

تنه‌رگاه

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

شماره پانزدهم | خبرگزاری ایمن

گفتگوی شهرگاه با الهام فخاری عضو شورای شهر تهران

اکسیری به نام شهر شاد

تاکسی هوایی
۱,۵ تریلیون
دلاری!

رفت و آمد در
کدام نقاط جهان
خرج ندارد؟!!

رویای
برقی شدن
حمل و نقل



شهرگاه

نشریه افکار و عمل تخصصی مدیریت شهری
شماره پانزدهم | خرداد ۱۴۰۳

گفتگوی شهرگاه با الهام سجادی، عضو شورای شهر تهران

اکسیری به نام شهرشاد

تاکسی هوایی
۱.۵ تریلیون
دلاری

رفت و آمد در
کدام نقاط جهان
خرج ندارد؟

روای
برقی شدن
حمل و نقل

ماهنامه شهرگاه

نشریه تخصصی مدیریت شهری

وابسته به خبرگزاری ایمن

مدیر مسئول: ایمان حجتی

سر دبیر ارشد: زهرا محمدی

سر دبیر: نورا حسینی

صفحه آرایی: سید مهدی رضوی

عکس روی جلد: محسن هیتیان

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

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

مهدی مرتضویان، سوگل دانایی، رسول فروغ فرد، سجاد عسگری،

شیمیا نصیری، سوگل دانایی، علی یگانه نسب

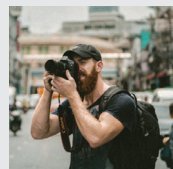
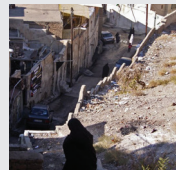
آدرس: اصفهان - میدان لاله - کنسروی اتوبان فرودگاه - جنب پست

مجتمع فرهنگی مطبوعاتی شهرداری اصفهان - طبقه چهارم

تلفن: ۸ - ۳۵۵۴۴۱۱۲ - ۰۳۱

تمامی حقوق مادی و معنوی متعلق به خبرگزاری ایمن است

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

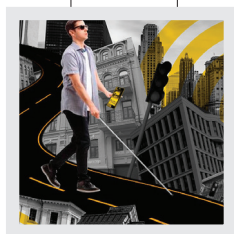


نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

تنهرگاه

شماره پانزدهم | خبرگزاری ایمنّا

فهرست



۲۰ شهری برای همه...



۷۸ اصفهان در ۱۰ برداشت

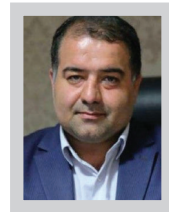


۶۰ حمل و نقل رایگان در بیش از ۱۰۰ شهر دنیا



۶ بودجه ریزی در سایه کرونا

بودجه‌ریزی در سایه کرونا



● دکتر مجید فراهانی

عضو و رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای اسلامی شهر تهران

همه‌گیری کووید - ۱۹ اثرات مستقیم و غیرمستقیمی بر منابع و مصارف بودجه سال ۱۳۹۹ دولت و شهرداری تهران داشته است. با توجه به تداوم شرایط ناشی از همه‌گیری، در پیش بودن تدوین و ارائه لایحه بودجه سال ۱۴۰۰، ضروری است بودجه‌ریزی در سایه کرونا، به عنوان وجه تمایز بودجه سال ۱۴۰۰ با بودجه سال‌های گذشته مورد توجه قرار گیرد. بدیهی است غفلت از این مهم در فرآیند بودجه‌ریزی سبب خواهد شد تا غافلان با چوب بودجه از رؤیایپردازی بیدار شوند.

مجید فراهانی، رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای اسلامی شهر تهران در این یادداشت به تشریح الزامات بودجه‌ریزی در دوران شیوع کرونا و اولویت‌های شورای اسلامی شهر تهران در تدوین بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران پرداخته است.

نااطمینانی در مورد چشم‌انداز اقتصادی در پس‌اقرنطینه و تعطیلی کسب‌وکارها در کنار شوک مالی گسترده ناشی از کرونا، در اقتصادهای دارای منابع طبیعی غنی که کاهش قیمت کالاها در آنها اثرگذارتر بوده، شدت بیشتری را نشان می‌دهد. در نتیجه، تدوین بودجه ۱۴۰۰ بررسی چهار مورد ذیل را می‌طلبد:

- ارزیابی تأثیر نامشخص بحران کووید - ۱۹ بر اقتصاد و موقعیت مالی و بودجه‌ای دولت
- لزوم ارزیابی موقعیت مالی و بودجه‌ای دولت به منظور ادامه مخارج ضروری و انجام اقدامات مربوط به





تعیین اولویت‌های احیاء

- ارزیابی نیازهای مالی دولت

- افزایش شفافیت و پاسخگویی بودجه با اطلاع‌رسانی مناسب در خصوص هزینه‌کردهای مرتبط با کووید - ۱۹ که شامل اقدامات خارج از بودجه می‌شود.

علاوه بر این، برای استفاده از ابزارهای مختلف مدیریت مخارج بخش عمومی در هر مرحله از تدوین بودجه باید به اصولی توجه نمود. اصول یا پیام‌هایی که در هر مرحله از بودجه‌نویسی در دوران شیوع کرونا باید به آن توجه کرد عبارتست از:

- ۱- مرحله «کلیات»: در این مرحله انجام اصلاحات در تمهیدات نهادی و فرآیندها باید در راستای مدیریت محدودیت‌های فاصله اجتماعی ناشی از کرونا و افزایش هدایت راهبردی مورد توجه قرار گیرد.
- ۲- مرحله «تدوین استراتژی» به تجدیدنظر در چارچوب اقتصاد کلان در راستای در نظر گرفتن تأثیر بحران و اقدامات مرتبط با کووید-۱۹، به‌روزرسانی مکرر پیش‌بینی‌ها و تلاش برای ارائه استراتژی بودجه‌ای معتبر که بر اهداف بودجه‌ای اصلاح شده برای میان‌مدت متمرکز شده باشد، می‌پردازد.

۳- مرحله «هدایت بودجه» یا رایزنی و مذاکره، مهم‌ترین مرحله در فراگرد تدوین بودجه به شمار می‌رود. - برقراری ارتباط سریع و شفاف با وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط با بحث بودجه از طریق بخشنامه‌های بودجه در خصوص مخارج اولویت‌دار و نیازهای مربوط به تخصیص مجدد آن

- کوشش بیش از حد معمول برای تنظیم مبنای بودجه که مستلزم تعامل گسترده با وزارتخانه‌های ذی‌ربط در خصوص مبنای بودجه و در نظر گرفتن هزینه‌های مستمر ناشی از سیاست‌های جدید مربوط به کووید-۱۹ و تأثیر بحران سلامت است.

- افزایش انعطاف‌پذیری و چابکی در بودجه به گونه‌ای که نیازهای مدیران اجرایی برای پاسخگویی به شرایط بحران کرونا و اعمال نظارت‌های قانونی میسر باشد.

- تدوین برنامه بودجه با در نظر گرفتن نظارت و کنترل دقیق‌تر اجرای بودجه

چهارمین مرحله «تدوین سند نهایی و تصویب قانونی» به استفاده از اسناد بودجه در راستای شفافیت‌بخشی به تصویر پیچیده بودجه و تقویت اعتمادسازی به استراتژی‌های مالی، اقتصادی و اجتماعی دولت اختصاص دارد. بنابراین اگر بودجه‌ریزی سال ۱۴۰۰ در دولت و شهرداری مورد توجه قرار گیرد، می‌توانیم شاهد تدوین، تصویب و اجرای بودجه برای پاسخگویی به نیازهای کشور و شهر در دوران همه‌گیری کرونا باشیم. در بخش دیگری از این یادداشت آمده است: بودجه دربردارنده برنامه‌های ما برای دستیابی به اهداف به همراه پیش‌بینی مالی مورد نیاز در دستیابی به آن است. بنابراین ما در سال ۱۴۰۰ به عنوان سال سوم اجرای برنامه پنج ساله سوم توسعه شهر تهران، نیازمند توجه به تکالیف مقرر برای اجرا در این سال هستیم. اولویت‌های تدوین بودجه ۱۴۰۰ شهرداری تهران با توجه و تأکید بر ارتقاء و بهبود تاب‌آوری شهر در برابر خطرات ناشی از بحران‌های طبیعی، شیوع و همه‌گیری کرونا و کاهش آسیب‌های اجتماعی، ارائه خدمات پایدار و باکیفیت به منظور نگهداشت شهر و تأمین نیازهای شهروندان همچون هوشمندسازی، اصلاح فرآیندها و بهبود روش‌ها خواهد بود.

همچنین توجه به عدالت در توزیع منابع و مناطق و محلات کمتر توسعه یافته، جهت‌دهی به منابع برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام شهری اولویت‌دار، بهبود کیفیت زندگی شهروندان از طریق توجه به توسعه محلی با اجرای پروژه‌های محلی به منظور رفع مشکلات محلات، به عنوان محورهای اساسی بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران، تهیه و تقدیم هیئت رئیسه شورا شد.

مطمئنانه تهیه و تدوین بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران کار و توجه بیشتری را می‌طلبد، زیرا حق شهروندان تهرانی است که بودجه شهرشان دقیق، قابل تحقق، دربرگیرنده و پاسخ‌دهنده نیازها و مطالباتشان در شرایط ناشی از همه‌گیری کرونا و شرایط پسا کرونا باشد.



● آسیه اسحاقی

از تاکسی‌های یورو ۵ چه خبر؟

بالاخره بعد از مدت‌ها کش‌وقوس برای ارتقای سطح استاندارد آلاینده‌گی ناوگان تاکسیرانی کشور، طرح نوسازی تاکسی‌ها با استاندارد یورو ۵ امکان‌پذیر شد و در دستور کار متولیان قرار گرفت؛ این طرح در نیمه دوم آبان ماه کلید خورده است. بر اساس قانون هوای پاک قرار بود از ابتدای سال ۹۸ فروش خودروهای یورو ۴ ممنوع شود و خودروسازان پیش از اقدام به فروش، نسبت به دریافت مجوزهای آلاینده‌گی و استانداردهای یورو ۵ اقدام کنند اما بنابر درخواست آنها، اجرای این قانون تا سال ۹۹ به تعویق افتاد و در نهایت دولت با شماره‌گذاری خودروهای یورو ۴ موافقت کرد. بر این اساس مقرر شد با موافقت سازمان محیط‌زیست، ۵ هزار تاکسی نو یورو ۴ شماره‌گذاری شود.

این در حالی است که بنا به گفته مسئولان، در حال حاضر از ۳۱۸ هزار دستگاه تاکسی فعال در کشور، ۱۹۲ هزار تاکسی فرسوده است که این میزان فرسودگی ناوگان تاکسیرانی در سال آینده به ۲۴۲ هزار دستگاه خواهد رسید، بنابراین باید در خصوص نوسازی ناوگان تاکسیرانی، عزم ملی صورت گیرد.



مصوباتی از جمله ارتقای سطح آلاینده‌ها از یورو ۴ به یورو ۵ وجود دارد، اما نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی، کاری فراسازمانی است و باید با همکاری چندین سازمان شکل گیرد. چنین فرآیندی مستلزم ارائه تسهیلات از سوی بانک‌ها و تأمین خودرو از سوی خودروسازان خواهد بود؛ سپس اسقاط توسط ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت کشور، انجام و به کاهش انباشت فرسودگی ناوگان تاکسیرانی منجر شود.

طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی از سال ۱۳۹۴ آغاز شد، اما به دلایلی از جمله نبود قطعات خودرو، گرانی قیمت، بالا رفتن قیمت ارز و عمل نکردن خودروسازان به تعهدات خود، فرایند نوسازی ناوگان تاکسیرانی متوقف شد، البته بیش از ۷۰ هزار تاکسی فرسوده نوسازی شده اما به دنبال این توقف، با همکاری سازمان محیط‌زیست بیش از ۴ هزار و ۶۰۰ دستگاه تاکسی فرسوده با استاندارد یورو ۴ شماره‌گذاری و تحویل متقاضیان شد. قرار است از این پس ادامه نوسازی ناوگان تاکسیرانی با استاندارد

یورو ۵ انجام شود.

مرتضی ضامنی مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی کشور در گفت‌وگو با «شهرگاه» در این رابطه می‌گوید: طبق آیین‌نامه قانون هوای پاک، خودروساز از ابتدای امسال می‌بایست سطح استاندارد آلایندگی را از یورو ۴ به یورو ۵ افزایش می‌داد اما از آنجا که خودروهایی که در حوزه تاکسیرانی تولید شده بود، استاندارد یورو ۴ داشتند مشکلاتی، ایجاد و با شماره‌گذاری این خودروها مخالفت شد. او می‌افزاید: در پی مشکلاتی که به دنبال عدم شماره‌گذاری تاکسی‌ها پیش آمد، موضوع را به دولت گزارش دادیم و درخواست کردیم برای شماره‌گذاری تعدادی از خودروهایی که با کاربری تاکسی تولید شده بودند، مجوزهای لازم صادرشود تا اجازه داشته باشیم تاکسی‌های یورو ۴، شماره‌گذاری و به مالکان تحویل داده شود.

ضامنی با اشاره به اینکه طبق مصوبه اعلامی دولت در پایان شهریورماه، قرار شد به ۵ هزار دستگاه خودرو با استاندارد یورو ۴ مجوز شماره‌گذاری داده شود، می‌گوید: قرار شد تا پایان مهرماه شماره‌گذاری این خودروها با سطح آلایندگی یورو ۴ انجام شود که این اتفاق صورت گرفت و تعداد ۴ هزار و ۹۳۰ دستگاه خودروی تاکسی در طرح نوسازی ناوگان تاکسیرانی، نوسازی شد. در این راستا با هماهنگی‌های لازم، فرآیند تحویل خودروی گروهی از تاکسیران‌ها که پیش از سال ۹۹ ثبت‌نام و تکمیل وجه کرده بودند، انجام شد. بخش زیادی از این خودروها به متقاضیان تحویل داده شد و تعداد اندکی از آنها باقی ماند که فرآیند تحویل آنها نیز در حال انجام است.

او ادامه می‌دهد: از ابتدای آبان ماه مقرر شد تاکسی‌ها با سطح آلایندگی یورو ۵ توسط خودروساز تولید شود که با رایزنی‌های صورت گرفته، این فرایند هم انجام شد، خودروی سمند و پژو ۴۰۵ این استانداردها را اخذ کردند و اکنون فرایند نوسازی با استاندارد یورو ۵ نیز آغاز شده است.

ضامنی با تأکید بر اینکه فرایند نوسازی متوقف نشده است، می‌افزاید: این طرح متوقف نشده و فرایند نوسازی ادامه دارد، ۵ هزار خودرو در مرحله تحویل است و به محض آنکه خودروساز اعلام کند قابلیت تحویل تاکسی‌ها را دارد، فرایند بررسی درخواست تاکسیران‌ها نیز مجدداً انجام می‌شود. مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی کشور درباره ارائه تسهیلات به مالکان تاکسی‌ها در طرح نوسازی تاکسی‌ها با استاندارد یورو ۵ نیز تأکید می‌کند که در این طرح تسهیلاتی ارائه نشده و پرداخت‌ها به صورت نقدی انجام می‌شود، البته موضوع نوسازی فقط به تولید و شماره‌گذاری خودرو مربوط نمی‌شود چرا که قیمت خودرو و تسهیلات در به سرانجام رسیدن این مسئله مؤثر هستند. این در حالی است که شهرداری‌های برخی شهرها از جمله اصفهان، تهران و مشهد به این مسئله ورود پیدا



کردند و تسهیلاتی را هم در این حوزه تخصیص می‌دهند، ضمن اینکه ما پیگیر هستیم که در صورت نهایی شدن اقدامات، برای بقیه شهرها نیز این تسهیلات ادامه داشته باشد. او با اشاره به وعده خودروسازان برای تأمین ۴۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان امسال می‌گوید: نباید فراموش کرد که تأمین این تعداد خودرو منوط به توان رانندگان برای تعویض خودروهای خود با خودروهای نو است چرا که با افزایش قیمت‌ها، توان رانندگان برای نوسازی کاهش می‌یابد و در این بخش نیاز به حمایت‌های لازم است. بنابراین ضروری است که تاکسی‌های یورو ۵ با قیمت معقول به رانندگان عرضه شود که رانندگان مشارکت بیشتری در طرح تعویض خودروهای «فرسوده» با «نو» داشته باشند.

حاشیه‌نشینان را به رسمیت بشناسید

جمع‌آوری حاشیه‌نشینی در سه سال؛ عملیات غیر ممکن!

۱۴

گرچه چندی پیش وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد که امیدوار است موضوع حاشیه‌نشینی با اجرای طرح‌هایی همچون «مسکن ملی» ظرف ۳ سال جمع‌آوری شود، اما بسیاری از کارشناسان شهری بر این باورند که چنین اظهاراتی غیرممکن است، چرا که باید حاشیه‌نشینی را به رسمیت شناخت و به آنها احترام اجتماعی داد. این کارشناسان معتقدند که باید با ارائه خدمات اولیه شهری و احترام، وضعیت این بخش از شهر را سروسامان داد؛ همانطور که در کل دنیا حاشیه‌نشینی بخشی از جامعه شهری محسوب می‌شود.

گیتی اعتماد کارشناس شهرسازی و معماری در گفت‌وگو با «شهرگاه» موضوع جمع‌آوری حاشیه‌نشینی ظرف ۳ سال را امری غیرممکن دانست و گفت: در مورد حاشیه‌نشینی یا سکونتگاه‌های غیررسمی همانند خاک سفید، گروهی هستند که بدون کمک دولت، سرپناهی را برای خودشان تأمین کرده و دولت نه تنها به آنها کمکی نمی‌کند، بلکه گاهی چوب لای چرخ حاشیه‌نشینان می‌گذارد. او در ادامه اضافه کرد: دولت می‌تواند به این بخش از جامعه شهری خدمات‌رسانی کرده و سکونتگاه‌های غیررسمی را جمع‌وجور کند، اما متأسفانه هر زمانی که دولت در این امر مداخله کرده، وضعیت را بدتر کرده است.

این کارشناس شهرسازی و معماری با اشاره به اینکه طرح‌هایی همچون «مسکن مهر» یا «مسکن ملی»

طرح‌های قابل قبولی نیست، اظهار کرد: دولت در بحث مسکن مهر برای گروه‌های خیلی پایین هیچ کاری نتوانست انجام دهد، چرا که این گروه‌ها پول اولیه برای ثبت‌نام در مسکن مهر را نداشتند. ضمن آنکه مسکن مهر فاقد کیفیت در مناطق کاملاً دورافتاده احداث شد که هیچ‌گونه خدماتی نداشت و تقریباً زندگی در آن غیرممکن بود. مناطقی همانند شهر پردیس یا پرند، بیشتر برای قشر متوسط بود. اعتماد در پاسخ به این سؤال که آیا مشکل بخش حاشیه‌نشینی شهرها صرفاً بحث مسکن است یا مشکلات دیگری هم دارند؟ گفت: با قاطعیت می‌توان گفت که صرفاً بحث مسکن نیست. اگر مردم دارای شغل و درآمد مناسب باشند، نیازی نیست که دولت به دنبال تهیه مسکن برای بخشی از جامعه باشد. در حال حاضر حتی طبقه متوسط هم با مشکلات جدی اقتصادی مواجه هستند تا جایی که دور از انتظار نیست اگر بگوییم قشر متوسط هم فاصله‌ای با حاشیه‌نشینی ندارند و دولت حتی برای این قشر هم نتوانسته کاری انجام دهد.

او با اشاره به سیاست‌های حوزه مسکن در کشورهای کمونیستی مانند چین، کوبا و کشورهای تقریباً آزاد همچون اتریش و انگلیس، تصریح کرد: به عنوان مثال کشورهایی چون اتریش و انگلیس یکسری خانه‌های ارزان قیمت دارند که پس از جنگ جهانی دوم ساخته شد و با قیمت خیلی پایین به اقشار ضعیف همانند مادران سرپرست خانوار که تعدادشان هم زیاد است، اختصاص داده شد. این در حالی است که برخی افراد بیکار حتی اجاره نمی‌دهند. همچنین در کشور کوبا دو نسل در یک خانه زندگی می‌کنند گرچه شرایط سختی است اما در این کشورها تقریباً کسی بدون خانه نیست. در کشور ما حتی طبقه متوسط هم مشکل مسکن دارند، تا جایی که یکی از دلایل عدم ازدواج جوانان، مشکل مسکن است، بنابراین تنها حاشیه‌نشینان نیستند که مشکل مسکن دارند.

ساکنان کلانشهرها به دو دسته «شهروند» و «شهرنشین» تقسیم می‌شوند

سیدرضا حسینی لاهیجی استاد دانشگاه و مشاور زیباسازی و مدیریت شهری در پاسخ به این سؤال «شهرگاه» که آیا مشکل حاشیه‌نشین‌ها تنها مسئله مسکن است؟ گفت: با مطالعه شهرهای موفق دنیا به این نتیجه می‌رسیم که حاشیه‌نشینی همانند ایران ندارند و موضوع حاشیه‌نشینی به شکلی که امروزه در کشورهای جهان سوم باب شده، در بسیاری از شهرهای موفق دنیا وجود ندارد. مشاور زیباسازی و مدیریت شهری با تأکید بر اینکه «حاشیه‌نشینی» نام مؤدبانه «حلبی‌آباد» بوده و درواقع «انقلاب» شد که حلبی‌آباد سروسامان یابد، تأکید کرد: قرار بود حاشیه‌نشینان هم شهروند باشند و دلشان برای شهرسازی بسوزد. در حال حاضر افرادی که در شهرها زندگی می‌کنند به دو دسته «شهروند» و «شهرنشین» تقسیم می‌شوند. بسیاری از افراد در تهران شهرنشین هستند، به این معنا که

دلشان برای شهر نمی‌سوزد و هیچ تعلق خاطری به شهر ندارند و تنها برای کسب درآمد یا دلیل دیگری، به یک شهر بزرگ مانند تهران مهاجرت کرده‌اند.

او با بیان اینکه اگر تمامی خدمات در شهرهای کوچک مهیا باشد، نیاز به مهاجرت به شهرهای بزرگ نیست، گفت: ۸ شهر بزرگ مانند اصفهان، تبریز، تهران، مشهد و... به نام «کلانشهر» در ایران وجود دارد که دارای حاشیه‌هایی هستند که از خود شهر بزرگتر است و این بزرگترین گرفتاری شهرنشینی و تمدن شهری است. بنابراین حاشیه‌نشینی حذف نمی‌شود، بلکه باید ساماندهی شود.

این استاد دانشگاه براین باور است که باید تجربه شهرهای موفق دنیا را دید و بررسی کرد. به عنوان مثال علی‌رغم اینکه «پاریس» شهر آلوده‌ای است، اما حومه این شهر وضعیت بسیار مناسبی دارد. در ۱۵ کیلومتری شهر پاریس روستایی قرار دارد که امروز به شهر تبدیل شده، وضعیتی به مراتب بهتر از پاریس دارد و در نزدیکی همان شهر کوچک، مجموعه‌ای از آپارتمان‌های کوچک برای کارگران و سیاه‌پوست‌هایی که از آفریقا برای کارگری می‌آیند، وجود دارد. تمام خدمات شهروندی برای آنها در همان شهر کوچک در نظر گرفته شده که نیازی برای مراجعه به شهر پاریس نداشته باشند. به عبارت دیگر، حومه شهر پاریس به این شکل ساماندهی می‌شود.

به گفته مشاور زیباسازی و مدیریت شهری، بهتر





است که دولت خدمات شهروندی را در تمامی شهرهای کوچک و بزرگ در نظر گیرد تا مردم به عنوان شهروند و نه شهرنشین در شهرها سکونت داشته باشند. اگر برای نیروی کار تخصصی و کارگری نیاز به مهاجرت داریم، باید حاشیه تعریف شود، محدوده داشته باشد و تمامی خدمات از جمله حمل و نقل عمومی برای این مناطق در نظر گرفته شود. ضمن اینکه نباید لقب زشت «حاشیه‌نشین» بر روی آنها گذاشت، چرا که مانند همان «حلبی‌آباد» است.

حسینی لاهیجی در پایان یادآور شد: جالب آنکه بیشتر مدیرانی که در پایتخت هستند، اهل تهران نبوده و شهرنشین هستند؛ نه شهروند. وقتی صحبت از حاشیه‌نشین می‌شود باید نگاهی به نقشه تهران کرد. در حال حاضر اطراف منطقه یک را با خطوط مرزی محدوده مرتبط با منطقه یک که همان حاشیه‌نشین است، مشخص کردند و من این وعده را می‌دهم که تا ۱۰ سال دیگر هیچ مدیری نتواند این مناطق را ساماندهی کند.

■ شهرهای پیشرو دنیا حاشیه‌نشینی را به رسمیت می‌شناسند

مهران زواره‌محمدی معمار و عضو کمیته معماری شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «شهرگاه»، حاشیه‌نشینی را نوعی معضل یا بیماری دانست که بر اثر مهاجرت از شهرهای کوچک و روستاها به وجود آمده و روند صنعتی شدن باعث این مسئله بوده که در کل دنیا هم وجود دارد.

زواره‌محمدی با بیان اینکه توسعه حاشیه‌نشینی را می‌توان در همه شهرها مشاهده کرد، گفت: اگر وضعیت حاشیه‌نشینی شهرهای ایران را با دیگر شهرهای پیشرو در دنیا از جمله آلمان مقایسه کنیم، تفاوت جدی در بین این شهرها وجود دارد. به این معنا که آنها حاشیه‌نشینی را به رسمیت شناخته‌اند. در چنین شرایطی، معضلات هم دیده شده و برای آن راه‌حل ارائه می‌شود.

عضو کمیته معماری شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه حاشیه‌نشینی تنها یک کالبد و ساختمان زشت نیست، اضافه کرد: مردم و فرهنگ در این کالبد حضور دارند و وقتی در جامعه دیده نشوند، خشمشان مضاعف شده و باعث بروز انواع و اقسام مشکلات اجتماعی و فرهنگی در درون شهرها می‌شوند. شهرنشینی یعنی بخش‌هایی از شهر مورد غفلت واقع شده که مسئله‌ای حائز اهمیت است.

این متخصص معماری با بیان اینکه تعریف حاشیه‌نشینی به ما می‌گوید که «باید بخش‌هایی از شهر مورد غفلت واقع شود و گرنه مشکلات عدیده فرهنگی، ترافیکی، اجتماعی و ... به وجود می‌آید»، گفت: شهر باید این بخش از جامعه را بپذیرد و با دقت بیشتری به آن رسیدگی کند.

زواره‌محمدی با اشاره به اینکه مهاجرت به شهرها، هدیه‌ای برای آن محسوب می‌شوند، تاکید کرد:



مهاجرت به شهرها به عنوان نیروی کار ارزان و هدیه برای آن شهر هستند و شهر باید خدمات ویژه به این مهاجران ارائه دهد یا برنامه‌ریزی آمایش شهری داشته باشد و هیچ مهاجری را نپذیرد، اما وقتی در این بخش غفلت واقع شده، نباید آن را حذف کرد بلکه باید از لحاظ کیفی ارتقاء یابد و قابل احترام باشد. عضو کمیته معماری شورای شهر تهران در ادامه افزود: در قوانین و مقررات کشورهای پیشرفته، اسناد توسعه و حاشیه‌نشین‌ها دیده شده‌اند. مهمترین معضلی که در بحث حاشیه‌نشینی وجود دارد برچسب‌هایی است که به این بخش از شهر زده می‌شود که سبب از بین رفتن عزت نفس افراد ساکن این مناطق خواهد شد.

وی ضمن انتقاد نسبت به اینکه حاشیه‌نشین‌ها از کلیه خدمات اولیه شهری بی‌بهره هستند، تاکید کرد: باید مدیریت در محدوده حاشیه‌نشینی شهرها وجود داشته باشد، نه اینکه تخریب شود و از بین برود. در شهر مونیخ آلمان بخش حاشیه‌نشین توانمند شده ولی فاصله طبقاتی قوی‌تر نشده است.

زواره محمدی در پاسخ به این سؤال که آیا بخش حاشیه‌نشین توان مالی لازم برای شرکت در طرح‌هایی همچون مسکن ملی را دارند یا خیر؟ گفت: باید راه‌حلی برای مشکلات حاشیه‌نشین‌ها پیدا کنیم. حاشیه‌نشینی جدای از شهر نیست، چرا که با توانمند کردن آن مشکلات هم کمتر می‌شود. بنابراین باید تلاش کرد تا خدمات ارزان قیمت از جمله مسکن ارزان در اختیار چنین افرادی قرار گیرد.

نگاهی به وضعیت شهرهای کشور برای استفاده افراد دارای معلولیت شهری برای همه ...

هرچقدر شهرها بزرگ‌تر می‌شوند امکان تردد آسان برای برخی از اقشار جامعه را محدود و محدودتر می‌کنند. اگر بخواهیم موضوع مناسب‌سازی برای اقشار مختلف را درجه یا طبقه‌بندی کنیم، می‌توانیم از مناسب‌سازی برای معلولان، سالمندان و...، اقشار طبقاتی ضعیف که به صورت ناخودآگاه از شهر حذف می‌شوند و «اقشار جنسیتی» نام ببریم که در یک جمله «مناسب‌سازی کالبدی، طبقاتی و جنسیتی» خلاصه می‌شود.

حسن سجاذاده دانشیار شهرسازی و مدیر گروه شهرسازی دانشگاه بوعلی سینا همدان در گفت‌وگو با «شهرگاه» با بیان اینکه موضوع مناسب‌سازی خیابان‌ها یکی از موضوعات مهم شهری، به‌خصوص در فرآیند شهرسازی است، گفت: متأسفانه گاهی اوقات شهر برای یک قشر خاص مثل جوان‌ها و به‌خصوص آقایان طراحی می‌شود، درحالی‌که شهر یک موجود زنده است که در آن تنوع فرهنگی، اجتماعی، جسمی و جنسی وجود دارد.



سجاده‌زاده، یک طراحی شهری موفق را طراحی دانست که شامل همه اقشار اجتماع از جمله زنان، مردان، سالمندان، کودکان، معلولان و ... می شود و گفت: ابعاد آسیب‌شناسی این موضوع بسیار وسیع است. در نگاه کلی در فرآیند شرح خدمات یا دستور کارها، وقتی با مسئله‌ای روبرو می‌شویم، مشخص می‌شود که آئین‌نامه‌ها، ضوابط و مقررات در این حوزه سخت‌گیری لازم را ندارند. در کشورهای توسعه‌یافته در زمینه ساخت خانه‌های مسکونی، مجتمع‌ها، فضاهای اداری و شهری سخت‌گیری‌های بسیاری می‌شود البته طراح شهری یا کارفرما باید تمامی این ضوابط را در نظر بگیرد.

مدیر گروه شهرسازی دانشگاه بوعلی سینا همدان ضمن انتقاد از اینکه در کارهای طراحی و پروژه‌های شهرسازی کمترین توجه و بیشترین بی‌مهری به معمولان می‌شود، تأکید کرد: نورپردازی، رمپ، نوع مصالح استفاده شده، آرام‌سازی محیط و بسیاری از شاخص‌ها و معیارهایی که در این حوزه



مطرح است، باید مورد توجه جدی قرار گیرد. به گفته او، باید ضوابط و معیارهای اسناد بالادستی که در ارتباط با طرح‌های شهری است، بازنگری و اصلاح شود و در فرآیند اجرا هم مراقبت شدید، تأمل و تعامل بهتری در این حوزه انجام داد، البته در تمامی این موارد نیازمند فرهنگ‌سازی، تبلیغات و جریان‌سازی است.

این استاد دانشگاه با طرح این سؤال که حضور سالمندان و افراد خاص در فضای شهری تا چه حد ممکن است و این فضا چقدر توانسته این امکان را مهیا کند؟ افزود: جامعه ایران در حال حرکت به سمت جامعه سالمندگرا است، بنابراین بازنگری در ضوابط و معیارها یک اصل ضروری به شمار می‌رود.

سجادزاده در پاسخ به این سؤال که آیا نبود ضوابط و مدیران متخصص و ریزبین و کمبود بودجه در این امر اثرگذار است؟ تاکید کرد: یکی از مسائل بسیار مهم، حق شهر است چرا که شهر یک موجود زنده است و همه اجزاء و اندام‌های جامعه شهری را دربر می‌گیرد. در نهایت نبود برخی ضوابط، اهمال مدیریت شهری در اجرای قوانین موجود و مناسب‌سازی فضای شهری تاثیرگذار است البته نبود اعتبار و بودجه بیشتر بهانه است تا مشکل.

