





برنامه راهبردی شهرداری تهران

پیشنهادی به شورای اسلامی شهر

محسن مهرعلیزاده

مرداد ۱۳۹۶





فهرست مطالب

اقتصاد شهری و درآمد پایدار	۱۳
آسیب‌شناسی و شفاف‌سازی مدیریتی	۳۵
حمل و نقل عمومی و مترو	۷۳
آلودگی هوا	۹۵
آسیب‌های اجتماعی	۱۲۱
توسعه گردشگری	۱۳۵
زنان و آینده مدیریت شهری	۱۶۵
جوانان و آینده مدیریت شهری	۱۸۷
ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری	۱۹۹
سلامت شهروندان	۲۳۵
محیط‌زیست	۲۵۳
هوشمندسازی و IT	۲۷۵
بنگاه‌های دانش‌بنیان و کارآفرینی	۳۱۱
حقوق شهروندی	۳۳۱
طراحی و منظر شهری	۴۴۵
معماری و شهرسازی	۴۶۵
فنی و عمرانی	۴۷۵
معلولن و سالمندان	۴۸۵
مدیریت یکپارچه شهری	۵۰۳
جدول برنامه‌ها و سیاست‌های اجرایی	۵۲۳
سازمان اجرایی	۵۳۱





پیشگفتار

کلان شهر تهران به عنوان بزرگترین شهر و مرکزیت ایران اسلامی، طی دو دهه گذشته با شکل‌گیری شورای اسلامی شهرها، تغییرات مدیریتی گسترده‌ای را شاهد بوده است.

حضور و مشارکت شهروندان عزیز در انتخابات پنجمین دوره شوراهای اسلامی شهرهای تهران، ری و شمیرانات، غرورانگیز و عزت‌آفرین شد و اینجانب به عنوان یک شهروند، به حضور پرشور و فراتر از انتظار همشهريان عزیزم در انتخابات ۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۶ و انتخاب نخبگانی فرهیخته بر خود، می‌بالم و خداوند متعال را سپاسگذارم که این زمینه را فراهم آورد تا در زمره هفت نفر نامزد خدمت‌گذاری در شهرداری، اعتماد منتخبان محترم شورای اسلامی شهر پنجم تهران را کسب نمایم.

نزدیک به سه قرن از استقرار پایتخت کشور در تهران و نیم قرن تحولات گسترده اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، شهرسازی و جمعیتی این شهر، را با چالش‌ها و مخاطراتی روبرو کرده است که بدون برنامه مشخص و ارزیابی شده، امکان رفع این چالش‌ها و رفع مخاطرات به ویژه در بخش‌های آسیب اجتماعی و مشکلات زیست محیطی و تامین سلامت جسمی و روانی و آرامش همه جانبه مردم، امکان‌پذیر نیست.

توسعه پیش‌بینی نشده و بی‌رویه کالبدی شهر، شهر فروشی، فروش تراکم گسترده خارج از طرح‌های مصوب طی سالهای گذشته، عدم تعادل و توازن در نظام مالی و اقتصادی شهرداری، فراتر رفتن آسیب‌های اجتماعی و زیست محیطی و بستر طبیعی و زیست‌گاه‌ها از آستانه تحمل شهروندان پایتخت ایران اسلامی ما را به سمتی برده است که بدون ارائه برنامه‌ای بر اساس انسان محوری و اقدام متعهدانه و مشارکت مشفقانه و دلسوزانه تمام شهروندان و حمایت‌های همه جانبه دولت و قوای دیگر و همکاری سایر نهادها و ارگان‌ها، گشودن گره از موانع پیش رو، امکان پذیر نخواهد بود.

بعد از استعانت از درگاه ایزد منان، تلاش‌های شبانه روزی برنامه محور و مخلصانه مجموعه مدیریت شهری و همکاری تنگاتنگ آنان با شورای اسلامی شهر را می‌توان در زمره بزرگترین امیدها و ابزارهای تحقق شرایط زندگی مطلوب در شهر تهران دانست.

تلفیق این عناصر با توان مدیریتی و اندیشه‌های تصدی پست شهردار آینده تهران، تجربیات انباشته حاصل از مطالعات و فعالیت‌های چندین ساله کارشناسان، کارکنان و مدیران متخصص و خدوم در بدنه شهرداری تهران با افزودن توان اجرایی و اندیشه‌های نوین و ارزشمند نیروهای کارآمد تازه نفس از میان انبوه مدیران جوان اعم از زن و مرد که تاکنون فرصت عرضه توانمندی‌های خود در عرصه مدیریت شهری را نیافته‌اند، توان مضاعفی را برای برداشتن گام‌های موثر در جهت تحقق اهداف عالی شورای شهر پنجم ایجاد خواهد کرد و بستر را برای توسعه پایدار شهری و فراهم نمودن زمینه برای زندگی مطلوب شهروندان فعلی و آیندگان و رسیدن به تهرانی «آرام و زیبا»، آرامشی همه جانبه روحی، فکری، جسمی به آرامش و عظمت دماوند و زیبایی دشت‌های سرسبز و مواهب طبیعی خداوندی آن فراهم خواهد نمود.

محسن مهر علیزاده

۱۳۹۶/۰۵/۱۱





مقدمه

شوراهای شهر و شهرداری‌های قدرتمند یکی از اجزای ساختاری نهادهای اداره امور یک کشور در قرن بیست و یکم هستند. معنای نوین مدیریت شهری را باید در تحولات دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی جست که پس از آن دولت‌های محلی و شهرداری‌ها قدرت بیشتری یافتند. این فرایند تمرکززدایی، در تبدیل مدیریت شهری به یک فعالیت قدرتمند و دارای اختیارات قانونی، نقش مؤثری ایفا کرد و دستیابی به توسعه پایدار شهری به منظور بهره‌برداری مناسب از منابع و ایجاد رابطه متعادل و پایدار میان انسان، اجتماع و طبیعت را به هدف نهایی تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران توسعه شهری مبدل کرد.

امروزه در مناسبات جهانی، کلان‌شهرها به عنوان موتور محرک توسعه کشورها ایفای نقش کرده و پراکنش همین کلان‌شهرها در سراسر دنیا به عنوان قطب‌های توسعه، شبکه‌ای پیچیده از روابط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و غیره به وجود می‌آورد که فضایی جهانی می‌سازد. کم نیستند کلان‌شهرهایی که بیش از کشورهاشان نام آن‌ها در اخبار و رسانه‌ها شنیده می‌شود و با جای دادن مهم‌ترین مراکز و کانون‌هایی که برنامه‌ریزی‌های ملی و بعضاً فراملی در آن‌ها صورت می‌گیرد، نقشی کلیدی نظام برنامه‌ریزی توسعه ملی ایفا می‌نمایند.

در دهه‌های اخیر با توسعه و رشد فضایی و کالبدی کلان‌شهرها و همچنین افزایش جمعیت آن‌ها به‌خصوص در کشورهای در حال توسعه، مشکلات و مسائل عدیده‌ای گریبان‌گیر شهروندان و مدیران شهری شده است. همچنین کندی و ضعف تمرکززدایی سیاسی و اداری در این کشورها با توجه به نقش دولت مرکزی در نظام برنامه‌ریزی و تصدی امور اجرایی دلیل برخی از مشکلات شهرها و مدیران شهری است. از این رو شهرداری‌ها و مدیران شهری به منظور مقابله با این مشکلات ناگزیرند وظایف، فعالیت‌ها و به‌طور کلی رویکرد و جایگاه خود را متناسب با این مسائل ارتقاء و بهبود بخشند. در این میان، تهران نیز به عنوان یکی از بزرگ‌ترین، پرجمعیت‌ترین و در عین حال از کلان‌شهرهای پرچالش دنیا بوده و جایگاه آن در فرایند توسعه ملی بی‌بدیل است. مروری بر طرح جامع شهر تهران به عنوان اصلی‌ترین سند توسعه و هدایت این کلان‌شهر، و نگاهی مختصر بر فرازهای هفت‌گانه چشم‌انداز آن، نشان از اهمیت کلیدی و جایگاه قانونی این شهر در فرایند توسعه ملی دارد.

همان‌طور که پیش‌تر به آن اشاره شد، تهران به عنوان یکی از کلان‌شهرهای در حال توسعه، با مشکلات و مسائل جدیدی مواجه شده است که هم به شهر و هم به شهروندان آن تحمیل می‌شود. دخالت نهادهای مختلف در امور شهر و گستردگی حوزه خدمات مدیریت کلان‌شهری باعث شده است که سازمان‌های متعددی عهده‌دار این مسئولیت‌ها باشند. از سوی دیگر، با رشد نظام اداری در کشور، سازمان‌های جدیدی پدید آمده‌اند که هر یک به نوعی مدعی یا متولی انجام وظیفه‌ای در کلان‌شهر تهران شده‌اند و به تدریج بخشی از وظایف شهرداری بر عهده آنان نهاده شده است. در عین حال، پیچیده شدن مسایل شهری، دگرگونی‌های دیگری را در وظایف شهرداری پدید آورده و در واقع

وظایفی که تا پیش از این نه شهرداری عهده‌دار آن بود و نه سازمان‌های دیگر، فراروی شهرداری قرار گرفته و البته این وظایف باز هم از جنس وظایف خدماتی و نه وظایف تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی است. همچنین با تعریف نقش‌های ملی و فراملی برای کلان‌شهر تهران، انتظارات جدید متناسب با این نقش‌ها به وجود آمده است.

شورای اسلامی شهر و شهرداری تهران از سازمان‌های مهم انتخابی و دموکراتیکی هستند که با توجه به پتانسیل‌های بالایی که در زمینه مدیریت و ایفای نقش در نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری دارند، می‌توانند تاثیرگذاری بسزایی در حل مسائل موجود داشته باشند. مدیریت شهری که در عمل عهده‌دار انجام مأموریت‌های خطیر محلی، ملی و در مورد شهر تهران فراملی است، می‌تواند از یک سازمان با وظایف صرفاً خدماتی به یک نهاد اجتماعی قوی مبتنی بر دیدگاه‌های اصلاح‌طلبانه تغییر رویه دهد. بر این اساس شهرداری تهران می‌تواند از ظرفیت‌های خود برای انجام برخی وظایف از دولت در همکاری و تعامل با آن استفاده کرده و تحقق تمرکززدایی از مدیریت و برنامه‌ریزی - که از سیاست‌های کلی نظام در برنامه پنجم و ششم توسعه است - را دست‌یافتنی‌تر کند. در نتیجه ارتقای توان، اثربخشی و جایگاه مدیریت شهری، نقش بسزایی در تعدیل این تمرکزگرایی دولتی و حرکت از درون جامعه دارد. بر این اساس، بر اهمیت کلان‌شهر تهران در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، تصمیم‌سازی و هدایت روند توسعه اقتصادی - اجتماعی در سطوح محلی تا ملی بیش از گذشته تأکید می‌شود.

این موارد در حالیکه رویکردهای نادرست گذشته، تهران را برای ایفای نقش‌های حساس و حیاتی در سطوح ملی و فراملی ناتوان ساخته و نقش پایتخت تنها به تأمین هرچه بیشتر نیازهای روزمره برای ساکنان محدود شده و فرصت‌های کمیاب و نادر برای تأمین فضاهای مورد نیاز کارکردهای مناسب در سطح ملی و فراملی یک به یک، از میان می‌رود و سرانجام مشکلات متعدد، همچون آلودگی شدید هوا، ترافیک فرساینده، آسیب‌پذیری زیاد در برابر زلزله احتمالی، کمبود چشمگیر فضاهای عمومی و خدمات شهری، کاهش آسایش و ایمنی نواحی مسکونی، پراکندگی و ناکارآمدی نواحی کار و فعالیت، ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی، نابسامانی سیما و منظر شهری، بدهی‌های کلان شهرداری و ...، تهران را به شهری با چالش‌های بسیار تبدیل کرده و تاب‌آوری آن را در شرایط نامساعد قرار داده است. بدیهی است که مقابله با این شرایط و نجات کلان‌شهر تهران، مستلزم بازنگری و اصلاح همه‌جانبه و چندسطحی در نحوه مدیریت شهر تهران است که در این زمینه طرح جامع تهران، چشم‌اندازی را برای توسعه بلندمدت آن و بر اساس الزامات اسناد مصوب و قابل استناد مرتبط با شهر تهران، مجموعه شهری و استان تهران و همچنین اسناد فرادست و ملی به ویژه اسناد آمایش سرزمین در نظر گرفته است. بر این اساس تهران در افق بلندمدت توسعه خود دارای چشم‌اندازی به شرح زیر است:

(۱) تهران؛ شهری با اصالت و هویت ایرانی و اسلامی

(۲) تهران؛ شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی



- (۳) تهران؛ شهری سبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده
- (۴) تهران؛ شهری امن در برابر انواع آسیب‌ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح
- (۵) تهران؛ شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت
- (۶) تهران؛ شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب برای تعدیل نابرابری‌ها و تأمین همگانی حقوق شهروندی
- (۷) تهران؛ کلان‌شهری با عملکردهای ملی و جهانی و مرکزیت‌های سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی کشور، منطقه آسیای جنوب غربی و کشورهای اسلامی

به منظور دستیابی به چشم‌انداز پیش‌گفته و مؤلفه‌های آن، مهم‌ترین نقش بر عهده مجموعه مدیریت شهری شامل شورای اسلامی شهر به عنوان رکن نظارتی، تصمیم‌گیر و واضع مقررات شهری، و شهرداری به عنوان سازمان عمومی غیردولتی و رکن اجرایی قوانین و مقررات شهری و تأمین‌کننده نیازهای عمومی و محلی شهروندان است. در کنار این موارد، مشارکت شهروندان در کنار مدیریت شهری، رکنی الزام‌آور است که مدیریت شهری موظف به بسترسازی برای بروز این مشارکت در عرصه‌های مختلف موضوعی خواهد بود.

بر اساس آن چه گفته شد، این نوشتار برنامه پیشنهادی شهرداری تهران برای مواجهه با مشکلات موجود و فراروی مدیریت شهر تهران و تحقق سند توسعه شهری و چشم‌انداز بلندمدت این کلان‌شهر است که پس از رایزنی‌های فراوان با اساتید بزرگ و مدیران باتجربه شهری تهیه شده و تقدیم می‌گردد.

این برنامه، با شعار «تهران، آرام و زیبا» عهدی است میان مدیریت شهری و اعضای محترم دوره پنجم شورای اسلامی شهر با مردم شریف تهران. چشم‌انداز تهران، در برنامه‌ای که اینک تقدیم می‌گردد، شهری است که چشم اندازه‌های بلندمدت شهر تهران در آن تحقق یابد و بدین ترتیب تهران، «شهری شایسته و لایق نام پایتخت تمدن ایرانی - اسلامی» باشد که ساکنان آن به زیستن در چنین شهری افتخار نمایند. بر این اساس، مأموریت‌هایی برای این برنامه ارائه می‌شود که جملگی بخش‌هایی از مأموریت‌های محوری «تهران‌نشینی: تراز جهانی؛ به رنگ ایرانی» هستند که با این هدف عملیاتی می‌گردند که در نهایت، سطح زندگی در شهر تهران را به تراز و استانداردهای جهانی رسانده و سبک زندگی ایرانی و اسلامی را به عنوان رنگ و تم غالب زندگی در این شهر و به عنوان برندی جهانی، تثبیت نمایند.

در تدوین این برنامه پیشنهادی، چهار ارزش اساسی زیر، مبنای انتخاب اهداف و همچنین برنامه‌ریزی‌های عملیاتی قرار گرفته‌اند:

الف- بسترسازی برای گسترش ارزش‌های ایرانی - اسلامی در زندگی شهروندان تهرانی.

ب- عملیاتی و کاربردی کردن آرمان‌های گفتمان اصلاح‌طلبی در شهر تهران.



ب- استفاده بهینه از تجربه موجود و انباشته متخصصین، مدیران، کارکنان و کارگران خدوم شهرداری تهران.

ت- بهره‌برداری حداکثری از تجربه و دانش جهانی مدیریت شهری.

علاوه بر موارد پیش‌گفته، برنامه پیشنهادی بر اصول «شهروندمداری»، «عدالت‌محوری»، «شفافیت»، «پاسخ‌گویی»، «قانون‌مداری»، «برنامه‌محوری»، «مشارکت‌پذیری»، «دانایی‌محوری»، «تخصص‌گرایی»، «ارزش‌مداری» و «بانک‌پذیری» تأکید فراوان دارد.

سند حاضر، حاوی مهم‌ترین برنامه‌های اجرایی اختصاصی و مبتنی بر گفتمان مدیریت شهری مورد تأکید است که به عنوان دستاوردهای ویژه این دوره مدیریتی مورد توجه قرار گرفته و در انتهای مدت مسئولیت، به عنوان کارنامه و یادگار شورای اسلامی شهر و شهرداری، به مردم شریف تهران تقدیم خواهد شد. در این برنامه با توجه به موضوعات کلیدی و محوری پیش‌روی شهر، شهروندان و مدیریت شهری تهران، حوزه‌های کاری در زمینه‌های «مدیریت یکپارچه شهری»، «آسیب‌های اجتماعی»، «ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری»، «هوشمندسازی شهر»، «اقتصاد شهری»، «مدیریت شهری»، «محیط زیست»، «طراحی و منظر شهری»، «حمل‌ونقل و ترافیک»، «معماری و شهرسازی»، «بنگاه‌های دانش بنیان»، «زنان و آینده»، «گردشگری»، «روان‌سازی زندگی معلولین و سالمندان»، «حقوق شهروندی»، «سلامت شهروندان»، «امور فنی و عمرانی» و «آلودگی هوا» تعریف شده که بر اساس آن‌ها به ارائه پیشنهادهای محتوایی و رویه‌ای فوری، کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای اداره و مدیریت شهر تهران پرداخته شده است.

اقتصاد شهری و درآمد پایدار



مقدمه

تامین هزینه‌های اداره شهرداری تهران همواره از جمله مسائل چالش برانگیز پیش روی متولیان اداره این کلان شهر بوده است. روند بودجه‌بندی سال‌های اخیر همواره با تاکید بر توسعه سهم درآمدهای پایدار بوده است. درآمدهای پایداری که با گذر زمان وجود آنها شامل خدشه نگردد اما شوربختانه از سال ۱۳۸۵ که سهم درآمدهای پایدار شهرداری تهران در حدود ۱۲ درصد بوده است تا سال ۱۳۹۵ کماکان بخش عظیمی از درآمدهای شهرداری تهران مشمول درآمدهای ناپایدار بوده است.

محل هزینه‌های شهرداری تهران به دو دسته جاری و سرمایه‌ای تقسیم می‌شود که می‌توان با تمهیداتی محل تامین بودجه جاری را از درآمدهای پایدار تعیین کرد و بودجه سرمایه‌ای را که توان تامین آن از منابعی همچون درآمدهای پایدار نیست را با جذب سرمایه‌گذاری خارجی تامین کرد تا بتوان به اهدافی که در سند چشم‌انداز شهر تهران به آنها اشاره شده است دست یازید.

این اهداف در برنامه پنج ساله اول شهرداری تهران در سرفصل‌های زیر خلاصه شده است:

۱. ارتقاء نقش‌های فراملی، ملی و منطقه‌ای شهر تهران با استفاده مناسب از ظرفیت‌ها و سرمایه‌های فیزیکی، اجتماعی، انسانی و مالی - اقتصادی شهر
۲. تعیین حریم مناسب و تثبیت حدود و مرز محدوده شهر تهران، ضمن حفظ یکپارچگی و با اعمال نظام مدیریت شهری واحد در محدوده و حریم شهر
۳. تثبیت سطوح اراضی مسکونی و هدایت میزان تراکم و استفاده مناسب از اراضی شهری به منظور گسترش فضاهای عمومی و کاربری‌های خدماتی برای حدود ۹/۱ میلیون نفر جمعیت در افق طرح
۴. رونق فعالیت و توسعه اقتصادی تهران با حفظ و پالایش پهنه‌های کنونی فعالیت و بهره‌وری مناسب

- از این فضاها برای ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و تأمین اشتغال
۵. حفاظت از محیط زیست (به ویژه آب، هوا، صدا و منابع طبیعی) و ایمن‌سازی شهر در مقابل سوانح طبیعی و سایر مخاطرات و آسیب‌ها
 ۶. بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل با توسعه زیرساخت‌ها و سیستم حمل و نقل همگانی (به ویژه قطار شهری) و اعمال مدیریت تقاضای سفر
 ۷. بهبود و ارتقاء کیفیت محیط شهری و ساماندهی کالبدی آن، با پهنه‌بندی و تعیین محدوده‌های اعمال ضوابط و مقررات استفاده از اراضی و محدوده‌های نیازمند مداخله به ویژه بافت‌های فرسوده به منظور بهسازی، نوسازی و بازسازی
 ۸. ساماندهی سیما و منظر شهری با تأکید بر هویت معماری و شهرسازی ایرانی - اسلامی
 ۹. ارتقاء کیفیت زیست محیطی شهر تهران و حفاظت از میراث طبیعی، تاریخی شهر و توسعه فضاهای عمومی و گردشگری با اجرای طرح‌های موضعی و موضوعی برای عمران و توسعه شهری تهران
- متأسفانه و علی‌رغم آنکه اکثر کارشناسان برنامه پنج ساله اول توسعه شهر تهران را از جمله برنامه‌های دقیقی می‌دانند که کاملاً منطبق بر طرح تفصیلی مصوب سال ۸۶ مناطق مختلف بوده است اما اجرایی شدن آن به دلیل مقاومت بخشی از بدنه شهرداری تهران و عدم شناخت دقیق آنها از فضای مدرن مدیریت کلان شهرها مغفول ماند. تخطی از برنامه مدون مزبور و همچنین برنامه دوم شهرداری تهران را به صورت مکرر در چند سال اخیر شاهد بودیم.
- به صورت خلاصه می‌توان گفت که در چند سال اخیر برنامه‌های بسیاری تهیه شده است که در تدوین آنها از کارشناسان خبره‌ای نیز استفاده شده است و مشکلی از نظر وجود برنامه نبوده است بلکه مشکل

شهروندان شهر تهران گزارش کرد تا افکار عمومی نسبت به وضعیت فعلی شهر تهران آگاهی کافی را داشته باشند و سقف انتظارات خود از شورای شهر تهران و شهرداری را متناسب با این وضع موجود تنظیم نمایند.

اما به صورت خلاصه می‌توان مشکلات را در عناوین زیر دسته بندی کرد:

عدم شفافیت مالی و وجود فساد سیستماتیک در

بدنه شهرداری تهران

در فساد سیستماتیک شهر تهران دیگر با فساد عده‌ای محدود که درگیر فساد هستند مواجه نیستیم بلکه سیستم به نحوی چیده شده است که پاکدست‌ترین افراد، وقتی در جایگاه مجری قانون قرار می‌گیرند به دلیل ضعف قوانین و عدم امکان نظارت، لاجرم بخشی از اجزا موتور شوم فساد خواهند شد.

در کنار این فساد سیستماتیک در میان بخشی از بدنه مدیریت شهری بویژه در نیروهای خرد پایین سیستم، اخذ رشوه و فسادهای خرد نیز مشاهده می‌شود که در مقابل فساد سیستماتیک کل مجموعه، سهم مالی بسیار کمتری را تشکیل می‌دهد. حل این فساد خرد در مقابل پیدا کردن نقاط تاریک قانون‌گذاری که منجر به فساد سیستماتیک می‌شود انرژی کمتری را می‌طلبد اما ابعاد اجتماعی آن به دلیل آنکه نیروهای جز معمولاً از اقشار ضعیف جامعه هستند گسترده‌تر است. اصطلاحاً به رشوه گیرنده و رشوه دهنده در این جز از سیستم «آرنولد و شکلات» گفته می‌شود چرا که عملاً با پرداخت رشوه توسط قشر پایین جامعه رشوه گیرنده همچون سپر حفاظت‌کننده‌ای در مقابل سیستم عمل می‌کند.

یکی دیگر از اشکالات اساسی در حوزه مدیریت شهری تهران مسئله توسعه نیافتگی مدنی است. بدین معنا که نهادهای ناظر بیرون از ساختار مدیریت

اساسی عدم وجود انگیزه کافی برای اجرای کردن آنها بوده.

به طور کلی با توجه به الگوی بودجه‌ریزی که از سال ۱۳۸۷ مورد توجه شهرداری تهران قرار گرفته است کدهای درآمدی فعلی را می‌توان در سرفصل‌های زیر خلاصه کرد:

- وصولی توسط سایر موسسات
- عوارض بر ساختمان‌ها و اراضی
- عوارض بر ارتباطات و حمل و نقل
- عوارض بر پروانه‌های کسب فروش و خدماتی
- درآمدهای ناشی از عوارض اختصاصی
- بهای خدمات و درآمدهای موسسه‌های انتفاعی
- درآمدهای حاصله از وجوه و اموال شهرداری
- کمک‌های اعطایی دولت و سازمان‌های دولتی
- اعانات و هدایا و دارایی‌ها
- عوارض و درآمدهای وصولی در حریم استحفاظی
- منابع

با توجه به قوانین موجود و همچنین ظرفیت‌های بالقوه درآمدزایی می‌توان در توسعه منابع درآمدی شهر تهران اهتمام ویژه‌ای ورزید که در متن حاضر سعی شده است به صورت خلاصه به برخی از آنها اشاره شود.

درآمدی بر مسائل اقتصاد شهری تهران

در حال حاضر شهر تهران با مجموعه‌ای از مسائل و مشکلات دست به گریبان است که پایداری پایتخت کشور را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. در حوزه اقتصاد شهری به دلیل عدم شفافیت بویژه در سال‌های اخیر، بررسی وضع موجود شهر تهران دشواری‌های خاص خود را دارد که بر همین اساس در اولین گام می‌بایست جهت تحقیق و تفحص از شهرداری تهران اقدامات لازم را مبذول داشت و نتایج آن را برای

عدم وجود منابع مالی پایدار

تراکم ساختمانی عبارت است از نسبت مساحت زیربنای ساختمانی (در مجموع طبقات) به کل مساحت زمین مسکونی و برای تعیین آن به شرایط مختلف از جمله شرایط آب و هوایی، ویژگی‌های فرهنگی اجتماعی ساکنان درآمد خانوار، نرخ رشد جمعیت، بهداشت جمعی و روانی، قیمت زمین و غیره توجه می‌شود. میزان تراکم ساختمانی مناطق مختلف شهر تهران در طرح جامع و تفصیلی مصوب مشخص بوده است اما در اقدامی حیرت‌انگیز بویژه در سال‌های اخیر، فروش تراکم به عنوان یکی از منابع مالی شهر تهران به شمار آمده است که رقم قابل ملاحظه‌ای را در بودجه شهرداری به خود اختصاص داده است. در مواردی حتی شاهد آن بودیم که به دلیل عدم آموزش صحیح بخش‌های مختلف شهرداری حتی طرح تفصیلی مصوب به صورت اشتباه اجرا شده است!

اما توجه به این مسئله اساسی ضروری به نظر می‌رسد که عملاً کسب درآمد از طریق فروش تراکم تا سال ۱۳۹۸ منتفی است چون عملاً تراکم قابل ملاحظه‌ای باقی نخواهد ماند که به فروش برسد ضمن آنکه تراکم‌هایی که تاکنون واگذار شده است من جمله تراکم‌های شناور، هرچند در کوتاه مدت هزینه‌های مالی شهر را تامین می‌کنند اما در طولانی مدت، شهر متحمل هزینه‌های بیشتری خواهد شد. من جمله هزینه‌هایی که صرف مدیریت خدمات شهری، حمل و نقل و ترافیک و موارد اینچنینی در مناطق اخیراً واگذار شده می‌شود.

به طور مثال تراکم بارگذاری شده در منطقه ۲۲ تهران که بر خلاف طرح جامع صورت پذیرفته است در آینده‌ای نزدیک باعث تحمیل هزینه‌های بیشتری از لحاظ گسترش معابر و شریان‌ها و خدمات شهری به مدیریت شهر تهران خواهد شد.

شهری وجود ندارد یا اینکه ظرفیت اعمال نظارت وجود ندارد. به طوریکه گردش مالی شهر تهران و اجزای مختلف سیستم تقریباً برای هیچکس مشخص نیست در صورتیکه مردم به عنوان ولی نعمتان مسئولین نظام جمهوری اسلامی حق دارند که بدانند با منابع مالی که متعلق به آنهاست چه اقداماتی در شهر صورت می‌گیرد.

در نهایت آنکه سه عامل انحصار، چگونگی استفاده از ظرفیت انحصاری به سود صاحبان انحصار و پاسخگو نبودن، زمینه‌ساز شکل‌گیری و تقویت فساد در شهر تهران هستند.

بدهی شهرداری تهران به پیمانکاران بخش

خصوصی، شبه دولتی و بانگ‌ها

گسترش پروژه‌های عمرانی در سال‌های اخیر در شهر تهران بدون توجه به طرح جامع و تفصیلی تهران و در نتیجه عدم توجیه اقتصادی این پروژه‌ها منجر به شکل‌گیری انبوهی از دیون و صورت وضعیت‌های رسیدگی نشده پیمانکاران شده است که می‌تواند برای مجموعه شهرداری تهران در آینده‌ای نزدیک منجر به مشکلات قضایی گردد. مضاف بر آنکه خدشه‌دار شدن اعتماد مابین پیمانکاران بخش خصوصی و شهرداری تهران می‌تواند در آینده شهرداری تهران را در اجرای پروژه‌های عمرانی خود با مشکل رو به رو نماید.

متأسفانه به دلیل عدم وجود حسابرسی صورت‌های مالی شهرداری تهران، رقم دقیق دیون و بدهی‌های شهرداری تهران مشخص نیست. در حالیکه طبق اعلام معاون مالی شهرداری تهران رقم بدهی‌های شهرداری تهران را ۱۶ هزار میلیارد اعلام نموده است، اعضای شورای شهر دوره چهارم شهر تهران میزان بدهی شهرداری را رقمی در حدود ۶۸ هزار میلیارد تومان اعلام نموده‌اند.

عدم وجود عدالت در حوزه اقتصاد شهری و

گسترش آسیب‌های اجتماعی

علی‌رغم آنکه دولت‌های ادوار مختلف جمهوری اسلامی سعی داشته‌اند تا با مجزا نمودن شهرداری‌ها از ساختار حاکمیتی خود به نوعی از مسئولیت خود در قبال شهر تهران سرباز زنند اما شهر تهران را به عنوان پایتخت سیاسی و اقتصادی کشور نمی‌توان از ساختار کلی کشور مجزا دانست. لذا همانطور که کارآمدی سیستم مدیریتی آن نمونه‌ای از کارآمدی سیستم مدیریتی کشور است، معایب و مشکلات آن نیز باید با همت عالی تمام اجزای سیستم حل شود.

لذا بسیاری از مشکلاتی که شهر تهران در حوزه عدالت و آسیب‌های اجتماعی با آنها دست به گریبان است تنها با تلاش شهرداری تهران حل نخواهد شد.

بخشی از حاشیه‌نشینی شهر تهران به دلیل عدم وجود مشاغل مولد در شهرهای اطراف است که منجر به سرریز شدن جمعیت فاقد شغل به شهر تهران می‌شود و گسترش بی‌رویه حریم شهری تهران را موجب شده است. در کنار اینها در سطح خود شهر تهران نیز شاهد عدم توزیع مناسب امکانات میان نقاط مختلف شهر هستیم بطوریکه می‌توان در حالت نمادین خیابان انقلاب را خط فقر فرضی تهران نامید به نحوی که میزان امکانات و سطح درآمد افراد در بالای خیابان انقلاب و پایین آن به شدت متفاوت است اما بخش عظیمی از حاشیه‌نشینی شهر تهران علی‌رغم تصورات موجود ناشی از مهاجرت اجباری افراد از مرکز به حاشیه است به نحوی که در برخی آمار پروژه سنجش عدالت در شهر تهران ۷۰ درصد افرادی که در حاشیه شهر تهران سکنی گزیده‌اند شامل افرادی هستند که پیش از این در مرکز شهر تهران زندگی می‌کردند و به دلیل مشکلات مالی به حاشیه رانده شده‌اند.

این موضوع و تقسیم شهر تهران به نواحی مختلف اقتصادی، زمینه ساز «سائوپائولو» شدن تهران خواهد شد به نحوی که با حرکت از نقاط بالای تهران به سمت پایین از میزان امنیت کاسته و بر میزان بزه افزوده خواهد شد.

اینها همه در حالی است که می‌توان با صرف منابع مشخص و تعریف دقیق سطح مداخلات میزان اختلاف طبقاتی را کاهش داد اما در صورت شکل‌گیری «سائوپائولو» در سطح شهر تهران با هزینه‌های بسیار بیشتر باید سعی در ایجاد و حفظ امنیت داشت.

به طور مثال تنها در محله هرنندی تهران که جز مناطق کم برخوردار شهر تهران محسوب می‌گردد میزان زمان رسیدن به ایستگاه اتوبوس به عنوان اولیه‌ترین امکانات حمل و نقل عمومی در حدود ۲۲ دقیقه است اما میانگین زمان مزبور در سطح شهر ۱۰ دقیقه است و همین شاخص در محله اوین در حدود ۵ دقیقه است.

به همین نحو شاخص کودکان کار ۱۰ تا ۱۵ سال در محله هرنندی تهران ۲۶ می‌باشد در صورتیکه میانگین شاخص مزبور در سطح شهر تهران ۹ و در سطح محله اوین ۲ می‌باشد.

در نهایت آنکه مقایسه تمام شاخص‌های سنجش عدالت در شهر تهران نمایانگر آن است که تهران در حال تجربه شکاف طبقاتی عمیقی است که اگر مدیریت مناسبی برای آن صورت نگیرد منجر به پایه‌ریزی شورش‌های کوری می‌شود که اصطلاحاً آن را شورش پابرهنگان نام می‌نهند که کنترل آنها بسیار دشوار خواهد بود.

علاوه بر مسائل مزبور شکل‌گیری نقاط فقیر نشین در میان فضای شهری برخوردار نیز عملاً منجر به شکل‌گیری نقاط متمیزه اما از نوع جمعی شده است و بخش عظیمی از جمعیت عملاً ارتباط موثر خود را با

سالم و دموکراتیک می‌باشد. جایگاه جامعه مدنی در پرتو نظارت در قالب نظارت مردم بر دولت (در معنای عام) نمود می‌یابد.

مسلماً وجود نظارت مردمی بر عملکرد مالی شهرداری شهر تهران و تقویت سامانه‌های ارتباطی موجود مانند ۱۸۸۸ می‌تواند خلاهای نظارتی موجود و عوامل بوجود آورنده فساد را از میان ببرد. در کنار اینها تعامل سازنده با سازمان‌های مردم نهاد فعال در حوزه شهری و رسانه‌های عمومی و تقویت جایگاه آنان به عنوان دیدبان‌های عملکرد شهرداری تهران می‌تواند در تقویت شفافیت مالی کمک شایانی نماید.

در راستای همین مسئله می‌توان همزمان با ارائه برگه عوارض نوسازی سالیانه، صورت هزینه‌ها و درآمدهای سال گذشته شهرداری تهران را نیز در خانه‌ها ارسال نمود. این مسئله علاوه بر تقویت سرمایه اجتماعی شهرداری تهران به موضوع نظارت همگانی نیز کمک شایانی می‌نماید.

در کنار اینها اصلاح قوانین فسادزا که می‌تواند شامل خلا قانونی یا به روزرسانی قانونی باشد با همکاری شورای شهر تهران و دیگر قوای نظام همچون مجلس شورای اسلامی می‌بایست در دستور کار مدیریت شهری تهران قرار گیرد. آغاز این مسئله می‌تواند با شکل‌گیری کارگروه‌های تخصصی حقوقی و اقتصادی و بررسی قوانین موجود و مشکلات پیش رو صورت پذیرد.

ب) هوشمند سازی سیستم‌های مدیریتی: کاهش نقش مولفه‌های انسانی و تقویت سیستم یکپارچه خدمت تحت عنوان «میز خدمت» می‌تواند از شکل‌گیری بسیاری از فسادهای خرد جلوگیری نماید. در همین راستا ایجاد سیستم هوشمند یکپارچه ارائه مجوزهای شهری و دریافت هزینه‌های اخذ مجوز به صورت آنلاین و ثبت همزمان آنها در سیستم‌های مالی

فضای اطراف از دست می‌دهند. به طور مثال می‌توان به بافت فقیرنشین ده ونک در میان محلات منطقه ۳ اشاره نمود که تكدی‌گری و مشاغل غیر رسمی بیشتری را به نسبت مناطق اطراف در دل خود جای داده است.

جمع‌بندی وضعیت موجود شهر تهران

در نهایت آنکه با بررسی تمامی جوانب مشکلات شهر تهران می‌توان به این نتیجه رسید که هرگونه اقدامی در جهت اصلاح مشکلات مزبور نیازمند توجه به اصول توسعه پایدار و بررسی همه جوانب اجتماعی، سیاسی و فرهنگی است چه آنکه هرگونه اقدامی مانند تراکم فروشی هرچند در کوتاه‌مدت می‌تواند موجب دفع امواج مشکلات مالی شهر شود اما در آینده‌ای نه چندان دور باعث بازگشت سیل مشکلات خواهد شد.

۱- راهبردها و سیاست‌های اجرایی در حوزه اقتصاد شهری تهران

۲- کلیات ایده‌های موجود در حوزه اقتصاد شهری در چهار سر فصل ارائه می‌شود:

- ✓ لزوم تقویت شفافیت و از میان بردن فساد
- ✓ جذب سرمایه‌گذاری و تقویت مشوق‌های سرمایه‌گذاری
- ✓ افزایش سهم درآمدهای پایدار از طریق رفع موانع قانونی

✓ افزایش نقش حمایتی شهرداری تهران

۳- لزوم تقویت شفافیت و از میان بردن فساد

الف) تقویت جایگاه ابزارهای نظارتی:

جامعه مدنی بعنوان حوزه عمومی با خاستگاه سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی به عنوان یک نهاد نظارتی از اهمیت ویژه بر خوردار است. لذا جایگاه جامعه مدنی و نقش نظارتی آن بعنوان یک کار ویژه با عنایت بر نوع و قلمرو نظارتی، مورد توجه یک نظام

شاهد نقش کمرنگ این سازمان در مدیریت مالی پروژه‌های عمرانی شهر تهران هستیم.

محورهای سرمایه‌گذاری در شهر تهران را می‌توان در محورهای زیر خلاصه کرد:

- حوزه حمل و نقل و ترافیک
- حوزه فناوری اطلاعات
- حوزه گردشگری و تفریحات
- حوزه تجارت و کسب و کار
- حوزه فرهنگ و هنر
- حوزه حریم و ورودی‌های شهر

جهت تقویت و جذب سرمایه در محورهای پیش

گفته می‌توان به موارد و راهکارهای زیر اشاره کرد:

الف) اصلاح روند واگذاری پروژه‌ها و ایجاد مشوق‌های سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مختلف:

تامین مالی پروژه‌های عمرانی همواره از جمله مسائلی بوده است که شهرداری تهران با آنها دست و پنجه نرم می‌کند. عدم تعریف مناسب این پروژه‌ها باعث شده است که مشوق‌های سرمایه‌گذاری در آنها لحاظ نگردد و به همین دلیل سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در این پروژه‌ها نداشته باشند. اما می‌توان با باز تعریف پروژه‌ها مشوق‌های سرمایه‌گذاری را در آنها لحاظ نمود.

به طور مثال وقتی هدف از پروژه‌ای ایجاد بوستان و یا مراکز تفریحی است می‌توان با تعریف کاربری‌های تفریحی همچون سینما، کافه، رستوران و... در آن مجموعه، سرمایه‌گذار را تشویق به مشارکت در آن پروژه نمود به نحوی که اصل و سود سرمایه خود را پس از بهره‌برداری چند ساله از مجموعه مزبور دریافت و سپس این پروژه را به شهرداری تهران واگذار نماید. این نحوه واگذاری پروژه‌ها در دسته‌بندی‌های زیر قرار می‌گیرند.

- BOT ساخت، بهره‌برداری، واگذاری: بر اساس این

شهر، می‌تواند گامی باشد در جهت شفافیت مالی شهر تهران، به نحوی که هر فرد بتواند به صورت آنلاین هزینه‌ها و درآمدهای شهرداری تهران را به صورت روزانه مشاهده نماید. اصلاح روند دفاتر ارائه خدمات الکترونیک نیز باید در اولین فرصت در دستور کار قرار گیرد که به دلیل خلاءهای قانونی موجب ائتلاف هزینه‌های شهروندان می‌شود.

۴- جذب سرمایه‌گذاری، تقویت مشوق‌های سرمایه‌گذاری و احیای جایگاه سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران

شهر تهران همواره شهر جذابی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در بخش توسعه شهری بوده است. سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهری تهران، در قالب چارچوب سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران صورت خواهد پذیرفت.

از باب مسائل قانونی نیز، شهرداری تهران با اخذ موافقت از شورای اسلامی شهر تهران در تاریخ ۸۲/۱/۳ در اجرای سیاست خودکفایی و جلب مشارکت شهروندان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و به منظور رفع موانع و مشکلات اجرایی، با هدف ارتقای کمی و کیفی و تسریع در اجرای طرح‌های عمرانی و اقتصادی با سرمایه‌گذاری شهرداری تهران با مشارکت سرمایه‌گذاران، اقدام به تشکیل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهر تهران نمود. این سازمان در بدو تاسیس عهده دار مدیریت پروژه‌های مشارکتی با هدف ایجاد زمینه‌های مشارکت آگاهانه و مسئولانه ائتلاف مختلف جامعه و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، عمران، آبادی، ایجاد رونق و رفاه بیشتر مردم و تامین منابع لازم برای سرمایه‌گذاری در طرح و فعالیت مختلف شهر تهران گردید. اما متأسفانه در روند عملکردی سال‌های اخیر

(CAO) و شراکت بخش دولتی و خصوصی (PPP) و احیاء، بهره‌برداری، اجاره (ROL) استفاده می‌شود. جهت جذب سرمایه ایرانیان خارج از کشور می‌توان از روش‌هایی همچون ROO نیز استفاده برد.

ب) تسهیل فرآیندهای سرمایه‌گذاری و رفع موانع موجود از طریق ایجاد دیپلماسی اقتصادی شهری: دیپلماسی اقتصادی شهری را می‌توان از جمله مسائل مهم در تعیین آینده شهر تهران دانست. جذب سرمایه‌گذار بویژه برای توسعه خطوط مترو تهران را می‌توان از جمله گزینه‌های موثر در تسریع احداث خطوط مترو نام برد. در راستای حل مسائل پیش روی سرمایه‌گذاری در خطوط مترو، برنامه ششم توسعه در ماده ۵۱ پتانسیل‌ها بسیار مناسبی را فراهم کرده است که می‌تواند به عنوان مشوق در نظر گرفته شود.

ماده ۵۱ قانون ششم توسعه به شرح زیر می‌باشد: «ماده ۵۱- الف- سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته تلقی شده و مشمول کلیه قوانین و مقررات مرتبط با سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته خواهد بود.

ب- مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر معافیت‌های مذکور در بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه خواهد شد.»

در مسیر جذب سرمایه‌گذاری مشکلاتی نیز وجود دارد که می‌توان جهت حل آنها از تضامین بانک توسعه اسلامی و یا بانک شهر و سایر مراکز مالی کشور بهره جست. همچنین ایجاد **single-window system** جهت ارائه اطلاعات مربوط به پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری و همچنین تسریع و تسهیل در ارائه مجوزهای لازم از طریق ایجاد سیستم مزبور می‌تواند

نوع قرار داد، سرمایه‌گذار خارجی پس از اخذ امتیاز واحد صنعتی، مسوولیت تامین مالی، ساخت و بهره‌برداری از واحد صنعتی را برای مدت مشخصی (حدود ۱۰ الی ۳۰ سال) به عهده گرفته و پس از اتمام قرارداد، مالکیت آن را به کشور میزبان انتقال می‌دهد. این روش را می‌توان بعنوان یکی از روش‌های جدید و مثمرتر خصوصی‌سازی نام برد که مشارکت فعال بخش خصوصی را در احداث و توسعه پروژه‌های زیربنایی به همراه دارد. در این روش شهرداری تهران بازپرداخت هیچ وامی را از طرف سرمایه‌گذاران یا متولیان پروژه تضمین نکرده و در نتیجه فشار ناشی از استقراض کاهش می‌یابد. به علاوه ریسک‌های مربوط به ساخت و تکنولوژیهای جدید نیز به پیمانکاران منتقل می‌گردد. همچنین منافع بسیاری برای شهرداری تهران در زمان ساخت و پس از آن (بهره‌برداری) قابل پیش‌بینی می‌باشد. روش مزبور را می‌بایست در تعریف پروژه‌های جدید نیز مدنظر قرارداد.

- BLT ساخت، اجاره، انتقال: یک تسهیلات جدید با سرمایه خصوصی ایجاد و بعد از انقضای مدت اجاره تحت موافقتنامه اجاره، مالکیت و مسوولیت عملیاتی آن میزبان انتقال می‌یابد.

همچنین در رابطه با طرح‌های اجرا شده در سطح شهر تهران هم می‌توان به اجرای روش‌های زیر اقدام کرد به نحوی که در بدبینانه‌ترین حال هزینه‌های جاری شهرداری تهران که صرف نگهداری امکان مختلف می‌شود کاهش یابد.

- ROT احیاء، بهره‌برداری، انتقال: همان ترتیبات قراردادی BOT است ولی برای احیاء (ترمیم) تسهیلات موجود در عوض ایجاد یک طرح جدید است. همچنین از شقوق دیگر برای تامین مالی پروژه‌ها به روش قرار داد- اضافه- بهره‌برداری

نقش مهمی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایفا نماید مشکلی که از جمله گلايه‌های سرمایه‌گذاران خارجی است.

ج) جذب سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور:

میزان سرمایه ایرانیان خارج از کشور را برخی منابع در حدود ۱۳۰۰ میلیارد دلار برآورد کرده‌اند که جذب فقط بخشی از آن که در کشورهای حوزه خلیج فارس سرمایه‌گذاری شده است می‌تواند برای رونق ساخت و ساز در شهر تهران کافی باشد.

بر همین اساس می‌توان با برگزاری همایش‌های بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در شهر تهران، سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور را جذب کرد. از جمله مولفه‌هایی که می‌تواند در این مسئله تاثیرگذار باشد رونق ساخت و ساز در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس بویژه امارات متحده عربی است. چرا که سرمایه‌گذاران با توجه به مقایسه نرخ بازگشت سرمایه در ایران و کشور امارات متحده عربی تصمیم به سرمایه‌گذاری می‌گیرند. در حال حاضر بخش مسکن در امارات متحده عربی از رونق مناسبی برخوردار نیست. بر اساس گزارش موسسه خدمات مالی «سیتی گروپ»، بازار مسکن دبی بعد از پشت سر گذاشتن دردسر مسری بحران مسکن امریکا این بار با معضل «اضافه عرضه» دست به گریبان شده است و املاک مسکونی ارائه شده در حدود ۲۵ درصد بیشتر از میزان تقاضای موجود خواهد شد.

همچنین موسسه «مورگان استنلی» با اشاره به تثبیت پدیده «بی‌میلی سرمایه‌گذاران خارجی به دبی» گزارش داده است فروش آپارتمان‌های نوساز مسکونی در این جزیره طی ده ماه منتهی به سال ۲۰۱۴ در حدود ۷۰ درصد کاهش یافته است.

این نکته نیز قابل ذکر است که علاوه بر مسائل اقتصادی که می‌تواند به عنوان مشوق سرمایه‌گذار ایرانی خارج از کشور عمل کند مسائل حقوقی نیز

می‌تواند سرمایه‌های آنان را به سمت ایران و تهران هدایت نماید. چه آنکه به لحاظ حقوقی موانع جدی برای سرمایه‌گذاری ایرانیان بر بخش عمرانی امارات متحده عربی وجود دارد و از تمامی اینها می‌توان به عنوان فرصت‌های پیش روی شهر تهران بهره برد.

د) ایجاد مناطق ویژه گردشگری و تهیه طرح استخوان‌بندی گردشگری در شهر تهران:

متأسفانه تا کنون نگاه به تهران به عنوان یکی از مناطق ترانسپورت توریسم بوده است در صورتیکه می‌توان با تصحیح این نگاه، تهران را به پایتخت گردشگری کشور تبدیل نمود.

تحولات سال‌های اخیر سبب افزایش تصاعدی ورود توریسم به کشور شده است در حالی که زیرساخت‌های خدماتی و پذیرایی در این حوزه نرخ رشد بسیار پائین‌تری را تجربه نموده است، از طرفی سهم قابل توجه جوانان در هرم جمعیتی شهر تهران، نیاز پایتخت را به توسعه و راه‌اندازی پروژه‌های تفریحی و سرگرمی بیش از پیش نمایان می‌سازد، بنابراین با توجه به موضوعات مطروحه واضح است که پروژه‌های تعریف شده در این محور از حاشیه امن مناسبی از منظر بازار برخوردارند.

در همین راستا می‌توان با تدوین طرح استخوان‌بندی گردشگری در شهر تهران میزان خدمات شهرداری تهران در این نقاط را گسترش داد.

به طور مثال در بافت تاریخی شهر همچون بازار تهران فقدان وجود خدمات زیربنایی حتی در سطح سرویس بهداشتی فرنگی نیز نمایان است!

با تدوین طرح جامع گردشگری تهران می‌توان در مدت زمان اندک بازخوردهای بسیار مثبتی از وضعیت حضور گردشگران در شهر تهران دریافت نمود.

ه) استفاده از فناوری‌های نوین و ساخت بسترهای جدید بر جذب سرمایه:

استفاده از فناوری‌های نوین می‌توان نقش به

بودجه شهر تهران را تامین نماید.

