نیمی از عابران پیاده یعنی بیش از ۵۴ درصد در راه‌های درون‌شهری و کمتر از ۳۸ درصد در جاده‌های برون‌شهری، ۶.۶ درصد در راه‌های روستایی و ۱.۴ درصد در سایر راه‌ها کشته شده‌اند. از نظر سنی نیز ۴۳.۱ درصد عابران پیاده کشته شده ۶۰ سال به بالا و ۱۵.۵ درصد نیز ۱۷ سال و کمتر بوده‌اند.

در این سال‌ها بارها به نقش عابران پیاده در تصادفات و آمار بالای مرگ و میر عابران پیاده اشاره و تصمیم گرفته شده تا جرمه عابران پیاده را به عنوان ابزاری برای «توجه دادن عابران پیاده به رعایت قوانین» اجرایی کنند اما به گفته پلیس امکان اجرای قوانین مرتبط با عابران فراهم نبوده است اما روزهای پایانی خرداد ماه موضوع جرمه کردن عابران پیاده توسط راهنمایی و رانندگی دوباره مطرح شد و این بار به نظر می‌رسید ماجرا قرار است از حرف بیرون آید و به اجرا نزدیک شود. سردار سیدکمال هادیان‌فر، رئیس پلیس راهور ناجا در این زمینه گفته بود: «ما سامانه مرتبط را طراحی کرده‌ایم و کد ملی و چهره افراد را هم داریم که می‌توان بر این اساس مشخصات افراد را تطبیق داد و آنها را جرمه کرد.»

بر اساس قاعده تازه جرمه افراد پیاده، با استفاده از کد ملی افراد و سیستم شناسایی چهره که زیرساخت‌های آن در حال ایجاد است، چنانچه عابری از مسیر غیرمجاز تردد کند یا در تصادف مقصر باشد، مبلغ جرمه از حساب بانکی او کسر می‌شود.

مسیر ورود شهرداری ها به بازار سرمایه



۶۸

● حسین عبده تبریزی - اقتصاددان

رونق اقتصاد شهر و افزایش گردش مالی اقتصاد شهر، به افزایش درآمدهای شهرداری خواهد انجامید. این امر از چند منظر قابل توجه است. از سوئی، رونق اقتصاد شهر و رشد تولید ناخالص داخلی شهر، باعث افزایش مالیات ارزش افزوده و متعاقبا، افزایش درآمدهای شهرداری از این محل خواهد بود. این درآمد، در صورت فراهم کردن شرایط بهبود فضای کسب و کار شهری و سوق دادن فعالیتهای شهر به سمت فعالیتهای دانش بنیان و سبز، باعث ایجاد و گسترش درآمدهای سبز نیز خواهد شد. از طرف دیگر، رونق شهر، شرایط ایجاد فضاهای نمایشگاهی، همایش ها و ... را فراهم میسازد که می تواند بستر افزایش منابع مالی شهر و شهرداری را فراهم کند. افزایش درآمدهای شهرداری در شرایطی که اقتصاد شهرها به دلیل حاکمیت رکود بر بخش ساخت و ساز شهری به شدت آسیب دیده است؛ باید از مسیرهای نوین دنبال شود. ضرورت تامین منابع درآمدی جدید برای شهرداریها از آن رو در سالهای اخیر اهمیت پیدا کرده که روشهای سنتی درآمدزایی دیگر برای سالهای آتی نمیتواند جوابگو باشد.

تراکم فروشی در بازهای از زمان آن هم به دلیل نرخ رشد بالای جمعیت و متعاقبا افزایش چشمگیر تقاضا