او ادامه داد: فضای نامناسب شهری علاوه بر آسیب‌های جسمی باعث ایجاد آسیب روحی نیز می‌شود چرا که در این شرایط بخش اعظمی از جامعه خانه‌نشین و منزوی می‌شوند. بنابراین دغدغه مدیران شهری برای حل مسائل بسیار مهم است. مدیریت شهری عامل دومی محسوب می‌شود که در بروز این مشکل تأثیر دارد و مسائل اقتصادی، درصد کمی را به خود اختصاص می‌دهد. اگر نشاط اجتماعی ایجاد شود،

بسیاری از آلام روحی و روانی مرتفع خواهد شد. این دانشیار شهرسازی همچنین یادآور شد: زمانی که صحبت از مدیریت شهری می‌شود، «مدیریت یکپارچه» مد نظر است و نباید صرفاً شهرداری را هدف قرار داد، البته شهرداری رکن رکن این مسئله است، اما نبود هماهنگی بین سازمان‌های مرتبط از جمله سالمندان، بهزیستی و... هم بی‌تأثیر نخواهد بود. همچنین در زمینه شهرهای هوشمند، به بحث معلولان توجه بسیاری شده است.

اقشاری که در جریان حذف از محیط شهری قرار گرفتند ایمان واقفی پژوهشگر شهری نیز بر این باور است که در سطوح مختلف شهری گروه‌ها و اقشاری هستند که در جریان حذف از محیط شهری قرار گرفتند.

واقفی در گفت‌وگو با «شهرگاه» با بیان اینکه سطح اول و نمایان‌ترین سطح، کالبد شهر است، گفت: کالبد شهر به شکلی طراحی و جاگذاری شده که امکان حضور برخی از اقشار جامعه وجود ندارد، البته مقابله با این حذف کالبدی، مناسب‌سازی معابر و خیابان‌ها عنوان شده است. باید برای معلولان، سالمندان، کودکان و... فضای شهری مناسبی فراهم شود که در این زمینه فعالیت‌های مناسبی توسط کمپین‌های مخصوص معلولان انجام شده است.

این پژوهشگر شهری با اشاره به اینکه به مقوله حذف طبقاتی مانند حذف کالبدی، توجه چندانی نمی‌شود، افزود: حذف طبقاتی از خلال روابط اجتماعی اعمال می‌شود و در دو بخش هم این اتفاق رخ می‌دهد.

او بخش اول حذف طبقاتی را «پاکسازی شهری»



دانست و گفت: از دهه ۶۰ میلادی در کشورهای غربی و ایران و حتی قبل از انقلاب، آلودگنشین‌ها و فقیرنشین‌ها مثل محله‌های خاک سفید و پارک هرندی در زمره «حذف طبقاتی» قرار گرفتند. در این پروسه ابتدا دولت یا حاکمیت شهری فضایی را به نام «فضای بدنامی» که پاتوق افراد بزهکار، فاقد امکانات و تسهیلات شهری است، معرفی می‌کند که این مسئله سبب ایجاد انگ مشروعیت اجتماعی می‌شود تا نهادهای ذی‌ربط آن منطقه را به راحتی پاکسازی کنند.

واقفی با بیان اینکه گروهی از شهروندان در این مناطق حتی از کمترین امکانات هم بهره‌مند نیستند، تأکید کرد: چنین افرادی گرفتار معضلات اجتماعی شده اما با تمرکز روی یک منطقه مانند خاک‌سفید یا هرندی، این امکان برای نهادهایی که خدماتی ارائه می‌دهند، ایجاد می‌شود که بتوانند این قشر از جامعه را کنترل کنند و خدمات بهداشتی و درمانی به این گروه ارائه دهند، البته طی سال‌ها در مسیر حذف این گروه قدم برداشته شده و این افراد در سراسر شهر پخش شده‌اند.

این پژوهشگر شهری، حذف طبقاتی که با نام «ایمانی‌سازی» از آن یاد می‌شود را بخش دوم پاکسازی دانست و اذعان کرد: ایمانی‌سازی برخلاف پاکسازی که نقطه هدفش طبقات فرودست و اقشار آسیب‌پذیر هستند، طبقات متوسط رو به پایین را در نظر می‌گیرد. بنابراین برای این قشر از جامعه باید نوسازی و بازسازی در نظر گرفته شود و مناطقی که به لحاظ بافت شهری، فرسوده و قدیمی هستند، بازسازی شوند. به دلیل پایین بودن قیمت زمین در این منطقه، امکان استقرار طبقه متوسط رو به پایین در این منطقه وجود دارد، اما با نوسازی، ساختمان‌های جدید منطقه گران‌قیمت شده و پس از بازسازی، طبقه مستقر قبلی به حاشیه‌های دورتری چون منطقه نواب و امام علی رانده می‌شوند.

به گفته او، بخش سوم پاکسازی، حذف جنسیتی و مناسب‌سازی است، البته شهروندان به بسترهای زیرساختی موجود عادت کرده و فراموش می‌کنند که خیلی مواقع چنین بسترهایی، خودشان عامل حذف‌کننده هستند اما چون افراد طی سال‌ها با آن زندگی کرده‌اند، این مسئله طبیعی‌سازی شده است. واقفی، زیرساخت‌های اجتماعی جنسیتی را مهم برشمرد و گفت: چنین زیرساخت‌هایی که باعث حذف برخی از گروه‌ها یا حضور کم‌رنگ‌شان در جامعه می‌شود، باید مناسب‌سازی شوند. حضور زنان از گذشته در خیابان، حضوری گذری و برای رسیدن به یک مقصد مشخص بوده، چرا که فضای شهری جامعه ایران بیشتر محلی برای مردان بوده و بسترهای اجتماعی شهر برای حضور زنان مناسب‌سازی نشده است. در رابطه با مسئله حجاب هم اگرچه در دهه اول انقلاب، حجاب برای حضور زنانی که پیشتر و به صورت تاریخی در اندرونی خانه‌های قاجار محبوس شده بودند، کمک‌کننده بود، اما هرچه پیش می‌رویم این مسئله عاملی شد که زنان تنها به واسطه پوشش زنانگی‌شان می‌توانند در شهر حضور پیدا کنند. بنابراین شهر باید در سه بخش کالبدی، طبقاتی و جنسیتی مناسب‌سازی شود.



شهر منهای فراموش شدگان

در حالی که بخش قابل توجهی از جمعیت شهری شامل معلولان جسمی و حرکتی، سالمندان، بانوان باردار و... می‌شود، اما حق شهر از این قشر جامعه گرفته شده و این بخش از شهروندان امکانی برای استفاده از فضای شهری را ندارند. بحث مناسب‌سازی فضای شهری مدتهاست که در مدیریت شهری مطرح و در حال اجراست، البته در صورت مناسب‌سازی هم عموماً غیراصولی و غیرمناسب‌سازی است. گرچه این مشکل دارای یک معادله بسیار ساده با عنوان «اجرای قوانین» و «ضوابط شورای عالی شهرسازی و معماری کشور» است، اما معمولاً این قوانین به شکل جامع و کامل اجرا نمی‌شود و سالیان متمادی بخش اعظمی از جامعه به جرگه فراموش‌شدگان شهری پیوسته‌اند.

بهروز مروتی مدیر کمپین معلولان در گفت‌وگو با «شهرگاه» در خصوص مناسب‌سازی فضاهای شهری برای بخش قابل توجهی از شهروندان که تاکنون به معنای واقعی این معضل برطرف نشده است، گفت: دسترس‌پذیر نبودن، مناسب‌سازی نشدن یا اصولی مناسب‌سازی نشدن معابر و اماکن برای افراد معلول، سالمندان و... موضوع دیرینه‌ای بوده و مهم آن است که یک ساختار نظام‌مند و یکپارچه در سطح کشور بر این امور نظارت ندارد و هر شهرداری به سلیقه خودش عمل می‌کند.

او با ابراز خرسندی از اینکه شهرداری تهران به این نتیجه رسیده که باید ستاد مناسب‌سازی شهرداری بر پروژه‌ها نظارت داشته باشد، افزود: ما شاهد اجرای پروژه‌هایی هستیم که هنوز استانداری که ضوابط و مقررات شورای عالی شهرسازی و معماری کشور مصوب کرده را ندارد. در حالی که باید در کل کشور یک نظام قانون‌مند در این زمینه وجود داشته باشد.



مدیر کمپین معلولان ادامه داد: در حال حاضر شیوه‌نامه‌های متعدد ضوابط و قوانین مربوط به حمایت از معلولان وجود دارد که پس از مناسب‌سازی، باید اهل فن و متولی تدوین قوانین گواهی ارائه دهند البته مناسب‌سازی‌ها دارای مشکلاتی هم هستند. اخیراً در شهر تهران مناسب‌سازی‌ها اصولی نبوده و این انتقاد را از کمپین معلولان نپذیرفتند. برای مثال پروژه استاد معین جنوبی با عجله افتتاح شد و دو هفته پس از افتتاح، شهرداری منطقه متوجه شد که استانداردهای لازم انجام نشده، بنابراین مجدداً کار را اجرا کردند اما باز هم این پروژه استاندارد لازم را ندارد.

مروتی با اشاره به اینکه در گام اول باید برای مناسب‌سازی فضاهای شهری یک پایلوت وجود داشته باشد، تأکید کرد: این پایلوت باید به عنوان یک نمونه اصولی از شورای عالی شهرسازی و معماری کشور تأییدیه دریافت کند، پس از آن، همه پروژه‌ها براساس همان پایلوت و متریل انجام شود و در نهایت هم یک گواهی کلی برای هر پروژه از شورای عالی شهرسازی و معماری کشور دریافت شود که متأسفانه تاکنون چنین اتفاقی رخ نداده است.

او با انتقاد از اینکه شهرداری بیشتر شهرها ناظرانی را استخدام می‌کند که دارای معلولیت هستند، اظهار کرد: معلولیت دلیل بر این نیست که یک فرد علم کافی برای مناسب‌سازی فضاهای شهری داشته باشد چرا که از یکسو، بسیاری از ناظران از استانداردها و ضوابط شهرسازی و معماری اطلاعی ندارند و اگر هم تخصص کافی داشته باشند، به دلیل تعارض منافع به‌وجود آمده، نمی‌توانند

نسبت به پروژه‌ها واکنش انتقادی داشته باشند. از سوی دیگر، شوراهای شهرها هم نسبت به این مسئله منفعل هستند، درحالی‌که ناظران باید با شوراهای شهر تعامل کامل داشته، شوراها مستقیماً به شهرداری انتقاد کنند و پیگیر این مهم باشند.

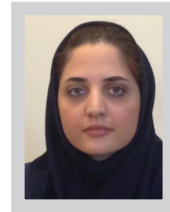
مروتی براین باور است که باید شورای عالی استان‌ها وارد عمل شود و همه شوراهای شهرها و روستاها را نسبت به مسائل مناسب‌سازی که مختص جمعیت کثیری از شهر مانند معلولان، سالمندان، معلولان موقت، بانوان باردار و... است را آگاه کند. بسیاری از اعضا شوراهای شهرها و روستا از ضوابط و قوانین موجود اطلاعی ندارند.

مدیر کمپین معلولان همچنین یادآور شد: شهرداری‌ها و دهرداری‌ها باید وارد این مسائل شوند و گزارش عملکرد ارائه دهند؛ حتی شهرداری‌ها باید کلاس‌های آموزشی برای پیمانکاران و ناظران بگذارند و از شورای عالی شهرسازی و معماری و قوانین بالادستی تبعیت کنند.

او با اشاره به اینکه برخی از شهرداری‌ها قدیمی بودن شهرها را بهانه‌ای برای عدم مناسب‌سازی فضای شهری معرفی کرده‌اند، گفت: در این راستا سه بخش وجود دارد؛ اول معبری که قدیم ساخته شده، دوم معبری که در حال بازسازی است و سوم معبری که در آینده بازسازی می‌شود. در حال حاضر بحث ما بر روی دو بخش آخر است؛ بخصوص معبری که در حال حاضر در دست بازسازی است و باید بدون نقص انجام شود. پروژه‌هایی که اخیراً به‌خصوص از تاریخ اول مهر ۹۹ در دست احداث هستند، ملزم به رعایت قوانین مناسب‌سازی شورای عالی شهرسازی و معماری کشور خواهند بود.



۱۰ میدان برتر شهرهای دنیا را بشناسید!



● شیمنا نصیری

میدان شهر قلب تپنده یک جامعه هستند. هر اندازه این میدان بیشتر باشند، مسیری پایدار برای توسعه شهرها و برقراری ارتباط هوشمندانه میان شهروندان و شهر به وجود خواهد آمد. همچنین میدان پاتوق مناسبی برای گردهم آمدن و انجام فعالیت‌های فرهنگی، سیاسی و اجتماعی شهروندان هستند تا ارتباطی مستقیم و بهینه با شهر خود برقرار کنند و در نهایت بستری را نیز به منظور توسعه پایدار و شاخص شهر خود فراهم آورند.

این میدان می‌تواند فضای مناسبی برای نمایان شدن معماری‌های خلاقانه و برجسته باشند و در کنار آن از فضاهای شهری هوشمندانه استفاده شود. تمام میدان مدرن و کلاسیک با خلاقیت، زیبایی و کاربری چندمنظوره به راحتی شهروندان را تحت تأثیر قرار می‌دهند که بسیار ارزشمند و قابل توجه خواهد بود. با تبیین برنامه‌های متنوع در طول یک سال، می‌توان یک فضای پررونق شهری در این میدان ایجاد کرد که هم برای همه سنین جامعه مفید است و هم می‌تواند ارزش یکسان به ساکنان و بازدیدکنندگان القاء کند.

در واقع میدان شهری از جمله فضاهایی هستند که مطابق با اهداف توسعه پایدار شهری طراحی و ساخته می‌شوند و حتی در بازسازی‌های مناطق مختلف شهری نیز بسیار مورد توجه قرار می‌گیرند. ظهور مجدد میدان‌های عمومی در شهرها می‌تواند اهداف و برنامه‌های جدیدی را نیز به ارمغان آورد که نباید از آن‌ها غافل ماند.



در این گزارش قصد داریم ۱۰ میدان زنده، فراگیر و مدرن شهرهای دنیا که به نوعی چهره زنده این شهرها هستند و ارزش تماشای بالایی هم برای شهروندان و توریست‌ها دارند را انتخاب کرده و معرفی کنیم.

■ میدان Platz der Deutschen Einheit در هامبورگ

آلمان

این میدان به نوعی یک سالن نمایش و کنسرت بزرگ در شهر هامبورگ که طراحی و ساختار معماری آن بر همین اساس به اجرا درآمده است، یک سقف شیشه‌ای تاج‌دار بر روی این میدان طراحی شده که همگان بر این باورند این سقف، نمای افق هامبورگ را نمایان می‌سازد. همچنین ارتفاع این میدان به گونه‌ای طراحی شده که یک منظره پانوراما ۳۶۰ درجه از شهر را نشان داده و جذابیت بصری بالایی برای بازدیدکنندگان دارد. نمایش‌های زنده، کنسرت، فیلم‌های سینمایی روز دنیا و سایر مراسم نمایشی شهر هامبورگ همگی در این میدان به نمایش در می‌آیند که برای شهروندان یک نماد فرهنگی مهم و ارزشمند به شمار می‌رود. از این رو نوع طراحی آن مطابق با همین هدف و برنامه انجام شده است. این میدان در سال ۲۰۱۷ میلادی افتتاح و به سرعت به یکی از محبوب‌ترین جاذبه‌های گردشگری اروپا تبدیل شده است.

■ میدان مردم در شانگهای چین

«میدان مردم»، بزرگ‌ترین فضای عمومی شانگهای و در قلب شهر است که در گذشته محل مسابقه اتومبیلرانی شهر بوده و در سال ۱۹۹۳ میلادی ساخته شده است. این میدان دارای یک فواره آبنا به وسعت ۳۲۰ مترمربع و ۳۶ چراغ با صدای استریو بوده که توسط تالار، موزه شانگهای و تئاتر بزرگ شهر احاطه شده است. مهمترین ویژگی این میدان

آن است که تنها با هدف توسعه روابط شهرندی، طراحی و ساخته شده و هر هفته مردم را دور هم جمع کرده تا اهمیت روابط خانوادگی و ارزش رابطه والدین و فرزندی را به آنها گوشزد کند. همچنین انواع مراسم فرهنگی در این میدان برگزار می‌شود که مورد استقبال چشمگیر شهروندان قرار گرفته است.

میدان مائو در ریودوژانیرو برزیل

پیش از بازسازی برای بازی‌های المپیک تابستانی ۲۰۱۶ میلادی، منطقه «Porto Maravilha» ریو به‌عنوان یک محله ناامن و متروکه شهرت داشت، اما به سرعت با هدف ایجاد یک مرکز تفریحی و فرهنگی در این منطقه بندری، این میدان شکل جدیدی به خود گرفت که محلی‌ها و سایر گردشگران بتوانند در آنجا قدم زده، غذا بخورند و از فضا لذت ببرند. میدان «مائو» به گونه‌ای احیاء شد و جانی دوباره گرفت که محلی‌ها دیگر نیازی به فضاهای مختلف تفریحی نداشته و به راحتی نیازهای خود را در آنجا برطرف می‌کنند. این میدان به نوعی نمونه بارز طراحی مدرن شهری در قلب ریو کشور برزیل محسوب می‌شود.

میدان Indautxu در بیلباو اسپانیا

این میدان به سبک آوانگارد، طراحی و با درختان، نیمکت‌ها و چراغ‌های خیابان مدرن احاطه شده است و یک زمین بازی بزرگ نیز برای کودکان دارد. میدان «Indautxu» همه‌گزینه‌ها برای استفاده چندمنظوره موفق از یک فضای شهری را در خود جای داده است. تعمیرات اساسی میدان در سال ۲۰۰۶ میلادی با ساخت پارک‌های زیرزمینی و کاهش تعداد خطوط اتوبوس، فضای جذاب جدیدی را برای پیاده‌روی و تفریح در اختیار عابران پیاده قرار داد. میدان نامبرده با داشتن موزه «گوگنهایم» و سایر پیشرفت‌های برجسته شهری، بارها و بارها ثابت کرده که مقصد اصلی علاقه‌مندان به معماری مدرن است.

میدان پارک در لاس وگاس ایالات متحده آمریکا



نوار «لاس وگاس» به دلیل امکانات سرگرمی نامحدودی که دارد، بسیار مشهور است. از سال ۲۰۱۶ میلادی، این منطقه یک فضای عمومی دیدنی و جذاب را با طراحی پیشرفته و پایدار، به نمایش گذاشته است. طراحان این میدان شهری یک قطب عابر پیاده پویا برای ملاقات کردن، غذا خوردن در بیرون یا صرفاً معاشرت ایجاد کرده‌اند. همچنین ساختارهای سایه‌دار این میدان به تعدیل گرمای صحرای کمک می‌کنند که برای بازدیدکنندگان بسیار ارزشمند است.

■ میدان شهر بدوک در سنگاپور

به نظر می‌رسد میدان «بدوک» که برای نخستین بار در مجموعه میدان‌های شهر جدید در سنگاپور در حال ساخت است، با مردم محلی خیلی جور شده است. از زمان اتمام این میدان در سال ۲۰۱۶ میلادی، ساکنان بدوک از نمایش فیلم در فضای باز، هنرهای نمایش اجتماعی، فعالیت‌های فرهنگی، کلاس‌های دسته‌جمعی یوگا و اجرای موسیقی لذت می‌برند. سنگاپور با هدف برنامه‌ریزی و توسعه میادین شهری بیشتر برای تقویت روابط جامعه در همسایگی خود، پیش می‌رود.

■ میدان Sechseläuten در زوریخ سوئیس

میدان «Sechseläuten» با هدف اجرای یک تصمیم استراتژیک برای بهبود بیشتر کیفیت زندگی در زوریخ و در سال ۲۰۱۴ میلادی طراحی و ساخته شده است. این میدان تاریخی با یک پارکینگ زیرزمینی جایگزین شد و فضای بیشتری را برای پیاده‌روی یا آفتاب گرفتن عابران پیاده بر روی صندلی‌های متحرک فراهم آورد. همچنین تعدادی از رویدادهای شهری، نمایش‌های فرهنگی یا بازار کریسمس به همراه پیست یخ در این میدان برگزار می‌شوند.

میدان لیبر در مونته‌ویدئو اروگوئه

با رشد اقتصادی پایتخت در دهه گذشته، ارزیابی جدیدی از نیاز به فضاهای شهری نیز انجام شد. این میدان که در قلب «مونته‌ویدئو» واقع است، به سه بخش گیاهان بومی، منطقه تفریحی و ورزشی تقسیم شده و بازدیدکنندگان را با هر سلیقه‌ای به سمت خود جذب می‌کند. انواع فضاهای سبز با تزئینات دلنشین و زمین‌های مختلف ورزشی و تفریحی در این میدان با سبک طراحی هماهنگ وجود دارند.

■ میدان برج خلیفه در دبی امارات متحده عربی

دبی با دارا بودن مراکز خرید، ساختمان‌های خارق‌العاده و پیشنهادهای تفریحی متفاوت، بسیار مشهور است. با توجه به اینکه ساکنان شهر دبی تقریباً بیشتر زمان خود را در خانه سپری می‌کنند، شاید توسعه فضاهای عمومی در اولویت فهرست این شهر نباشد، البته در سال‌های اخیر،



شرایط کمی تغییر کرده و این شهر با پروژه‌های توسعه شهری پایدار روبرو شده است. به‌طوری‌که توسعه پارک و میدان اطراف «برج خلیفه» توانست دستاوردهای جدید فرهنگی و اجتماعی را به‌وجود آورده و برای عابران پیاده جذابیت‌های بصری متفاوتی داشته باشد. نوع طراحی استخرها و فضاهای سبز به گونه‌ای همخوان هستند که ساعت‌ها بازدیدکنندگان را سرگرم خواهد کرد.

میدان جنرال گوردون در لندن انگلستان

لندن از رونق بی‌سابقه‌ای در ایجاد مکان‌های عمومی جدید برخوردار است، زیرا با هدف دور هم جمع شدن، سرگرمی و پرسه زدن شهروندان در قانون برنامه‌ریزی توسعه شهری گنجانده شده است. به منظور جوان‌سازی مرکز شهر «وولویچ»، میدان جنرال «گوردون» در سال ۲۰۱۱ میلادی افتتاح شد که یک فضای باز سبز با چمن‌های مرتب، مسیرهای پیاده‌روی عریض، استخر آینه به‌همراه نیمکت‌های گردان در خود جای داده است.

میدان، از گفت و گو تا تعالی شهر

۳۶

برخی متخصصان می‌گویند شهر مظهر جامعه، دانایی و فرهنگ جامعه است و نیاز به فضای گفت‌وگو دارد. جامعه شهری نمود بارز یک انسان فرهیخته، تکامل یافته و روبه رشد است. شهر هم محل تجلی افکار، عقاید، ارزش‌ها و آرزوها است، بنابراین برای پیشرفت نیازمند فضای گفت‌وگو هستیم، درحالی‌که شهرهای ما چنین فضایی را ندارند. مدیریت شهری متولی ایجاد چنین فضایی است که نیازمند اختصاص زمین است اما زمین تبدیل به کالا شده و در ورطه بده‌وبستان و بازی‌های اقتصادی قرار گرفته است. در نتیجه فضایی اختصاص داده نمی‌شود، چون زمین تبدیل به کالا شده البته شاید مدیریت شهری چنین الزامی را احساس نمی‌کند. محمدعلی پورنیا کارشناس ارشد مدیریت شهری در گفت‌وگو با «شهرگاه» در خصوص میدان «مکت» یا محلی برای گفت‌وگو در شهرهای بزرگ دنیا که محل تعاملات اجتماعی است ولی در تهران چنین امکانی وجود ندارد، گفت: این موضوع چندان ارتباطی به مدیریت شهری ندارد و براساس قانون، افراد برای هر تجمعی باید از وزارت کشور مجوز داشته باشند. پورنیا در ادامه افزود: در حال حاضر در مدیریت شهرها مشکلات عدیده‌ای وجود دارد البته شاید نبود میدانی برای تعاملات اجتماعی یا محلی برای گفت‌وگو، از اهمیت چندانی برخوردار نیست و نمی‌توان دغدغه مدیریت شهری را به این سمت هدایت کرد. این کارشناس مدیریت ارشد شهری، ترافیک، آلودگی هوا، تردد شهری، حمل‌ونقل عمومی،

ساختار شهری و... را از مهمترین مشکلات شهر دانست و تأکید کرد: با وجود معضلاتی با این میزان اهمیت، در حال حاضر به موضوع دیگری نمی‌توان فکر کرد، ضمن آنکه معتقدم این مسئله در حیطه اختیارات مدیریت شهری نبوده است.

میدان، فضایی شهری برای گفت‌وگو و تولد مکاتب اصیلی همچون مکتب اصفهان است در ادامه ناصر مشهدی‌زاده دهاقانی کارشناس شهرسازی با بیان اینکه میدان، معنا و مفهوم خودش را در دوره معاصر از دست داده و محل حرکت خودروها به دوره یک میدان تبدیل شده است، گفت: یک المان، فضای سبز یا آب‌نما هم در وسط این به اصطلاح «میدان» می‌گذارند، درحالی‌که میدان نیست.

او مفهوم تاریخی، شهری، فرهنگی و انسانی میدان را جدا از این مسائل دانست و تصریح کرد: در حقیقت میدان یک فضای شهری برای گفت‌وگو، تعامل، دیدار، تبادل نظر، جمع شدن، بیان اندیشه‌ها، عقاید و نظریات، شنیدن حرف‌ها و در یک کلام فضایی برای گفت‌وگو است. این گفت‌وگو هم به منظور تعالی و تبادل نظر و پیشرفت محسوب می‌شود.

به گفته این کارشناس شهرسازی، قبل از معنی واژه «میدان» باید دید منظور از گفت‌وگو چیست. برای گفت‌وگو باید چندین شرط قائل شد. فضا، طرفین و شرایط گفت‌وگو از ارکان اصلی موضوع گفت‌وگو است. طرفین گفت‌وگو باید اخلاق، آداب و شیوه گفت‌وگو را بلد باشند که بر اثر تمرین و ممارست به‌وجود می‌آید، یعنی وقتی شهروندان فضایی برای گفت‌وگو داشته باشند، یاد می‌گیرند که در آن فضا با هم گفت‌وگو کنند و به مرور شیوه و آداب و رسوم آن را یاد بگیرند.

مشهدی‌زاده دهاقانی شرایط گفت‌وگو را رکن دیگر این مهم دانست و گفت: باید فضایی برای انتقاد، آزاداندیشی، نظریات و عقاید وجود داشته باشد. پس از آنکه شرایط گفت‌وگو مهیا شد، نیاز به محلی برای گفت‌وگو است؛ محلی چندمنظوره که محل تبادل نظر و آراء باشد. انسان در شهری که قرار است زندگی کند، باید به خوبی ببیندیشد، بسازد، زندگی کرده و به عبادت بپردازد.

او با اشاره به اینکه هر شهری عقاید، آراء، نظریات و انتقاداتی دارد، افزود: باید فضایی وجود داشته باشد که این نظرات و آراء در چارچوب اخلاقیات و فرهنگی مطرح شود و با پخته شدن اندیشه‌ها و نظریات، انسان تکامل و ارتقاء پیدا می‌کند. علاوه بر این، افکار جدیدی عنوان می‌شود و شهر و شهروندان روزبه‌روز برای آینده خودشان و شهر گام برمی‌دارند.



این کارشناس شهرسازی، شرط رفتن به آینده را گفت‌وگو و تبادل نظر دانست و تأکید کرد: برای رفتن به آینده باید آنچه را که در گذشته جا گذاشته‌ایم، برداریم و به سمت آینده حرکت کنیم و یکی از مواردی که در گذشته جا گذاشته‌ایم به معنای واقعی، «میدان» در فضا شهری است. همچنین اخلاق گفت‌وگو، فرهنگ گفت‌وگو، شرایط گفت‌وگو و فضای گفت‌وگو را جا گذاشته‌ایم. وظیفه انجام این مهم هم به عهده حاکم شهر که همان مدیریت شهری است، قرار دارد.

مشهدی‌زاده دهاقانی با اشاره به اینکه مدیریت شهری باید فضایی را بسازد و در نظر بگیرد که مردم همدیگر را ببینند و در جریان احوالات یکدیگر قرار گیرند، اظهار کرد: شاید برخی این موضوع را مطرح کنند که فضاهایی با کارکردهای خاص وجود دارد و برای گفت‌وگو هم می‌توان از آن استفاده کرد. باید توجه داشت که در فضاهای خاص نمی‌توان همه گفت‌وگوها را انجام داد، چرا که با وجود چارچوب‌ها و ملاحظات نمی‌توان گفت‌وگو انجام داد. برای مثال، نمی‌توان از ورزشگاه برای گفت‌وگو استفاده کرد و

باید برای مدل زمانی خاص، این محل را در نظر گرفت یا بازار به عنوان یک مکان اجتماعی، چارچوب و اندازه‌ای دارد ولی میدان نقش جهان اصفهان، امیرچخماق یزد و میدان کهنه قدیمی اصفهان هر کدام فضایی برای گفت‌وگو بودند.

او بر این باور است که چنین فضاهایی هیچ‌گاه کهنه نمی‌شوند، چرا که قرار نیست در جا بزنند و در تاریخ بمانند. با ظهور نسل‌های جدید، زمینه تعامل و گفت‌وگو با نسل‌های قدیمی‌تر و آنچه لازم است برای بهتر زیستن، پذیرفته و تولید می‌شود. در نتیجه همیشه گفت‌وگوی بین نسل‌های جدید و قدیم، فناوری‌های جدید و قدیم، ادبیات قدیم و جدید، اصول اخلاقی قدیمی و جدید، بافت‌های تاریخی قدیم و جدید و... فضاها و گره‌گاه‌هایی بوده‌اند که محل تلاقی تمامی این موارد باشند.

شهر امروز فضایی برای گفت‌وگو ندارد

این کارشناس شهرسازی در ادامه یادآور شد: در اصفهان میدان «کهنه»، فضای تاریخی بوده که در زمان صفوی حرف و پیام جدیدی برای دنیا دارد. در چنین شرایطی، یک فضای جدید با عنوان «میدان نقش جهان» خلق می‌شود؛ فضایی که برای گفت‌وگو در اطراف آن، نمایندگان همه گروه‌ها از جمله بازاریان به عنوان افرادی که حرف‌های اقتصادی دارند، مذهبی که حرف اقتصادی دارد و در مقابل بازار می‌نشیند، حکومتی که حرف اقتصادی، سیاسی و فرهنگی دارد و در مقابل آن هم دانایان، علما و متفکران در مدرسه شیخ لطف‌الله که نماینده همه اقشار جامعه هستند، حضور دارند. در میدان نقش جهان، با مردم خودشان و حتی دنیا گفت‌وگو می‌شود. هر کسی هر حرفی که دارد در این میدان مطرح می‌کند، نظراتش را بیان کرده، به نظرسنجی می‌گذارد و افکار عمومی هم درباره آن اظهار نظر می‌کنند. در نتیجه مکتب‌های مختلف مانند مکتب فکری شکل می‌گیرد. در چنین فضایی، مکتب اصفهان به عنوان عالی‌ترین مکتب فکری ایران شکل گرفته است.

مشهدی‌زاده دهقانی با اشاره به دوران معاصر که مکتب فکری شکل نگرفته است، گفت: در دوران معاصر، فضایی برای گفت‌وگو وجود نداشته تا مکتبی ایجاد شود، البته لازمه ایجاد فضا، گفت‌وگوی فضاهای جانبی همچون مسجد، حوزه علمیه، فضای حکومتی، بازار و.. است که همگی فضاهای تکمیل‌کننده گفت‌وگو هستند. به عبارت دیگر، باید یک فضای عمومی با نمایندگان اقشار مختلف شهر حضور داشته باشند که با هم به گفت‌وگو بپردازند. این در حالی است که در شهر امروزی، فضایی برای گفت‌وگو، تبادل و تضارب آراء، خواسته‌ها و آینده‌اندیشی وجود ندارد و مردم در اماکنی همچون گورستان گفت‌وگو می‌کنند. با عصر تکنولوژی، این مهم

به فضای مجازی کشیده شده و به دلیل آنکه فضای گفت‌وگو رودررو نیست، یکسری انحرافات ایجاد شده و آداب، اصول و چارچوب لازم برای گفت‌وگو وجود ندارد. چنین مسائلی در عرصه جامعه‌شناسی به‌عنوان آسیب‌شناسی فضای مجازی مطرح است. بنابراین فضای مجازی تنها می‌تواند بخشی از این گفت‌وگو را بر عهده بگیرد.