افزایش سهم درآمدهای پایدار از طریق رفع موانع قانونی

در حال حاضر در شهر تهران با عدم توازن میان عوارض مختلف با سطح درآمد شهروندان هستیم به نحوی که گاه‌ها شارژ پرداختی یک ماهه ساختمانی در شمال تهران که خرج نگهداری ساختمان می‌شود با کل عوارض نوسازی سالیانه آن منزل مسکونی برابری می‌کند لذا برای حفظ عدالت اقتصادی و با توجه به آنکه شهروندان ساکن در مناطق برخوردار عموماً از سطح امکانات بیشتری برخوردار هستند، طرح افزایش پلکانی عوارض نوسازی را می‌توان در دستور کار قرار داد.

علاوه بر اینها عوارض خانه‌های خالی نیز که آن را می‌توان در دسته مالیات بر سرمایه قرار داد نیز می‌تواند از جمله راهکارهای افزایش اتکا بودجه به عوارض مختلف نام برد. این مسئله همچنین می‌تواند سبب رونق ساخت و ساز از طریق کاهش قیمت مسکن گردد چرا که مسکن را از یک کالای سرمایه‌ای به کالایی مصرفی تبدیل می‌کند و سبب انتقال سرمایه به بخش‌های تولیدی و مولد می‌شود و ولع سرمایه‌گذاری در بخش مسکن را کاهش می‌دهد.

در ارتباط مالی شهرداری تهران با دولت نیز توجه به این نکته ضروری است که شهر تهران با توجه به اینکه بخشی از حاکمیت ملی است لذا هزینه برخی طرح‌های آن که در زمره طرح‌های ملی قرار می‌گیرد را می‌بایست با همکاری دولت تامین نماید. برای مثال می‌توان به ایجاد هاب تکنولوژی منطقه در شهر تهران اشاره نمود که می‌توان این طرح را با همکاری دولت و وزارتخانه‌های مختلف و انعقاد تفاهم‌نامه‌هایی متنوع به عرصه اجرا درآورد. مسائل اینچنینی را می‌توان در

سزایی در کاهش بودجه خدمات شهری تهران بازی کند. بویژه در این میان فناوری‌های hightech مانند نانوتکنولوژی که محققان کشورمان در این فناوری از جمله پیشتازان جهانی محسوب می‌گردند را می‌توان به صورت کاملاً هدفمند در کاهش بودجه خدمات شهری به کار گرفت. به طور مثال سالیانه بخش قابل توجه‌ای از بودجه شهرداری تهران صرف هزینه‌هایی همچون شستشوی جداول، گارد ریل‌ها و... می‌شود در صورتیکه با پوشش نانو بر روی جداول یا گارد ریل‌ها می‌توان هزینه شستشوی جداول و گارد ریل‌ها را به صفر رساند.

همچنین با توجه به استقبال وزارت نیرو از ایجاد میکرونیروگاه‌ها و خرید تضمینی برق، می‌توان جمع‌آوری و سوزاندن زباله و تبدیل آن به برق را از طریق قراردادهای bot به سرمایه‌گذاران خارجی واگذار نمود. برای مثال کشور آلمان و سوئد برای تامین برق خود سالیانه اقدام به واردات زباله می‌کند لذا پتانسیل‌های جذب سرمایه در این مسیر وجود دارد چه آنکه در حال حاضر تنها در حدود ۵ درصد زباله‌های تهران سوزانده می‌شود. تولید برق از طریق سوزاندن زباله به عنوان راهبرد کوتاه مدت می‌تواند مدنظر قرار گیرد اما در افق بلند مدت می‌توان بر روی ایجاد شهرک‌های بازیافت سرمایه‌گذاری نمود.

به صورت کلی توسعه ارتباط با مراکز دانشگاهی و استفاده از فناوری‌های نوین باید سرلوحه معاونت‌های مختلف شهرداری تهران باشد. چرا که همین فناوری‌ها و ایده‌های نوین می‌توانند از هدر رفت بسیاری از منابع مالی جلوگیری نمایند. علاوه بر این‌ها تبدیل شهر تهران به هاب منطقه‌ای تکنولوژی می‌تواند در دستور کار شهرداری تهران قرار گیرد.

حمایت از start up ها و هدایت سرمایه‌گذاران به سمت ایده‌های نو دانشجویان جوان کشور می‌تواند علاوه بر کاهش بیکاری مقادیر قابل ملاحظه‌ای از

کنار کمک‌های قانونی دولت برای توسعه حمل و نقل عمومی مدنظر داشت.

در رابطه با تمامی موارد مطرح شده بسترهای قانونی در برنامه ششم توسعه، قوانین مالیاتی کشور و همچنین بودجه سال ۱۳۹۶ دیده شده است که امکان به کار بستن سریع آنها را فراهم می‌کند. بسترهای قانونی که تاکنون به دلیل عدم تعامل مناسب مغفول مانده است. بسترهای قانونی موجود را می‌توان در سر فصل‌های زیر دسته بندی نمود:

الف) تصحیح روند تعیین ارزش معاملاتی املاک یکی از عوارضی که نقش مهمی در پایداری درآمدهای شهری ایفا می‌نماید، عوارضی همچون نوسازی، کسب و پیشه و بهای خدمات پسماند است.

عوارض نوسازی هرساله بر اساس ارزش معاملاتی ملک تعیین می‌شود. تعیین ارزش معاملاتی ملک نیز به شرح زیر بر اساس ماده ۶۴ قانون مالیات‌های مستقیم تعیین می‌شود:

تعیین ارزش معاملاتی املاک بر عهده کمیسیون تقویم املاک می‌باشد. کمیسیون مزبور موظف است ارزش معاملاتی موضوع این قانون را در سال اول معادل دو درصد (۲٪) میانگین قیمت‌های روز منطقه با لحاظ ملاک‌های زیر تعیین کند.

این شاخص هر سال به میزان دو واحد درصد افزایش می‌یابد تا زمانی که ارزش معاملاتی هر منطقه به بیست درصد (۲۰٪) میانگین قیمت‌های روز املاک برسد.

- قیمت ساختمان با توجه به مصالح (اسکلت فلزی یا بتون آرمه یا اسکلت بتونی و سوله و غیره) و قدمت و تراکم و طریقه استفاده از آن (مسکونی، تجاری، اداری، آموزشی، بهداشتی، خدماتی و غیره) و نوع مالکیت

- قیمت اراضی با توجه به نوع کاربری و موقعیت جغرافیایی از لحاظ تجاری، صنعتی، مسکونی، آموزشی، اداری و کشاورزی

این کمیسیون متشکل از پنج عضو است که در تهران از نمایندگان سازمان امور مالیاتی کشور، وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و جهاد کشاورزی، سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و شورای اسلامی شهر و در سایر شهرها از مدیران کل یا روسای ادارات امور مالیاتی، راه و شهرسازی، جهاد کشاورزی و ثبت اسناد و املاک و یا نمایندگان آنها و نماینده شورای اسلامی شهر تشکیل می‌شود. کمیسیون مذکور هر سال یک-بار ارزش معاملاتی املاک را به تفکیک عرصه و اعیان تعیین می‌کند.

اما نکته مهم در این میان تعیین ارزش معاملاتی ملک بر اساس «قیمت‌های منطقه‌ای» است که هرساله در دفترچه معاملاتی ارائه می‌شود که با قیمت‌های واقعی تفاوت بسیار فاحشی دارد. و علی‌رغم آنکه به صورت صریح در ماده ۶۴ قانون مالیات‌های مستقیم به تعیین ارزش معاملاتی ملک بر اساس عرصه و اعیان به صورت مورد به مورد اشاره شده است اما متأسفانه این موضوع از سوی نهادهای ذیربط مورد توجه قرار نمی‌گیرد.

با تعامل با نهادهایی عضو کمیسیون تقویم املاک یعنی وزارت راه و شهرسازی، جهاد کشاورزی، اداره مالیات، سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و شورای شهر، می‌توان به اصلاح روش تعیین ارزش معاملاتی املاک اقدام کرد که این موضوع می‌تواند به تحولی در میزان درآمدهای پایدار شهرداری تهران منجر شود.

ب) تصحیح روند تعیین عوارض نوسازی هرساله درصدی از ارزش معاملاتی املاک به عنوان عوارض نوسازی توسط هیئت وزیران مشخص می‌شود. به طور مثال عوارض نوسازی از ابتدای سال ۱۳۹۵ طبق تصویب نامه شماره ۴۶۵۲۲/ت/۵۳۰۴۶ مورخ ۹۵/۴/۲۳ معادل صد در صد ارزش معاملاتی املاک در سال ۱۳۹۳ (موضوع ماده ۶۴ اصلاحی قانون مالیات‌های مستقیم مصوب ۱۳۹۴) تعیین شده است.

خدمات به مهاجرین خارجی، درآمد غسالخانه‌ها و گورستان‌ها، فروش محصولات کارخانجات شهرداری تهران، درآمد هتل‌ها و مهمانسراها...

به طور مثال تنها هزینه جمع آوری پسماند که با توجه به متغیرهایی همچون بعد خانوار، سرانه تولید زباله، هزینه دفع زباله و ضریب تعدیل منطقه‌ای و... تعیین می‌گردد را می‌توان با توجه به ارزش معاملاتی املاک و افزایش پلکانی بهای خدمات به منبع قابل اتکایی جهت درآمد‌های پایدار شهری تبدیل نمود.

ه) استفاده از پتانسیل‌های قانونی ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده و برنامه ششم توسعه تبصره ۱ ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده پتانسیل‌های بسیار بالایی را در جهت اخذ برخی عوارض در اختیار سازمان‌هایی همچون شهرداری تهران قرار داده است این ماده به شرح زیر می‌باشد:

«ماده ۵۰- برقراری هر گونه عوارض و سایر وجوه برای انواع کالاهای وارداتی و تولیدی و همچنین ارائه خدمات که در این قانون، تکلیف مالیات و عوارض آنها معین شده است، همچنین برقراری عوارض به درآمد‌های مأخذ محاسبه مالیات، سود سهام شرکتها، سود اوراق مشارکت، سود سپرده‌گذاری و سایر عملیات مالی اشخاص نزد بانکها و موسسات اعتباری غیر بانکی مجاز، توسط شوراهای اسلامی و سایر مراجع ممنوع می‌باشد.

تبصره ۱- شوراهای اسلامی شهر و بخش جهت وضع هر یک از عوارض محلی جدید، که تکلیف آنها در این قانون مشخص نشده باشد، موظفند موارد را حداکثر تا پانزدهم بهمن ماه هر سال برای اجراء در سال بعد، تصویب و اعلام عمومی نمایند.»

استفاده بهینه از این ظرفیت قانونی و وضع عوارض محلی متناسب با جایگاه پایتخت، به منظور پایداری درآمد‌ها می‌تواند مورد توجه شهرداری تهران قرار گیرد.

با توجه به مسائل پیش گفته در صورت روند تعیین ارزش معاملاتی املاک می‌توان نسبت به افزایش سطح درآمد‌های حاصل از عوارض نوسازی امیدوار بود. علاوه بر آن روند ارائه دفترچه ارزش معاملاتی املاک نباید دچار وقفه گردد و باید به صورت هرساله ارائه شود. ج) تصحیح روند تعیین عوارض کسب و پیشه (عوارض تجاری)

یکی دیگر از عوارض مهمی که برای شهرداری تهران به عنوان درآمد پایدار محسوب می‌شود عوارض کسب و پیشه یا همان عوارض تجاری است.

این عوارض بر طبق مولفه‌های زیر تعیین می‌شود:

- مساحت واحد غیر مسکونی
- قیمت منطقه ای
- عوارض پایه
- ضریب طبقه وقوع
- ضرب راسته‌های تجاری پر رونق در معابر خاص
- ضریب مراکز ویژه تجاری و اداری
- ضریب تعدیل

با توجه به عوامل تاثیرگذار بر عوارض کسب و پیشه به نظر می‌رسد، قیمت‌های منطقه ای، مساحت واحدهای غیر مسکونی (تجاری، اداری، صنعتی) و عوارض پایه نقش بسزایی را در میزان عوارض کسب و پیشه ایفا نمایند. قیمت‌های منطقه‌ای نیز بر اساس ماده ۶۴ قانون مالیات‌های مستقیم تعیین می‌گردد.

پس در اقدامی که می‌توان سریعاً نسبت تصحیح آن اقدام نمود تعیین عادلانه عوارض پایه در شورای شهر تهران است. علاوه بر آن با تصحیح روند تعیین ارزش معاملاتی املاک شاهد تصحیح روند اخذ عوارض تجاری نیز خواهیم بود.

د) تصحیح قیمت خدمات ارائه شده به شهروندان درآمد‌های ناشی از ارائه خدمات به شهروندان طیف متفاوتی از خدمات را شامل می‌شود. بهای خدماتی همچون حق کارشناسی و فروش نقشه‌ها، فروش بلیط،

افزایش نقش حمایتی شهرداری تهران

الف) بودجه ریزی مشارکتی:

شورایاری‌ها نهادهای محلی هستند که در دهه ۱۳۸۰ پدید آمدند. وظیفه این نهادها انجام برخی امور برای کمک به شورای شهر تهران بود. شورایاری‌های می‌بایست بانک اطلاعات محله را تشکیل می‌دادند و امکانات را شناسایی نمایند و جمعیت ساکن منطقه را بشناسند که چه توانمندی‌ها و چه مشکلاتی دارند تا بتوانند نسبت به اولویت‌بندی مسائل و مشکلات اقدام نمایند. اما متأسفانه در سال‌های اخیر عملاً این نهادها کارایی خود را از دست داده‌اند و تبدیل به برخی جمع‌های محفلی گشته‌اند اما با تصحیح روند موجود و تعریف نقش آنان در اولویت‌بندی طرح‌های مختلف می‌توان نسبت به تعریف طرح «بودجه‌ریزی مشارکتی» امیدوار بود، به نحوی که مردم هر محله بتوانند در اولویت‌بندی مالی شهرداری تهران در آن محل نظر خود را ابراز نمایند.

سوابق اجرای چنین طرح‌هایی بویژه در برهه انجام طرح سنجش عدالت در شهر تهران فوایدی بسیاری در پی داشته است که می‌تواند به عنوان الگویی از مشارکت شهروندان در حل مشکلات محله به کار آید.

ب) ایجاد بازارهای محلی و ساماندهی مشاغل

غیر رسمی:

در سال‌های اخیر هرگاه سخن از ساماندهی دست‌فروشان و یا مشاغ غیر رسمی به میان آمده است اولین تصویری که به ذهن تداعی می‌شود برخورد اکیپ‌های انضباط شهری با آنها بوده است لذا در اولین گام می‌بایست می‌بایست کلمه «ساماندهی» زبان‌پیرایی شود به نحوی که وقتی سخن از ساماندهی دست‌فروشان و مشاغل غیر رسمی به میان می‌آید برخورد کریمانه با انسان‌هایی که عمدتاً از اقشار

همچنین ماده ۶ برنامه پنج ساله ششم توسعه پیرامون عوارض آلاینده‌گی پتانسیل‌های درآمدی مناسبی را در اختیار شهرداری قرار داده است.

و فروش اوراق مشارکت با توجه به پتانسیل‌های موجود

فروش اوراق مشارکت می‌تواند به عنوان یکی از راهکارهای تامین بودجه پروژه‌های عمرانی و مشارکت شهروندان در توسعه شهر نقش مهمی را ایفا نماید.

به طور مثال قانون بودجه سال ۱۳۹۶ پتانسیل‌های زیر را در اختیار شهرداری‌ها قرار داده است:

«تبصره ۵-د- به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه داده می‌شود به‌طور مشترک یا انفرادی با رعایت قانون بازار اوراق بهادار جمهوری اسلامی ایران و قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، با تأیید وزارت کشور (سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) تا سقف پنجاه هزار میلیارد (۵۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال اوراق مشارکت و صکوک اسلامی با تضمین خود و با بازپرداخت اصل و سود آن توسط همان شهرداری‌ها منتشر کنند. حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) از سقف اوراق موضوع این بند به طرح‌های قطار شهری اختصاص می‌یابد. تضمین بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت برای اجرای طرح‌های قطار شهری به نسبت پنجاه درصد (۵۰٪) دولت و پنجاه درصد (۵۰٪) شهرداری‌ها است و تضمین پنجاه درصد (۵۰٪) سهم دولت برعهده سازمان برنامه و بودجه کشور می‌باشد.

میزان سپرده نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و بانک‌های عامل موضوع این بند حداکثر پنج درصد (۵٪) تعیین می‌گردد.

شهرداری‌هایی که مدارک مورد نیاز را تا پایان سال ۱۳۹۵ به بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحویل داده‌اند می‌توانند از اوراق مشارکت فروش‌نرفته سال‌های قبل استفاده کنند.»

ضعیف جامعه هستند در اذهان ترسیم گردد.

در همین راستا می‌توان به نابودی بازارچه‌های محلی اشاره نمود که پیش از این محلی بود برای حضور دست فروشان تا در یک اقدام دو طرفه، هم آنها بتوانند به عرضه محصولات خود پردازند و هم آنکه ظاهر شهر دچار آشفتگی نگردد و در کنار اینها می‌توان به کسب درآمد شهرداری از این بسترها نیز امیدوار بود به نحوی که هر شخصی که در مشاغل غیر رسمی دسته بندی می‌شود روزانه و پس از فروش محصولات خود درصدی را نیز به شهرداری تهران اختصاص دهد.

ج) ایجاد خانه شهر و کار آفرینی اجتماعی:

در چند سال اخیر برای سازماندهی بی‌خانمان‌های شهری مسائلی همچون گرمخانه‌ها در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفته است که اگرچه در کاهش تلفات این قشر از جامعه به خصوص در زمستان‌های سرد تهران تاثیر مثبتی گذاشته است اما می‌توان با گسترش آن به طرح‌هایی همچون خانه شهر یا همان Council house نسبت به حمایت بیشتر از افراد بی‌خانمان اقدام نمود. نمونه‌های اجرا شده اینگونه طرح‌ها در شهرهایی مختلف انگلستان می‌تواند الگوهای مناسبی باشد در جهت توسعه نقش حمایتی شهرداری تهران از اقشار مستضعف جامعه.

همچنین توانمند سازی اجتماعی افراد بی‌خانمان از طریق طرح‌هایی همچون کارآفرینی اجتماعی میتواند در طرح‌های خانه شهر مورد توجه قرار گیرد. ماده ۸۰ قانون ششم توسعه پتانسیل‌های خوبی را در جهت ایفای نقش حمایتی شهرداری تهران فراهم نموده است:

«ماده ۸۰- دولت مکلف است طبق قوانین مربوطه و مصوبات شورای اجتماعی به منظور پیشگیری و

کاهش آسیبهای اجتماعی، نسبت به تهیه طرح جامع کنترل و کاهش آسیب‌های اجتماعی با اولویت اعتیاد، طلاق، حاشیه‌نشینی، کودکان کار و مفاسد اخلاقی مشتمل بر محورهای ذیل اقدام کند به‌گونه‌ای که آسیبهای اجتماعی در انتهای برنامه به بیست و پنج درصد (۲۵٪) میزان کنونی کاهش یابد:

ب- خدمت‌رسانی و بازتوانی

۳- توسعه مراکز فوریت‌های اجتماعی مطابق قوانین در شهرهای بالای پنجاه هزار نفر تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه و در سایر شهرها به تناسب جمعیت و گسترش آسیب‌های اجتماعی

پ- شناسایی و بهبود نقاط آسیب‌خیز

۱- شناسایی نقاط آسیب‌خیز و بحران‌زای اجتماعی در بافت شهری و حاشیه شهرها و تمرکز بخشیدن حمایت‌های اجتماعی، خدمات بهداشتی - درمانی، مددکاری، مشاوره اجتماعی و حقوقی و برنامه‌های اشتغال حمایت‌شده، با اعمال راهبرد همکاری بین‌بخشی و سامانه مدیریت آسیب‌های اجتماعی در مناطق یادشده

ث- مقابله با اعتیاد با حمایت قوه قضائیه

۳- از طریق وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (سازمان بهزیستی) با همکاری شهرداری‌ها نسبت به بهره‌برداری و تکمیل مراکز نگهداری، درمان و کاهش آسیب معتادان متجاهر و بی‌خانمان و راه‌اندازی مراکز جامع توانمندسازی و صیانت اجتماعی برای معتادان بهبودیافته در استانها با رعایت احکام ماده (۷۰) این قانون اقدام نماید. اداره این مراکز به عهده سازمان بهزیستی کشور یا شهرداری‌ها حسب مورد با بهره‌گیری از ظرفیت سازمان‌های مردم‌نهاد و بخش غیردولتی خواهد بود. نیروی انتظامی موظف است پس از اخذ دستور قضائی نسبت به جمع‌آوری این معتادان و تحویل آنها به این مراکز اقدام نماید. ترخیص این افراد از مراکز مورد نظر با تأیید سازمان بهزیستی و با

هماهنگی نیروی انتظامی و مقام قضائی خواهد بود. آیین‌نامه اجرائی این جزء توسط ستاد مبارزه با مواد مخدر تهیه و به تصویب شورای اجتماعی کشور می‌رسد.

چ- تأمین مسکن نیازمندان

۱- به منظور تأمین نیاز اقشار آسیب‌پذیر و گروه‌های هدف سازمان‌های حمایتی به مسکن و رفع فقر سکونتی حداکثر تا پایان سال اول اجرای قانون برنامه نسبت به تدوین طی مراحل قانونی و در چهارچوب بودجه سنواتی و اجرای برنامه تأمین مسکن اجتماعی و حمایتی اقدام نماید.

۲- افراد تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی و خیرین مسکن‌ساز برای هرکدام از افراد تحت پوشش نهادها و سازمان‌های حمایتی از پرداخت هزینه‌های صدور پروانه ساختمانی، عوارض شهرداری و دهیاری و هزینه‌های انشعاب آب، فاضلاب، برق و گاز برای واحدهای مسکونی اختصاص یافته به آنان براساس الگوی مصرف، فقط برای یک بار معافند.»

منابع:

- ۱- برنامه پنج ساله اول توسعه شهر تهران
- ۲- برنامه پنج ساله دوم توسعه شهر تهران
- ۳- طرح جامعه و تفصیلی شهر تهران
- ۴- طرح سنجش عدالت در شهر تهران، معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهری شهرداری تهران
- ۵- مروری بر شیوه‌ها و روش‌های تامین مالی پروژه‌ها، پریسا اسلامی میلانی، شاهپور اسماعیلی
- ۶- زنده‌باد فساد، جامعه‌شناسی فساد در دولت‌های جهان سوم، علی ربیعی
- ۷- قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه کشور
- ۸- قانون بودجه سال ۱۳۹۶
- ۹- قانون مالیات بر ارزش افزوده و قانون مالیات‌های مستقیم
- ۱۰- Kennett, John. "Case Study:Progress Estate". Ideal Homes -A History of the South East London Suburbs. University of Greenwich. Retrieved 18 November 2012
- ۱۱- The Meaning of Social Entrepreneurship - J. Gregory Dees
- ۱۲- پروپوزال‌های سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران
- ۱۳- <http://www.fekreno.org/articlefekreno/a-rfek685.htm>
- ۱۴- آسیب‌شناسی فرهنگ شوراگریز در جمهوری اسلامی ایران، عیدو ریگی فرد

پیوست شماره ۱:

استفاده از فناوری‌های نو در مدیریت شهری و

کاهش هزینه‌های شهرداری تهران

امروزه با توسعه فناوری، استفاده از پوشش‌های پاک بر اساس فناوری نانو جهت ایجاد سطوح خود تمیز شونده، آب گریز و نفوذناپذیر افزایش چشمگیری یافته است.

مواد در مقیاس نانومتری خواص خاصی از خود بروز می‌دهند. نانو ذرات بر روی سطح یک شبکه یکنواخت نفوذناپذیر تشکیل می‌دهند که بر مبنای اصل خودآرایی استوار است. در رسیدن به خواصی مانند آبگریزی، نانوذرات موجود در پوشش‌های باعث می‌شوند که سطح تماس قطرات آب با پوشش بسیار کم شده و در نتیجه چسبندگی آب به سطح فوق‌العاده کاهش یابد؛ بنابراین قطرات آب تحت اثر جریان هوای کم و یا نیروی گرانش به راحتی روی سطح لغزیده و به دنبال آن آلودگی‌های روی سطح نیز جدا می‌شوند.

از سال ۲۰۰۸ نمونه‌های خارجی پوشش‌های نانو پاک وارد بازار شده‌اند. اما امروزه با توجه به نیاز و مشکلات کشور در زمینه آلودگی هوا و ریزگردها پژوهشگران کشور موفق به تولید ۲۵ نوع از این پوشش‌ها جهت استفاده در سطوح مختلف و با توجه به شرایط آب و هوایی کشور شده‌اند.

نانوذراتی چون Al_2O_3 و SiO_2 و TiO_2 و ZnO نانو لوله‌های کربنی و یک سری پلیمرهای متناسب با نوع هدفی که از پوشش داشته باشیم پایه پوشش‌های نانو پاک هستند.

در خصوص پوشش‌های نانو پاک با پایه TiO_2 ، این ماده به طور خالص خواص مورد انتظار را ندارد. جهت دستیابی به خاصیت خود تمیز شوندگی، نیاز به حضور مواد دیگری در شبکه TiO_2 می‌باشد که از این جمله می‌توان به موادی نظیر، Cr_2O_3 ، Mg و Zn

اشاره کرد. پس از دوپ کردن این مواد به TiO_2 کلئید نانو ذرات با خواص خود تمیز شوندگی تشکیل می‌شود. فرآیند بعدی پس از تولید کلئید نانو ذرات پوشش دهی این مواد به سطح مورد نظر است.

امکان پاشش این مواد بر روی انواع سطوح از جمله نمای ساختمان (سنگ، آجر، چوب، فلز، شیشه و...)، شیرآلات بهداشتی، سرامیک، پارکت، فرش، پرده، کاغذ دیواری، مبلمان، انواع پارچه، لباس، شیشه و بدنه خودرو، سطح انواع فلزات حتی فلزات نجیب چون طلا و نقره جهت جلوگیری از تیرگی و کثیف شدن از جمله موارد استفاده از این پوشش‌های مهندسی شده است.

در کشور به دلیل همسایگی با کشورهایی چون عراق و امارات یکی از مشکلات بزرگ وجود ریزگردهایی است که از بیابان‌های این کشورها وارد می‌شوند. به منظور رفع این مشکل پوشش‌هایی تولید شده‌اند که خاصیت رفع گرد و غبار و ریزگرد را دارند. برای ایجاد این ویژگی بر روی سطوح از خاصیت آنتی استاتیکی استفاده شده است.

عمر پوشش‌های نانو پاک بسته به شرایط استفاده می‌تواند متفاوت باشد که برای هر محصول عمر پوشش بر حسب شرایط استفاده تعریف و مدون شده است. پوشش‌های پاک از نانو ذرات کاملاً سازگار با محیط زیست بوده و استعمال آنها هیچ گونه مشکلی در بر نخواهد داشت.

استفاده از این نوع پوشش‌ها در دفع و تجزیه آلودگی‌های متداول گاردریل‌ها، تونل‌های شهری، جداول خیابان و... کاربرد دارد که می‌تواند باعث کاهش هزینه شست و شو گارد ریل‌ها و جداول و همچنین رفع مشکلات موجود در تهویه تونل‌های شهری با کمترین هزینه شود.

پیوست شماره ۲

نقش شورا و شوراییاریها در امر بودجه‌ریزی

مشارکتی

دلایل دفاع از تمرکززدایی

- «مشارکت: در فراهم کردن فرصت‌های مشارکت شهروندان در زندگی سیاسی جامعه‌ی خودشان، به یقین حکومت محلی یا منطقه‌ای کارآمدتر از حکومت مرکزی است. فایده‌ی گسترش عرصه‌ی مشارکت سیاسی، در آن است که مشارکت سیاسی به آفرینش شهروندی فرهیخته‌تر و آگاه‌تر کمک می‌کند.
- حساسیت: به‌طور معمول، نهادهای پیرامونی به مردم «تزدیک‌تر» و به نیازهای آن‌ها حساس‌تراند. این دو خصلت، قابلیت پاسخ‌گوبودن دموکراتیک را تقویت می‌کنند و متضمن آن اند که حکومت نه تنها به منافع فراگیر جامعه، بلکه به نیازهای خاص اجتماعات ویژه نیز واکنش نشان می‌دهد.
- «مشروعیت: فاصله‌ی واقعی از حکومت، بر توان پذیرش یا درستی تصمیم‌های آن تأثیر می‌گذارد. تصمیم‌هایی که در سطح «محلی» گرفته‌شوند، به احتمال زیاد قابل فهم و بنابراین مشروع تلقی می‌شوند. درمقابل، ممکن است حکومت مرکزی، هم از لحاظ جغرافیایی و هم از لحاظ سیاسی، دور از مسائل به نظر رسد.

دلایل دیگر برای دفاع از تمرکززدایی

یکی از اصلی‌ترین دلایل تشکیل حکومت‌های محلی، تمرکززدایی است. دلایل این امر عبارت است از:

- (۱) افزایش مشارکت اجتماعی
- (۲) افزایش مسئولیت‌پذیری
- (۳) افزایش کارایی
- (۴) افزایش عدالت

(۵) افزایش کیفیت خدمات شهری

(۶) افزایش نظارت مردمی و دموکراسی

(۷) افزایش ثبات در تأمین منابع مالی

مزایا و معایب عدم تمرکز

- (۱) «معمولاً در دولت‌ها تصمیم‌گیری در مرکز، غیرعادلانه است و به نفع مراکز قدرت کار می‌کند.
- (۲) از طرفی عادلانه است که مناطق ثروتمندتر پول بیشتری از مناطق فقیر برای خدمات عمومی بدهند.
- (۳) معمولاً مدیران محلی نسبت به مدیران مرکز نشین و دور از دسترس، تصمیم‌های کاراتر می‌خواهند گرفت. (کارایی فنی)
- (۴) مدیران محلی عمدتاً در معرض فشارهای بیشتری از سوی افراد ذی‌نفوذ در منطقه اند.
- (۵) تقاضای منطقه‌ای برای کیفیت، ممکن است با قدرت بیشتری در رده‌ی تصمیم‌سازان منطقه‌ای بیان شود، اما شاید دانش کافی از کیفیت فنی، در سطح منطقه‌ای وجود نداشته باشد.
- (۶) شاید مدیران منطقه‌ای از مشکلات تأمین منابع مالی آگاه‌تر باشند.
- (۷) ولی ممکن است مدیران منطقه‌ای بدهی بالا بیاورند و مسئولیت بدهی‌ها را به دوش رده‌های بالاتر بیندازند.
- (۸) آن چه که مردم می‌خواهند، آن چیزی نیست که دیوان سالاران به آن‌ها می‌دهند و الزاماً آن چیزی نیست که آن‌ها نیاز دارند.

پیوست شماره ۳

کارآفرینی اجتماعی

سازمان‌هایی مانند بانک جهانی نقش کارآفرینان اجتماعی را هم در کشورهای توسعه یافته و هم در کشورهای در حال توسعه بیشتر کرده‌اند. هر ساله کنفرانس‌ها و سمینارهای متعددی در سطح دنیا به بررسی این موضوع می‌پردازند و سازمان‌های غیردولتی و سازمان‌های غیرانتفاعی، به طور فزاینده‌ای دست به انتشار کتاب، دستورالعمل و فیلم برای بررسی نیاز کارآفرینان اجتماعی زده‌اند.

دانشگاه‌های بزرگی مانند هاروارد و استنفورد منابع قابل ملاحظه‌ای را به این امر اختصاص داده و تلاش خود را برای گسترش برنامه‌ها، نشریات و بورسیه تحصیلی در این زمینه افزایش داده‌اند. هر چند زبان کارآفرینی اجتماعی تازه و نو است و نسبت به گذشته توجهات بیشتری را به خود جلب کرده است با این حال موضوع جدیدی نمی‌باشد.

مفاهیم مورد بحث در کارآفرینی اجتماعی همچون خلق ارزش‌های اجتماعی، مشارکت در فعالیت‌های اجتماعی، رفع نیازهای اجتماعی و ... سابقه‌ای دیرینه و همپای ایجاد تمدن در جوامع بشری دارد. آنچه امروز کارآفرینی اجتماعی نامیده می‌شود در گذشته اساس کارهای خیریه‌ای چون احداث راه‌اندازی بیمارستان‌ها و یتیم‌خانه‌ها بوده است.

با این وجود کارآفرینی اجتماعی موضوعی جدید و نوظهور در تحقیقات دانشگاهی است و بیش از پیش نظر محققین، سیاست‌گزاران و دست‌اندرکاران را به خود جلب نموده است.

مفهوم کارآفرینی اجتماعی، برای افراد و محققین معانی متفاوت و مختلف دارد. گروهی از پژوهشگران، کارآفرینی اجتماعی را ابتکارات بخش غیرانتفاعی در یافتن و مدیریت راه‌های مختلف برای ایجاد ارزش اجتماعی و گروهی دیگر آن را رویه‌های پاسخگویی

اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی می‌دانند.

برخی نیز از کارآفرینی اجتماعی به عنوان وسیله‌ای برای کم کردن مشکلات و مسائل اجتماعی و تسریع در دگرگونی‌های اجتماعی نام می‌برند. در ادامه بر اساس یک ترتیب زمانی، تعاریف ارائه شده از کارآفرینی اجتماعی و حوزه کاربرد آن را مرور می‌کنیم.

کینگ و روبرتز (۱۹۸۷) کارآفرینی در حوزه عمومی و تاثیر آن بر سیاست‌های دولت را با تاکید بر دو بعد نوآوری و رهبری تعریف می‌کنند.

ودوک (۱۹۹۱) نیز به جستجوی کارآفرینی اجتماعی در بخش عمومی پرداخته و کارآفرینی اجتماعی را به صورت تاسیس سازمان‌های عمومی تعریف می‌کند که شیوه تخصیص منابع را متحول می‌کنند.

کمپل (۱۹۹۷) با تمرکز بر بخش بهداشت، کارآفرینی اجتماعی را ایجاد گروهایی می‌داند که از نظر اقتصادی به دنبال کسب سود نیستند و در فعالیت‌های خود اهداف اجتماعی را دنبال می‌نمایند.

لیدبیتر (۱۹۹۷) با اذعان بر ناتوانی بخش تامین اجتماعی انگلستان در تامین کلیه نیازهای جامعه، کارآفرینی اجتماعی را ورود کارآفرینان به حوزه‌های غیر انتفاعی و اجتماعی برای تامین نیازهای ارضا نشده جامعه می‌داند.

دیز (۱۹۹۸) با تمرکز بر مفهوم کارآفرینی اجتماعی، کارآفرینان اجتماعی را افرادی با مسئولیت اجتماعی می‌داند که هدف فعالیت‌های آنها بهبود جامعه است. این پژوهشگر به مطالعه کارآفرینی اجتماعی در سازمان‌های غیر انتفاعی که سرمایه‌های مالی مورد نیاز برای برآورده کردن نیازهای اجتماعی را تامین می‌کنند، پرداخته است.

تامپسون (۲۰۰۰) به جستجوی کارآفرینی اجتماعی در بخش خصوصی می‌پردازد و آن را فرایند خلق

سرمایه‌های اجتماعی در این بخش می‌داند.

مرکز کانادایی کارآفرینی اجتماعی (۲۰۰۱) با بررسی جامع و با تاکید بر جهانی سازی، کارآفرینی اجتماعی را نوآوری در بخش‌های خصوصی، عمومی و داوطلبانه برای دستیابی به اهداف اجتماعی و اقتصادی تعریف می‌کند و بر این اساس می‌توان کارآفرینی اجتماعی را در بخش‌های غیر انتفاعی و سازمان‌های تعاونی جستجو کرد.

سولیوان (۲۰۰۳) به توسعه مفهوم کارآفرینی اجتماعی و ارائه مدل چند بعدی از آن پرداخته و آن را تشخیص فرصت‌های موجد سازمان‌های اجتماعی می‌داند و بر این باور است که در این سازمان‌ها نوآوری به صورت مستمر ادامه خواهد یافت.

بررسی انجام شده پیرامون کاربرد واژه کارآفرینی اجتماعی در نشریات علمی و غیر علمی، طی یک دوره پانزده ساله، نشان می‌دهد که کارآفرینی اجتماعی در ۸۳٪ از این نشریات به عنوان پدیده‌ای کاملاً غیر انتفاعی طرح شده است.

به نظر می‌رسد که پیوستاری از اهداف اجتماعی در بین اهداف کارآفرینان اجتماعی وجود داشته باشد که در یک طرف این پیوستار هدف کارآفرینان، خلق منافع اجتماعی و در سوی دیگر آن، دستیابی به اهداف اجتماعی در بین دیگر اهداف کارآفرینان قرار دارد.

با این حساب در کارآفرینی اجتماعی قائل شدن تمایز بین سازمان‌های انتفاعی و غیر انتفاعی کار آسانی نیست و نگاه به طیف وسیع کاربرد کارآفرینی اجتماعی نیز بر عدم اهمیت تمایز بین بخش‌های عمومی، خصوصی و غیر انتفاعی دلالت دارد.

فعالیت‌های کارآفرینان اجتماعی مرزهای سنتی بین بخش عمومی، خصوصی و غیر انتفاعی را کمرنگ نموده و بر ایجاد مدل‌های ترکیبی فعالیت‌های انتفاعی و غیر انتفاعی تاکید دارد.

طبق تعریف (کاو، ۱۹۹۳) کارآفرینی فرایندی است که در آن چیز جدیدی ایجاد (خلاقیت)، یا چیز متفاوتی معرفی می‌گردد (نوآوری) و هدف آن افزایش ثروت اشخاص و ایجاد ارزش در جامعه است. این تعریف به ما کمک می‌کند تا به جستجوی کارآفرینان اجتماعی در بخش‌های زیر بپردازیم.

۱) کسب و کارهای انتفاعی که هدف آنها کسب سود است، اما نسبت به جامعه متعهدند. آنها متعهد به انجام کارهای درست و کمک به جامعه و محیط زیست با اتخاذ استراتژی‌های درست و کمک‌های مالی هستند.

۲) مؤسسات اجتماعی که با اهداف اجتماعی به وجود آمده‌اند اما هنوز ماهیت آنها انتفاعی است.

۳) بخش‌های داوطلبانه با این اوصاف بسیاری از کارآفرینان اجتماعی از همان ویژگی‌ها و خصوصیات رفتاری کارآفرینان کسب و کار برخوردارند، با این تفاوت که آنها بجای کسب درآمد و پول، بیشتر به دنبال اهداف اجتماعی و کمک به مردم و حمایت از آنها هستند.

حمایت شهرداری تهران از موضوعات کارآفرینی اجتماعی و آموزش سازمان‌های مردم نهاد برای فعالیت در این حوزه می‌تواند فوایدی چند وجهی برای شهرداری تهران داشته باشد. به دلیل آنکه علاوه بر واگذاری مسئولیت ساماندهی افراد بی‌خانمان به افرادی که دارای انگیزه و تخصص هستند هزینه‌های شهرداری جهت ساماندهی مسائل اجتماعی را هم کاهش می‌دهد. هزینه‌هایی که عمدتاً در مسیر اشتباه هدایت می‌شوند.



آسیب شناسی و
شفاف سازی مدیریتی



مقدمه

پس از چالش‌های فراوان کشور در یک دهه اخیر، این وفاق نسبی در جامعه پدید آمد که برون‌رفت از شرایط موجود، مستلزم اعتدال، همگرایی و یکپارچگی در همه ارکان و عوامل اداره امور عمومی کشور است. این وفاق سیاسی-اجتماعی، خود را در حماسه انتخابات یازدهمین دوره ریاست جمهوری در تاریخ بیست و چهارم خردادماه ۱۳۹۲ بروز داد. این رویداد به واقع، نه بر شعار و افراط و تفریط، بلکه بر تدبیر و عمل با مشی اعتدال صحنه گذاشت. به بیان دیگر، این انتخاب، بیش از پیش، بر «تقدم و ضرورت توسعه مدیریت توسعه در کلیت و در بین سایر ابعاد توسعه» تأکید نموده است. از اینرو، دولت یازدهم به دقت و به درستی، مشی خود را دولت «تدبیر»، «امید» و «اعتدال» برگزید؛ اندیشه علمی، خرد جمعی و برنامه، مبنا و ابزار اساسی تدبیر و تزریق روح امید به بهبود امور عمومی این مشی مدیریتی است؛ این مشی به واقع، همان نظم علمی و رسمی برنامه‌ریزی اثربخش و کارآمد است که در بیان نمادین و شعارین، این‌گونه، بیان شده است.

به همین جهت، این نوشتار، به مشی تدبیر و امید، مزین گردید، تا ضمن اعلام وقوف و اعتقاد به آن، بدو بر تقدم و ضرورت توسعه مدیریت شهری بر کلیت و سایر ابعاد توسعه شهری تهران تأکید نماید؛ همان‌گونه که می‌دانیم، اساسی‌ترین آسیب مدیریت شهری تهران در یک دهه اخیر، عدم یکپارچگی و تقابل ضمنی دولت و مدیریت شهری تهران بوده است. روندی که برخلاف وفاق کارشناسی، اهداف برنامه‌های ملی و تجارب مؤفق جهانی، موجب بسط دخالت و یا بی‌مهری روزافزون دولت در حوزه مدیریت شهری، تضعیف شورا و شهرداری و تضییع حقوق شهروندان شده است.

شایان ذکر است که مشی این نوشتار، به مفهوم گرایش یا جایگاه «کارگزاری» مدیریت شهری برای دولت مرکزی، همانند قبل از دهه ۱۳۷۰ نیست؛ بدیهی است که با اجرای قانون انتخابات شورای اسلامی شهر در تاریخ هفتم اسفندماه ۱۳۷۷ و انتخاب شهردار به واسطه شورای اسلامی شهر، استقلال نسبی این دو نهاد از دولت محرز می‌باشد. همچنین، شهرداری بر اساس قانون محاسبات کشور، نهاد عمومی غیردولتی پیش‌بینی گردیده است.

در این نوشتار، شرایط و اقدامات شهرداری تهران به منظور توسعه مدیریت سازمانی آن در انطباق با شاخص‌های حکمرانی خوب شهری، آسیب‌شناسی شده است. بر اساس این بررسی، اقدامات متعدد و متنوع و روبه رشدی از سوی شهرداری در سه دهه اخیر با هدف توسعه مدیریت مشارکتی شهر تهران به عمل آمده است. این اقدامات در بسط تعامل شورای اسلامی شهر و شهرداری تهران با بخش خصوصی و مدنی بسیار مؤثر بود، اما با اهداف و کارکردهای حکمرانی خوب شهری فاصله فراوان دارد. این اقدامات در صورت پایش و رفع برخی آسیب‌های ساختاری و عملکردی، می‌تواند به مسیر و اهداف حکمروایی خوب شهری منتهی شود. نارسائی‌های هر یک از آن اقدامات در ذیل شاخص مربوط در این مقاله درج شده است.

پیشینه

۲- مفاهیم و رویکرد نظری

۲-۱- مفهوم توسعه

امروزه توسعه، محصور در مفاهیم و مصادیق اقتصادی نیست، بلکه فرآیندی همه‌جانبه و معطوف به بهبود تمامی ابعاد زندگی است. از این رو توسعه، کلیه ابعاد مؤثر در بهبود شرایط زیستی، یعنی ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، فیزیکی و زیست‌محیطی

را در بر می‌گیرد. هر کشوری باید در چارچوب مقتضیات داده‌های طبیعی و انسانی خود، طرح خاصی از توسعه را طراحی و به اجرا بگذارد.

۲-۲- نظام حیات شهری

شهر یک سیستم زیست انسانی است که از اجزای به هم پیوسته‌ای تشکیل شده که هر یک از آنها را می‌توان زیرسیستمی از حیات شهری به حساب آورد. این لایه‌ها را می‌توان به ابعاد مکانی، اجتماعی و اقتصادی، فضایی-کالبدی، و نهادی-مدیریتی برشمرد. البته هر شهر، تحت تأثیر عوامل محیط بیرونی نیز می‌باشد، که در شرایط زمانی و مکانی و سطوح مختلف، متفاوت است. این رویکرد سیستمی به شهر، مبین جامعیت و کل‌نگری و ساختار بسیط و باز نظام حیات شهری، و اهداف مشترک، وظایف و نقش مکمل، و روابط شبکه‌ای و فرایندی اجزا و عوامل آن است؛ توسعه مدیریت شهری، مستلزم این نگاه به حیات شهر می‌باشد.

۲-۳- مدیریت شهری

مدیریت روش به گردش درآوردن کارهای یک سازمان (از لحاظ اقتصادی، اداری، سیاسی) در جهت رسیدن به هدف‌های آن سازمان با استفاده از علم، هنر و صنعت، تعریف شده است. به عبارت دیگر، مدیریت فرایندی است که به وسیله آن کوشش‌های فردی و گروهی به منظور نیل به هدف مشترک هماهنگ می‌شود. «هنری فایول»، فرایند مدیریت را واجد پنج بعد اساسی برنامه‌ریزی، سازماندهی، فرماندهی، هماهنگی و نظارت می‌داند.

مدیریت شهری به عنوان یکی از شاخه‌های مدیریت، فرایند اداره شهر، اعم از برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی و نظارت در راستای دستیابی به اهداف توسعه آن است. این اهداف به تمامی یا

برخی موضوعات و حوزه‌های حیات شهری، مرتبط است. این اهداف با این تعریف معمول که، مدیریت شهری، تأمین و ارائه خدمات عمومی به شهروندان می‌باشد، متفاوت است. بسط حوزه و اهداف مدیریت شهری به تمامی، یا حداقل هماهنگ‌سازی تمامی ابعاد زندگی شهری، معطوف به حکومت محلی (شهری) و یکپارچگی مدیریت شهری در راستای حکمرانی خوب شهری است.

۲-۴- توسعه پایدار شهری

دو مفهوم کلیدی نیاز نامحدود و محدودیت توان اکولوژیک محیط، روح ماهیت توسعه پایدار را تشکیل می‌دهند. از اینرو، نیازها را باید به تناسب ظرفیت و زادآوری (تولید) محیط، تعدیل و اولویت‌بندی نمود. در تحقق توسعه پایدار، تعامل سازنده چهار عامل طبیعت، اقتصاد، جامعه و اخلاق مهم‌اند. عامل اخلاق، نیازهای موجود در هر سه حوزه اکولوژی، اقتصاد و جامعه را علی‌رغم این که ممکن است با هم در تضاد باشند، به هم نزدیک می‌کند.

از منظر توسعه پایدار، جامع‌نگری و تلفیق جنبه‌های محیطی در برنامه‌ریزی شهری نیز الزامی است، و برنامه‌ریزی فضایی-کالبدی باید با برنامه‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، محیطی، مالی و ترتیبات سازمانی، بصورت یکپارچه انجام پذیرد. هدف غایی فرایند توسعه پایدار شهری، ارتقاء کیفیت زندگی و تحقق شهر قابل زندگی است. نماد عینی شهر قابل زندگی را می‌توان در سه وجه اصلی شهر سالم، جذاب و پویا خلاصه نمود.

۲-۵- حکمرانی خوب شهری

حکمرانی خوب شهری، شیوه و فرایند اداره امور شهری با مشارکت و تعامل سازنده سه بخش دولتی، خصوصی و مدنی است. حکمرانی خوب شهری، به

متحد، حکمروایی خوب شهری، اصول به هم وابسته پایداری، برابری، کارآمدی، شفافیت و پاسخ‌گویی، امنیت، فعالیت‌های مدنی و شهروندی تعریف است. این مرکز، ۵ شاخص کارایی، برابری، مشارکت، حسابرسی و امنیت و چندین شاخص فرعی برای ارزیابی حکمروایی خوب در شهرها را پیشنهاد نموده است- جدول ۱.

واقع رویکرد توسعه بعد سیاسی توسعه پایدار شهری است. یکی از حوزه‌ها و یا انواع حکمرانی خوب حکمرانی خوب سازمانی است. حکمرانی خوب سازمانی را می‌توان شیوه اداره سطوح مختلف امور سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت و کنترل و اعمال حاکمیت سازمانی با مشارکت و تعامل سازنده تمامی ذی‌نفعان سازمان مورد نظر تعریف نمود. بر اساس منشور مرکز سکونتگاه‌های انسانی سازمان ملل

جدول ۱: اصول و شاخص‌های تحقق و ارزیابی حکمرانی خوب شهری در شهرها

شاخص‌های اصلی	شاخص‌های فرعی
کارایی	منابع اصلی درآمد (درآمد مصوب، عملکرد درآمد، بودجه مصوب، عملکرد بودجه، مالیات وصولی)
	قابل پیش‌بینی بودن نقل و انتقال در بودجه محلی
	نشریه محلی انتشار استانداردهای اجرایی توسط نهادهای محلی
	بررسی و ارزیابی مستمر رضایت شهروندان توسط نهادهای محلی
	وجود بیانیه چشم‌انداز توسعه شهر که توسط نهادهای محلی بصورت مشارکتی تهیه شده باشد
برابری	انتشار منشور شهروندی توسط نهادهای محلی که بیانگر حق دسترسی شهروندان به خدمات اولیه باشد
	درصد مشاوران زن در نهادهای محلی
	سیاست‌های قیمت‌گذاری آب برای فقرا
مشارکت	وجود محرک‌هایی برای تجارت غیررسمی (نواحی ویژه خرده‌فروشی، بازارهای موقت)
	مردم‌سالاری مشروع (شورای منتخب، شهردار منتخب، مشارکت در انتخاب بر حسب جنس)
حسابرسی	مردم‌سالاری مشارکتی (شوراهای عمومی، ...، انجمن‌های مدنی در ازای هر ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت)
	شفافیت (انتشارات رسمی قراردادهای مناقصه‌ها، بودجه‌ها و حساب‌ها)
	پاسخ‌گویی (کنترل مستمر سطوح مختلف مدیریتی)
	انسجام (وجود راهنمای استانداردها)
	تسهیل در شکایت شهروندان (وجود یک دفتر در نهاد محلی برای رسیدگی به شکایات)
اصل امنیت	ابزارهای بازدارنده فساد: (کمیسیون ضد فساد، افشای درآمدها و دارایی‌های مقامات محلی و بستگان نزدیک آنها، ممیزی مستقل و منظم حساب‌های شهرداری)
	وجود سیاست‌های امنیتی (سیاست جلوگیری از جرم، تعداد کارکنان خدمات پلیسی به ازای ۱۰۰ هزار نفر)، میزان شرکت جامعه در حل منازعه، وجود سیاست حکومت محلی برای حمایت از زنان در برابر خشونت، وجود سیاست مبارزه با اچ.آی.وی/ایدز

شاخص‌های مدیریتی به آن اموری ارتباط دارند که دولت و مدیریت شهری باید با هدف تسهیل‌کنندگی مشارکت و ایفای نقش بخش دولتی، خصوصی و مدنی به منظور تحقق حکمروایی خوب و توسعه پایدار شهری فراهم نمایند. این شاخص‌ها به واقع علاوه بر

۲-۵- شاخص‌های حکمرانی خوب شهری تهران
شاخص‌های تحقق حکمرانی خوب شهری که در بند قبل ذکر شد را می‌توان با توجه به ابعاد و وجوه زمینه‌ای و کارکردی آنها، به انواع مختلف مدیریتی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی تقسیم نمود.