برای ساخت و ساز، درآمدهای گسترده ای را عاید مدیریت شهری کرد، اما حقیقت این است که شهرها دیگر ظرفیتی را برای عرضه و عملا فضایی را برای فروش و بارگذاری ندارد. با فرو بستن نادانسته یا تعمدی چشمها نسبت به حقایق و واقعیات شهری، آستانه جمعیتپذیری و ظرفیت قابل تحمل و در تعبیر روز دنیا پایداری و تاب آوری این کلان شهرها عملا به دست فراموشی سپرده شده است. استفاده از روشهای سهلالوصول جهت کسب منابع در آمدی سالانه برای شهرها سبب شده تا طی سالهای گذشته حجم بدهی شهرداریها روبه فزونی رود. به عنوان مثال شهرداری تهران طی سالهای گذشته بیش از ۵۰ هزار میلیارد بدهی دارد این در حالی است که در هیچ یک از این سالها تلاشی برای تغییر ریل در آمدزایی نه تنها در این شهر بلکه در سایر شهرهای کشور نیز نشده است. از این رو استفاده از منابع نوین، برای تامین هزینههای اداره شهرها ضروری است. یک راه پرداخت بدهی برای شهرداریها این است که روی آن اوراق منتشر کنند، ولی باید نحوه بازپرداخت آن را مشخص کنند. به نظر میرسد بازار سرمایه و اوراق بدهی برای شهرداریها جهت تامین درآمدهای پایدار و نوین در بودجه اداره شهرها یک فرصت است. بازار سرمایه با ابزار فیوچر میتواند درآمدهای آتی شهرداریها را پیش از تحقق پرداخت کند. در این میان شهرداری هами تواند هرچه سریعتر مناسبات خود با بورس را تقویت و بدهی های گذشته خود را تسویه کنند. مسیر بازار سرمایه با ابزار اوراق بدهی برای شهرداری ها باز است و آنها می توانند از امکانات بورس به طور وسیع استفاده کنند. چرا که لازم است شهرداری ها به این سمت حرکت کرده و با بانکها تسویه کنند. شهرداری هами توانند کسانی را بیابند که برای آنها تعهد پذیره نویسی ایجاد کنند.

نکته جالب آنکه این روش در آمدزایی نوین برای شهرداریها از طریق بازار سرمایه، با ریسکپذیری پائینی است. به این معنا که نه تنها یک در آمد و منبع پایدار برای تامین بودجه اداره شهرها ایجاد میکند بلکه به دلیل ویژگی خاص این بازار، ترس از رکود و از رونق افتادن این بازار و به تبع آن کم شدن منابع در آمدی حاصل از آن همچون درآمدهای حاصل از بخش ساخت و ساز وجود ندارد. با این حال یک شرط اساسی در ورود شهرداریها به بازار سرمایه وجود دارد. شرط لازم برای این امر برخورداری از صورت های مالی شفاف است. هر شهرداری نمی تواند به صورت خودسرانه اقدام به فروش سهام در بازار بورس کند و باید ابتدا مجوز فعالیت در بازار سرمایه از طریق وزارت امور اقتصادی و دارائی، بانک مرکزی و سازمان بورس اوراق بهادار را اخذ کند. راه برای شهرداری ها به عنوان پرچمدار سیستم مدیریت شهری در ایران باز است و باید خود این نهادها برای مشارکت در بازار سرمایه و تامین مالی پروژه ها پیش قدم شوند.

زندگی در محله‌های قدیم هنوز هم جریان دارد



● فرهاد فخرآبادی

۷۰

در میان فوتبالیست‌هایی که علاوه بر فوتبال، در علم هم مسیر خوبی را پیش گرفتند و در رشته مربوط به ورزش موفق شدند، باید نام ابراهیم شکوری را در بالای لیست قرار داد. بازیکن سابق سایپا و پرسپولیس که با دو تیم سابقه قهرمانی در ایران را دارد و در همان دوران فوتبال تحصیل دانشگاهی را ادامه داد و درست در روزهایی که فوتبالش رو به پایان بود، امتحان جامع دکتری در رشته مدیریت ورزشی را با موفقیت پشت سر گذاشت و در اوج جوانی به عنوان دبیر کل فدراسیون فوتبال مطرح شد و در دوران مدیریتش در فدراسیون فوتبال، یکی از مهم‌ترین پرونده‌های تاریخ فوتبال ایران که حضور زنان در ورزشگاه بود را مدیریت کرد.

با بازیکن سابق پرسپولیس و مدیر فعلی فوتبال ایران درباره محله کودکی‌اش به گفت‌وگو نشستیم.

به عنوان اولین سوال درباره محله‌های کودکی‌ات بگو. اینکه در چه محله‌هایی بودی؟

در محله فلاح به دنیا آمدم که از محله‌های معروف تهران است، تا ۸ سالگی در فلاح بودم و بعد به امام‌زاده حسن نقل مکان کردیم. در مجموع بچه منطقه ۱۷ حساب می‌شوم و دوران کودکی و نوجوانی و تا حدودی جوانی را در همین منطقه دنبال کردیم و فوتبال و درس را در همین منطقه دنبال کردم. در بحث فوتبال کانون میثم و ابوذر وجود داشت و یک زمین خاکی معروف به اسم زمین میلان داشتیم که اکثر فوتبالیست‌های معروف مثل



رضا شاهرودی، علیرضا منصوریان و وحید هاشمیان از این زمین فوتبال شان را شروع کردند و من هم این افتخار را داشتم که در این محل به دنیا آمدم و در اینجا بزرگ شدم.