■ وقتی فضای گفت‌وگو نباشد، کرامت انسانی هم نادیده گرفته می‌شود

او با بیان اینکه تنها فضای شهری است که اجازه می‌دهد همه چیز رودررو مطرح شود، گفت: در فضای مجازی مخاطب حق انتخاب دارد و نمی‌توان همه حرف‌ها را زد، بلکه باید پیامی گذاشت و منتظر بود که مخاطب آن را بخواند. درحالی‌که در فضای شهری همه رودررو حرف می‌زنند. با جویا شدن احوال، حرف برای گفت‌وگو وجود خواهد داشت و شعر، فلسفه و... مطرح می‌شود، البته سلسله مراتبی برای فضای گفت‌وگو در شهرسازی قدیم وجود داشته است. این سلسله مراتب در یک محله کوچک از یک هشتی کوچک شروع می‌شد تا به یک میدان گاه و در نهایت به میدان بزرگ شهر می‌رسید؛ اخبار در همان جا پخش می‌شد و افراد بزرگ صحبت می‌کردند.

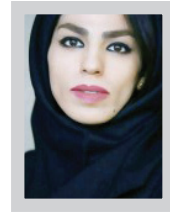
این کارشناس شهرسازی با اشاره به اینکه تلویزیون یک فضای گفت‌وگوی یک طرفه است، گفت: رسانه‌ها و حتی روزنامه‌ها فضای گفت‌وگوی جامع و کامل نیستند. گرچه نقش روزنامه بسیار مهم است اما به طور جامع و کامل نمی‌تواند نقش بازی کند. ما به فضای گفت‌وگویی نیاز داریم که هر فردی، هر زمانی و هر کجا که خواست، بتواند ورود پیدا کند و با شهروندان در همه سطوح اجتماعی و اقتصادی سخن بگوید.

او ضمن اشاره به اینکه وقتی زمین تبدیل به کالا شود، به عنوان بازپچه‌ای برای سودآوری بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد، تأکید کرد: به دلیل آنکه مدیریت شهری از دانش و دانایی لازم برخوردار نیست، برای اختصاص فضای شهری به محلی برای گفت‌وگو تلاشی نمی‌کند، البته شاید هم نیازی به گفت‌وگو نمی‌بیند و اقتدار‌گرایانه فکر می‌کند، نه مردم‌مدارانه و ارزش‌گرایانه درحالی‌که باید مردم‌مدارانه به تفکر پرداخت و نباید به جای مردم فکر کرد. جالب است که در چنین شرایطی از مردم انتظار مشارکت دارند. وقتی فضای گفت‌وگو و به دنبال آن کرامت انسانی و نیاز اساسی نادیده گرفته شود، مشارکت، گفت‌وگو و حضور مردم هم در امور مختلف کمرنگ می‌شود. زمانی که شرایط و فضای گفت‌وگو برای شهروندان وجود نداشته باشد، شهروند هم نمی‌تواند و نه حاضر به مشارکت است؛ در نتیجه به فضاهای انتخابی خودش از جمله فضای مجازی می‌رود و عرصه شهر از شهروند خالی می‌شود. این در شرایطی است که یکی از اصلی‌ترین نیازهای بشری که همان گفت‌وگوست، انجام نمی‌شود و واپس‌روی فرهنگ شهری و شهرنشینی اتفاق می‌افتد.



گفتگوی شهرگاه با مبتکر «هفته لبخند ایرانی» در اصفهان؛

بیایید شهرمان را رنگ بزنیم



● آساره کیانی

فرید صلواتی سال‌های متمادی یکی از متولیان و دست‌اندرکاران فرهنگی کشور بوده، استاد دانشگاه است و فعالیت‌های رسانه‌ای و هنری در قاب تصویر را هم در رزومه خود دارد. گوشه‌ای از تلاش‌های او در ثبت لحظات شاد و آرام زندگی در صفحه شخصی اینستاگرام‌اش قابل رؤیت است که علاوه بر کندوکاو، در اصالت و فرهنگ، حفظ داشته‌های ارزشمند شهری، بازسازی و به‌روزرسانی آن، بر نگاه ریشه‌ای به مسائل و زمینه‌چینی هدفمند برای اجرای طرح‌ها و برنامه‌های شهری تأکید می‌کند. حضور این فرد به عنوان مسئول در مجموعه فرهنگی عمارت هنرمند و نیز تدریس در دانشگاه، فعالیت‌های اجرایی و عملیاتی او در سطح شهر را تقویت کرده بود. هرچند که کرونا تا حدی بر این فعالیت‌ها اثر گذاشت، اما از امکانات فضای مجازی بهره برد و فعالیت‌های فرهنگی‌اش را در قالب گفتگوهای زنده با سوژه‌های جذاب و مردمی ادامه داد؛ مباحثی که در کُنه خود به زندگی امیدبخش و آرامش‌زای افراد مرتبط می‌شود. شاید نمونه ملموسی که ردپای شادی در زندگی و شهر را در فعالیت‌ها و دغدغه‌های او پررنگ می‌کند، جایگاهش به عنوان مبتکر هفته لبخند ایرانی باشد.

هفته لبخند ایرانی

فرید صلواتی نزدیک ۹ سال پیش در وبلاگ شخصی‌اش، این طرح را ارائه کرد که همه ساله یک هفته از ۲۳ تا ۲۹ اسفند را هفته «لبخند ایرانی» نامگذاری کنیم تا همانطور که مشغول خانه‌تکانی هستیم، دل‌های خود را هم بتکانیم، کینه‌ها و نفرت‌ها را در این یک هفته کنار گذاشته و به هم انرژی مثبت بدهیم؛ نه خبر بد بگیریم و نه به دیگران خبر بد بدهیم. او می‌گوید که در آغاز راه، همه با این طرح موافق نبودند اما به مرور از سوی اشخاص متفاوت اعم از سلب‌ریتی‌ها یا شهروندان عادی مورد حمایت قرار گرفت، کمپینی تحت همین عنوان راه افتاد و شبکه‌های داخلی و خارجی روی آن مانور دادند. به این ترتیب، هفته لبخند ایرانی، انعکاس خوبی پیدا کرد با این هدف که شهروندان در این یک هفته کاری به کارهم نداشته باشند، از تشنج فضاهای مجازی دور شوند، از زندگی در فضاهای شهری لذت ببرند و به آرامش نسبی دست پیدا کنند.



هند کشوری
فقیر اما شاد
است به این
دلیل که رنگ
دارد و دغدغه
ملتشان، قیمت
پراید، دلار و
سکه نیست،
بلکه دغدغه آنها
زندگی کردن
در هر لحظه‌ای
که در آن قرار
دارند و لذت
بردن از آن
است

از هند تا عادل فردوسی‌پور

معمولاً در شهرهای ایران، اجرای برنامه‌هایی تحت عنوان «برنامه‌های فرهنگی و شادی‌آفرین» در اماکنی از شهر نظیر پارک‌ها و... وجود دارند. شهر اصفهان هم از این قضیه مستثنی نیست اما این برنامه‌ها تا چه حد می‌توانند در ایجاد شادی، شور و نشاط اجتماعی در شهر مثمر‌تر باشند؟ صلواتی که یک شهروند اصفهانی است، این قسم برنامه‌ها را مؤثر نمی‌داند. او به کشور هند اشاره می‌کند و می‌گوید که هند کشوری فقیر اما شاد است به این دلیل که رنگ دارد و دغدغه ملتشان، قیمت پراید، دلار و سکه نیست، بلکه دغدغه آنها زندگی کردن در هر لحظه‌ای که در آن قرار دارند و لذت بردن از آن است.

او معتقد است: جامعه‌ای که مردم و مسئولانش به دور از کینه و غرض‌ورزی باشند، شادی را هم به ارمغان می‌آورد؛ نمونه‌ای اگر بخواهیم ذکر کنیم، «عادل فردوسی‌پور» بهترین است. این سؤال وجود دارد که چرا آقای

فردوسی‌پور که توسط همین تلویزیون به اوج رسیده، مخاطب بسیاری را به خود جذب کرده و منجر به ایجاد شور و نشاط اجتماعی در کشور شده، از اجرای برنامه‌هایش دور نگه داشته می‌شود؟

■ چرا با آبپاشی جوانان برخورد شد؟

این استاد دانشگاه می‌گوید: در خارج از کشور برای هر چیزی یک تعریف دارند و می‌خواهند آن را بهانه‌ای برای شاد بودن کنند؛ مثل ولنتاین، لبخند هنرمند، شادی کودک و... او با اشاره به ایران، رخدادی را بازتعریف می‌کند که چند سال گذشته یکسری گروه‌ها به یکی از پارک‌های تهران برای آبپاشی رفتند که با آنها برخورد شد. حال این سؤال مطرح است که اگر آدم‌ها به هم آب بپاشند، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟

صلواتی ادامه می‌دهد: ما به پارک می‌رویم و پاسور بازی می‌کنیم. کدامیک از ما اهل کتابیم؟ اینکه من آلمان بودم، مادری بچه‌اش را در تاب هل می‌داد و دستش کتاب بود، هر یک تعریفی دارند. سؤال اینجاست که از هر چیزی بعد خود چه تعریفی داریم؟ تولدها و نحوه رفتار با یکدیگر را ببینید! برای فرزندانمان همانطور تولد می‌گیریم که برای خودمان گرفتیم و بلد نیستیم چگونه رفتار کنیم.

این فعال رسانه‌ای می‌افزاید: همین چند وقت پیش یک گروه طنز در یکی از محلات اصفهان با لودگی و حتی استفاده از کلمات و اصطلاحات جنسی سعی در خنداندن مردم داشتند و نکته اینکه کودکان هم تماشاچیان آنها هستند.

او می‌گوید: اینکه یک نفر اضافه وزن داشته باشد یا یک عروسک، همسرش را مسخره کند و خیانت به همسر را آموزش دهد یا یکی دیگر شلوارک بپوشد، ایجاد شادی محسوب نمی‌شود. در فضای مجازی شخصی با ادای لهجه اصفهانی انواع و اقسام لودگی را بروز می‌دهد؛ برای نمونه به عروسی می‌روند و می‌گویند فامیل‌های داماد، گاو هستند و بعد می‌خندند! البته بحث من، جلوگیری از این موارد نیست اما شادی به چه قیمتی؟ اصلاً این گونه برنامه‌ها چه تأثیری دارند و ماحصل‌شان چیست؟

■ سایه سنگین اقتصاد بر سر شادی

از منظر این استاد دانشگاه، فاجعه است که تنها شادی مردم شهر، فوتبال دیدن باشد و با این وجود هم آن قدر الفاظ رکیک استفاده می‌شود که آدم خجالت می‌کشد بچه‌اش را به استادیوم ببرد.

به اعتقاد صلواتی، جایی برای خالی کردن انرژی جوانان وجود ندارد و این اتفاق‌ها طبیعی است. در چنین شرایطی، زمانی که مثال هند به عنوان یک کشور شاد با وجود آمار بالای فقر ذکر می‌شود، بر ضرورت وجود شادی با هر شرایط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی تأکید دارد. او می‌گوید: مردم کرونازده و عصبی شده‌اند و روش‌هایی مثل رقص یک هنرپیشه در فضای مجازی و دعوت از سایرین برای رقصیدن، به هیچ‌وجه جواب نمی‌دهد. علاوه بر این، آمار خشونت، منازعات خیابانی، چاقوکشی، قتل‌های ناخواسته، حکم‌های اعدام و... در جامعه بالا رفته و در چنین شرایطی نمی‌توان مردم را شاد کرد.

شهر شاد باید رنگارنگ باشد

صلواتی به اتومبیل‌های سطح شهر و مقایسه آن با سایر شهرهای دنیا که نمونه کوچکی برای پی بردن به شرایط و وضعیت موجود است، اشاره می‌کند و با طرح این سؤال که چرا خودروهای ما اکثراً پرآید سفید، نوک مدادی یا خاکستری و سیاه هستند؟ می‌گوید: ممکن است مردم در جواب این سؤال بگویند که «خودروهای بی‌رنگ مشتری دارند». تا زمانی که چنین تفکری وجود داشته باشد، مردم ترس داشتن ماشین رنگی را دارند که مبادا فروش نرود. در چنین شرایطی نمی‌توان تعریفی از تنوع رنگ و شاد زیستن داشت. همچنین انتظار داشتن شهر و کشور شاد نمی‌رود.

اصلاً شادی چیست؟

این استاد دانشگاه معتقد است که در وهله اول، لازمه ایجاد شهر شاد، شهری آرام است. آرامش خاطر و ذهن شهروندان اهمیت بسیاری دارد. همانطور که گفتیم، کشورهای دیگر رنگ دارند البته ما هم داشته‌ایم. با نگاهی به اقوام متفاوت در ایران، متوجه رنگ، رقص، شور و نشاط آنها خواهیم شد؛ رنگ‌هایی که به مرور جان باخته و از بین رفته‌اند. آنقدر از این فضا فاصله گرفتیم که گویی از یک قاره دیگر بوده‌ایم درحالی‌که اقوامی داشته‌ایم که در عزاهایشان هم نمادهای شادی استفاده می‌کردند.

صلواتی که حدود بیست و پنج سال است در سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان فعالیت دارد و به گفته خودش، متولی و مسئول فرهنگی بوده، تعریف درستی برای شادی و آرامش جامعه ندارد و دلایل اصلی آن را کثرت مدیران و سلاقی متفاوت سازمان‌ها می‌داند. به همین دلیل اولین موضوعی که از نظرش مورد بررسی قرار می‌گیرد، «ریشه‌یابی» است بنابراین اول باید تعاریف، اسلوب، چارچوب، هدف و نمادهایی مشخص شوند، سپس متولی تعیین کرد.

متولیان فرهنگ کجای شادی ایستاده‌اند؟

او متولیان فرهنگی شهرها را خطاب قرار داده و با طرح این سؤال که خروجی متولیان فرهنگ و هنر چیست و آنها برای ایجاد آرامش مردم چه اقدامی انجام داده‌اند؟ می‌گوید: اگر اسباب آرامش در شهر مهیا شود، اسباب شادی و زمینه‌های ایجاد آن، خود به خود فراهم می‌شود. به اعتقاد این فعال رسانه‌ای، نباید از کشورهای دیگر تقلید کنیم، بلکه باید بر اساس فرهنگ، سنت، تاریخ و ریشه‌های کشور خودمان برنامه‌ریزی داشته باشیم. علاوه بر این، افراد با داشتن تخصص، بر سر جاهای درست خود قرار گیرند. در چنین شرایطی، آرامش و شادی در شهرها ریشه می‌دواند. البته ذکر این نکته ضروری است که درصد بالایی از متولیان فرهنگ و امورات فرهنگی شهرها، متخصص کار نیستند.

این شهر پر از ظرفیت است

از نظر صلواتی، افرادی هم پیدا می‌شوند که خوب کار می‌کنند. «خوب» به این معنا که کیفیت کار و به سرانجام رساندن طرح‌های مفید شهر، برایشان مهم است، البته نه اینکه به فکر افزایش تعداد سراها، اماکن، مجتمع‌ها، مراکز فرهنگی و... باشند تا رزومه‌ای قوی از خود به جای گذارند. او «ملک مدنی» شهردار پیشین اصفهان را مثال می‌زند که نوعی تحول در شهر اصفهان ایجاد کرد و بر اساس تجارب بین‌المللی و کارکرد خود در شهر، مرکز فرهنگی و... را افزایش نداد بلکه بر کیفیت کار دقت کرد. بنده معتقدم سنگ بزرگ علامت نزدن است و خروجی مهم است؛ نه کمیت و ظاهر کار.

صلواتی که در حال حاضر مسئول مجموعه فرهنگی عمارت هنرمند در اصفهان است و در دوره‌ای هم متولی و مسئول جشنواره‌های کودک در شهر اصفهان بوده، می‌گوید: زمانی از طریق این جشنواره‌ها، شادی و نشاط در شهر اصفهان اشاعه می‌یافت. بنابراین با وجود ابداع، می‌توان کودک را در تولید شادی سهیم کرد. اگر کودک در تولید شادی شهر خود سهیم باشد و مولد شادی محسوب شود، بی‌شک شهر، تمام محلات، کوچه و خیابان‌های آن شاد می‌شوند؛ شادمانی و شعفی که به خانه‌ها هم راه پیدا می‌کند.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه نه تنها اصفهان که همه شهرهای ایران از ظرفیت‌های بالقوه و شگفت‌انگیزی برای افزایش شادی و نشاط اجتماعی برخوردارند، می‌افزاید: بهتر است متولیان امر با بهره‌گیری از متخصص‌ترین افراد در حوزه‌های متنوع مربوطه، زمینه‌های ایجاد شهرهایی پر از رنگ و شادمانی را در شهرها فراهم کنند و به شهروندان خود روحیه، امید و انگیزه برای ادامه راه و زندگی بدهند.



مهر تأیید محیط زیست بر استاندارد سوخت

چند دهه است که آلودگی هوا و نوسان دائمی شاخص‌های آلاینده به جزئی جدانشدنی در شهرهای بزرگ تبدیل شده و حل این معضل در گرو مؤلفه‌های بسیاری مانند سوخت استاندارد و خودروی باکیفیت است. بیشترین سهم و به عبارتی ۸۰ درصد آلودگی هوا را این دو مؤلفه بر عهده دارند، اما شبهات در خصوص کیفیت بنزین همچنان ادامه دارد و با وجود تأکید متولیان وزارت نفت بر باکیفیت بودن بنزین مصرفی، برخی انتقادات از سوی برخی نهادهای درگیر، همچون شرکت بررسی کیفیت هوا یا خودروسازان نسبت به این مسئله وجود دارد.

به گزارش «شهرگاه»، طبق ماده ۱۸ قانون هوای پاک، وزارت نفت مکلف است سوخت تولیدی کشور از جمله بنزین و گازوئیل را مطابق با استاندارد ملی مصوب، عرضه و سازمان محیط زیست باید از تولید سوخت غیراستاندارد جلوگیری کند. بر این اساس، وزارت نفت، سازمان استاندارد و سازمان محیط زیست موظف هستند گزارش عملکردی را هر ۶ ماه یکبار منتشر کنند. در این راستا آیین‌نامه فنی در زمینه «کنترل و کاهش آلودگی‌ها» شهریور ۹۷ در هیأت وزیران به تصویب رسید و استانداردهای مورد نظر این قانون تعیین شد.

سازمان ملی استاندارد هر سال جزئیاتی از کیفیت بنزین تولیدی کشور ارائه می‌کند، اگرچه این سازمان همواره کیفیت بنزین توزیع شده در داخل را تأیید کرده اما همچنان انتقادات در زمینه پایین بودن کیفیت و استاندارد بودن سوخت به قوت خود باقی است. سازمان ملی استاندارد به عنوان دستگاه متولی کنترل و نظارت بر استاندارد سوخت، به دفعات بنزین توزیعی در کشور

را مطابق استاندارد دانسته و "نیره پیروزبخت" رئیس سازمان ملی استاندارد با رد فرضیه نسبت دادن آلودگی هوا به بنزین اعلام کرده که حد مجاز گوگرد در سوخت با استاندارد ملی «یورو ۴» نسبت به استاندارد قدیمی، ۶ برابر بهبود یافته است. به گفته پیروزبخت، آزمایش‌های استاندارد در همه شهرهای کشور و در فصول گرم و سرد سال انجام می‌شود و برحسب آزمایش‌ها، تاکنون کیفیت بنزین تولیدی هیچ مشکلی نداشته است.

بنزین تولیدی کشور از نظر شاخص‌های گوگرد، بنزن و آروماتیک‌ها می‌تواند بر روی آلودگی هوا تأثیرگذار باشد اما بنا به گفته پیروزبخت، این شاخص‌ها هیچ مشکلی ندارند. چند ماهی است که بهبود استاندارد بنزین معادل «یورو ۵» در دستور کار قرار گرفته که باید دید بر تغییر شاخص آلایندگی هوا چقدر محسوس خواهد بود. هر چند رئیس سازمان ملی استاندارد معتقد است که این اقدام در کاهش شاخص آلاینده‌های هوا چندان محسوس نبوده و به طور مثال، شاخص گوگرد از ۵۰ به ۲۰ یا ۳۰ پی‌پی‌ام کاهش خواهد یافت، اما به صفر نخواهد رسید.

بر اساس این گزارش، کیفیت سوخت نیاز به پایش مداوم دارد اما درباره این پایش دیدگاه‌های متفاوتی مطرح می‌شود به‌طوری‌که برخی از مسئولان، بنزین را بی‌کیفیت و گوگرد موجود در آن را بالا می‌دانند اما برخی دیگر، این موضوع را خلاف واقع دانسته و اصرار دارند بنزین موجود از هر نظر پاک است. مسعود تجریشی معاون سازمان محیط‌زیست نیز درباره سوخت استاندارد می‌گوید: در سال جاری اتفاق خوبی درباره کیفیت سوخت رخ داد، در زمان‌هایی درباره گوگرد مشکلات زیادی وجود داشت. این در حالی است که چنین مشکلی حل شده و بین وزارتخانه‌های نفت و راه و شهرسازی با سازمان محیط‌زیست توافقی انجام شده است. در واقع قرار است در ۴۰۰ پمپ بنزین سوخت استاندارد وجود داشته باشد.

معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست معتقد است که کیفیت سوخت هم در استان‌ها و هم در تهران پایش می‌شود. سازمان ملی استاندارد به عنوان متولی کیفیت سوخت، پایش سوخت مصرفی را برعهده دارد و سالانه گزارش‌هایی را ارائه می‌دهد. پایش سازمان محیط‌زیست به شکل ماهانه است. همچنین اندازه‌گیری شاخص‌ها از پمپ بنزین‌هایی است که در داخل و بیرون شهرها قرار دارند و نتیجه پایش‌ها به صورت مستمر در سایت محیط‌زیست درج و به روزرسانی می‌شود.

او با تأیید صحبت‌های رئیس سازمان ملی استاندارد مبنی بر کیفیت سوخت مصرفی بنزین در کشور تأکید می‌کند: با احتساب تولید بنزین در فاز نخست پالایشگاه ستاره خلیج فارس،



۴۰ میلیون لیتر بنزین «یورو ۴» تولید می‌شود که به گفته وزارت نفت و شرکت‌های تابعه آن، محل توزیع بنزین یورو ۴ تولیدی، در کلانشهرها و حومه آن است. در حال حاضر مشکلی از نظر کیفیت در سوخت بنزین وجود ندارد و چندین سال سوخت مصرفی با کیفیت عرضه شده است. بنابراین زمانی که ۹۹ درصد سوخت بنزین مورد تست قرار می‌گیرد، یعنی مشکلی وجود ندارد و با استاندارد است. اگر در برخی پارامترها هم مشکلی وجود دارد، در رابطه با سوخت گازوئیل یا نفت گاز است.

تجربشی می‌گوید: اکنون ۵۰ درصد گازوئیل تولیدی در کشور استاندارد است اما ۵۰ درصد باقی‌مانده استاندارد نیست و مقدار گوگرد در نفت گاز بالا است. ۵ سالی است که طبق توافق با وزارت نفت، در کلانشهرها سوخت گازوئیل استاندارد پخش می‌شود. همچنین حدود سال است که با وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و نفت توافق کرده‌ایم که عمده پمپ‌بنزین‌هایی که در مسیرهای اصلی قرار دارند و به تهران و کلانشهرها می‌رسند، دارای سوخت استاندارد باشند؛

البته از ابتدا با ۱۵۰ جایگاه شروع شد و تا آخر امسال به حدود ۴۰۰ پمپ بنزین می‌رسد. معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌افزاید: اپلیکیشنی طراحی شده که طبق آن کامیون‌داران و اتوبوس‌داران متوجه می‌شوند در کدام یک از جایگاه‌های سوخت مسیر ترددشان، سوخت استاندارد وجود دارد؛ این اقدام یکی از اتفاقات خوب در حوزه سوخت محسوب می‌شود. علت آنکه اکنون مشکلات کمتری در رابطه با نفت‌گاز در کلانشهرها داریم، به برنامه‌ریزی و طراحی این اپلیکیشن برمی‌گردد.

او درباره سنجش نفت‌گاز نیز می‌گوید: طبق اندازه‌گیری‌های انجام شده، شاخص ۸۵ درصد سوخت نفت‌گاز کمتر از ۲۰۰ پی‌پی‌ام است، درحالی‌که استاندارد ۵۰ پی‌پی‌ام است البته معمولاً وجود کاتالیست‌هایی با ۲۵۰ پی‌پی‌ام هم پاسخگو است و مشکلی برای فیلتر دوده‌ها ایجاد نمی‌کند.

معاون سازمان حفاظت محیط‌زیست معتقد است: به طور معمول در پمپ‌بنزین‌هایی هم شاهد سوخت بی‌کیفیت هستیم که در مسیرهای دوردست باشد. جایگاه‌داران علت آن را کمبود تانکر یا بارگیری گازوئیل غیراستاندارد، قبل از ورود به جایگاه می‌دانند. بنابراین اکنون مشکلی به لحاظ سوخت نداریم و شاخص ۸۵ درصد برای کیفیت سوخت مناسب است.

تجربشی با بیان اینکه سوخت به لحاظ کیفی نگران‌کننده نخواهد بود بلکه برخی مؤلفه‌ها در زمینه آلاینده‌گی باید جدی گرفته شوند، تاکید می‌کند: در حال حاضر مهم‌ترین مسئله، سهم خودروهای شخصی به لحاظ مصرف بیش از حد بنزین است البته حجم قابل توجهی از ذرات معلق وجود دارد، اما از آنجا که سوخت یا موتور خودروها قدیمی هستند، راندمان پایینی دارند و می‌توانند گازهای بیشتری، تولید و در نهایت آلاینده‌گی ایجاد کنند. نباید سهم موتورخانه‌ها را فراموش کرد چون این سهم افزایش پیدا کرده است. طبق قانون هوای پاک، باید موتورخانه‌ها کنترل شوند، درحالی‌که اکنون در کل کشور فقط ۲ هزار موتورخانه به شکل استاندارد فعالیت می‌کنند که برای آنها گواهی صادر شده است. متأسفانه در این زمینه هم علی‌رغم آنکه قانون مشخص کرده، غفلت شده البته عمده کنترل‌ها بر عهده استانداری‌ها است. در این راستا بعید به نظر می‌رسد که اتفاق خاصی بیفتد، چون وزارت کشور مسئولیت کرونا را قبول کرده، بسیاری از فعالیت‌های اجرایی تحت‌الشعاع قرار گرفته و تعاملات و توافقات به عمل آمده، فراموش شده است. (قسمت سبز رنگ انسجام معنایی با جمله ندارد / بازبینی شود)

او یکی دیگر از مسائلی که از کیفیت سوخت مهم‌تر است را توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌داند

و می‌گوید: متأسفانه در چند سال اخیر عمر تعداد زیادی از اتوبوس‌ها به بیش از ۲۰ سال رسیده و شاهد هستیم که تعداد کمی اتوبوس جایگزین شده است. از یکسو، اتوبوس‌هایی که قدیمی هستند باید فیلتر دوده نصب می‌کردند که اقدامی در این زمینه انجام نشده است. از سوی دیگر، کامیون‌های بسیار قدیمی در کشور وجود دارند که طبق قانون نمی‌توانند در خارج از شهرها و جاده‌ها تردد داشته باشند در نتیجه در داخل شهرها تردد می‌کنند که این مسئله آلودگی هوا را تشدید می‌کند. بنابراین فاکتور کیفیت سوخت صرفاً یک مؤلفه است البته در کنار آن مؤلفه‌های مهم‌تری وجود دارد که باید به آن توجه کرد.

به گفته معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست، به نظر می‌رسد علاوه بر لزوم ارتقای استاندارد گازوئیل‌های توزیعی در کشور، کیفیت پایین خودروهای سنگین، موتورسیکلت‌ها و اتوبوس‌های فرسوده منجر به احتراق سوخت می‌شود. در چنین شرایطی، به افزایش ذرات معلق در شهر دامن زده می‌شود و متولیان امر باید برای حل این معضل چاره‌ای اتخاذ کنند.





رویای برقی شدن حمل و نقل

معضل گرمایش کره زمین از یک سو و افزایش آلاینده‌ها در فضای کلانشهرها از سوی دیگر، موجب شده تا بسیاری از کشورها استفاده از ناوگان حمل و نقل پاک را در دستور کار خود قرار دهند. در حالی که حمل و نقل برقی در کشور ایران مورد استقبال چندانی قرار نگرفته و تلاشی هم در این زمینه انجام نشده است. انواع وسایل نقلیه برقی به لحاظ مصرف سوخت، صفر شدن آلاینده‌گی و زیست محیطی، ایده آل و رؤیایی هستند. پیش از اعلام ممنوعیت واردات وسایل نقلیه از ابتدای سال ۱۳۹۷ توسط دولت و در راستای آن مدیریت ارزی کشور، مصوبات متعددی در زمینه حمایت از خودرو و موتورسیکلت برقی وجود داشت.

به گزارش «شهرگاه»، یکی از مصوباتی که در زمینه حمایت از خودرو و موتورسیکلت برقی وجود دارد، ماده ۹ «قانون هوای پاک» است. در این قانون آمده که «وزارت کشور موظف است با همکاری وزارتخانه‌های صمت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت را ظرف مدت پنج سال

از محل منابع درآمدی ماده ۶ این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر کردن سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی)، خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند». همچنین بنابر تبصره این ماده قانونی، «خودروهای برقی - بنزینی، موتورسیکلت و خودروهای الکتریکی تولید داخل از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند».

این در حالی است که در سال ۱۳۹۳ نیز تعرفه گمرکی خودروهای برقی در کتابچه صادرات و واردات وزارت صمت، صفر اعلام شد. طبق آمارهای سال ۹۳ در چهار ماهه ابتدایی، ۳۸۰ دستگاه خودروی برقی ثبت سفارش شدند، اما سایر خودروها برای واردات باید حداقل ۴۵ درصد تعرفه به گمرک پرداخت می‌کردند.

بر اساس این گزارش، به لحاظ اقتصادی و مطالعات بازار، صفر شدن تعرفه واردات هم از جهت افزایش انگیزه واردکنندگان برای ثبت سفارش خودروهای پاک و هم از جهت امکان کاهش قیمت خودروهای برقی در بازار داخل بسیار مؤثر است. این در شرایطی است که تا قبل از سال ۱۳۹۷ و ممنوعیت واردات، خودروها و موتورسیکلت‌های برقی به آن شکلی که باید در کشور توسعه نیافتند، البته سابقه اتوبوس برقی در تهران مربوط به سال ۱۳۷۰ است. اتوبوسرانی تهران در سال ۱۳۷۱ در فاز اول بهره‌برداری موفق به راه‌اندازی خط ترمینال شرق - میدان امام حسین (ع) شد. همچنین در سال ۱۳۷۵ خط میدان امام حسین (ع) - بعثت راه‌اندازی شد. راه‌اندازی اتوبوس برقی جزو برنامه‌های موفق اتوبوسرانی تهران بوده اما متأسفانه در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ شمسی با توسعه این خطوط روبرو نبودیم. کابل‌های هوایی این خطوط در مقطعی به علت حفظ زیبایی نمای شهر جمع‌آوری شدند، در حالی که خطوط BRT تهران و سایر کلانشهرهای کشور به لحاظ شدت کاهش آلاینده‌ها، یکی از مهمترین مؤثرترین خطوط برای برقی‌سازی هستند. علاوه بر این، احداث راه‌اندازی خطوط اتوبوس برقی نیازمند سرمایه‌گذاری نسبتاً بالایی در مقایسه با اتوبوس‌هایی با سوخت فسیلی هستند. بنابراین بهتر است از نظر اقتصادی در خطوط پر مسافر به کار گرفته شوند. مزایای زیست‌محیطی این طرح‌ها، به قدری زیاد و قابل توجه است که از نظر کاهش انتشار آلاینده‌ها و بار آلودگی هوا بر بخش بهداشت و درمان کشور صرفه اقتصادی دارد.

بی‌تردید خودروهای برقی جزء لاینفک آینده صنعت خودرو در دنیا به شمار می‌روند و نقشی بزرگ در کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌ها دارند، البته چالش‌هایی برای حضور خودروهای برقی در ایران و سایر کشورها مطرح بوده است. مهمترین چالش توسعه این نوع خودروها، فقر زیرساخت و شبکه مورد نیاز آن است. درواقع ورود خودرو یا موتورسیکلت برقی به هیچ عنوان مانند ورود یک برنگ



نیست، بلکه نیازمند

خودروهای فعلی و نحوه ورود

خاص وسیله نقلیه

دیدگاه جامع‌تری است.