برخوردارند. از این رو این اصول و برخی از شاخص‌های آنها به عنوان اصول و شاخص‌های مدیریتی تحقق حکمرانی خوب شهری در تهران با توجه به شرایط محلی و الزامات فراملی انتخاب شده‌اند. عنوان این شاخص‌ها با توجه به ادبیات محلی و سازمانی مدیریت شهری ایران، اندکی بازسازی شده است - جدول ۲.

وجه ابزاری برای ارزیابی، نقش زمینه‌ای یا بسترسازی ساختاری سایر وجوه حکمرانی خوب شهری را ایفاء می‌نمایند.

از بین اصول کلیدی پنج‌گانه حکمروایی خوب شهری، اصول «کارایی»، «برابری» و «حسابرسی» و شاخص‌های آنها بیش از سایر اصول، از وجه مدیریتی

جدول ۲: اصول و شاخص‌های مدیریتی توسعه مدیریت و تحقق حکمروایی خوب شهری در تهران

شاخص‌ها	اصول
۱- الگوی سازمانی	کارایی
۲- برنامه مشارکتی	
۳- استانداردهای فنی و اجرایی	
۴- منابع و درآمد پایدار	
۵- تشخیص و تخصیص بهینه اعتبار	
۶- مدیریت بهینه هزینه اعتبارات	
۷- ارزیابی مستمر عملکرد (برنامه و بودجه)	
۸- چاپ و انتشار نتایج ارزیابی عملکرد (برنامه و بودجه)	
۹- ساز و کار مطلوب استخدام نیروی انسانی و شایسته‌سالاری	برابری
۱۰- تمرکززدایی و واگذاری امور به بخش خصوصی و مدنی	
۱۱- توانمندسازی بخش خصوصی	
۱۲- توانمندسازی بخش مدنی	
۱۳- ارزیابی و انتشار مستمر وضعیت مناقصه‌ها، قراردادهای و حساب‌ها	حسابرسی
۱۴- رسیدگی به شکایات مردمی	
۱۵- مبارزه با فساد اداری	
۱۶- اعلام دارایی و نظارت بر میزان درآمد مقامات محلی	

الف- سطح کلان: در این سطح، وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و دستگاه‌هایی قرار دارند که حیطه اختیار و عمل آنها کل کشور است که شامل موارد زیر می‌شود:

- ۱- وزارت کشور،
- ۲- وزارت راه و شهرسازی،
- ۳- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران.
- ب- سطح منطقه‌ای: در سطح منطقه‌ای یا استانی، سازمان مستقل مدیریت شهری وجود ندارد، بلکه سازمان‌های موجود، شعبه‌های استانی وزارتخانه‌ها و

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

۳-۱- آسیب‌شناسی مدیریتی حوزه فراسازمانی شهرداری تهران

ساختار مدیریت شهری در ایران، از ترکیب، روابط و عملکرد اجزا و عوامل رسمی و غیررسمی متعددی تشکیل شده است. عوامل رسمی مدیریت شهری در ایران را می‌توان به سه سطح ملی، منطقه‌ای و محلی به قرار زیر تقسیم نمود که هر یک وظایف متفاوتی به عهده دارند:

یافته و همکاری با نهادهای بین‌المللی و جهانی در چارچوب «دیپلماسی شهری» برای و تأمین منابع مورد نیاز سازمانی و استفاده از تجارب جهانی، یکی از الزامات توسعه مدیریت شهری (خصوصاً شهر تهران) می‌باشد.

۳-۲- آسیب‌شناسی مدیریتی حوزه بین بخشی

درون سازمانی شهرداری تهران

۳-۲-۱- الگوی سازمانی و روابط بخشی

الگوهای سازمان به الگوهای وظیفه‌ای، بخشی، ماتریسی، پیوندی، شبکه‌ای یا مجازی تقسیم شده‌اند. در ساختار وظیفه‌ای، امور، وظایف و فعالیت‌های همجنس و کارکنان مربوط در یک واحد یا گروه تعریف می‌شوند. وقتی سازمانی به اندازه‌ای از رشد، تنوع محصول و بازار می‌رسد، برای اعمال کنترل و هماهنگی بر عملیات و ایجاد مزیت رقابتی خود، به ساختار بخشی روی می‌آورد. معمولاً سازمان‌های بخشی در درون هر یک از بخش‌های خود، از سازماندهی وظیفه‌ای استفاده می‌نمایند. این ساختارها به‌رغم مزایای فراوان، نارسائی‌ها و معایبی نیز دارند. مهمترین مخاطره سازمان‌های وظیفه‌ای و بخشی، امکان عدم انسجام و هماهنگی عمودی و افقی واحدهای سازمانی آنها با هم است.

ساختار ماتریسی، نوعی ساختار ترکیبی وظیفه‌ای و بخشی است. راه پیشگیری و کاهش آسیب‌پذیری مخاطرات ساختاری سازمان‌های وظیفه‌ای و بخشی در گام نخست، طراحی، استقرار و به‌هنگام‌سازی مستمر نظام‌های اجرایی حاکم بخشی، بین بخشی و فرابخشی در آنها و شکل‌گیری ساختار سازمانی ماتریسی می‌باشد. سازمان شهرداری‌ها در ایران، دارای ساختار وظیفه‌ای و بخشی است. این ساختار همراه با تنوع و گستردگی امور، وظایف و فعالیت‌ها و فقدان «تفکر سیستمی»، «جامع‌نگری» و «رویکرد فرایندی»،

سازمان‌های کشوری محسوب می‌شوند که حیطه اختیارات آنها استانی است و بر مدیریت شهری در آن سطح تاثیر می‌گذارند. مهمترین سازمان موثر بر مدیریت شهری در سطح منطقه‌ای، استانداری است. استانداری‌ها از طریق معاونت امور عمرانی خود، امور شهرداری‌ها را نیز پیگیری می‌کنند. این معاونت را که می‌توان تشکیلات استانی معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور دانست، نقش رابط میان وزارت کشور با شهرداری‌ها را بر عهده دارد. همچنین شورای عالی استان‌ها نیز امور مربوط به شورای اسلامی شهرهای واقع در هر استان را پیگیری می‌نماید.

ج- سطح خرد (محلی): این سطح شامل شورای اسلامی شهرها، شهرداری‌ها و دستگاه‌های محلی دولت محسوب می‌شوند که در هر شهر مستقر می‌باشند.

این ساختار متفرق مدیریت شهری کشور، همراه با رویکرد غالباً تمرکزگرایانه دولت در این حوزه، تعامل سازنده شورا و شهرداری‌ها (خصوصاً کلانشهر تهران) با کلیه عوامل حکومتی (قوه مقننه، قوه مجریه، قوه قضائیه) جهت توسعه این حوزه را ضروری می‌نماید. هیچ شورا و شهرداری‌ای نمی‌تواند بدون تعامل سازنده خود با هر یک از سطوح مدیریت مربوط و احراز جایگاه قانونی خود، در تحقق اهداف مورد نظر توفیق یابد.

بنابراین، عدول از این الزام و اتخاذ سیاست و رویه صرفاً سیاسی از سوی نهاد مردمی شورای اسلامی شهر و نهاد عمومی غیردولتی شهرداری، نتیجه‌ای جز تعویق توسعه شهری نخواهد داشت. متأسفانه شهرداری تهران در سال‌های اخیر به شدت تحت تأثیر این موضع سیاسی قرار داشته است. به همین دلیل، بسیاری از تعهدات قانونی دولت به شهرداری تهران (بطور مثال کمک به سیستم حمل و نقل) به انجام نرسیده است. تعاملات فراسازمانی شورای اسلامی شهر و شهرداری‌ها امروزه به حوزه فراملی نیز گسترش

موجب «تفرق سیاسی و عملکردی» واحدها و بخش‌های سازمانی شهرداری‌ها در کشور شده است. این نارسائی‌ها در شهرهای بزرگ و کلانشهرها بیش از سایر شهرها به چشم می‌خورد. به همین دلیل، کلانشهرهای کشور به‌رغم تمرکز منابع، امکانات و زیرساخت‌ها و برخورداری از نقش الگو در توسعه محلی، منطقه‌ای و ملی، با چالش‌های روزافزون متعددی همچون توزیع و تراکم جمعیت، نیاز به منابع و زیرساخت‌ها، افزایش فقر، کاهش کیفیت زندگی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، محدودیت منابع زیستی، محدودیت منابع مالی پایدار، ترافیک، بافت‌های فرسوده، ناهنجاری‌های اجتماعی و فرهنگی و گسستگی‌های مدیریتی مواجه می‌باشند.

شهرداری تهران نیز به‌رغم اقدامات متعدد و مکرر به اصطلاح سازمانی، از جمله تشکیل «شورای بازنگری و اصلاح نظامات اجرایی شهرداری تهران» مصوب شورای اسلامی شهر، تا کنون از الگوی سازمانی وظیفه‌ای و بخشی‌رهای نیافته است؛ شهرداری تهران به جهت فقدان تفکر سیستمی و جامع‌نگری، رویکرد فرایندی و خلاء نظام‌های اجرایی لازم، دچار تفرق عملکردی در حوزه درون سازمانی و برون‌سازمانی می‌باشد.

۳-۲-۳- برنامه‌های مشارکتی یکپارچه و هماهنگ

منظور از برنامه، آن جهتگیری‌ها، اهداف، اصول و اقداماتی است که با مشارکت تمامی ذی‌نفعان تنظیم و تأیید می‌شود. از این‌رو برنامه یک سند وفاق جمعی توسعه است. برنامه می‌تواند انواع مختلفی، از برنامه‌های راهبردی تا اجرایی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی را شامل شود. اما آنچه که در اینجا مورد نظر می‌باشد این است که گذشته از این‌که این برنامه‌ها از حیث محتوایی چه ویژگی‌هایی دارند، باید از حیث رویه‌ای، مشارکتی و فرایندی تهیه شوند. در این روش برنامه‌ریزی، منافع تمامی ذی‌نفعان تأمین و

با ایجاد انگیزه، امکان مشارکت آنان در کل فرایند تدوین، تصویب، اجرا و اصلاح، فراهم می‌شود. برنامه‌ریزی مشارکتی به مفهوم اعتبارزدایی فنی آن نیست، بلکه این روش برنامه‌ریزی با مشارکت و ایفای نقش تسهیل‌گری کارشناسان و مدیران بخش دولتی، خصوصی و مستقل، موجب بهبود محتوایی برنامه‌ها بیش از روش‌های صرف فن‌سالارانه و دیوان‌سالارانه می‌شود.

تاکنون برنامه‌های راهبردی و عملیاتی توسعه شهری و سازمانی متعدد و متنوعی برای شهر تهران تهیه شده است. اغلب آن برنامه‌ها به جهت نارسایی‌های نظری و روش‌شناختی، از کارایی لازم برای تحقق توسعه پایدار و حکمروایی خوب شهری برخوردار نبوده‌اند. نارسایی نظری و روش‌شناختی آن برنامه‌ها و روحیه و رویه رانته و فردمحوری مدیران شهری، مانع تحقق حکمروایی خوب و توسعه پایدار شهری در تهران شده است.

در یک دهه اخیر تلاش شده است تا خلاء برنامه‌های شهر تهران با مشارکت دولت، شورای اسلامی شهر و شهرداری مرتفع شود. در این جهت برنامه‌هایی مانند طرح راهبردی- ساختاری (جامع) توسعه و عمران شهر تهران، برنامه چشم‌انداز شهر تهران در افق ۱۴۰۴، لایحه برنامه پنج‌ساله شهرداری تهران از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲، برنامه عملیاتی میان‌مدت شهرداری تهران از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲، و طرح‌ها و برنامه‌های موضوعی و موضعی متعدد دیگری در مقیاس‌های مختلف تهیه شده‌اند. این برنامه‌ها گذشته از آسیب‌های محتوایی، به‌رغم همکاری‌های درون‌سازمانی، از مشارکت لازم عوامل درون‌سازمانی و برون‌سازمانی برخوردار نبوده‌اند.

بطور کلی نقش بخش خصوصی و مدنی و همکاری شورا و شهرداری و دولت در تدوین این برنامه‌ها بسیار اندک و کم‌تأثیر بوده است. بزرگترین مشارکت و

همکاری دولت، شهرداری، شورا و جامعه صنفی در این‌خصوص، ایجاد «نهاد مشترک تهیه طرح جامع و تفصیلی» در سال ۱۳۸۳ و تهیه هم‌زمان آن طرح‌ها بود، که به پایداری آن نهاد منتهی نشد و پس از فرسایش مستمر، نهایتاً در سال ۱۳۹۱ برچیده شده است. یکی از انتقادهای گسترده وارد شده بر رویه آن نهاد در تهیه طرح جامع و تفصیلی شهر تهران از ابتدا، عدم مشارکت مؤثر بخش مدنی و خصوصی بوده است. البته با توجه به اقدامات و ابعاد و سطوح مطالعاتی و خروجی‌های مرحله‌ای آن طرح، تلاش شد که در فرایند تهیه آن، بین اسناد توسعه‌ای ملی، منطقه‌ای و محلی تهران ارتباط برقرار شود.

مشارکت بخش مدنی (بجز شورای اسلامی شهر) و همکاری نظام‌مند دولت در تدوین برنامه‌های عملیاتی سازمان شهرداری تهران، کمتر از نقش شهرداری و بخش مدنی در تهیه برنامه‌های توسعه شهری بوده است. شهرداری تهران در سال ۱۳۹۰ با تدوین «چارچوب و رویکردهای اصلی تدوین برنامه پنج‌ساله

عملیاتی شهرداری تهران از ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷» تلاش نمود تا هماهنگی لازم بین برنامه‌های عملیاتی با سطوح طرح‌ها و برنامه‌های ملی، منطقه‌ای و شهری را تعریف نماید، اما جایگاه بخش مدنی و خصوصی در تدوین آن چارچوب، رویکردها و برنامه‌ها همچنان مغفول مانده است- شکل ۱. این نارسایی در تدوین «برنامه عملیاتی میان‌مدت شهرداری تهران از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲» که با همکاری مدیران و کارشناسان درون‌سازمانی شهرداری و شورا و برخی اعضای هیئت علمی دانشگاه تهیه شد، بیشتر به‌چشم می‌خورد (شهرداری تهران، ۱۳۹۱-الف).

از بین طرح‌ها و برنامه‌های توسعه شهر و سازمانی شهرداری تهران، سند اصلی طرح طرح جامع، ضوابط و مقررات طرح تفصیلی یکپارچه، لایحه برنامه پنج‌ساله، و بودجه مصوب سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران، در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران در دسترس عموم قرار گرفته است (<http://www.tehran.ir>).

شکل ۱: جایگاه برنامه عملیاتی شهرداری تهران در نظام برنامه‌ریزی ملی، منطقه‌ای و محلی

سطح ملی	
قانون اساسی	
سند چشم‌انداز نظام جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴	
سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران	
برنامه پنج‌ساله پنجم کشور	سایر قوانین موضوعه کشور
سطح استانی	
برنامه آمایش استان تهران	طرح مجموعه شهری تهران
سطح شهری	
طرح جامع شهر تهران (۱۳۸۶)	برنامه پنج‌ساله شهرداری تهران
طرح تفصیلی یکپارچه شهر تهران	طرح‌های بخشی مصوب شورای اسلامی
طرح‌های موضوعی	طرح‌های موضعی
برنامه عملیاتی شهرداری تهران	
بودجه سالانه	
سطح محلی	
سند توسعه محلات	

مأخذ: شهرداری تهران، ۱۳۹۰

۳-۲-۴- استانداردهای اجرایی

اجرای برنامه‌ها مستلزم وجود استانداردهای فنی و اجرایی است. این استانداردها که غالباً در قالب شاخص‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی نمود پیدا می‌کنند، در همه موارد و در همه جا یکسان نیستند. برخی از این استانداردها فراگیرند، اما اغلب آنها متناسب با شرایط محلی تهیه و یا محلی‌سازی می‌شوند. فقدان استانداردها موجب عوام‌زدگی، اعمال سلیق شخصی یا گروهی، اتلاف منابع و تضییع حقوق عمومی و عدم تحقق اهداف می‌شود.

اغلب طرح‌ها و پروژه‌های فنی، عمرانی، معماری و شهرسازی در شهرداری تهران از ضوابط و مقررات موضوعی و خاص برخوردارند، و یا از ضوابط و مقررات عمومی مرتبط استفاده می‌نمایند. اما این برخورداری شامل تمامی برنامه‌ها و فعالیت‌های اجرایی مدیریتی، عمرانی و خدماتی نمی‌شود. از سوی دیگر، بخشی از استانداردهای موضوعی موجود و مورد استفاده مذکور، از اعتبار محلی و موضعی برخوردار نیستند. از این رو یکی از موارد در دستور کار شهرداری تهران در سال‌های اخیر، تولید استانداردهای فنی و اجرایی با همکاری مراکز پژوهشی و مؤسسات مربوط مانند سازمان ملی استاندارد ایران بوده است. متأسفانه به‌رغم تلاش‌های به‌عمل آمده تا کنون توفیق چندانی در این خصوص حاصل نشده است. به‌گونه‌ای که یکی از بزرگترین موانع عدم پیاده‌سازی بودجه عملیاتی در شهرداری تهران، عدم استانداردهای فنی و اجرایی مذکور فوق بوده است.

۳-۲-۵- تمرکززدایی و واگذاری امور

تمرکززدایی، راهبرد کاهش قدرت متمرکز دولت در اداره امور عمومی محلی به شیوه نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز است. میزان و نوع تمرکززدایی سیاسی و

فضایی اداره امور عمومی، به ساختار مدیریتی، شرایط محیط داخلی و بیرونی، اولویت‌ها و اهداف توسعه ملی و محلی بستگی دارد. اگرچه امروزه تمرکززدایی اداره امور عمومی از الزامات توسعه پایدار محسوب می‌شود، اما این راهبرد در هیچ نظام سیاسی به مفهوم نفی کامل تمرکزگرایی نیست. به بیان دیگر، تمرکززدایی، راهبرد برون‌سپاری امور تولی‌گری و تصدی‌گری به بخش عمومی و خصوصی و مشارکت جامعه مدنی در تصمیم‌سازی و تمرکز دولت در حوزه کارفرمایی کارآمد است. از این رو تمرکززدایی و کاهش قدرت و دخالت دولت در امور عمومی و امکان مشارکت بخش مدنی و خصوصی، بسترسازی و شاخص مهمی برای تحقق حکمروایی خوب شهری می‌باشد. عدم تمرکز اداری در کنار عدم تمرکز سیاسی، موجب می‌شود تا «دموکراسی محلی» با «کارآیی فنی» ترکیب شوند که نتیجه آن کارآمدی دولت محلی خواهد بود.

شهرداری تهران برنامه تحول سازمانی و چارچوب‌های سیاستی و اجرایی آن را از سال ۱۳۸۹ تنظیم و ابلاغ نموده است. این برنامه شامل بررسی ضرورت‌ها و الزامات واگذاری، تبیین و تفکیک حیطه‌های حاکمیت و تصدی، تبیین راهبردها و سیاست‌های اجرایی تحول، واگذاری فعالیت‌ها به یکی از روش‌های خصوصی‌سازی، برون‌سپاری و یا پیمان‌کاری و اصلاحات اساسی در صورت تداوم تصدی است. در واقع یکی از هدف‌های تفصیلی برنامه تحول اداری شهر تهران، ایجاد تنوع در ارائه خدمات به مردم و توسعه دامنه اختیار آنها در انتخاب نوع خدمات یا بسط فضای رقابتی و ایجاد زمینه برای فعالیت بخش خصوصی و توسعه اشتغال از طریق واگذاری تصدی‌های شهرداری بوده است. از اقدامات عملی شهرداری تهران در این راستا می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- راه‌اندازی و گسترش دفاتر خدمات الکترونیک: دفاتر خدمات الکترونیک در سال ۱۳۸۶ به صورت پایلوت با استفاده از پرسنل شهرداری تهران شروع به کار کردند و از آبان‌ماه سال ۱۳۸۷ به بخش خصوصی واگذار شدند. به مرور زمان خدمات دیگری در حوزه شهرداری به این دفاتر واگذار شد و گستره فعالیت آن‌ها افزایش یافت. از ابتدای فعالیت بخش خصوصی، ۱۱ خدمت مختلف و دو نوع فعالیت در دفاتر خدمات الکترونیک انجام می‌شد که در سال ۱۳۸۸ به ۲۲ خدمت و ۶ فعالیت افزایش یافت. در سال ۱۳۸۹ نیز ۱۴ فعالیت در ۳۸ خدمت جدید شهرداری تهران به این دفاتر واگذار شد. هم‌اکنون ۹۰ درصد فعالیت‌های شهرسازی، حمل و نقل و ترافیک، خدمات شهری، معاونت مالی و اداری شهرداری و موارد دیگر در این دفاتر به انجام می‌رسد.

- راه‌اندازی ستاد توانمندسازی بانوان: شهرداری تهران با تأکید بر رویکرد توان‌افزایی و بالندگی بانوان، ضمن برپایی ستاد توانمندسازی زنان سرپرست خانوار، برخی فعالیت‌های زیربنایی را در جهت هویت‌بخشی و ارتقای سلامت اجتماعی آنان، مدیریت و راهبری کرده است. این ستاد به استناد بیست و چهارمین صورت‌جلسه شورای معاونین شهرداری تهران به تاریخ ۱۳۸۶/۰۸/۰۶ در خصوص توانمندسازی زنان سرپرست خانوار در ابعاد مختلف فردی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و به منظور پیش‌گیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی آنان تشکیل گردیده است. از سال ۱۳۸۹ طراحی مدل توسعه‌ای ویژه‌ای برای توانمندسازی زنان سرپرست خانوار (جمع‌آوری و ثبت اطلاعات بالغ بر ۱۵۰۰۰ نفر زن سرپرست خانوار) در دست اقدام قرار گرفته است که می‌تواند جایگزین روش‌های حمایتی رایج در کشور باشد. در این روش، هدف شهرداری تهران حذف نگاه آسیبی و حمایتی فعلی و ارائه خدمات آموزشی، بنیادی و اشتغال‌زایی به

زنان مذکور است. به طور مثال، مراکز مهارت‌آموزی کوثر در شهر تهران (بیش از ۸۷ مرکز فعال با عمری بالغ بر ۵ سال) با رویکرد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و با هدف توانمندسازی زنان سرپرست خانوار پایه‌گذاری شده است. همچنین این سازمان در جهت توانمندسازی زنان سرپرست خانوار و در اجرای مصوبه توسعه، ساماندهی و ارتقای کارآفرینی در شهر تهران، توسعه بازارچه‌های خوداشتغالی آنان را در دستور کار خود قرار داده است.

- تشکیل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهر تهران: شهرداری تهران با اخذ موافقت از شورای اسلامی شهر در تاریخ ۱۳۸۲/۰۱/۳۰ در اجرای سیاست خودکفایی و جلب مشارکت شهروندان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و به منظور رفع موانع و مشکلات اجرایی، با هدف ارتقاء کمی و کیفی و تسریع در اجرای طرح‌های عمرانی و اقتصادی به روش سرمایه‌گذاری مشارکتی، به تشکیل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهر تهران اقدام نمود. این سازمان از بدو تأسیس تاکنون پروژه‌های مشارکتی متعددی را به انجام رسانده است. برون‌سپاری مجموعه فعالیت‌های قابل واگذاری به بخش خصوصی، به‌ویژه نظارت و کنترل ده‌ها پروژه اجرایی به شرکت‌های مشاور مهندسی، ایجاد بانک اطلاعاتی سرمایه‌گذاران به منظور ارتباط مؤثر و گسترده با سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی و ایجاد بستری مناسب و فرصتی عادلانه برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای مشارکت در پروژه‌های شهری با مجموعه اطلاعات مربوط به بیش از ۷۰۰ شرکت فعال در این عرصه از دیگر فعالیت‌های شهرداری در جهت تمرکززدایی و واگذاری امور به بخش خصوصی بوده است.

همچنین، شهرداری تهران در جهت نهادینه ساختن سیاست‌های عدم تمرکز و اعطای نقش بیشتر

به مناطق و نواحی، از سال ۱۳۸۷ اقداماتی نظیر ناحیه‌محوری را در دستور کار خود قرارداد و ستادی تحت عنوان «ستاد ناحیه محوری» تشکیل داد و پنج پهنه شمال، شرق، مرکز، غرب و جنوب نیز جهت اجرای برنامه‌های مختلف در سطح نواحی ۱۲۳ گانه شهر تهران مشخص شده‌اند. در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، قائم مقام شهردار هر منطقه به عنوان مسئول مستقیم رسیدگی، نظارت و پاسخ‌گویی نسبت به عملکرد نواحی تعیین شده است. این واگذاری‌ها بیشتر در قالب «تراکم‌زدایی» سازمانی انجام پذیرفت (<http://tehran.iri>).

۳-۲-۶- توانمندسازی بخش خصوصی

توانمندسازی به عنوان مناسب‌ترین راهبرد مکمل تمرکززدایی و کارایی مشارکت بخش عمومی، خصوصی و مدنی شناخته شده است. ضرورت این راهبرد در کشورهایی که از دانش و مهارت و ظرفیت‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی کمتری برخوردارند، بیشتر می‌نماید. بنابراین تمرکززدایی و برون‌سپاری امور تصدی‌گری به بخش خصوصی بدون توانمندسازی و فراهم‌آوردن زمینه‌های مذکور فوق منتهی به نتیجه نخواهد شد. به همین دلیل راهبرد تمرکززدایی باید به صورت گام‌به‌گام و مرحله‌ای و با هر نسبت از توانمندسازی بخش خصوصی انجام پذیرد. این مهم به روش‌های مختلف امکان‌پذیر می‌باشد.

در جامعه با رویکرد حکمروایی خوب شهری، مدیریت شهری می‌تواند سیاست بازارمحوری را اجرایی کند. زیرا یکی از مصادیق مشارکت و توانمندسازی بخش خصوصی در اداره و ساماندهی شهر، موضوع بازارمحوری است. برای ارزیابی میزان بازار محور بودن یک حکومت محلی می‌توان از موارد زیر سود جست:

- استفاده از برون‌سپاری یا مقاطعه‌کاری در فراهم‌آوری خدمات،
- استفاده از تجارب الگوبرداری شده در مؤسسه خدماتی،
- استفاده از دیگر ساز و کارها به منظور بهره‌گیری از رقابت.

آنچه که درباره تمرکززدایی و واگذاری امور در شهرداری تهران آمده، اغلب با توانمندسازی بخش خصوصی نیز بوده است. ساماندهی و بهبود امور ساختاری و عملکردی شرکت‌های وابسته به شهرداری تهران با مشارکت شورای اسلامی شهر را می‌توان گامی در این خصوص برشمرد. اما گزارش ارزیابی نتایج این اقدامات و نقش آنها در بهبود ساختار و عملکرد، کاهش بار وظیفه‌ای، کاهش نیروی انسانی، آزادسازی منابع سرمایه‌ای، کاهش هزینه، افزایش قابلیت کارفرمایی و غیره و بطور کلی افزایش بهره‌وری سازمان شهرداری تهران منتشر نشده است. در ضمن رقابت‌پذیری آن شرکت‌ها با سایر شرکت‌های بخش خصوصی و مدنی، موضوعی می‌باشد که باید از سوی سازمانی شهرداری تهران مورد توجه قرار بگیرد.

۳-۲-۷- توانمندسازی بخش مدنی

تمام اقداماتی که پیش‌تر برای توانمندسازی بخش خصوصی مطرح گردید، با تعامل دوسویه بخش مدنی و دولتی محقق خواهد شد. زیرا جامعه مدنی نقش مدافع حقوق شهروندان را به عهده دارد. همان‌طور که بخش دولتی و خصوصی در عصر حاضر تغییر شکل و نقش داده‌اند، در روش‌های عمل جامعه مدنی نیز تغییر ایجاد شده است. جامعه مدنی افراد را با قلمرو عمومی مرتبط می‌سازد. سازمان‌های جامعه مدنی مشارکت مردمی را در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی سوق می‌دهند و آنها را در گروه‌های قدرتمند به منظور تأثیرگذاری بر سیاست‌گذاری‌های عمومی

هنری شهرداری تهران به اشخاص حقیقی و حقوقی، به اجرا رسیده است.

۳-۲-۸- کنترل و ارزیابی برنامه‌ای عملکرد

شهرها و جوامع محلی برای تعیین و تشخیص موقعیت خود در مقایسه با دیگران و اهداف برنامه‌ای خود در محیط رقابتی، باید بطور منظم و منسجم به سنجش و ارزیابی عملکرد و وضعیت خود بپردازند. از سوی دیگر، این اقدام باید با استفاده از الگوها و ابزارهای کارآمد، از جمله نظام ارزیابی استراتژیک عملکرد انجام پذیرد. این روش‌ها باید بر فرایندها، کل‌گرایی و جامعیت، بهبود و تفکر استراتژیک قبل ارزیابی، هم‌راستایی رویدادها با استراتژی‌ها، حصول نتیجه و فرایند دستیابی به نتیجه، شاخص‌های گذشته‌نگر و آینده‌نگر، پیوستگی و استمرار، روابط علت و معلولی، همکاری و مشارکت ذی‌نفعان، و خلاقیت و نوآوری تأکید نمایند. دلایل ارزیابی مستمر میزان تحقق اهداف برنامه‌ای را می‌توان در موارد زیر برشمرد:

- بررسی میزان تحقق اهداف و استراتژی‌ها،
 - کنترل فعالیت‌ها و بررسی مؤثر بودن برنامه‌ریزی‌ها و راهکارهای اجرایی،
 - اطلاع و مشارکت شهروندان در پایش و اصلاح برنامه‌ها و اقدامات،
 - کمی کردن شاخص‌های بهبود مستمر،
 - مقایسه درونی وضعیت جامعه محلی با دوره‌های گذشته،
 - بازده عملکرد مدیران شهری و دست‌اندرکاران،
 - آگاهی‌یافتن مدیران شهری و مشارکت‌کنندگان در تدوین برنامه از اثر بخشی تصمیمات اخذ شده قبلی.
- در سال‌های اخیر اقدامات فراوانی برای استقرار نظام ارزیابی عملکرد کارآمد برنامه در شهرداری تهران به انجام رسیده است. از جمله در فصل دهم (بخش چهارم) برنامه عملیاتی میان‌مدت شهرداری تهران

برای منافع اقشار آسیب‌پذیر سازماندهی می‌کنند. ضرورت توانمندسازی بخش مدنی در کشورهای جهان سوم که از ظرفیت‌های اجتماعی و سیاسی کمتری برخوردارند، بیشتر است. مشارکت بخش مدنی در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری امور عمومی نیازمند آموزش و یادگیری اجتماعی می‌باشد. از این‌رو مشارکت بخش مدنی نیازمند توانمندسازی و طی مرحله‌ای سطوح مشارکت از آموزش و مشورت تا ساختار غیرمتمرکز قدرت و واگذاری امور عمومی به بخش مدنی است. دولت ضمن فراهم‌نمودن این زمینه‌ها، باید در سازماندهی سازمان‌های مردم‌نهاد همکاری مؤثر نماید.

گسترده‌ترین اقدامات بسترسازی مدیریت شهری تهران در سال‌های اخیر در جهت تحقق حکمروایی خوب شهری، در توانمندسازی بخش مدنی انجام پذیرفته است. تشکیل شورایی‌ها از این‌گونه موارد بوده است. اما این اقدامات از نظم برنامه‌ای مشخص در برنامه‌ریزی و نظام ارزیابی و پایش مشخصی که منتهی به بهبود مستمر آن‌ها شود گزارش نشده است. این نهادها در صورت تداوم و سازماندهی مجدد محتوایی و رویه‌ای می‌توانند به بزرگترین بسترهای تحقق حکمروایی خوب شهری در شهر تهران تبدیل شوند.

دستورالعمل ساماندهی مشارکت‌های اجتماعی در محلات شهر تهران که به‌صورت بخشنامه در سال ۱۳۸۹ ابلاغ شده است، معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران را موظف نمود تا ستاد راهبری مشارکت‌های اجتماعی شهروندان در محلات شهر تهران را عملیاتی نماید. البته نمونه‌ای از این‌گونه فعالیت‌ها که در راستای توانمندسازی بخش خصوصی و مدنی صورت پذیرفت، در سال ۱۳۸۷ طی دستورالعملی با عنوان ساماندهی، واگذاری و بهره‌برداری از اماکن فرهنگی، اجتماعی، ورزشی و

۳-۳- آسیب‌شناسی مدیریتی حوزه مالی، اداری و اجتماعی

۳-۳-۱- منابع مالی و درآمد پایدار

پیش‌بینی و تأمین درآمد، یکی از اجزای بودجه و برنامه سالانه محسوب می‌شود. در هر شیوه اداره امور عمومی، از جمله حکمروایی خوب، اداره هر نوعی از آن امور، نیازمند منابع مالی است. اما روش‌های تأمین و میزان کل منابع مورد نیاز و میزان آن برای هر واحد از آن امور، با توجه به شیوه‌های مختلف اداره امور عمومی، متفاوت است. این منابع می‌توانند مستقیماً از محل درآمدهای ناشی از مالیات‌های محلی و کمک‌های دولتی و یا به روش‌های سرمایه‌گذاری‌های مشارکتی بخش خصوصی و یا روش‌های ناپایداری مانند فروش منابع و فرصت‌های توسعه شهری و یا فرصت‌سازی‌های زودگذر رانتهی فراهم شوند. اما آنچه که در این خصوص حائز اهمیت می‌باشد، وجود منابع محلی پایدار، اعم از مالیات‌ها و عوارض و سایر منابع اختصاصی همانند اجاره‌بها یا هزینه استفاده از اراضی و فضاهای شهری است. حکومت‌های محلی می‌توانند از محل مالکیت خود بر اراضی و بناهای شهری، مالیات حق مالکیت و بهره‌برداری و یا از اراضی و املاک بخش خصوصی و دولتی، اجاره‌بهای حق نوع استفاده (کاربری) از آن اراضی و املاک اخذ نمایند.

هنگامی که از سال ۱۳۶۲، درآمد شهرداری تهران از محل کمک‌ها و منابع دولتی در جهت سیاست خودکفایی شهرداری‌ها قطع شد، نقطه عطف جدید و خاصی در نظام درآمدی شهرداری تهران آغاز شد. از این دوره، به‌رغم کاهش درآمدهای پایدار، درآمدهای ناپایدار شهرداری تهران به‌شدت افزایش یافت. این رشد تصاعدی روزافزون که موجب حجم قابل توجه و غیرقابل انتظار کل درآمد شد، سهم درآمدهای ناپایدار شهرداری تهران را از محل فروش تراکم مازاد و تغییر کاربری به حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد رسانده است.

(۹۲-۱۳۹۰)، شیوه‌نامه سازمان اجرا، پایش و بازنگری آن برنامه، از جمله ارکان و سطوح اجرایی، فرم‌ها و الگوریتم‌های مربوط مشخص شده‌اند، اما امکان خروج از ارزیابی‌های فیزیکی و مکانیکی و استقرار نظام واحد، مکانیزه و هوشمند را به جهت نارسایی‌های زیرساختی متعدد، میسر نساخته است. از این‌رو سیستم سنتی ارزیابی‌ها همچنان بر سازمان شهرداری تهران حاکمیت دارد. یکی از علت‌های اساسی این عدم مؤفقیت، فقدان نظام برنامه‌ای و اجرایی یکپارچه و کارآمد و نظام رایانه‌ای (سخت‌افزاری و نرم‌افزاری) لازم می‌باشد.

گذشته از ارزیابی‌های مذکور، شهرداری تهران به نظرسنجی گسترده از کارکنان و شهروندان درباره عملکرد بخش‌های مختلف سازمانی خود می‌پردازد. استقرار نظام پیشنهادها و تأثیر آن در ارتقاء اداری و حقوقی کارکنان، یکی از کارآمدترین نظام‌های مشارکت در بهبود امور سازمانی شهرداری تهران است. این سازمان علاوه بر نظرسنجی مستمر و مستقیم از شهروندان توسط واحدهای ستادی و اجرایی، از طریق فضای مجازی نیز به این امر اقدام می‌نماید. برخی از این امکانات که در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران در دسترس شهروندان می‌باشد به قرار زیر است:

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص مرکز نظارت همگانی (۱۸۸۸)،

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص مرکز سامانه مدیریت شهری (۱۳۷)

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص خدمات شهری،

- سامانه اولویت‌سنجی، نیازسنجی و خدمات الکترونیک شهر مجازی تهران (<http://www.tehran.ir>).

مهم برای عبور از منابع درآمدی ناپایدار و دستیابی به منابع اعتباری بخش خصوص و بازارهای مالی و سرمایه‌ای داخلی، خارجی و بین‌المللی بوده است. اهداف و کارکردهای نهایی این اقدام عبارت بودند از:

- ایجاد انضباط و شفافیت مالی در شهرداری،
- تسهیل دسترسی به بازارهای سرمایه، به‌خصوص اوراق قرضه،
- افزایش توان بالقوه دریافت وام و بهبود شرایط بازپرداخت، و
- فراهم آوردن اطلاعات استاندارد برای سرمایه‌گذاران بالقوه در پروژه‌های توسعه شهری.

رتبه‌بندی اعتباری شهرداری تهران علاوه بر تعقیب اهداف مذکور فوق، فرصتی فراهم نمود تا نظام‌های مالی داخلی آن در مدت کوتاهی اصلاح و مستندسازی گستره‌ای از گزارش‌های مالی و فنی آن صورت پذیرد. این اقدام، بسیاری از مفاهیم مالی و رویکردهای توسعه‌ای همچون حسابداری تعهدی، درآمد پایدار، صورت مالی تلفیقی و لزوم انتشار گزارشات دوره‌ای در مجموعه شهرداری را نهادینه نمود (پورزرندی، ۱۳۹۰: ۱۳۰).

از اینرو به مرور موضوع حصول درآمدهای پایدار و منابع مالی مشارکتی مؤسسات مالی و پولی و بخش خصوصی مورد توجه قرار گرفت. پس از تصویب «لایحه درآمدهای پایدار شهرداری تهران» در شورای اسلامی شهر تهران، این روند از جهتگیری مشخص‌تری برخوردار شد، اما به رغم اقدامات به‌عمل آمده در این خصوص، نسبت درآمدهای پایدار شهرداری تهران از رشد قابل توجه‌ای برخوردار نشد و از ۲۵ الی ۳۰ درصد فراتر نرفت.

بر اساس ماده ۱۶ طرح جامع درآمدهای پایدار و سایر منابع مالی شهرداری تهران مصوب سال ۱۳۸۶، "شهرداری تهران مجاز بود با اخذ مجوز مراجع ذی‌ربط، نسبت به سنجش اعتباری شهرداری تهران از طریق مؤسسات معتبر بین‌المللی اقدام نماید و زمینه لازم برای بهبود ریسک و ارزش اعتباری شهرداری به عنوان مقدمه و زمینه ورود به بازارهای مالی بین‌المللی را فراهم نماید" (شورای اسلامی شهر تهران، ۱۳۸۶). بر همین اساس، شهرداری تهران «رتبه‌بندی اعتباری» خود را برای اولین بار آغاز نمود که در نوع خود اقدامی

جدول ۳: درآمد شهرداری تهران به تفکیک مصوب و عملکرد از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۰ (میلیارد ریال)

سال	مصوب	عملکرد	نسبت عملکرد به مصوب
۱۳۸۷	۶۳۳۳۲	۵۲۷۸۱	۸۳
۱۳۸۸	۷۲۰۸۷	۶۱۳۱۶	۸۵
۱۳۸۹	۷۴۶۱۷	۸۲۵۴۲	۱۱۰٫۶
۱۳۹۰	۹۲۹۳۸	۸۳۸۷۶	۹۰

غیرنقدی، هزینه‌ای و تعهدی) جستجو نمود. به رغم این، بررسی روند تغییر درآمد شهرداری تهران نشان می‌دهد که تحقق درآمد آن از ریتم منظمی برخوردار نمی‌باشد. این روند از ناپایداری سیاست‌های بودجه‌ای این سازمان حکایت دارد- جدول ۳ و ۴ و نمودار ۱ و ۲.

بطور کلی، اطلاعات موجود، از افزایش قابل توجه و مستمر بودجه شهرداری تهران در سال‌های اخیر دارد. گونه‌ای که عملکرد درآمد و هزینه شهرداری تهران در سال‌های اخیر، گاه‌ا از بودجه مصوب بالاتر نیز بوده است. این تحولات را بیش از هر چیز باید در تغییر نظام بودجه‌ریزی شهرداری تهران از یکسو (نقدی و

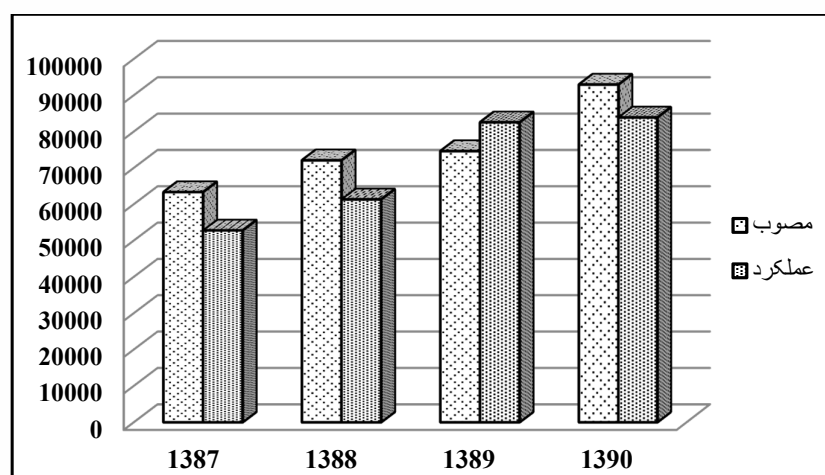
جدول ۴: درصد عملکرد درآمد شهرداری تهران به تفکیک منابع درآمدی از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹

سال	درآمد بدون وام	درآمد ناشی از عوارض عمومی، عوارض بر ساختمان و اراضی	درآمد حاصل از فروش اموال	درآمد حاصل از حق السهم شهرداری از ارزش افزوده
۱۳۸۷	۰	۱۰۳	۴۵,۷	۰
۱۳۸۸	۹۴	۱۰۴	۶۳	۰
۱۳۸۹	۱۱۷,۶	۸۵,۶	۸,۸	۳۴۶

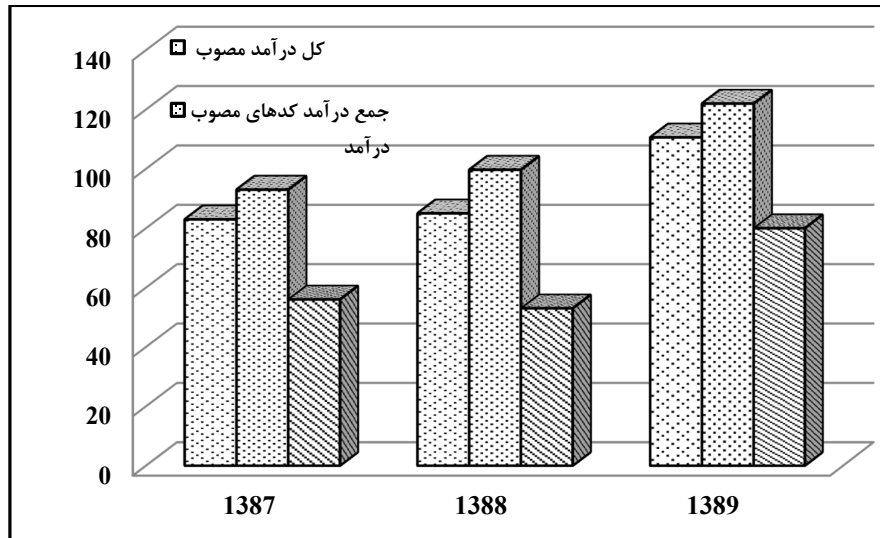
از سوی دیگر، بررسی توزیع درآمد شهرداری تهران در بین منابع مختلف نشان می‌دهد که جمع درآمد این سازمان از کدهای مصوب درآمدی و سایر منابع نظیر درآمد بدون وام، درآمد ناشی از عوارض عمومی، عوارض بر ساختمان و اراضی، درآمد حاصل از فروش اموال و درآمد حاصل از حق‌السهم شهرداری از ارزش افزوده، مهمترین منابع درآمدی این سازمان بوده است. در بین این منابع، جمع درآمد از کدهای مصوب و درآمد ناشی از عوارض عمومی، عوارض بر ساختمان و اراضی مهمترین منابع تأمین درآمد این سازمان قلمداد می‌گردند. البته اطلاعات تفکیکی رسمی و مشخصی در خصوص وضعیت فروش تراکم مازاد،

تغییر کاربری و آرای جرائم ماده صد قانون شهرداری جهت ارزیابی و نقد صحیح منابع درآمدی این سازمان در دست نیست.

همچنین، در بین سایر منابع درآمدی، درآمد ناشی از عوارض عمومی، عوارض بر ساختمان و اراضی از سهم بالایی در بین سایر منابع درآمد برخوردار است. همچنین درصد تحقق این منبع نیز به نسبت سایر منابع در سطح بالای قرار دارد. بررسی روند تغییرات منابع درآمد (سایر منابع) نشان می‌دهد که پایداری تامین درآمد از منبع حاصل از فروش اموال در سطح پایین‌تر نسبت به سایر منابع برخوردار است.



نمودار ۱: درآمد شهرداری تهران به تفکیک مصوب و عملکرد از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۰ (میلیارد ریال)



نمودار ۲: درصد عملکرد درآمدی شهرداری تهران نسبت به درآمد مصوب به تفکیک منابع از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹

۳-۲- تشخیص و تخصیص بهینه اعتبار

تشخیص و تخصیص بهینه اعتبار نیز همانند درآمد، یکی از اجزای بودجه و فرایند بودجه‌ریزی می‌باشد. می‌توان گفت که اهمیت تشخیص و تخصیص بهینه اعتبار که از محل درآمدهای پیش‌بینی شده و تحقق‌یافته در آغاز و در طول یک‌سال مالی انجام می‌پذیرد، از خود درآمد بیشتر است. چراکه این اصل، میزان کارایی، اثربخشی و نهایتاً بهره‌وری بودجه را افزایش می‌دهد و از نیاز روزافزون و نامحدود به درآمد جلوگیری می‌نماید. تحقق این مهم ارتباط مستقیم و نزدیک به برنامه توسعه مشارکتی از یکسو و پویایی، بازنگری و اولویت‌بندی مشارکتی اهداف، اقدامات و استانداردهای برنامه‌ای از سوی دیگر دارد. علاوه بر این، تشخیص و تخصیص اعتبار یا بخشی از درآمد برای هزینه، نیازمند روش‌های صحیح فنی بودجه‌ریزی است. این روش‌ها از مواردی شامل تعیین واحدهای کمی اندازه‌گیری برای فعالیت‌ها، شاخص‌های ارزیابی کمی و کیفی عملکردها، واحدسازی و طراحی نظام سلسله‌مراتبی و شبکه‌ای فعالیت‌ها و عملکردها و فرایند واحد بودجه‌ریزی (درآمد، تشخیص و تخصیص اعتبار، و هزینه) را شامل می‌شود.

"امروزه یکی از روش‌های بودجه‌ریزی کارآمد، «بودجه‌ریزی عملیاتی» است. اهداف این روش بودجه‌ریزی که بر مبنای عملکرد انجام می‌پذیرد را می‌توان در موارد زیر برشمرد:

- کمک به تصمیم‌گیری عقلایی درباره تخصیص و تعهد منابع براساس پیامدهای سنجش‌پذیر،
- ارائه مبنای صحیح برای تصمیم‌گیری در مورد تخصیص منابع،
- تعیین نتایج سنجش‌پذیر و مورد انتظار از یک تخصیص بودجه خاص،
- تمرکز فرایند تصمیم‌گیری روی مهمترین مسائل و چالش‌هایی که مدیریت شهر با آن روبه‌رو می‌باشد،
- ایجاد ارتباط میان بودجه و نتایج عملکرد برنامه مشارکتی شهر،
- پربارساختن خدمات دریافتی شهروندان یا همان مدیریت کیفیت جامع،
- ارائه مبنایی برای پاسخ‌گویی بیشتر در ازای استفاده از منابع در اختیار مدیریت شهر،
- امکان نظارت موثر بر اجرای عملیات،
- بهبود روابط با مردم از طریق انتشار اطلاعات روشن درباره برنامه‌های عمومی شهر" (خدای‌پور، ۱۳۸۷: ۲۳).