■ حس و حالت به محله قدیمی‌ات چیست؟

واقعا زندگی در محله‌های قدیم هنوز هم جریان دارد و حال و هوایش با قسمت‌های دیگر که به اصطلاح ما بچه‌های جنوب شهر به آن بالای شهر می‌گوییم کاملاً متفاوت است. در این محله‌ها همه با هم صمیمی هستند و دوستی‌ها باثبات‌تر و پایدارتر است و حال و هوای خیلی خوبی دارد. الان هم محل زندگی‌ام عوض شده به بهانه‌های مختلف مثل ماه محرم و ماه رمضان به محل قدیمی می‌روم و زندگی را کاملاً حس می‌کنم.

■ شیرین‌ترین خاطره‌ای که از محله کودکی و نوجوانی‌ات به خصوص در بحث فوتبال داری چیست؟

در بحث فوتبال بهترین خاطره ما به همان کانون میثم و ابوذر و زمین میلان بر می‌گردد. یادم می‌آید یک تیم‌هایی داشتیم که در مقطعی من در هر چهار رده نوجوانان، جوانان، امید و بزرگسالان بازی می‌کردم. یک سالی شد که از این چهار تیم‌مان، سه تیم به لیگ برتر صعود کرد. الان که آن روزها را مرور می‌کنم به خودم

می‌گویم که ما آن زمان در یک روز سه الی چهار مسابقه را بازی می‌کردیم، واقعا چقدر آن فوتبال در محله‌های کودکی‌مان لذت‌بخش بود و چقدر ما عاشق فوتبال بودیم. هر کوچه برای خودش یک تیم داشت و زمانی که مدارس تعطیل می‌شد همه مشغول فوتبال بودند و حالا از همین تیم‌ها بازیکن‌های بزرگی هم معرفی شدند که همانطور که گفتم در نسل قدیم رضا شاهرودی، جواد زرینچه، علیرضا منصوریان، وحید هاشمیان بودند و در همین نسل اخیر هم مهرداد و میلاد محمدی دو لژیونر فوتبال کشورمان را هم از همین محل داریم که با همین زمین خاکی‌ها معرفی شدند. نکته جالبی که در محله ما وجود داشت این بود که ما چپ پاها را خوب داشتیم، از رضا شاهرودی بگیریم تا میلاد محمدی و خود من همه چپ پاها را این منطقه بودیم که نسل به نسل بالا آمدیم.

■ الان که به محله قدیمی‌ات سر می‌زنی بیشترین تغییری که برایت چشمگیر شده، چیست؟

بیشتر ساختمان‌ها تغییر کرده است و یک مقدار بحث نوسازی لحاظ شده اما همان حال و هوای قدیم را دارد و رفاقت‌ها پابرجاست. زمین‌های خاکی دیگر وجود ندارد و تبدیل به چمن مصنوعی شده است. دیگر امکان این وجود ندارد که بچه‌ها به صورت رایگان از زمین خاکی استفاده کنند و باید برای استفاده از چمن مصنوعی پول پرداخت کنند.

■ خیلی کوتاه محل کودکی‌ات را تعریف کن.

محله خودمان را باید محله با معرفت‌ها بدانیم و هر جا حرف محله ما می‌شود روی مرام و لوطی‌گری حرف می‌شود. می‌توان گفت که لوطی‌گری در خون بچه‌هاست، جزء محله‌هایی است که بچه‌ها به سختی زندگی می‌کنند و موفق می‌شوند.

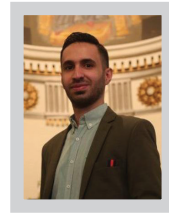
■ به عنوان سوال آخر، تاثیر محله‌ای که زندگی می‌کردی به عادت‌ها و رفتارهایت چقدر بوده است؟

قطعا خیلی تاثیرگذار بوده و ما دورانی که شکل گرفتیم را در این محله بودیم و باعث شده ما یاد بگیریم با سختی‌ها کنار بیاییم و برای رسیدن به هدف تلاش و کوشش بیشتری کنیم. بچه‌های محل ما اکثرا روی پای خودشان ایستاده‌اند و بچه‌های معتقدی هستند. شما محرم به محل ما سر بنزید کاملاً جو محرم را احساس می‌کنید.