و توسعه آنها از حدود ۱۰۰ سال قبل در کشور را می‌توان در نظر گرفت. پس از ورود تعداد محدود خودروی بنزینی، دست‌اندرکاران متوجه شدند که برخی زیرساخت‌ها باید در کشور ایجاد شود تا حداقل بخشی از افرادی که توان خرید خودرو را دارند، بتوانند از آن استفاده کنند. بنابراین کم‌کم جایگاه‌های عرضه سوخت در شهرهای بزرگ و پس از آن، در راه‌ها و شهرهای کوچک‌تر ایجاد شد. به مرور کیفیت معابر و راه‌ها ارتقاء پیدا کرد و راه‌ها آسفالت شدند تا انواع خودرو با کمترین آسیب بتوانند تردد کنند. همچنین انواع شعب ارائه خدمات پس از فروش، تعمیرات و ... ایجاد شدند. با بررسی این سیر تحول در مورد خودروهای با سوخت فسیلی، متوجه تغییرات و ایجاد زیرساخت‌ها طی این مدت خواهیم شد. وزارت نفت شبکه وسیع و گسترده سوخت‌رسانی در اقصی نقاط کشور را ایجاد کرده که به طرق مختلف سوخت خودرو در کشور توزیع شود.

در رابطه با وسایل نقلیه برقی نیز باید انتظار تغییر و تحول اساسی داشت که رؤیای آن محقق شود، البته با توجه به افزایش سرعت فناوری، این تحولات سریعتر رخ می‌دهند. یکی از مهمترین نیازمندی‌ها در زمینه وسایل نقلیه برقی، شارژ و قیمت بالا، محدودیت تردد با توجه به دوام هر مرتبه شارژ، نبود مراکز ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش و خدمات فنی آنها است. بزرگترین چالش در قدم نخست، نبود شبکه‌ای از ایستگاه‌های شارژ، محدودیت سرعت و پیمایش خودروهای برقی است.

پر واضح است که برای توسعه وسایل نقلیه برقی نمی‌توان تا رفع تمام مشکلات، دست روی دست گذاشت و هیچ اقدامی به بهانه نبود زیرساخت انجام نداد. روشی که در بسیاری از کشورها ملاک قرار گرفته، استفاده از ناوگان برقی در حمل‌ونقل عمومی و نیمه عمومی مانند اتوبوس و تاکسی است. چنین اقدامی از نظر محدودیت ایستگاه‌های شارژ و محدودیت پیمایش، قابل مدیریت است؛ به گونه‌ای که چند خط محدود اتوبوس و تاکسی برقی شوند.

متأسفانه در خصوص اتوبوس و تاکسی برقی، هزینه اولیه سرمایه‌گذاری نسبتاً بالا و مدت زمان بالای بازگشت سرمایه، سرمایه‌گذاران و حتی برخی مدیران مسئول را دچار تردید می‌کند. در این راستا باید دیدگاه بلندمدت و کلان‌تری اتخاذ کرد. ممکن است احداث خطوط اتوبوس برقی بیش از سه تا چهار سال به طول بیانجامد، البته با توجه به تغییر سیاست‌ها و با جابجایی مدیران در دستگاه‌های ذی‌ربط، این مسئله تاکنون به طور جدی در دستور کار قرار نگرفته است. این در حالی است که سرمایه‌گذاران به دلیل نبود ثبات استراتژی‌های مدیریتی و سیاست‌گذاری، انگیزه‌ای در این خصوص ندارند. با وجود کاهش تعرفه‌های گمرکی در سنوات قبل و تخصیص مبالغ بلاعوض از سوی دستگاه‌هایی مانند شهرداری تهران، توسعه موتورسیکلت برقی به اندازه کافی مثمر ثمر واقع نشده است.

بررسی ابعاد موضوع توسعه موتورسیکلت برقی نشان می‌دهد که این نوع موتورسیکلت‌ها، رقیبی ارزان‌قیمت‌تر دارند که همیشه از نظر قیمت برنده بازار است. در حال حاضر تمام موتورسیکلت‌های بنزینی انژکتوری هستند و از نظر قیمت برای راکبان موتورسیکلت جذابیت بیشتری دارند. اختلاف قیمت موتورسیکلت برقی و بنزینی تا قبل از ممنوعیت شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری در سال ۱۳۹۶ بیشتر بود، چرا که موتورهای کاربراتوری فناوری چندان پیچیده‌ای وجود نداشت و طبقاً با سوخت ارزان قیمت‌تری در راستای کاهش آلاینده‌گی هوا عرضه می‌شدند. ضمن اینکه موتورسیکلت‌های برقی از نظر شتاب و سرعت نسبت به انواع بنزینی در رتبه‌های پایین‌تری قرار می‌گیرند. بنابراین موتورسیکلت برقی برای افرادی که کالا حمل می‌کنند، کارایی کافی ندارد. علاوه بر موتورسیکلت‌هایی که در زمینه پیک‌های حمل کالا، پیک‌رستوران‌ها و ... مورد استفاده قرار می‌گیرند،



سایر اقشار جامعه که از این وسیله برای تردد از منزل به محل کار، دانشگاه، خرید و ... استفاده می کنند را باید به عنوان کاربران بالقوه موتور برقی در نظر گرفت.

پیشنهادهایی برای توسعه موتورسیکلت های برقی

سازمان حفاظت محیط زیست در آئین نامه ۲ قانون هوای پاک پیشنهادهایی مبنی بر توسعه موتورسیکلت برقی، تسهیل قوانین و کاهش هزینه های مربوط به تأمین آن ارائه داده است. در این راستا «کاهش هزینه های تأمین» مانند معافیت شماره گذاری موتورسیکلت برقی از شرط اسقاط، «حداقل کردن تعرفه های گمرکی برای موتورسیکلت های برقی» که بسیاری از آنها برای تولید داخل و تأمین قطعات نیازمند واردات به کار گرفته می شوند و نیز «تسهیل اجرای قوانین» که به منظور تسهیل قوانین اخذ گواهینامه و پلاک انتظامی برای موتورسیکلت های برقی با توان پایین و اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است، در این آئین نامه مد نظر قرار دارد.

همچنین در پیش نویس آئین نامه ماده ۸ قانون هوای پاک که در حال نهایی سازی توسط سازمان حفاظت محیط زیست است و سن مرز فرسودگی برای ناوگان برقی به مراتب بیشتر از ناوگان مشابه مد نظر بوده، «افزایش سن مرز فرسودگی موتور و خودروی برقی» مورد توجه قرار گرفته است.



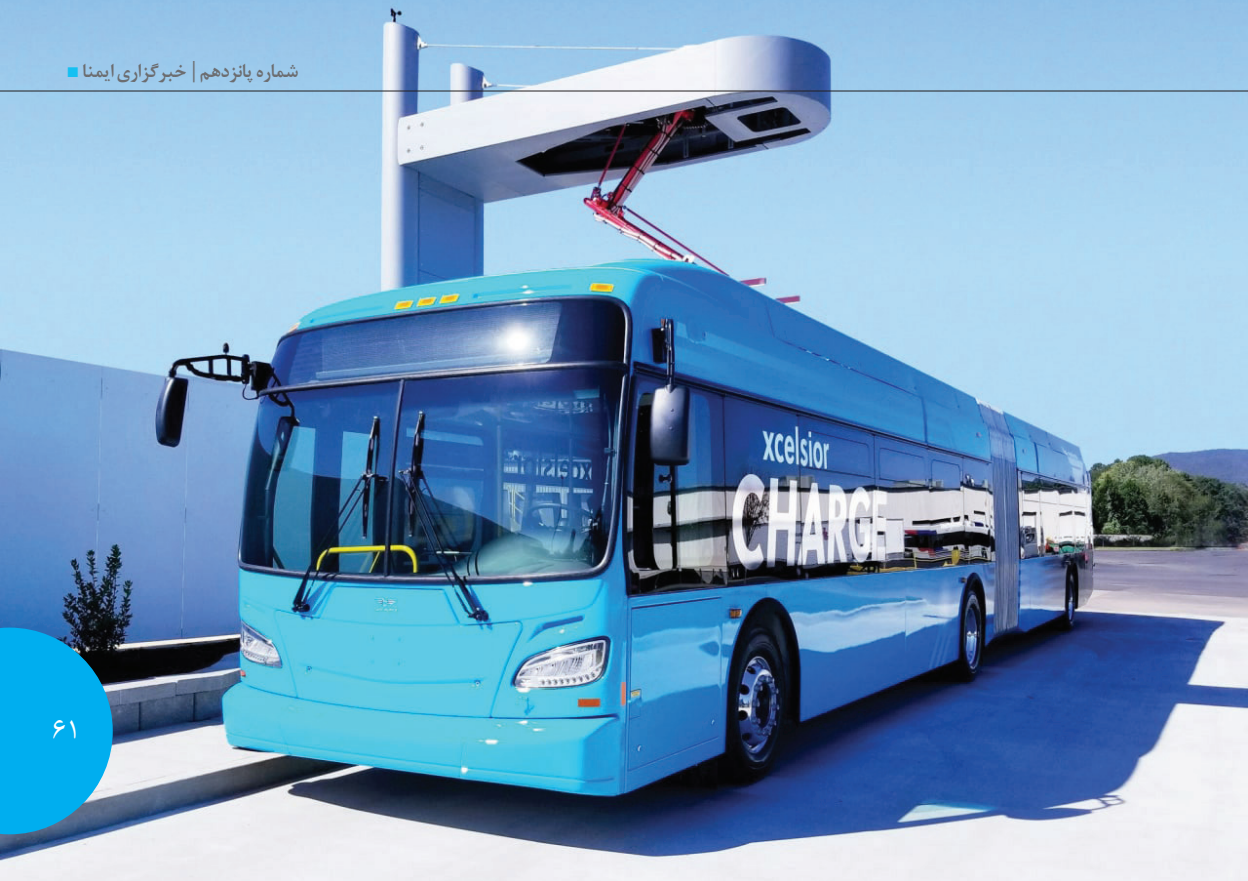
رفت و آمد در کدام نقاط جهان خرج ندارد؟!

حمل و نقل رایگان در بیش از ۱۰۰ شهر دنیا

شهر «کانزاس» در ایالات متحده آمریکا به عنوان نخستین کلانشهر در این کشور از اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی، حمل و نقل عمومی خود را رایگان کرد و با این اقدام شجاعانه توانست توجه بسیاری از مسئولان شهری در سایر شهرهای جهان را به سوی خود جلب کند. همه مسئولان شورای شهری کانزاس معتقدند این شهر لیاقت آن را دارد که چنین سیاستی را به اجرا درآورد. حال این سؤال مطرح می شود که آیا شهرهای دیگر آمریکا و دیگر شهرهای دنیا هم چنین لیاقتی را داشته و می توانند از این الگو پیروی کنند؟

به گزارش «شهرگاه» در اوایل دسامبر ۲۰۱۹ میلادی، اعضای شورای شهر کانزاس به اتفاق آراء، قطعنامه ای را تصویب کردند که این شهر به عنوان نخستین کلانشهر بزرگ ایالات متحده آمریکا از حمل و نقل رایگان بهره مند شود. در چنین شرایطی، ۹۲ درصد مردم کانزاس برای حمل و نقل خود از اتومبیل استفاده می کنند. هزینه این طرح حدود ۸ میلیون دلار برآورد می شود؛ مبلغی که اداره حمل و نقل منطقه کانزاس سیتی «KCATA» سالانه از کرایه اتوبوس ها دریافت می کند. طرفداران این طرح بر این باورند که رایگان شدن حمل و نقل عمومی به مزایای وسیع تری تبدیل شده که نمی توان آنها را نادیده گرفت.

بیشتر اعضای شورای شهر کانزاس سیتی معتقدند که این طرح جدید، مزایای اقتصادی و زیست محیطی عمیق و گسترده ای را برای شهر به دنبال خواهد داشت که باید به رسمیت ملی، تبدیل و از شهردار و اعضای شورای شهر حمایت های جدی شود.



دلایل اصلی ذکر شده برای تصویب این طرح، تشویق مردم و شهروندان به انتخاب حمل‌ونقل عمومی به جای اتومبیل‌های شخصی است. در دسترس قرار دادن خدمات حمل‌ونقل برای افراد کم‌درآمد و فراهم آوردن منافع اقتصادی از دیگر دلایل طرح رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی است. این در حالی است که برخی از شهرهای دنیا از سال‌های گذشته طرح رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی را به اجرا درآوردند و باید دید که تا چه اندازه در کسب اهداف و نتایج مورد نظر ناشی از اجرای این طرح مهم موفق بوده‌اند.

تالین، نخستین پایتخت جهان با حمل‌ونقل عمومی رایگان

شهر «تالین» در استونی در سال ۲۰۱۳ میلادی به عنوان نخستین پایتخت در جهان، حمل‌ونقل عمومی را برای شهروندان خود رایگان کرد و با جمعیت حدود نیم‌میلیون نفر توانست منافع اقتصادی را به‌وجود آورد و عناوین بین‌المللی فاخری را از آن خود کند. آلن آلاکولا رئیس دفتر اتحادیه اروپا در تالین و سخنگوی این طرح در این باره می‌گوید: ما در نظر داشتیم با اجرای این طرح مردم را از خانه بیرون کشانده و با چنین اقدامی هم تحرک اجتماعی را بهبود بخشیده و هم اقتصاد محلی را



دگرگون سازیم.

بر اساس این گزارش، نظرسنجی‌های انجام شده در سطح شهر تالین در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی نشان داد که هزینه‌های بلیت به مانع اصلی استفاده بیشتر از وسایل حمل‌ونقل عمومی تبدیل شده که به نوبه خود مانع توسعه اقتصادی گسترده‌تر شهر می‌شود. طرح رایگان حمل‌ونقل عمومی که در ابتدا توسط منتقدان به عنوان یک حقه سیاسی برای افزایش محبوبیت



شهردار وقت مطرح شده بود، کم‌کم به بخش جدایی‌ناپذیر از سیاست حمل‌ونقل عمومی این شهر تبدیل شد و از نظر توسعه منافع اقتصادی در صدر قرار دارد.

پیش از سال ۲۰۱۳ میلادی، بخش حمل‌ونقل در پایتخت استونی تا ۷۵ درصد یارانه دریافت می‌کرد اما پس از معرفی چنین طرحی، به دلیل افزایش جمعیت، این شهر اکنون ادعا می‌کند که تقریباً ۲۰ میلیون یورو معادل ۲۲،۷ میلیون دلار آمریکا سود سالانه دارد. درواقع هر شهرداری در استونی به

طور متوسط یک هزار یورو از درآمد مالیاتی سالانه ملی برای هر شهروندی که در کتاب خود ثبت کرده، دریافت می‌کند. از آنجایی که شهر تالین چنین اقدامی را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین شرایط لازم برای واگذاری شرایط حمل‌ونقل عمومی رایگان قرار داده، در ۷ سال گذشته جمعیت این شهر ۲۷ هزار نفر افزایش داشته که نشان‌دهنده رشد درآمد در این شهر است.

پس از آنکه شهروندان این شهر برای دریافت «کارت سبز» حدود ۲ یورو پرداخت کنند، تمام سفرهای آنها با استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی رایگان خواهد بود. با تلفیق این موضوع با «درآمد مالیاتی هر ساکن جدید» و «درآمد کرایه از گردشگران و افراد غیرمقیم بالغ بر ۴٫۵ میلیون یورو در سال»، این شهر ادعا می‌کند که در مقایسه با مدل قبلی کرایه‌های یارانه‌ای، ۲۰ میلیون یورو مازاد دریافت می‌کند و با چنین طرحی، منفعت اقتصادی را به ارمغان آورده است. بنابراین بخش عمده‌ای از درآمد اضافی دریافت شده شهر، به بهبود شبکه حمل‌ونقل کمک می‌کند.

با این وجود، دولت تالین نیز با معرفی امکانات پارک سواری رایگان در حومه شهر، انگیزه‌ای را برای افراد خارج از شهر که صلاحیت حمل‌ونقل رایگان ندارند، فراهم کرده است. این درحالی است که طبق نظرسنجی انجام شده توسط شرکت «Turu-uuringute» در سال ۲۰۱۸ میلادی، ۸۳ درصد از تالینرها از نحوه سازماندهی حمل‌ونقل عمومی خود، راضی و تنها ۶٫۳ درصد ناراضی هستند.

تجربه لوکزامبورگ

تجربه یک دولت اروپایی دیگر ملی و نه محلی، نمونه دیگری از رایگان کردن حمل‌ونقل عمومی با ۶۰۰ هزار نفر جمعیت است. سلطنت بزرگ لوکزامبورگ نیز به نخستین کشور در جهان تبدیل شد که حمل‌ونقل عمومی رایگان را در ۲۹ فوریه سال جاری میلادی آغاز کرد. لوکزامبورگ با نیمی از نیروی کار خود از کشورهای همسایه آلمان، فرانسه و بلژیک، یکی از ثروتمندترین کشورهای جهان محسوب می‌شود. طی چهار دهه گذشته جمعیت این شهر تقریباً ۲۴۰ هزار نفر افزایش یافته و نیروی کار از ۱۶۱ هزار نفر در سال ۱۹۹۸ میلادی به ۴۲۷ هزار نفر در سال ۲۰۱۸ میلادی رسیده که بخشی از آن به معطوف به افزایش ۱۶۸ درصدی کارگران مرزی است. همچنین ۶۰ درصد شهروندان برای رفتن به محل کار خود از خودروی شخصی و تنها ۱۹ درصد از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند.

علاوه بر این، در حال حاضر بسیاری از شهروندان از جمله افراد زیر ۲۰ سال، دانشجویان زیر ۳۰ سال و کسانی که حداقل دستمزد را دریافت می‌کنند، از حمل‌ونقل عمومی رایگان این کشور بهره‌مند شده‌اند. پیش از این، حمل‌ونقل عمومی در لوکزامبورگ ارزان بود؛ بلیت «دو ساعته» ۲ یورو و بلیت «کلاس دوم» تمام روز ۴ یورو هزینه داشت. همچنین بلیت یک مسافرت ماهانه در همه حالت‌ها،

فقط ۵۰ یورو بود، درحالی که در لندن، مسافرت به گرانترین شهر اروپا ۲۵۳،۵۰ پوند معادل ۲۹۶ یورو هزینه دربر داشت.

اگرچه در این طرح، دولت لوکزامبورگ ۴۲ میلیون یورو ناشی از فروش بلیت را از دست خواهد داد، اما در نظر دارد قوانینی را وضع کند که به کارگران اجازه کسر مبلغ کل هزینه سفر را از لایحه مالیات سالانه خود دهد. چنین اقدامی می تواند سالانه ۱۱۵ میلیون یورو از خزانه را به طور بالقوه جبران کرده و به آنها مازاد افت درآمد بلیت را برگرداند.

یک یورو؛ هزینه حمل و نقل یک روزه در وین

«وین» پایتخت کشور اتریش هم از جمله شهرهای بزرگ جهان است که با موفقیت بالا توانسته از سال ۲۰۱۲ میلادی هزینه های حمل و نقل را برای شهروندان کنترل کند که با استقبال چشمگیر مسافران هم روبرو شده است. طرح «یک یورویی» برای کل هزینه حمل و نقل عمومی در این شهر در طول یک روز موجب شده که این شهر بتواند فروش سالانه خود را از ۳۲۱ هزار یورو در سال ۲۰۱۱ میلادی به ۸۲۲ هزار یورو در سال ۲۰۱۸ میلادی با نرخ ثابت و یکسان افزایش دهد. حدود ۱،۱ میلیون از ۱،۹ میلیون نفر جمعیت این شهر بزرگ از سیستم حمل و نقل عمومی استفاده می کنند. اکنون بیش از ۱۰۰ شهر در سراسر جهان وجود دارند که طرح حمل و نقل عمومی رایگان را اجرا می کنند. درحالی که جمعیت بیشتر آن ها کمتر از ۱۰۰ هزار نفر است. در این میان، تنها تالین، لوکزامبورگ، وین و کانزاس سیتی به عنوان شهرهای بزرگ دنیا نشان داده اند که جوامع بزرگتر هم می توانند با یک برنامه ریزی صحیح به سمت گزینه رایگان کردن حمل و نقل عمومی خود حرکت کنند.

۱۰ پایتخت اروپایی که ارزان ترین سرویس مترو را دارند

بسیاری از پایتخت های اروپا دارای سیستم های مترویی گسترده ای هستند که به گردشگران و افراد محلی اجازه داده به سرعت، با کارایی بالا و از همه مهمتر ارزان قیمت رفت و آمد داشته باشند. سایت «اینسایدر» ارزانترین شهرهای پایتخت قاره اروپا را بر اساس هزینه یک روزه سفر با سیستم حمل و نقل مترو رتبه بندی کرده است.

در این راستا، «کیف» اوکراین با ۰،۳۲ دلار، «مینسک» بلاروس با ۰،۳۲ دلار، «بخارست» رومانی با ۰،۵۸ دلار، «مسکو» روسیه با ۰،۶۰ دلار، «صوفیه» بلغارستان با ۰،۹۰ دلار، «پراگ» جمهوری چک با ۰،۲۱ دلار، «ورشو» لهستان با ۰،۱۲ دلار، «بوداپست» مجارستان با ۰،۱۵ دلار، «آتن» یونان با ۰،۵۴ دلار و «لیسبون» پرتغال با ۰،۶۰ دلار، جزو ارزان ترین شهرهای پایتخت قاره اروپا برای یک سفر یک روزه با سیستم حمل و نقل مترو به شمار می روند.

تا ۲۰۴۰ تجربه سفر در جهان دگرگون می شود

تاکسی هوایی ۱,۵ تریلیون دلاری!

«تومبیل های پرنده» که امروزه به آنها «تاکسی هوایی برقی» می گویند، برای مدت طولانی در رؤیاهای ما وجود داشته است. اگر مگننه های علمی و تخیلی مانند «جتسون ها» یا «بازگشت به آینده» را تماشا کرده باشید، در پروازهای فانتزی که خواسته شده ترافیک خیابان ها را رد کنند یا ابتکارهای خارق العاده ای به نمایش درآورند، حتماً از این سیستم سفر هوایی استفاده کرده و بیننده را به ذوق آورده اند. هم اکنون برندهای بزرگی مانند تویوتا، اوبر، هیوندای، ایرباس و بوئینگ، نوید ارائه تاکسی های جدید هوایی با آخرین سیستم های نوین را می دهند، در چنین شرایطی می توانیم بگوییم که این رؤیا به واقعیت نزدیک خواهد شد. در واقع، هدف آن است که مراکز شهری یا حومه شهرها با جهش ترافیکی پیوند داده شوند که تاکسی های هوایی این وظیفه را به خوبی برعهده خواهند گرفت. تاکسی های هوایی می توانند با سرعت ۱۸۰ مایل در ساعت در ارتفاع یک هزار تا ۲ هزار فوت کروز کنند. در این میان ناسا گزارش داده که این تاکسی ها می توانند در ارتفاع ۵ هزار فوت نیز بروند.

۴۶ درصد؛ نرخ رشد سالانه بازار تاکسی هوایی

به گزارش «شهرگاه»، بازار تاکسی هوایی، بازاری است که باید طی این دهه به بلوغ کامل خود برسد و سپس در سطح جهانی رونق گیرد. بر اساس تحقیقات مورگان استنلی، بازار خودمختار تاکسی های هوایی شهری تا سال ۲۰۴۰ میلادی به ارزش ۱,۵ تریلیون دلار می رسد. همچنین یکی دیگر از مطالعات شهری به نام «UAM» می گوید که تاکسی های هوایی در سال ۲۰۲۲ میلادی در



دبی کار خود را آغاز کرده و با نرخ رشد سالانه حدود ۴۶ درصد به بیش از ۴۳۰ هزار واحد تا سال ۲۰۴۰ میلادی خواهند رسید. این در حالی است که فناوری‌ها از جمله وسایل نقلیه خودمختار مانند هواپیماهای بدون سرنشین و اتومبیل‌های خودران، باتری‌های کارآمدتر و تکنیک‌های پیشرفته تولید در بازار تاکسی‌های هوایی نقش بسزایی را ایفا می‌کنند و برندهای جهانی به رونق این سیستم اهمیت بسیار زیادی می‌دهند.

تعجب‌آور نیست که کمپانی‌های بزرگ جهانی از شرکت‌های تازه تأسیس تحت حمایت «اوپر» گرفته تا شرکت‌های بزرگ اتومبیل‌سازی و هواپیمایی عجله دارند تا جای پای خود را در این بازار نوپا محکم کنند. این تجارت می‌تواند چشم‌انداز توسعه شهری را به طور قابل توجهی تغییر داده و سرمایه‌گذاران بین‌المللی را به‌سوی خود جذب کند. سرمایه‌گذاران بین‌المللی به این واقعیت دست یافته‌اند که تاکسی‌های هوایی برقی امکان کاهش چشمگیر هزینه‌های عملیاتی و نگهداری را بسیار بالا می‌برند. تاکسی‌های هوایی برقی دارای اشکال و اندازه‌های مختلفی هستند و بسیاری از آنها کاملاً متفاوت از هواپیماهای معمولی با بال ثابت هستند. موتورهای الکتریکی جایگزین موتورهای جت شده‌اند و برخلاف هواپیماهای عمودی که هنگام برخاست و فرود «VTOL» نیاز به باندهای طولانی دارند، تاکسی‌های هوایی به فضای زیادی لازم نخواهند داشت. هم‌اکنون تنها چند برند بزرگ جهانی در حال ساخت وسایل نقلیه‌ای هستند که شبیه اتومبیل‌های بالدار بوده و قابلیت پرواز در آسمان را دارند.

«تویوتا» پیشتاز است

کمپانی بزرگ «تویوتا» در ژانویه ۲۰۲۰ میلادی اعلام کرد که ۳۹۴ میلیون دلار در «Joby Aviation»

سرمایه‌گذاری می‌کند تا بتواند یک تاکسی هوایی کاملاً برقی و با سیستم فرود عمودی «EVTOL» طراحی و تولید کند. این رقم شرکت «تویوتا» بخشی از بودجه ۵۹۰ میلیون دلاری است که «Joby» نیاز دارد تا سال ۲۰۲۳ میلادی سرویس تاکسی هوایی الکتریکی را راه‌اندازی و در نهایت از توانایی «تویوتا» برای تولید، کنترل کیفیت و خدمات‌دهی استفاده نماید.

کمپانی تازه تأسیس Joby در حال ساخت نمونه اولیه است که به گفته آن، این تاکسی‌ها باید به هزینه حمل‌ونقل زمینی نزدیک شده و روزانه به یک میلیارد نفر کمک کنند تا بیش از یک ساعت در زمان رفت‌وآمد صرفه‌جویی شود. همچنین این کمپانی فناوری پیشرفته‌ای را توسعه داده و با طراحی متفکرانه، آن را در یک هواپیمای شگفت‌انگیز ادغام کرده که کلید موفقیت‌آمیز ورود این سیستم نوین به بازار جهانی خواهد بود. تاکسی هوایی این کمپانی برای ۴ مسافر به علاوه یک خلبان طراحی شده که با یکبار شارژ می‌تواند بیش از ۱۵۰ مایل را طی کند و ۱۰۰ بار ساکت‌تر از هواپیماهای معمولی در هنگام برخاست و فرود است.

■ مشارکت شرکت‌های آسیایی - امریکایی در طرح تاکسی هوایی

شرکت خودروسازی کره جنوبی «هیوندای» با مشارکت شرکت امریکایی و اوبر نیز در نمایشگاه الکترونیکی «Consumer» در لاس‌وگاس از ماکت تاکسی پرنده خود رونمایی کردند؛ این نشان‌دهنده آن است که برندهای بزرگ جهانی در فکر توسعه این سیستم نوین هستند و در نظر دارند از این بازار نوپا جا نمانند. هیوندای در رونمایی از ماکت تاکسی هوایی خود اعلام کرده که این تاکسی می‌تواند ۴ مسافر را حمل کرده، در سفرهای حداکثر ۶۰ مایل با سرعت ۱۸۰ مایل در ساعت حرکت می‌کند و تا ارتفاعات ۲ هزار فوتی نیز سفر خواهد کرد. همچنین این کمپانی اعلام کرده که تاکسی هوایی آن، تنها در چند دقیقه شارژ می‌شود، اما در مورد چگونگی آن هنوز توضیح بیشتری ارائه نداده است.

در این میان، کمپانی اوبر نیز گفته است که در نظر دارد آزمایش فرود عمودی این تاکسی هوایی را به زودی آغاز کند و نخستین سفر رسمی آن در سال ۲۰۲۳ میلادی در وگاس و برلین باشد. نکته جالب توجه اینجاست که این شرکت با هدف ارزان ساختن تاکسی‌های پرنده نسبت به داشتن اتومبیل‌های سواری به این پروژه ورود پیدا کرده است. این در حالی است که ترکیب تولید هیوندای با پلتفرم فناوری اوبر نشان‌دهنده جهش عظیم برای راه‌اندازی شبکه پر جنب‌وجوش تاکسی هوایی در سال‌های آینده است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

■ رشد بازار با مانع روبرو است

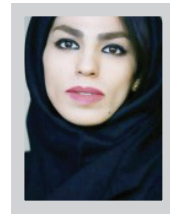
یکی از تحلیلگران مطالعات شهری UAM در این باره می‌گوید: «تاکسی‌های هوایی قطعاً مرحله بعدی



توسعه حمل و نقل در شهرها هستند. مراکز شهری در سراسر جهان در تلاشند تا با افزایش تعداد وسایل نقلیه و ازدحام ناشی از آن به ویژه در ساعات اوج ترافیک کنار بیایند. زمانی که تاکسی‌های هوایی به طور گسترده تجاری شده و توسعه پیدا کنند، به طور حتم بار ترافیکی در خیابان‌های شهر را کاهش خواهند داد. آنها یک فرم ساده از سفرهای بین‌المللی را آغاز کرده و مردم را در کوتاه‌ترین مسیر ممکن بین دو مکان جابجا می‌کنند. در این میان، رشد این بازار با موانعی روبرو است. حوادثی مانند مرگ کوبه برایانت، اسطوره بسکتبال در یک سقوط هلی‌کوپتر، نگرانی‌های ایمنی تاکسی‌های هوایی را برجسته کرده است. در حالی که نخستین سرویس‌های تاکسی‌های هوایی ممکن است دارای خلبانان انسانی باشند که بعدها توسط سیستم‌های خودکار کنترل از راه دور یا مجهز به هوش مصنوعی جایگزین می‌شوند. علاوه بر خطرات مسافران و مردم در زمین، تاکسی‌های هوایی می‌توانند خطرات هواپیماهای دیگر را به همراه داشته باشند. توسعه‌دهندگان این سیستم نوین هر روز در حال رفع نواقص و خطرات ناشی از آن، از ایمنی خودرو، قابلیت پرواز و کنترل ترافیک گرفته تا آلودگی صوتی، صدور گواهینامه اپراتور و امنیت نرم‌افزار هستند که چنین اقدامی می‌تواند نویدبخش توسعه زود هنگام بازار تاکسی‌های هوایی در جهان باشد».

گفتگوی «شهرگاه» با الهام فخاری عضو شورای شهر تهران

اکسیری به نام شهر شاد



● آساره کیانی

برای شاد زیستن شهری باید آن را از خود و خود را از آن بدانید؛ مگر شهرها با ابلاغ و دستور صرف یا نقش و رنگ، تبدیل به فضای بهتری برای شاد زیستن خواهند شد؟

الهام فخاری عضو کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران در پاسخ به پرسش ویژگی‌های «شهر شاد» به «شهرگاه» می‌گوید: «من در شهری پرورش یافتم که هنرمند و درودگر، کارمند و کاسب در یک محله در کنار هم زندگی کرده‌اند. در رفت‌وآمد روزمره به مدرسه، شهروندان نابینا و کم‌شنوا را در کنار خود داشته‌ام. مردم، هویت خود را با سربلندی، هویت و پیشینه شهر گره زده‌اند؛ هرچند گیر و گره‌ها و بازدارنده‌هایی هم در زندگی شهروندی‌شان بوده اما فهمیدند که برای شاد زیستن در جایی، باید شما خود را از آنجا و آن شهر را از آن خود بدانید.»