شهرداری تهران در سال‌های اخیر سعی کرده است با پیاده‌سازی بودجه عملیاتی و انطباق و ارتباط آن با اسناد برنامه‌ای و ملاک عمل، امکان تشخیص و تخصیص بهینه اعتبارات به فعالیت‌ها و پروژه‌های پیشنهادی را فراهم نماید. اما این بسترسازی به جهت محدودیت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری از یکسو و عدم استانداردهای کمی و کیفی فعالیت‌ها و ارزیابی خروجی‌ها از سوی دیگر موجب شده است که تا کنون به نحو کامل به اجرا درنیاید و از کارآمدی لازم برخوردار نباشد.

۳-۳-۳- مدیریت بهینه هزینه

حسابداری و حسابرسی مستقل کارآمد، موجب هزینه بهینه اعتبارات تخصیص‌یافته به فعالیت‌ها و پروژه‌ها می‌شود. اما قبل از حسابداری و حسابرسی، فعالیت‌ها و فرایندها و ابزارهای هزینه باید استاندارد شوند و کاملاً شفاف باشند. اهداف، خروجی‌ها و دستاوردهای موضوع هزینه باید در قراردادهای منعقد شده تعهد شده باشند. همه این موارد باید با مشارکت شهروندان انجام شده باشد. حسابداری هزینه‌ها و حسابرسی عملکرد هزینه‌ای شهرداری تهران با نظم رسمی و مشخص سازمانی و مستقل انجام می‌پذیرد. در سال‌های اخیر نیز تلاش شده است تا نظام حسابداری مذکور در چارچوب بودجه عملیاتی اصلاح شود. اما سیستم موجود، به جهت تثبیت و انطباق با کل نظام بودجه‌ای و هزینه‌ای شهرداری تهران، مقاوت قابل انتظاری را در این خصوص بروز داده است.

طبق مصوبه برنامه پنج‌ساله اول شهرداری تهران (۱۳۸۹-۹۳) که در سال ۱۳۸۸ از سوی شورای اسلامی شهر تهران ابلاغ شده است، شهرداری بر اساس بند هشتم راهبرد ۱۹ مصوبه مذکور مکلف گردید اقدامات لازم برای تدوین نظام بودجه‌ریزی مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی را به‌عنوان

یک تکلیف راهبردی با نصب و راه‌اندازی نرم‌افزار تخصصی بودجه‌ریزی عملیاتی به‌صورت کامل اقدام نماید. رتبه‌بندی اعتباری، کاهش هزینه، حسابداری تعهدی (تغییر نظام مالی نقدی به تعهدی)، اصلاح فرایندهای سیستم مالی و اداری در قالب طرح جامع تحول اداری، از مهمترین اقدامات شهرداری تهران در این خصوص بوده است.

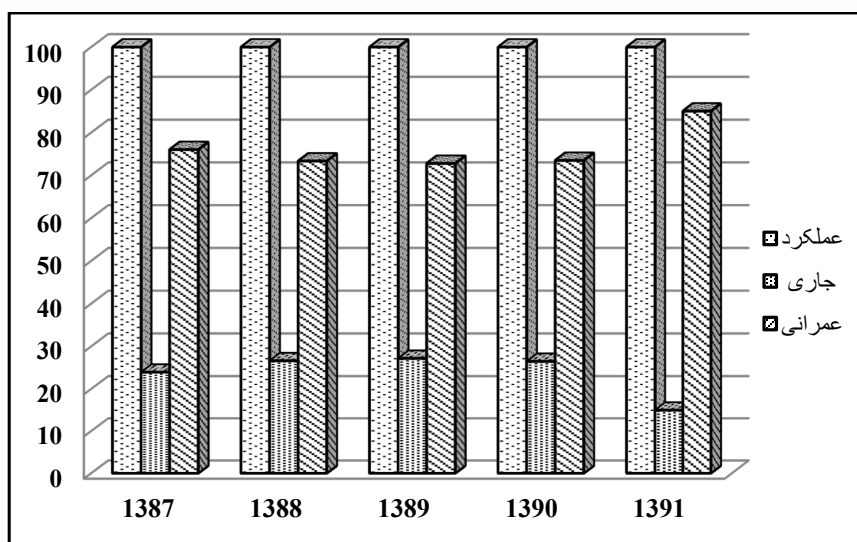
دستورالعمل اجرایی بودجه سال ۱۳۹۱ شهرداری تهران، چارچوب نظام‌مندی را به عنوان سیاست‌های کلی با تأکید بر استمرار روند توسعه پایدار در شهر تهران، ایجاد انضباط مالی و مدیریت کارآمد و صرفه‌جویی و استفاده بهینه از منابع در اختیار در این سازمان را ارائه نموده است. طبق مواد قانونی، اعتبارات بودجه سال ۱۳۹۱ واحدهای سازمانی شهرداری تهران، در قالب مأموریت، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها و ریز مواد هزینه موبوط و معادل مبالغ تخصیص‌یافته توسط کمیته تخصیص، پس از طی مراحل مطروحه در ماده ۳۳ آیین‌نامه مالی شهرداری‌ها، قابل تعهد و هزینه می‌باشد و هرگونه افزایش هزینه نسبت به اعتبار مصوب ابلاغی، فاقد وجهت قانونی است و تخلف محسوب می‌شود (<http://fad.tehran.iri>).

هزینه‌های شهرداری تهران در سال‌های اخیر (۱۳۸۷-۱۳۹۱) از روندی افزایشی برخوردار بوده است. این روند افزایشی در این دوره اگرچه در ابتدا دارای روندی بطئی بود، ولی در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ از رشد قابل ملاحظه‌ای برخوردار گردید. بررسی نوع هزینه‌ها نشان می‌دهد که هزینه‌های عمرانی، سهم قابل ملاحظه‌تری را نسبت به هزینه جاری به خود اختصاص داده است. این سهم در تمام این سال‌ها بیش از ۷۰ درصد بود. نکته قابل ملاحظه در اینجا، کاهش شدید هزینه‌های جاری نسبت به هزینه‌های عمرانی نسبت به سال‌های گذشته می‌باشد.

این کاهش، نه به جهت کاهش هزینه‌های جاری، بلکه به واقع از اجرای مقدماتی بودجه عملیاتی و خارج نمودن بخشی از اعتبارات و هزینه‌های جاری عمرانی از بودجه جاری ناشی شده است- جدول ۵ و نمودار ۳.

جدول ۵: هزینه‌های شهرداری تهران به تفکیک جاری و عمرانی از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۱ (میلیارد ریال)

سال	هزینه		عملکرد		جاری		عمرانی	
	میزان	درصد	میزان	درصد	میزان	درصد	میزان	درصد
۱۳۸۷	۴۶۴۰۹	۱۰۰	۱۱۱۲۳	۲۴	۳۵۲۸۶	۷۶		
۱۳۸۸	۵۳۰۴۶	۱۰۰	۱۴۱۳۵	۲۶,۶	۳۸۹۱۱	۷۳,۴		
۱۳۸۹	۶۰۴۲۰	۱۰۰	۱۶۴۳۸	۲۷,۲	۴۳۹۸۲	۷۲,۸		
۱۳۹۰	۸۳۱۲۳	۱۰۰	۲۲۰۳۱	۲۶,۵	۶۱۰۹۲	۷۳,۵		
۱۳۹۱	۱۲۸۲۱۸	۱۰۰	۱۹۱۹۷	۱۵	۱۰۹۰۲۱	۸۵		



نمودار ۳: درصد هزینه‌های جاری و عمرانی به کل عملکرد هزینه شهرداری تهران از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۱

دستیابی به نتیجه، شاخص‌های گذشته‌نگر و آینده‌نگر، پیوستگی و استمرار، روابط علت و معلولی، همکاری و مشارکت ذی‌نفعان، و خلاقیت و نوآوری تأکید نمایند. دلایل ارزیابی مستمر میزان تحقق اهداف برنامه‌ای را می‌توان در موارد زیر برشمرد:

- بررسی میزان تحقق اهداف و استراتژی‌ها،
- کنترل فعالیت‌ها و بررسی مؤثر بودن برنامه‌ریزی‌ها و راهکارهای اجرایی،
- اطلاع و مشارکت شهروندان در پایش و اصلاح برنامه‌ها و اقدامات،

۳-۴- ارزیابی مستمر عملکرد (برنامه و بودجه)
شهرها و جوامع محلی برای تعیین و تشخیص موقعیت خود در مقایسه با دیگران و اهداف برنامه‌ای خود در محیط رقابتی، باید بطور منظم و منسجم به سنجش و ارزیابی عملکرد و وضعیت خود بپردازند. از سوی دیگر، این اقدام باید با استفاده از الگوها و ابزارهای کارآمد، از جمله نظام ارزیابی استراتژیک عملکرد انجام پذیرد. این روش‌ها باید بر فرایندها، کل‌گرایی و جامعیت، بهبود و تفکر استراتژیک قبل ارزیابی، هم‌راستایی رویدادها با استراتژی‌ها، حصول نتیجه و فرایند

- کمی کردن شاخص‌های بهبود مستمر،

- مقایسه درونی وضعیت جامعه محلی با دوره‌های گذشته،

- بازده عملکرد مدیران شهری و دست‌اندرکاران،

- آگاهی‌یافتن مدیران شهری و مشارکت‌کنندگان در تدوین برنامه از اثر بخشی تصمیمات اخذ شده قبلی.

در سال‌های اخیر اقدامات فراوانی برای استقرار نظام ارزیابی عملکرد کارآمد برنامه در شهرداری تهران به انجام رسیده است. از جمله در فصل دهم (بخش چهارم) برنامه عملیاتی میان‌مدت شهرداری تهران (۹۲-۱۳۹۰)، شیوه‌نامه سازمان اجرا، پایش و بازنگری آن برنامه، از جمله ارکان و سطوح اجرایی، فرم‌ها و الگوریتم‌های مربوط مشخص شده‌اند، اما امکان خروج از ارزیابی‌های فیزیکی و مکانیکی و استقرار نظام واحد، مکانیزه و هوشمند را به جهت نارسایی‌های زیرساختی متعدد، میسر نساخته است. از این‌رو سیستم سنتی ارزیابی‌ها همچنان بر سازمان شهرداری تهران حاکمیت دارد. یکی از علت‌های اساسی این عدم مؤفقیت، فقدان نظام برنامه‌ای و اجرایی یکپارچه و کارآمد و نظام رایانه‌ای (سخت‌افزاری و نرم‌افزاری) لازم می‌باشد.

گذشته از ارزیابی‌های مذکور، شهرداری تهران به نظرسنجی از کارکنان و شهروندان درباره عملکرد بخش‌های مختلف سازمانی خود می‌پردازد. استقرار نظام پیشنهادها و تأثیر آن در ارتقاء اداری و حقوقی کارکنان، یکی از روش‌های مشارکت در بهبود امور سازمانی این سازمان است. این سازمان علاوه بر نظرسنجی مستقیم از شهروندان توسط واحدهای ستادی و اجرایی، از طریق فضای مجازی نیز به این امر اقدام می‌نماید. برخی از این امکانات که در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران در دسترس می‌باشند به قرار زیر است:

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص مرکز

نظارت همگانی (۱۸۸۸)،

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص مرکز

سامانه مدیریت شهری (۱۳۷)

- سامانه نظرسنجی از شهروندان در خصوص خدمات شهری،

- سامانه اولویت‌سنجی، نیازسنجی و خدمات الکترونیک شهر مجازی تهران (<http://www.tehran.ir>).

۳-۵- چاپ و انتشار نتایج ارزیابی عملکرد

انتشار نتایج ارزیابی عملکرد برنامه‌های راهبردی، عملیاتی و بودجه جهت اطلاع شهروندان و کلیه ذی‌نفعان ضروری است. این موارد باید به ساده‌ترین، شفاف‌ترین، عمومی‌ترین و راحت‌ترین شیوه دستیابی، انتقال و ادراک صورت پذیرد. این اقدام، مرحله و سطحی از پاسخ‌گویی به شهروندان است. "شفافیت یا همان پاسخ‌گویی در مدیریت هزینه‌های عمومی یک شهر برخوردار از حکمروایی خوب شهری، مستلزم وجود شرایط زیر است:

الف- یک بودجه جامع و فرآیند بودجه‌ای مشورتی،

ب- شفافیت در استفاده از هزینه‌های عمومی شهر،

ج- رقابتی‌بودن مناقصات دولت محلی،

د- حسابرسی بیرونی مستقل.

انتشار نتایج ارزیابی عملکرد برنامه‌های راهبردی، عملیاتی و بودجه در شهرداری تهران از سال ۱۳۸۶ آغاز شده است. صورت‌های مالی سال‌های ۱۳۸۶ الی ۱۳۸۹، ترازنامه سال ۱۳۸۷، و گزارش‌های تحلیلی صورت‌های مالی میان‌دوره‌ای سال‌های ۱۳۸۸ الی ۱۳۹۱ از گزارش‌هایی هستند که در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران در دسترس می‌باشند. اما آن سطح از اطلاعات و آن روش نمی‌تواند در اطلاع‌رسانی و مشارکت‌پذیری شهروندان و ذی‌نفعان تهرانی در عملکرد بودجه‌ای شهرداری تهران تأثیر به‌سزایی داشته باشد. آن اطلاعات باید به‌صورت تفصیلی، ساده، شفاف و مستمر و به طرق مختلف، از جمله روزنامه‌ها

و نشریات دوره‌ای محلی منتشر شوند. انتشار نتایج بررسی گزارش‌های سالانه تفریغ بودجه شهرداری در شورای اسلامی شهر تهران می‌تواند اقدام بدیلی در این خصوص باشد.

در سال‌های اخیر بخشی از نتایج ارزیابی عملکرد برنامه‌ای شهرداری تهران در دسترس کارکنان آن سازمان قرار گرفته است. گزارش کنترل و ارزیابی ۱۵۰ پروژه منتخب شهر تهران تا پایان مهرماه سال ۱۳۹۱ از آن جمله است. وضعیت انحراف پیشرفت فیزیکی به تفکیک مناطق و معاونت‌ها، وضعیت انحراف پروژه‌های شاخص به تفکیک حوزه‌های مأموریت، وضعیت پیشرفت پروژه‌ها به تفکیک برنامه، و وضعیت پروژه‌ها به تفکیک اعتبارات مصوب از شاخص‌ها و خروجی‌های این گزارش می‌باشد. علاوه بر اطلاع‌رسانی‌های درون‌سازمانی مذکور، آمارنامه شهرداری تهران در سال ۱۳۸۹ (سالنامه آماری شهرداری تهران) از طریق درگاه اینترنتی (پرتال) سازمانی مربوط در اختیار شهروندان قرار گرفته است. اما این گزارش شامل اطلاعاتی مانند عناوین، حجم، تاریخ شروع و پایان، و شرح مختصر عملکردها است و فاقد هر گونه ارزیابی و مقایسه برنامه‌ای می‌باشد.

۳-۳-۶- ساز و کار مطلوب استخدام نیروی انسانی و شایسته‌سالاری

نیروی انسانی، مهمترین منبع و عامل توسعه محسوب می‌شود. اما به‌واقع ایفای این نقش بطور تجربیدی و بدون توجه به شایستگی، کارآمدی، اثربخشی و بهره‌وری مطلوب آن میسر نیست. استخدام و بکارگیری نیروی انسانی مطلوب نیازمند سازوکار کارآمد ارزیابی و انتخاب آن نیروهاست. این سازوکار باید در یک شرایط رقابتی به انجام برسد. شایستگی‌ها و سازوکارهای سنجش و انتخاب نیروی انسانی باید مبتنی بر شاخص‌های قابل تشخیص، فرایندی و

مراحل کنترلی مضاعف باشد. نیروهای پذیرفته‌شده و بکارگرفته‌شده نیز باید در بدو و در حین خدمت، مشمول آموزش‌های مستمر و ظرفیت‌ساز و بهنگام‌ساز باشند. شایستگی‌ها در طول خدمت نیز باید به‌طور مستمر و منظم مورد ارزیابی قرارگیرد و و نتایج آن علاوه بر زمینه‌سازی نظام تنبیه و پاداش، در برنامه‌ریزی آموزشی نیز بکار گرفته شوند. همچنین، نتایج ارزیابی‌ها و اقدامات مذکور باید به نحو شفاف و مقتضی منتشر و به اطلاع سازمان و احتمالاً سایر ذی‌نفعان برسد.

شایسته‌سالاری، به‌خصوص در ترفیع یا انتصاب به مشاغل مدیریتی با توجه به اهمیت و تأثیر غیر قابل انکار آن بر بقاء و توسعه شهرداری از سویی و حساسیت برانگیزی آن در بین کارکنان از سوی دیگر اهمیتی چند برابر می‌یابد. اهمیت و ضرورت تعیین اصول شایسته‌سالاری را در جهت استقرار نظام شایسته‌سالار، می‌توان در مزایایی که دارد جستجو نمود، که از جمله آنها افزایش اثربخشی فرد و سازمان، ارتقای رضایت شغلی، احساس تعلق کارکنان به سازمان، ایجاد انگیزه تلاش بیشتر، بهبود و ارتقای سطح عملکرد، شناخت و پرورش و بکارگیری درست استعدادها، بهره‌وری فرد، بهره‌وری سازمان و در نهایت بهره‌وری جامعه محلی می‌باشد. برای برخورداری از چنین مزایایی منطقی است که نظام شایسته‌سالاری در شهرداری نهادینه شود و در تمامی مراحل فرآیند مدیریت نیروی انسانی، شایسته‌گزینی، شایسته‌پروری و شایسته‌پردازی به‌طور کامل در جهت تحقق اهداف فردی و سازمانی در سطح خرد و اهداف انسانی و اجتماعی در سطح کلان بکار گرفته شود.

رویکردهای تحول اداری اعم از اصلاحات ساختاری، توسعه سهم فناوری‌های نوین، تحول در فرایندها و روش‌های انجام کار و ضرورت بهسازی نیروی انسانی از جمله مواردی است که کمیت و

کیفیت منابع انسانی شهرداری را طی چند سال اخیر دچار دگرگونی کرده است. تا سال ۱۳۸۹ تعداد کارکنان دیپلم و زیر دیپلم شهرداری تهران به ترتیب ۱۰ و ۸ درصد کاهش و تعداد کارکنان فوق لیسانس و دکترا به ترتیب ۱۳ و ۶ درصد افزایش داشته است. این تغییرات به معنای تداوم روند ارتقای کیفی نیروی انسانی در شهرداری تهران طی سال‌های اخیر می‌باشد. این سازمان در بخشی از اهداف توسعه شهرداری الکترونیک، شایسته‌سالاری را مد نظر قرار داد و در این خصوص سامانه‌های شناسایی مدیران شهری، سامانه ارزشیابی مدیران شهرداری، سامانه‌های ارزشیابی کارکنان رسمی و قراردادی شهرداری را راه اندازی نموده است. به رغم این، این زیرساخت‌های سخت‌افزاری از حیث نرم‌افزاری و اثربخشی، در تحول روش و فرایند سنتی کارگزینی کارکنان شهرداری تهران دچار چالش‌های ساختاری و عملکردی فراوانی می‌باشد. برخی اهداف اداره کل ارزشیابی و کارگزینی مدیران به قرار زیر تعیین شده است:

- ایجاد انگیزه در کارکنان سطوح پایین‌تر شهرداری و رقابت در بالا،
 - استقرار نظام شایسته‌یابی، شایسته‌گزینی، شایسته‌پروری و شایسته‌سالاری،
 - تحول در فرایند انتخاب مدیران در راستای تقویت نهاد مدیریتی شهرداری تهران،
 - ایجاد فرصت برابر برای ارائه توانمندی و قابلیت‌ها،
 - شناسایی کارشناسان شایسته از طریق مدل کارآمدی،
 - ایجاد انگیزه در کارکنان به منظور ارتقاء،
 - استقلال شهرداری تهران در جهت تأمین مدیران لایق،
 - ارائه الگوی مناسب در راستای تحقق مدل تعالی.
- بر اساس مصوبه برنامه پنج‌ساله اول شهرداری تهران (۹۳-۱۳۸۹) که در سال ۱۳۸۸ از سوی شورای

اسلامی شهر تهران ابلاغ شد، معاونت مالی و اداری شهرداری تهران بر اساس اجزای ۵، ۶ و ۷ بند ۱۹ راهبرد ۱۷ مصوبه مذکور، مکلف به تدوین سند راهبردی توسعه منابع انسانی و تهیه تراز سالیانه نیروی انسانی، ارتقای سطح علمی کارکنان رسمی و متوسط سطح تحصیلات تا مقطع کاردانی می‌باشد.

۳-۳-۷- ارزیابی و انتشار مستمر وضعیت بودجه‌ها، مناقصه‌ها، قراردادها و حساب‌ها

در مدیریت عملکرد بودجه و هزینه بهینه منابع، علاوه بر ارزیابی و انتشار مستمر وضعیت هزینه‌کرد منابع، باید سازوکارهای برگزاری مناقصه‌ها و انتخاب مجریان فعالیت‌ها و پروژه‌ها، ویژگی‌های فنی و حقوقی قراردادها و موجودی حساب‌ها به‌طور مستمر مورد ارزیابی قرار گیرد و منتشر شود.

گذشته از وضعیت کلی عملکرد بودجه‌ای که قبلاً به آن پرداخته شد، گزارشی از وضعیت مناقصه‌ها، قراردادها و حساب‌های شهرداری تهران منتشر نشده است. شورای بازنگری، اصلاح و هماهنگی نظامات برنامه‌ریزی و اجرایی شهرداری تهران که در راستای تحقق بندهای ۸ و ۳۰ ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی شهر و انتخاب شهرداران تشکیل شد، از سال ۱۳۸۹ آیین‌نامه‌ای تحت عنوان آیین‌نامه اجرایی تبصره ۲۶ بودجه مصوب سال ۱۳۸۹ را تصویب نمود که بر اساس آن معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهری شهرداری تهران موظف به ارائه گزارش‌های ۶ ماهه از اعتبارات و بودجه تخصیص یافته به تفکیک واحدهای اجرایی شده است.

۳-۳-۸- رسیدگی به شکایات مردمی

تأکید بر مشتری‌محوری و تأمین خدمات شهروندان به‌مثابه مشتریان دولت محلی، موجب افزایش پاسخ‌گویی دولت محلی و سیاست‌زدایی از انجام

خدمات شهری می‌گردد. بهبود عملکرد سازمان‌ها و کارکنان آن‌ها علاوه بر ارزیابی‌های رسمی باید با رسیدگی به شکایات مردمی نیز انجام پذیرد. این امر باید با سازوکارها و ابزارهای کارآمد و به‌طور منظم صورت پذیرد و نتایج آن به اطلاع شهروندان برسد. پیاده‌سازی فرآیند رسیدگی به شکایات در یک حکمروایی خوب شهری می‌تواند:

- فرآیندی باز و پاسخ‌گو برای رسیدگی به شکایت در اختیار شاکی قرار دهد،
- توانایی سازمان در رفع نارضایتی را به شیوه‌ای یکنواخت، نظام‌مند و پاسخ‌گو افزایش دهد،
- توانایی سازمان در شناسایی روند شکایت، رفع علل نارضایتی و بهبود عملیات سازمان را افزایش بخشد،
- سازمان را در ایجاد رویکرد مشتری‌مداری برای رفع شکایات و تشویق کارکنان در بهبود مهارت‌های کاری‌شان با مشتریان یاری دهد،
- مبانی بازنگری و تحلیل مستمر فرایند رسیدگی به شکایات، رفع شکایات و بهبود انجام شده در فرایند را فراهم آورد.

این اقدام علاوه بر واحدهای نظارتی مختلف مانند اداره حراست و بازرسی، هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری، و مراجع قضایی، با استفاده از سامانه‌های ۱۳۷ و ۱۸۸۸ شهرداری تهران امکان‌پذیر می‌باشد. در سال ۱۳۸۹ حدود ۱۹۰۱ فقره شکایت در شهرداری تهران واصل شده است. در حال حاضر مرکز نظارت همگانی شهرداری تهران (۱۸۸۸) که در ابتدای سال ۱۳۸۵ راه‌اندازی شد به عنوان جبهه اصلی مدیریت ارتباط شهرداری تهران با شهروندان و اخذ و رسیدگی و پاسخ‌گویی شکایات، نظرات، نیازها و خواسته‌های آنان تعریف شده است. همچنین برای اولین بار تلفن خدماتی ۱۳۷ به عنوان پل ارتباط بین مردم و شهرداری و با هدف دریافت پیام شهروندان در خصوص مسائل شهری در سال ۱۳۷۹ به‌صورت یک

صندوق صوتی پیام‌گیر ایجاد گردید.

مرکز مذکور در بدو تأسیس، در شبانه‌روز و به‌صورت سیستم گویا مبادرت به ضبط تماس و درخواست‌های شهروندان می‌نمود و پیام‌های این سامانه در ساعات اداری برای پیگیری به شهرداری‌های مناطق شهر تهران ابلاغ می‌گردید. در مهرماه سال ۱۳۸۱ مرکز ارتباطات مردمی که زیر نظر اداره کل روابط عمومی و بین‌الملل شهرداری تهران اداره می‌شد، جایگزین سیستم پیام‌گیر شهر گردید که این مرکز در سوم دی ماه سال ۱۳۸۴ باتوجه به گسترش درخواست‌های مردمی، با بکارگیری دانش و فناوری اطلاعات، جایگزین روش قبلی شد و به تدریج از مرکز ارتباطات مردمی به مرکز هدایت و کنترل، ساماندهی و رسیدگی به معضلات شهری، شناخت مشکلات شهری و پل ارتباطی بین شهروندان و شهرداری تحت عنوان مرکز سامانه مدیریت شهری ۱۳۷ ارتقا یافت. این سامانه، اصول شهروندمداری، محله‌گرایی، مشارکت مردمی، رفع فوری مشکلات شهری و پاسخ‌گویی به مشکلات شبانه‌روزی بدون وقفه را سرلوحه گسترش فعالیت‌های خود معرفی نمود تا با شعار سرعت، دقت و صحت، نیاز شهروندان را با مشارکت آنان به انجام برساند. دسترسی به این سامانه‌ها برای شهروندان در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران فراهم آمده است (<http://www.tehran.ir>).

۳-۹- مبارزه با فساد اداری

مبارزه با فساد اداری بسترهای امنیتی لازم برای جلب اعتماد و مشارکت بخش خصوصی و مدنی برای مشارکت را موجب می‌شود. موضوع فساد در الزامات مدیریتی حکمروایی خوب شهری از جنبه منافع عمومی مورد مذاقه قرار می‌گیرد. بر این اساس هر اقدامی که توسط کارگزار سازمانی صورت بگیرد و به

منافع عمومی زیان رساند، رفتار فساد آلود است. از این رو شاخص رفتار فساد آلود، مغایرت آن با منفعت عمومی خواهد بود. در شرایط و جوامع مختلف، فساد دارای اشکال متفاوت است. برای مثال؛ اعمال تبعیض برای دوستان و خویشاوندان، فروش سمت‌های دولتی بدون رعایت اصول و مقررات، استفاده از دفتر کار دولتی، فروش وقت اداری برای کار دوم، افشای اطلاعات رسمی و محرمانه، استفاده از دارایی‌ها و تجهیزات دولتی برای فعالیت‌های غیر اداری، ایجاد موانعی برای افزایش کارایی در کارها، اعمال نفوذ برای کسب مقام و موقعیت که طبق روال قانونی اشخاص دیگری واجد شرایط مناسب‌تر برای احراز آن هستند، و مانند آنها برخی شکل‌های فساد هستند که در جوامع گوناگون در اندازه‌های مختلف ممکن است رخ دهد.

البته فساد اداری ممکن است در انتهای طیف اجرایی مدیریت عمومی روی دهد، بدون این که لزوماً بخشی از نظام سیاسی باشد یا پیامدهای سیاسی داشته باشد. این نوع فساد که شامل سوء استفاده مادی است و موجب زیان به منافع عمومی خواهد بود و بیشتر به شکل رانت‌جویی و رانت فروشی می‌باشد، توسط افرادی شکل می‌گیرد که بطور رسمی یا قراردادی در استخدام ادارات، مؤسسات، نهادها و شرکت‌های دولتی هستند.

فساد اداری در شهرداری تهران از طریق مراجع سازمانی و فراسازمانی‌ای مانند کمیته رسیدگی به تخلفات اداری، بازرسی، حراست و سازمان حسابرسی انجام می‌پذیرد. اقدامات پیشگیری فراوانی نیز در این راستا صورت گرفته است. اما گزارشات مشخص و مستمر و منظمی در این خصوص منتشر نمی‌شود. انتخاب شهرداری تهران به عنوان یکی از ۵ سازمان برتر کشور در حوزه سلامت اداری و مقابله با فساد در نمایشگاه ملی ارتقای سلامت اداری در سال ۱۳۸۹ بر

توفیق این سازمان در این زمینه دلالت دارد. امور حسابرسی شهرداری تهران توسط اداره کل حسابرسی شهرداری تهران مدیریت می‌شود. این مدیریت علاوه بر همکاری با حسابرسان مستقل و منتخب شورای اسلامی شهر، به منظور بهبود امور حسابداری شهرداری تهران تلاش می‌کند. علاوه بر این، شهرداری تهران از طریق هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری به برخی تخلفات مربوط رسیدگی می‌کند. هرگونه اعمال، رفتار و گفتاری که حیثیت و موقعیت اداری کارمند را خدشه‌دار نماید و موجبات نقض حقوق اشخاص، اعم از حقیقی و حقوقی و همچنین قوانین و مقررات را فراهم آورد و به موجب قانون رسیدگی به تخلفات اداری برای آن مجازات اداری در نظر گرفته شده باد، تخلف اداری نامیده می‌شود. دفتر هماهنگی و نظارت بر هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری شهرداری تهران، نقش هماهنگی و نظارت بر عملکرد آن هیئت‌ها را بر عهده دارد و گزارش عملکرد آن‌ها را به هیئت عالی نظارت ارسال می‌نماید. در ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات اداری، این تخلفات در ۳۸ بند احصاء شده‌اند که برخی از آنها به قرار زیرند:

- داشتن شغل دولتی دیگر، به‌استثناء سمت‌های آموزشی و تحقیقاتی،
- هر نوع استفاده غیرمجاز از شئون یا موقعیت شغلی و امکانات و اموال دولتی،
- جعل یا مخدوش نمودن و دست‌بردن در اسناد و اوراق رسمی یا دولتی،
- غیبت غیرموجه به‌صورت مستمر متوالی یا متناوب،
- سوء استفاده از مقام و یا موقعیت اداری،
- توقیف، اختفاء، بازرسی یا بازکردن پاکت‌ها و محصولات پستی یا معدوم کردن آن‌ها و استراق سمع بدون مجوز قانونی،
- کارشکنی و شایعه‌پراکنی، وادار ساختن یا تحریک

۳-۴- آسیب‌شناسی مدیریتی حوزه شهرسازی و معماری

۳-۴-۱- طرح‌های توسعه شهری تهران

الف- چشم‌انداز و جهت‌گیری‌های راهبردی تهران در افق ۱۴۰۴:

این سند توسط شورای اسلامی شهر تهران تهیه شد و به تصویب رسیده است. در سند چشم‌انداز و جهت‌گیری‌های راهبردی تهران در افق ۱۴۰۴ آمده است؛ "چشم‌انداز تهران سندی است راهبردی که سیمای مطلوب و مقدور تهران در سال ۱۴۰۴ را با نگرش به چشم‌انداز بیست‌ساله کشور ترسیم می‌کند. با مطالعه این سند، ذی‌نفعان تهران، به خصوص شهروندان فرهیخته تهرانی، تصویری روشن و الهام‌بخش از تهران ۱۴۰۴ به دست آورده و می‌توانند نقش ویژه خود را در تحقق آن تعیین نمایند. چشم‌انداز شهر تهران بیانگر هویت و جایگاه مطلوب و نقش‌ها، کارکردها و خصوصیات برتری است که تهران در بیست سال آینده به یک جهان‌شهر مطرح در منطقه و دنیای اسلام تبدیل خواهد شد."

این سند به ۷ هدف چشم‌اندازی تهران (دست‌یابی به جایگاه اول صنعت فرهنگی در جهان اسلام، اختصاص بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی تهران به فعالیت‌های دانش‌بر و تحکیم زیرساخت‌های اقتصاد دانش‌بنیان، جای‌گرفتن در فهرست ۵۰ شهر برتر دنیا از منظر شاخص کیفیت زندگی، رساندن سرعت متوسط حرکت خودروها به ۴۰ کیلومتر در ساعت، کاهش آلودگی هوا تا سطح استانداردهای جهانی، حضور در جمع ۳ شهر برتر منطقه آسیای جنوب غربی از منظر زیرساخت‌های ICT) و ۱۴ عنوان جهت‌گیری‌های راهبردی تهران در افق ۱۴۰۴ و به درج چشم‌اندازها و جهت‌گیری‌های راهبردهای بخشی تهران در ۱۴۰۴ در ذیل ۸ محور (بخش) اقتصاد شهری، زیرساخت‌های شهری، مدیریت شهری، امنیت شهری، حمل و نقل، محیط زیست، معماری و بافت شهری و

دیگران به کارشکنی یا کم‌کاری و ایراد خسارت به اموال دولتی و اعمال فشارهای فردی برای تحصیل مقاصد غیرقانونی.

یکی از اقدامات گسترده شهرداری تهران که تأثیر ابزاری در کاهش امکان ارتکاب مفاسد اداری دارد، سیاست شهرداری الکترونیکی و ارائه خدمات اینترنتی است. برخی از مهمترین این امکانات که در درگاه اینترنتی (پرتال) شهرداری تهران در دسترس شهروندان می‌باشد عبارتند از:

- سامانه استعلام طرح تفصیلی،
- سامانه استعلام پروانه و گواهی شهرسازی،
- سامانه مشاهده و پیگیری وضعیت پرونده شهرسازی،
- سامانه استعلام پرونده ماده صد،
- سامانه امور مهندسين ناظر،
- سامانه قیمت منطقه‌ای املاک،
- سامانه پرداخت عوارض خودرو،
- سامانه پرداخت عوارض موتور سیکلت،
- سامانه استعلام لحظه‌ای قبض‌های درآمدی،
- سامانه قوانین و مقررات،
- سامانه پاسخ‌گویی اداره کل حقوقی،
- سامانه اطلاع‌رسانی مناقصات شهرداری تهران.

۳-۳-۱۰- اعلام دارایی و میزان درآمد مقامات محلی

اعلام دارایی و میزان درآمد مقامات محلی در بدو مسئولیت و اختیار و بررسی و اعلام نتیجه آن به‌صورت دوره‌ای در طول خدمت، برای پیشگیری از فساد و کسب اعتماد و مشارکت بخش خصوصی و مدنی، می‌تواند بسیار مؤثر باشد. این اقدام در شهرداری تهران انجام نشده است. مناسب است که این اقدام حداقل با اعلام به شورای اسلامی شهر تهران انجام پذیرد.

فرهنگی- اجتماعی پرداخته است. سند مذکور در وضع موجود می‌تواند سند چشم‌انداز، مأموریت و راهبردهای کلان توسعه بلندمدت شهر تهران (برنامه راهبردی شهر تهران) محسوب گردد.

ب- طرح راهبردی- ساختاری (جامع) توسعه و عمران شهر تهران:

پس از آشکار شدن و کنار گذاشتگی الگوی جامع طرح‌های توسعه شهری در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰م، الگوی برنامه‌ریزی ساختاری در انگلستان و کشورهای وابسته به آن و الگوی برنامه‌ریزی راهبردی در آمریکا و کشورهای وابسته با آن رواج یافت و جایگزین شیوه‌ها و الگوهای جامع و متمرکز گردید. با ناکارایی طرح‌های جامع توسعه شهری در ایران و تشدید انتقادهای وارده بر آنها در دهه ۱۳۵۰ ه.ش به بعد، الگوی برنامه‌ریزی راهبردی- ساختاری در تهیه طرح‌های توسعه شهری ایران نیز مورد توجه قرار گرفت و مبنای تهیه طرح جامع جدید شهر تهران (۱۳۸۵) نیز قرار گرفته است.

از حیث روش‌شناسی، الگوی برنامه‌ریزی راهبردی- ساختاری، با ابتدا بر نظریه «سیستم‌ها»، «عدم قطعیت»، «تئوری تصمیم» و غیره، در مقابل اصل جامعیت موضوعی، مکانی و زمانی، گروه‌های ذی‌نفع و راه حل طرح‌های جامع سنتی قرار دارد و با انسان محوری، بر مشارکت مردمی و خرد جمعی و بهره‌مندی از دانش، نوآوری، انعطاف‌پذیری و تصمیم آزاد تأکید دارد. براساس این الگو، طرح‌های شهری، در واقع به عنوان نوعی «تصمیم» تلقی می‌شوند و فرآیند تصمیم‌سازی در توسعه و عمران شهرها حاصل فرآیندی است که مشتمل بر «هدف- تحلیل- سیاست» است. علاوه براین، در این الگوی برنامه‌ریزی، به جای نظام تصمیم‌گیری خطی «از بالا به پایین»، نظام فرآیندی «پایین- بالا- پایین» مد نظر قرار گرفته است. در واقع در برنامه‌ریزی راهبردی- ساختاری، بین دو حوزه و جریان «تصمیم‌سازی» و «تصمیم‌گیری»،

پیوند نظام‌وار (سیستماتیک) برقرار می‌گردد. طرح راهبردی- ساختاری (جامع) توسعه و عمران شهر تهران (۱۳۸۵) به جهت فقدان سند چشم‌انداز و استراتژیک توسعه بلندمدت شهر تهران در زمان تهیه آن، به تدوین چشم‌انداز و راهبردهای توسعه شهر تهران، علاوه بر چشم‌انداز و راهبردهای موضوعی توسعه فضایی شهر تهران نیز پرداخته است. بررسی تطبیقی چشم‌انداز و راهبردهای طرح مذکور با «سند چشم‌انداز و جهت‌گیری‌های راهبردی تهران در افق ۱۴۰۴» نشانگر سنخیت و عدم مغایرت جدی دو سند مذکور از این حیث است. در هر حال طرح جامع جدید شهر تهران اگرچه از جامعیت مطالعاتی نسبی برخوردار بوده و در خصوص توسعه اغلب بخش‌ها و موضوعات شهری به ارائه راهبرد پرداخته است، اما سند توسعه جامع شهر تهران نیست. این سند گذشته از مسائل روش‌شناختی و فنی طرح‌های مشابه قبلی، همچنان یک سند راهبردی- ساختاری توسعه موضوعی فضایی-کالبدی شهر تهران است.

ج- طرح تفصیلی:

طبق قانون تغییر نام وزارت آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی و تعیین وظایف آن، طرح تفصیلی طرحی است که براساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمین‌های شهری در سطح محلات مختلف شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها و وضع دقیق و تفصیلی شبکه عبور و مرور و میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی در واحدهای شهری و اولویت‌های مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری و موقعیت کلیه عوامل مختلف شهری در آن تعیین می‌شود و نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی تهیه و تنظیم می‌گردد.

د- برنامه‌ها و طرح‌های موضوعی و موضعی:

برنامه‌ها و طرح‌های موضوعی و موضعی در طرح جامع جدید شهر تهران به عنوان سطح دیگری از اسناد توسعه شهری تهران مطرح شده‌اند و به عنوان ضمیمه شماره یک سند اصلی طرح مذکور آمده‌اند. بر این اساس، این برنامه‌ها و طرح‌ها پس از طرح‌های جامع (سطح اول) و طرح‌های تفصیلی (سطح دوم) به عنوان اسناد پایه‌ای و مبنا برای ساماندهی توسعه و عمران شهری، برنامه عملیاتی (سطح سوم) آن طرح‌ها محسوب می‌گردند و کلیه زمینه‌ها (موضوعات) و محدوده‌های (موضع‌های) نیازمند مطالعه، برنامه‌ریزی و مداخله هماهنگ را در بر می‌گیرند. بنابراین این برنامه‌ها و طرح‌ها می‌توانند بخشی از محتوای اصلی برنامه‌نوسازی، عمران و اصلاحات شهری (برنامه اجرایی پنج ساله) و برنامه اجرایی کوتاه مدت یکساله (بودجه) توسعه شهری تهران را در بر بگیرند.

بنابراین امروزه شهر تهران از طرح جامع و تفصیلی ملاک عملی برخوردار است که توسط نهاد مشترک وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری تهران تهیه شد و به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. به اعتقاد کارشناسان مربوط، اگرچه این طرح‌ها از نارسایی‌هایی مانند عدم سازوکار گسترده مشارکتی در تهیه و فقدان رویکرد و مطالعات لازم منطقه‌ای برخوردارند، اما سطحی از توسعه رویه‌ای و محتوایی تهیه طرح‌های توسعه شهری کشور در آنها اتفاق افتاده است. گذشته از مباحث تخصصی مربوط، این طرح‌ها در اجرا با آسیب‌های متعددی مواجه می‌باشند که برخی از آنها عبارتند از:

۱- عدم تداوم فعالیت نهاد مشترک تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی برای بازنگری، بهنگام‌سازی و کارآمدی مستمر این طرح‌ها بر خلاف تفاهم‌نامه مشترک فی‌مابین وزارت مذکور و شهرداری تهران به جهت حاکمیت نگرش‌های بخشی و دخالت واضع

سیاسی در تعامل آن دو دستگاه،

۲- عدم تهیه به موقع اسناد مکمل طرح‌های جامع و تفصیلی (طرح‌های موضوعی و موضعی)،

۳- عدم ظرفیت دانشی، مهارتی و ابزاری شهرداری مناطق در پیاده‌سازی برنامه (جدول) تأمین خدمات سطوح مختلف فضایی در پهنه‌های خدمات محله، ناحیه، منطقه، حوزه، شهر و فراشهر،

۴- عدم ضوابط و دستورالعمل‌های اجرایی مکانیابی فعالیت‌ها و مشاغل در کاربری‌های مربوط،

۵- وجود رویکرد درآمدافزایی شهرداری و امکان اعمال و توجیه سلاقی مدیریتی و به اصطلاح کارشناسی،

۶- امکان توافق و فروش تراکم و تغییر کاربری، خصوصاً در پهنه مختلط مسکونی و کار و فعالیت،

۷- امکان نگاه ابزاری به تخلفات ساختمانی و کمیسیون ماده صد برای کسب درآمد از محل آرای قطعی،

۸- امکان مداخله نمایندگان شهرداری در صدور آرای کمیسیون‌های ماده صد بر خلاف قانون،

۹- امکان توافق برخی شهرداری‌های مناطق بر روی آرای قطعی قلع و رفع تخلف و اخذ به اصطلاح درآمد،

۱۰- امکان بورس‌بازی زمین و مسکن و ترویج فرهنگ تخلف ساختمانی در بین شهرداری، مالکین، سرمایه‌گذاران، و دلالان.

۳-۴-۲- رسیدگی به تخلفات ساختمانی

تخلفات ساختمانی در شهر و حریم آن را می‌توان اقداماتی در ساختمان‌سازی و استفاده از ساختمان اطلاق نمود که فاقد مجوز (پروانه)، عدم رعایت قوانین و مقررات در صدور پروانه، و یا دارای مغایرت با مجوز صادرشده از سوی شهرداری و یا سایر مراجع ذیربط باشد. تخلف تغییر کاربری زمین نیز به تغییر نوع استفاده مصوب و مجاز زمین و ساختمان، بدون اخذ موافقت کمیسیون موضوع ماده پنج قانون شورای عالی

شهرداری و معماری ایران و یا سایر مراجع قانونی مربوط اطلاق می‌شود. بر اساس ماده پنج قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، "بررسی و تصویب طرح‌های تفصیلی شهری و تغییرات آنها در هر استان، به وسیله کمیسیون به ریاست استاندار (و در غیاب وی، معاون عمرانی استاندار) و با عضویت شهردار و نمایندگان وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی و همچنین رئیس شورای اسلامی شهر ذی‌ربط و نماینده سازمان نظام مهندسی استان (با تخصص معماری و شهرسازی) بدون حق رأی انجام می‌شود.

بر اساس ماده صد قانون شهرداری، مالکین اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان، از شهرداری، پروانه اخذ نمایند. شهرداری می‌تواند از عملیات ساختمانی ساختمان‌های بدون پروانه یا مخالف مفاد پروانه، به وسیله مأمورین خود، اعم از آن‌که ساختمان در زمین محصور یا غیرمحصور واقع باشد، جلوگیری نماید. طبق تبصره ۱ این قانون، در

موارد مذکور فوق، که از لحاظ اصول شهرسازی یا فنی یا بهداشتی، قلع تأسیسات و بناهای خلاف مشخصات مندرج در پروانه ضرورت داشته باشد، یا بدون پروانه شهرداری، ساختمان احداث یا شروع به احداث شده باشد، به تقاضای شهرداری، موضوع در کمیسیون‌هایی مرکب از نماینده وزارت کشور به انتخاب وزیر کشور و یکی از قضات دادگستری به انتخاب وزیر دادگستری و یکی از اعضای انجمن شهر به انتخاب شورای اسلامی شهر مطرح و بررسی می‌شود.

طبق ماده ۳۴ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان، شهرداری‌ها و سایر مراجع صدور پروانه و کنترل و نظارت بر اجرای ساختمان و امور شهرسازی، مجریان ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی، صاحبان حرفه‌های مهندسی ساختمان و شهرسازی و مالکان و کارفرمایان در شهرها، شهرک‌ها و شهرستان‌ها و سایر نقاط واقع در حوزه شمول مقررات ملی ساختمان و ضوابط و مقررات شهرسازی، مکلفند مقررات ملی ساختمان را رعایت نمایند. عدم رعایت مقررات یادشده و ضوابط و مقررات شهرسازی، تخلف از این قانون محسوب می‌شود.

جدول ۶: انواع تخلفات مورد رسیدگی در کمیسیون‌های ماده صد قانون شهرداری

کد خلاف	شرح خلاف
۱	بنای مسکونی در حد تراکم در کاربری مربوطه (بنای خلاف در حد تراکم مجاز)
۲	بنای مسکونی مازاد بر تراکم در کاربری مربوطه (بنای خلاف مازاد بر تراکم)
۳	بنای غیرمسکونی مازاد بر تراکم در کاربری مربوطه (تجاری، اداری، صنعتی)
۴	بنای غیر مسکونی در حد تراکم در کاربری مربوطه (در حد تراکم مجاز)
۵	بنای مسکونی غیرمجاز در کاربری مغایر
۶	بنای غیرمسکونی غیرمجاز در کاربری مغایر (تغییر کاربری)
۷	بنای بدون مجوز مبتنی بر کاربری مصوب در حریم شهر (احداث بنای ممنوعه)
۸	بنای بدون مجوز مغایر با کاربری مصوب در حریم شهر (احداث بنای ممنوعه)
۹	بنای احداث شده در محدوده ۲۵ ساله آزاد نشده
۱۰	پارکینگ کسر شده
۱۱	اصلاحی و پخ و طرح رعایت نشده
۱۲	سایر موارد (عدم رعایت سایر ضوابط شهرسازی)

همچنین بر اساس تبصره ۲ بند ۳ ماده ۹۹ قانون شهرداری، به منظور جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز در خارج از حریم مصوب شهرها و نحوه رسیدگی به موارد تخلف، کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارت کشور، قوه قضائیه و وزارت مسکن و شهرسازی در استانداری‌ها تشکیل می‌شود. این کمیسیون حسب مورد و با توجه به طرح جامع (چنانچه طرح جامع به تصویب نرسیده باشد، با رعایت ماده ۴ آیین‌نامه احداث بنا در خارج از محدوده قانونی و حریم شهرها مصوب ۱۳۵۵) نسبت به صدور رأی قلع بنا یا جریمه اقدام می‌نماید. مراجع ذی‌ربط موظفند برای ساختمان‌هایی که طبق مقررات این قانون و نظر کمیسیون برای آنها جریمه تعیین و پرداخت گردیده، در صورت درخواست صاحبان آنها، برابر مقررات، گواهی پایان کار صادر نمایند.

از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۱، حدود ۱۱۳ هزار رأی از سوی کمیسیون‌های ماده صد شهر تهران صادر و جهت اجرا به شهرداری تهران ارجاع شد. این حجم آرای تخلفات ساختمانی کلانشهر تهران در دهه ۱۳۸۰ نشان دهنده وقوع حجم زیاد این نوع تخلفات از سوی نهادهای دولتی و مالکین خصوصی در این دهه است. مساحت تخلفات ساختمانی بررسی شده در این کمیسیون در سال ۱۳۸۰ حدود ۲۸۱۰۵۵۹ متر مربع و در سال ۱۳۸۷ حدود ۱۵۶۵۶۴۴ متر مربع بوده است. این در حالی است بخشی از تخلفات ساختمانی کلانشهر تهران در شهرداری‌های مناطق و بدون ارجاع به این کمیسیون‌ها مورد بررسی و حل و فصل قرار می‌گیرد.