تاثیر آلودگی هوای خوزستان بر آثار جهانی این استان بررسی نشده است

یک هوا و دو اثر تاریخی جهانی



● سجاد عسگری

۷۴

تا کنون در ایران پژوهش های دقیقی درباره خسارت های آلودگی هوا بر حدود ۳۰ هزار اثر تاریخی ثبت شده موجود در فهرست میراث فرهنگی کشور و ۱۶ اثر جهانی انجام نگرفته است چرا که با روند رو به افزایش آلودگی هوا در سال های اخیر آسیب های جدی بر آثار ملی و جهانی وارد خواهد شد. در حالی که تا کنون گمان می رفت پس از تهران، کلان شهرهایی نظیر تبریز، مشهد، اصفهان و حتی اراک بیشترین آلودگی هوا را در میان شهرهای بزرگ کشور داشته باشند اما این روزها استان خوزستان گوی سبقت را از تهران و دیگر کلان شهرها ربوده و بر اساس آخرین آمار سازمان بهداشت جهانی نخستین شهر آلوده جهان محسوب می شود. این شهر سه میلیون نفر جمعیت دارد و با میانگین ۳۷۲ واحد بر میلیون آلاینده های کوچک تر از ۱۰ میکرومتر، بارها آلوده تر از دهلی نو و پکن است که به آلودگی مشهور هستند. جنگ، یکی از دلایل آلودگی در اذهان عمومی است که مسئولان برای آلودگی هوای اهواز برمی شمردند اما دلایل دیگری هم وجود دارد. پژوهشگران کارخانجات صنایع سنگین موجود در داخل و صنایع، فلزات و اطراف شهر مثل نفت و پردازش های پتروشیمی را دلیل آلودگی می دانند و خشک شدن باتلاق ها و پروژه انتقال آب کارون را که موجب بیابان زایی می شود، سرزنش می کنند. در هر صورت آلودگی علاوه بر اینکه



Southwestern Gateway
The gate to the city of Babylon, known as the "Gate of the Gods," was one of the most important structures in the city. It was built by the Babylonians and was used for many centuries. The gate was made of brick and stone and was decorated with many reliefs and sculptures. It was one of the most famous structures in the city and was a symbol of the power of the Babylonians.

خطر مهمی برای سلامت جسمی و روانی ساکنان اهواز محسوب می شود، به مرور زمان تهدید مهمی برای آثار باستانی موجود در این شهر است که نمی توان از آن چشم پوشی کرد. انباشت آلاینده های شیمیایی از فعالیت ۱۰ میدان نفتی در اهواز و ۲۰ پتروشیمی در ماهشهر، سوخت غیراستاندارد خودروها و آتش زدن لاستیک های فرسوده در حومه اهواز، از بین رفتن نخلستان های خوزستان که سدی طبیعی در برابر ریزگردها بودند، کشت و صنعت نیشکر خوزستان، فعالیت کارخانه کرین بلک که هیچ یک استانداردها و پالایشگرهای لازم برای صدمه وارد نکردن به محیط زیست را ندارند، ساخت سد گتوند که باعث ایجاد گنبد های نمکی شده است، آتش زدن مزارع نیشکر و گندم، استفاده از سوخت های فسیلی در کارخانجاتی همچون کارخانه های نیشکر و کاغذ سازی، سرازیر شدن فاضلاب های شهری و صنعتی به رودخانه ها و آلوده شدن آب و باران های اسیدی؛ همگی از عوامل آلودگی هوا و آب در خوزستان هستند که به آثار جهانی در اهواز آسیب می زند.

خوزستان نخستین استان کشور است که دو اثر جهانی را به خود اختصاص داده، معبد چغازنبیل به عنوان نخستین اثر ثبت جهانی ایران که به همراه تخت جمشید و میدان نقش جهان در اردیبهشت ۱۳۵۸ ثبت شد و سازه های آبی و تاریخی شوشتر که در تیرماه ۱۳۸۸ به عنوان دهمین اثر جهانی ایران در فهرست میراث جهانی یونسکو قرار گرفته است. این آثار هر کدام به نوعی در معرض تخریب بر اثر یکی از آلودگی های اهواز را دارند.