برای فخاری، امنیت در اولویت و برابری از عوامل فراهم‌ساز شادکامی شهروندان است. او ارائه تعاریفی ملموس از شادی فردی یا گروهی شهروندان را پیش‌نیازی اساس‌مند برای توجیه و تفهیم مفهوم «شهر شاد» می‌داند تا به مدد آن و به پشتوانه دید وسیع جامعه‌شناسانه درک کرد که اگر تجربه زیست شهری سرشار از ناکامی، گرفتاری، دیر شدن، جا ماندن، سرخوردگی، بی‌جا ماندن مانند اجاره‌نشینی



● الهام فخاری

شهرها به
خودی خود
شاد یا ناشاد
نیستند، بلکه
می‌توانند
شرایط و
فضاهایی
امن، برابر و
در دسترس
و زمینه‌ساز
تجربه‌های
خوشایند برای
شهروندان
باشند

و دشواری‌هایش و نابرخورداری باشد، ترس و اندوه و خشم درون شهروندان رسوب می‌کند و مایه ازهم‌گسیختگی درونی و اجتماعی خواهد شد. ناروشتی آینده و نبود امنیت روانی برای اداره کردن زندگی، یکی از تهدیدهای جدی سلامت روان و بازدارنده‌های شادکامی به شمار می‌رود.

شهروندان هر چه با عمیق‌تر شدن دره میان آنچه هستند با آنچه دوست دارند یا حق خود می‌دانند، روبرو شوند، تجربه شادی کم‌رنگ‌تر می‌شود. حال این سؤال مطرح است که مگر شهرها فقط با ابلاغ و دستور یا نقش و نگارهای رنگارنگی، تبدیل به فضای بهتری برای شاد زیستن خواهند شد؟

الهام فخاری دارای مدرک دکترای تخصصی روانشناسی تربیتی و در این سال‌ها، رئیس شورای اسلامی استان تهران هم بوده است. گفتگوی پیش‌رو برای رسیدن به پاسخ این پرسش است که «شهر شاد» چه شهری است.

زمانی که بحث «شهر شاد» به میان می‌آید، چندین مفهوم کلیشه‌ای به ذهن متبادر می‌شود که شامل رنگ‌آمیزی در معابر و اماکن عمومی شهر، برگزاری جنگ‌ها، رقص‌های محلی مردانه، آویزان کردن تزئینات رنگی در برخی اماکن و فعالیت‌های محدود دیگری از این دست است. برای شما یک شهر شاد چه مفهوم و تعبیری دارد؟ از نگاه شما، یک شهر باید چه مؤلفه‌هایی را به لحاظ اجتماعی، روانشناختی، سیاسی، شهرسازی، معیشتی، سمعی و بصری، مدیریتی، شهروندی متناسب با همه اقشار، کودکان، جوانان، سالمندان و... داشته باشد که در رده شهرهای شاد قرار گیرد؟ چنین مؤلفه‌هایی بیشتر در فرم شهر، معنا و مفهوم پیدا می‌کنند یا در محتوای آن؟

— شهرها به خودی خود شاد یا ناشاد نیستند، بلکه می‌توانند شرایط و فضاهایی امن، برابر و در دسترس و زمینه‌ساز تجربه‌های خوشایند برای شهروندان باشند. همچنین شهری از ویژگی‌های شهر شادی آفرین برخوردار است که مردمانش شادکام باشند. برای پرداختن به شهر شادی آفرین یا خوشایند برای شهروندان، نخست باید به تعریف شادی و عامل‌های اثرگذار بر آن بپردازیم. به قضاوت فرد از درجه یا میزان خوشایندی یا سازگاری کیفیت زندگی

با خواسته‌هایش، «شادمانی» گفته می‌شود. در تعریف شادمانی، خوشایندی همان ارزشمند و دوست‌داشتنی دانستن زندگی از سوی خود فرد است. افزون بر پاسخ به نیاز و کامیابی درونی در همه فرهنگ‌ها، ملاک‌هایی از خوبی و بدی وجود دارد که افراد جامعه بر پایه آن ملاک‌ها، خوشایندی یا ناخوشایندی زندگی خویش را ارزیابی و داوری می‌کنند. شادمانی را اینکه فرد چقدر زندگی خود را دوست دارد هم تعریف کرده‌اند. شادی، تجربه‌ای درونی و دارای درجه محسوب می‌شود که یک هدف یا وضعیت خاص نیست، بلکه دریافتی هیجانی و عاطفی است که زیرساختی شناختی و ذهنی دارد. همچنین شادی، تجربه شناختی فردی است و اگر درباره گروهی مطرح شود، منظور شمار یا درصد کم یا زیادی از افراد گروه شاد یا ناشاد خواهند بود. به دلیل آنکه شادی، زیرساخت شناختی دارد به قضاوت‌ها، نظام باورها و ارزش‌ها مربوط است. از یکسو، کسی را برخوردار از داشته‌ها و فرصت‌ها می‌توان یافت که ناشاد است چون وضعیت خود را با نظام باورها و ارزش‌هایش ناسازگار می‌داند یا در مورد ارزش‌ها و نیازهای خود دچار سردرگمی و آشفتگی است. از سوی دیگر، فردی دریافتی هماهنگ از آنچه که دوست دارد و آنچه هست، داشته که در زندگی ساده شادمانی را تجربه می‌کند. شادی، عاطفه و هیجان درونی است و از عامل‌های پیرامونی، بافت اجتماعی و اقتصادی هم اثر می‌پذیرد. عواملی مانند نظام باورها و ارزش‌ها، خودباوری و خودارزنده‌پنداری یا خود ناززنده‌پنداری و خودکارآمدی، افراد را دستخوش دگرگونی می‌کنند. باورها و ارزش‌ها، شخصیت، خودارزنده‌پنداری، بازخوردها از خود و زندگی، وضعیت و امنیت اقتصادی، سرگرمی‌ها و چگونگی گذران وقت‌های غیرکاری با تجربه حس شادکامی پیوند دارند. همچنین پیوندها و شبکه و سرمایه اجتماعی، کار و پیشه، تندرستی و سلامت روان، جنسیت، وضعیت تأهل، خشنودی کاری، وضعیت و امنیت اجتماعی، فضاهای خصوصی و همگانی شهری و روستایی، امنیت خود بودن، امکان و فرصت‌های انتخاب شهروندی و امید به آینده هم از جمله عامل‌های اثرگذار بر شادکامی و شادی افراد هستند.

علاوه بر این، ساخت روانی آدمی در برابر عامل‌های درون‌بنیاد و برون‌بنیاد محیطی و اجتماعی، داده‌های دریافتی را پردازش می‌کند. این پردازش شناختی و ذهنی، واکنش‌های عاطفی و هیجانی را برمی‌انگیزد که برخی مانند شادی مثبت و برخی دیگر، ترس یا اندوه منفی نامیده شده‌اند. در تعریف «شادی» برخی بر این باورند که وقتی آدمی در برآورده شدن نیازهایش کامیاب باشد، برپایه پردازش و قضاوت شناختی و ذهنی‌اش، احساس و هیجانی را تجربه می‌کند که از آن به عنوان خوشحالی، شادی و خرسندی یاد می‌شود. چگونه شاد زیستن وابسته به فرهنگ، پرورش و بالندگی، آموزش، ملیت، دین و آیین و عامل‌های اجتماعی خواهد بود.

اکنون که به تعریف «شادی» پرداختیم، بهتر می‌توان فهم کرد که شادی فرد چگونه در فضای زندگی‌اش رقم خورده و بر فضای اجتماعی، روند رفتارها و برداشت‌هایش تأثیر می‌گذارد. کاهش شکاف طبقاتی، دسترس‌پذیری خدمات برای همگان، برخورداری از فرصت‌ها و فضاهای اجتماعی همگانی، رویدادها و سامانه‌های شهری می‌توانند زمینه شادتر زیستن در شهر را فراهم کنند. اگر بخشی از جامعه شهروندی از فرصت‌های ویژه برخورداری و بخش زیادی از جامعه نابرخوردار باشند، شکاف اجتماعی و رانت ادراک شکل می‌گیرد. در چنین شرایطی، تعادل شناختی برهم خورده و هیجان‌های منفی خشم، غم یا ترس را برمی‌انگیزد.

ناروشنی آینده و نبود امنیت روانی برای اداره کردن زندگی یکی از تهدیدهای جدی سلامت روان و بازدارنده‌های شادکامی است. حسرت و دریغ، ناامیدی، ناپایداری کاری و درآمدی، همگی بر باورهای فرد و نظام ارزشی‌اش اثرگذار هستند. اگر خواسته‌ها و تمنای برآورده کردن نیازها بر آگاهی و باور به مسئولیت‌ها و نقش‌ها فرونی گیرد، فرد ناشادتر می‌شود. فضاها، رویدادها و خدمات همگانی در شهرها می‌تواند این شکاف‌ها را کمتر سازد و مدیریت مشارکتی امور شهری، شیوه‌ای است که می‌تواند مردم را در مسئولیت‌های شهروندی خود توانمندتر، فعال‌تر، خودکارآمدتر و شادتر سازد.

زندگی شهری نباید فرد را در ایفای نقش خود، اداره کردن زندگی و فراغت ناتوان سازد. همچنین فضاهای شهری نباید شهروندان را دچار درماندگی و در بن‌بست‌ماندگی کنند. خوشبختانه بسیاری از شهرهای ایرانی هنوز هم فضاهای تنهایی امن و باهم بودن سالم برای مردم فراهم می‌کنند که برخاسته از بافت محله و ساختار شهری محله‌محور ایرانی است. اگر در شهری افراد دارای نیازهای ویژه را در زندگی روزمره، گذرگاه‌ها و رویدادها مشاهده نمی‌کنید، بدانید که این شهر زمینه‌ساز افسردگی، تنش و گسست اجتماعی است. در بررسی شهرها این پرسش را همیشه از خود و مردم بپرسید که چقدر خود را متعلق به شهر و شهر را از آن خود می‌دانند؟ در بسیاری از کلانشهرها غریبه‌هایی در رفت‌وآمد هستند که در بن‌بست‌های ارتباطی، اجتماعی یا اقتصادی تقلا می‌کنند و درمانده‌اند.

آنچه در صحبت‌های شما نمود بیشتری دارد، دغدغه شهری با سرمایه‌های شادی‌آفرینی برای شهروندان است. در واقع مردم و بدنه جامعه‌ای که نقش اصلی بازیگران یک شهر هستند چه بخواهند و چه نخواهند، از اهمیت نقششان مطلع خواهند بود. با شرایطی که زیست شهری آمادگی دریافت هر نوع آسیب و زخم جدید را چه به لحاظ اقتصادی و معیشتی و چه اجتماعی و سیاسی دارد، چگونه می‌توان تعریف خود را از شادی ارائه کرد؟

– شهر زمینه‌ساز زندگی شاد بر بستر اقتصاد پویا و برابری در دسترسی به خدمات پایه معنا می‌شود. از جمله تعاریف متعدد شهر عبارتست از: ۱- پیوندهای اجتماعی برپایه اعتماد، رواداری و همیاری ریشه‌دار



باشد. ۲- فضاهای اجتماعی برای با هم بودن متناسب با سرانه جمعیت تعریف شده باشند، به گوناگونی سبک‌های زندگی و سلیقه شهروندان در چارچوب قانون ارج نهاده شود، فضاها، فرصت‌ها و رویدادهای فراغتی برای مردم از گروه‌های سنی متفاوت و توانایی‌های گوناگون برقرار باشند. ۳- زمینه برخورداری از هنرهای عمومی فراهم و خدمات و فضاهای شهر عادلانه برای همگان دسترس‌پذیر باشد.

برای مثال، در شهری کهن مانند اصفهان از هر قشری که باشید در زندگی روزمره با هنرهای زنده و جاری در شهر سروکار دارید؛ از معماری تا نگارگری، نقاشی دیواری تا حجم و از همه مهم‌تر آنکه هر شهروند این شهر یا گردشگری که به اصفهان آمده، روایت و داستان‌هایی را در شهر زندگی می‌کند. وقتی شما داستانی با شهر دارید، بخشی از دانش و آگاهی‌تان در این بستر شکل گرفته، عاطفه و هیجان‌هایی تجربه کرده و با طرح‌واره‌های خود سروسامان داده‌اید. شهری که فضا و فرصت خود بودن



بدهد، فرد می‌تواند در آن شهر هم امنیت تنها بودن و هم سرمایه اجتماعی و فضاهای باهم‌بودن داشته باشد که زمینه شاد زیستن فراهم خواهد شد. بچه‌ها با اصفهان و جشنواره بین‌المللی فیلم کودک و نوجوان، داستان یا خاطره دارند. بنابراین این شهر، بخشی از خود زیسته آنهاست و این احساس، کامیابی و شادی درونی به همراه دارد. بنابراین شهر زمینه‌ساز شادکامی یک مقصد آرمانی نیست، بلکه برای بهبود زندگی شهروندان، یک راه و مسیر است و نباید از نداشته‌ها ترسید و عقب‌نشینی کرد. آگاه و پر امید می‌توان شهرها را به سود همگان بهبود بخشید.

■ برابری، نقطه عطف معیارهای شما برای دستیابی به یک شهر شاد است. این احتمال وجود دارد که شاد زیستن در شهر را تجربه کرده‌اید یا تلاشتان بر تجربه آن بوده است. به نظر می‌رسد که تمرکز بر عوامل، چالش‌ها و موانع شکل‌گیری یک شهر شاد، راهبردهایی

را برایتان کشف کرده که امکان اجرا و عملیاتی شدن شادی به مفهوم اصیل در شهر مهیا باشد. در چنین شرایطی، آیا می‌توان نمونه‌های موفق از تلاش برای ایجاد شهر شاد را نام برد؟ چه ظرفیت‌هایی برای ایجاد شهر شاد میسر است و در این زمینه چه امکانات، تسهیلات و همکاری‌هایی نیاز است؟

– من این واژه‌ها را به گونه دیگری به کار می‌برم. شهر زمینه‌ساز شادی، یک شهر رنگی در پویانمایی‌ها و داستان‌ها نیست. بهتر است به جای «شهر شاد»، بگوییم زمینه‌سازی شادی در شهر. زمینه‌سازی شادی در هر شهری شدنی است، البته اگر زیرساخت‌ها با توجه به همگان، بازشناسی و بازسازی شوند، رویدادها و تجربه‌های نوآورانه جریان داشته باشد، بازی و هنر برای بخشی از رویکرد مدیریت شهری باشد، احساس امنیت برای همگان برقرار شود و فرصت و فضای پایمال کردن حق دیگران به حداقل رسیده باشد. با این معیارها می‌توان جایگاه شهرها از نظر زمینه‌سازی برای شادکامی شهروندان روی یک طیف را مشخص کرد. مدیران گوناگون در دوره‌هایی متفاوت و شهرهای گوناگون توانسته‌اند با بهره‌گیری از همکاری و ایده‌پردازی نوآوران، متخصصان و گروه‌های مرجع اجتماعی، جایگاه شهر را در این طیف بهبود بخشند.

■ شورای شهرها تا چه حد می‌توانند در ایجاد یک شهر شاد کمک‌کننده باشند؟

– شوراهای شهرها، نهاد سیاستگذار، تصویب‌کننده برنامه توسعه و بودجه سالانه، ناظر و سنجشگر مدیریت شهری هستند. شورا می‌تواند جهت‌گیری‌ها، اولویت‌ها، رویکرد و امور شهر را تنظیم و دگرگون کند. با وجود آنکه باور دارم برای تحقق شورا مطابق قانون اساسی هنوز راه زیادی در پیش داریم، ولی اختیارات قانونی شورا برای بهبود شهرها از روزه زمینه‌سازی برای شادکامی شهروندان را ناکافی نمی‌بینم. شوراها، شهر دوستدار معلولان در یزد، خدمات اجتماعی برای گروه‌های دچار آسیب در تهران، شهر بوستان و گلستان در شیراز و... را پیش برده‌اند. همچنین شوراها پدافند غیرعامل برای بهبود احساس امنیت در شهرها را می‌توانند در سیاست‌های شهری و روستایی بگنجانند. امنیت یکی از عامل‌های فراهم‌سازی شادکامی شهروندان است.

■ در چنین شرایطی ضرورت برنامه‌ریزی‌های اختصاصی و بهره‌گیری از دانش و توانمندی افراد متخصص، کارشناس، ذی‌ربط و مرتبط برای ایجاد شهری شاد تا چه حد احساس می‌شود؟ آیا این افراد متخصص می‌توانند روانشناسان، جامعه‌شناسان، طراحان، معماران، نقاشان و متخصصان دیگری از این دست باشند. آیا چنین برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری‌هایی می‌تواند یاری‌گر و کارساز باشد؟ اگر پیشنهادی در این زمینه دارید، ذکر کنید.

- شادی، کالا نیست که بتوان خرید، ساختمان نیست که بتوان رکورد زد و ساخت. شادکامی، وارداتی نیست و با بستن درها هم نمی‌توان آن را نگه داشت. در مقوله شادی، بازی، آزادی، خودکارآمدی، خودارزنده‌پنداری و سهیم و شریک بودن همه باهم در ارتباط هستند. اگر متخصصان فقط متخصص یا برخی رانتهی به موقعیت‌هایی دسترسی داشته باشند، باز هم نمی‌توان شادی آفرید. شریک بودن در سرنوشت مشترک شهروندان و شهر، حق و مسئولیت متخصصان است. برای یافتن راه و چاره‌ای سودمند باید به صداهای گوناگون گوش فرا داد، گرچه در تصمیم و انجام برنامه باید منسجم و متمرکز پیش رفت. اگر روزگاری، شهری که خیابان‌هایش، محل رویداد دیدار و گپ‌وگفت بوده، به توده‌ای از بزرگراه‌ها تبدیل می‌شود، باید ترسید و درنگ کرد. این فضاها برای با هم بودن است؛ نه برای از کنار هم گذر کردن. شادی ما در گروه و تعامل با دیگران معنای کامیاب‌کننده‌ای می‌یابد.

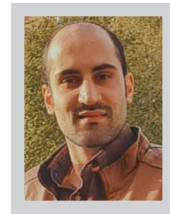
رویدادهای مشارکتی در شهرها برای زنده نگه‌داشتن احساس دلبستگی و کنشگری شهروندان است. هنر عمومی شهری، تجربه‌های تعاملی شهروندان و هنرمندان با آفرینش‌های هنری را فراهم ساخته و مجالی برای رهایی و تجربه‌های آزاد خواهد بود. هنر عمومی شهری یا روستایی، وارداتی نیست. در پیشینه ایران کهن پرده‌خوانی، شبیه‌خوانی، نوازندگی، آذین‌بندی‌های مناسبی وجود داشته و راه و رسم با هم بودن، دست‌افشانی، آداب و موسیقی اقوام و نواحی ایران، بخشی از سرمایه فرهنگی ما برای بازاندیشی اداره کردن شهرها هستند. بازی نوعی پالایش روان‌شناختی و رهایی از چارچوب‌های سخت بزرگسالانه است. ما در زندگی شهری، بازی را فراموش کرده و گمان می‌کنیم یک یا دو شهربازی پر از دستگاه‌های پرسروصدا نیاز ما به رهایی و شادکامی را برآورده می‌سازد!

فضاهای همگانی سازگار با بافت طبیعی، تنش روانی را زدوده و برای شهروندان فضا و فرصت بازتوانی فراهم می‌کنند. همه این مسائل می‌توانند زمینه‌ساز شادی باشند. بزرگراه چمران شیراز، نمونه‌ای از فضای همگانی پررونق، ساده و امن در کنار یک سازه شهری است. با شهروندان بهره‌بردار از این بزرگراه که گفتگو کنید، آرامش و خوشحالی‌شان غبطه‌برانگیز است.

با بازنگری فضاها و فرصت‌های اجتماعی در شهرهای مختلف، متوجه زیبایی شهر بوشهر خواهید شد. بوشهر خیابانی دارد که کوچه‌هایش، کافه و در کافه‌هایش شاهنامه‌خوانی، سعدی‌خوانی و ... فراغتی فرهنگی برای همه فراهم می‌کند. همچنین تبریز و انسجام اجتماعی مردم در چاره‌جویی برای آسیب‌های اجتماعی، مدلی از هویت‌بخشی و مشارکت مردم با مدیریت شهری بوده که خرسندی، خودباوری و شادی را رقم زده است.

مروری بر رویداد های مدیریت شهری اصفهان در سال ۹۹

اصفهان در ۱۰ برداشت



● علی یگانه نسب

۷۸

شهرداری از آن رو شهرداری نام گرفت که وظیفه نگهداری و نگهداری از شهر را به عهده دارد و سالها زمان برد تا مردم عادت کنند که از شهرداری ها تنها ساخت خیابان و پل و بزرگراه را توقع نداشته باشند. شهر به آدمها، مراودات و بده و بستان هایی که دارد، زنده می ماند و اگر حرف از نگهداری شهر می شود، باید برای حال مردم شهر، بهبود روابط و توسعه آموزش آنها و شفافیت و انضباط پول هایی که می دهند و می گیرند، در چهارچوب وظایف قانونی شهرداری توسط مدیریت شهری بهترین تصمیم گرفته شود. سال ۹۹ برای شهرداری اصفهان، سال اولین ها در حوزه های مختلف بود که یک حساب سرانگشتی، تعداد این اولین ها را به اندازه انگشتان دو دست نشان می دهد؛ در ادامه ۱۰ اتفاق نو و تازه ای که در سال گذشته برای کلانشهر اصفهان رقم خورد را می خوانید:

بسته ساخت و ساز

شهرداری ها برای تحقق درآمدهای سالانه خود و ترغیب مردم به ساخت و ساز در شهر، سالانه بسته های تشویقی ساخت و ساز ارائه می کنند. سال های گذشته در اصفهان، بسته های تشویقی نیمه دوم سال ارائه می شد و تا پایان سال ادامه داشت، اما در سال ۹۹ برای نخستین بار شرایطی فراهم شد تا کسانی که



قصد سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت‌وساز را دارند و یا در اسفندماه به دلیل شرایط شیوع کرونا از امکان استفاده از بسته‌های تشویقی محروم شدند، تا نیمه خردادماه ۹۹ تا صد درصد رشد ردیف دفترچه ارزش افزوده تجاری و تراکم مسکونی سال ۹۹ نسبت به سال ۹۸ را تخفیف بگیرند.

این اتفاق چند مزیت برای اصفهان داشت؛ نخست آنکه گره کور درآمدی شهر پس از شوک اول شیوع کرونا را تا حد زیادی باز کرد و درآمد مناطق شهرداری در سه ماهه نخست ۹۹ نسبت به مدت مشابه سال‌های گذشته افزایش چشمگیری داشت.

دیگر مزیت آن پویایی ساختمان‌سازی بود؛ انتقادی که در سال‌های گذشته به رویه شهرداری می‌شد این بود که انبوه‌سازان و فعالان ساخت‌وساز تا نیمه سال برای دریافت پروانه اقدام نمی‌کنند تا شهرداری بسته تشویقی خود را ارائه کند و عملاً ساختمان‌سازی در نیمه نخست سال با این اقدام تحت‌الشعاع قرار می‌گرفت و دست شهرداری هم از درآمدهای نیمه اول سال خالی بود.

بدین سبب شهرداری لایحه داد، شورا تصویب کرد و سرمایه‌گذاران استقبال کردند تا در سایه بسته تشویقی ساخت‌وساز که تخفیف‌های آن پلکانی ارائه می‌شد، به گفته علیرضا نصر اصفهانی، رئیس شورای شهر اصفهان، شهروندان و شهرداری در یک بازی برد برد شریک باشند.

براساس گفته نصر اصفهانی، اصلاح در مفاد لایحه بسته تشویقی ساخت و ساز برای صدور پروانه نیز از بروز تخلف و فساد در فرآیند صدور و قیمت‌های توافقی تا حد زیادی جلوگیری کرد.

تقدیم و تصویب بودجه به طور یکجا

بودجه سال ۱۴۰۰ شهرداری اصفهان، با مبلغ هشت هزار و ۶۵۰ میلیارد تومان شامل بودجه شهرداری، سازمان ها و چهار شرکتی که ۵۰ درصد سهام آن متعلق به شهرداری است، برای تصویب به شورای شهر تقدیم شد. اما در روند بررسی بودجه، این رقم به ۹ هزار و ۵۷۰ میلیارد تومان افزایش پیدا کرد و با ۱۰ رأی موافق در صحن علنی شورای اسلامی شهر به تصویب رسید.

یکی از برجسته‌ترین نکات بودجه سال جاری شهرداری ارائه شدن آن به این صورت است بودجه شرکت‌های وابسته به شهرداری نیز به همراه بودجه اصلی ارائه و تصویب شد که این اتفاق برای نخستین بار اتفاق افتاد.

مصوبه تولید اکسیژن

بخش عمده تولید اکسیژن شهر اصفهان در ناژوان است که برای حفاظت از این منطقه، عوارض ویژه‌ای برای آن در سال ۹۹ برای نخستین بار عوارض ویژه‌ای تحت عنوان «تولید اکسیژن» برای فضای سبز به ویژه در منطقه ناژوان توسط شورای شهر در نظر گرفته شد.

این عوارض تنها از سازندگان جدید در ناژوان دریافت و برای این منطقه نیز هزینه می‌شود و درآمد حاصل از آن که سه درصد از مبلغ تراکم همه پروانه‌های ساختمانی را شامل می‌شود، صرف گسترش زیرساخت‌های فضای سبز، توسعه و نگهداری آن خواهد شد.

ایجاد صندوق توسعه فضای سبز

اتفاق دیگر فضای سبزی اصفهان در سال ۹۹ نیز ایجاد صندوق توسعه فضای سبز برای نخستین بار بود. عباسعلی جوادی، رئیس کمیسیون بهداشت، سلامت و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان در توضیح این اقدام، گفت: تا پیش از این عوارض پرداختی به حساب شهرداری می‌رفت و محل هزینه‌کرد آن مشخص نبود، اما با پیشنهاد کمیسیون بهداشت، سلامت و خدمات شهری صندوق درآمدی برای توسعه فضای سبز در شهرداری اصفهان تشکیل شده و عوارض قطع درختان در آن ذخیره می‌شود. بر این موضوع تاکید شد که شهرداری مجاز نیست اعتبارات ذخیره شده در این صندوق را به‌جز محل تعیین شده شورای شهر که همان توسعه فضای سبز شهری است هزینه کند.

بدین ترتیب از این پس منابع برای حفظ و گسترش این فضاها در دسترس‌تر قرار می‌گیرد و یکی از ثمرات این صندوق آغاز ایجاد کمربند سبز در اراضی بختیار دشت در یکی از آلوده‌ترین نقاط کلانشهر اصفهان با مساحت ۵۳ هکتار بود.

فروغ مرتضایی، رئیس سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان در این خصوص گفت: با هماهنگی اداره کل منابع طبیعی اصفهان، ۵۳ هکتار از اراضی منابع طبیعی برای اجرای کمربند سبز



شهر اصفهان در اختیار سازمان پارک‌ها و شهرداری اصفهان قرار گرفت. اعتبارات حاصل از صندوق توسعه فضای سبز، شرایط سازمان را از لحاظ مالی برای در اختیار گرفتن این ۵۳ هکتار بهتر کرده و پس از اخذ تاییدیه این اراضی از کمیته فنی اداره منابع طبیعی و این گستره که پشت شهرک پرتو قرار دارد، زیر کاشت درختان رفت.

اوراق مشارکت برای ناوگان اتوبوسرانی

دولت در زمینه توسعه حمل‌ونقل عمومی شهرها، تنها برای مترو اوراق مشارکت صادر می‌کند اما شهرداری اصفهان توانست برای اولین بار در ایران مبلغ ۲۰۰ میلیارد تومان تحت عنوان اوراق مشارکت برای خرید اتوبوس شهری در سال ۹۹ دریافت کند.

این را شهردار اصفهان گفته و ادامه داده است: با پیگیری‌های جدی این اتوبوس‌ها خریداری شد. این ۸۰ دستگاه اتوبوس دارای استانداردهای لازم است و با ورود به ناوگان حمل و نقل عمومی خدمات رسانی در این بخش ارتقا خواهد یافت

۸۰ دستگاه اتوبوس اسکانیا ۱۲ متری با استاندارد یورو ۴ و ظرفیت ۴۱ مسافر به ارزش دو هزار و ۲۵۰ میلیارد ریال همزمان با عید غدیر خم در سال گذشته به ناوگان اتوبوسرانی اصفهان اضافه شد. این رویه در اخذ اوراق مشارکت فتح بابی شد تا دیگر کلانشهرها نیز بتوانند از حمایت‌های دولتی برای

توسعه ناوگان اتوبوسرانی استفاده کنند و در روزهای پایانی سال ۹۹ شهردار کرج از اخذ ۲۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت در این زمینه برای کلانشهر کرج خبر داد.

طرح شهروند دیپلمات

ابتکار «شهروند دیپلمات» از ابتدای سال گذشته در اداره امور بین الملل شهرداری اصفهان مطرح و اهدافی از جمله ارتباطات مؤثر با شرکای خارجی (خواهرخوانده‌ها)، شناسایی تسهیلاتگران شهروندی، توسعه همکاری‌های اقتصادی و علمی به ترتیب با محوریت بخش خصوصی و دانشگاه‌های اصفهان، افزایش تعاملات با دستگاه دیپلماسی کشور و همچنین شکل‌گیری دانش، مهارت و نگرش بین‌المللی در تمامی مجموعه‌های شهر برای آن تعریف شد.

وزارت امور خارجه و معاونت دیپلماسی عمومی این وزارتخانه ضمن استقبال ویژه و تأیید این طرح، به صورت رسمی به شهرداری اصفهان اعلام کرد، راهی که برای نخستین بار در اصفهان باز شده، می‌تواند به صورت الگو به سایر کلانشهرهای ایران نیز معرفی شود. طبق آخرین آمارها ۲۰۰ نفر در این طرح ثبت‌نام کردند.

ایمان حجتی مدیرکل ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری اصفهان، درخصوص این طرح افزود: این ابتکار به دنبال آن است تا آن دسته از تسهیلاتگران شهروندی از جمله بازرگانان، اساتید، ورزشکاران، دانشجویان، فعالان فرهنگی و رسانه‌ای و ایرانیان خارج از کشور که دارای بسترها و کانال‌های مناسب و مجاز برای معرفی و تقویت جایگاه، برند و ظرفیت‌های اصفهان در شهرهای خواهرخوانده و کشورهای خود هستند، بتوانند در قوت بخشیدن به ارتباطات فرهنگی، هنری، اقتصادی و علمی طرفین به کنشگری بپردازند.

شهر با چند کلیک

«شهر با چند کلیک» طرح شهرداری اصفهان برای گام برداشتن به سمت شهر هوشمند است و در قالب آن امکان انجام بسیاری از امور شهروندان در شهرداری برای نخستین بار بدون نیاز به مراجعه حضوری فراهم شد. 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، از طرق مختلف (رایانه شخصی و تلفن همراه) به سامانه مزبور وارد شده و در کنار دریافت خدمات عمومی خدمات اختصاصی نیز دریافت می‌کنند. این خدمات ارائه شده در سایت اصفهان نما شامل دو قسمت کلی شامل خدمات اختصاصی و عمومی است.



سیداحمد حسینی‌نیا، معاون شهرسازی شهردار اصفهان در این خصوص با اشاره به امکان دریافت پروانه ساختمانی از طریق اصفهان نمادون مراجعه به شهرداری، اظهار کرد: اگر شهروند درخواست پروانه احداث بنا یا تخریب و بازسازی را داشته باشد باید ثبت درخواست خود در سامانه و بدون مراجعه به شهرداری می‌تواند 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. به گفته حسینی‌نیا، قابلیت دریافت گواهی پایان کار و پایان سفت کاری، استعلام بانک، پاسخ استعلام نقل و انتقال در دفترخانه، استعلام آخرین وضعیت گردش پرونده در شهرداری، مشاهده آنلاین اسناد و مدارک موجود در پرونده ملک، استفاده از نقشه‌ها و لایه‌های کاربردی شهر، میزان عقب نشینی، تعداد طبقات قابل ساخت، کاربری ملک، شبکه معابر، ارتفاعات، محدوده بافت فرسوده و بسیاری از لایه‌های نقشه‌ای و بازدید مجازی ۳۶۰ درجه کوچه‌ها، خیابان‌ها و مکان‌های دیدنی شهر اصفهان از جمله قابلیت‌های شهر نماست.

شبکه اجتماعی محلات

طرح شبکه اجتماعی محلات شهر اصفهان یکی از نخستین‌های اصفهان در سال ۹۹ بود که از سامانه آن نیز رونمایی شد.