بیشترین مساحت تخلفات صورت گرفته در این دوره مربوط به تخلف تغییر کاربری (۵۶/۹۸٪) بوده است. بعد از تخلف تغییر کاربری، بیشترین میزان تخلفات صورت گرفته در این دوره مربوط به تخلف احداث بنای مازاد بر تراکم بوده است. بطوری که این

نوع تخلف حدود ۲۳/۲۵٪ مجموع تخلفات بررسی شده در سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۷ را شامل می‌شود. احداث بنای خلاف در حد تراکم مجاز در این دوره سیر نزولی داشته و تنها در سال ۱۳۸۳ مساحت آن نسبت به سال ۱۳۸۴ حدود ۱۲/۲۶٪ افزایش یافته است. از کل مساحت تخلفات ساختمانی در این دوره، ۶۶۴۴۵۰ متر مربع مربوط به پارکینگ کسر شده (۲۶۵۷۸ واحد) می‌باشد. آمار تخلفات ساختمانی مورد بررسی در کمیسیون ماده صد قانون شهرداری در کلانشهر تهران در دهه ۱۳۸۰ نیز نشان دهنده تفاوت فاحش وقوع آن هم از حیث میزان و هم از حیث نوع در بین مناطق است. بطور مثال، بیشترین تخلف احداث بنای مازاد بر تراکم در کاربری مسکونی در این دوره در مناطق چهار و یک و کمترین میزان آن در مناطق مرکزی کلانشهر تهران گزارش شده است. در فاصله سال‌های ۱۳۷۶ الی ۱۳۸۷، به ازای هر پروانه ساختمانی صادر شده در کلانشهر تهران، حدود ۵/۳ مورد تخلف ساختمانی به ثبت رسیده است.

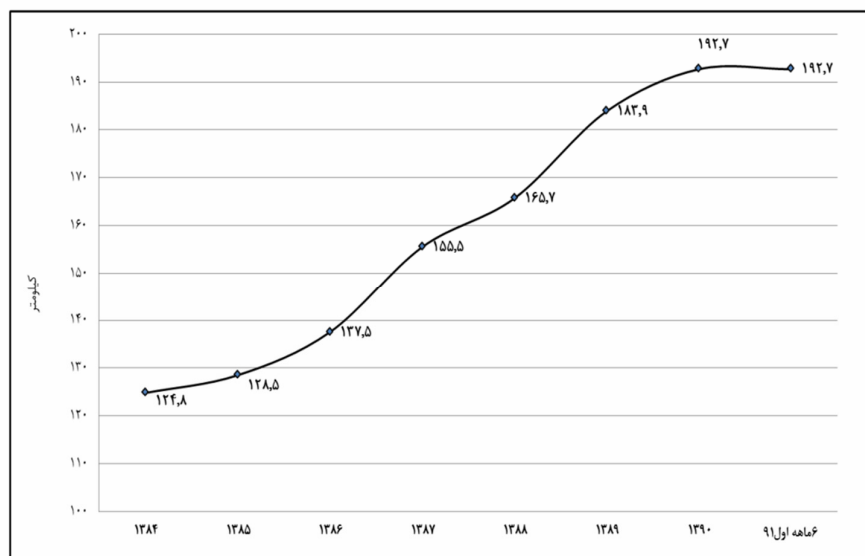
۳-۵- آسیب‌شناسی مدیریتی حوزه‌های عمرانی، حمل و

نقل و محیط زیست

حوزه فنی و عمرانی شهرداری تهران، بطور کلی به توسعه زیرساخت‌های شهر تهران، با تمرکز بر احداث معابر، ابنیه، شبکه هدایت و جمع‌آوری آبهای سطحی می‌پردازد. این حوزه فعالیت‌های زیادی را شهر تهران با انجام رسانده است که امکان شرح آنها در این نوشتار، لازم و ممکن نیست. اما بزرگترین آسیب ضمن وارده بر این مدیریت، رویکرد به اصطلاح مهندسی و فیزیکی آن به فعالیت‌های عمران شهری می‌توان اشاره نمود. در اغلب موارد، توجه لازم به ابعاد اجتماعی و فرهنگی و حتی زیست‌محیطی به عمل نمی‌آید. این نقیصه اساسی را به راحتی می‌توان در مداخلات آن حوزه در مسیرهای شهر تهران جهت

احداث فضاهای تفرجگاهی (بوستان) مشاهده نمود.

جدول ۷: شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی شامل کانال و لوله‌گذاری ۱۳۸۴-۱۳۹۱ (کیلومتر)



کاربری اراضی در یک منطقه را دستخوش تغییراتی نماید. این امر می‌تواند همراه با ایجاد زمینه رشد برای انواع خاصی از کاربری‌ها و از طرفی از بین بردن شرایط مطلوب برای توسعه بعضی کاربری‌های دیگر باشد و مشکلاتی را از جهت تعادل میان عرضه و تقاضا بوجود بیاورد. از طرف مقابل، همین تغییر و تحولات در نظام کاربری، می‌تواند تغییراتی را در الگوی برخی از سفرها بوجود آورده یا سبب تغییر طول، حذف یا ایجاد برخی از سفرها گردد. به علاوه این تغییرات ممکن است جذابیت برخی از شیوه‌های سفر را در مقایسه با برخی دیگر افزایش دهد که این امر خود همراه با تبعات مختلفی می‌باشد.

شهر تهران از حیث رفت و روب و نظافت، یکی از بهترین شهرهاست. از سوی دیگر، از حیث آلودگی هوا، فاضلاب و صدا، یکی از آلوده‌ترین شهرها می‌باشد. کاهش آلودگی‌های صوتی و هوای شهر تهران بدون توسعه حمل و نقل عمومی، فرهنگ‌سازی و مدیریت استفاده از اتومبیل‌های شخصی میسر نمی‌گردد.

بطور کلی در حوزه حمل و نقل و ترافیک نیز در سال‌های اخیر در شهر تهران از سوی شهرداری اقدامات متعدد و بعضاً جدیدی انجام پذیرفت. این فعالیت‌ها از گسترش و ساماندهی شبکه معابر، مترو، اتوبوس‌های تندرو، تاکسی و سایر موارد را شامل می‌شود. بی‌توجهی به عوارض حقوقی، اجتماعی و فرهنگی بزرگراه‌ها در پهنه‌های اشباع و کم‌توجهی به لزوم انطباق نظام کاربری زمین و سیستم حمل و نقل و شبکه معابر را می‌توان به عنوان مهمترین آسیب‌های فعالیت‌های حمل و نقلی شهر تهران برشمرد؛ تنوع سیستم‌های حمل و نقل در قسمت‌های مختلف به همراه قوانین و مقررات مختلفی که برای تردد انواع وسایل نقلیه در معابر گوناگون شهری اعمال می‌گردد، سبب تأثیرات متعدد و متنوعی بر نظام کاربری زمین می‌شود.

در بسیاری از موارد، تغییرات کوچک و بزرگ در سیستم‌های حمل و نقل در نقاط مختلف، تبعات اجتماعی و اقتصادی گوناگونی را به همراه دارد که این تبعات سبب افزایش یا کاهش مقبولیت برخی از کاربری‌های خاص می‌گردد و ممکن است الگوی

۴- خلاصه آسیب‌های مدیریتی شهرداری تهران

خلاصه آسیب‌های مدیریتی شهرداری تهران را که همراه با شناسایی و تحلیل وضعیت موجود حوزه برون و درون سازمانی آن در برخی شاخص‌های حکمرانی خوب شهری در این نوشتار آمده است را بطور اختصار می‌توان به قرار جدول زیر جمع‌بندی نمود:

۴-۱- خلاصه آسیب‌های مدیریتی حوزه فراسازمانی شهرداری تهران

۴-۱-۱- عدم یکپارچگی و انسجام ساختاری و عملکردی مدیریت شهری تهران،
 ۴-۱-۲- رویکرد غالباً تمرکزگرایانه دولت در حوزه مدیریت شهری تهران،
 ۴-۱-۳- موضع غالباً سیاسی در تعامل با شهرداری تهران،
 ۴-۱-۴- موضع غالباً سیاسی شورای اسلامی شهر در تعامل دولت، شورا و شهرداری تهران،
 ۴-۱-۵- اتخاذ موضع سیاسی و رویه غالباً تقابلی گونه شهرداری تهران با دولت،
 ۴-۱-۶- عدم التزام عملی دولت به ماهیت حقوقی شهرداری تهران به عنوان «نهاد عمومی غیردولتی»،
 ۴-۱-۷- عدم تحقق جایگاه قانونی شورای اسلامی شهر تهران به عنوان «نهاد مدنی» مدیریت شهری تهران،
 ۴-۱-۸- تنزل جایگاه شورای اسلامی شهر به نهاد قانون‌گذاری و نظارت در حوزه وظایف شهرداری تهران،
 ۴-۱-۹- عدم تحقق اغلب تعهدات قانونی دولت در حوزه توسعه شهری تهران.

۴-۲- خلاصه آسیب‌های مدیریتی حوزه بین بخشی درون سازمانی شهرداری تهران

۴-۲-۱- فقدان تفکر سیستمی، جامع‌نگری و رویکرد

فرایندی در اداره امور سازمانی شهرداری تهران،
 ۴-۲-۲- عدم یکپارچگی ساختاری و عملکردی درون سازمانی شهرداری تهران،
 ۴-۲-۳- فقدان نظام‌های یکپارچه و کارآمد برنامه‌ریزی، فنی، اجرایی، و نظارت و کنترل در شهرداری تهران،
 ۴-۲-۴- فقدان نظام طرح‌ها، پروژه‌ها و برنامه‌های یکپارچه (عمومی و افقی) سازمانی شهرداری تهران،
 ۴-۲-۵- فقدان نظام ارزیابی و پایش برنامه‌های مشخص منتهی به بهبود مستمر ساختار و عملکرد سازمانی،
 ۴-۲-۶- شیوع شیوه تراکم‌زدایی بجای تمرکززدایی در برون‌سپاری امور سازمانی شهرداری تهران،
 ۴-۲-۷- عدم توانمندسازی و هم‌افزایی لازم بخش خصوصی و مدنی قبل از اجرای برنامه‌های برون‌سپاری،
 ۴-۲-۸- عدم انتشار نتایج ارزیابی و اثرات برنامه‌های اصلاحات ساختاری و عملکرد سازمانی شهرداری تهران،
 ۴-۲-۹- کلی‌گویی و شفاف نبودن اطلاعات عملکرد منتشرشده سازمان شهرداری تهران،
 ۴-۲-۱۰- عدم اثربخشی و کارایی اطلاعات عملکرد شهرداری در مشارکت‌پذیری شهروندان و ذی‌نفعان تهرانی،
 ۴-۲-۱۱- عدم توجه لازم به رقابت‌پذیری شرکت‌های وابسته به شهرداری تهران با سایر شرکت‌های خصوصی.

۴-۳- خلاصه آسیب‌های مدیریتی حوزه مالی، اداری و اجتماعی شهرداری تهران

۴-۳-۱- حذف کامل سهم کمک دولت در منابع درآمدی شهرداری تهران،
 ۴-۳-۲- عدم امکان اخذ مالیات‌های محلی توسط شهرداری تهران،

۳-۳-۴- سهم حدود ۸۰ درصدی فروش تراکم مازاد و تغییر کاربری و ناپایداری درآمدی شهرداری تهران،
 ۴-۳-۴- حاکمیت سازوکار سنتی و سلیقه‌ای در بودجه‌ریزی سازمانی شهرداری تهران،
 ۵-۳-۴- افزایش مستمر درآمد و هزینه، بدون توجه به مدیریت بهینه تخصیص و بهره‌وری هزینه،
 ۶-۳-۴- عدم انطباق عملکرد و افزایش مستمر هزینه فاقد اعتبار و بدهی‌های سازمانی شهرداری تهران،
 ۷-۳-۴- عدم فراهم‌سازی زمینه‌ها و اجرای کامل بودجه عملیاتی در سازمان شهرداری تهران،
 ۸-۳-۴- عدم انتشار تفصیلی، شفاف و مستمر نتایج ارزیابی عملکرد بودجه‌ای شهرداری تهران،
 ۹-۳-۴- عدم حاکمیت نظام شایسته‌سالاری در گزینش نیروی انسانی شهرداری تهران،
 ۱۰-۳-۴- عدم آموزش معطوف و منتهی به افزایش بهره‌وری نیروی انسانی در شهرداری تهران،
 ۱۱-۳-۴- عدم نظام ارزشیابی، حقوق و مزایا و ارتقای کارآمد نیروی انسانی در شهرداری تهران،
 ۱۲-۳-۴- عدم انتشار گزارش تفصیلی، شفاف و مستمر نتایج اقدامات بهبود نیروی انسانی در شهرداری تهران،
 ۱۳-۳-۴- عدم انتشار گزارش وضعیت مناقصه‌ها، قراردادهای و حساب‌های شهرداری تهران،
 ۱۴-۳-۴- عدم انتشار گزارش نتایج برنامه‌ریزی و اقدامات مبارزه با مفاسد اداری در شهرداری تهران،
 ۱۵-۳-۴- عدم انتشار گزارش نتایج ارزیابی اثرات فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران.

۴-۴- خلاصه آسیب‌های مدیریتی حوزه شهرسازی و معماری شهرداری تهران

۱-۴-۴- فقدان رویکرد نظری مشخص و پایدار در برنامه‌ریزی توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،
 ۲-۴-۴- فقدان نظام یکپارچه پروژه‌ها، طرح‌ها و

برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،
 ۳-۴-۴- فقدان روش فرایندی و مشارکتی پروژه‌ها، طرح‌ها و برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،
 ۴-۴-۴- فقدان طرح‌ها و برنامه‌های بخشی مکمل طرح‌ها و برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی شهری تهران،
 ۵-۴-۴- عدم تهیه به‌موقع طرح‌های موضوعی و موضعی به‌عنوان اسناد مکمل طرح جامع و تفصیلی شهر تهران،
 ۶-۴-۴- تعطیلی نهاد مشترک وزارت راه و شهرسازی و شهرداری تهران در تهیه طرح جامع و تفصیلی،
 ۷-۴-۴- عدم مطالعه، بازنگری و بهنگام‌سازی مستمر طرح جامع و تفصیلی شهر تهران،
 ۸-۴-۴- عدم انطباق رویکرد تأمین خدمات در پهنه‌ها بجای پلاک‌ها با ظرفیت‌های سازمانی شهرداری تهران،
 ۹-۴-۴- عدم ظرفیت دانشی، مهارتی و ابزاری شهرداری تهران در پیاده‌سازی طرح جامع و تفصیلی شهر تهران،
 ۱۰-۴-۴- عدم ضوابط و دستورالعمل‌های اجرایی مکان‌یابی مشاغل در پهنه‌های خدمات طرح جامع و تفصیلی،
 ۱۱-۴-۴- وجود رویکرد درآمدافزایی شهرداری به اجرای طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران،
 ۱۲-۴-۴- امکان توافق شهرداری و مالکین در فروش تراکم و تغییر کاربری در پهنه مختلط مسکونی و کار و فعالیت،
 ۱۳-۴-۴- امکان نگاه ابزاری به تخلفات ساختمانی و کمیسیون ماده صد برای کسب درآمد،
 ۱۴-۴-۴- امکان بورس‌بازی زمین و مسکن و ترویج فرهنگ تخلف ساختمانی در شهر تهران،
 ۱۵-۴-۴- فراگیری و وقوع حجم زیاد تخلفات ساختمانی در شهر تهران.

۴-۵- خلاصه آسیب‌های مدیریتی حوزه عمرانی، حمل و نقل و محیط زیست

- ۴-۵-۱- عدم نظام یکپارچه طرح‌ها، پروژه‌ها و برنامه‌های عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۲- عدم رویه مشارکتی در برنامه‌ریزی عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۳- رویکرد غالباً فیزیکی به مقوله و فعالیت‌های عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۴- خلاء زمینه‌های اجتماعی، فرهنگی، و زیست‌محیطی در اغلب طرح‌ها، پروژه‌های عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۵- بی‌توجهی به زمینه‌ها و عوارض حقوقی در اغلب طرح‌ها و پروژه‌های عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۶- بی‌توجهی به الزامات زیست‌محیطی در مداخلات و به اصطلاح ساماندهی مسیرهای شهر تهران،
- ۴-۵-۷- عدم استانداردهای فنی محلی فراگیر در عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۸- عدم انتشار پیوست فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی پروژه‌های عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۹- کم‌توجهی به انطباق نظام کاربری زمین و سیستم حمل و نقل و ترافیک شهری تهران،
- ۴-۵-۱۰- کم‌توجهی به پیامدهای اجتماعی برنامه‌های توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و ترافیک شهر تهران،
- ۴-۵-۱۱- عدم توجه لازم به اهمیت مدیریت تقاضا و سفر در توسعه حمل و نقل و ترافیک شهر تهران،
- ۴-۵-۱۲- کم‌توجهی به پیامدهای حقوقی و اقتصادی توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و ترافیک شهر تهران،
- ۴-۵-۱۳- کم‌توجهی به نقش آموزش رسمی و غیررسمی فرهنگ و مهارت راهنمایی و رانندگی،
- ۴-۵-۱۴- عدم بهبود وضع آلودگی‌های زیست‌محیطی

(هوا، صدا، فاضلاب) شهر تهران،

۴-۵-۱۵- فقدان ارزیابی و انتشار اثرات اقدامات عمران شهری تهران.

۵- اهداف توسعه مدیریتی شهرداری تهران

با توجه به آسیب‌ها، اهداف کلان توسعه مدیریتی شهرداری تهران در راستای تحقق حکمرانی خوب و توسعه پایدار شهری را می‌توان به قرار زیر برشمرد:

۵-۱- اهداف توسعه مدیریتی حوزه فراسازمانی شهرداری تهران

- ۵-۱-۱- نهادینه‌سازی رویکرد توسعه پایدار و حکمرانی خوب در حوزه مدیریت شهری تهران،
- ۵-۱-۲- تحقق مدیریت یکپارچه شهر تهران،
- ۵-۱-۳- تحقق جایگاه قانونی شهرداری به عنوان «نهاد عمومی غیردولتی» در نظام مدیریت شهری تهران،
- ۵-۱-۴- تحقق جایگاه قانونی شورا به عنوان «نهاد مدنی» مدیریت شهری در نظام مدیریت شهری تهران.

۵-۲- اهداف توسعه مدیریتی حوزه بین بخشی درون‌سازمانی شهرداری تهران

- ۵-۲-۱- ترویج و استقرار تفکر سیستمی، جامع‌نگری و رویکرد فرایندی در سازمان شهرداری تهران،
- ۵-۲-۲- یکپارچگی ساختاری و عملکردی درون‌سازمانی شهرداری تهران،
- ۵-۲-۳- تمرکززدایی ساختاری و عملکردی سازمان شهرداری تهران،
- ۵-۲-۴- ارزیابی و اطلاع‌رسانی کارآمد عملکرد برنامه‌ای شهرداری تهران.

۳-۵- اهداف توسعه مدیریتی حوزه مالی، اداری و اجتماعی شهرداری تهران

- ۱-۳-۵- افزایش سهم درآمد پایدار شهرداری تهران،
- ۲-۳-۵- افزایش بهره‌وری هزینه اعتبارات سازمان شهرداری تهران،
- ۳-۳-۵- فراهم نمودن زمینه‌ها و اجرای کامل بودجه عملیاتی شهرداری تهران،
- ۴-۳-۵- قانون‌مداری، شفاف‌سازی و پاسخگویی در امور مالی و اداری شهرداری تهران،
- ۵-۳-۵- شایسته‌سالاری نیروی انسانی در شهرداری تهران،
- ۶-۳-۵- هدفمندی و افزایش بهره‌وری نیروی انسانی در شهرداری تهران،
- ۷-۳-۵- هدفمندی آموزش و منتهی به افزایش بهره‌وری نیروی انسانی در شهرداری تهران،
- ۸-۳-۵- استقرار نظام ارزشیابی، حقوق و مزایا و ارتقای کارآمد نیروی انسانی در شهرداری تهران،
- ۹-۳-۵- استقرار نظام مشارکت کارآمد و تبدیل شهرداری از سازمان خدماتی به سازمان اجتماعی.

۴-۵- اهداف توسعه مدیریتی حوزه شهرسازی و معماری شهرداری تهران

- ۱-۴-۵- نهادهای شهرسازی رویکرد نظری توسعه پایدار شهری و سازمانی در شهرداری تهران،
- ۲-۴-۵- استقرار نظام یکپارچه پروژه‌ها، طرح‌ها و برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،
- ۳-۴-۵- نهادهای شهرسازی رویه مشارکتی تدوین، اجرا و پایش طرح‌های توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،
- ۴-۴-۵- مطالعه، بازنگری و بهنگام‌سازی مستمر طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران،
- ۵-۴-۵- توسعه مدیریت اجرایی طرح جامع و تفصیلی در شهرداری‌های مناطق شهر تهران،
- ۶-۴-۵- کاهش وقوع تخلفات ساختمانی در شهر

تهران.

۵-۵- اهداف توسعه مدیریتی حوزه عمرانی، حمل و نقل و محیط زیست

- ۱-۵-۵- نهادهای شهرسازی رویکرد توسعه پایدار در برنامه‌ریزی طرح‌ها و برنامه‌های عمران شهری تهران،
- ۲-۵-۵- استقرار نظام یکپارچه طرح‌ها، پروژه‌ها و برنامه‌های عمران شهری تهران،
- ۳-۵-۵- نهادهای شهرسازی رویه مشارکتی در برنامه‌ریزی عمران شهری تهران،
- ۴-۵-۵- استقرار نظام یکپارچه برنامه‌ریزی، فنی، اجرایی و نظارت و کنترل در شهرداری تهران،
- ۵-۵-۵- تمرکز بر مدیریت تقاضا و سفر بجای گسترش شبکه معابر در توسعه حمل و نقل و ترافیک شهر تهران،
- ۶-۵-۵- تمرکز بر آموزش رسمی و غیررسمی و ارتقای فرهنگ راهنمایی و رانندگی در شهر تهران،
- ۷-۵-۵- کاهش آلودگی‌های (هوا، صدا، فاضلاب) شهر تهران،
- ۸-۵-۵- شفاف‌سازی عملکرد عمران شهری شهرداری تهران.

سیاست‌ها و اقدام‌های پیشنهادی

با توجه به اهداف، مهمترین راهکارهای توسعه مدیریتی شهرداری تهران را می‌توان به قرار زیر برشمرد:

۱-۶- راهکارهای توسعه مدیریتی حوزه فراسازمانی شهرداری تهران

- ۱-۱-۶- تأسیس نهاد برنامه‌ریزی و توسعه پایدار و حکمرانی خوب شهر تهران،
- ۲-۱-۶- طراحی، چاپ، انتشار، آموزش و ترویج مدل

۳-۶- راهکارهای توسعه مدیریتی حوزه مالی، اداری و

اجتماعی شهرداری تهران

۳-۶-۱- اجرای کامل لایحه درآمدهای پایدار شهرداری تهران،

۳-۶-۲- اجرای کامل بودجه عملیاتی و افزایش بهره‌وری بودجه‌ای شهرداری تهران،

۳-۶-۳- گسترش مشارکت و تأمین منابع مالی از محل اهداف ترکیبی پروژه‌های عمرانی کلان شهرداری تهران،

۳-۶-۴- تدوین لایحه اخذ کامل مالیات‌های محلی شهر تهران از سوی شهرداری،

۳-۶-۵- تدوین و ارائه لایحه پرداخت هزینه‌های پایتختی شهر تهران به شهرداری از سوی دولت،

۳-۶-۵- طراحی و استقرار نظام ارزشیابی، حقوق و مزایا و ارتقای کارآمد نیروی انسانی در شهرداری تهران،

۳-۶-۶- اختصاص حساب مستقل و هزینه درآمدهای فروش تراکم مازاد و تغییر کاربری در حمل و نقل شهری،

۳-۶-۷- انتشار تفصیلی، شفاف و مستمر عملکرد بودجه‌ای شهرداری تهران در نشریات عمومی و محلی،
۳-۶-۸- انتشار تفصیلی، شفاف و مستمر اقدامات بهبود نیروی انسانی شهرداری در نشریات عمومی و محلی،

۳-۶-۹- انتشار مستمر وضعیت مناقصه‌ها، قراردادهای حساب‌های شهرداری تهران در نشریات عمومی و محلی،

۳-۶-۱- انتشار مستمر گزارش نتایج برنامه‌ریزی و اقدامات مبارزه با مفاسد اداری در نشریات عمومی و محلی،

۳-۶-۲- انتشار مستمر اثرات فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران در نشریات عمومی و محلی.

توسعه پایدار و حکمرانی خوب شهر تهران،

۳-۶-۱- تأسیس شورای هماهنگی و برنامه‌ریزی شهر تهران به ریاست شورای شهر و دبیری شهرداری تهران،

۳-۶-۴- هماهنگی و شرکت شهردار تهران در جلسات هیئت دولت،

۳-۶-۵- هماهنگی و شرکت شهردار تهران در جلسات تشخیص مصلحت نظام،

۳-۶-۶- هماهنگی و تأسیس دفتر دیپلماسی شهری شهرداری تهران،

۳-۶-۷- هماهنگی و تأسیس دفتر همکاری قوه قضائیه در شهرداری تهران،

۳-۶-۸- گسترش همکاری فراکسیون مدیریت شهری مجلس شورای اسلامی با شورا و شهرداری تهران.

۲-۶- راهکارهای توسعه مدیریتی حوزه بین بخشی

درون‌سازمانی شهرداری تهران

۲-۶-۱- طراحی و استقرار الگوی سازمانی ماتریسی در شهرداری تهران،

۲-۶-۲- طراحی، چاپ، انتشار، آموزش و ترویج مدل حکمرانی خوب سازمانی شهرداری تهران،

۲-۶-۳- طراحی و استقرار نظام‌های یکپارچه برنامه‌ریزی، فنی، اجرایی، و نظارت و کنترل شهرداری تهران،

۲-۶-۴- طراحی و اجرای مشارکتی برنامه تمرکززدایی سازمانی شهرداری تهران،

۲-۶-۵- ارزیابی و اطلاع‌رسانی مستمر و کارآمد وضعیت عملکرد برنامه‌ای سازمان شهرداری تهران،

۲-۶-۶- ارزیابی و اطلاع‌رسانی مستمر اثرات اصلاحات ساختاری و عملکرد سازمانی شهرداری تهران.

۴-۶- راهکارهای توسعه مدیریتی حوزه شهرسازی و معماری شهرداری تهران

۱-۴-۶- احیاء نهاد مدیریت طرح‌ها و برنامه‌های توسعه شهری تهران،

۳-۴-۶- تدوین و ارائه لایحه نظام یکپارچه پروژه‌ها، طرح‌ها و برنامه‌های توسعه فضایی-کالبدی شهر تهران،

۴-۴-۶- تهیه به‌موقع طرح‌های موضوعی و موضعی به‌عنوان اسناد مکمل طرح جامع و تفصیلی شهر تهران،

۵-۴-۶- طراحی و استقرار نظام اجرایی کارآمد طرح تفصیلی در شهرداری‌های مناطق شهر تهران،

۶-۴-۴- تدوین و اجرای برنامه کاهش وقوع تخلفات ساختمانی در شهرداری تهران،

۷-۴-۴- انتشار مستمر نتایج عملکرد توسعه مدیریتی حوزه شهرسازی و معماری شهرداری تهران.

۵-۶- راهکارهای توسعه مدیریتی حوزه عمرانی، حمل و نقل و محیط زیست

۱-۵-۶- طراحی و استقرار نظام یکپارچه طرح‌ها، پروژه‌ها و برنامه‌های عمران شهری تهران،

۳-۵-۶- طراحی و استقرار نظام یکپارچه برنامه‌ریزی، فنی، اجرایی و نظارت و کنترل مطلوب شهرداری تهران،

۴-۵-۶- تدوین و اجرای برنامه انطباق نظام کاربری اراضی و حمل و نقل و ترافیک شهر تهران،

۵-۵-۶- تدوین و اجرای برنامه آموزش و ارتقای

فرهنگ راهنمایی و رانندگی در شهر تهران،
۵-۶-۶- تدوین برنامه اجرایی کاهش استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی و آلودگی هوا و صدای شهر تهران،

۷-۵-۶- طراحی و احداث جداره‌های سبز مرتفع در تمام معابر بزرگراهی شهر تهران،

۸-۵-۶- نهادینه‌سازی و انتشار پیوست فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی پروژه‌های عمران شهری تهران،

۹-۵-۴- انتشار مستمر اثرات اقدامات عمران شهری تهران.

۶-۶- راهکارهای افزایش شفافیت مالی

۱-۶-۶- برگزاری مناقصه و مزایده عمومی از طریق اطلاع‌رسانی شفاف در فضای وب

۲-۶-۶- انعکاس گزارش مالی به صورت دوره ای و قابل دسترسی به عموم

۳-۶-۶- راه اندازی سامانه اطلاع رسانی منابع درآمدی و فهرست هزینه مناطق و شهرداری مرکز به صورت آنلاین و در اختیار عموم.

۴-۶-۶- سامانه رهگیری درخواست های مالی و اداری شهروندان با اعلام صورت مالی و پیوست نحوه محاسبه گردش مالی.

۵-۶-۶- ایجاد حسابرسی داخلی برای ارائه گزارش مالی و عملکرد به شورای مالی

منابع

- ۱- سند چشم‌انداز کشور در افق ۱۴۰۴،
- ۲- برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور،
- ۳- برنامه استراتژیک تهران ۱۴۰۴،
- ۴- طرح ساختاری-راهبردی (جامع) توسعه و عمران شهر تهران،
- ۵- طرح تفصیلی یکپارچه مناطق شهر تهران،
- ۶- لایحه برنامه پنج‌ساله شهرداری تهران (۹۲-۱۳۸۸)،
- ۷- برنامه عملیاتی میان‌مدت شهرداری تهران (۹۲-۱۳۹۰)،
- ۸- بودجه مصوب سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ شهرداری تهران،
- ۹- مصوبات شورای اسلامی شهر تهران.



حمل و نقل
عمومی و مترو

[Redacted]



پیشگفتار

حمل و نقل و ترافیک شهری همچون شبکه‌ای به هم تنیده، روزانه میلیون‌ها ساعت از وقت و سرمایه شهروندان را به هدر می‌دهد. امروزه، زبان ترافیک با پیشرفت جوامع و زندگی ماشینی به سمت تکامل پیش می‌رود و طراحان زبان و علائم راهنمایی و رانندگی و مهندسين برنامه‌ریزی، حمل‌ونقل و ترافیک، سعی دارند معضل درهم پیچیده ترافیک را حل کنند. شهر تهران، از دو دهه گذشته تاکنون در ساختار نوین خود از کمترین اصول معماری و شهرسازی استاندارد برخوردار بوده است دلیل بی‌توجهی به اصول برنامه‌ریزی، حمل و نقل و ترافیک در تهیه طرحی جامع و تفصیلی و سایر طرح‌های کالبدی، شهر بی‌قواره رشد نموده و همسنگ آن، معابر تنگ‌تر شده و خدمات حمل و نقل از این توسعه، عقب‌تر افتاده است.

سال‌هاست مدیران حمل و نقل شهر تهران در این اندیشه هستند که سیستم پیچیده حمل و نقل را به نوعی تحت نظارت، کنترل و مدیریت درآورند تا از تغییرات متعدد و متنوع این سیستم پویا همواره مطلع باشند و پدیده‌هایی که بر عملکرد سیستم حمل و نقل مؤثرند را شناسایی نموده و تأثیرات سیستم حمل و نقل بر سایر عناصر شهری را پیش‌بینی کنند.

همه روزه تغییرات مختلفی در سیستم حمل و نقل شهری ایجاد می‌شود که برخی ناشی از طرح‌های حمل و نقل و بخشی دیگر نیز عارضه تصمیمات غیر حمل و نقلی و ترافیکی است که سیستم حمل و نقل را از خود متأثر می‌سازد. تغییرات و تأثیرات، ویژگی ماهوی این سیستم است که از آن قابل حذف نیست اما باید در مسیری هدایت شده و تحت کنترل درآید. اگر چنین نباشد هر روز شهر، به بهایی گران، ایده و سلیقه‌ای را می‌آزماید.

راه‌اندازی سیستم حمل و نقل عظیم بدون مطالعه کارشناسی دقیق، تغییر کاربری بدون مطالعه، ایجاد

مسیر ویژه، بدون در نظر گرفتن شرایط محیطی و مواردی از این قبیل از نمونه طرح‌های ترافیکی است که از ابتدا با هدف بهبود سیستم حمل و نقل، برنامه‌ریزی می‌شوند، ولی چنانچه پیش از اجرا، عوارض سنجی نگردد و از حدود اثر بخشی آن‌ها اطمینان حاصل نشود خود پدیده‌ای مشکل‌ساز و هزینه بر، خواهد بود.

از طرف دیگر فقدان مدیریت یکپارچه در امور حمل و نقل و ترافیک شهری، لطمات و صدمات فراوانی را بر پیکر شهر وارد نموده است که برای دستیابی به مدیریت کارآمد حمل و نقل شهری، توجه بیشتری به آن در کنار برنامه ریزی حمل و نقلی با نگاه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی لازم است.

امروزه بیش از 85 درصد جمعیت شهر تهران، که بالاتر از سن 6 سالگی قرار دارند، به طور مستقیم و تمام ساکنان شهر به طور غیر مستقیم یا به همراه دیگران، همه روزه با شبکه‌های پیاده و سواره و سیستم‌های حمل و نقل شخصی و همگانی تماس دارند، و برای پاسخ گوی به طیفی از نیازهای شغلی، تحصیلی، خرید، دریافت خدمات، تفریح، دید و بازدید و مانند اینها، از حمل و نقل شهری استفاده می‌کنند. بنابراین می‌توان دریافت که بدون شک یکی از مسائل اساسی در شهر تهران، مسئله آمد و شدهای درون شهری است کاربری‌های حمل و نقل از نظر سطح اختصاصی به طور متوسط حداقل 29٪ سطح شهر را به خود اختصاص داده و در مقایسه با سایر کاربری‌ها، شدت و مدت استفاده (از نظر جمعیت استفاده کننده و زمان استفاده) بالایی دارند مشکلات و مسائل حمل و نقل شهری زائیده حداقل حدود نیم قرن توسعه‌های شهری بدون برنامه‌ریزی دورنگرانه و منطقی بوده است بدین ترتیب طبیعی است که حل یا دست کم کاستن از مشکلات مربوط به آمد و شدهای شهری به دلیل نیاز به منابع مادی و نیروی

انسانی فراوان، در کوتاه مدت ممکن نیست. مدیریت چنین مسأله‌ای نیازمند وجود ابزارهایی از حیث تعیین خط‌مشی‌ها، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی دقیق است. در فقدان طرح‌های بلندمدت یا راهبردی برای برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری که به هدایت امور و حل مسائل در بلندمدت می‌پردازند، و به منظور برنامه‌ریزی کوتاه مدت و حد اکثر میان مدت، استفاده از مولفه‌های مؤثر بر مدیریت حمل و نقل و ترافیک با نگاه ایجابی می‌تواند راهبرد مناسب هم در راستای حل این مشکلات و هم کاهش بار اقتصادی بر جامعه باشد. این خط مشی می‌تواند ابزارهای لازم مدیریت را تا تهیه طرح‌های جامع بلندمدت و همه جانبه نگر برای رفع مشکلات حمل و نقلی فراهم سازد و به منظور تبیین ضرورت پژوهش با نگاه سلبی می‌توان گفت که اگرچه مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری تهران به همراه مولفه‌های مؤثر بر آن با نگاه اقتصادی و اجتماعی و غیره پرداخته نشود، قدرت هرگونه تصمیم‌گیری مناسب و منطقی از مدیران شهری در برابر چالش‌های پیش رو سلب شده، آسیب‌های متعددی از جمله بی‌نظمی، سردرگمی در تعیین اولویت‌ها، نداشتن برآورد و پیش‌بینی صحیح، عدم پیوستگی و هم افزایی در اقدامات وارد می‌سازد.

درآمدی بر حمل و نقل و ترافیک

موضوع حمل‌ونقل و ترافیک که امروزه به عنوان یک پدیده سیاسی- اجتماعی نقش بسیار حساس و مهمی در کیفیت و ساختار اقتصادی- اجتماعی یک جامعه ایفا می‌نماید اساس زندگی نوین شهری و نیازهای جابجایی انسان را شکل می‌دهد. انسان متمدن امروزی باید بداند که در روند تکامل شهرها، توسعه سیستم حمل‌ونقل به کجا می‌رود و چنانچه در به کارگیری و استفاده از اصول شهرسازی و ترافیک کمی غفلت کند، ناگزیر وضعیت نسل کنونی و آینده را

با خطرات بسیاری مواجه می‌سازد. به همین دلیل حمل و نقل پایدار یکی از بخشهای اصلی شناسایی شده در رویکرد اقتصاد سبز می‌باشد. بخش حمل و نقل در توسعه اقتصادی پایدار شهری از دو جنبه می‌تواند اهمیت داشته باشد:

۱- نقش عمده بخش حمل و نقل در تاثیرات زیست محیطی از نظر انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌های هوا و آلودگی صوتی و مدیریت سوخت به منظور دستیابی به توسعه پایدار و استفاده مؤثرتر از منابع سرمایه‌گذاری شده در زیرساخت‌ها است. زیر ساخت‌های حمل‌ونقلی یک شهر، خود از جهت کیفیت جاده‌ها، مقیاس دسترسی به حمل و نقل عمومی و محل‌های دسترسی به آن‌ها تعریف کرده سهولتی هستند که مردم می‌توانند به ساختمان‌ها، مکان‌ها و فضاها برسند؛ و مجموعه‌ای از روابط دسترسی در داخل یک منطقه شهری ارائه می‌دهد که می‌توان از جهت فاصله، زمان سفر و هزینه سفر آن را در نظر گرفت. همچنین باید گفت زیر ساخت در شکل شبکه‌های حمل و نقل دارای تاثیری مستقیم بر مقیاس بازارهای محلی می‌باشد.

۲- نقش مهم بخش حمل و نقل شهری در ایجاد مشاغل و توسعه اقتصادی شهر می‌باشد. در بسیاری از کشورها مشاغل بخش حمل و نقل عمومی بین ۱ تا ۲ درصد کل اشتغال کشور را در بر می‌گیرد. به عنوان مثال؛ در شهر نیویورک حدود ۸۰۰۰۰ شغل محلی مربوط به بخش حمل و نقل عمومی وجود دارند.

امروزه حمل‌ونقل با کلیه جنبه‌های زندگی در شهرها در ارتباط می‌باشد. اوقات فراغت، آموزش، تجارت، صنعت و دیگر جنبه‌ها از جمله حوزه‌هایی هستند که جهت پیوند و ارتباط سازنده با یکدیگر و تداوم بخشیدن به چرخه زندگی در شهرها، نیازمند یک شبکه پایدار برای حمل‌ونقل در شهرها می‌باشند. پایداری شبکه را می‌توان به عنوان شاخص نوین حمل و نقل و ترافیک معرفی نمود.

جدول ۱- شاخص‌های پایداری حمل و نقل

شاخص	متغیرها
پایداری اقتصادی	- ارتقای رضایت مصرف‌کنندگان - تشویق به استفاده از کاربری‌های مختلط - به‌سازای منابع و امکانات برای ارتباطات الکترونیکی - تنوع در نوع وسایل حمل و نقل - کاهش هزینه‌های مصرف‌کنندگان - کاهش مصارف انرژی - مدیریت مصرف و برنامه‌ریزی برای حمل و نقل سبز - کاهش مخارج ناشی از تصادفات جاده‌ای - کاهش هزینه‌های حمل و نقل جاده‌ای و حمایت از حمل و نقل ریلی و زیر زمینی - ارتقا کیفیت زیر ساخت‌ها
پایداری اجتماعی	- حمایت از سلامتی اجتماعی - قابلیت دسترسی برابر اجتماعی - حمایت از امنیت و ایمنی اجتماعی حمایت از انسجام و توسعه اجتماعی - قابلیت تامین برای جامعه - حمایت از مسافرت کودکان و زنان - حمایت از پیاده روی و برخورداری از شادابی اجتماعی - حمایت از تنوع انتخاب اجتماعی - حمایت از کیفیت زندگی اجتماعی - حمایت از اقتصاد اجتماعی
پایداری زیست محیطی	- کاهش آلاینده‌های آب و هوایی - کاهش آلاینده‌های صوتی - جلوگیری از انتشار آلاینده‌های اسیدی و شیمیایی - جلوگیری از آلودگی‌های آب و خاک - جلوگیری از فرسایش خاک - جلوگیری از تأثیرات منفی بر روی کاربری‌ها - جلوگیری از تأثیر بر پذیرایی محیط زیست - کاهش مصرف منابع فسیلی - محافظت از تنوع زیستی و چشم‌اندازها - کارآمدی در مصرف منابع تجدید پذیر

حمل و نقل پایدار از مفاهیمی است که همواره تغییر نوع سوخت و کاهش مصرف سوخت خودرو یا استفاده از حمل و نقل عمومی را به ذهن متبادر می‌کند. در این بین، توجه به مباحث مرتبط با توسعه پایدار به ویژه بیانیه استانبول را می‌توان با تبیین علل ناپایداری در شهرها و عوامل تأثیرگذار بر حمل و نقل با رویکرد پایداری، بررسی کرد. در کنار آن، می‌توان ضرورت‌ها و الزام‌های دستیابی به حمل و نقل پایدار را در طراحی و برنامه‌ریزی شهری ارایه داد.

البته در این بین، بررسی ابعاد متغیرهایی نظیر توسعه پایدار و محورهای آن می‌تواند ابعاد مختلف این فرآیند را مشخص کند. در کنار این امر، توجه به متغیرهایی که در نگاه اول چندان با حمل و نقل مرتبط نمی‌شود؛ اما در عمل نقش تأثیرگذاری در این حوزه دارد نیز، ضروری است. برای مثال، توجه به کاربری زمین‌های شهری به صورت یک متغیر تأثیرگذار نباید مورد کم‌توجهی قرار گیرد.

توسعه پایدار:

توسعه پایدار، فرآیندی مبتنی بر تغییرات است که در آن استفاده از منابع، برای سرمایه‌گذاری‌ها، سمت و سوی توسعه فناوری و تغییرات نهادی همه با یکدیگر هماهنگ است و قابلیت نسل‌های حاضر و آینده را برای برآورده ساختن نیازهای انسانی ارتقا می‌بخشد. در بیانیه استانبول (سال ۱۹۹۶ میلادی) اهداف سکونت‌گاه‌های انسانی مورد توجه قرار گرفت.

هدف کلی سکونت‌گاه انسانی، ارتقای کیفیت اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی سکونت‌گاه‌های انسانی و محیط‌های زندگی و کار تمام مردم به ویژه افراد فقیر در شهر و روستا اعلام شده است که ۸ محور برنامه‌ریزی به منظور دستیابی به این هدف مطرح شده است که عبارتند از:

- ۱- فراهم ساختن سرپناه کافی برای همه.
 - ۲- ارتقای مدیریت سکونتگاه انسانی.
 - ۳- ارتقای برنامه‌ریزی و مدیریت کاربری زمین پایدار.
 - ۴- ارتقای سامانه‌های انرژی و حمل‌ونقل پایدار در سکونت‌گاه‌های انسانی.
 - ۵- ارتقای مقررات واحد برای زیر ساخت‌های زیست‌محیطی، آب، فاضلاب و...
 - ۶- ارتقای برنامه‌ریزی و مدیریت سکونت‌گاه انسانی در مناطق در معرض بلایای طبیعی.
 - ۷- ارتقای فعالیت‌های پایدار در صنعت ساختمان.
 - ۸- ارتقای منابع توسعه انسانی و ظرفیت سازی برای توسعه سکونت‌گاه‌های انسانی.
- از بین محورهای مطرح شده توجه به مسکن به عنوان سرپناه، ارتقا و برنامه‌ریزی کاربری زمین، ارتقای سامانه‌های انرژی و حمل‌ونقل پایدار از مواردی است که در قالب حمل و نقل پایدار از اهمیت بیشتری برخوردار می‌شود.

تجربه جهانی حمل و نقل و شهرها

واقعیت آن است که توسعه حمل و نقل را نمی‌توان از توسعه شهری و ابزارهای زندگی شهری جدا فرض کرد. در واقع برای شناخت بهتر حمل و نقل پایدار، نخست این سؤال مطرح می‌شود که شهرها و مناطق جمعیتی چگونه ساماندهی شده‌اند و چرا شهرها و مناطق ناپایدار وجود دارد؟

برای مثال، تبدیل خودرو از یک کالای لوکس و اشرافی به کالایی عمومی و فراگیر، یکی از تحول‌های مهم در این زمینه بود.

با رشد سریع اقتصادی، به ویژه در کشورهای در حال توسعه مشاهده می‌شود که مردم از مناطق

روستایی به شهرها مهاجرت کرده‌اند و انتظار فرصت‌های شغلی در بخش‌های صنعتی به همراه انتظار درآمد بالا، موجب افزایش تقاضا برای خودروی شخصی شده است. تأکید بر حمل و نقل عمومی و جایگزینی آن با

خودروی شخصی، روندی است که در برخی کشورها یکی از مهم‌ترین تأکید بر حمل و نقل عمومی و جایگزینی آن با خودروی شخصی، روندی است که در برخی کشورها یکی از مهم‌ترین روش‌های کاهش متوسط مسافت سفر شناخته شده است.

جدول ۲- راهبردهای مدیریت حرکت

سیاست‌ها و برنامه‌ها	مدیریت کاربری زمین	انگیزه تغییر مد	بهبود حمل و نقل
مدیریت دسترسی‌ها	بخش‌های آزاد خودرو محور	تشویق پیاده روی و دوچرخه سواری	ساعت شناور
مدیریت حمل و نقل محیط‌های دانشگاهی	تراکم در کاربری	قیمت گذاری در ساعت اوج	بهبود دوچرخه سواری
انتخاب و تحلیل داده‌ها	افزایش بهره وری مکانی	قیمت گذاری بر مبنای فاصله	حمل و نقل ترکیبی
کاهش سفر	شهر نشینی نوین	تشویق مالی مسافران	استفاده مشترک از خودرو
مدیریت حمل و نقل	رشد هوشمند	افزایش مالیات سوخت	بهبود ایمنی
برنامه‌های بازاریابی	توسعه با محوریت حمل و نقل	اولویت با خودروهای ظرفیت کامل	پارک سوار
مدیریت سفرهای تحصیلی	اصلاح و مرمت معابر	قیمت گذاری پارکینگ	بهبود پیاده روی
مدیریت بر حوادث ویژه		قیمت گذاری استفاده از معابر	خدمات درستی
اصلاح بازار حمل و نقل		محدودیت استفاده از خودرو	دورکاری
			استفاده مشترک از موتورسیکلت
			آرام سازی ترافیکی
			بهبود حمل و نقل عمومی

تبیین و تحلیل وضع موجود حمل و نقل ترافیک تهران

مهم‌ترین معضل حمل و نقل و ترافیک شهر تهران در دهه اخیر حرکت تک بعدی شهرداری تهران برای حل مشکل می‌باشد؛ که متأسفانه گریبان‌گیر این شهر شده است. شهرداری تهران با تخصیص درصد خیلی بالایی از بودجه خود فقط برای ساخت یک خط مترو جدید

می‌باشد که عملاً باعث غفلت از سایر روش‌های توسعه حمل و نقل شهری شده است.

توسعه پایدار حمل و نقل شهری باید در تمامی ابعاد باشد و تمامی جوانب آن به صورت کامل سنجیده شود به عنوان مثال وقتی برای حمل و نقل عمومی از اتوبوس‌های تولید داخل در خطوط ویژه جهت بهبود وضعیت حمل و نقل و روان تر شدن

ترافیک شهری استفاده می‌شود، باید سایر جوانب را هم در نظر گرفت، تا مشخص شود که آیا از لحاظ سایر موارد هم همان اندازه مفید هست؟ از لحاظ میزان آلاینده‌گی هوا، در چه میزانی می‌باشند؟ که متأسفانه این چنین نبوده است. به عنوان مثال هر سال میانگین روزهای آلوده هوای شهر تهران نسبت به سال قبل بیشتر می‌شود و دلیل عمده آن هم همین اتوبوس‌های دیزلی غیراستاندارد می‌باشد.

برای این که بتوانیم تحلیل صحیحی از وضع موجود تهران داشته باشیم، بهتر است وضعیت موجود الزامات و میزان تحقق حمل و نقلی برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران را بررسی کنیم.

- در برنامه پنج‌ساله دوم، افزایش طول خطوط مترو به ۲۳۷ کیلومتر (بدون احتساب خطوط خارج از محدوده شهری)، در سال ۹۷ بوده است؛ اما میزان

تحقق آن تا نیمه سال گذشته ۱۷۹ کیلومتر می- باشد. به عبارت دیگر در حال حاضر ۲۵ درصد از این هدف که ناظر بر تکمیل کلیه خطوط هفت‌گانه مترو و نیز اجرای بخشی از خط ۹ می‌باشد، محقق نشده و باید دید وعده‌های مدیریت شهری درباره آن به کجا می‌رسد.

- در برنامه پنج‌ساله دوم، اجرای خطوط برقی و تامین ۴۰۰ دستگاه اتوبوس برقی برای تردد در این خطوط می‌باشد که طبق گزارش پایش برنامه، ۸۵ درصد عقب‌ماندگی دارد؛ به نحوی که تنها ۶۳ دستگاه اتوبوس برقی برای تنها خط موجود در تهران از سال‌های گذشته تامین شده است. این در حالی است که هدف سال ۹۵ برنامه پنج‌ساله دوم، تامین ۴۰۰ دستگاه اتوبوس برقی بوده است.

- در زمینه توسعه ناوگان مترو، نیز ۳۴ درصد عقب‌ماندگی از برنامه در سال ۹۵ مشهود است. طبق این برنامه شمار واگن‌های مترو در سال ۹۵ باید به یک‌هزار و ۹۵۸ دستگاه برسد؛ اما آنچه محقق شده است، یک‌هزار و ۲۹۴ واگن می‌باشد. مدیریت شهری ۴۰ درصد از تکلیف هفتم را نیز که در حوزه حمل‌ونقل عمومی بوده و ناظر بر افزایش ایستگاه‌های مترو است، عملیاتی و محقق نکرده است.