این در حالی است که طبق ماده ۱۱ بند ۴ کنواسیون میراث جهانی مصوب ژانویه ۲۰۰۸، اگر اثری جهانی در معرض خطر مشخص و خاص باشد که عملیات اساسی برای حفاظت از اثر لازم داشته باشد، کمیته می تواند نسبت به ثبت اثر در فهرست میراث در خطر جهانی در خطر اقدام کند. طبق این مصوبه یونسکو معیارهای ثبت آثار در فهرست میراث در خطر جهانی برای آثار فرهنگی بر اساس خطر قطعی و احتمالی دسته بندی می شود. فرسایش شدید مصالح، فرسایش شدید سازه اثر و یا تزئینات آن، فرسایش شدید یکدستی معماری و شهرسازی، فرسایش شدید فضای شهری و روستایی یا محیط طبیعی از جمله خطرات قطعی و تاثیر تهدید کننده پروژه های طرح های منطقه ای و شهری و تغییرات تدریجی به دلیل عوامل جغرافیایی، اقلیمی یا سایر عوامل محیطی از جمله خطرات احتمالی قرار گرفتن یک اثر در فهرست میراث در خطر جهانی است. حال بر اساس تعریف های کمیته میراث جهانی یونسکو معبد چغازنبیل و سازه های آبی شوشتر هر دو



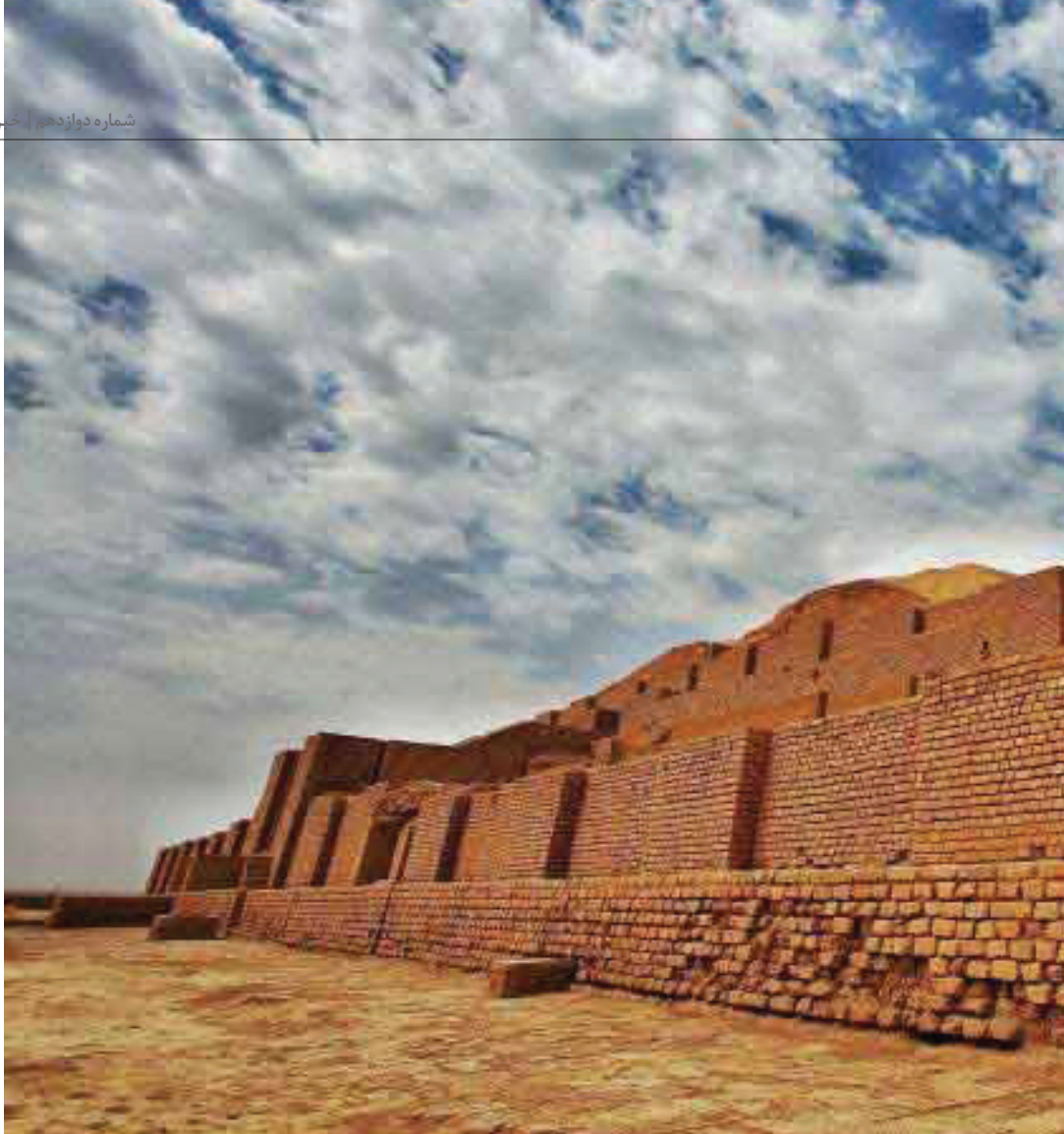
در معرض خطرات قطعی و احتمالی فوق الذکر قرار دارند که اگر به این خطرات از سوی سازمان میراث فرهنگی رسیدگی نشود، به احتمال زیاد کمیته میراث جهانی این آثار را در فهرست میراث در خطر جهانی قرار خواهد داد. این اقدام باعث سلب شدن اطمینان یونسکو از ثبت آثار جهانی و نحوه حفاظت آثار جهانی در ایران می شود و ممکن است در دراز مدت تاثیرات منفی نسبت به ثبت آثار جهانی در ایران بگذارد. از سویی در صورت رسیدگی نکردن مسئولان ایرانی به موارد فوق ، خطر حذف این آثار از فهرست میراث جهانی نیز قرار دارد.