شبکه‌های اجتماعی از دل محلات انتخاب شدند و در قالب آن، برای ۲۲۰ محله شهر شبکه‌های اجتماعی واقعی با حضور معتمدین، روحانیون، فعالان سمن‌ها، دانش‌آموختگان محله و افرادی که می‌توانند به هر شکلی به محله خود کمک کنند به صورت داوطلبانه تشکیل شد. در هر محله از ۷ تا ۱۵ نفر در این شبکه‌های اجتماعی عضو هستند که به نیازهای هر محله نگاه ویژه و دغدغه‌مند دارند. کوروش محمدی، رئیس کمیسیون اجتماعی و محیط زیست شورای شهر اصفهان این اتفاق را بزرگترین رویداد اجتماعی شهر اصفهان دانست و اظهار کرد: پس از برگزاری جلسات متعدد با گروه‌های کارشناسی و تدوین آئین‌نامه ویژه شبکه‌های اجتماعی محلات، به سامانه‌ای رسیدیم که به واسطه تشکیل شبکه‌های اجتماعی مشارکت مردم را در انجام امور محلات افزایش خواهد داد. وی با بیان اینکه در کنار تشکیل این شبکه‌ها موازی‌کاری و هزینه‌های بی‌اثر حذف می‌شود، تصریح کرد: تشکیل شبکه‌های محلی سال‌هاست که به عنوان یک مسئله مهم در جوامع مطرح است اما مواردی باعث شده شبکه‌سازی در شهرها پیچیدگی‌هایی داشته باشد و هر زمان که تلاشی در این خصوص انجام دادیم باز هم به نقطه اول بازگشتیم و شاهد رشد دوباره آسیب‌های اجتماعی بودیم؛ بدین سبب، شبکه اجتماعی محلات می‌تواند گتیمی بزرگ در این عرصه باشد.

طرح ۷۷۷ کیلومتری مسیرهای دوچرخه

مسیرهای دوچرخه، عیار شهرها در انسان‌محور بودن را مشخص می‌کند و اگرچه در سال‌های گذشته، اجرای آن در اقدامات شهرداری گنجانده شده بود اما آنچه سال ۹۹ را با سال‌های قبل‌تر متمایز می‌کند، یکپارچه شدن این مسیرهاست.

سال گذشته اجرای ۷۷۷ کیلومتر مسیر دوچرخه در اصفهان آغاز شد تا حلقه بزرگ مسیر دوچرخه‌سواری در شهر دوچرخه‌ها ایجاد شود.

به گفته شهردار اصفهان، حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری مسیرهای مناسب را در سال گذشته شناسایی کرد و پس از طراحی کارشناسان و تصویب نهایی، جهت اجرا برای مناطق ۱۵ گانه ارسال شد. مناطق نیز دست به کار شده‌اند؛ بخشی از این مسیرها در سال گذشته اجرا و باقی مانده نیز در سال ۱۴۰۰ به اتمام خواهد رسید.

طرح کلاس شهر

طرح «کلاس شهر» با هدف تبیین ۱۴ مفهوم، دغدغه و آموزه حوزه شهروندی و اجتماعی، در قالب کتابی سه جلدی در شمارگان بالا، چاپ می‌شود و از سال تحصیلی آینده در اختیار دانش‌آموزان،

والدین و معلمان مدارس ابتدایی شهر قرار خواهد گرفت.

مجموعه کتاب‌های «کلاس شهر» کتاب‌های کار آموزش شهروندی ویژه دانش‌آموزان پایه اول دبستان است که توسط معاونت اجتماعی سازمان رفاهی و تفریحی شهرداری اصفهان به چاپ رسیده است. در این کتاب ۱۴ مهارت شهروندی، به صورت خلاصه و برای سه درجه مخاطب معرفی شده است. طرح کلاس شهر در سال ۹۷ به صورت پایلوت در چند مدرسه اجرا شد و سال گذشته رسمیت یافت تا یکی دیگر از نخستین‌های شهر اصفهان باشد.

مرتضی رشیدی، معاون اجتماعی سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان در این خصوص گفت: این طرح به دنبال تحقق آموزه‌های شهروندی و رسیدن به زیست‌پذیری شهری اصفهان بوده و در سایر کلانشهرها نیز مورد استقبال قرار گرفت. امید است بتوانیم از آن به عنوان یک پروژه ملی بهره‌برداری کنیم.

وی افزود: تشکیل کمیته نظارت و راهبر، کمیته اجرایی و تأمین محتوا، انتخاب بیش از ۴۰ کلاس برای اجرای پایلوت، آموزش معلمان و اولیا، تدوین کتاب کار معلم و اولیا، برگزاری ۳۷۸ کارگاه آموزشی تکمیلی، برگزاری جشن‌های ویژه، اجرای تئاتر با موضوعات شهروندی، تهیه مولتی‌مدیا، توزیع کتاب و تألیف کتاب سبک زندگی و آداب شهروندی برای دانش‌آموزان سال ششم اقداماتی است که در این طرح انجام شده است.

فرهنگسرای مجازی

در روزهایی که رویدادها و برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی شهرداری‌ها با شوک کرونا متوقف شده بود، راه‌اندازی فرهنگسرای مجازی ایده‌ای بود که پیش از عید نوروز و پس از شیوع کرونا توسط مدیران فرهنگی شهرداری اصفهان مطرح شد و برای نخستین بار به واقعیت پیوست تا به جای برگزاری رویدادهای فرهنگی و تجمع مردم، شهروندان آن‌ها را از خانه به صورت مجازی پیگیری می‌کنند. در این فرهنگسرای مجازی تولیدات سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان در کنار فیلم‌های سینمایی مطرح دنیا قابل مشاهده بود.

محمد عیدی، رئیس سازمان فرهنگی شهرداری اصفهان در با اشاره به راه‌اندازی فرهنگسرای مجازی گفت: با این اقدام و تعامل و هم‌کنشی همه بخش‌ها در سازمان، شهروندان اصفهانی از برنامه‌های تولیدی در حوزه‌های فرهنگی، اجتماعی و ورزشی بهره‌برده و اوقات فراغت خود را در منزل و در کنار خانواده به نیکوترین وجه سپری کردند.

پایتخت در سالی که گذشت به رنگ کرونا..

یک سال گذشت، سالی پراز دشواری، زندگی با ویروسی که هر روز چهره ای تازه از خود نشان می داد، ویروسی که بخش زیادی از شهروندان شهر را در خانه ها نشین کرد، کودکان و سالمندانی که برای حفظ جانشان از فضاهای شهری حذف شدند. در این یک سال مدیران شهری به همراه شهروندان زندگی متفاوتی را تجربه کردند. از کاهش درآمدهای شهری تا فروش ملک برای پرداخت هزینه ها، تلاش برای بهره برداری از مترو با دست خالی تا پر کردن ابرچاله های شهر. در این سال بی مهری با تاریخ شهر هم ادامه داشت. خانه های قدیمی زیادی تخریب شدند و برخی از خانه های ارزشمند شهر که متعلق به شهرداری بودند نیز برای جبران هزینه پروژه های عمرانی فروخته شدند.

بی مهری به مترو

مدت هاست که مدیران شهری کلان شهرها برای توسعه مترو می دانند که نباید منتظر کمک های دولتی باشند. در سالی که گذشت نیز شهرداری با چالش های بسیار توانست از برخی ایستگاه ها در خطوط ۶ و ۷ به همراه تکمیل ورودی های چند ایستگاه، بهره برداری کند، کلنگ احداث پایانه ۵۰ هکتاری آزادگان به زمین زده شد.

عملکرد مدیران حمل و نقلی شهرداری مورد رضایت اعضای پارلمان شهری هم بود، محسن هاشمی از منتقدان همیشگی به مدیریت مترو در روزهای پایانی سال اعلام کرد: حرفی را که دو سال زدم و گفتم ما یک کیلومتر مترو هم نساخته ایم پس می گیرم چرا که اکنون می توانم بگویم که بیش از ۱۰



کیلومتر مترو را افتتاح کرده‌ایم. اگر ۹ ایستگاه افتتاح شده و ۴ ایستگاهی که سال آینده افتتاح خواهند شد را با در نظر گرفتن ایستگاه‌هایی که در گذشته افتتاح شدند در نظر بگیریم بیش از ۲۰ کیلومتر تونل مترو احداث کرده‌ایم. خوشبختانه دستگاه سی‌تی‌بی‌ام خط ۶ که به سمت جنوب حرکت می‌کرد به نزدیکی حرم عبدالعظیم حسنی رسیده که تونل آن نیز ۶ کیلومتر است.

املاکی که پس گرفته شد

بازپس‌گیری املاک شهرداری نخستین تلاش‌های مدیران فعلی شهر تهران برای جبران حق از دست رفته پایتخت‌نشینان در سال‌های گذشته بود. املاکی که متعلق به شهر تهران بود اما سال‌ها در اختیار کسانی قرار داشت که حتی دیگر در شهرداری تهران حضور نداشتند. برخی به بهانه خیریه‌ها، موسسات فرهنگی و برخی نیز به عنوان خانه سازمانی و دفتر کار، مطب و... املاک شهرداری را به تصرف درآورده بودند. در لیست املاک واگذار شده شهرداری نام‌های آشنای زیادی است حتی اسامی مدیرانی که سال‌هاست در شهرداری حضور ندارند.



املاکی که برخی از آنها ناشناخته بود و به تدریج بر آمارشان افزوده می شد ، لیست املاک موسوم به بند ۶ ماده ۵۵ در سال ۹۹ آماده شد و در رسانه ها نیز منتشر شد و حالا شهروندان تهرانی می دانند که املاک متعلق به شهرشان در اختیار چه کسانی است .

اما هنوز این لیست در شورای شهر تهران بررسی نشده است و به نظر نمی آید به این زودی ها به طور رسمی این لیست منتشر شود . شورای شهر تهران از سال ۹۶ به دنبال آن است که بهره برداران املاک شهرداری و آن را از شهرداری پیگیری می کند . اعضای شورای شهر تهران بارها وعده داده بودند این لیست را منتشر می کنند اما همچنان به دنبال تکمیل این لیست هستند ، مدیران شهری گفته اند بخشی از این املاک پس گرفته شده است .

یک سال کرونا در تنهایی

در سال کرونایی پایتخت که هم هزینه های اداره شهر افزایش داشت و هم درآمدها کاهش دولت ریالی به شهرداری تهران برای اداره پایتخت کمک نکرد ، مدیران شهری طی نامه هایی درخواست کمک در حوزه های مختلف را با دولتمردان در میان گذاشتند اما این نامه ها به سرانجامی نرسید . پیروز حناچی شهردار تهران در زمان ارائه بودجه سال ۱۴۰۰ به شورای شهر تهران در خصوص مشکلات و چالش های مالی شهرداری گفت که شهرداری تهران در دوران کرونا ریالی از دولت دریافت نکرده است و امیدواریم به جای وام کمک بلاعوض به شهرداری ارائه شود . بسیاری از درآمدهای عمومی شهرداری

تهران در دوران کرونا دچار اختلال شده و در حال حاضر حمل و نقل عمومی با ۳۰ درصد ظرفیت در حال خدمت‌رسانی است. بسیاری از مجموعه‌های سازمان ورزش شهرداری بر اساس پروتکل‌های اعلام شده از سوی ستاد ملی مقابله با کرونا تعطیل است و بسیاری از مجموعه‌های گردشگری نیز به همین علت تعطیل و نیمه‌تعطیل شده‌اند. وام دولت مشکل ما را حل نخواهد کرد بلکه خواستار کمک‌های بلاعوض به شهرداری تهران هستیم.

گودهایبی که تعیین تکلیف شد

یکی از موضوعاتی که امسال مورد توجه مدیران شهری قرار گرفت گودهای پرخطر تهران بود. حدود ۲۷۵ گود پرخطر در دسته‌بندی «بسیار پرخطر»، «پرخطر»، «میان‌خطر» و «کم‌خطر» در شهر تهران وجود دارد؛ راهکار سریع شهرداری برای این گودهای رهاشده، پر کردن آنها بود. به گفته مدیران شهری به لحاظ حقوقی برخی از این گودها را می‌شود پر کرد. ماه‌هاست که این هشدار از سوی شهرداری به صاحبان این گودها داده شده است که اگر متولیان و صاحبان دارای این املاک که گودهای پرخطر دارند، در مدت‌زمان کوتاهی اقدام به ایمن‌سازی نکنند، شهرداری تهران رأساً یا از طریق پرکردن توسط خاک یا ایمن‌سازی با هزینه خود اقدام خواهد کرد و در اصل این یکی از رویکردهای جدی است. قرار بود تا پایان سال هیچ گود پرخطری در تهران وجود نداشته باشد و همگی تعیین تکلیف شوند. آن‌طور که عبدالرضا گلپایگانی، معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران، در یک نشست خبری گفته بود، به مالکان گودها اخطار داده شده که یا سریع‌تر ساخت‌وساز را آغاز کرده و گود را ایمن کنند یا اینکه شهرداری خود وارد عمل می‌شود و گود را با خاک پر می‌کند. طبق بند ۱۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، زمانی که امکان پرداخت هزینه ایمن‌سازی گود از سوی مالک وجود نداشته باشد، شهرداری برای حفظ ایمنی شهروندان باید هزینه را پرداخت کند و بعد از آن با توجه به نرخ تورم با ۱۵ درصد بالاسری، هزینه را از مالک دریافت کند. اما این وعده شهرداری محقق نشد اما پر کردن برخی از گودها پرخطر در سطح شهر آغاز شد.

پرونده‌هایی که شاکی نداشت

یکی از موضوعاتی که در مدیریت پنجم شهری مورد توجه قرار گرفت رسیدگی به پرونده‌های فساد دوره‌های گذشته شهرداری بود. پرونده‌هایی که از سوی نخستین شهردار این دوره از مدیریت شهری به قوه قضاییه ارسال شد اما پس از مدتی مشخص شد که از سوی مدیران کنونی شهری پیگیری نشده و تنها در ماه پایانی سال شکایتی از سوی شهرداری به ثبت رسیده است.

محمود میرلوحی که بارها درباره کم‌کاری شهرداری برای پیگیری قضائی تخلفات گذشتگان تذکر داده در این رابطه گفته است: بنده به عنوان عضو شورای شهر تهران باید جدی‌تر اجرای بند ۱۷ ماده ۸۰ را

پیگیری می کردم. در این مدت پاسخ تذکرها داده شده؛ اما شکایتی هم سال گذشته در دادگاه نظامی به ثبت رسیده است، اما باید سرانجام این پیگیری ها جدی تر دنبال شود. در فرصت باقی مانده تلاش می کند موضوع برگشت مال شهرداری را به نتیجه برساند. اصل برای ما در این مدت بازگشت اموال بوده که اتفاقات خوبی هم در این زمینه رخ داده است و توانسته ایم چند ملک خود را از رسا تجارت پس بگیریم. امیدواریم باقی املاک هم برگردانده شود تا مدیریت شهری بتواند با پولی که برای تهران است، خدمات بهتری در حوزه حمل و نقل عمومی و تکمیل پروژه ها ارائه دهد.

شهر فروشی متوقف شد؟

بسیاری از مدیران کنونی شهر تهران، بزرگ ترین پروژه این سال های مدیریت شهری را شهر فروشی می دانند و برخی نیز معتقدند این روند در شهرداری ها از جمله شهرداری تهران ادامه دارد، زیرا هنوز امکان خلق درآمدهای تازه در شهر فراهم نشده و عادت به کسب درآمد به شیوه های سنتی ادامه دارد. اما برخی از مدیران شهری معتقدند که در این دوره شهرفروشی به صفر میل کرده و عده ای نیز چون محمدجواد حق شناس عضو و رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر تهران تاکید دارد که شهرفروشی در تهران همچنان ادامه دارد. به اعتقاد او اگر قانون ظرفیتی را در اختیار مدیران شهری قرار داده تا از آن راه درآمدزایی کنند، حق آن را نداریم که از این اختیار قانونی به گونه ای بهره برداری کنیم تا منجر به توسعه ناپایدار در ساحت شهر شود. توسعه پایدار در معنای عام یعنی تأمین نیازهای نسل فعلی، بدون به خطر انداختن تأمین نیازهای نسلهای آینده.

واگن ملی، ملی بود؟

از زمانی که مدیران شهری اعلام کردند به دنبال طراحی قطار ملی هستند، این پرسش که چه میزان از این قطار می تواند تولید داخل باشد هم مطرح شد.

سال گذشته از قطار ملی رونمایی شد، به گفته محسن هاشمی رییس شورای شهر تهران، در حال حاضر با سرمایه گذاری و حمایت لازم از تولید داخل، بیش از ۶۰ درصد واگن های مترو را می توان در کشور به تولید رساند.

پیش از رونمایی از این قطار برخی نسبت به ملی بودن یا نبودن واگن هایی این قطار تردیدهایی را مطرح کرده بودند. مدیرعامل شرکت مترو نیز در پاسخ به منتقدان گفته بود که از ابتدای افتتاح شرکت واگن سازی تهران در سال ۸۵ تا چندی پیش عمق داخلی سازی واگن ها در این شرکت حدود ۳۰ درصد بود اما با امضای یک قرار داد ۵ ساله میان شهرداری و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری طی ۱۸ ماه گذشته داخلی سازی قطعات واگن ها با کمک ظرفیت های مهندسی داخلی به ۸۵ درصد افزایش یافته است و دیگر قطعات این واگن ها چینی نخواهد بود. او گفته بود که با استفاده از واگن



تولید داخل عمق داخلی سازی مترو به حدود ۶۰ درصد می‌رسد. اما این که طراحی انجام شده منجر به تولید قطار ملی که ۶۰ درصد آن داخلی سازی شده است مشخص نیست. رییس شورای شهر تهران امیدوار است که سیاست داخلی کردن قطار دنبال و منجر به تولید قطار در داخل کشور شود و به تاقچه اتاق منتقل نشود!

حاشیه دنبال دار ۶۲ باغ

در سال گذشته روند صدور پروانه ۶۲ باغی که توانسته بودند در فاصله لغو مصوبه برج باغ تا ابلاغ آن تمام عوارض خود را پرداخت و مجوز صدور پروانه بگیرند با ورود سازمان بازرسی متوقف شد اما شهرداری برای تعیین تکلیف این پرونده‌ها و ۲۰ پرونده مشابه می‌خواهد دوباره لایحه‌ای به شورا ارسال کند. معاون شهرسازی شهردار تهران در این رابطه گفته است که پس از مصوبه‌ی موسوم به ۶۲ باغ قابل پیش بینی بود که حتما پرونده‌هایی در آینده که شرایط همین ۶۲ باغ را دارند وجود دارند، و در آینده مطرح خواهد شد، اما از آن مهم‌تر آنکه ما هنوز نتوانسته‌ایم برای برخی از پرونده‌های ۶۲ باغ پروانه صادر کنیم. بازرسی کل کشور به این موضوع ورود پیدا کرده و مانع صدور پروانه شده است. اعضای شورای شهر تهران معتقد بودند که اعلام نتیجه در خصوص ۶۲ باغ مصوبه نبوده بلکه پاسخ به استفساریه

شهرداری بوده و از سویی فرمانداری نیز تاکید داشته به مصوبه‌ی شورا در این خصوص اعتراض کرده و در زمان مقرر شورا از این اعتراض دفاع نکرده است. بنابراین در حال حاضر صدور پروانه برای این ۶۲ باغ نیز متوقف شده است.

خیابان ولیعصر، منتظر آخرین تصمیم

وضعیت چنارهای خیابان ولیعصر بحرانی است، طی این سال‌ها بارها برای حفاظت از چنارهای میراثی خیابان ولیعصر پارلمان محلی شهر تهران دستورالعمل‌هایی مصوب کرده؛ مصوباتی که هرگز اجرایی نشده‌اند. اما قرار بود در هفته پایانی اسفند ۹۹ طرح تفصیلی خیابان ولیعصر در کمیسیون ماده ۵ به تصویب برسد که نوبت به بررسی آن نرسید، طرحی که کمکی به حفاظت از چنارهای میراثی خیابان ولیعصر نمی‌کند و در آن، حدود ۷۰٪ ساخت‌وسازهای خیابان ولیعصر از تقاطع انقلاب تا میدان تجریش، دارای ۶ طبقه و ارتفاع ۲۵ متر خواهد بود. این درحالی است که متوسط ارتفاع چنارهای ولیعصر ۱۵ متر است و ارتفاع ۲۵ متری سایه ساختمان‌ها را همچنان بر سر درختان ولیعصر نگه خواهد داشت.

در این طرح گودبرداری در ساخت و سازهای جدید با عمق ۱۰ متر مجاز دانسته شده که با در نظر گرفتن عمق حداکثر ۴ متری ریشه درختان چنار، مانع بهره بردن درختان از منابع آب زیرزمینی خواهد شد.

پادگان ۰۶ بوستان ارتش نشد

قرار بود بر اساس تفاهنامه‌ای که میات ارتش و شهرداری تهران به امضا رسیده بود ۳۵ هکتار از پادگان قدیمی ۰۶ تبدیل به بوستان ارتش شود و در زمین‌های باقی مانده نیز ارتش واحد‌های مسکونی، تجاری و هتل بسازد اما این تفاهنامه اجرایی نشد و شهردار تهران هم اعلام کرد مصوبات شورای عالی شهرسازی در خصوص این پادگان تنها در صورتی اجرایی می‌شود که تفاهنامه با شهرداری اجرایی شود. اما به نظر می‌رسد این تفاهنامه از سوی ارتش دیگر دنبال نمی‌شود.

این خبر را ابتدا محسن هاشمی در صحن شورا داد اما با تکذیب مدیران شهری رو به رو شد و اعلام شد این تفاهنامه در بالاترین سطح دنیال مدیریتی در ارتش و شهرداری دنبال می‌شود اما پس از مدتی مشخص شد پادگان ۰۶ به شکل کنونی خود باقی خواهد ماند.

نیم طبقه حاشیه ساز

ساخت و سازهای نهاد ریاست جمهوری در جماران یکی از پر حاشیه‌ترین خبرهای سال ۹۹ بود. نیم طبقه‌ای که بیش از ارتفاع مجاز ساخت و ساز در این محله بود و شهرداری آن را با سرعت تخریب کرد. اتفاقی که باعث رانده شدن شهردار تهران از جلسات هیات دولت شد. دولت در این مدت به دنبال



حذف محدودیت های ارتفاعی ساخت و ساز در این محله هم بود و شورای عالی شهرسازی در مصوبه ای محرمانه حکم به لغو خط قرمز جماران داد اما با ورود دیوان عدالت اداری این مصوبه لغو شد. در این مدت رییس جمهور در افتتاح ایستگاه های متروی تهران شرکت کرد اما همچنان شهردار تهران امکان حضور در جلسات هیات دولت را نیافته است.

سال ۹۹ پر از حوادث کوچک و بزرگ است از حادثه کلینک سینا اطهر که دوباره خاطرمأن انداخت تهران پر از ساختمان های عمومی نا امن است تا ساخت دوباره پلاسکو، از تغییرات گسترده برخی از مدیران شهرداری تا دستگیری دو شهردار منطقه، از شکایت هایی که مسئولان وزارت بهداشت از برخی از اعضای شورای شهر به دلیل اعلام آمارهای کرونایی در پایتخت داشتند از مرگ و میرهای سه رقمی در پایتخت تا رسیدن به وضعیت زرد کرونایی. اما تهرانی ها به سال ۱۴۰۰ امیدوارند. این که روزهای آرام تر و کم حادثه تر را تجربه کنند.

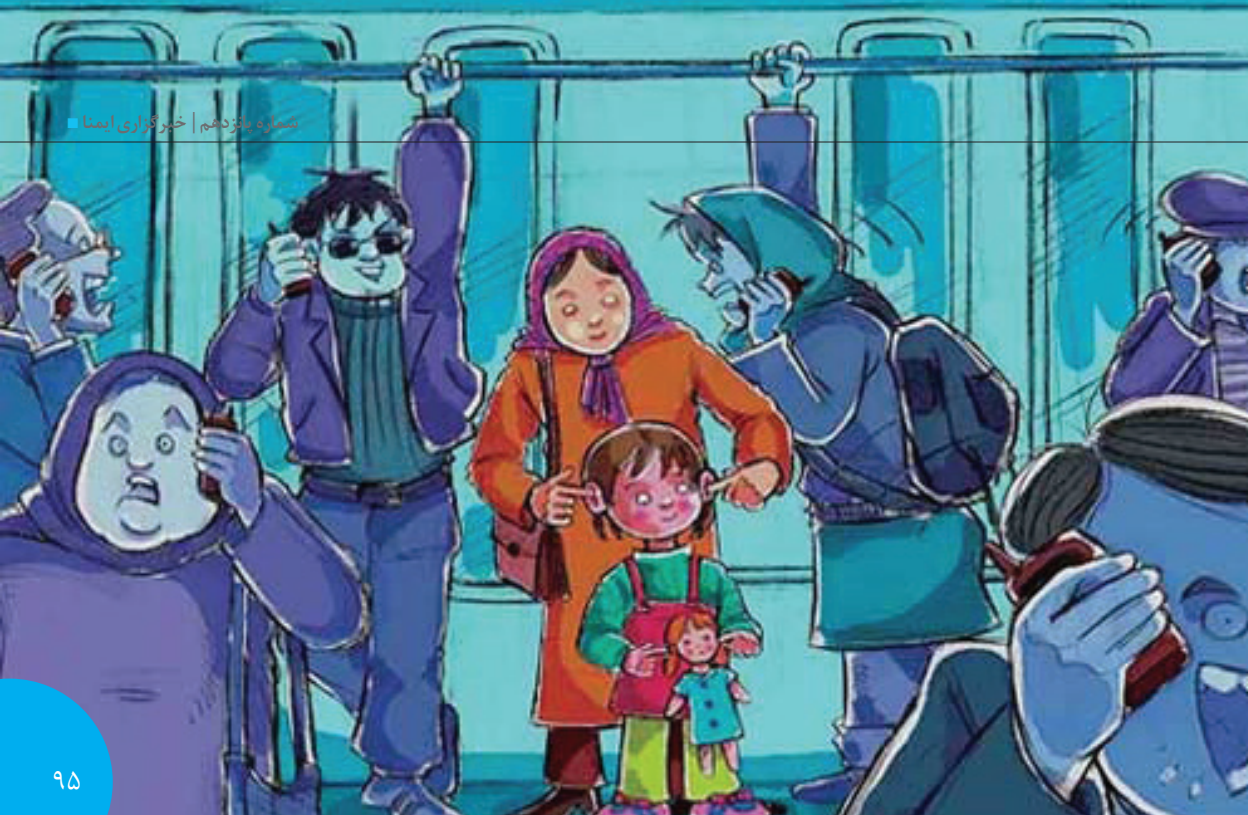
کرامت انسانی؛ حتی برای اراذل..



● ابراهیم امینی

نایب رئیس شورای شهر تهران

تاریخ کیفر در سراسر جهان مملو از مجازات‌ها و برخوردهای سخت و خشن با متهمین و مجرمین است که امروزه حتی فکر کردن به آنها قلب سنگ‌دل‌ترین انسان‌ها را نیز به درد می‌آورد و برای هیچ‌یک از ما نه تنها قابل پذیرش، که حتی قابل هضم و تصور نیست. زنده پوست کندن، شکستن دهان و دندان، نابینا کردن، بریدن زبان، گوش و بینی، به قتل رساندن نزدیکان متهم یا مجرم، سوزاندن و بسیاری مجازات‌های دیگر که به دلیل عریانی خشونت به کار رفته در آنها از بیانشان در نوشتار معذوریم. باری، چنین مجازات‌هایی لزوماً نه در زمان جنگ و مخاصمات میان ملت‌ها که در بسیاری از موارد برای تنبیه مخالفان حاکمان و سلاطین و یا مقامات محلی به کار می‌رفت و در موارد بسیاری مکافات کسانی بود که مرتکب جرایمی سبک نظیر جیب‌بری یا سرقت شده بودند. این وضع و اعمال کیفرهایی که می‌توان بر آنها هر صفتی بار نمود جز انسانی و عقلانی بودن ادامه داشت تا اینکه در قرن‌های اخیر و به‌ویژه دوپست سال گذشته با ورود هر چه بیشتر مفاهیم حقوقی به عرصه محاکمات کیفری و سزادهی، چگونگی مواجهه با متهم پیش از صدور حکم محکومیت از سوی محکمه و حتی پس از آن



رادست خوش دگرگونی‌های فراوان نمود.

اگر چه به‌منظور ملال‌آور نشدن بحث برای خواننده نا آشنا به مفاهیم حقوقی در این سطور از ورود به مسائل تکنیکی و دکترین حقوقی تا حد ممکن اجتناب می‌شود، اما باید گفت که امروزه دانش حقوق میراث‌دار اندیشه‌هایی است که از دل ادیان الهی و نظام‌های مدرن حقوقی در خصوص جرم‌انگاری و چگونگی مواجهه و مقابله با آن به ما رسیده است. در نظام حقوقی فعلی، حقوقدانان در پاسخ به این پرسش که تحمیل کیفر سخت و سنگین بی‌قاعده به مرتکب مجرمان چه عایدی برای جامعه دارد، پاسخ «تقریباً هیچ» را ارائه می‌دهند.

پرسش پیش گفته ناشی از این درک از جرم است که بخش زیادی از سهم مجازات مجرم به کاهش آلام روحی بزه‌دیده (در صورت زنده بودن) و اطرافیان او مربوط است، اما در صورت برخورد غیرعلمی با پدیده مجرمانه، جز طرد و گاه تجری انسانی که علاوه بر خانواده، جامعه نیز برای پرورش وی هزینه و زمان صرف نموده است، نتیجه‌ای در بر نخواهد داشت. بر این اساس در حوزه حقوق کیفری دو شاخه بسیار مهم و تأثیرگذار در برخورد صحیح با پدیده مجرمانه ایجاد شده است که یکی «جرم‌شناسی» و دیگری «کیفرشناسی» است. دو شاخه و علم مهم که متأسفانه در نظام آموزشی حقوق ما و در پی آن در نگاه مقنن و مجری و ضابطان قانون و برخورد با مجرمان مورد کم‌توجهی و غفلت قرار گرفته است. بحث امروز ما در کنار نزدیکی به حقوق عمومی و حقوق اساسی متهم، تا حد زیادی می‌تواند ذیل مقوله

کیفرشناسی، یعنی علمی که چگونگی برخورد با مجرم را بررسی می‌کند تا ضمن تنبیه مجرم و آرامش خیال جامعه، شرایط برای اصلاح مجرم و بازگشت او به آغوش جامعه نیز فراهم شود.

در این نگاه، نظام کیفری بر آن است تا بجای حداقل حذف مجرمان از صحنه روزگار، مجرمانی که قرار است پس از تحمل کیفر به جامعه بازمی‌گردند، اینبار مجرم نباشند و پس از گذراندن دوران حبس یا مجازات خود به افراد بهنجار و سازگار با اجتماع تبدیل گردیده و دیگر مرتکب جرم نشوند. بر این اساس به‌درستی گفته می‌شود که اولاً تنها مرجع تشخیص اینکه فرد متهم مجرم است یا خیر دادگاه است و همین مرجع نیز یگانه مرجع تشخیص نوع و میزان کیفر متناسب با جرم ارتكابی است که البته برای تدقیق آرای محاکم نیز سلسله مراتب و حقوقی برای اعتراض مجرمان پیش‌بینی شده است.

از دل این آموزه‌ها بود که در میان حقوقدانان و علمای علوم انسانی، اندیشه‌های مبتنی بر حقوق شهروندی متولد شد. واژه حقوق شهروندی نخستین بار راه خود را در قوانین داخلی کشورها با «اعلامیه حقوق بشر و شهروند» فرانسه در سال ۱۷۸۹ باز کرد. این اعلامیه که نخستین منشور حقوق شهروندی مدرن است توانست با تأکید بر حقوق فردی و اجتماعی شهروندان فرانسوی و جهان‌شمول خواندن این حقوق، تأثیرات شگرفی در مفهوم شهروندی و حقوق شهروندی در سراسر جهان بر جای بگذارد و علی‌رغم عدم پرداخت به موضوعاتی مهم نظیر حقوق زنان، شالوده اعلامیه جهانی حقوق بشر را نیز می‌توان در همین اعلامیه یافت.

آموزه‌های فوق‌الذکر اما مدت‌زمانی به درازای بیش از دو قرن نیاز داشتند تا به قوانین کشور ما وارد شوند. به‌این ترتیب که اگرچه در قوانین پراکنده یا بخش‌هایی از قانون اساسی مشروطیت و متمم آن اشاره به مفاهیم و اصول حقوق شهروندی شده است، اما نامی از حقوق شهروندی به میان نیامده است. پس از انقلاب اسلامی اگرچه با وضع قانون اساسی جدید عبارت حقوق شهروندی راهی به این قانون مهم نیافت، اما حقیقت این است که فصل سوم این قانون (اصول نوزدهم تا چهل و سوم)، یعنی فصل «حقوق ملت» در عمل همان حقوق شهروندی است که با عبارتی متفاوت در قانون آمده است.