- بر اساس برنامه پنج‌ساله دوم تعداد ایستگاه‌های مترو در سال ۹۵ باید ۱۷۳ ایستگاه باشد، در حالی که میزان تحقق برنامه، ۱۰۴ ایستگاه بوده است.

- تعداد اتوبوس‌های تهران باید در سال ۹۵ به هشت‌هزار و ۲۵۳ دستگاه رسیده باشد؛ اما در عمل شمار اتوبوس‌ها از ۶ هزار و ۲۷۰ دستگاه فراتر نرفته است.

- در قالب تکلیف نهم، شهرداری تهران مکلف است طول خطوط قطار سریع‌السير شهری (اکسپرس)

تهران را تا افق طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک به ۱۷۱ کیلومتر افزایش دهد؛ اما به جز ۲۲ کیلومتری که در قالب خط پنج مترو ساخته شده و مدیران شهری از آن به‌عنوان خط یک اکسپرس یاد می‌کنند، در این زمینه تاکنون هیچ گامی به جلو برداشته نشده است.

- عدم توسعه و ساماندهی مجتمع‌های ایستگاهی قطار شهری در راستای گسترش حمل و نقل عمومی در سفرهای شهری و کاهش میزان تقاضای سفر، به نحوی که در پایان برنامه ۵ ساله حداقل ۲۰ مجتمع ایستگاهی قطار شهری در شهر تهران قابل واگذاری باشد؛ اما به علت عدم تکمیل مسیرها و ایستگاه‌های مترو امکان پذیر نخواهد بود.

- برنامه پنج‌ساله دوم، راه‌اندازی خطوط ویژه خودروهای پرسرنشین موسوم به «HOV» بوده است؛ تا به واسطه آن سهم ۵/۳۶ درصدی خودروهای شخصی از ترافیک ساعات پیک صبحگاهی را به ۳۱ درصد در افق برنامه (سال ۹۷) کاهش دهد. خطوط HOV که اغلب در خط سرعت بزرگراه‌ها طراحی می‌شود، ویژه تردد خودروهایی است که بیش از دو سرنشین را جابه‌جا می‌کند و به واسطه آن دارندگان خودروهای شخصی به استفاده دسته‌جمعی از خودرو به منظور عبور پر سرعت از ترافیک تشویق می‌شوند. متوسط سرنشین خودرو در تهران در حال حاضر ۵/۱ نفر است که راه‌اندازی خطوط پرسرنشین می‌تواند نسبت به استفاده از خودروهای تک‌سرنشین بازدارنده باشد. عدم افزایش مناسب طول پیاده‌راه‌ها تا میزان ۲۰ کیلومتر (تنها میزان افزایش طول پیاده‌راه از ۷/۲ کیلومتر به ۱۰/۸ کیلومتر می‌باشد).

- عدم تحقق سهم دوچرخه از مجموع سفرهای درون شهری از ۴/۰ درصد به ۵/۱ درصد (میزان فعلی ۶/۰ می‌باشد). جانمایی نامناسب مسیرهای دوچرخه

تهران مطابق برنامه به دوربین‌های ثبت تخلف عبور از چراغ قرمز.

- افزایش طول زیر ساخت فیبر نوری از ۸۸۶ کیلومتر به ۱۳۴۰ کیلومتر که تا رسیدن به طول ۲۰۰۰ کیلومتری برنامه ۵ ساله، اختلاف زیادی می‌باشد.

- افزایش نصب و توسعه دوربین‌های نظارت تصویری از ۹۵۱ به ۱۲۸۸ دستگاه و همین طور افزایش تعداد قطعات هوشمند متصل به سیستم کنترل مرکزی از ۳۸۲ تقاطع به ۴۸۹ تقاطع، که طبق برنامه در پایان برنامه ۵ ساله میزان نصب و توسعه دوربین‌های نظارت تصویری به ۱۴۵۰ دستگاه و قطعات هوشمند متصل به سیستم کنترل مرکزی به ۸۸۲ تقاطع افزایش یابد.

- ارتقای دانش و فرهنگ ترافیک از طریق افزایش شهرک‌های آموزش ترافیک از ۸ عدد به ۱۴ عدد؛ که طبق برنامه ۵ ساله باید به ۲۲ عدد برسد.

نگاهی به مجموعه عملکرد مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در عمل به تعهداتی که خود آن‌ها را در قالب لایحه برای تصویب به شورای شهر ارائه کرده است، حاکی از عدم تحقق بسیاری از مأموریت‌های مرتبط با تضمین حقوق شهروندان تهرانی مطابق با زمان‌بندی برنامه است

با بررسی آخرین آمار انتشار یافته در سه سال منتهی به ۱۳۹۴ توسط معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران می‌توان یک نگاه کلی و کلان به اطلاعات عملکردی در زمینه حمل و نقل و ترافیک تهران داشت (جدول ۳).

سواری و عدم اجرای افزایش مسیرهای دوچرخه سواری از ۲۱۵ کیلومتر به ۳۹۵ کیلومتر برنامه مصوب پنج ساله و همچنین عدم آموزش و تبلیغ مناسب در این مورد از دلایل اصلی تحقق نیافتن افزایش سهم دوچرخه از سفرهای درون شهری می‌باشد.

- عدم اجرای سیستم‌های ایمن جهت جلوگیری از برخورد مسافر با قطار شهری (مانند درب‌های PSD).

- عدم راه‌اندازی سامانه ثبت آمار و تحلیل تصادفات در شهر تهران، با وجود تصویب برنامه پنج ساله با بهانه این که راه‌اندازی سامانه مورد نظر در حیطه وظایف پلیس راهنمایی و رانندگی می‌باشد.

- عدم افزایش پارک‌های حاشیه‌ای، حتی به میزان یک کیلومتر (که طبق برنامه باید ۱۵۰۰۰ فضای پارک حاشیه‌ای به میزان ۶۳۰۰۰ فضای پارک می‌رسید).

- کاهش تعداد پایانه‌های تاکسیرانی از ۵۲ به ۴۶ پایانه به جای افزایش به ۶۸ مورد.

- افزایش پایانه اتوبوسرانی درون شهری از ۵۲ به ۵۸ مورد که طبق برنامه ۵ ساله شهرداری باید به ۷۹ مورد افزایش می‌یافت.

- عدم افزایش مناسب سهم بخش خصوصی از ۶۰ درصد به ۸۰ درصد طبق برنامه ۵ ساله (و تنها واگذاری ۷۱ درصدی به بخش خصوصی).

- افزایش سیستم کنترل هوشمند سرعت در بزرگراه (دوربین ثبت تخلف سرعت) از ۱۷۵ عدد به ۳۳۲ عدد که طبق برنامه ۵ ساله باید به ۶۷۵ افزایش می‌یافت.

- تجهیز ۱۹۲ عدد از ۵۰۰ تقاطع پر رفت و آمد شهر

جدول ۳- وضعیت کلی حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

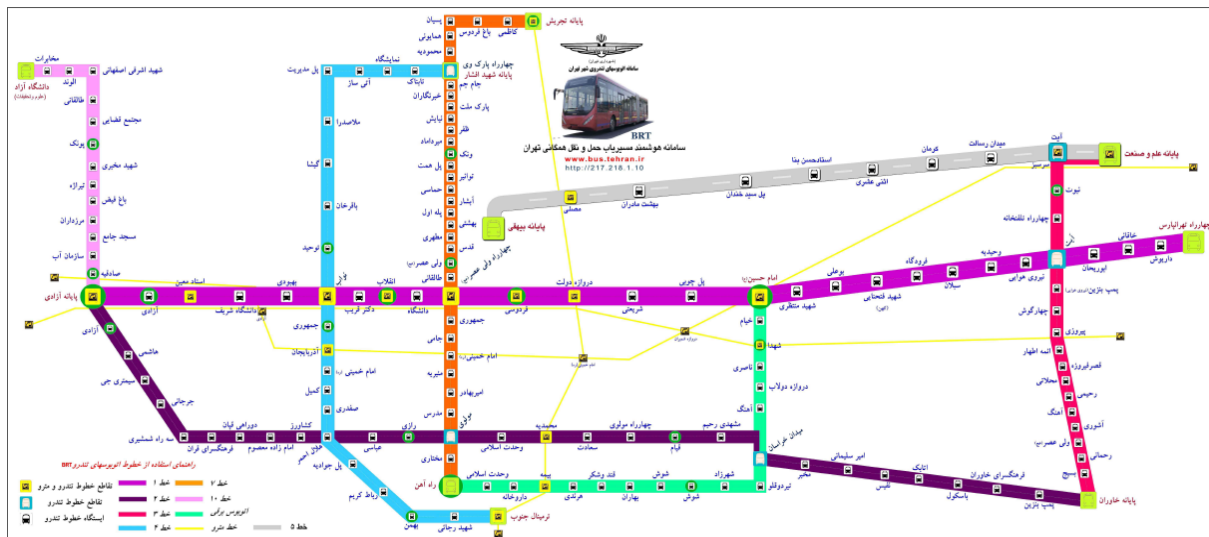
واحد	مقدار در سال			شرح
	۹۴	۹۳	۹۲	
تعداد سفرها روزانه درون شهری	۱۷/۷	۱۸	۱۸/۳	میلیون سفر روزانه
تعداد جابجایی‌های روزانه درون شهری	۲۲/۷	۲۳/۱	۲۳/۶	میلیون جابجایی روزانه
تعداد سفرهای حمل و نقل عمومی روزانه درون شهری	۹/۹	۱۰/۵	۱۱	میلیون سفر راه
سهم حمل و نقل عمومی در جابجایی‌های درون شهری	۵۶/۱	۵۸/۲	۶۰	درصد
سهم حمل و نقل ریلی (مترو) در جابجایی‌های درون شهری	۱۳/۸	۱۶/۴	۱۸	درصد
سهم حمل و نقل با اتوبوس در جابجایی‌های درون شهری	۲۰	۲۰	۲۰	درصد
سهم حمل و نقل با تاکسی و آژانس‌ها در جابجایی‌های درون شهری	۲۲/۳	۲۱/۸	۲۲	درصد
سهم حمل و نقل با سرویس‌های اداری آموزشی و سایر در جابجایی‌های درون شهری	۷/۵	۷	۷	درصد
سهم حمل و نقل غیر عمومی	۴۳/۹	۴۱/۸	۴۰	درصد

آمار مربوط به حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

۱۱ خط تندرو BRT و ۱۲ خط شبانه است. عمر متوسط ناوگان اتوبوسرانی تهران ۶ سال می‌باشد.

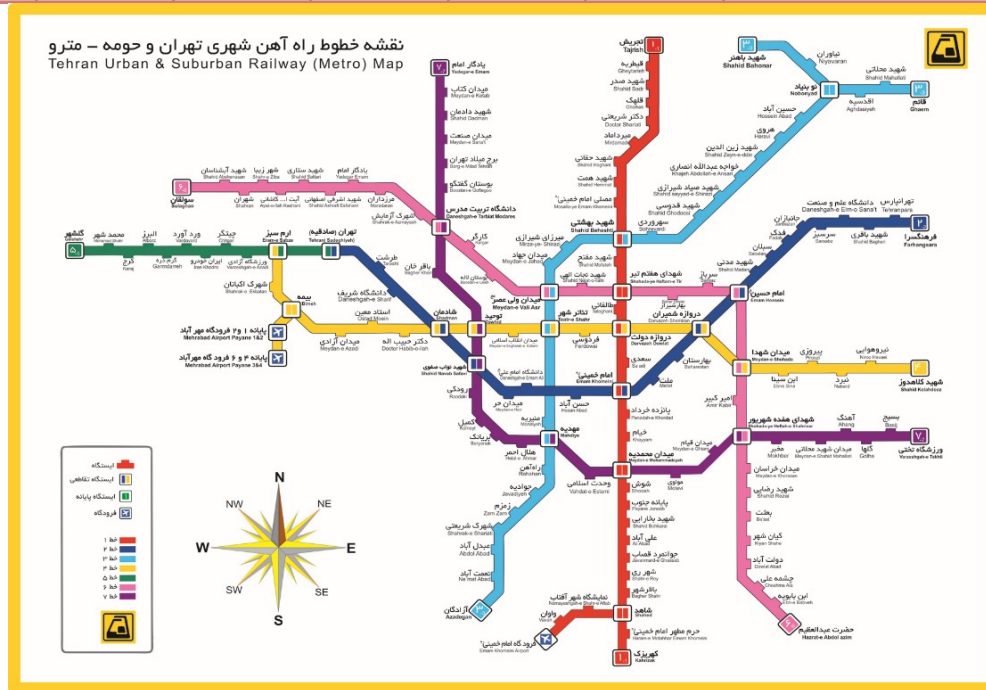
• سامانه اتوبوسرانی شهر تهران

سامانه اتوبوسرانی شهر تهران با ۲۲۰ خط روزانه و



اطلاعات مربوط به طول خطوط مترو شهر تهران

شماره خطوط مترو موجود	۱	۲	۳	۴	۵	۷
طول خطوط (کیلومتر)	۳۹	۳۰	۳۵	۲۱	۴۲	۳۰



- تعداد تاکسی‌های هیبریدی ۱۳۱ دستگاه می‌باشد. عمر ناوگان تاکسیرانی تهران حدود ۵ سال است.
- تنها ۹ دستگاه موتور سیکلت برقی است.
- تنها تعداد ۳۴ دستگاه موتورسیکلت برقی موجود می‌باشد.
- تعداد پارکینگ‌های هوشمند تهران ۸ عدد می‌باشد.
- تعداد خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سبک - سواری، ۴۰ خط می‌باشد.
- تعداد خطوط مکانیزه معاینه فنی خودروهای سنگین (اتوبوس)، ۶ خط می‌باشد.
- تعداد خطوط مکانیزه معاینه فنی موتورسیکلت ۱۰ خط می‌باشد.
- تعداد ناوگان دیزل حمل و نقل عمومی مجهز به فیلتر جذب دوده ۹ عدد است.
- مجموع ناوگان مینی بوس رانی ۱۰۷۱ عدد است.
- تنها ۹ دستگاه موتور سیکلت برقی است.
- عدم اجرای تدوین طرح جدا سازی معاینه فنی از معاینه زیست محیطی.
- عدم اجرای طرح جایگزینی و استفاده از انرژی‌های پاک مدرن برای وسایل نقلیه حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی به بهانه وضعیت بد اعتبارات شهرداری تهران.
- عدم تحقق تعویض کاتالیزت تاکسی‌ها.
- عدم اجرای ممنوعیت تردد موتورسیکلت‌های بنزینی در محدوده طرح ترافیک.
- عدم اجرای طرح جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی و نوسازی آنها به بهانه عدم همکاری نهادهای ذیربط.

بنزین‌های ایران است و میزان ماده سرطان زای بنزین هم تا ۶ برابر کمتر است. افزون بر این، در لس‌آنجلس، فقط خودروهایی اجازه فروش دارند که از استاندارد یورو ۴ به بالا برخوردار باشند. لس‌آنجلسی‌ها این امکانات را دارند. اما مردم شهر تهران حتی نیمی از این امکانات حمل و نقل شهری را ندارند.

متروی پاریس با ۷۸ رابطه، توکیو با ۵۶ رابطه و لندن با ۴۸ رابطه در جایگاه‌های بعدی قرار دارند. در کلان شهرها افراد زیادی از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند. برای نمونه، در نیویورک روزانه ۵/۶ میلیون نفر از مترو و ۲/۱ میلیون نفر نیز از اتوبوس استفاده می‌کنند.

دلایل عدم موفقیت حمل و نقل تهران

موضوع حمل‌ونقل و ترافیک که امروزه به عنوان یک پدیده سیاسی - اجتماعی نقش بسیار حساس و مهمی در کیفیت و ساختار اقتصادی - اجتماعی یک جامعه ایفا می‌نماید، اساس زندگی نوین شهری و نیازهای جابجایی انسان را شکل می‌دهد. انسان متمدن امروزی باید بداند که در روند تکامل شهرها، توسعه سیستم حمل‌ونقل به کجا می‌رود و چنانچه در بکارگیری و استفاده از اصول شهرسازی و ترافیک کمی غفلت کند، ناگزیر وضعیت نسل کنونی و آینده را با خطرات بسیاری مواجه می‌سازد.

وجود حدود انبوه تصادفات گزارش شده در روز، کشته شدن نفرات، مجروح شدن انسان‌ها در سال در اثر تصادفات درون شهری، انتشار بیش از ۲۰۰ تن CO₂، ۲۶ تن HC و دیگر آلاینده‌ها، مرگ بیش از هزاران نفر در سال ناشی از آلودگی‌های هوا اثراتی است که عدم برنامه‌ریزی در حمل‌ونقل و ترافیک در شهر تهران بر جای گذاشته است، ضمن اینکه مشکلات نامحسوس دیگری مانند اثرات زیست

- عدم اجرای طرح جلوگیری از انتشار آلاینده‌های تبخیری در جایگاه‌های سوخت شهر تهران با این ادعا که این مورد در چارچوب وظایف شهرداری نبوده و مربوط به وزارت نفت و سازمان محیط زیست می‌باشد.

- اجرای تنها ۱۰۷۸۲ متر پیاده راه.

وضعیت حمل و نقل در شهرهای بزرگ دنیا

لس‌آنجلس یکی از کلان‌شهرهای آمریکا است و ۴ میلیون نفر جمعیت دارد. مقایسه کنید با جمعیت ثابت شهری در تهران (۹ میلیون) و جمعیت کلان شهر تهران (۱۵ میلیون نفر). لس‌آنجلس برای همین ۴ میلیون نفر، سامانه‌ای از خطوط مترو فراهم کرده است که به طور تقریبی سراسر شهر را پوشش می‌دهد و شهروندان برای رفتن به هر نقطه‌ای از شهر، می‌توانند از مترو استفاده کنند.

بیشتر بزرگراه‌های لس‌آنجلس نیز به صورت شطرنجی طراحی شده‌اند؛ تا شهروندان برای سفر به هیچ محله‌ای از شهر ناچار به گذر از خیابان‌های معمولی نباشند.

در لس‌آنجلس، انواع گوناگونی از خطوط اتوبوس وجود دارد: اتوبوس‌های Metro Local که نارنجی رنگ هستند و ایستگاه‌های فراوانی دارند؛ اتوبوس‌های Metro Rapid که سرخ رنگ هستند؛ ایستگاه‌های کمتری دارند و سریعتر به مقصد می‌رسند و اتوبوس‌های Metro Express که آبی رنگ هستند و در بزرگراه‌ها حرکت می‌کنند. اتوبوس‌های Metro Silver Line که همان خطوط ویژه تندرو (BRT) هستند.

در لس‌آنجلس بنزینی که به شهروندان ارائه می‌شود، از استاندارد یورو ۴ و بالاتر برخوردار است. میزان گوگرد در این بنزین ۱۰ برابر کمتر از گوگرد برخی

محیطی و ضربه‌های روحی و روانی بر شهروندان وارد می‌نماید که از جمله آنها آلودگی‌های شنیداری، اتلاف وقت و زمان (حدود پانصد هزار ساعت روزانه وقت شهروندان تهران در ترافیک تلف می‌شود) می‌باشد.

مدیریت شهری تهران در طول سال‌های اخیر، و به ویژه در اواخر دوره کنونی، دچار تشخیص غلط شد و این عدم تشخیص صحیح، به تجویز ناشیانه نسخه ترافیکی برای معابر پایتخت انجامید. به دنبال این تجویز ناشیانه، نسخه ناکارآمد بزرگراه‌سازی که از اوایل هزاره سوم میلادی یعنی حداقل ۱۰ سال قبل در دولت‌های محلی ابرشهرهای جهان به‌عنوان راه کار منسوخ شده تلقی شده و اکنون دیگر به‌عنوان راه‌حل تسهیل ترافیک استفاده نمی‌شود، در تهران مبنای قرار گرفت، اما این تجویز ناشیانه در مهار و کنترل ترافیک تهران اثر وارونه گذاشت؛ به نحوی که هم آمارهای مدیریت شهری، هم گزارش پلیس راهور، هم شواهد موجود از آزار شهروندان تهرانی و اتلاف ساعت‌ها وقت مفید آنها در ترافیک سنگین این تاثیر معکوس را تایید می‌کند. مدیران حوزه ترافیک شهرداری حجم سنگین بار ترافیک پایتخت را به تعداد زیاد خودروها نسبت می‌دهند در حالی که منشا ازدحام در معابر شهر به «تعداد دفعات استفاده از خودرو» باز می‌گردد. آمارها و متغیرهای ترافیکی تهران و مقایسه آن با نسبت‌های جهانی نیز این گزاره را تایید می‌کند که به طور حتم ارتباطی میان تعداد خودروها و بار ترافیک نیست. برابر آخرین گزارش پلیس راهور تعداد خودروهای پلاک تهران چهار میلیون و ۱۹۳ هزار و ۹۴۶ دستگاه و شمار جمعیت پایتخت‌نشینان هشت میلیون و ۹۰۰ هزار نفر است. بر این اساس سرانه خودرو در تهران به ازای هر یک هزار شهروند، ۴۷۱ دستگاه است. این سرانه در مقایسه با بسیاری از کشورهایی که دارای شهرهای به نسبت پرتراфик هستند، پایین‌تر است. طبق آخرین آمار انجمن جهانی

تولیدکنندگان خودرو که به‌صورت عمومی منتشر شده و مربوط به داده‌های سه سال قبل است، سرانه خودرو به ازای هر یک هزار نفر در آمریکا ۷۹۰ دستگاه، در آلمان ۵۶۸، در انگلیس ۵۷۸، در کانادا ۶۳۵، در کشورهای منطقه خاورمیانه ۵۰۰ و در مجموعه کشورهای اروپایی به‌طور میانگین ۴۵۱ دستگاه می‌باشد. بنابراین سرانه خودرو در تهران نسبت به اغلب کشورها عدد بالایی محسوب نمی‌شود. از سوی دیگر تراکم جمعیت در شهر تهران نیز در مقایسه با بسیاری از ابرشهرهای دنیا پایین‌تر است و تهران از نظر تراکم جمعیت در رتبه بیست‌وپنجم جهان ایستاده است. به این ترتیب هر دو آمار سرانه خودرو و تراکم جمعیت نشان می‌دهد که تعداد خودرو در تهران زیاد نیست؛ بلکه تعداد دفعات استفاده از خودرو بالا است. آمارهای شهرداری و گزارش پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نیز نشان می‌دهد که بین ۴۵ تا ۵۰ درصد از سفرهای درون شهری روزانه تهران با خودرو شخصی انجام می‌شود. برابر آخرین آمار، شمار سفرهای درون‌شهری روزانه تهران ۱۸ میلیون و ۶۰۰ هزار سفر است که تقریباً نیمی از این میزان با خودروی شخصی انجام می‌شود و سهم مترو به‌عنوان پر استفاده‌ترین شیوه حمل‌ونقل عمومی در شهرهای جهان، در تهران فقط ۱۶ درصد است. در حالی که سهم خودروهای شخصی در پوشش سفرهای روزانه تهران، در دیگر ابرشهرهای جهان همه به مترو اختصاص می‌یابد. به عبارت دیگر حداقل ۴۰ درصد از سفرهای درون‌شهری در کلان‌شهرهای اروپایی با مترو انجام می‌شود. افزون بر این، در گزارش اخیر پلیس راهور تهران بزرگ نیز که در صحن علنی شورای شهر تهران ارائه شد، به صراحت بیان می‌دارد که بار تردد خودروهای شخصی در تهران چهار برابر ظرفیت موجود شبکه معابر پایتخت است. سردار مهماندار، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در همین گزارش تاکید می‌کند که اگر

۱۰ بزرگراه جدید هم ساخته شود، وضعیت ترافیک تهران بهبود چندانی نخواهد داشت. معنای اظهارات صریح پلیس راهور تهران، این است که نسخه بزرگراه‌سازی، برای ترافیک پایتخت چاره‌ساز نیست. گزارش «دنیای اقتصاد»، تشخیص غلط مدیریت شهری درخصوص عامل اصلی ازدحام ترافیک در تهران، موجب شده است تا ابزارهایی که توسط شهرداری برای کنترل و محدودسازی استفاده از خودرو شخصی به‌کار گرفته می‌شود، در تهران کم‌اثر و ناکارآمد بوده است؛ به طوری که بود و نبود آن برای بهبود اوضاع ترافیک پایتخت فرقی ندارد. یکی از این ابزارها عوارض سالانه خودرو است که در شهرهای دنیا معادل ۱۰ درصد ارزش خودرو اخذ می‌شود، اما در تهران این عوارض معادل ۰/۱ درصد ارزش ریالی خودرو و حتی نزدیک به صفر است. بنابراین کارایی اصلی این عوارض که کاهش استفاده از خودروی شخصی است، با این نرخ پایین و غیربازدارنده، از دست رفته است. یک سرفصل عوارض دیگر نیز که می‌تواند به کاهش استفاده از خودرو شخصی منجر شود، عوارض سوخت است که با عناوینی نظیر مالیات بنزین در دنیا مرسوم است، اما در تهران حتی تعریف نشده است.

ظرفیت‌ها و چالش‌های حوزه حمل‌ونقل تهران

مروری بر تجربه مدیریت ترافیک در دیگر شهرهای بزرگ دنیا نشان می‌دهد راه کارهای موثری برای مهار ترافیک وجود دارد که در تهران مغفول مانده است. اجرای برنامه پنج‌ساله برای ممنوعیت تردد خودروی شخصی در مرکز شهر و سرمایه‌گذاری وسیع برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و مسیرهای دوچرخه در شهر «اسلو» پایتخت نروژ یکی از این تجربه‌هاست. همچنین مدیران شهری مادرید اسپانیا برای حل

ترافیک خیابان‌های شلوغ، مناطق مختلف شهر را شناسایی کرده‌اند و قرار است این معابر تبدیل به مسیرهای پیاده‌رو شود. به این ترتیب سهم سفر با خودروی شخصی در مادرید، باید از ۲۹ درصد فعلی به ۲۳ درصد کاهش یابد. تجربه کپنهاگ در دانمارک نیز ایجاد بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه برای مهار ترافیک است. همچنین در شهر نیویورک واقع در آمریکا، مناطق مجاز برای تردد خودروها محدودتر شده، در مقابل، نواحی مختص عابران پیاده افزایش یافته است. تجربه موفق شهر استکهلم در سوئد نیز وضع «عوارض ازدحام» است که با اجرای آن شهروندان ناچار خواهند بود، بخشی از هزینه‌هایی را که به شهر تحمیل می‌کنند متناسب با میزان استفاده از خودرو شخصی در قالب عوارض بپردازند. وضع این قانون سبب کاهش ۱۸ درصدی ترافیک در استکهلم شده است. در لندن، پایتخت انگلستان هم مدل دیگری از این راه کار را پیاده شده و به‌صورت روزانه «هزینه ترافیک» از مالکان خودروهای شخصی در حال تردد در شهر را دریافت می‌کند. این عوارض از سال ۲۰۰۷ در لندن پیاده شده و تصور دولت محلی لندن این بوده که می‌توان با وضع این عوارض از افزایش ترافیک جلوگیری کرد؛ این در حالی است که راه کار مذکور به کاهش ترافیک نیز منجر شده است.

در ادبیات اقتصاد شهری نیز از این عوارض به عنوان «بهای خدمات شهری» یاد می‌شود که استفاده‌کنندگان از این خدمات باید بپردازند.

در اغلب کشورهای اروپایی علاوه بر وضع عوارض ازدحام در خیابان‌های پرتردد، نسبت به کاهش سقف سرعت مجاز در خیابان‌ها به ۵۰ کیلومتر و حتی در روزهای آلوده به کمتر از این میزان نیز اقدام می‌شود. افزون بر این، مدیریت سخت‌گیرانه پارک حاشیه‌ای خودرو سبب شده شهروندان اغلب تمایل چندانی به استفاده از وسیله نقلیه شخصی نداشته باشند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد در اسپانیا، فرانسه، یونان، ایتالیا، پرتغال، دانمارک و نروژ، شهرداری‌ها با منابع حاصل از مالیات بنزین، ۳۲ تا ۴۶ درصد از هزینه توسعه حمل‌ونقل عمومی را تامین می‌کنند. همچنین در سال ۲۰۰۶ مدیریت شهری سئول متوجه شد که ساخت بزرگراه‌های بیشتر پاسخ مناسبی برای از بین بردن ترافیک سنگین نیست. بنابراین مقرر شده تا سال ۲۰۳۰، استفاده از خودرو شخصی را با اراده مردم، به صفر برساند. به بیان دیگر، اهتمام سئول این است که حمل‌ونقل عمومی را طوری توسعه دهد که شهروندان نیازی به استفاده از خودرو شخصی نداشته باشند و حمل‌ونقل عمومی را برای اغلب سفرها، توسعه دهند.

ارزیابی نقاط قوت و ضعف حوزه حمل و نقل و ترافیک تهران

تهران یک مجموعه شهری متشکل از پایتخت و مجموعه شهرهای حومه است و نباید این واقعیت را در برنامه‌ریزی‌های ترافیکی نادیده گرفت. برابر آمار پلیس راهور، ۲۰ درصد بار ترافیک تهران را خودروهای شخصی حومه به تهران تحمیل می‌کنند. در صورتی که طی یک دهه اخیر مدیریت شهری و دولت نسبت به تکمیل خطوط مترو شهرهای اقماری اهتمام کرده بودند، این میزان به صفر نزدیک و یک‌پنجم بار ترافیک تهران به این ترتیب حذف می‌شد. برابر اطلاعاتی که از قیمت تمام‌شده پروژه صدر نیایش منتشر شده است، هزینه تمام شده این دو پروژه پیوسته، حدود چهارهزار میلیارد تومان بوده است. همچنین هزینه احداث و تجهیز هر کیلومتر خط مترو و ایستگاه نیز بین ۲۰۰ تا ۲۲۰ میلیارد تومان است. بنابراین شهرداری می‌تواند به جای تامین مالی پروژه‌های بزرگراهی با این منابع دست کم

۲۰ کیلومتر خط مترو بسازد. این در حالی است که هزینه بزرگراه‌سازی در تراز صفر از تونل و بزرگراه طبقاتی کمتر است و بر این اساس با منابع مالی آن می‌توان بیش از این میزان بر خطوط مترو افزود. بودجه بزرگراه‌سازی پایتخت امسال ۵۰۰ میلیارد تومان و بودجه مترو ۲ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت یک‌به‌چهار دارند. این در حالی است که با توجه به تکمیل گنجایش تهران برای معابر بزرگراهی بر اساس اهداف طرح جامع، بودجه ۵۰۰ میلیاردی برای این بخش بالا به نظر می‌رسد. همچنین گزارش پلیس راهنمایی و رانندگی در صحن شورای شهر نشان داد بسیاری از معابر بزرگراهی موجود دچار اشکال بوده و نیازمند اصلاح هندسی است. رفع این نواقص و اشکالاتی که مسبب سنگین شدن ترافیک می‌شود باید در مدیریت شهری اولویت بیشتری نسبت به ساخت بزرگراه‌های جدید داشته باشد.

معادل ۹۴ درصد آنچه که باید در طول ۲۰ سال منتهی به سال ۱۴۰۴، «بزرگراه جدید» در تهران ساخته می‌شد، طی یک دهه اخیر احداث شده است. در طرح جامع شهر تهران، افق زمانی برای ایجاد و تکمیل شبکه بزرگراه‌های شهر تهران، سال ۱۴۰۴ تعیین شده است که تا آن زمان، باید حدود ۵۵۰ کیلومتر شبکه بزرگراهی در تهران ایجاد شده باشد. اما تعجیل مدیران در ساخت بزرگراه بدون توجه به جدول زمانی و هدف پیش‌بینی شده در طرح جامع تهران، طول شبکه فعلی را به ۵۲۰ کیلومتر رسانده است. حرکت منطقی با خط‌کش طرح جامع تهران، می‌توانست جلوی ازدحام خودرو در خیابان‌ها را بگیرد و این حجم سنگین تردد را بین سال‌های آتی، توزیع کند. از سوی دیگر، شهرداری برای سال جاری، ساخت ۱۶ کیلومتر از ۳۰ کیلومتر بزرگراه باقی‌مانده را در دستور کار قرار داده است که به این ترتیب، شبکه، خیلی زودتر از آنچه باید ساخته شود، تکمیل خواهد

پراکندگی در کاربری زمین، تشدید حرکت (آمد و شد) به ویژه فعالیت‌های اقتصادی را که نیازمند سفر با وسایل نقلیه و دسترسی بیشتر به کاربری‌های مرتبط هستند، فراهم می‌کند. تراکم موجب بهره‌وری استفاده از زمین و حمایت از خدمات محلی می‌شود.

اکنون الگویی که کاهش وابستگی به خودرو و ایجاد سفرهای مبتنی بر پیاده‌روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی را در سطح شهر ترغیب کند از رجحان برخوردار شده است و چنین به نظر می‌رسد که در طراحی ساختار محله‌ها و شهرها در طرح‌های توسعه مجدد شهری، باید در طراحی بلوک‌های خیابانی و ساختمان‌ها ویژگی‌های یادشده نیز مدنظر قرار گیرد.

راهبرد کاهش وابستگی به خودروی شخصی

در حال حاضر چند راهبرد مشخص برای کاهش وابستگی به خودروهای شخصی مطرح است که از آن بین می‌توان به موارد برنامه‌ریزی بر مبنای کمترین هزینه، افزایش انتخاب نوع وسیله نقلیه و ایجاد شبکه حمل‌ونقل پویا و فعال و مدیریت تقاضای حمل‌ونقل: TDM به صورت خاص اشاره کرد.

۱- برنامه‌ریزی بر مبنای کمترین هزینه.

در این مدل برنامه‌ریزی، موارد زیر مورد توجه قرار دارند:

- بهره‌وری در سیستم حمل‌ونقل نیازمند برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری خاصی است که فارغ از هرگونه تعصب، بتواند نوعی از حمل‌ونقل را که بر مبنای قوانین موجب کاهش هزینه می‌شود، فراهم کند.

- توجه به عوامل مدیریت تقاضا و عرضه به طور برابر (و هم‌زمان).

- توجه به همه هزینه‌ها شامل هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم (هزینه‌های اجتماعی، زیست محیطی و...).

- استفاده از استانداردهای اندازه‌گیری هزینه -

شد. سال هاست که دولت‌های محلی ابرشهرها برای ساخت و توسعه معابر سواره‌رو، با «ملاحظه و احتیاط کامل» تصمیم‌گیری می‌کنند و به جای آن، سرمایه‌گذاری‌های شهری را بر توسعه مترو و مسیرهای پیاده‌رو، پایه‌ریزی کرده‌اند.

سیاست‌های کلی حوزه حمل و نقل و ترافیک

طراحی و برنامه‌ریزی شهری، روشی است که تأثیر حرکت مردم و بار (کالا) را بر ساختار نواحی شهری تعیین می‌کند، به عبارت دیگر، تغییر الگوی رفتاری انسان با تأثیر مستقیم بر قوانین و ضوابط در طراحی و برنامه‌ریزی توسعه و احیای مناطق شهری تأثیرگذار است.

در زمان حاضر، خودرو موجب ایجاد ساختاری خارج از بخش‌های مرکزی شهر شده است. مشاغل، محل فراغت و مراکز خرید در خارج از مراکز سنتی و قدیمی شهر، مناطقی که دسترسی به آن با خودرو به راحتی فراهم شده است، طراحی جاده‌ها با محوریت خودروی شخصی و سرعت بالا و حتی نحوه طراحی ساختمان‌ها موجب از دست رفتن فضای پیاده‌روها گردیده است و شاید نخستین تأثیر آن برای کودکان بوده که فضای امن را برای بازی از دست داده‌اند.

وابستگی به خودرو موجب افزایش سرانه سفر با خودرو می‌شود، وابستگی به خودرو تأثیر زیادی بر مصرف‌کنندگان و حوزه‌های اجتماعی و اقتصادی مرتبط با خودرو دارد. افزایش آمد و شد، آسایش استفاده‌کنندگان، افزایش هزینه حمل‌ونقل و مصرف منابع، تقاضای منابع مالی و فیزیکی برای احداث جاده، پارکینگ و تسهیلات مرتبط با حمل و نقل و... موجب افزایش ترافیک، افزایش ریسک حمل‌ونقل جاده‌ای و تأثیرهای زیست محیطی آن می‌شود.

استفاده از خودروی شخصی باعث کاهش سهم سایر روش‌های حمل‌ونقل می‌شود که این امر،

فایده برای ارزیابی سرمایه‌گذاری‌ها.

- توجه به تأثیرهای جانبی سفر.

۲_ افزایش انتخاب نوع وسیله نقلیه و ایجاد شبکه حمل‌ونقل پویا و فعال.

در بهره‌وری بازار حمل‌ونقل متقاضیان دارای انواع انتخاب در مورد وسیله نقلیه هستند که شامل شرایط خوب پیاده‌روی، دوچرخه، خودروی شخصی و عمومی و... باشند. سطوح بالایی از خدمات حمل‌ونقل عمومی می‌تواند موجب بهبود بهره‌وری و جایگزینی برای سفر با خودروی شخصی شود.

بهره‌وری حمل‌ونقل عمومی باید با بهره‌وری خودروی شخصی شامل سرعت، آسایش، راحتی و اعتبار اجتماعی رقابت کند.

باید توجه داشت که سطوح خدمات حمل‌ونقل همانند یک کاتالیزور (تسریع کننده) بر بهره‌وری کاربری زمین مؤثر است.

۳_ مدیریت تقاضای حمل‌ونقل (TDM).

مدیریت تقاضای حمل و نقل (Transport Demand Management) شامل راهبردهای مختلف و اشکال مختلف ارتقای بهره‌وری حمل‌ونقل عمومی است. مدیریت شامل فنون استفاده از روش‌های جایگزین مانند استفاده از دوچرخه، پیاده‌روی، وسایل حمل‌ونقل عمومی، استفاده نکردن از خودروی سواری شخصی، محدودیت در پارکینگ ارزان و حذف یارانه است و در کنار آن راهبردهایی را که موجب کاهش سفرها به همراه افزایش بهره‌وری زمین با استفاده از خدمات ارتباط الکترونیکی برای سفرهای شخصی می‌شود، نیز در بر می‌گیرد.

مدیریت حرکت (Mobility Management) که همواره مدیریت تقاضای سفر نامیده می‌شود شامل سیاست‌ها و برنامه‌های مختلفی است که منجر به افزایش بهره‌وری سیستم حمل و نقل با کاهش سفرهای موتوری و تشویق استفاده از روش‌های

جایگزین می‌شود.

مدیریت حرکت (Mobility Management) به طور غیرمستقیم بر کاربری اراضی تأثیرگذار است همچنین ضمن کاهش نیاز به توسعه شبکه معابر و تسهیلات پارکینگ، موجب بهبود نسبی در فعالیت‌ها و توسعه الگوی حمل و نقل عمومی می‌شود.

۴_ مدیریت کاربری زمین.

در مناطق شهری، افزایش تراکم مناطق مسکونی و کاری (فعالیت)، کاربری ترکیبی زمین، تعادل در مشاغل _ منزل (دورکاری)، می‌تواند موجبات کاهش در کل سفرهای خودروی سواری را فراهم کند. در حومه شهرها، دسترسی به خدمات محلی شامل مغازه‌ها و مدارس در صورت استقرار در نزدیکی مناطق مسکونی، با استفاده از پیاده‌روی و دوچرخه سواری می‌تواند در کاهش سفرها با خودروی شخصی مؤثر باشد.

حمل و نقل پایدار

طراحی خوب، نقشی حیاتی در دستیابی به اهداف دارد؛ زیرا حمل و نقل پایدار فقط به مفهوم تغییر فناوری خودرو از سوخت فسیلی به هیبرید و... نیست؛ بلکه کاهش تعداد و طول سفر و استفاده از روش پیاده‌روی است و حمل‌ونقل پایدار نمی‌تواند در اسرع وقت تحقق یابد؛ اما به صورت بالقوه امکان بهبود خیابان‌ها و حمل‌ونقل عمومی بهتر را که موجب بهبود در کیفیت زندگی می‌شود، داراست.

حمل و نقل پایدار به ۳ مفهوم است:

۱. کاهش نیاز مردم به سفر (حجم و طول سفر).
 ۲. تغییر بیشترین قالب حمل‌ونقل از وسایل نقلیه موتوری به پیاده‌روی و دوچرخه سواری.
 ۳. افزایش بهره‌وری انرژی و کاهش آلودگی در وسایل نقلیه موتوری.
- حمل و نقل پایدار بر طراحی شهری اثرگذار است.

این می‌توان این اثرگذاری را می‌توان در قالب‌های زیر مشاهده کرد:

- افزایش تراکم در نزدیکی مسیر و ایستگاه حمل و نقل عمومی با حداقل نیاز به استفاده از خودرو و طراحی مناسب در کاربری اراضی با امکانات و تسهیلات پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری.
- ترکیب در استفاده کاربری (مسکونی، خرید، اداری، مدرسه، تسهیلات عمومی) در مناطق
- حمل‌ونقل عمومی برتر.
- تسهیلات آسان و قابل دسترسی اینترنت و مکان‌هایی برای خرید و فروش.

محورهای طراحی شهر پایدار

طراحی شهر پایدار در قالب‌های گوناگون طراحی و پیشنهاد شده است که به صورت منطقی می‌توان این طراحی را بر اساس ۹ محور مورد توجه قرار داد:

- ۱- چند مرکزی بودن: طراحی شهر یا شهرک یا محله‌های شهری در قالب پایدار شهری که دارای ساختار شهری چند مرکزی در یک شهر یا شهرک با شبکه متمایز و مردمی که به تسهیلات در یک فاصله ۸۰۰ متری یا ۱۰ دقیقه از طریق پیاده‌روی دسترسی دارند.

- ۲- تراکم بالا: افزایش تراکم مسکونی و فعالیت با رویکرد پرهیز از توسعه پهن‌دستی شهرها و کاهش استفاده از سطح زمین.

- ۳- طبقه‌بندی: طبقه‌بندی و ارتقای بهره‌وری کاربری زمین با حمایت از خدمات حمل و نقل عمومی و تسهیلات پیاده‌روی.

- ۴- طراحی کاربری ترکیبی (چندگانه) شامل مسکونی، تجاری و...

- ۵- تغییر قالب حمل و نقل: تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و بهبود در انتخاب انواع وسایل نقلیه

در حمل‌ونقل شهری.

- ۶- ارائه خدمات متمرکز: طراحی واحد همسایگی که مغازه‌ها و ارایه خدمات موجب تمرکز در طول خیابان‌های اصلی، همگرایی حرکت در مسیرها و... می‌شود.

- ۷- اجتماع‌های کوچک‌تر: در واحد همسایگی، تسهیلات مشترک همانند مدرسه، مرکز بهداشت، فضای شهری، موجب تأثیر بیشتر درحوزه محلی می‌شود. ضمن آن‌که فرصتی برای بهبود مسکن به مفهوم دستیابی به مسکن بهتر و امکان اجاره‌نشینی و ایجاد امنیت نیز هست.

- ۸- طراحی پارکینگ: طراحی پارکینگ با لحاظ اینکه در بخش‌های قدیمی شهر که پارک خودرو در خیابان‌ها انجام می‌شود، ۳۵ تا ۴۰ درصد تقاضای پارک خودرو کاهش می‌یابد اما برای دستیابی به حمل و نقل عمومی، مراکز خرید و اداری، پیش‌بینی یک سطح از پارکینگ نیز ضروری است.

- ۹- مدیریت عرضه: حمایت و تشویق توسعه همکاری‌های بخش خصوصی و عمومی در تمام کاربری‌های زمین.

محورهای حمل و نقل پایدار

حمل و نقل پایدار به عنوان یک دانش و تخصص جهانی دارای اصول مشترک و مباحث بنیادی مشخصی است که نمی‌توان بدون توجه به آنها به اهداف تعیین شده، دست یافت.

در تبیین حمل و نقل پایدار مباحث مختلفی مطرح می‌شود که در قالب ۱۲ محور قابل بررسی است:

- ۱- تهیه یک برنامه عملیاتی (ACTION PLAN) برای دستیابی به اهداف برنامه.

- ۲- هماهنگی بین کاربری‌های مسکونی، تجاری و دفاتر عمومی و اداری و... با رویکرد کاهش استفاده از

- استقرار نظام مهندسی ارزش در پروژه‌های سازمان.
- توسعه آموزش و توانمندی‌های نیروی انسانی، سیستمی و مدیریتی.
- اهمیت به نظام مدیریت، کنترل پروژه و برنامه‌ریزی به منظور افزایش بهره‌وری پروژه‌ها که از طریق توانمند کردن سازمان در مدیریت زمان، منابع و هزینه حاصل می‌گردد.
- استفاده از تکنولوژی نوین اجرایی مدیریت مواد و مصالح به منظور افزایش سرعت پروژه‌ها و کاهش هزینه اجرایی پروژه‌ها و ایجاد جاذبه‌های بصری ابنیه شهری.
- استقرار سیستم مدیریت HSE-MS در سطح فعالیت‌های سازمان و پیمانکاران همکار.
- استفاده از تکنولوژی‌های جدید، جهت ارتقاء کیفیت آسفالت و عملیات حمل و پخش آن در شهر تهران.
- استفاده بهینه از فضاهای زیرزمینی در شهر اعم از تونل‌ها و پارکینگ‌های زیرزمینی.

چشم‌انداز

تهران، شهری است با حمل و نقل روان، با سامانه‌ی جامع حمل و نقل با محوریت حمل و نقل عمومی قابل اعتماد، در دسترس، ایمن، سریع و ارزان که شهروندانش با وجود دارا بودن خودروی شخصی، با طیب‌خاطر از آن استفاده می‌کنند.

این سامانه‌ی حمل و نقل با برقراری ارتباطات اثربخش در سطح مجموعه‌ی شهری، ملی و فراملی، چشم‌انداز جهان‌شهر تهران را به‌خوبی پشتیبانی می‌نماید.

- خودرو.
 - ۳- اطمینان، پشتیبانی و حمایت حمل‌ونقل عمومی از کاربری زمین.
 - ۴- افزایش تراکم مسکونی و فعالیت در اطراف ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی.
 - ۵- تشویق به استفاده از سامانه ریلی شهری.
 - ۶- انتقال زمان سفر در ساعات غیر اوج صبح و بعدازظهر.
 - ۷- مدیریت پارکینگ، اتوبوس و ترافیک (آمد و شد) خودروی سواری.
 - ۸- طراحی کاربری زمین با لحاظ محوریت پیاده‌روی و استفاده از فضای پارکینگ.
 - ۹- آرام سازی ترافیک به منظور ایجاد محیطی ایمن برای پیاده‌روی با کاهش و کنترل سرعت وسایل نقلیه موتوری.
 - ۱۰- ایجاد فضاهای شهری که موجب جذابیت و تشویق به پیاده‌روی می‌شود.
 - ۱۱- توسعه استفاده از دوچرخه و پیش‌بینی تسهیلات برای پارک دوچرخه.
 - ۱۲- برنامه‌ریزی برای جلب مشارکت محلی.
 - ۱۳- بهبود سیستم حمل‌ونقل عمومی یکپارچه.
- مهم‌ترین رویکرد به منظور پایداری در حمل و نقل شهری در برابر ازدحام ترافیک، دستیابی به سامانه حمل و نقل ریلی یکپارچه و هماهنگ است.

سیاست‌های پیشنهادی

- مهندسی مجدد سازمان در سه سطح ساختاری، فرآیندی و اجرایی بمنظور بهبود و ارتقاء سطح بهره‌وری.
- توسعه و بهبود روش‌های مهندسی و برنامه‌ریزی به منظور گسترش دانش فنی و استفاده از توان علمی، تخصصی و کنترل دقیق کمی و کیفی طرح‌ها.

اهداف

روند سریع توسعه شهرنشینی منجر به افزایش تقاضا برای زیرساخت‌ها نظیر تأمین آب آشامیدنی، شبکه برق و ایجاد امکانات حمل و نقل و.... گردیده است. عدم کفایت سیستم موجود یا مدیریتهای موازی در بخش مدیریت ترافیک شهری موجب افزایش فاصله بین تقاضا و عرضه امکانات حمل و نقل گردیده است. ترافیک، افزایش قابل توجه زمان جابه جایی، افزایش تصادفات، آلودگی صدا و نزدیک شدن میزان آلودگی هوا به مرزهای تهدید سلامت انسانی از تبعات سیستم حمل و نقل ناپایدار در مناطق شهری می‌باشد. پایداری تنها با ایجاد تغییرات در طراحی، الگوهای استفاده و مدیریت وسایل نقلیه حاصل نمی‌شود بلکه باید تغییراتی در نحوه تفکر نسبت به شناخت و ارزشیابی راه کارهای ممکن برای حل مشکلات حمل و نقل ایجاد گردد. یک سیستم حمل و نقل پایدار نیازمند فعالیت‌هایی بیش از کنترل آلودگی هوا، ترافیک یا کاهش مصرف سوخت است و بررسی‌ها نشان داده است که هیچ راه حل منفردی برای حل مشکلات پیچیده حمل و نقل وجود ندارد و رفع چنین مشکلی نیازمند یک سازوکار جامع، پویا و قابل اطمینان است

مدیریت پایدار حمل و نقل اثرات توسعه حمل و نقل را بر روی کارایی اقتصادی، موضوعات زیست محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار می‌دهد و به کاهش اثرات زیست محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل و نقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی کمک می‌کند و هدف آن سیستم افزایش کارایی و جابه جایی کالاها، خدمات و افراد با حداقل مشکلات دسترسی است. که بدون سازماندهی مجدد استراتژیها، سیاستها و برنامه‌ها قابل دستیابی نخواهد بود واقعیت این است

که وضعیت جابه جایی مردم در دنیای امروز نامطلوب است و بدون انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه بدون شک در آینده نزدیک تبدیل به یک بحران خواهد گردید لذا هم کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه ناگزیر به حرکت بسوی مدیریت پایدار حمل و نقل هستند و برای حل معضلات عدیده ترافیکی در شهرها می‌بایست مبانی و اصول حمل و نقل پایدار را به عنوان مرکز ثقل برنامه‌های آتی حمل و نقل مد نظر قرار دهند.