ریزگردها و بادهای علیه آثار جهانی اهواز

سجاد پاک گوهر، مدیر کل اداره میراث فرهنگی خرمشهر و مسئول سابق پژوهش پایگاه ثبت جهانی چغازنبیل در باره با تاثیر آلاینده های فسیلی بر این اثر جهانی می گوید: معبد چغازنبیل به دلیل قرار گرفتن در شمال استان اهواز و دور بودن از پالایشگاه نفتی و گازی، از آسیب های سوخت های فسیلی دور است . بیشتر این پالایشگاه ها در جنوب اهواز قرار دارند و تا کنون بر اساس پژوهش ها، آسیبی که تحت تاثیر آلاینده های پالایشگاه ها بر روی این اثر جهانی باشد، دیده نشده است .



او آلاینده های پیرامون چغازنبیل را آلاینده هایی همچون آتش زدن مزارع نیشکر ، گندم و استفاده کارخانجات آجرپزی از سوخت های فسیلی و تاثیر آنها روی این اثر جهانی می داند و می گوید: در گذشته مزارع نیشکر و گندم کنار معبد چغازنبیل را به آتش می کشیدند که ممکن بود در دراز مدت تاثیر منفی روی اثر بگذارد که با مکاتبات صورت گرفته با اداره جهاد کشاورزی استان از این اقدام و آسیب به این اثر جهانی جلوگیری شد. از سویی دیگر در عرصه و حریم این اثر جهانی کوره آجرپزی وجود ندارد اما در فاصله ۴۰ کیلومتری آن، کوره های آجرپزی وجود دارند که در گذشته از سوخت های فسیلی استفاده می کردند که آنها هم با مکاتبات اداره کل میراث فرهنگی خوزستان و پایگاه جهانی چغازنبیل با اداره های مسئول ، سوخت های گازی جایگزین سوخت های فسیلی در این کوره ها شدند



تا از آسیب های احتمالی جلوگیری شود.

مسئول سابق پژوهش پایگاه ثبت جهانی چغازنبیل معتقد است باران و ابرهای اسیدی یک پدیده نوظهور است و نیازمند مطالعه جدی روی این موضوع است و اگر این پدیده افزایش پیدا کند، حتی با وجود فاصله چغازنبیل از مرکز ابرها و باران های اسیدی به دلیل انتقال ابرهای اسیدی توسط بادهای به این منطقه در دراز مدت بر این سازه جهانی تاثیر منفی خواهد گذاشت.

حتی بادهای نیز جزء عوامل طبیعی هستند که روی آثار تاریخی تاثیر منفی می گذارند. در بعضی از محوطه های تاریخی سعی شده تا با قرار دادن موانع، جلوی برخورد باد با آثار تاریخی گرفته شود و یا مسیر باد را تغییر دهند تا از فرسایش آثار تاریخی در اثر برخورد باد، جلوگیری کنند.