این فصل از قانون اساسی از چنان ارزش و اعتباری حتی به نسبت سایر اصول این قانون برخوردار است که عده زیادی از حقوقدانان بر این باورند که اگرچه اصول قانون اساسی یکدست و با اعتباری واحدند، اما فصل حقوق ملت در عمل مافوق سایر فصول است و مابقی فصل‌های قانون اساسی را باید فصولی در راستای تحقق اهداف فصل حقوق ملت دانست. بر این اساس هرگاه سخن از فصل سوم قانون اساسی و حقوق ملت در قانون اساسی بر زبان می‌آوریم، در واقع در حال بازگویی حقوق شهروندی ایرانیان هستیم و این فصل همان فصل حقوق شهروندی است.



از جمله مواد مهم و حیاتی مورد بحث در این فصل از قانون تبیین موادی در راستای شناسایی و تأکید بر حق دادخواهی، بهره‌مندی از وکیل، حفظ حیثیت و کرامت انسانی متهم و مجرم، لزوم صدور حکم محکومیت متهم صرفاً در دادگاه صالح و لزوم پیش‌بینی دقیق مجازات در قوانین و ممنوعیت صدور حکم به مجازاتی جز به شیوه مصرح در قوانین مصوب مجلس است.

بر این اساس و باتوجه به اینکه مطابق حقوق شهروندی تصریح شده در قانون اساسی دادگاه مکلف به صدور حکم مجازات صرفاً در چارچوب مواد پیش‌بینی شده در قوانین مصوب مجلس است، محکمه که به موجب همین قانون مرجع تظلم‌خواهی اهل جامعه است و باید نماد قانون و احترام به حقوق شهروندان اعم از شاکی و متهم و مجرم باشد، باید خود نیز در مسیر قانون حرکت کند و به مثابه کلاس درس به متهم و شاکی درس قانون، اخلاق و احترام به حقوق دیگران بیاموزد و از مسیر حق و انصاف تخطی نکند و در نتیجه قاضی دادگاه حق ندارد اسیر احساسات گشته و یا سرمست از سریر قدرت، عنان خویش را به دست قدرت و میل تسلط بر دیگران دهد و متهم را پس از قطعیت ارتکاب جرم به مجازاتی محکوم کند که در قانون پیش‌بینی نشده است. بدون شک تخطی از این مهم، مصداق بارز

نقض حقوق شهروندی افرادی است که دل در گروی تحقق عدالت و عمل به قانون در احکام قضایی دارند.

از این رو قاضی دادگستری موظف است صرفاً به مجازاتی که در قانونی که پیش از ارتکاب جرم مصوب و لازم‌الاجرا شده است حکم دهد و الا تجاوز از مجازات مقرر قانونی محسوب و علاوه بر تخلف انتظامی که باید در دادگاه انتظامی قضات رسیدگی شود، مجرم نیز محسوب شده و باید مجازات شود. این موضوع که حقوقدانان از آن به عنوان اصل «قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها» و فقها با عنوان قاعده «قبح عقاب بلا بیان» یاد می‌کنند در بخش دیگری از همین متن به آن بیشتر خواهیم پرداخت.

بی‌گمان اگر محکمه را کلاس درس احترام به قانون بدانیم، مقدمه ورود این کلاس نیز باید با احترام به قانون همراه باشد و اصل قانونی بودن و قاعده قبح عقاب بلا بیان باید از ابتدای تحت نظر قرار گرفتن متهم مراعات گردد و مردان قانون (در کشورهایی که زنان بخش بیشتری از مأموران نیروی پلیس را تشکیل می‌دهند و مجال نشستن بر کسوت قضات را دارند باید از زنان و مردان قانون نام برد) نمی‌توانند به بهانه حفظ و حراست از کیان قانون و برخورد با قانون شکنی، خود دست به عملی غیرقانونی زده و متهمی را که هنوز عمل ارتكابی وی در محضر قاضی به عنوان یگانه مقام صالح تشخیص عمل مجرمانه از غیر مجرمانه، امکان یا عدم امکان تحمیل آن بر متهم و صادرکننده دستور کیفر مجرمیت وی به اثبات نرسیده است، مجازات کند و خود در مقام قاضی و مجری حکم محکمه برآید و برخی از مهم‌ترین حقوق شهروندی متهم نظیر محاکمه شدن در محکمه صالح با حق بهره‌مندی از حضور و کیل مدافع در جریان دادرسی و در صورت احراز مجرمیت، مجازات در محدوده قوانین مصوب مجلس را نقض نماید. علاوه بر آنچه در خصوص اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین حقوق شهروندی متهمان بیان شد، باور عمومی کیفرشناسان و جامعه‌شناسان کیفری بر این مبنا استوار است که حتی در وضع قوانین و در نتیجه احکام صادره از دادگاه‌ها نمی‌توان پا را از حدی فراتر گذاشت و حتی برای شروانه‌ترین اعمال انسانی، مجازات‌هایی تعیین نمود که کرامت انسانی و شخصیت مجرم را لگدمال کند. به موجب این تفکرات، وقتی هدف از مجازات صرفاً مجازات مرتکب و خشنودی بزه دیده نیست و اصل مجرم، نفع عمومی جامعه و جلوگیری بیشتر از ضرر مدنظر قانون‌گذار است باید شرایطی فراهم آید که فردای آزادی و حتی پیش از روزی که دوران محکومیت موثر کیفری متهم به اتمام می‌رسد، مجرم دیروز به فردی اجتماعی تبدیل شده باشد.

بر این مبنا اگر در مجازات‌ها راهی را در پیش بگیریم که آبرو و حیثیت متهم، خانواده و بستگان وی آنچنان لکه‌ای ببینند که دیگر امکان سر بلند کردن ایشان وجود نداشته باشد، حقوق و قانون ناتوان از رسیدن به هدف خویش بوده‌اند. این حق شهروندی متهمان و مجرمان علاوه بر آنکه در اصول ۳۴،



۳۵ و ۳۸ قانون اساسی شناسایی شده، در قوانین دیگری نظیر ماده ۲ قانون مجازات اسلامی نیز پیش‌بینی شده است. علاوه بر این مقنن با تعیین ضمانت اجرای کیفری در صورت نقض این دسته از حقوق شهروندی، برای دادرسان و ضابطانی که با تخطی از این قواعد حقوق شهروندان را نقض نمایند، مجازات‌های اداری و انتظامی سختی پیش‌بینی نموده است.

اینچنین بود که حفظ کرامت و شخصیت انسانی در قالب حقوق شهروندی به یکی از شاه‌بیت‌های مواجهه نظام‌های حقوقی با جرم و پدیده مجرمانه تبدیل شده و جای خود را در میان اسناد بین‌المللی حقوق بشری از جمله اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی یافت و به قوانین داخلی کشورها از جمله قانون اساسی بسیاری از ملل وارد شد. بر اساس این آموزه‌های حقوق شهروندی هر شهروند فارغ از موقعیت سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و خانوادگی دارای شخصیت و ارزشی انسانی است که مربوط به جوهر انسانیت است و هر انسانی با انسان دیگر برابر است و همگان باید به‌واسطه این ویژگی‌ها، از حداقل‌هایی از احترام برخوردار باشند و هیچ‌کس در جوهر و ذات خود

شروع، ضد اجتماع نیست، پس نباید دولت با اقدامات خویش، شرارت عارضی را تبدیل به روحیه و حالتی همیشگی در وجود فرد کند.

قانون اساسی مشروطیت اگرچه همانگونه که شرح آن رفت، اشاره مستقیمی به حقوق شهروندی ندارد، اما با پیروی از آموزه‌های دینی و آرای اندیشمندان حقوق در دواصل هشتم و نهم همه افراد ملت را فارغ از هر تبعیضی، در پیشگاه قانون برابر دانسته و تعرض به ایشان و ایجاد محدودیت برای مردمان را جز در مقام عمل به قوانین و در چارچوب قوانین و مقررات ممنوع دانسته است.

قانون اساسی جمهوری اسلامی در اصول متعدد و مفصل تر از قانون اساسی مشروطیت به حفظ حقوق شهروندی و کرامت انسانی پرداخته است تا جایی که در مقدمه این قانون که مافوق دیگر قوانین مملکتی است و هیچ قانون متعارض یا مغایر با آن نمی‌تواند به تصویب هیچ نهادی برسد به صراحت بر این نکته تأکید شده است که این قانون «آزادی و کرامت انبای بشر راسرلوحه اهداف خود دانسته...». از سوی دیگر فصل سوم همین قانون که مملو از اصول مرتبط با حقوق شهروندی است و این حقوق را تضمین نموده است، با تأکید بر منع بازداشت خودسرانه یا خارج از موازین و چارچوب‌های مقرر قانونی که از مهم‌ترین حقوق شهروندی است در اصل سی و دوم مقرر می‌دارد «هیچ کس را نمی‌توان دستگیر کرد مگر به حکم و ترتیبی که قانون معین می‌کند. در صورت بازداشت، موضوع اتهام باید با ذکر دلایل بلافاصله کتباً به متهم ابلاغ و تفهیم شود و حداکثر ظرف مدت بیست و چهار ساعت پرونده مقدماتی به مراجع صالحه قضایی ارسال و مقدمات محاکمه، در اسرع وقت فراهم گردد. متخلف از این اصل طبق قانون مجازات می‌شود.»

بدیهی است که قانون اساسی به عنوان مادر قوانین کشور نباید به موضوعات ریز و جزئی ورود کند و باتوجه به شأن این قانون، صرفاً به اصول کلی می‌پردازد و شرح و تفصیل و تعیین مصادیق قانون اساسی بر عهده قانون عادی مصوب پارلمان است و از این رو پرداختن به موضوعاتی نظیر مرجع صالح رسیدگی، تعیین مهلت برای ارسال پرونده به این مرجع و... خلاف شأن و جایگاه قانون اساسی و در شأن قانون آیین دادرسی است. اما به نظر می‌رسد مقنن اساسی ما با هوشمندی تمام و با هدف تأکید هرچه بیشتر بر حقوق متهم و غیرقابل پذیرش بودن و عدم امکان ورود استثناء به آن، به این شکل به موضوع ورود نموده است تا جایگاه این دسته از حقوق شهروندی را با تأکید بیشتری به مقامات قضایی، ضابطین دادگستری و همچنین شهروندان گوشزد نماید.

از سوی دیگر در این اصل بازداشت متهم صرفاً محدود به حکم و ترتیب مقرر در قانون شده است و هرگونه برخوردی جز آنچه به صراحت در قانون ذکر شده است، به موجب قسمت اخیر این اصل جرم بوده و واجد تعقیب و مجازات است. همانگونه که می‌دانید به موجب اصل هفتاد و یکم قانون اساسی،

مجلس تنها مرجع وضع «قانون» است و اصل سی و ششم مجلس را تنها مرجع تعیین «مجازات» دانسته و بر اساس همین اصل تنها دادگاه است که می‌تواند آنهم بر اساس «قانون» برای اشخاص مجازات تعیین کند و هرگونه اقدامی برخلاف نص این قانون، نقض صریح حقوق شهروندی متهم یا مجرم است.

در همین راستا باید دید قانونگذار چه تدابیر و شیوه‌هایی برای حفظ حقوق شهروندی متهمی که در بازداشت ضابطین قضایی است و هنوز حتی به مرجع قضایی معرفی نشده، پیش‌بینی نموده است؟ آیا قانون و حقوق شهروندی متهم اجازه مجازات‌هایی نظیر گرداندن متهم در سطح خیابان‌ها، اجازه فحاشی به وی از سوی رهگذران، نمایش تصویر چهره وی در رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی و... را داده است؟ باتوجه به اصول اشاره شده قانون اساسی، اگر مقنن در قوانین مصوب خود چنین برخوردهایی با متهم را پیش‌بینی نکرده باشد، این برخوردها نوعی مجازات مضاعف تلقی شده، غیرقانونی و ناقض حقوق شهروندی است. حتی شاید بتوان برخورد غیرقانونی با فردی که متهم به بی‌قانونی است را به پاک کردن شیشه کثیف با دستمال کثیف تشبیه نمود، عملی که نه تنها منجر به اصلاح مجرم و جامعه نمی‌شود، حتی با دیدن انجام اقدامات غیرقانونی مأموران قانون توسط شهروندان ممکن است به گسترش اقدامات مجرمانه و خلاف قانون در سطح جامعه بیانجامد.

پاسخ به پرسش‌های فوق را پیش از قوانین عادی مصوب مجلس شورای اسلامی باید در متن قانون اساسی یافت. آنگونه که اصول سی و هشت و سی و نهم قانون اساسی تأکید دارند «هرگونه شکنجه برای گرفتن اقرار یا کسب اطلاع ممنوع است. اجبار شخص به شهادت، اقرار یا سوگند، مجاز نیست و چنین شهادت و اقرار و سوگندی فاقد ارزش و اعتبار است...» و «هتک حرمت و حیثیت کسی که به حکم قانون دستگیر، بازداشت، زندانی یا تبعید شده، به هر صورت که باشد ممنوع و موجب مجازات است». بنابراین اگر قائل به این موضوع هستیم که گرداندن متهم در خیابان، اعلام اسم و رسم او و مشخص شدن انجام عمل مجرمانه توسط وی در نزد اهالی محل و شهر نوعی مجازات و هتک حرمت است، که هست، پس باید قائل به این باشیم که جز در مورد جواز تشهیر که آن هم در موارد نادر صادر شده است، عمل صورت گرفته برخلاف نص صریح قانون اساسی بوده و با حکم هیچ مقام و مرجعی نمی‌توان چنین مجازاتی وضع نمود و به جنگ با حقوق شهروندی متهمان ولو متهمانی که سوابق شرارت دارند رفت. علاوه بر اصول پیش گفته قانون اساسی و مواردی که در خصوص شیوه بازداشت و بازجویی از متهمان در قانون آیین دادرسی کیفری ذکر شده، می‌توان به قانون احترام به آزادی‌های مشروع و حفظ حقوق شهروندی اشاره کرد که از جمله آخرین قوانین مصوب مجلس ششم است. این قانون که به شکل ماده واحده و مشتمل بر ۱۵ بند به تصویب رسیده است، ابتدا به شکل بخشنامه‌ای از سوی رئیس قوه



قضائیه (و از فقهای وقت شورای نگهبان) به زیرمجموعه‌های این قوه ابلاغ شده بود و پس از مدتی بدون هیچ تغییری و با دو فوریت در مجلس ششم به تصویب رسید.

در بند دوم این قانون که اولین و مهم‌ترین قانونی است که در کشور ما به‌صراحت به «حقوق شهروندی» و ضرورت حفظ آن پرداخته، آمده است «محکومیت‌ها باید برطبق ترتیبات قانونی و منحصر به مباشر، شریک و معاون جرم باشد و تا جرم در دادگاه صالح اثبات نشود و رأی مستدل و مستند به مواد قانونی و بامنابع فقهی معتبر (در صورت نبودن قانون) قطعی نگردیده اصل بر برائت متهم بوده و هر کس حق دارد در پناه قانون از امنیت لازم برخوردار باشد».

همچنین در بند ششم این ماده واحده در ارتباط با حقوق شهروندان در جریان بازداشت و بازجویی می‌خوانیم «در جریان دستگیری و بازجویی یا استطلاع و تحقیق، از ایدای افراد نظیر بستن چشم و سایر اعضاء، تحقیر و استخفاف به آنان، اجتناب گردد» و به‌موجب بند نهم ماده واحده «هر گونه شکنجه متهم به‌منظور اخذ اقرار و یا اجبار او به امور دیگر ممنوع بوده و اقرارهای اخذ شده بدینوسیله حجیت شرعی و قانونی نخواهد داشت». با پذیرش اینکه آنچه در گرداندن متهمان در سطح شهر رخ داده است مصداق شکنجه و تضییع حیثیت افراد بوده و باتوجه به انجام گرفتن آن در محل زندگی برخی از متهمان، نوعی مجازات برای اعضای خانواده این بازداشتی‌ها نیز بوده است، همچنین باتوجه به اینکه

متهمان فارغ از اتهام وارده در محکمه‌ای محاکمه نشده بودند و البته چنین مجازاتی در قانون پیش‌بینی نشده است، می‌توان با قاطعیت گفت جز در موارد نادر صدور جواز تشهیر، گرداندن متهمان در سطح شهر، توهین و بی‌احترامی به آنان و ضرب و شتم این متهمان در کنار اجازه نمایش چهره آنان در رسانه‌ها که نتیجه بلافصل تصویربرداری از این متهمان توسط شهروندان حاضر در محل است، مصداق بارز نقض حقوق شهروندی متهم و در تضاد با قانون اساسی و قوانین داخلی مرتبط و اسناد و معاهدات بین‌المللی حقوق بشری است.

در پایان لازم است به این نکته توجه شود که آنچه در این سطور بیان شد، صرفاً از منظر حقوق شهروندی و حقوق بشر در معنای جهانی آن نیست و باید گفت اقدامات صورت گرفته شده در چرخاندن متهمان در سطح شهر، حتی در تضاد با قانون اساسی و قوانین داخلی است که از تصویب شورای نگهبان گذشته و در نتیجه، حرف منتقدان بر خوردهای عریان و خیابانی با متهمان، برخلاف آنچه برخی و شرع است. همچنین بدیهی است که مخالفت با بر خوردهای خیابانی با متهمان، برخلاف آنچه برخی فکر می‌کنند به معنای مخالفت با بر خورد و مجازات مرتکبان نیست. بلکه با نگاهی به اصول حقوقی و سابقه بر خوردهای اینچنینی در کشور ما و دیگر کشورها می‌توان به صراحت گفت بر خوردهایی خشن و مقطعی نظیر چرخاندن متهم در خیابان علاوه بر نقض حقوق شهروندی متهمان از توان بازدارندگی و اصلاح لازم بر خوردار نیستند. اصلاح مرتکب جرم و پیشگیری از وقوع جرم در جامعه راه‌حل‌های علمی و حقوقی مختص به خود را دارد و لازم است در بر خورد با متهم و مجرم ضمن حفظ کرامت انسانی متهم، بر خورد قاطع ولی علمی و قانونی با وی صورت بگیرد.

در مقام مخالفت با شکنجه‌های صورت گرفته، سخنان حکیمانه و تاریخی شهید بهشتی در جریان مذاکرات مرتبط با اصل سی و هشتم قانون اساسی در مجلس خبرگان قانون اساسی و دفاع تمام قد ایشان از حقوق شهروندی و حق بر منع شکنجه را نباید از یاد برد. ایشان در پاسخ به درخواست یکی از اعضای محترم این مجلس که مخالف ممنوعیت «هر گونه» شکنجه بوده و خواهان باز شدن باب شکنجه در برخی جرایم مهم بودند چنین بیان داشتند که «... مساله راه چیزی باز شدن است. به محض اینکه این راه باز شد و خواستند کسی را که متهم به بزرگترین جرم‌ها باشد یک سیلی به او بزنند مطمئن باشید به داغ کردن همه افراد منتهی می‌شود. پس این راه را باید بست، یعنی اگر حتی ده نفر از افراد سرشناس ر بوده شوند و این راه باز نشود جامعه سالم‌تر است.» نباید از نظر دور داشت که اگر باب شکنجه اشرار توسط ماموران قانون در خیابان باز شود و چنین رفتاری عادی شود، دور نخواهد بود روزی که بر خوردهایی از این دست با استاد دانشگاه، راننده تاکسی، مغازه‌دار و حاضران در صحنه گرداندن متهمان در سطح شهر و... به مساله‌ای عادی مبدل خواهد شد و دود آن به چشم همه شهروندان خواهد رفت.

عکاسی آزادانه در سطح شهر؛ حقی فراموش شده!



● افشین عزیزی

دبیر کمیته حقوق شهروندی شورای شهر تهران

اگرچه هنر تا یک حدود قرن پیش، نوعی کالای لوکس و تجملاتی بود که تنها در دسترس عده کمی از شهروندان متعلق به طبقات بالایی اقتصادی و سیاسی قرار داشت، اما رفته رفته با پیشرفت صنعت و ارزان شدن ابزار تولید، جابه‌جایی طبقات اجتماعی و پدید آمدن جنبش‌های فکری مختلف، از میان قشری خاص به دل توده مردم راه یافت. این مسیر ادامه داشت تا اینکه برخی از هنرمندان از دهه ۶۰ میلادی به بعد پا را از شیوه‌های مرسوم نمایش آثار هنری فراتر گذاشته و به شکلی هدفمند و با این شعار که هنر برای همه مردم است و باید به میان مردم برود، آثار خود را به‌جای نمایش در موزه‌ها و گالری‌ها به سطح شهرها آوردند تا هنر شهری یا خیابانی به شکلی که امروزه می‌شناسیم را پدید آورند. این دست هنرها که در بسیاری از موارد علاوه بر ارزش هنری واجد مؤلفه‌های اعتراضی و سیاسی هستند عموماً مواردی نظیر نقاشی‌های دیواری، گرافیتی و برخی مجسمه‌ها و آثار حجمی شهری را شامل می‌شوند و به آثار هنری اطلاق می‌شود که پس از خلق اثر بر در و دیوار شهر باقی می‌مانند و پس از تولید اثر از بین نمی‌روند. مواجهه حقوق با این قبیل هنرها که علاوه بر زیبایی بصری نقشی مهم در شکل‌گیری هویت شهری ایفا می‌کنند عموماً معطوف به مواردی معدود نظیر نقض حقوق مالک



دیواری که نقاشی یا گرافیتی بر روی آن خلق شده یا مواردی نظیر وضعیت مالکیت اثر در صورت فروش املاکی که این آثار بر روی آنها به تصویر کشیده شده‌اند، محدود می‌شود.

اما دهه‌های اخیر با رواج اشکال جدیدی از هنرهای شهری و خیابانی مواجهیم که شاید بتوان به‌جای هنر شهری از آنها با عنوان هنر در شهر یاد کرد. اجرای موسیقی خیابانی با هدف بردن هنر به میان مردم و همچنین عکاسی شهری و خیابانی از جمله این اشکال نوپدید هنرهای شهری هستند. در این بین موسیقی خیابانی عموماً در کشورهای مختلف با ممانعت خاصی روبرو نمی‌شود و ممانعت‌های احتمالی حداکثر از سوی مدیریت شهری و به‌منظور دریافت بخشی از سهم هنرمندان و به‌عنوان مابه‌ازای استفاده از بخشی از فضای شهر است که به این هنرمندان اختصاص یافته است.

درخصوص عکاسی اما به‌دلیل ویژگی‌های متفاوت و منحصربه‌فرد این فناوری، چالش‌های موجود از نوع دیگری است و شامل طیفی از نگرانی‌ها از جمله بیم مشکلات امنیتی و همچنین چالش‌های مرتبط با حریم خصوصی و نقض آن را شامل می‌شود. بنابراین در این نوشتار در تلاشیم تا با نگاهی به اسناد بین‌المللی و داخلی حقوقی و همچنین نگاهی به قوانین و رویه قضایی دیگر کشورها، عکاسی شهری و ارتباط آن با حقوق و قانون را واکاوی کنیم.

عکاسی آزادانه، بی‌نیاز از اثبات

یکی از اصول بدیهی در حقوق که همگان بر درستی آن اتفاق نظر دارند اصل بودن آزادی است. بدین معنا که انسان‌ها همواره و در هر حال آزاد و مختارند هرآنچه بدان تمایل دارند را انجام دهند، مگر اینکه آزادی آنها مخل آزادی دیگران باشد یا آنکه آزادی عمل افراد توسط قوه قانونگذار محدود یا ممنوع شده باشد. بنابراین گفته می‌شود که آزادی‌ها اساساً بی‌نیاز از اثبات هستند و آنچه نیازمند اثبات است، عدم آزادی و محدودیت‌های مترتب بر آزادی است.

آزادی بیان و دسترسی به اطلاعات نیز از جمله مهم‌ترین شقوق آزادی به‌شمار می‌روند. برای درک بهتر ارزش آزادی بیان که یکی از زیرمجموعه‌های آزادی اطلاعات است می‌توان به قطعنامه شماره ۵۹ مجمع عمومی سازمان ملل متحد رجوع کرد که آزادی اطلاعات را از جمله حقوق بنیادین بشر و سنگ محک تمامی آزادی‌هایی می‌داند که سازمان ملل خود را وقف نیل به آنها نموده است.

قطعنامه شماره ۵۹ که در سال ۱۹۴۶ و تنها دو سال پیش از تصویب اعلامیه جهانی حقوق بشر به تصویب رسید و می‌توان آن را الهام بخش اعلامیه جهانی حقوق بشر دانست، حق آزادی اطلاعات را مشتمل بر حقوقی از جمله حق جمع‌آوری، انتقال و انتشار اخبار در در تمامی نقاط جهان و بی‌نیاز از مجوزهای دولتی می‌داند و معتقد است آزادی اطلاعات در صورت تحقق می‌تواند عاملی اثرگذار در رسیدن به صلح و پیشرفت بشریت باشد.

ماده ۱۹ اعلامیه جهانی حقوق بشر نیز به پیروی از قطعنامه فوق در تبیین حق آزادی اطلاعات ضمن تأکید بر حق آزادی عقیده و بیان، آزادی جست‌وجو، کسب و نشر اطلاعات و افکار در قالب رسانه‌های مختلف و بدون محدودیت را از جمله حقوق بشری دانسته است. اگرچه در این ماده به صراحت از عکاسی یا هنرها یاد نشده است اما می‌دانیم که آزادی بیان در معنای واقعی خود محدود به آزادی کلام نیست و بیان شامل هر راهی می‌شود که فرد، افکار و اندیشه‌های خود را به دیگران انتقال دهد، خواه با سخنرانی و خطابه‌های عمومی، خواه با نوشتار و در قالب کتاب و نشریات چاپی، خواه یکی از صور هنری نظیر نقاشی و عکاسی یا حتی در برخی مواقع با سکوت!

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که عکاسی هم می‌تواند از جمله هنرها و مورد حمایت اصل آزادی عقیده و بیان باشد. ماده ۱۹ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی مصوب مجمع عمومی سازمان ملل متحد که به صراحت حق آزادی بیان را علاوه بر بیان‌هایی شفاهی، نوشتاری و چاپی از طریق «بیان هنری» به رسمیت شناخته است نیز مؤید همین نظر است. علاوه بر اینها برخی اسناد منطقه‌ای حقوق بشری نظیر اعلامیه آمریکایی حقوق بشر نیز بر آزادی بیان هنری تأکید نموده‌اند که پرداختن به آنها ما را از موضوع بحث دور می‌کند و از تشریح آنها می‌گذریم.

در کنار موارد فوق، آرای قضایی متعددی نظیر پرونده اتو علیه دولت اتریش یا مولر علیه دولت سوئد از جمله مواردی هستند که بر آزادی بیان هنری تأکیده کرده و این آزادی را در راستای کمک به شکل گیری افکار عمومی و فرهنگ سازی در جامعه موثر دانسته‌اند. فارغ از اختلاف در شیوه بیان تضمین حق آزادی بیان هنری، همه این اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای حقوق بشر در اینکه این آزادی بی حد و حصر نیست و در جوامع دموکراتیک می‌توان برخی محدودیت‌های معقول و منطقی را به‌موجب قانون بر این آزادی‌ها بار نمود، هم‌نظرند. فلسفه امکان وضع این محدودیت در این است که آزادی اگر نامحدود باشد می‌تواند به بی‌بندوباری، هرج و مرج و نقض حق‌ها و آزادی‌های دیگران با توسل به آزادی نامحدود منجر شود.

محدودیت‌های عکاسی در فضای باز

بر اساس آنچه گفته شد، قوانین و آرای قضایی برخی کشورها در کنار تأکید بر آزادی عکاسی، محدودیت‌هایی را برای عکاسی و عکاسان قائل شده‌اند که بخش مهمی از آن به مسائل مربوط به حریم خصوصی و حق بر تصویر اشخاص بازمی‌گردد. در این بین نباید دو نکته را از نظر دور داشت؛ نخست اینکه اگرچه گفته شد اصل بر آزادی است و آزادی نیازمند تأکید و تصریح نیست، اما از آنجایی که آزادی‌های بشری همواره از سوی مقامات دولتی و همچنین دیگر شهروندان در معرض تجاوز و تعرض است، بیان آزادی‌ها در متن قوانین می‌تواند جنبه تأکیدی داشته باشد و این حقوق را بیش از پیش تضمین نماید. دوم اینکه تعیین محدودیت‌ها می‌تواند منجر به ضابطه‌مند شدن محدودیت‌های مترتب بر عمل عکاسانه گردد تا مأموران حکومتی نتوانند با تفسیری موسع از قوانین و با دست باز عکاسان را محدود کنند.

به‌عنوان مثال در کشور استرالیا آزادی عمل عکاسان تا حد زیادی به رسمیت شمرده شده است و به موجب آرای متعدد دادگاه‌های این کشور، افراد حق دارند مادامی که ممنوعیت مصرح قانونی وجود ندارد در مکان‌های عمومی از هر سوژه‌ای عکاسی کنند. این آزادی عمل تا جایی پیش رفته که در یکی از احکام دادگاه‌ها گفته شده است شهروندان زمانی که در مکانی عمومی هستند حق ندارند با توسل به حریم خصوصی مانع عکاسی دیگران از خود شوند. این آزادی عمل تا جایی است که حتی گفته می‌شود عکاسی از کودکان در خیابان و مکان‌های عمومی اساساً نیازمند کسب اجازه از والدین آنها نیست و نقض حریم خصوصی محسوب نمی‌شود. هرچند این آزادی صرفاً محدود به حالت متداول و عرفی کودکان است و عکسبرداری از رفتارهای شخصی یا در حالت برهنه از کودکان (نظیر عکاسی در ساحل) یا با اهداف غیراخلاقی را شامل نمی‌شود و در اینصورت می‌تواند نوعی رفتار مجرمانه قلمداد شود. همچنین در این کشور عکاسان مجازند تا از مکان‌های عمومی نظیر پل‌ها که به املاک و حریم خصوصی



دیگران دید دارند، از املاک دیگران عکاسی کنند و تنها در صورت ورود فیزیکی و بدون اجازه به حریم خصوصی دیگران مرتکب نقض حریم خصوصی گردیده‌اند. در عین حال فیلم یا عکسبرداری از افراد فارغ از اینکه در املاک شخصی خود قرار داشته باشند یا در مکانی عمومی باشند، در صورتی که نوع پوشش یا رفتار آنها مربوط به حریم خصوصی یا رفتاری باشد که افراد عموماً تمایل ندارند دیگران از آن مطلع شوند یا آن را مشاهده کنند، در صورتی که بدون اجازه فرد باشد، می‌تواند طبق قانون مجازات ۱۹۰۰ این کشور جرم تلقی گردد.

همچنین در ایالت نیو ساوت ولز این کشور، پلیس مرتباً نسبت به انتشار خط مشی عکاسی از صحنه جرم اقدام می‌کند. خط مشیی که ضمن به رسمیت شناختن عکاسی از صحنه وقوع جرم، در آن تأکید شده است که پلیس تنها می‌تواند مانع ورود عکاسان حرفه‌ای و آماتور به محوطه محصور شده اطراف محل وقوع جرم گردد و حق ممانعت از عکاسی از نیروهای پلیس، صحنه جرم یا خانواده قربانیان را ندارد و تنها در صورت بروز خطر بالقوه امنیتی می‌تواند عکاسان را به محلی دیگر هدایت کند.

علاوه بر موارد فوق، استفاده تبلیغاتی از عکس‌های تهیه شده از دیگران در محیط‌های عمومی، مکان‌های خصوصی نظیر موزه‌ها و سالن‌های کنسرت، ورود به محوطه‌هایی نظیر راه آهن یا خطوط حرکت قطار در ایستگاه‌های مترو و نظیر آن و همچنین عکاسی از محل‌هایی که ممکن است منجر به ایجاد ترافیک و بی‌نظمی



در نقاطی از شهر گردد ممنوع و نیازمند کسب اجازه از مقامات مجاز است. از سوی دیگر شوراهای محلی می‌توانند عکاسی از برخی پارک‌ها نظیر لونا پارک سیدنی یا مکان‌های سرپوشیده نظیر استخرها و سالن‌های ورزشی را محدود به اخذ مجوز یا پرداخت حق عکاسی نمایند.

در بریتانیا نیز عکاسی از حریم خصوصی املاک دیگران در صورتی که بدون ورود به این املاک باشد مجاز است، اما در صورت ورود به ملک دیگران نیازمند کسب اجازه و عکاسی صرفاً در حدود اجازه صاحب ملک هستید و به‌محض عدول مالک از اجازه خود دیگر حق تصویربرداری ندارید. همین امر منجر به ممنوعیت عکاسی از بسیاری از مکان‌های خصوصی نظیر ورزشگاه‌ها و موزه‌ها شده و عکاسی در این مکان‌ها تنها پس از کسب اجازه و پرداخت هزینه‌های احتمالی مجاز است.