تبیین راهبردهای تحقق اهداف

به طور حتم پایداری، تنها با ایجاد تغییرات در طراحی، الگوهای استفاده و مدیریت وسایل نقلیه حاصل نمی‌شود؛ بلکه باید تغییراتی در نحوه تفکر نسبت به شناخت و ارزشیابی راه کارهای ممکن برای حل مشکلات حمل و نقل ایجاد شود. یک سیستم حمل و نقل پایدار نیازمند فعالیت‌هایی بیش از کنترل آلودگی هوا، ترافیک یا کاهش مصرف سوخت است و بررسی‌ها نشان داده است که هیچ راه حل منفردی برای حل مشکلات پیچیده حمل و نقل وجود ندارد و رفع چنین مشکلی نیازمند یک سازوکار جامع و پویا و قابل اطمینان است.

مدیریت پایدار حمل و نقل، اثرات توسعه حمل و نقل را برای کارایی اقتصادی، موضوعات زیست محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار می‌دهد و به کاهش اثرات زیست محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل و نقل و بهبود زندگی اجتماعی کمک می‌کند و هدف آن سیستم، افزایش کارایی و جابجایی کالاها، خدمات و افراد با حداقل مشکلات دسترسی است.

واقعیت این است که وضعیت جابجایی مردم در دنیای پرهیاهوی امروز مطلوب نیست و بدون انجام

۱۰. استفاده از دیدگاه‌های کارشناسی در سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه حمل و نقل.
۱۱. گسترش فضاهای ویژه برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و ارتقای ایمنی آنها به‌ویژه در بافت‌های سنتی.
۱۲. تقویت کیفی و کمی پلیس راهنمایی و رانندگی و تجهیز آن به تجهیزات و فناوری‌های پیشرفته‌ی روز.
۱۳. اولویت‌دهی به تکمیل نواقص و پروژه‌های ناتمام شبکه‌ی فعلی معبر در سرمایه‌گذاری‌ها.
۱۴. بهره‌گیری بیشتر از سامانه‌ی حمل و نقل هوشمند، استفاده از ابزار پیشرفته و هوشمند برای کنترل ترافیک.

اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه بدون شک در آینده نزدیک تبدیل به یک بحران خواهد شد. لذا هم کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه ناگزیر به حرکت به سوی مدیریت پایدار حمل و نقل هستند و برای حل معضلات عدیده ترافیکی در شهرها باید مبانی و اصول حمل و نقل پایدار را به عنوان مرکز ثقل برنامه‌های آتی حمل و نقل مد نظر قرار دهند.

در مجموع تدوین، جاری‌سازی و به‌روزرسانی طرح جامع حمل و نقل تهران اساسی‌ترین اقدام در حوزه حمل و نقل تهران است. موارد این جهت‌گیری اساسی برنامه‌ای به شرح ذیل است:

۱. توسعه‌ی پرشتاب سامانه‌ی حمل و نقل عمومی قابل اعتماد، دردسترس، ایمن، سریع و ارزان.
۲. مدیریت تقاضای سفر، با تأکید بر حذف سفرها غیرضروری بااستفاده از روش‌های مختلف مانند توسعه‌ی زیرساخت‌های اطلاعاتی و ارتباطاتی (ICT) و تغییر فرهنگ عبور و مرور شهروندان.
۳. تسریع در اختصاص اعتبار کافی برای توسعه‌ی حمل و نقل عمومی و بهره‌گیری از همه‌ی فرصت‌های تأمین منابع دولتی، خصوصی و خارجی.
۴. هماهنگی سیاست‌های حمل و نقل با طرح‌های توسعه‌ی کالبدی، اقتصادی، زیست محیطی و سایر حوزه‌های مرتبط.
۵. همگرایی و یکپارچگی در سازمان‌های دست‌اندرکار توسعه و مدیریت حمل و نقل تهران.
۶. ارتقای کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل.
۷. ارتقای فرهنگ عبور و مرور از طریق ارائه‌ی آموزش‌های عمومی.
۸. تقویت خطوط مواصلاتی به شهرها و شهرک‌های اطراف.
۹. آینده‌نگری، برنامه‌ریزی بلندمدت، پرهیز از راه-حل‌های مقطعی و مطالعه‌ی دقیق پیامد طرح ترافیکی.

منابع:

- Awasthi, A., Chauhan, S.S. (2011). Using AHP and Dempester- Shafter theory for evaluation sustainable transport solutions. 26 (6), 787-796.
- Zhou, j. (2012). Sustainable transportation in the US: A review of proposals, policies, and programs since 2000, 1(2), 150-165
- Haughton, Graham and Hunter, Colin (2005) "Sustainable cities", published in the aylor & Francis e-Library
- Rob, Krueger and Savage, Lydia (2007) "City regions and social reproduction: A Place for sustainable development?" International Journal of Urban and Regional Research, Volume 31.
- UNEP, 2011, Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication - A Synthesis for Policy Makers, www.unep.org/greeneconomy, France
- Perkins.s. (2011) Green Growth and transport, international transport forum at the OECD, Paris
- Jenks.m, JONES.C (2010) Dimentions of the sustainable city, springer, United Kingdom.
- امینی نژاد، س، افتخاری، ق (۱۳۸۶)، مقدمه ای بر برنامه ریزی و مهندسی حمل و نقل شهری، تهران، دانشگاه پیام نور.
- نوابخش، م، کفاشی، م، (۱۳۸۵)، برنامه ریزی حمل و نقل کلان شهری و تاثیر آن در توسعه شهر پایدار مطالعه موردی شهر تهران ، فصل نامه جغرافیایی سرزمین سال سوم شماره ۱۰ تابستان ۱۳۸۵.
- ویلر اس. ام - بیتلی تی(۱۳۸۴)، توسعه شهری پایدار، مترجم ذاکر حقیقی کیانوش، ناشر مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی.
- بارتون، الیزابت و همکاران (۱۳۷۹)، شهر متراکم و پایداری شهری، ترجمه فریده پاروقی، فصل نامه مدیریت شهری، شماره ۴، زمستان ۱۳۷۹
- نقی زاده، م، (۱۳۸۰) توسعه پایدار شهر و مسکن، فصلنامه مسکن و انقلاب، شماره ۹۵ و ۹۶، پاییز و زمستان ۱۳۸۰.
- احمدی، ف، (۱۳۸۲)، معماری پایدار، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، مجله آبادی.

پیوست: شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه (مترو)

متروی تهران به مجموعه قطارهای شهری تهران و همچنین «شرکت راه آهن شهری تهران و حومه» گفته می‌شود. تا خرداد ماه سال ۱۳۹۶ (می ۲۰۱۷) این قطارها در شش خط اصلی در حال تردد هستند که پنج خط آن ۱-۲-۳-۴-۷ درون شهری و یک خط دیگر (۵) نیز بین‌شهری (میان کرج و تهران) هستند. تا پایان خرداد ماه سال ۱۳۹۶ مسافت خطوط متروی بهره‌برداری شده برابر ۱۸۹ کیلومتر و تعداد ایستگاه‌های بهره‌برداری شده ۱۱۵ می‌باشد و تعداد واگن‌های فعال در مترو تهران بیش از ۱۰۰۰ واگن می‌باشد که روزانه میانگین بیش از ۳ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کنند حتی مترو تهران به رکورد جابجایی ۴ میلیون مسافر در روز هم دست یافته است.

سابقه بحث و گفتگو درباره احداث قطار شهری در تهران به ۱۱۰ سال قبل باز می‌گردد. تاسیس تراموای شهری از جمله نکات پیش‌بینی شده در امتیاز نامه‌ای بود که بارون ژولیوس دو رویتر در عهد ناصرالدین شاه روی کاغذ آورد. در همین سال‌ها یک خط آهن روزمینی بین دروازه شهری ری (حضرت عبدالعظیم) و میدان باغ شاه، با نام معروف ماشین دودی، ساخته شد. اگرچه طرح‌های اولیه متروی تهران در زمان قبل از انقلاب شکوهمند جمهوری اسلامی ایران ریخته شد اما به طور رسمی پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران از سال ۱۳۷۷ (۱۹۹۹ میلادی) شروع به کار کرد. نخستین مسیر فعال، مسیر شماره ۵ مترو بود که بین تهران و کرج مسافران را جابه‌جا می‌کرد و در ۱۶ اسفند ۱۳۷۷ فعالیت خود را آغاز نمود.

گزیده‌هایی از قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۰۱

ماده ۱- دولت مکلف است در جهت توسعه حمل و نقل درون شهری و برون شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل و نقل، بهینه‌سازی تقاضای حمل و نقل، بهینه‌سازی مصرف انرژی، بهینه‌سازی تولید خودرو و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی اقدام نماید.

گزیده‌هایی از از قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه مصوب ۱۳۸۵/۰۶/۰۱

ماده ۱- سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری شامل: سامانه‌های نقل و انتقال جمعی مسافر در زمان و مسیر مشخص است که عبارتند از انواع قطار شهری (تراموا، قطار سبک شهری، منوریل، مترو) و سامانه‌های مشابه.

ماده ۲- شهرداری شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت با مشارکت دولت موظفند که نسبت به تهیه طرح جامع حمل و نقل و ترافیک اقدام نمایند. در شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت، انجام مطالعات امکان‌سنجی سامانه حمل و نقل ریلی شهری و حومه بر مبنای مطالعات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک مصوب الزامی است. مرجع تصویب مطالعات یاد شده شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور است.

تبصره- اتخاذ تدابیر به منظور حمل و نقل آسان افراد ناتوان و معلول در معابر، شبکه حمل و نقل و محیط‌های شهری در شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت در چارچوب این طرح‌ها منظور می‌گردد.

ماده ۳- دستگاه اجرایی احداث سامانه حمل و نقل شهری و حومه و بهره‌برداری از آن، شهرداری‌های ذیربط می‌باشند.

ماده ۴- شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت موظفند حداکثر تا یک سال پس از تصویب این قانون سامانه یکپارچه مدیریت هماهنگی حمل و نقل عمومی شهری و حومه را در ساختار تشکیلات خود ایجاد نمایند.

ماده ۵- به دولت اجازه داده می‌شود که حداکثر تا سقف پنجاه درصد (۵۰٪) از هزینه مطالعات و سرمایه‌گذاری ایجاد سامانه‌های حمل و نقل ریلی درون شهری با اولویت تامین لوازم و تجهیزات از محل منابع درآمد عمومی در لوایح بودجه سنواتی کل کشور پیشنهاد نمایند. مابقی اعتبار مورد نیاز طرح، توسط شهرداری ذی‌ربط از محل منبع داخلی و یا مشارکت بخش خصوصی تامین می‌شود که پس از مبادله موافقتنامه با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مصرف خواهد شد.

تبصره- وزارت کشور موظف است ضوابط اجرایی استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی، با اولویت سرمایه‌گذاری در ایستگاه‌ها و مراحل مختلف بهره‌برداری را تدوین نماید. این ضوابط پس از تصویب هبات وزیران لازم‌الاجرا است.

ماده ۶- شهرداری‌های موضوع این قانون مجازند با رعایت سقف تعهدات ارزی موضوع ماده (۱۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳ و موارد مشابه در قوانین بعدی برای احداث سامانه حمل و نقل شهری و حومه، با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران نسبت به استفاده از بازارهای سرمایه خارجی در محدوده اعتبارات ماده (۵) این قانون به صورت غیر ریالی اقدام نمایند.

ماده ۷- شهرداری‌های مشمول می‌توانند از طریق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی به روش ساخت، بهره‌برداری و واگذاری BOT برای سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه استفاده نمایند.

ماده ۸- وزارت کشور موظف است پس از مشورت با اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور نسبت به تدوین اصول کلی و راهبردهای حاکم بر اتمین و ساخت تاسیسات، ماشین‌آلات و طراحی و بهره‌برداری سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه اقدام و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برساند.

ماده ۹- تعرفه مصارف برق اتوبوس رسانی و قطارهای شهری و حومه، براساس کمترین تعرفه تعیین شده است.

ماده ۱۰- مسئولیت حسن اجرای این قانون بر عهده وزارت کشور است.

ماده ۱۱- به دولت اجازه داده می‌شود برای اجرای احکام ماده (۱) این قانون اقدامات زیر را به عمل آورد:

۱- اعطای کمک‌های بلاعوض یارانه‌ای به

بخش‌های غیر دولتی مرتبط با اهداف این قانون.

۲- تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل و نقل همگانی، خودروهای کم مصرف، خودروهای گاز سوز، نفت، گاز، برق، و دو نیرویی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه.

۳- تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تاسیسات، ماشین‌آلات، و قطعات مورد نیاز شبکه و ناوگان ریلی (شهری و برون شهری) و توسعه آزاد راهها و بزرگ راهها.

۴- اعطاء تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون.

ماده ۲- دولت مکلف است نظارت بر اجرای زمان بندی شده طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با این قانون را با راهکارهایی که در آیین نامه‌های اجرایی مشخص خواهد کرد، اعمال نماید و هر شش ماه یکبار گزارش پیشرفت کار خود را به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه کند.

شصت هزار میلیارد ریال در بخش برون شهری در هر سال تعیین می‌گردد.

شاخص‌های کمی و کیفی کلان شرکت بهره‌برداری راه- آهن شهری تهران و حومه

- تعداد سفرهای انجام شده.
- سهم تاخیرات از کل زمان سیر.
- سرویس‌دهی به موقع.
- میانگین رضایت مشتری (مسافر).
- حوادث مسافری.
- قابلیت اطمینان تجهیزات ثابت.
- درصد قطعات یدکی ساخت داخل.
- درآمدهای ثانویه به کل درآمدها.
- بهره‌وری خط.
- بهره‌وری قطار.
- بهره‌وری مسافر نیروی انسانی.
- درصد تحقق شاخص‌های فرایندی.
- درصد تحقق برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی.

عملکرد شرکت بهره‌برداری متروی تهران

نگاهی اجمالی بر عملکرد شرکت بهره‌برداری از سال ۸۶ تا ۹۴ در جدول ذیل ارائه شده است.

وضعیت	شاخص
۷۲۱	تعداد سفر (میلیون سفر)
۱۸۸	طول مسیر بهره‌برداری شده (کیلومتر)
۱۰۷	تعداد ایستگاه بهره‌برداری شده
۱۷۹	تعداد قطار (رام)
۵۳۷	تعداد حرکت‌های مسافری (هزار اعزام)
۸۲۳۸	تعداد کارکنان

مقایسه متروی تهران با شهرهای بزرگ دنیا

برای قیاس وضعیت فعلی متروی تهران با شهرهای پیشرفته و مدرن دنیا، در ذیل توضیحاتی از وضعیت مترو در ۱۰ شهر بزرگ دنیا ارائه می‌گردد:

۱. مترو شانگهای

ماده ۳- توزیع کمک‌ها، یارانه‌ها، تسهیلات و اعتبارات موضوع این قانون و تعیین دستگاه مجری با توجه به شرح وظایف قانونی به عهده دولت است.

ماده ۴- شرکت‌های بیمه گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های موثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل درون شهری و برون شهری، معادل پنجاه درصد (۵۰٪) صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارت بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی تردد، تامین تجهیزات، اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حاصل خیز و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند.

ماده ۵- دولت موظف است با اولویت حمل و نقل ریلی به گونه‌ای اقدام نماید که سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار و مسافر و مصرف سوخت در حمل و نقل برون شهری بر مقادیر جدول شماره (۱) این قانون منطبق شود.

ماده ۶- دولت موظف است سیاست‌های بخش حمل و نقل همگانی شهری را به گونه‌ای تنظیم نماید که از ابتدا سال ۱۳۹۱ هجری شمسی در مجموع هفتاد و پنج درصد (۷۵٪) سفرهای درون شهری پوشش داده شده است.

ماده ۷- در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت‌های شهرک‌های جدید، شرکت‌ها و کارخانه‌ها، هزینه تامین زیر ساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک‌های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه را تامین نمایند، دولت هزینه روسازی، علایم، تاسیسات و ناوگان اجرای پروژه‌های مربوطه را تامین خواهد کرد.

ماده ۸- مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.

ماده ۹- اعتبارات مورد نیاز موضوع این قانون به میزان چهل هزار میلیارد ریال در بخش درون شهری و

بهترین سیستم نقل و انتقال سریع را مترو شانگهای چین سال ۱۹۹۵ راه اندازی کرد به طوری که در حال حاضر رتبه نخست سریع‌ترین سرویس نقل و انتقالات را به خود اختصاص داده است. نکته جالب توجه وجود ۲۸۵ ایستگاه در این شهر است که تقریباً تمام نقاط شهر را پوشش داده است و از این نظر نیز مترو شانگهای رکورد دار است. برای مترو شانگهای ۴۲۴ کیلومتر مسیر ساخته شده است.

۲. مترو لندن

پدر بزرگ زیر زمینی جهان رتبه دوم بهترین متروهای دنیا را متعلق به خود کرد. مترو لندن قدیمی‌ترین مترو جهان است که در سال ۱۸۶۳ تأسیس شد که هم اکنون دارای ۲۷۰ ایستگاه می باشد. این مترو دارای ۴۰۰ کیلومتر مسیر می باشد.

۳. مترو سئول

یکی از سنگین‌ترین و بیشترین حجم حمل و نقل‌ها را مترو سئول دارد که به همین دلیل توانسته رتبه سوم بهترین متروهای جهان را به خود اختصاص دهد. روزانه نزدیک ۸ میلیون جمعیت در ۳۱۴ ایستگاه این شهر جابجا می‌شوند. این حجم نقل و انتقالات در نوع خود قابل توجه و تامل برای مسئولین مترو کشور است. لازم به ذکر است که ۳۹۰ کیلومتر مسیر برای مترو پایتخت کره تا کنون ساخته شده است.

۴. مترو پکن

مترو پکن نیز به دلیل نقل و انتقال سریع مسافران رتبه ی چهارم جهان را به خود اختصاص داد. مترو سریع السیر شهر پکن دارای ۲۱۸ ایستگاه می باشد. ۳۷۰ کیلومتر طول مسیرهای ساخته شده برای پایتخت کشور چین است.

۵. مترو نیویورک

به گزارش صراط، مترو شهر نیویورک بدون شک وسیع‌ترین و پر ایستگاه‌ترین مترو جهان است. این

شهر دارای بهترین آمار ایستگاه شامل ۴۲۱ ایستگاه است. نکته جالب توجه این است که این تعداد ایستگاه در مساحتی کمتر از مساحت شهرهای آسیایی وجود دارد و این نشان از تراکم ایستگاه در این شهر است همچنان در این شهر بزرگ ۳۳۶ کیلومتر مسیر مترو ساخته شده است.

۶. مترو برلین

یکی از سریع‌ترین متروهای جهان مترو شهر برلین است. در این شهرها تنها ۱۶۶ ایستگاه وجود دارد که این تعداد کم به علت سرعت زیاد این مترو است. مترو برلین دارای ۳۳۱ کیلومتر تونل برای عبور و مرور قطارهای خود است.

۷. مترو مسکو

بعد از توکیو و سئول پر رفت و آمدترین مترو جهان مترو مسکو است. مترو شهر مسکو روسیه ۱۸۶ ایستگاه مترو دارد البته این تعداد مترو در وسعت نسبتاً کمتر این شهر قابل توجه است. ۳۰۸ کیلومتر ریل برای مترو مسکو ساخته شده است.

۸. مترو مادرید

اگرچه شهر مادرید پنجاهمین شهر پر جمعیت دنیا به حساب می‌آید ولی مترو این شهر از لحاظ مسافت رتبه ششم را دارد. در پایتخت کشور اسپانیا ۳۰۰ ایستگاه مترو وجود دارد. پایتخت اسپانیا ۲۹۲ کیلومتر مسیر برای مترو خود تاکنون ساخته است.

۹. مترو مکزیکوسیتی

این مترو با ۱۹۵ ایستگاه و مسیری به طول ۲۲۵ کیلو متر بعد از شهر نیویورک بزرگترین مترو آمریکای شمالی است. این شهر که یکی از خطرناک‌ترین شهرهای جهان نیز هست برای مترو خود ۲۲۵ کیلومتر تونل حفاری کرده است.

۱۰. مترو پاریس

مترو شهر پاریس در رتبه دهم متروهای جهان قرار گرفته است. این شهر ۳۰۱ ایستگاه مترو دارد که

راه کارها و تدابیر

- گسترش بهینه شبکه، ظرفیت و ناوگان تسهیلات سیستم های حمل و نقل عمومی.
- احداث و توسعه خطوط و تسهیلات حمل و نقل ریلی درون و حومه شهری.
- توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، نیمه عمومی غیر ریلی.
- پروژه های احداث و تکمیل خطوط مترو ۶، ۷، ۴ و ۲ شهر تهران.
- توسعه، تکمیل و تجهیز مراکز کنترل ترافیک و زیر ساخت ها و سامانه سیستم های هوشمند حمل و نقل.

نقاط ضعف، قوت، فرصت و تهدیدها

- توسعه ناکافی شبکه و سیستم های حمل و نقل عمومی.
- امروزه اکثر کارشناسان بر این عقیده اند که تنها راه برون رفت از مشکلات ترافیک، گسترش سیستم حمل و نقل عمومی است. با اندکی تعمق بر روی سیستم های حمل و نقل عمومی شهرهای پیشرفته می توان دریافت که اصلی ترین عنصر این سیستم ها، شبکه قطار شهری (مترو) می باشد. شبکه قطار شهری به عنوان شبکه مادر سیستم حمل و نقل عمومی، وظیفه جابه جایی عمده شهروندان در طول و عرض شهر را به عهده دارد. بدین معنی که مسافران را از مناطق مسکونی تا دسترسی به خطوط قطار شهری و بالعکس جا به جا می کند.
- در تهران به دلیل عدم پوشش کامل شبکه مترو و نبود سایر سیستم های قطار شهری، حجم عمده جابه جایی عمومی شهروندان توسط اتوبوس ها انجام شده که باتوجه به وسعت شهر و محدودیت های شرکت واحد اتوبوسرانی، سطح سرویس این وسیله در تهران

این تعداد ایستگاه به روی تنها ۲۱۴ کیلومتر تونل ساخته شده است که باعث شده این مترو هم یکی از متراکم ترین متروها از لحاظ تعداد ایستگاه باشد.

بعد از مترو پاریس به ترتیب متروی شهرهای گانجائو چین، توکیو ژاپن، دهلی هند، شن ژن چین، والنسیا در اسپانیا، هنگ کنگ، شیکاگو آمریکا، واشنگتن، سان فرانسیسکو و مترو سنگاپور قرار دارند. نکته جالب توجه این است که ۵ شهر چین در رتبه اول تا ۲۵ جهان قرار دارند. در این میان جایگاه مترو تهران و کرج در نوع خود قابل توجه است. مترو دو شهر تهران و کرج روی هم رفته ۷۸ ایستگاه دارد که این ایستگاه ها در ۱۳۶ کیلومتر مسیر مترو وجود دارند که البته بخشی از این مسیر (از تهران تا کرج و داخل کرج) روی زمین می باشد.

چالش های حوزه ماموریتی حمل و نقل

- عدم تکمیل عملیات احداث خطوط و ایستگاه های مترو بر طبق برنامه های از پیش تعیین شده.
- سرعت کند ساخت و توسعه مترو در وضع حاضر نسبت به سال های گذشته.
- حجم بالای استفاده از خودروهای شخصی.
- عدم تناسب کمی و کیفی خدمات ارائه شده سیستم حمل و نقل عمومی با میزان تقاضا (تواتر سرویس دهی، سطح پوشش شبکه، سطح سرویس و سرعت پایین).
- عدم مطلوبیت استفاده از مدل های حمل و نقل عمومی (به ویژه در ساعات اوج ترافیک).
- عدم دسترسی به سیستم حمل و نقل مترو در پایانه برخی پایانه های برون شهری.
- غیر بومی بودن تکنولوژی ساخت تجهیزات حمل و نقل (مانند حمل و نقل هوشمند، مترو و...).

نسبت به استانداردهای جهانی بسیار پایین تراست.

- عدم مأموریت مناسب تقاضای سفر.

یکی از عمده‌ترین مشکلات شهر تهران در وضع موجود، مدیریت نامناسب تقاضای سفر در مجموعه مدیریت کلان شهری می‌باشد که به تبع آن مجموعه سیستم حمل‌ونقل و ترافیک از کارایی مناسبی برخوردار نبوده باعث نارضایتی بسیار شهروندان می‌شود. معضلات به وجود آمده در ارتباط با مدیریت تقاضای سفر در شهر تهران می‌تواند ناشی از عوامل مختلفی باشد که مهمترین آن‌ها عبارتند از:

۱. سفرهای زائد شهری.

۲. طول سفرها.

۳. عدم تنظیم ساعات شروع و پایان کار.

۴. عدم استفاده کافی از سیستم‌های الکترونیکی و اینترنتی.

۵. عدم توزیع مناسب کاربری‌ها در سطح شهر.

۶. عدم وجود نهاد یا مرکز ارائه و اجرای طرح‌های مدیریت تقاضا.

۷. کمبود قوانین ومقررات حمایتی.

• عدم وجود سیستم حمل‌ونقل یکپارچه و مدیریت واحد شهری.

• عدم تعادل در سرمایه‌گذاری و ایجاد تسهیلات جهت پارک وسائل نقلیه و توسعه فضاهای شهری.

• عدم برنامه‌ریزی همزمان کاربری زمین و حمل‌ونقل (نادیده گرفتن مصوبات طرح جامع).

سیستم حمل‌ونقل و نحوه کاربری زمین در شهرها ارتباط متقابل و بسیار نزدیکی با یکدیگر دارند. رشد جمعیت، اشتغال و استقرار فعالیتهای اقتصادی، خدماتی و همچنین وجود تسهیلات در نواحی مختلف شهرو حومه باعث افزایش تقاضای سفر به منظور دسترسی به این نواحی و در نتیجه توسعه شبکه حمل و نقل و همچنین گسترش تسهیلات جدید می‌شود.

در حال حال حاضر، نادیده گرفتن ضوابط و مصوبات طرح جامع تهران به خصوص در مورد تراکم در مناطق شمالی شهر موجب وارد شدن حجم ترافیک بیش از توان شبکه‌های تردد به سیستم شده است.

- عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی

اگر کل سیستم فعالیتهای شهر به بدن یک انسان تشبیه شود، شبکه معابر شهر همانند شبکه خون رسانی بدن خواهد بود که وظیفه اصلی برقراری ارتباط بین مراکز حیاتی شهر و سرویس‌دهی به آنها را برعهده دارد. به همین دلیل طراحی معابر در طراحی یک شهر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. یکی از موارد مهم در حل مسائل ترافیکی، رعایت سلسله مراتب دسترسی در طرح ترافیک می‌باشد. بهینه‌یابی سلسله مراتب دسترسی در ترافیک شهری، هدف توزیع متعادل ترافیک است که از مهمترین نتایج آن توجه به فواصل تقاطع‌های فرعی به اصلی (در سطوح مختلف) می‌باشد

- ساختار فضایی شهر تهران

با توجه به مطالعات انجام شده، ساختار فضایی شهر تهران به گونه‌ای است که طراحی و اجرای یک نوع سیستم حمل‌ونقل نوین را با مشکل مواجه می‌سازد. تراکم بالای شهر تهران به کارگیری سیستم حمل‌ونقل عمومی در این شهر را توجیه می‌کند. لیکن توزیع پراکنده اشتغال و تجارت در سراسر شهر و یا به عبارتی دیگر فقدان یک مرکز تجاری قوی به عنوان مقصد نهایی برای تعداد زیادی از سفرها، به کارگیری سیستم حمل‌ونقل عمومی را با مشکل مواجه می‌سازد، مگر اینکه چنین سیستمی کل شهر را پوشش دهد.

• به منظور بهبود کارایی سیستم حمل‌ونقل، شهر تهران دو انتخاب زیر را با فرض احتمال تغییر در پراکندگی مقاصد اشتغال پیش رو دارد:

۱. با فرض اینکه ساختار فضایی شهر تهران قابل تغییر نیست، بهترین انتخاب برای حمل و نقل، توسعه بیشتر تاکسی‌های راهی جهت پاسخگویی به سفرها در مسیرهای دارای مبدا و مقصد چندگانه می‌باشد.

۲. با فرض اینکه ساختار فضایی شهر تهران قابل اصلاح و تحول پذیر باشد و همچنین منابع مالی مورد نیاز برای توسعه کامل سیستم مترو نیز در دسترس قرار گیرد، سیستم حمل و نقل عمومی باید براساس ترکیبی از مترو، اتوبوس‌های همگانی و تاکسی‌های عمومی و راهی پایه‌ریزی گردد.

- به دلیل تراکم بالای شهر تهران، برای هر دو گزینه فوق سهم سفر با اتومبیل‌های شخصی نباید از ۴۰ درصد کل سفرها فراتر رود. این امر از طریق دریافت عوارض بابت تردد در نواحی پرازدحام اتوبان‌های شهری و نیز تعیین قیمت پارکینگ‌های کنار خیابان بر اساس قیمت بازار (آزاد) قابل انجام است. البته بایستی توجه داشت که در عمل، انجام اقدامات مذکور بایستی منوط به برطرف نمودن عمده تقاضای سیستم حمل و نقل عمومی باشد.

- اگر گسترش و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی بیش از اندازه پرهزینه شود، در این صورت تنها سیستم حمل و نقل کارآمد سازگار با ساختار فضایی شهر تهران توسعه خطوط اتوبوسرانی با تاکید بر مینی بوس‌ها و تاکسی‌های راهی خواهد بود. به دلیل پراکندگی مبدا و مقصد اغلب سفرها، تعداد اندکی از مدل‌های حمل و نقل می‌توانند موثر واقع شوند. در این حالت، تنها وسایط نقلیه عمومی کوچک‌تر هستند که می‌توانند نیازهای سفر مسافرین شهری مثل تهران را فراهم آورند.

- در خصوص توسعه شبکه مترو در تهران، در حال حاضر ۴۳ ایستگاه مترو فقط در ده درصد نواحی ساخته شده تهران قرار داشته و توسط حدود ۱۴ درصد جمعیت شهری قابل دسترس است. برای اینکه

مترو سیستمی کارآمد باشد، باید حداقل ۵۰ درصد جمعیت شهر را تحت پوشش قرار دهد. گسترش مترو از دو خط به نه خط پیش بینی شده در واقع حدود ۵۶ درصد جمعیت شهری را پوشش خواهد داد و بنابراین ممکن است تفاوت قابل توجهی در کاهش آلودگی هوا شود. لیکن، با توجه به محدودیت‌های توپوگرافی و لرزه‌خیزی در شهر تهران، گسترش خطوط مترو، هزینه‌های سرمایه‌گذاری سرسام‌آور و نیز تعهد دولت برای تخصیص یارانه و پوشش هزینه‌های جاری و نگهداری نامحدود آن در آینده را دربر خواهد داشت.

- عدم وجود فرهنگ ترافیک به شکلی مناسب در شهر تهران

بررسی مشکلات ترافیک شهر تهران نشان می‌دهد که سهم قابل توجهی از تصادفات و راه‌بندان‌های ایجاد شده ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و همچنین ناآشنایی شهروندان با فرهنگ ترافیک و نهادینه نشدن این فرهنگ در بین آنان می‌باشد. در این مورد باید به این نکته توجه داشت که در پی ورود هر گونه فن‌آوری به یک کشور، فرهنگ آن فن‌آوری نیز بایستی در بین استفاده‌کنندگان نهادینه شود. در این خصوص، مشکل عمده کشورهای در حال توسعه در استفاده از فناوری‌های جدید همانا عدم ارزش‌گذاری به فرهنگ استفاده از یک فن‌آوری خاص است. برخلاف فن‌آوری در تاثیر گذاری و نهادینه شدن یک فرهنگ در بین افراد یک جامعه زمان زیادی مورد نیاز است. آموزش انسان‌ها در یادگیری و هضم آن فرهنگ از ارکان اصلی استفاده از فن‌آوری می‌باشد. در واقع راه اصلی فرهنگ سازی و نهادینه کردن برخورداری از یک رفتار مناسب در ترافیک، آموزش صحیح است که این امر توسط آموزش و پرورش، رسانه‌ها و... می‌تواند صورت پذیرد.

- در این خصوص، می‌توان دلایل قانون شکنی را به دو دسته زیر تقسیم بندی نمود:

- ۱۱- آثار اقتصادی، زیست محیطی و فرهنگی و اجتماعی متعدد و فراوان بهره‌برداری از مترو.

نقاط ضعف شرکت بهره‌برداری متروی تهران

- ۱- افزایش تعداد کارکنان و عدم تناسب تعداد کارکنان ناظر با تعداد کارکنان پیمانکار.
- ۲- ساختار سازمانی نامناسب و تغییرات سریع آن.
- ۳- عدم وجود زنجیره تامین مناسب و کارا.
- ۴- عدم جذب کافی و به موقع راهبر قطار برقی.
- ۵- بهره‌وری پایین منابع (عدم بهره‌وری مناسب).
- ۶- عدم وجود ساختار سازمانی مدون برای پیمانکاران.
- ۷- عدم وجود نظام ارزیابی کیفی تامین کنندگان و تولیدکنندگان قطعات یدکی، زیر سیستم‌ها و تجهیزات تامین شده.
- ۸- عدم انتخاب پیمانکاران متناسب با الزامات نت ایستگاه محور.
- ۹- عدم وجود نظام فراخوان، ارزیابی، انتخاب، به کارگماری، نظارت و کنترل پیمانکاران.
- ۱۰- وجود واحدهای سازمانی و عناوین شغلی متعدد با شرح وظایف مشابه (موازی کاری).

- قانون شکنی ناشی از غفلت، اشتباه و اضطرار
- قانون شکنی از میل به قانون شکنی

مورد اول از موارد فوق الذکر نمی‌تواند نشان دهنده عدم توجه و عدم اهمیت به فرهنگ ترافیک باشد و در شرایط اضطراری و به ندرت توسط فرد ایجاد می‌شود. ولی مورد دوم که در بعضی افراد بارها مشاهده می‌گردد، می‌تواند ناشی از برخی نارسایی‌های شخصیتی فرد باشد که همراه با عدم نهادینه شدن فرهنگ ترافیک، منجر به بروز رفتارهای پرخطر توسط آن فرد شود.

نقاط قوت شرکت بهره‌برداری متروی تهران

- ۱- اعتبار، قدمت، جایگاه مناسب و تاثیر گذار شرکت در افکار عمومی.
- ۲- امکان ارائه خدمات بهره‌برداری و آموزشی به سایر سازمان‌های قطار شهری.
- ۳- استقرار استانداردهای مدیریتی، آموزشی، زیست محیطی، ایمنی و سلامت در سطح سازمان.
- ۴- برنامه زمانبندی دقیق اعزام قطارها و ظرفیت بالای جابه‌جایی مسافر.
- ۵- سرعت، راحتی، ایمنی و امنیت مناسب جا به جایی مسافر.
- ۶- مستقر بودن سیستم‌های اطلاعاتی نوین و کارآمد.
- ۷- وجود برخی پیمانکاران کارآمد در بخش‌های نگهداری تعمیرات شرکت.
- ۸- پوشش جغرافیایی مناسب در سطح شهر تهران و حومه.
- ۹- وجود فضاهای تجاری و اداری در ایستگاه‌ها و امکان توسعه آن.
- ۱۰- حضور کارکنان متخصص و با تجربه در بخش‌های مختلف شرکت.

آلودگی هوا



مقدمه

آلودگی هوا بحرانی است که در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان با آن مواجهند. آلودگی هوا به دلیل افزایش غلظت مواد شیمیایی هوا و ذرات معلق ایجاد شده تأثیرات منفی مستقیمی بر سلامت انسان‌ها، گیاهان و جانوران می‌گذارد. در جهان سالانه سه میلیون نفر بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند و این هشدار است که نشان می‌دهد باید هرچه سریع‌تر از چرخه جهانی آلودگی هوا دور شد. تهران نیز مانند بسیاری از کلانشهرهای جهان، با مشکل آلودگی هوا مواجه است که این مسئله یکی از مهم‌ترین مشکلات زیست‌محیطی کشور می‌باشد.

تاکنون مطالعات و اقدامات حقوقی و اجرایی مختلفی در زمینه کاهش آلودگی هوای شهر تهران توسط دولت‌ها و سازمان‌های مسئول انجام شده است، اما تشدید آلودگی‌ها و شرایط بحرانی سالهای اخیر و افزایش تعداد روزهای ناسالم هوای تهران و شهرهای دیگر، نقص و عدم کارایی اقدامات انجام شده را می‌رساند. دخیل بودن نهادهای مختلف از جمله قانو نگذار، اجرایی، انتظامی، صنایع، شهرداری، سازمان محیط زیست و... که هر یک آمار جداگانهای در این زمینه ارائه می‌کنند و عدم هماهنگی این بخش‌ها می‌تواند باعث انحراف از هدف اصلی یعنی کنترل آلودگی هوا و تبیین سیاست‌های مناسب باشد.

آلودگی هوای تهران و نحوه برخورد با منابع آلاینده، نیازمند بررسی همه جانبه و دقیق است که با توجه به چشم‌انداز توسعه بلندمدت شهر تهران در

راستای توسعه پایدار در سند چشم‌انداز بیست ساله کشور، ضروری است سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها به خصوص سازمان حفاظت محیط زیست کشور، وزارت کشور و شهرداری‌ها، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، نقش و مسئولیت خود را به صورت مؤثر در کاهش آلودگی‌ها ایفا نمایند.

رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت، از مرگ سالانه حداقل ۲۷۰۰ تهرانی بر اثر آلودگی هوا خبر می‌دهد. همچنین تداوم سکون نسبی هوا و افزایش آلاینده‌های جوی در کلانشهرهای صنعتی تهران منجر به آلودگی بیشتر هوا نسبت به سال‌های قبل و افزایش خسارات و تبعات ناشی از آلودگی شده است. آلودگی هوای تهران از نخستین و مهم‌ترین مشکلات زیست‌محیطی کشور است که با توجه به پیامدهای زیانبارش ملموس‌ترین معضل زیست‌محیطی کلانشهر تهران و از دغدغه‌های دولت می‌باشد. تاکنون مطالعات و اقدامات اجرایی ویژه‌ای جهت کنترل، مقابله و کاهش اثرات آن صورت گرفته است اما مشکل کنونی گسترده‌تر و پیچیده‌تر از آن است که با ارائه طرح و راهکارهای کوتاه مدت و مقطعی رفع شود.

روشن است مدیریت شهری تهران برای حل مشکل آلودگی هوا باید تمام سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها با قبول مسئولیت و همکاری همه جانبه با سازمان محیط زیست و مدیریت بحران آلودگی هوا بر اساس برنامه‌ریزی دقیق وارد عمل شوند.

درآمدی بر مسائل آلودگی هوا

آلودگی هوا در ایران

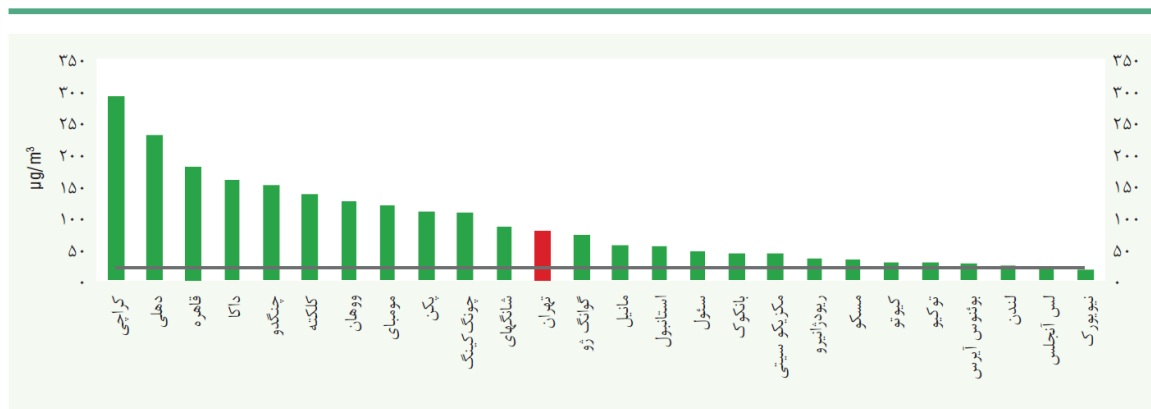
هوای ایران در میان آلوده‌ترین هوا را در جهان بوده و در حال وخیم‌تر شدن است. در سال ۱۳۹۲، یعنی در آخرین سالی که بانک جهانی همراه با «مؤسسه محاسبه و ارزیابی سلامت» تخمین نهایی در مورد ایران ارائه داده‌اند، ۱۹۶۴۴ فقره مرگ و میر به آلودگی هوای ایران نسبت داده شده که معادل حدود ۲۸ نفر در هر یکصد هزار فرد است (مؤسسه محاسبه و ارزیابی سلامت، ۲۰۱۶). هزینه اقتصادی آلودگی هوا که حدود ۲/۲ درصد تولید ناخالص داخلی کشور و معادل ۱۳ میلیارد دلار در سال برآورد شده، حاکی است که کاهش آلودگی هوا نه فقط از نظر سلامت افراد بلکه به لحاظ اقتصادی نیز امری سودمند است. در یک تحلیل هزینه - فایده، از هر یک صد دلاری که اقتصاد ایران تولید می‌کند، ۲/۶ دلار هزینه منفی آلودگی هواست. در نگاهی به گزینه‌ها ملاحظه می‌شود برخی فعالیت‌های مربوط به صنعت، حمل و نقل، انرژی و

کشاورزی اگر تغییر داده شوند و یا حتی متوقف شوند، منافع حاصل از عدم آلودگی هوا بیش از سودی است که از این فعالیت‌ها حاصل می‌شود.

ایران یکی از آلوده‌ترین کشورهای جهان از نظر کیفیت هوا است. برخی از شهرهای ایران از نظر غلظت ذرات آلاینده ۲/۵ میکرومتری (یا $PM_{2.5}$) در میان آلوده‌ترین شهرهای جهان قرار می‌گیرند.

غلظت آلودگی هوا در تهران چندین مرتبه فراتر از میزان مجاز معیار PM_{10} می‌باشد. تهران از نظر آلودگی PM_{10} به مراتب از شهرهایی مانند کراچی یا دهلی کمتر آلوده می‌باشد (شکل ۱).

در میان کلانشهرهایی که ما برای آنها داده آلودگی (PM_{10}) که نسبت به $PM_{2.5}$ امکان مقایسه جهانی بهتری را میان کلانشهرها فراهم می‌کند) در اختیار داریم، تهران در میانه فهرست جای دارد. با این وجود، میزان آلودگی این شهر چهار برابر سطح متدوالی است که سازمان بهداشت جهانی به عنوان میزان سالم (۲۰ میکروگرم در متر مکعب) قلمداد می‌کند.



شکل ۱: غلظت آلاینده‌های PM_{10} در کلان شهرهای جهان (میانگین سالانه به میکروگرم در متر مکعب).

منبع: محاسبات کارکنان بانک جهانی با استفاده از آمار سازمان بهداشت جهانی (۲۰۱۶).

منابع محیطی آلودگی هوا

آلودگی هوا در ایران هم از منابع انسانی (مانند حمل و نقل، صنعت یا کشاورزی) و هم از منابع طبیعی توپوگرافیک مثل گرد و خاک نشأت می‌گیرد. در تهران، به طور عمده حمل و نقل و صنعت باعث وخامت غلظت آلودگی بوده ولی همچنین غبار مواد کانی نیز تأثیرگذار می‌باشند. توسعه سیاست‌های موفق آلودگی هوا به شدت وابسته به تمایز منابع آلودگی خواهد بود و بنابراین انجام یک ارزیابی دقیق موجودی آلاینده‌ها بر اساس مطالعات منبع یابی بسیار مطلوب می‌باشد.

به طور متوسط، بیش از ۳۰۰ روز در سال شهرهای ایران مشمول آلودگی هوا هستند که اثر آن بر سلامتی، متوسط تا شدید است. یک صد روز از این ۳۰۰ روز هوا ناسالم است و ۲۰۰ روز آن، اثر متوسط بر سلامتی دارد. لذا تنها ۶۰ روز به طور میانگین در سال کیفیت هوا سالم است. هر سه شهر تهران، اصفهان و اهواز در سال ۱۳۹۳، حدود ۳۵۰ روز در سال هوای ناسالم داشته اند که برای سلامتی مضر بوده و فقط ۱۵ روزهوای سالم داشته اند. ذرات معلق در هوا در این سه شهر در پاره‌ای از روزها چندین برابر دو شهر آلوده پکن و دهلی است. اهواز با داشتن ۲۴۵ روز در حد ناسالم و ۱۰۶ روز هوای آلوده متوسط داشته بدترین میزان آلودگی را داشته است. این شهر تنها ۹ روز در سال هوای سالم داشته است.

آلودگی هوا بین سال‌های ۱۳۶۹ و ۱۳۹۲ معادل ۰/۵ درصد در سال وخیم‌تر شده است. غلظت ذرات ۵/۲ میکرونی در هر دوره افزایش یافته است. از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۴ افزایش سالانه آن تنها نزدیک به نیم درصد بوده، ولی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ تغییر سالانه آن به حد نصاب یک درصد نزدیکتر شده است.

اثرات آلودگی هوا بر سلامت افراد

آلودگی هوا، چهارمین عامل مرگ و میر در جهان است. این عامل، بنا بر آمار «سربار بیماری در جهان» از «مؤسسه محاسبه و ارزیابی سلامت» پس از خطر متابولیسم، بدی تغذیه و سیگار قرار می‌گیرد. تقریباً از هر ده مرگ و میر یک مورد مربوط می‌شود به آلودگی هوا که معادل است با حدود ۳/۵ میلیون مرگ و میر جهانی در سال ۱۳۹۵ که حدود ۳۰ درصد نسبت به سال ۱۳۶۹ افزایش داشته است.

در سال ۱۳۹۲ در ایران، حدود ۱۹۶۴۴ فقره مرگ و میر به آلودگی هوا نسبت داده شده است. مطابق پژوهش «هزینه آلودگی هوا: تحکیم استدلال اقتصادی برای اقدام» که مطالعه مشترک جدید انجام شده توسط بانک جهانی و مؤسسه محاسبه و ارزیابی سلامت می‌باشد، از هر ۱۰۰ هزار مرگ و میر، ۲۸ فقره آن مرتبط با آلودگی هواست. درحالی که مرگ و میر نسبت به رشد جمعیت مستمراً افزایش می‌یابد، در عمل از سال ۱۳۷۹ به بعد، روند کاهشی داشته، بدین معنا که به صورت سهم از جمعیت، افراد کمتری در نتیجه آلودگی هوا فوت کرده اند.

هزینه اقتصادی آلودگی محیطی هوا

هزینه اقتصادی آلودگی هوا در ایران معادل ۲/۲ درصد تولید ناخالص داخلی کشور و حدود ۱۳ میلیارد دلار برآورد می‌شود. در مطالعه مشترک بانک جهانی و مؤسسه محاسبه و ارزیابی سلامت که در فوق به آن اشاره شد، هزینه اقتصادی ناشی از آلودگی محیطی هوا معادل ۲/۲ درصد تولید ناخالص داخلی در سال برآورد شده است. بر اساس همین معیار هزینه عوامل بیرونی مؤثر بر محیط زیست است که هزینه‌های اقتصادی مرگ و میر زودرس در ایران به عدد و رقم درمی‌آید. در حالی که ۲/۲ درصد تولید ناخالص

داخلی ایران نقطه مرجع مفیدی است، ولی احتمالاً کمتر از میزان واقعی است. هرچند مرگ و میر زودرس، بیشترین سهم را در هزینه‌های اقتصادی آلودگی هوا دارد، ولی ۲/۲ درصد تولید ناخالص داخلی احتمالاً کمتر از میزان واقعی است، زیرا این گزارش هزینه درمان بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا که می‌تواند هنگفت باشد را به حساب نمی‌آورد. برای مثال، کاهش بهره‌وری نیروی کار به دلیل محدودیت تنفسی، غیبت از کار و حتی بستری شدن در بیمارستان، به حساب آورده نمی‌شود. این گونه آثار بیماری‌زا در مطالعه سال ۱۳۸۴ بانک جهانی تحت عنوان «هزینه تخریب محیط زیست»، لحاظ شده است.

روش‌های ارزشیابی هزینه‌های اقتصادی مبتنی بر اطلاعات مربوط به سلامت افراد، احتمال مرگ و میر - با کمی کردن زیان‌های وارده بر رفاه و نیز با کمی کردن درآمد از دست رفته به خاطر مرگ زودرس (یعنی تولیدی که در نتیجه فوت نیروی کار صورت نگرفته است) را نیز در نظر می‌گیرند. تخمین حاصله نشان دهنده کل آن چیزی است که افراد حاضرند برای کاهش خطر مرگ و میر و تولید از دست رفته شان به دلیل فوت زودرس، بپردازند (۳۰).