این پژوهشگر در این رابطه توضیح می دهد: بادهای به صورت طبیعی تاثیر منفی روی آثار تاریخی می گذارند. جبهه شرقی چغازنبیل در جهت باد قرار دارد و این باد به صورت «سند بلاست» عمل می کند و بنا را در معرض آسیب قرار می دهد. از سویی دیگر پدیده ریزگردها که حدود ۶ سال است در اهواز به وجود آمده، نیز همچون باد بر این آثار تاثیر می گذارد و اگر از این پدیده نوظهور جلوگیری نشود، قطعاً تاثیر بدی روی آثار تاریخی ثبت شده در فهرست ملی و جهانی اهواز خواهد داشت.

به گفته او یکی از اقدامات موثر در جلوگیری از تاثیر بادهای، ریزگردها و باران ها، استفاده از محلول های استحکام بخش است که به صورت یک لایه یک میلی متری روی آثار تاریخی قرار می گیرند و در رنگ و بوی آثار نیز تغییری ایجاد نمی کنند و این اقدام باعث می شود تا از تخریب آثار جلوگیری شود.

این کارشناس مرمت می گوید: در سایت های تاریخی آن چنان باید و شاید نمی توان دخالت کرد اما با استفاده از محلول های استحکام بخش به صورت آزمایشی و در یک مقطع زمانی چهار ساله در یک منطقه مشخص در چغازنبیل توانستیم آثار تاریخی را در برابر باران، رطوبت و تاثیر بادهای و ریزگردها محافظت کنیم؛ با مثبت بودن این آزمایش، این اقدام را روی دیگر آثار تاریخی موجود و نیاز به حفاظت در این سایت جهانی همچون کتبییه ها، تکرار خواهیم کرد.

وی یادآور شد: یکی از آسیب های جدی که منطقه چغازنبیل با آن رو به رو است، وجود رودخانه در دو کیلومتری این اثر است که باعث می شود رطوبت به این معبد تاریخی وارد شود و بر این رطوبت، نمک آب وارد آجرها و جرز دیوارها می شود و خوردگی ایجاد می کند که با محلول های استحکام بخش، درصد رفع آن هستیم.

■ برداشت سبز در مزارع نیشکر

نعمت اله جعفر زاده، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه جندی شاپور اهواز درباره تاثیر آلاینده ها روی آثار جهانی اهواز می گوید: معبد چغازنبیل و سازه های آبی شوشتر هر دو به دلیل قرار گرفتن در جنوب خوزستان که مرکز آلاینده های فسیلی استان است، از طریق آلاینده های فسیلی تهدید می شوند ولی تا کنون در این زمینه از سوی ارگان ذیربط مطالعه ای صورت نگرفته است.

این دکترای مهندسی بهداشت محیط اظهار می کند: در کنار هر دو اثر جهانی خوزستان مزارع نیشکر و گندم و کارخانه ها قرار دارند که خوشبختانه مزارع به جای آتش زدن به سمت برداشت سبز رفته اند. از سویی دیگر کارخانه ها نیز کمتر از سوخت های فسیلی استفاده می کنند و سوخت های گازی را جایگزین کرده اند.

به اعتقاد او، اندازه گیری و گزارش های منتشر شده سازمان محیط زیست در دو باران اخیر اهواز دلیلی



بر اسیدی بودن باران های این منطقه را نشان نمی دهد و در این روزها PH آب باران بالا نبوده است اما تنها نمی توان به PH آب اکتفا کرد و باید یک سال آبی را بررسی کرد تا بتوان به صورت درست و دقیق گفت که باران های اهواز اسیدی است و اگر این موضوع به اثبات برسد، قطعاً تأثیرات منفی و مخربی روی آثار تاریخی می گذارد.

عضو هیئت مدیره انجمن علمی بهداشت محیط ایران معتقد است: یکی از مهم ترین عواملی که به صورت یک آلودگی و معضل در سال های اخیر در استان اهواز دیده شده و تأثر منفی آن روی آثار تاریخی در پژوهش های جهانی به اثبات رسیده، ریزگردها هستند. ریزگردها به دلیل اینکه معلق هستند و با آثار برخورد دارند، مطالعات و پژوهش ها نشان می دهد که بر آثار تاریخی تأثیر فرسایشی دارند. متأسفانه در این زمینه هم کار مطالعاتی انجام نگرفته است.