در این کشور عکاسی با کارکرد تبلیغاتی از برخی میداين و پارک‌های معروف از جمله در شهر لندن نیازمند کسب اجازه از شهرداری و چارچوب آیین‌نامه مصوب پارلمان محلی لندن است. اگرچه در مجموع پس از حوادث ۱۱ سپتامبر در بریتانیا و دیگر کشورهای اروپایی نیز سخت‌گیری‌ها نسبت به تصویربرداری خیابانی افزایش یافت، اما به‌نظر می‌رسد محدودیت‌های اعمال شده بیشتر در راستای حفظ نظم میدان‌های شلوغ شهر و افزایش درآمدهای پایدار شهری و کسب درآمد از این طریق برای

شهرداری است.

به موجب دیگر قوانین این کشور، از جمله قانون تروریسم ۲۰۰۰، پلیس تنها در صورت وجود دلایل منطقی و قابل قبول در خصوص بروز عمل مشکوک به اعمال تروریستی اجازه متوقف نمودن افراد از جمله عکاسان را دارد. اگرچه در عمل چندان به این مقرر نشده و این بی توجهی منجر به بازداشت عکاسان در موارد فراوان گشته و اعتراضاتی را در پی داشته که در مواردی منجر به اصلاح این قانون شده است.

محدودیت‌های عکاسی خیابانی در ایران

نخستین مقرر وضع شده مرتبط با عکاسی خیابانی در ایران مربوط به یکی از مصوبات هیئت وزیران در سال ۱۳۱۷ است که به صراحت اصل را بر ممنوعیت گذاشته و هرگونه عکاسی و فیلمبرداری از معابر و خیابان‌ها را صرفاً پس از کسب مجوز از اداره کل شهربانی مجاز دانسته است. پس از انقلاب اسلامی اگرچه در قانون اساسی نص صریحی مبنی بر آزادی هنری و عکاسی خیابانی وجود ندارد، اما اصل ۲۴ قانون اساسی مطبوعات را در بیان مطالب آزاد دانسته و تفسیر موجود از این اصل چنین است که منظور از مطبوعات هر نوع بیان است و دلیل ذکر مطبوعات در این اصل این است که مطبوعات چاپی در زمان وضع قانون اساسی، چهره غالب آزادی بیان بوده‌اند. به موجب قانون اساسی اعمال محدودیت بر سر این آزادی‌ها باید به موجب قانون مصوب مجلس شورای اسلامی باشد. در حال حاضر تنها موارد اعمال محدودیت عکاسی خیابانی در قوانین مصوب مجلس، ممنوعیت عکاسی از اماکن نظامی و امنیتی است که در قانون مجازات اسلامی مورد اشاره قرار گرفته است. محدودیتی که هر چند به نظر می‌رسد باتوجه به تغییر ابزار تصویربرداری، امروزه دیگر جوابگو نیست اما می‌تواند از جمله مصادیق محدودیت‌های قابل قبول و موجه بر سر آزادی عمل عکاسانه گردد.

ممنوعیت مقرر در قانون مجازات اسلامی باتوجه به ادبیات به کار رفته در ماده دارای ابهام است و از جمله مشخص نشده است آیا این ممنوعیت صرفاً ناظر به اماکن نظامی و امنیتی است یا افراد نظامی را خارج از این مکان‌ها نیز شامل می‌شود؟ مادامی که قانون در این زمینه رفع ابهام نکند باتوجه به اینکه اصل بر آزادی است و مطابق با اصول حقوقی که بر تفسیر محدود ممنوعیت‌های مندرج در قوانین کیفری تأکید دارند، باید همچون بسیاری از دیگر کشورها قائل به عدم ممنوعیت عکاسی از مأموران پلیس بود. این تفسیر ضمن موافق بودن با اصول حقوقی، می‌تواند در کنشگری فعال شهروندان در به تصویر کشیدن تخلفات احتمالی پلیس و استفاده از آن به عنوان دلیل در مرجع قضایی نیز مفید باشد.

قوانین ایران در خصوص حریم خصوصی و یا محدودیت در سطح شهرها صراحت دیگری ندارد و تنها تعریف حریم خصوصی نیز مربوط به آیین‌نامه اجرایی قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات است که ارتباط مستقیمی با بحث ما ندارد. علی‌رغم این شاهدهیم که در حدود یک دهه اخیر هرگونه عکاسی و فیلمبرداری زمینی یا هوایی در سطح شهر تهران نیازمند کسب مجوز از مراجع انتظامی است.



این محدودسازی اگر چه می تواند در مواردی به منظور احترام به حریم خصوصی و برخی نگرانی های امنیتی در خصوص مناطقی از شهر قابل قبول باشد، اما اعمال آن برای تمام سطح شهر و آن هم بدون وجود مصوبه ای از سوی مراجع صالح وضع قوانین به نظر مغایر با قانون اساسی می رسد. بنابراین لازم است در صورت لزوم به وضع برخی محدودیت ها، موارد و مصادیق ممنوعیت و محدودیت های تصویربرداری، مرجع اجرای آن و نحوه مواجهه با فرد متهم و شیوه رسیدگی به اختلافات احتمالی در مرجع قانونگذاری تصویب و به اطلاع عموم برسد. این در حالی است که ممنوعیت های فعلی بدون وجود چنین مقرره ای صورت می پذیرد و در صورت وضع مصوبه در مرجعی نظیر شورای عالی امنیت ملی، تاکنون به اطلاع عموم نرسیده است.

از سوی دیگر نبود مقرره و مصوبه ای از سوی شوراهای شهر منجر به برخوردهای سلیقه ای با عکاسان در محوطه های تحت اداره مدیریت شهری نظیر برخی بوستان ها، ایستگاه های اتوبوس مترو، خانه موزه ها و... شده است. در این مورد به نظر می رسد می توان همانند کشورهایی نظیر استرالیا، انگلستان و ایالات متحده آمریکا با وضع مصوبه ای توسط شوراهای شهر و تعیین آن دسته از مکان های نیازمند اخذ مجوز عکاسی و پیش بینی هزینه عکاسی در محل های تعیین شده در بودجه سالیانه شهرداری ها، ضمن جلوگیری از برخوردهای سلیقه ای با عکاسان و سلب امکان ممانعت از عکاسی در مکان هایی که در بودجه سالیانه پیش بینی نشده اند، به افزایش درآمد پایدار شهرداری ها نیز کمک کرد.

مروری بر اتفاقات محیط زیست در سال ۹۹

محیط زیست در قاب ۹۹



● آسیه اسحاقی

۱۱۲

محیط زیست ایران در سال ۹۹ روزهای تلخی را تجربه کرد و اتفاقات متعددی در سال گذشته برای حوزه محیط زیست رقم خورد. سالی که با انتقال جنجالی یوزهای ایرانی از پردیسان آغاز شد، با آتش‌سوزی جنگل‌های زاگرس به میانه رسید و با مرگ غیرعادی ۳۰ هزار پرنده مهاجر در تالاب میانکاله به پایان رسید. مروری بر ۱۱ رویداد مهم در حوزه محیط زیست طی سال گذشته را در ادامه می‌خوانید:

انتقال جنجالی یوزهای ایرانی

اولین رویدادی که در حوزه محیط زیست در سال ۹۹ رخ داد، انتقال جنجالی یوزهای ساکن در پردیسان به استان سمنان بود که در فروردین ماه صورت گرفت. کوشکی و دلبر (دو یوزپلنگ ایرانی باقی‌مانده در پارک پردیسان) اواخر فروردین ماه به زیستگاه طبیعی یوزپلنگ در استان سمنان منتقل شدند. این دو قلاده یوز که در پارک پردیسان نگهداری می‌شدند برای ادامه تحقیقات به پارک ملی و ذخیره‌گاه زیستکره توران، واقع در استان سمنان بازگردانده شدند اما در فرآیند زنده‌گیری و انتقال این



دو یوزپلنگ که به وسیله دامپزشکان سازمان حفاظت محیط زیست و همکاری تیم تخصصی بیمارستان دامپزشکی تهران انجام شده بود، انتقاداتی صورت گرفت و موجب انتقاد فعالان محیط زیست شده بود زیرا این فعالان معتقد بودند که مخفی کاری مسئولان محیط زیست و نحوه زنده گیری و انتقال این دو یوز، طبق استاندارد نبوده است. همچنین فیلم‌هایی در شبکه‌های اجتماعی منتشر شد که نشان می‌داد پس از ساعت‌ها تعقیب و گریز تیم بیهوش کننده یوزهای ایرانی، موفق به این کار نشده‌اند و در عین حال استرس زیادی نیز به این دو حیوان ارزشمند وارد شده است. این اقدام با واکنش تند فعالان حوزه محیط زیست مواجه شده بود. در عین حال فعالان و خبرنگاران این حوزه در نامه‌ای خواستار توقف و شفاف سازی این موضوع شده بودند. اما مسئولان سازمان محیط زیست بر این باور بودند که در این رابطه هیچ مخفی کاری انجام نشده است و آن‌ها بخشی از اقدامات حرفه‌ای خود را انجام داده‌اند.

پاندمی کرونا و افزایش پسماند

سالمات محیط زیست کشور با چالش‌های مختلفی از جمله گرمایش جهانی، آلودگی اکوسیستم، کاهش آب‌های سطحی و زیرزمینی، تخریب جنگل‌ها و تهدید حیات وحش روبرو است اما سال ۹۹ یک چالش دیگر به چالش‌های محیط زیست اضافه شد و آن هم پاندمی کرونا بود. ویروس که به یک

بحران جهانی تبدیل شد و ایران نیز تحت تاثیر این ویروس قرار گرفت. گرچه در ابتدای شیوع این بیماری، بسیاری از کارشناسان محیط زیست معتقد بودند که با آمدن این ویروس و کاهش تردهای شهری و مصرف سوخت، زمین نفس می کشد اما طولی نکشید که نظر کارشناسان برگشت زیرا پاندمی کرونا موجب افزایش پسماند اقلام شهری و افزایش مصرف پلاستیک شد. افزایش پسماندهای بهداشتی طوری چشمگیر شد که محسن فرهادی، معاون فنی مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی نسبت به افزایش سه برابری زباله و پسماند در دوران کرونا به دلیل استفاده از دستکش و کیسه های یکبار مصرف هشدار داده بود.

آلودگی هوا در محدودیت های کرونایی

همچنین یکی دیگر از چالش هایی که حوزه محیط زیست در سال ۹۹ با آن روبرو شد، آلودگی هوا بود. هر چند که کلانشهرهای کشور در طول سال با آلودگی هوا درگیر هستند اما نکته ای که آلودگی هوای کلانشهرها به ویژه تهران را در سال گذشته متفاوت کرده بود، تعطیلی مدارس، دورکاری کارمندان و کاهش تردد خودروها در ایام تابستان بود. آلودگی هوا در شرایطی که تردها به دلیل شیوع کرونا کاهش یافته بود موجب انتقاد متولیان محیط زیست و نمایندگان مجلس شد. محمد رستگاری، معاون نظارت و پایش محیط زیست استان تهران درباره چرایی آلودگی هوا با توجه به کاهش تردها، تعطیلی مدارس و کاهش بار ترافیکی به پانا گفته بود: «درست است که وسایل نقلیه به عنوان منشا بخش عمده ای از آلودگی هوای تهران به شمار می رود اما باید به چند نکته توجه کرد به طوری که در نیمه اول سال بخشی از منشا آلودگی هوای تهران ناشی از منابع طبیعی از جمله گرد و خاک است. تعداد کامیون های با عمر بالای ۳۰ یا حتی ۴۰ سال بسیار زیاد است و در شب هم تردد می کنند و این آلودگی ها معمولا انباشته می شود. تردد خودروهای دیزلی چه قبل از کرونا و چه در ایام کرونا تغییر چندانی نداشته است چون همچنان شب ها کامیون ها به فعالیت خود در سطح شهر تهران ادامه می دهند و از طرفی اتوبوس های شرکت واحد نیز علی رغم اینکه تعداد مسافرها کمتر شده است اما فعالیتشان کماکان ادامه دارد و همانند قبل است. لذا آلودگی هوای تهران همانند گذشته است و با شیوع ویروس کرونا تغییری نکرده است.»

آتش در زاگرس

آتش سوزی های گسترده و پراکنده در جنگل ها و مراتع جنوب و غرب ایران در خردادماه از دیگر رویدادهای تلخ حوزه محیط زیست بود. گرمای هوا و کمبود امکانات باعث شد تا آتش در چند منطقه حفاظت شده در استان های خوزستان، بوشهر و کهگیلویه و بویراحمد گسترش یابد. از جمله منطقه حفاظت شده خائیز. در ایلام و کردستان هم چند مورد آتش سوزی رخ داده که به درخت های کهنسال



بلوط و بخشی از پوشش گیاهی منطقه آسیب زد. گستره آتش‌سوزی‌های جنگل‌های زاگرس به حدی بود که کمک‌های مردمی به ویژه فعالان و دوستداران محیط زیست چشمگیر بود اما در جریان اطفای حریق جنگل‌های زاگرس اتفاقات تلخی نیز صورت گرفت به طوری که البرز زارعی، ناجی زاگرس جان خود را بر اثر سوختگی ناشی از آتش‌سوزی جنگل‌های دیل از دست داد.

ابطال قانون سن فرسودگی خودرو

کلانشهرهای کشور همچنان درگیر آلودگی هوا هستند و وجود خودروهای فرسوده یکی از عوامل آلودگی هوا به شمار می‌رود. آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک نیز مرتبط با سن فرسودگی وسائل نقلیه است اما این ماده قانونی براساس استعلام دیوان عدالت اداری از شورای نگهبان، ابطال شد. طبق نظر فقهای این شورا، تعیین سن فرسودگی برای خودروها خلاف شرع بوده، لذا رای به ابطال آن صادر شد زیرا آن‌ها معتقدند که با در نظر گرفتن حقوق عامه، نمی‌توان حق مالکیت افراد را سلب کرد. این مساله واکنش‌های زیادی را از سوی مسئولان محیط زیست به دنبال داشت.

وقف قله دماوند

وقف قله دماوند را می‌توان پرحاشیه‌ترین خبر محیط زیستی در سال ۹۹ عنوان کرد. وقف برشی یک‌بازدهمی از کوه دماوند با واکنش‌های مردم و فعالان محیط زیست و نیز مسئولان نهادهایی همچون سازمان اوقاف و سازمان مراتع و جنگل‌ها در فضای رسانه‌ای و شبکه‌های اجتماعی و حتی گفت‌وگوهای مردم عادی، جنجال به پا کرد. حاشیه‌ای که از مردادماه در رسانه‌ها آغاز شد و در نهایت تکذیب سازمان اوقاف حواشی اخبار را بیشتر کرد. سازمان اوقاف و امور خیریه در بیانیه‌ای این موضوع را تکذیب و اعلام کرده بود: «موقوفه مورد صحبت در روستایی با نام ملار از توابع بخش لاریجان است که با کوه دماوند فاصله زیادی دارد.» حتی پس از انتشار بیانیه سازمان اوقاف نیز حواشی به پایان نرسید و این ماجرا در رسانه‌ها ادامه پیدا کرد تا اینکه صادق سعادتیان، معاون املاک و کاداستر سازمان ثبت اسناد و املاک کشور همان مقطع زمانی گفته بود: «قاطعانه می‌گویم قله دماوند، اطراف قله دماوند و حتی یک سانتی‌متر از آن متعلق به هیچ کس نیست و وقف هم نشده بلکه متعلق به طبیعت دوستان و سازمان جنگل‌ها است.» این ماجرا به رئیس‌جمهوری هم رسید و حسن روحانی موضوع وقف بخشی از دماوند را تلویحا شایعه‌سازی دشمن خوانده و گفته بود: «می‌گویند کوه‌های ما را فروخته‌اند، بعد روز دیگر می‌گویند نه، وقف شده است. بعد می‌گویند جنگل‌ها فروخته شده است و بعد می‌گویند نه، وقف شده است. این چه حرفی است؟ مگر می‌شود زمین خدا و مرتع و اقیانوس و دریا و کوه و جنگل را که جزو انفال است، وقف کرد؟! مگر مال کسی است که وقف کند؟! من از شایعه‌سازی دشمنان تعجب نمی‌کنم، از این تعجب می‌کنم که چطور گوش شنوایی برای این سخنان وجود دارد.»

وقف جنگل‌های آق‌مشهد

رو شدن سند وقف ۵ هزار و ۶۰۰ هکتار از اراضی جنگلی در منطقه آق‌مشهد (جنگل سفید) در ۳۵ کیلومتری ساری یکی از جنجالی‌ترین موضوعات محیط زیستی در سال ۹۹ بود. رو شدن این سند با توجه به آنچه که منع قانونی برای وقف اراضی ملی و دولتی بیان می‌شود اما شائبه نفوذ یا جنگل‌خواری قانونی را در افکار عمومی ایجاد کرده بود. اگرچه براساس شکایت منابع طبیعی و آبخیزداری مازندران به دستگاه قضایی استان مازندران برای اثبات بی‌اعتباری سند وقفی بار اول رای را به نفع این اداره کل و اراضی ملی صادر شده بود ولی اعتراض متولی موقوفه به رای دادگاه در دیوان عالی کشور مورد تایید و پرونده پس از یک کش و قوس قضایی به دادگاه هم عرض برای رسیدگی ارجاع شد و برخلاف انتظار این دادگاه این بار رای به سود واقف صادر و اجازه دسترسی به این اراضی جنگلی در منطقه داده شد. اداره کل منابع طبیعی مازندران-ساری پس از این که رأی دادگاه دیوان عالی کشور به سود مدعی وقفی بودن جنگل‌های آق‌مشهد صادر شد، بر اساس قانون و طبق ماده ۴۷۷ درخواست پیگیری

مستقیم توسط رئیس دستگاه قضایی را مطرح کرد تا از آخرین راه موجود برای حفاظت از این جنگل‌ها و بازگرداندن آن به عرصه‌های ملی نیز استفاده کند؛ اقدامی که اثرگذار بود و خروجی آن اعلام رسمی وقفی نبودن جنگل‌های آق مشهد است. ابراهیم رئیسی، رئیس قوه قضاییه در سفرش به مازندران با تأکید بر این که جنگل آق مشهد ساری عرصه طبیعی است، صراحتاً اعلام کرده بود: «با توجه به این که مالکیت بر وقف ارجحیت دارد، طبق بررسی‌های محلی دقیقی که صورت گرفته، این عرصه نمی‌تواند مالکیت داشته باشد تا وقف شود.»

جنگال مازوت سوزی

درست است که تشدید آلودگی هوای کلانشهرها در فصل سرد موضوع تازه‌ای نیست اما هوای زمستان ۹۹ بسیار آلوده تر از هوای زمستان سال‌های گذشته بود. این آلودگی ابهاماتی را ایجاد کرده بود، ابهاماتی که مسئولان موضوع مازوت سوزی را در برخی کلانشهرها از جمله پایتخت اعلام کردند. هر چند به گفته مسئولان محیط زیست استفاده از سوخت مازوت ممنوع است اما عیسی کلانتری، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست که بالاترین مقام مرتبط در این زمینه است، مصرف مازوت را در نیروگاه‌ها تایید کرده بود در حالی که برخی مقامات استفاده از این سوخت به شدت خطرناک را تکذیب می‌کردند. مازوت یا نفت سنگین برشی از برج تقطیر نفت خام است که این ماده، ارزانت‌ترین سوخت برای کوره‌ها، حمام‌ها، تنورهای نانوایی، موتورهای دیزلی و برخی نیروگاه‌ها نیز محسوب می‌شود. عیسی کلانتری، درباره آلودگی عجیب هوای زمستان گفته بود: «علت آلودگی هوا در زمستان خودروهای بنزینی نیست. در زمستان خطرناک‌ترین مساله گوگردی است که در سوخت‌های فسیلی به‌ویژه در مازوت و گازوئیل وجود دارد. منشأ اصلی آلودگی که مازوت هست و اگر حذف نشود؛ همین وضع ادامه دارد.» با وجودی که شرکت تولید نیروی برق حرارتی نیز اعلام کرده بود که تمامی مخازن مازوت نیروگاه‌های تهران پلمب است اما مسئولان سازمان محیط زیست تأکید کردند که پلمب مخازن مازوت نیروگاه‌ها به دستور دادستانی باز شده است و نیروگاه‌ها از مازوت استفاده می‌کنند. در عین حال دادستانی نیز این موضوع را تکذیب کرد و قرار شد که دادستانی کل کشور به عنوان مدعی العموم به موضوع مازوت سوزی ورود کند.

مرگ آشی خرس زخمی مازندران

آشی نام خرس نری بود که در آذرماه ۹۹ با وضعیتی غریب در ارتفاعات برفگیر کجور مازندران توسط یک همیار محیط‌زیست رویت شد. آشی در گویش مازندرانی به خرس اطلاق می‌شود. شهاب الدین منتظمی، مدیرکل دفتر حفاظت و مدیریت حیات وحش سازمان گفته بود: «خرس نر حدوداً چهار ساله با نام «آشی» با علامت فلجی در اندام خلفی و لاغری مفرط توسط گروه نجات حیات وحش



(NGO) در آذر ماه سال جاری به کلینیک حیات وحش پارک پردیسان منتقل شد.» خرس زخمی مازندران پس از سه ماه درمان در کلینیک حیات وحش پردیسان با مرگ آرام زندگی اش به پایان رسید. **ماجرای ثبت سند ۴۲ تالاب به نام وزارت نیرو**

اواخر سال ۹۹ موضوع ثبت سند ۴۲ تالاب کشور به نام وزارت نیرو با واکنش منفی فعالان محیط زیست و منابع طبیعی رو به رو شد و روسای سازمان جنگل ها و محیط زیست با این موضوع اعلام مخالفت کردند زیرا مالکیت تالابها با منابع طبیعی و حفاظت از آنها بر عهده محیط زیست است. تالابهای امیرکلايه، شور و شیرین میناب، طشک و بختگان در فارس، هورالعظیم و شادگان در خوزستان، قره قشلاق، قوری گل، آلاگل، الماگل و اجی گل در گلستان از مهمترین تالابهایی هستند



که قرار است به نام این وزارتخانه سند زده شود.

مرگ و میر پرندگان مهاجر در میانکاله

هر ساله در فصل سرد سال تعداد زیادی پرنده مهاجر وارد پناهگاه حیات وحش میانکاله می شوند چراکه میانکاله کریدور ورودی پرندگان مهاجر به آسمان ایران است اما در سال ۹۹ بیش از ۳۰ هزار پرنده مهاجر در تالاب میانکاله جان باختند. این دومین سالی بود که پرندگان مهاجر در تالاب میانکاله دچار مرگ و میر غیر عادی می شدند. عده‌ای شکارچیان را مقصر این حادثه عنوان کرده بودند اما مدیران این موضوع را رد و سم بوتولیسم را عامل این حادثه اعلام کردند. بیش از یک ماه مرگ و میر ادامه داشت و در نهایت با نمونه گیری‌های انجام شده اعلام شد. مرگ و میر ۳۰ هزار پرنده مهاجر را می‌توان آخرین چالش محیط زیست در سال ۹۹ عنوان کرد.

در گفتگو با سیروس همتی بازیگر سینما و تلویزیون مطرح شد:

افزایش لذت از نوروز با حفظ حرمت محیط زیست

۱۲۰

سیروس همتی را بیشتر مخاطبان با آثار سینمایی و تلویزیونی کمدیش می‌شناسند با این حال او سابقه‌ای روشن در عرصه تئاتر نیز دارد و همین تجربیات تئاتری کمک حال او در ایفای نقش جلوی دوربین شده است. «مارمولک»، «یک تکه نان»، «پابرهنه در بهشت»، «خداحافظ بچه»، «آشپزباشی» و «خوب بد زشت» از جمله آثار سینمایی و تلویزیونی این بازیگر است. با او درباره خاطراتش از فضاهای شهری در ایام نوروز و علاقه اش محیط زیست شهری گفتگو کرده ایم که می‌خوانید:

***سیمای شهر در سالهای اخیر بسیار متاثر است از رفتاری که شهروندان درباره محیط زیست دارند. رابطه شما با محیط زیست چگونه است؟**

خود من و خانواده‌ام به‌عنوان شهروندان شهر تهران تلاش بسیاری در جهت رعایت بهداشت و تفکیک زباله و سایر اقدامات مربوطه داریم ولی اگر شغل من و همسرم اجازه می‌داد سالها قبل از تهران مهاجرت کرده بودیم تا ارتباطم با محیط زیست بهتر شود.

***چرا مهاجرت؟**

به هر حال کیفیت هوای کلانشهرها در سالهای اخیر به جای بهتر شدن به سمت بدتر شدن رفته است



و چه خوب است که بتوانیم به سمت نقاط خارج از مرکز برویم و برای زندگی آنجا را انتخاب کنیم ولی به هر حال موقعیت شغلی ما این اجازه را نمی‌دهد.

یک دلیل سفرهای نوروزی را هم میتوان همین رهایی از آلودگی هوا دانست؟

البته امسال، دومین سال است که توصیه کرده‌اند به سفر نرفتن به دلیل کرونا. با این حال وقتی برای یکی دو هفته ابتدای سال هم که شده بتوان به سفر رفت و جایی با محیط زیست پاک و هوای پاکیزه را برای تمدد اعصاب انتخاب کرد برای چند هفته بعدش هم که شده حالمان بهتر خواهد شد.

ای کاش حتی اگر در دل کرونا به سفر می‌رویم باز حرمت محیط زیست را نگه داریم.

به عنوان آموزگاری که نزدیک به سه دهه است به امر آموزش مشغول هستم تلاش می‌کنم به شاگردانم درباره حفظ مسائل بهداشتی و زیست محیطی توصیه‌های لازم را بکنم. شخصا با ایجاد انگیزه در هنرجویان، جسم و روان‌شان را سالم نگه دارم. مثلا در بخشی از زمان آموزش با پخش موزیک ملایم و بدون کلام سعی در ایجاد روحیه ای آرام در بین بچه ها دارم و حتی سعی می‌کنم برخی اوقات کلاسهایم را در محیط باز و فضای سبز برگزار کنم.

با دانشجویان خود درباره رعایت مسائل بهداشتی هم کلنجار می‌روید؟

لزوم رعایت بهداشت در کلاس برای من به عنوان یک خط قرمز، مطرح است و خودم سعی می‌کنم رعایت بهداشت را انجام دهم تا هنرجویان نیز رعایت کنند. البته اینها همه برای قبل از کروناست و کرونا به اجبار مردم را واداشته که مرتباً همه چیز را ضدعفونی و پاک کنند.

دم عید که میشود تهران شلوغ‌تر می‌شود ولی حین تعطیلات نوروز با تهرانی خلوت و پاک مواجهیم.

می‌گویند کسی که کنار دریا زندگی می‌کند صدای دریا را نمی‌شنود و متأسفانه هر سال در ماههای انتهایی سال از آلودگی هوای کلاشهرها می‌گویند ولی چاره‌ای ندارند جز منتظر باد و باران شدن ولی باد و باران هم کم می‌آید تا زمانی که شهر، خلوت و خلوت‌تر شود. در تعطیلات عید که شهر خلوت‌تر است بادی می‌وزد و بارانی می‌آید و حال محیط اطراف بهتر می‌شود.

البته مردم اغلب مسئولان را مسبب آلودگی می‌دانند و مسئولان هم که از عدم رعایت موازین بهداشتی توسط مردم می‌نالند.

سالهاست که سازمان‌های مسئول مثل شهرداری و سازمان محیط زیست آمدند و طرح‌هایی متعدد را برای بهبود اوضاع پیشنهاد دادند ولی در عمل هیچ اتفاق تازه‌ای رخ نداد و هنوز هم با مشکل ترافیک و آلودگی ناشی از آن، ریختن زباله در خیابان و جوی‌ها و سایر مسائل روبرو هستیم. هنوز هم شغل برخی از مردم آشغال جمع کردن از سطل زباله‌هاست که چند سالی است که چرخ‌های دستی جایشان را به وانت بار داده‌اند.

...این، خودش معنایی ندارد جز چرخیدن پاشنه بر مدار سابق.

از صبح تا شب بارها در جاهای مختلف می‌بینیم که این ماشین‌های باز یافت می‌ایستند و مشغول کندوکاو در سطل‌های زباله هستند. اگر خودمان باز یافت را فرا گرفته باشیم و از قبل زباله‌های خشک و تر را جدا کنیم یقیناً هم شهر تمیزتری خواهیم داشت و هم کار رفتگران را کمتر می‌کنیم.

دومین نوروز کرونايي را چگونه می‌شود بهتر گذراند؟

باید سعی کرد به محیط زیست احترام گذاشت و اینکه هر چیز در خیابان و کوچه‌ها کنیم را واقعاً به عنوان یک تابو و خط قرمز قرار دهیم و هیچ‌گاه از خط قرمز عبور نکنیم. حالا که نگاه می‌کنم می‌بینم توجه مسئولان و مردم آن قدر معطوف مسائل اقتصادی است که یادشان می‌رود اگر حواسشان به هوا و محیط زیست نباشد ممکن است بیشتر از نداری، با آسیبهای تنفسی روبرو شوند. اگر حواسمان به محیط زیست باشد قاعدتاً خیلی بهتر از نوروز و کلاً از زندگی، لذت خواهیم برد و اگر این لذت

را حس کنیم مطمئناً بیش از پیش بر رعایت اصول استفاده از محیط زیست صحنه خواهیم گذاشت.

کار فرهنگی-هنری را چقدر مفید می‌دانید برای ارتقای جایگاه محیط زیست؟

بارها دیده‌ایم ارگانها و نهادهای متولی تفاهنامه‌هایی را در باب فرهنگ سازی و تولیدات هنری و آشنایی بیشتر مردم با محیط زیست و بهداشت امضا کرده‌اند ولی بیشتر این تفاهنامه‌ها در سطح مانده و به عمق نرسیده‌ایم.

یعنی باید چه کرد؟

با ساخت تعدادی تیزر و یکی دو انیمیشن نمی‌شود فرهنگ حفظ محیط زیست را جا انداخت و باید برنامه‌ریزی کرد برای ساخت بهترین انیمیشن‌ها و فیلمهای داستانی و مجموعه‌های نمایشی ویژه در این باره. یاد می‌آید در فیلم «طهران تهران»، داریوش مهرجویی خیلی خوب نوروزی تمیز و باصفا از تهران ترسیم کرده بود که این خودش میتواند تبلیغ تمیزی باشد. کما اینکه مهرجویی در «تارنجی پوش» هم به سراغ رفتگران رفت و فیلمی با لحنی مفرح درباره بانیان پاکیزگی شهر ساخت. در فضای هنری نیز فیلم «شاعر زباله‌ها» را داشته ایم که زندگی یک رفتگر را در کنار زندگی یک شاعر روایت می‌کرد که البته تعبیر و تفسیرهای متعددی داشت.

با این همه این کارها انگشت شمار است و کافی نیست.

نباید در کار فرهنگی برای محیط زیست به دام شعارگویی بیفتیم و باید سعی کنیم که اول داستان را قوی کنیم و بعد به سراغ سوار کردن تصویر باشیم. داستان که جذاب باشد مخاطب ارتباط می‌گیرد. برای نگارش داستانهای جذاب درباره محیط زیست باید به زندگی آدمهای این حیطه مثلاً زندگی یکی از صدها نفری پرداخت که در کار تفکیک زباله هستند. یا به سراغ زندگی باغبانهای پارکها رفت که خیلی زحمت می‌کشند تا شهر سبزی خود را از دست ندهد.

به عنوان بازیگری که تجربه‌های متفاوتی از تئاتر تا سینما و تلویزیون دارید اگر بخواهید

درباره ارتباط نوروز و محیط زیست، تصویرسازی کنید سراغ چه مصادیقی می‌روید؟

سراغ زندگی رفتگرانی می‌روم که حتی در دل تعطیلات نوروز باز هم مجبورند سرکار باشند تا شهر تمیز شود. سراغ زندگی کارگران پارکها می‌روم که همیشه و حتی در تعطیلات نوروز برای تمیز کردن پارکها و فضاهای سبز، با جان و دل کار می‌کنند. خیلی از این طبقه تصویر کم داریم. البته فیلم و سریالهای ما به صورت کوتاه به زندگی اینها پرداخته ولی تصویر واقعی و تر و تازه کم داریم که باید با تحقیقات کامل درباره اینها فیلم و سریالهای خوب بسازیم. مطمئناً اگر مردم با واقعیات زندگی حافظان واقعی محیط زیست آشنا شوند بیشتر از قبل با آنها همکاری خواهند کرد و کاری نمی‌کنند که در دسرهای این قشر بیشتر شود.