به گفته جعفرزاده دو مطالعه اساسی باید درباره تأثیر عوامل محیطی بر آثار جهانی خوزستان صورت گیرد. در ابتدا باید کیفیت بارش باران در طول یک دوره یکساله در مناطق که آثار جهانی دارند، بررسی شود تا از تأثیر باران و بویژه باران های اسیدی روی سازه های جهانی مطلع شویم و از دیگر سو باید به وسیله روش هایی همچون مطالعات ساکن با استفاده از صفحات حساس، میزان فرسایش احتمالی برخورد ذرات ریزگردها را به دست آورد تا با توجه به ابعاد ساختمان بتوان تأثیرات فیزیکی و شیمیایی باران های اسیدی و ریزگردها را روی دو اثر جهانی چغازنبیل و سازه های آبی شوستر به دست آورد. این کارشناس محیط زیست یاد آور می شود: برای جلوگیری از تأثیر عوامل ذکر شده مخرب بر روی آثار جهانی اهواز دو راه حل پیشگیرانه و تدافعی وجود دارد. در راه حل پیشگیرانه باید کاری کنیم تا منبع آلودگی هوا به حداقل برسد. این اقدام یک برنامه دراز مدت است و در این فاصله باید راه های

حفاظت از آثار صورت گیرد. در روش تدافعی نیز باید طرح جامع کاهش آلودگی هوای اهواز عملیاتی شود. این طرح نخستین طرح جامع کاهش آلودگی هوای ایران است.

■ نمک بر به سازه های آبی شوره انداخت

اما وضع سازه های آبی شوستر، دیگر اثر جهانی خوزستان نیز زیاد مناسب نیست. آب آلوده این اثر را تهدید می کند. در همین رابطه علی محمد چهارمحالی رئیس اداره میراث فرهنگی شوستر و کارشناس سابق حفاظت و مرمت سازه های آبی و تاریخی شوستر در باره تاثیر آلودگی های محیطی روی این اثر جهانی می گوید: آلودگی آب مهم ترین معضل پیش روی این اثر است. امروزه حجم زیادی از فاضلاب های شهری و صنعتی وارد رودخانه های همجوار سازه های آبی شوستر می شود که این موضوع باعث خوردگی مصالح، ملات ها و سنگ ها می شود.

وی ضمن انتقاد از بالا رفتن درصد نمک آب رودخانه های منتهی به این اثر جهانی به خاطر سد کارون، افزود: درصد املاح نمکی آب از حد نرمال خود بالاتر رفته است و در بدنه ها، دیوارها و کنار های این اثر جهانی به وضوح نمک دیده می شود. نمک یک ماده خورنده و آسیب زاست که به عمق یک اثر تاریخی رسوخ می کند و باعث آسیب و فرسودگی خشت، گل و آجر در کوتاه مدت می شود.

سازه های آبی شوستر امروزه با معضل نامتعادل بودن میزان سطح آب رودخانه و در نتیجه خشک و تر شدن های ناگهانی رو به رو است. هم اکنون بدنه های سازه های آبی به دلیل خشکسالی، خشک شده و رطوبت نامتناسب، باعث از هم گسیخته شدن ملات سازه های آبی شده و چون این سازه هزاران سال است که به محیط آبی عادت کرده و در کنار آب رودخانه ساخته شده است، قطعاً خشک شدن و پائین آمدن حجم آب می تواند به ساختار این اثر ضربه و باعث فرسایش شدید مصالح این اثر جهانی شود.

این کارشناس مرمت بیان می کند: آلودگی رودخانه، جاری شدن فاضلاب ها در رودخانه های همجوار سازه آبی شوستر، بالا رفتن درصد نمک، فرایند نامتناسب تر و خشک شدن سنگ و ملات های سازه آبی شوستر از جمله عوامل آسیب پذیر به دهمین اثر ثبت جهانی ایران در یونسکو است.

بر اساس کنواسیون های جهانی، آثار جهانی آبی دارای حق آب هستند و هر سازه آبی که در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شده است و نیاز به آب برای حفظ و بقاء داشته باشد؛ باید دولت ها متناسب به اثر تاریخی به آن آب دهند ولی این اتفاق تاکنون در مورد اثر جهانی سازه آبی شوستر صورت نگرفته است و با کم شدن حجم آب رودخانه هایی که به این اثر جهانی سرایز می شود، قطعاً در چند سال اخیر سازه آبی شوستر با معضل جدی فرسایش شدید مصالح رو به رو خواهد شد.