بهبود کیفیت هوا در ایران مستلزم انجام مجموعه‌ای از تجزیه و تحلیل‌های فنی، سرمایه‌گذاری و اصلاح سیاست‌ها در سطح ملی و در سطح شهرهاست (چراکه منابع آلودگی و راه‌حل‌های آلودگی هوا از شهری به شهر دیگر متفاوت است). نکته مثبت قضیه این است که آلودگی هوا، برخلاف بسیاری از تغییرات دیگر، مشکلی قابل اصلاح است.

تجارب سایر کشورها در کنترل آلودگی هوا

بر خلاف سایر عوامل خارجی که اثر منفی بر محیط زیست دارند، آلودگی هوا قابل اصلاح است. لندن،

پاریس و نیویورک، شهرهایی که حدود دو دهه قبل هوایی به شدت آلوده داشتند، با اتخاذ سیاست‌های قاطع، آلودگی هوا را از میان برده‌اند. به طوری که هوای این سه کلان شهر در محدوده حد مجاز سازمان بهداشت جهانی قرار دارد. نمونه‌های تازه‌تری از اتخاذ سیاست‌های قاطع که منجر به بهبود آلودگی هوا شده وجود دارد و در این زمینه (اگر بخواهیم از دو نمونه نام ببریم) باید به شیلی و پرو اشاره کنیم.

شیلی از سال ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۹ اقدام به اجرای یک طرح حمل و نقل شهری نمود که هدفش بهبود آلودگی هوای سانتیاگو از طریق گسترش وسایط نقلیه عمومی بود. در این طرح کاهش دودزایی اتوبوس‌ها، استفاده بیشتر از دوچرخه، اجرای بهنگام آزمایش دودزایی اتومبیل‌ها، ایجاد طرح‌های تجاری برای اداره شرکت‌های حمل و نقل عمومی، بازبینی اتوبوس‌ها و برنامه‌ریزی کلی برای ترافیک به اجرا گذاشته شده بود. کاهش آلودگی هوای ناشی از PM2.5 که تقریباً به نصف تقلیل پیدا کرد تا حدود زیادی پیامد اجرای این برنامه حمل و نقل جامع از اوایل دهه ۱۳۷۰ تا اوایل دهه ۱۳۸۰ بود.

کشور پرو، از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ به منظور مبارزه با آلودگی هوا، برنامه حمل و نقلی به اجرا گذاشت که شامل بهبود دودزایی اتومبیل‌ها، کیفیت سوخت و نظارت بر کیفیت هوا بود. هدف از این برنامه، ایجاد مرکزی برای کنترل آلودگی هوا بود که نقش فعالی در شکل‌گیری اقدامات مربوط به کنترل آلودگی ایفا کند. لذا تا حد زیادی در نتیجه اجرای این طرح، میزان PM2.5 در دوره ۱۳۹۱ - ۱۳۸۸ در ناحیه لیما-کالاو تقریباً به نصف تقلیل یافت. بهبود کیفیت هوا به خصوص به نفع فقرا تمام شد، زیرا اثر منفی بر سلامت آنان بسیار بیشتر از اثرش بر افراد غیرفقیر بود چرا که آنها به میزان شدیدتری نسبت به افراد غیر فقیر متأثر از آلودگی هوا بودند.

تجارب موفق در کنترل آلودگی هوای کلانشهرها

چالش به ظاهر غیر قابل حل «آلودگی هوا» در تهران، طی سال‌های اخیر فاجعه زیست‌محیطی خیلی از کلان شهرهای پرجمعیت جهان به خصوص پایتخت‌های آسیایی بوده است اما گروهی از کشورها با استفاده از ظرفیت مشترک دولت ملی و محلی - دولت مرکزی و شهرداری - توانسته اند در قالب برنامه میان مدت حداکثر ۵ ساله، بر این مشکل فائق بیایند.

۷ پکن

چین با دارا بودن تعدادی از آلوده‌ترین شهرهای جهان و در صدر آن‌ها پایتخت این کشور پکن، مدت‌هاست بررسی راه کارهای مناسب در جهت رفع این بحران را در دستور کار قرار داده است. در پکن، دهلی، هنگ کنگ و مکزیکوسیتی، دولت و شهرداری در مواجهه با بحران آلودگی هوا، ضمن پرهیز از عادت به اقدامات مقطعی و کوتاه مدت، این موضوع را در اولویت مباحث سیاسی و اجتماعی خود قرار داده‌اند و مثلاً در پکن که لایه سنگین مه غبار طی روزهای مکرر، این شهر را به نماد «هوای آلوده» در جهان بدل کرده است، طرح «جنگ علیه آلودگی» در سطح ملی در دست اجرا است. میزان بالای آلودگی هوای پکن، این شهر را در میان شهرهای خطرناک برای زندگی قرار داده است. آلودگی هوای پکن تا اندازه‌ای است که آسمان این شهر در اکثر روزهای سال با ابر غلیظ و سیاهی از ذرات آلوده، پوشیده شده است. این ابر غلیظ که در اصطلاح به آن Smog گفته می‌شود، نتیجه ترکیب آلودگی با مه موجود در هواست که تنفس و حتی دید را برای شهروندان مختل می‌کند.

دولت چین از مدت‌ها پیش با تشویق مردم پکن به کاشت و پرورش گیاهان بر روی پشت بام منازل تلاش‌های ساده‌ای را برای تصفیه هوای آلوده‌ای که گاهی حتی تنفس در آن برای پایتخت نشینان دشوار می‌شود، آغاز کرده است. شهردار پکن از زمان تصدی

این پست در سال ۲۰۱۳ کاهش آلودگی هوا را در اولویت برنامه‌های خود قرار داده است و خواستار بودجه ۷۶ میلیارد یوانی (۹/۱۱ میلیارد دلاری) برای بهبود کیفیت هوا شده است. شهردار پکن در سال ۲۰۱۳ یک برنامه چند ساله برای کاهش آلودگی هوا تدوین کرد. این برنامه شامل تغییر سیستم‌های گرمایشی زغال سوز به سیستم مهای گرمایشی گازسوز، محدود کردن تعداد خودروها در خیابان‌ها، تنظیم برنامه تجارت آلاینده‌ها و ترغیب کارخانه‌ها به علنی کردن میزان انتشار گازهای آلاینده بود. در سال گذشته شهرداری پکن ۳۹۲ کارخانه آلاینده را تعطیل و ۴۷۶ خودرو آلاینده را از خیابان‌ها خارج کرد. علاوه بر این رهبران چین به این نتیجه رسیده اند که آلودگی هوا به یک مشکل عمده اجتماعی و یک چالش سیاسی تبدیل شده است؛ بنابراین در بهار سال ۲۰۱۴ «جنگ علیه آلودگی» را اعلام کردند. در نتیجه دولت برنامه تبدیل کارخانه‌های زغال سوز به گازسوز را آغاز کرد و کیفیت سوخت خودروها را افزایش داد دولت چین همچنین برای کاستن از آلودگی هوا، مالیات خرید خودروهای برقی و خودروهای دارای موتورهای کوچک را کاهش داده است. دولت چین همچنین اعلام کرده است تا سال ۲۰۳۰ سهم سوخت‌های غیرفسیلی از تأمین انرژی این کشور را به حدود ۲۰ درصد افزایش خواهد داد. در سال ۲۰۱۴ کنگره ملی چین برای نخستین بار طی ۲۵ سال قانون حفاظت از محیط زیست این کشور را به روزرسانی کرد و مجازات‌های سختگیرانه تری را برای کارخانه‌های آلاینده در نظر گرفت. همچنین آن‌ها در تلاش هستند، از ورود خودروهای جدید به بازار جلوگیری و حداقل ۴۰ درصد خودروهای فعلی را نیز مجهز به سوخت‌های گیاهی کنند. چین در راستای کاهش آلودگی هوا در استان‌ها از اختصاص پاداشی به ارزش میلیارد یوان (معادل ۸۱۶ میلیون دلار) در

تلاش است، آلودگی هوا را مهار کند. در صورتی که میزان ذرات آلاینده در پنج استان تا پایان سال جاری میلادی کاهش پیدا کند مشمول دریافت این پاداش خواهند شد (۸).

۷ مکزیکوسیتی

مکزیکوسیتی پایتخت کشور مکزیک طی دهه‌ای گذشته همواره با بحران آلودگی هوا روبه‌رو بود و از یکی از پاک‌ترین شهرهای جهان به یکی از آلوده‌ترین شهرها تبدیل شد. برخلاف دیگر کشورها، دولت (و حتی مردم) مکزیک چندان بهایی به این مشکل بزرگ این کلانشهر نمی‌دهند. دولت چندین برنامه اصلی تصویب و تاکنون اجرا کرده است. ممنوعیت استفاده از خودروهای شخصی در روزهای خاص (تحت برنامه‌ای با عنوان «امروز خودروی من حرکت نخواهد کرد». دولت تحت برنامه‌ای دیگر تمامی خودروهای شهروندان را از نظر کیفیت احتراق به طور ادواری کنترل می‌کند. هرچند برنامه‌هایی وسیع برای بهبود کیفیت سوخت و افزایش رانندمان فرآیند احتراق صورت گرفته ولی برنامه‌های اندکی در جهت تغییر سوخت مصرفی خودروها توسط دولت اتخاذ شده است. مهمتر از برنامه‌های پیش رو، باید به اجرای موفقیت‌آمیز برنامه دولت اشاره کرد که میزان انتشار سولفور را در وسایل نقلیه در حد معین استاندارد آن کنترل کرده و از طرف دیگر، بر تمامی خودروها و وسایل نقلیه مبدل‌های کاتالیزوری (دستگاهی با کارکرد فیلتری برای کاهش انتشار سه گاز آلاینده در خودروها که امروزه در تمامی خودروهای نوین نصب می‌شود: مونوکسید کربن، اکسید نیتروژن و هیدروکربن‌ها) به طور اجباری نصب کرده است. پیش از دهه ۱۹۴۰، مکزیکوسیتی یکی از تمیزترین آسمان‌ها را در اختیار داشت که منظره زیبای کوه‌های آتشفشانی پوشیده از برف در آن به خوبی قابل مشاهده بود. این در حالی است که در دهه ۱۹۹۰ و

تحت تأثیر تمرکز جمعیت، صنعت، ثروت و متعاقب آن تمایل به مهاجرت به این شهر (به طوری که جمعیت این شهر از ۳ میلیون نفر در سال ۱۹۵۰ به ۲۰ میلیون نفر در ۲۰۰۰ رسید)، مکزیکوسیتی به یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان تبدیل شد. از دیگر عوامل تأثیرگذار در آلودگی این شهر نزدیکی مناطق صنعتی به خلیج مکزیک بود. بادهای خلیج مکزیک آلودگی این مناطق صنعتی را به سمت شهر هدایت می‌کرد. طبق پژوهشی در خصوص چگونگی ایجاد آلودگی هوا در مکزیکوسیتی که در سایت "بایوفیزیکس" منتشر شد، پیش از این شهر بحرانی‌ترین آلودگی هوا مربوط به لندن در دهه ۱۹۵۰ بود. در آن دوره مردم لندن زمستان سخت و استخوانسوز سال ۱۹۵۲ میلادی را با سوزاندن زغال سنگ و کنده‌های چوب سپری کردند، طوری که در طول شبانه روز دود سیاه و غلیظی در حجم بالا از دودکش خانه‌ها وارد هوا می‌شد و به دلیل وارونگی دما در هوا تجمع می‌کرد. گفته می‌شود آلودگی لندن در این سال به میزانی رسید که موجب کاهش جمعیت این شهر شد. به طور تقریبی در اثر این آلودگی نزدیک به ۹۰۰ تن در روز جان خود را از دست می‌دادند. در سال ۱۹۹۲، سازمان ملل متحد مکزیکوسیتی را آلوده‌ترین شهر جهان اعلام کرد. در آن زمان سالیانه نزدیک به یک هزار نفر در این شهر در اثر آلودگی جان خود را از دست می‌دادند و ۳۵ هزار نفر در اثر بیمار یهای ناشی از آلودگی در بیمارستان بستری می‌شدند. دلیل اصلی آلودگی مکزیکوسیتی دود ناشی از ماشین‌ها و کارخانه‌ها بود که باعث افزایش کربن مونوکسید، نیتروژن دی اکسید، ازن، بنزن، آلدئیدها و سایر آلاینده‌ها در هوا می‌شد. دولت مکزیک از دهه ۱۹۸۰ تصمیماتی را در خصوص کنترل و کاهش آلودگی اتخاذ کرد که به ندرت موفق عمل کرد. با ورود به دهه ۱۹۹۰ و رسیدن

مکزیك تکنولوژی قطارهای نوری که علاوه بر سرعت بیشتر مصرف سوخت بسیار پایینی نیز دارند وارد سیستم حمل و نقل عمومی کرده است.

د) اصلاح کیفیت بنزین: اصلاح کیفیت بنزین را بدون شک می‌توان مهم‌ترین سیاست دولت مکزیك در مهار آلودگی هوای مکزیكوسیتی دانست. چرا که موفقیت سایر سیاست‌های دولت در سایه آن امکان‌پذیر شد. در این راستا دولت مکزیك تلاش کرد با بهره‌گیری از نظرات کارشناسی شده و پس از آزمایش چندین فرمول مختلف، سوختی تولید کند که ۲ ویژگی مهم داشته باشد، نخست اینکه سرب و گوگرد کمتری تولید کند و دوم اینکه مبدل‌های کاتالیزوری در آن استفاده شده باشند.

و) سیستم IMEKA: این سیستم شبکه اطلاعاتی شاخص کیفیت هوا بود که دولت مکزیك آن را برای اطلاع‌رسانی در خصوص شرایط کیفی هوا راه اندازی کرد. در این سیستم علاوه بر بررسی کلی وضع هوا، میزان آلاینده‌ها (ازون، نیتروژن دی اکسید، مونوکسید کربن، سرب) و تأثیرگذاری آن‌ها بر سلامت شهروندان در مقیاس منطق‌های به طور متناوب اندازه‌گیری و گزارش می‌شود. مقام‌های مکزیكوسیتی با تبیین البته اجرایی کردن این سیاست‌ها موفق شدند آلودگی و بحران سلامت ناشی از آن را کنترل کرده و کیفیت هوا را بهبود بخشند (۸).

✓ لندن

در سال «۱۹۵۶» لایحه هوای پاک «در پارلمان به تصویب رسید تا تلا شها برای مقابله با این مشکل منسجم شود. این قانون سوزاندن زغال سنگ در منازل را محدود کرد و به موجب آن، کارخانه‌ها به مناطق اطراف و دور از شهرها منتقل شدند. افرادی که می‌خواستند با خودرو وارد مناطق مرکزی لندن شوند باید هزینه‌ای سنگین را به عنوان عوارض پرداخت می‌کردند. این هزینه به قدری بود که اکثر مردم

میزان آلودگی مکزیكوسیتی به بحرانی‌ترین مرز ممکن، دولت سیاست‌های جدیدی را در دستور کار قرار داد که به مرور موجب کنترل و سپس بهبود وضعیت هوای این شهر شد. تا جایی که مکزیكوسیتی در حال حاضر بحران آلودگی هوا را تا حد مطلوبی مهار کرده است. مهم‌ترین سیاست‌های مقایمهای مکزیك در راستای مهار آلودگی هوا عبارت است از:

الف) کاهش استفاده از خودروهای شخصی: دولت مکزیك در راستای کنترل استفاده از خودروهای شخصی، یک روز در هفته را با عنوان "من امروز ماشین خود را حرکت نمی‌دهم" (Hoy No Circula) نامگذاری کرد. در این روز، راننده‌های مکزیکی اجازه استفاده از خودروی شخصی خود را نداشتند. هدف دیگر تعیین چنین روزهایی، تشویق رانندگان شخصی به استفاده از سیستم نقلیه عمومی بود.

ب) بهبود کیفیت خودروها: عمل احتراق در موتورهای قدیمی و بی کیفیت به خوبی انجام نمی‌شود و این اصلی‌ترین دلیل تولید مونوکسید کربن است. دولت مکزیك در این راستا با از رده خارج کردن خودروهای قدیمی و بهبود کیفیت تولید خودرو در قالب برنامه‌ای با عنوان برنامه تأیید، آلودگی ناشی از سوخت ناقص بنزین را تا حد زیادی کاهش داد.

ج) گسترش سیستم نقلیه عمومی: یکی از ثمربخش‌ترین راهکارها در کاهش استفاده از خودروهایی که از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند، گسترش و بهبود کیفیت سیستم نقلیه عمومی است. مکزیكوسیتی یکی از بزرگترین ناوگان‌های حمل و نقل عمومی جهان را در اختیار دارد. سیستم متروی این شهر بعد از نیویورک دومین متروی بزرگ در قاره آمریکا است. این مترو دارای ۱۲ خط، ۱۹۵ ایستگاه و نزدیک به ۲۲۷ کیلومتر طول است. از میان خطوط متروی این شهر، ۱۰ خط مجهز به لاستیک‌های بادی هستند. علاوه بر مترو، دولت

وسایل نقلیه عمومی را که راحت در دسترس بودند ترجیح می‌دادند. همین اقدام باعث کاهش چشمگیر حجم ترافیک و افزایش سرعت متوسط خودروها در مناطق مرکزی و کاهش آلودگی شد. برای تولیدکنندگان خودرو در چارچوب برنامه‌های اتحادیه اروپا مقررات سختی در نظر گرفته شد تا خودروهایی مناسب با سوخت پاک تولید کنند. تعویض وسایل نقلیه آلاینده از جمله اتوبوس‌ها با اتوبوس‌های با گنجایش بیشتر و آلاینده‌گی کمتر نیز از جمله برنامه‌های اجرا شده در لندن است.

استفاده از ماشین‌های فشرده کننده گرد و خاک نیز یکی از راه کارهایی است که از طریق آن مانع از ورود گرد و خاک سطح خیابا نها به هوای شهر شده‌اند. استاندارد سوخت اروپا مشهور است: یورو ۱ (۱۹۹۳) برای خودروهای سواری و تراکتورهای سبک، یورو ۲ (۱۹۹۶) برای موتورسیکلت، یورو ۳ (۲۰۰۰) برای موتورسیکلت، یورو ۴ (۲۰۰۵) برای همه وسایل نقلیه، یورو ۵ (۲۰۰۵) و یورو ۶ (۲۰۱۴) برای سواری‌های سبک و وسایل تجاری. لندن یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای اروپاست. با این اقدام‌ها آلودگی هوای این شهر نسبت به دهه‌های گذشته به مراتب کمتر شده و مردم هوای سالم تری را تنفس می‌کنند. هر چند هنوز هم تلاش‌ها در این رابطه ادامه دارد (۸).

۷ هنگ کنگ

مشکلات و مسائل آلودگی هوای هنگ کنگ بر اساس منشأ آن به دو دسته کلی طبقه بندی می‌شود و سیاست‌های مبارزه با آلودگی دولت نیز بر اساس همین دسته بندی تعبیه شده است که در برنامه هوای پاک دولت در سال ۲۰۱۳ تصویب شد؛ یکی مسائل مربوط به آلودگی وسایل نقلیه عمومی در خیابان‌ها و دیگری آلودگی‌های حومه شهری است. وسایل نقلیه دیزلی عامل اصلی آلودگی شهری و آلودگی حومه

شهری به سبب نیروگاه‌ها، وسایل نقلیه موتوری زمینی و دریایی و دیگر آلودگی‌های صنعتی است. در پکن، دهلی، هنگ کنگ و مکزیکوسیتی، برنامه ۵ ساله در سطح ملی برای مقابله با آلودگی هوا تعریف شده که در قالب آن، سوخت‌های دیزلی (اتوبوس‌ها) و فسیلی (ساختمان‌ها) با پرداخت یارانه دولتی به سوخت گاز تبدیل می‌شود و از طریق تنظیم عوارض خودرو متناسب با میزان آلاینده‌گی ایشان، برای تردد خودروهای شخصی، اعمال قانون صورت می‌گیرد (۹).

در ۴ شهر بزرگ دنیا که طبق گزارش اخیر سازمان بهداشت جهانی، جزو آلوده‌ترین شهرها محسوب می‌شوند، در فاصله سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۴، مجموعه دولت و شهرداری ضمن پرهیز از اقدامات مقطعی و کوتاه مدت، ۱۰ تاکتیک برای مهار منابع منتشرکننده ذرات معلق، به اجرا گذاشته‌اند. ۱۰ راهکار عملیاتی شهری - اقتصادی برای کنترل روند انتشار ذرات معلق به کار گرفته شده که سه مورد از آن‌ها شامل «تغییر سوخت اتوبوس‌های درون شهری»، «افزایش عوارض و مالیات خودروی شخصی متناسب با افزایش آلاینده» و همچنین «برخورد قاطع با کارخانه‌های آلاینده»، به شکل مشترک و توأم، در همه این شهرها به اجرا درآمده است. تاکتیک‌های تجربه شده در شهرهای آلوده برای کنترل روند انتشار ذرات آلاینده نشان می‌دهد، سوخت‌های فسیلی منابع ثابت آلاینده (ساختمان‌ها) و همچنین سوخت دیزلی منابع متحرک (اتوبوس و ناوگان حمل و نقل عمومی و باری) دو منشأ اصلی آلودگی هوا هستند که در تهران نیز طبق آخرین گزارش شهرداری، نیمی از ذرات سمی معلق در هوا را به خود اختصاص داده‌اند. هم اکنون در ۴ شهر آلوده، برنامه حذف موتورهای دیزلی و تبدیل آن‌ها به سوخت گاز کلید خورده است. اعمال محدودیت سفر با خودروی شخصی در کنار طراحی کمربندی خارج از محدوده شهر برای عبور و مرور

اکوسیستم‌های اطراف را با انتقال در آب و خاک به هم ریخته و حیات موجودات زنده و گیاهان را به مخاطره می‌کشد (۲).

آلودگی هوا تغییر در ویژگی‌های طبیعی جو بر اثر مواد شیمیایی، غبار و عوامل طبیعی است. تحلیل لایه ازون بر اثر آلودگی‌های هوا، خطری بسیار جدی برای سلامت انسان و زیست بوم‌های زمین می‌باشد. از نیمه دوم قرن بیستم، آلودگی هوا به ویژه در محدوده‌های شهری، یکی از دغدغه‌های اصلی دولت مردان در کشورهای پیشرفته و در حال توسعه جهان است. میزان آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین پارامترهای رشد شهری و بزرگ‌ترین مشکل زیست‌محیطی کلا ن شهرها است. افزایش جمعیت، استفاده بیش از حد منابع سوخت‌های فسیلی، عدم به کارگیری فناوری‌های سازگار با محیط زیست و مهمتر از همه عدم مدیریت صحیح محیط زیست منجر به گسترش آلودگی هوا در کشورهای در حال توسعه و کمتر توسعه یافته شده است.

اولین اقدام در کنترل آلودگی هوا شناسایی منابع مؤثر و تعیین میزان نسبی تولید آلودگی هر کدام است. منابع آلودگی شامل منابع ثابت (صنایع و منازل) و منابع متحرک (خودروهای عمومی و شخصی) می‌شود. آلودگی هوا بزرگ‌ترین مشکل زیست‌محیطی کشور ما و کلانشهرهای آن بوده و با وجود اقدامات جدی مسئولین، آثار مثبتی در کاهش آلودگی شهرهای بزرگ دیده نمی‌شود. در سال‌های اخیر از هر سه روز، یک روز آلوده با انواع آلاینده‌های اصلی هوا داشته ایم که عوامل متعدد طبیعی و انسانی در ایجاد آن نقش داشته‌اند (۳).

طی سال‌های گذشته مدارس و دانشگاه‌ها به علت آلودگی هوای پایتخت به دفعات تعطیل شده و بسیاری از شهروندان تهرانی به دلیل بیماری‌های تنفسی و قلبی در بیمارستان‌ها بستری شده‌اند.

کامیون‌ها، دو تاکتیک دیگر برای کنترل آلودگی هوا است. تبدیل موتورهای دیزلی به گازسوز، حذف تدریجی سوخت‌های فسیلی در ساختما نها، متغیرسازی نرخ عوارض سالانه خودروها برحسب میزان آلاینده‌ها، مجازات سختگیرانه برای نیروگا هها و کارخانه‌های آلوده کننده هوا، حمایت از تولید خودروهای هیبریدی (برقی)، معرفی عمومی کارخانه‌های مخرب محیط زیست و همچنین پرداخت یارانه دولتی برای تشویق مردم به اجرای این تاکتیک‌ها، کل راه کارهای عملیاتی به جواب رسیده برای مهار آلودگی هوا را شامل می‌شود.

اهمیت آلودگی هوای تهران

طبق اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران «در جمهوری اسلامی، حفاظت از محیط زیست که نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند وظیفه عمومی تلقی می‌گردد. از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن ملازمه پیدا کند ممنوع است». آلودگی هوا چهارمین عامل مرگ و میر در جهان است. طبق آمار، یک میلیارد و چهارصد میلیون نفر در جهان در معرض آلودگی هوا قرار دارند و سالانه در دنیا ۳ میلیون نفر بر اثر عوارض مستقیم یا غیرمستقیم آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند که ۹۰ درصد این آمار به کشورهای توسعه یافته مربوط است (۱).

در یک بررسی که بر ۱۲ کشور، ۲۵ شهر و جمعیت ۳۹ میلیونی انجام شده است آمار مرگ و میر در اثر آلودگی هوا ۱۰۰۰۰ نفر بوده است. مهم‌ترین خطرات ناشی از آلودگی هوا بر روی سلامتی انسان از جانب گازهای SO₂، NO_x و غبارهای متصاعد شده است. آلودگی‌های ناشی از مواد آلوده کننده علاوه بر تحت تأثیر قرار دادن زندگی بشری، نظم

آلودگی هوای تهران موجب افزایش ۶۰ درصدی بیماری‌های تنفسی و کاهش عمر متوسط ساکنین تا پنج سال شده است. طبق تخمین‌ها، آمار مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا در تهران روزانه ۲۷ نفر و در سال حدود چهار هزار نفر است ۸۰ درصد آلودگی هوای تهران ناشی از دود خودروها و ۲۰ درصد مربوط به فعالیت کارخانه‌ها و بخش‌های صنعتی است. در تهران نیز مانند بسیاری از شهرهای بزرگ و صنعتی، کارخانه‌های مواد شیمیایی و سیمان در آلودگی هوا سهم زیادی دارند.

شهروندان تهرانی هر ساله ۲/۷ میلیون تن سم از طریق هوا استنشاق می‌کنند که در ریه آن‌ها رسوب می‌کند. در حال حاضر میزان واقعی مرگ و میرهای ناشی از آلودگی هوا در تهران به طور دقیق مشخص نیست و تنها هر از گاهی شمار مرگ و میر ناشی از بیماری‌های قلبی و ریوی در ماه‌های سرد سال که بحران آلودگی هوا، پایتخت را فرا می‌گیرد اعلام می‌شود و واکنش مناسب و مثبتی در پیگیری با تعدیل آن مشاهده نمی‌شود. مرگ سه هزار و ۶۰۰ نفر در طول یک ماه طی سه سال گذشته نشان می‌دهد که شمار تلفات در طول سال در تهران بسیار بیشتر از رقم سال ۷۴ یعنی هشت هزار نفر است. از سوی دیگر برخی از کارشناسان مسئول، با احتساب نرخ هشت هزار کشته در سال، شمار مرگ و میرهای ناشی از آلودگی هوا را چهار برابر بیش از نرخ مرگ و میر ناشی از ایدز عنوان می‌کنند این رقم ۶/۲ برابر نرخ ناشی از سرطان خون و ۵/۱ برابر تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در تهران برآورد شده است. بر این اساس تنها بر اثر آلودگی ناشی از ذرات معلق هوا سالانه چهار هزار نفر در تهران جان خود را از دست می‌دهند (۵).

ادامه روند شرایط بحرانی هوای آلوده تهران به خوبی بیانگر این نکته است که هیچ یک از سیاست‌های پیش بینی شده در جهت رفع این بحران،

نه تنها پاسخگوی آن نبوده اند بلکه نبود نظارت صحیح و ناکارآمدی در اجرایی شدن این سیاست‌ها به بحرانی‌تر شدن این معضل دامن زده است. سیاست‌هایی نظیر طرح زوج و فرد کردن خودروها، اصلاح فرمول سوخت، استفاده از استاندارد یورو ۴، کاهش مدت معاینه فنی خودروها، افزایش نظارت بر بخش صنعت، مبارزه با لایه‌های خودروسازی، افزایش مساحت فضای سبز و... سیاست‌هایی هستند که بدون شک در جلوگیری از بحرانی شدن هوای تهران می‌توان از آن‌ها به خوبی بهره برد. علاوه برای هیچ یک از نهادهای درگیر در بحران آلودگی هوا (مجلس، راهنمایی و رانندگی، وزارت صنعت و معدن، نهادهای نظارتی، محیط زیست و بسیاری دیگر از نهادها که به طور مستقیم و یا غیرمستقیم با این بحران درگیر هستند) حاضر نیستند از خطاهای منجر به بحرانی‌تر شدن این مشکل، برای رفع آن چاره‌های پایدار و ثمربخش بیابند (۴).

در سال‌های اخیر یکی از درخواست‌های مهم مردم شهر تهران و سایر کلانشهرهای کشور، توجه به مسئله آلودگی هواست. این امر اما در پایتخت بسیار شایع‌تر از سایر استان‌ها بوده و به خاطر جمعیت بالایی که در شهر تهران زندگی می‌کنند، تعداد افراد بیشتری را تحت آماج بیماری‌های خطرناک قرار داده است. همین مسئله نیز سبب شده در طول سال‌های اخیر توقع افکار عمومی از نهادهای دولتی و عمومی بیشتر شده و خواستار تلاش بیشتر برای بهبود شرایط آب و هوایی شهر تهران باشند (۶).

در این راستا یکی از اصلی‌ترین علل ایجاد آلودگی در سطح شهر تهران، مسئله بنزین و خودروها است و هر دو مسئله نیز ازجمله اقداماتی است که به تلاش وسیع و گسترده دولت‌ها وابسته است. حال انتظار مردم از دولت یازدهم این است که به جای پرداختن به مسائل حاشیه‌ای و توجه صرف به موضوعات

سیاسی و اقتصادی، راهکاری مناسب در جهت رفع آلودگی کلا نشهرها طرح ریزی کند (۶).

بحران آلودگی هوای کشور و کلان شهر تهران در حال حاضر چنان ابعاد گسترده‌ای یافته است که اقدامات مقطعی کارساز نبوده و ضروری است با تجزیه و تحلیل و آسیب‌شناسی سیاست‌های قبلی، تصمیمات جامعی جهت برنامه‌های بلندمدت و مؤثر انجام شود. مطالعه حاضر بر اساس این ضرورت انجام شده است و با بررسی ابعاد مختلف آلودگی هوای کلان شهرها به ویژه تهران و اقدامات دولت‌ها در چند سال اخیر، بر اهمیت بازنگری و ارزیابی برنامه‌ها و عملکرد سازمان‌های مسئول در مسائل زیست‌محیطی کشور تأکید دارد تا با توجه به نیا زها و شرایط، زمینه ایجاد تغییر در اصول و عملکرد متناسب با اهداف جدید فراهم شود.

اقدامات شهرداری تهران در کاهش آلودگی هوای تهران

در زمینه کاهش آلودگی هوای تهران، تاکنون مطالعاتی توسط شهرداری تهران صورت گرفته که از آن جمله می‌توان به گزارش مطالعات محیط زیست طرح جامع شهر تهران، طرح جامع کنترل آلودگی هوای تهران بزرگ و برنامه جامع کاهش آلودگی هوای شهر تهران اشاره کرد.

۱- گزارش مطالعات محیط زیست طرح جامع شهر تهران:

در گزارش مطالعات محیط زیست طرح جامع شهر تهران در سال ۱۳۸۴، با استفاده از نتایج طرح‌های کاهش آلودگی هوای تهران ناشی از حمل و نقل، اجرا شده توسط گروه مشاوران سوئدی و با حمایت بانک جهانی و طرح جامع کنترل آلودگی هوای تهران، با حمایت و اجرای آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن جایکا و طرح کنترل مواد متصاعد شده از وسایل نقلیه

موتوری، با اجرای وزارت صنایع و معادن و فرهنگستان علوم جمهوری اسلامی ایران، سیاست‌های زیر ارائه شدند:

- گسترش حمل و نقل عمومی (مترو و اتوبوس گازسوز).
- تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در برخورد جدی با وسایل موتوری آلاینده هوا.
- تسریع در کاهش میزان گوگرد در گازوئیل تا سطح استانداردهای بین‌المللی.
- احداث مراکز معاینه فنی با توجه به تعداد خودروهای در حال تردد.
- حذف پارانه سوخت و ک مکردن فاصله قیمت بنزین معمولی و سوپر.
- خارج کردن خودروهای فرسوده.
- توزیع بنزین بدون سرب.
- رعایت استاندارد گازهای خروجی از اگزوز خودروهای بنزینی سواری و وانت (ECE. R-83).
- گازسوز کردن ناوگان حمل و نقل عمومی.
- توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل عمومی به خصوص حمل و نقل ریلی.
- توزیع متناسب بنزین سوپر برای استفاده در خودروهای جدید.
- استفاده از افزودنی‌های مجاز به بنزین بدون سرب.
- افزایش تعداد جایگاه‌های سوخ ترسانی گاز طبیعی.
- تعیین استانداردهای مربوط به اتوبوس و مینی بوس با سوخت گاز طبیعی (۱۰).

۲- طرح جامع کنترل آلودگی هوای تهران بزرگ:

مسئله آلودگی هوای تهران و نحوه برخورد با منابع آلاینده نیازمند شناخت دقیق و مؤثر از منابعی بود که باعث انتشار آلاینده‌ها در سطح شهر تهران می‌شدند و رسیدن به این شناخت به نوبه خود، یک بررسی همه جانبه در مورد این منابع را در سطحی گسترده طلب

است که عامل بسیار مؤثری برای کاهش آلاینده‌گی ناشی از احتراق سوخت در تاکسی‌ها است که میانگین پیمایش آنها در تهران به مراتب بیشتر از خودروهای عادی است.

اقدامات وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و کمیته اضطرار در آلودگی هوای تهران

جمعیت بیش از ۱۲ میلیون نفری تهران در روز و حدود ۹ میلیون نفری در شب، موقعیت اقلیمی و توپوگرافی خاص، استقرار صنایع زیاد در امتداد سه محور تهران-کرج (اتوبان، جاده مخصوص و جاده قدیم) بدون در نظر گرفتن جهت باد غالب و همچنین ورود بیش از ظرفیت خودروهای جدید به چرخه تردد شهری، تهران را به یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان از نظر آلودگی هوا تبدیل کرده است. این سازمان عامل اصلی آلودگی هوای تهران را انتشار آلودگی حاصل از وسایط نقلیه به دلیل عمر بیش از ۲۰ سال اکثر وسایط نقلیه، رانندگان احتراق پایین و فاقد مبدل‌های کاتالیستی و تولید غیر استاندارد بسیاری از وسایل نقلیه تعیین کرده است. در حال حاضر مهم‌ترین آلاینده‌های هوای تهران از نظر تأثیر بر سلامت، ذرات معلق (PM) هستند و عمده‌ترین آلاینده، ذرات معلق (PM_{2.5}) است که بر اساس بررسی‌های انجام شده در تهران، میانگین وضعیت شاخص کیفیت هوا از یکم آذر تا ۱۱ دیماه سال ۹۴ برای این نوع آلاینده به این شرح است:

تعداد روزهای پاک (۱-۵۰) ۲ روز، تعداد روزهای سالم (۵۰-۱۰۰) ۹ روز، تعداد روزهای ناسالم برای گروه‌های حساس (۱۰۱-۱۵۰) ۲۷ روز و تعداد روزهای ناسالم (۱۵۰-۲۰۰) ۳ روز بوده است. بنا بر اعلام رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت در خصوص اقدامات وزارت بهداشت در مورد آلودگی هوای پایتخت، دریافت گزارش ساعت به ساعت و به

می‌نمود. پس از بررسی مقدماتی در مهرماه ۱۳۷۳ موافقت نامه‌ای بین ایران به نمایندگی شهرداری تهران و دولت ژاپن توسط سازمان همکاری‌های بین‌المللی ژاپن (جایکا) به امضا رسید. در سال ۱۳۷۶ این طرح تهیه شد که در آن بر اساس برنامه پیش بینی شده، تهران تا سال ۱۳۹۰ هوایی سالم، پاک و به دور از آلودگی خواهد داشت (۱۰).

۳- برنامه جامع کاهش آلودگی هوای شهر تهران

برنامه جامع کاهش آلودگی هوای شهر تهران توسط هیئت وزیران در جلسه ۱۳۷۸/۱۱/۲۴ تصویب شد و شامل هفت محور مصوب به قرار زیر است:

- محور اول : خودروهای نو.
- محور دوم : خودروهای فرسوده.
- محور سوم : حمل و نقل همگانی.
- محور چهارم : سوخت و بهبود کیفیت فرآورده‌های نفتی.
- محور پنجم : معاینه فنی خودروها.
- محور ششم : مدیریت ترافیک.
- محور هفتم : آموزش و اطلاع رسانی (۱۰).

طی چند سال گذشته بخش تخصصی شهرداری در حوزه کنترل آلودگی هوا (شرکت کنترل کیفیت هوا) با تقویت حوزه‌های پژوهشی و مطالعاتی و ورود به حوزه‌های مطالعات کاربردی در حوزه آلودگی هوا، تغییر رویکرد داشته است. طرح‌هایی که در سال‌های اخیر برای جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی، محدوده کاهش و فیلتر دوده برای خودروهای دیزلی، به روزرسانی تابلوهای نمایشگر و ایستگاه‌های سنجش آلودگی هوا و... مجموعه اقداماتی بوده که شرکت کنترل کیفیت هوا انجام داده است. از طرح‌های دیگری که در سال‌های اخیر برای کاهش آلودگی هوای تهران انجام شده تجهیز تاکسی‌ها به کاتالیست

تفکیک ایستگاه‌ها، مکاتبه با استانداری جهت تشکیل جلسات اضطرار به منظور هماهنگی و آمادگی در صورت تشدید آلودگی، اطلاع‌رسانی به عموم مردم از طریق رسانه‌های دیداری و شنیداری به منظور خود مراقبتی مردم در شرایط آلودگی هوا و ارائه راه کارهای مناسب جهت کاهش صدمات گروه‌های آسیب‌پذیر، هماهنگی با معاونت‌های درمان دانشگاه‌های علوم پزشکی مستقر در تهران به منظور آمادگی مراکز درمانی برای روزهای آلوده و پذیرش بیماران و ارائه خدمات به گروه‌های آسیب‌پذیر با مشکلات قلبی - عروقی و تنفسی و همچنین بازدید از مرکز کنترل و سنجش آلودگی هوا، بخشی از اقدامات وزارت بهداشت در ۴۰ روز اخیر آلودگی هوا بوده است (۱۱).

اقدام پیشگیرانه و فوری این وزارتخانه پیش از تشدید آلودگی‌ها با ساماندهی و بررسی ایستگاه‌های مختلف سنجش شش آلاینده اصلی در استان تهران با همکاری و نظارت سازمان محیط زیست و شهرداری انجام شده است. این شش آلاینده شامل مونوکسید کربن، NO_2 ، SO_2 ، ازن، ذرت معلق در هوای زیر ۱۰ میکرون و زیر ۲/۵ میکرون می‌باشد. در اوایل دی ماه سال جاری شاخص آلاینده‌های CO ، SO_2 و ازن زیر ۵۰ و از نظر وضعیت کاملاً پاک بوده است. کمیته اضطرار آلودگی هوا پس از رسیدن به شاخص بالای ۲۰۰ تشکیل می‌شود، اما امسال وقتی ایستگاه‌ها به شاخص بالای ۱۵۰ رسیدند این کمیته توسط وزارت بهداشت و درمان کشور تشکیل و با کمک سازمان هواشناسی پیشبینی احتمال افزایش آلودگی و شاخص‌ها بیش از ۲۰۰ انجام شده است تا اقدامات فوری برنامه‌ریزی شود. نتایج اقداماتی که طی چند هفته گذشته توسط وزارتخانه انجام شده است، مشخص می‌کند سه آلاینده CO ، SO_2 و ازن در حد کاملاً پاک، ذرات معلق زیر ۱۰ میکرون در حد سالم، شاخص NO_2 نیز زیر ۱۰۰ بوده و فقط دو روز شاخص

این ذرات ۱۰۰ و ۱۳۰ گزارش شده است. نگرانی جدی شاخص ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون است که در بعضی از ایستگاه‌ها بالای ۱۵۰ بوده که با توجه به آن کمیت‌های نیز تشکیل شده است. سال جاری با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته حتی یک ایستگاه نیز ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون را بالای ۲۰۰ نشان نداده است و شرایط خیلی ناسالم در هیچ نقطه‌های اتفاق نیفتاده است، اما همین شرایط نیز برای وزارت بهداشت قابل قبول نیست. طبق آمار اورژانس با خود مراقبتی مردم، تعداد پذیرش بیماری‌های قلبی و عروقی و همچنین تنفسی افزایش نداشته است. در کمیته اضطرار آلودگی هوا برخی پروتکل‌ها در مورد تعطیلی مدارس تعیین شده است. هر عاملی که باعث کاهش عوارض آلودگی هوا شود، از جمله کاهش تردد ماشین‌های آلاینده و خودروهای شخصی، کاهش فعالیت کارخانجات و مراکز تولیدی که ذرات آلوده منتشر می‌کنند و همچنین ساخت و سازهایی که باعث تشدید این موضوع شود، کنترل می‌شوند. یکی از این اقدامات تعطیلی مدارس به خصوص در مقطع دبستان است تا کودکان کمتر در معرض آلودگی قرار بگیرند، همچنین عدم حضور آن‌ها در مدارس موجب کاهش بخشی از بار ترافیکی می‌شود. تعطیلی مدارس در کنار سایر اقدامات باعث عدم مشاهده شاخص ۲۰۰ در ایستگاه‌های تهران شده است (۱۱).

تأثیر آلودگی هوا بر زندگی شهروندان تهرانی

بحران آلودگی هوای کشور و کلانشهر تهران در حال حاضر چنان ابعاد گسترده‌ای یافته است که اقدامات مقطعی کارساز نبوده و ضروری است با تجزیه و تحلیل و آسیب شناسی سیاست‌های قبلی، تصمیمات جامعی جهت برنامه‌های بلندمدت و مؤثر انجام شود. در این بخش از تحقیق به مطالعه ابعاد اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، بهداشتی و سلامت و

عملکرد دولت‌ها در هر بعد پرداخته و نظرات برخی مسئولان و سیاستگذاران بررسی می‌شود.

الف) ابعاد اجتماعی آلودگی هوا : دولت طی سال‌های گذشته بارها سعی کرده است مشکل آلودگی هوای تهران را رفع کند و به این منظور اقدام به سهمیه‌بندی سوخت، بهبود سیستم حمل و نقل، تصویب طرح معاینه فنی خودروها و طرح اصلاح یارانه حامل‌های انرژی نموده است اما مشکل آلودگی هوای تهران باقی است و در فصل زمستان و تحت تأثیر پدیده وارونگی هوا ابعاد آلودگی گسترش می‌یابد. استان تهران دارای ۱۲ میلیون نفر جمعیت است که از این تعداد هشت و نیم میلیون نفر در شهر تهران ساکن هستند. تمرکز جمعیت در کنار محل نهادهای اقتصادی، دولتی، بسیاری از بخش‌های تولیدی، تفریحی، مراکز خرید و امکاناتی که متأسفانه در بسیاری از شهرهای ایران وجود ندارد، تهران را تبدیل به پایتخت سیاسی و اقتصادی ایران کرده است؛ بنابراین تعجب آور نیست که تمایل به زندگی در این شهر نسبت به سایر شهرهای ایران بالاتر است (۴).

استان تهران با مساحت ۱۸ هزار و ۸۱۴ کیلومتر مربع اگر با تمام وسعت قادر باشد پاسخگوی ساکنان این شهر باشد، بی شک پاسخگوی تردد خودروهایی که میزان آن‌ها به طرز چشمگیری افزایش یافته است، نخواهد بود. محدودیت فضای تردد و ازدحام خودرو در تهران در کنار نبود سیاست‌گذاری صحیح برای کنترل این معضل، تهران را به شهری پرازدحام تبدیل کرده است. ازدحامی که به صورت مستقیم با بزرگترین معضلاتی که پایتخت در حال حاضر با آن‌ها روبه روست، در ارتباط است. دود ناشی از تردد این میزان خودرو بدون شک تأثیر فراوانی بر افزایش آلودگی بر جای می‌گذارد. در تهران این تأثیر به لطف مواردی نظیر کیفیت پایین سوخت خودروها، خودروهای فرسوده، استفاده کارخانه‌های خودروسازی از قطعات

بی‌کیفیت که در نتیجه آن احتراق به خوبی صورت نمی‌گیرد و بسیاری از عوامل دیگر، ابعاد وسیع‌تری پیدا می‌کند.

یکی از بحث‌های قابل توجه در کاهش آلودگی هوای تهران، بحث خروج و جایگزینی خودروهای فرسوده بالای ۲۰ سال است که در طرح جامع کاهش آلودگی هوا قید شده، ولی با ضعف پیگیری دولت، خودروهای فرسوده همچنان در سطح شهر تردد کرده و سالانه بر تعداد آن‌ها افزوده می‌شود. طرح‌هایی چون جایگزینی خودروهای فرسوده سال‌ها مورد بحث بوده ولی بحث‌های اقتصادی و عدم هماهنگی‌ها، مانع اجرای آن شده است (۱۲).

کیفیت نامناسب سوخت‌های دیزلی و میزان بالای سولفور موجود در گازوئیل تولید داخل، حذف سرب داخل بنزین و جایگزینی ماده آلاینده‌تر بنزن که به مراتب خطرناک‌تر از سرب است و تولید خودروهای بی‌کیفیت و آلاینده داخلی در مقایسه با خودروهای وارداتی از اهم دلایل آلودگی هوا به وسیله وسایل نقلیه می‌باشد (۱۲).

افزایش فضای سبز نیز در صورت کاهش قابل توجه میزان آلودگی می‌تواند به صافتر و پاکتر شدن هوا کمک کند ولی در شرایط فعلی کمک چندانی به آلودگی هوای تهران یا سایر کلا نشهرها نخواهد کرد و طبق نظر مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوا کاهش میزان آلودگی تحت تأثیر توسعه فضای سبز در تهران تنها پنج درصد می‌باشد (۳).

در این میان، سهم ویژه و بزرگ «اتوبوس»‌های درون شهری و اتوبوس‌های سرویس در تولید ذرات ریز و معلق در هوا از یکسو و «تعطیلی نظام سالانه معاینه فنی خودرو» و همچنین «بی‌اثر بودن عوارض سالانه خودرو در افزایش ریسک سفر با خودروی شخصی» از علل آلودگی هوای تهران است.

در شهری مانند تهران که اکنون نرخ زنان شاغل

آن در مقایسه با شهرهای دیگر بالاتر است، تعطیلی مدارس نه تنها کمکی به کاهش سفرهای درون شهری نمی‌کند بلکه دردسری برای والدین شاغل دارای فرزند می‌شود که کودک خود را نزد آشنایان گذاشته تا با خیال راحت به محل کار خود بروند و این مسئله خود نوعی سفر درون شهری محسوب می‌شود. از سوی دیگر تعطیل نشدن و در معرض آلودگی ماندن کودکانی که هیچ سهمی در پیدایش آلودگی مخرب هوای این شهر نداشته‌اند نیز بیشتر مسائل‌های اخلاقی است که جامعه باید دست به انتخاب بزند؛ اما در مورد آلودگی اخیر باید گفت وضعیت به گونه‌های است که حتی هوای خانه‌ها هم نه تنها در مناطق مرکزی که در بیشتر مناطق تهران آلوده است و ماندن کودکان در خانه شاید بتواند در کاهش آلودگی مؤثر باشد ولی آنان را از خطرات جسمی ناشی از آلودگی مصون نمی‌کند. به این ترتیب وضعیت تهران نه فقط امروز بحرانی است بلکه دامنه این بحران نسل‌های آتی را هم درگیر خود کرده و از این طریق به مسئله‌ای نسلی بدل شده است. چرا که شرایط کنونی تهران گویای آن است که نسل‌های دیگر نیز باید وارث این شرایط مخرب و کشنده باشند. به نظر می‌رسد حل این بحران با مجموع راه‌حلهایی که نهادهای مرتبط ارائه کرده‌اند، نه تنها نتوانسته است مسئله را از بین ببرد بلکه مشکلی بر مشکلات قبلی افزوده است (۱۳).

بر اساس آمار در روزهای آلوده میزان مرگ و میر بالاتر است، اگر در روزهای معمولی روزانه ۱۵۰ نفر فوت کنند، در روزهای آلوده این تعداد به ۱۷۰ تا ۱۸۰ نفر می‌رسد که علت بیشتر آنها آلودگی هوا است چرا که آلودگی موجب تشدید بیماری‌های زمین‌های همانند قلبی و عروقی و بیماری‌های ریوی می‌شود.

مسئله آلودگی هوا در ۲ دهه اخیر دامان شهر تهران را گرفته و اوضاع هر سال بدتر از سال قبل می‌شود. در این مسیر مدیریت شهری در یک دهه

اخیر تلاش داشته تا با کاشت درختان متعدد و ایجاد بوستان‌های بسیار در سطح شهر، افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی اتوبوس و مترو، فرهنگ سازی در جهت افزایش سفر با وسایل حمل و نقل عمومی، تعطیلی کارخانجات آلاینده داخل شهر و تبدیل آن‌ها به فضای سبز و سایر اقدامات مورد نیاز، زمینه کاهش آلودگی هوای کلانشهر تهران را فراهم سازد. بازخورد این اقدامات در بین مردم نیز بسیار مؤثر و مثمر ثمر بوده و آمار حضور مردم در بوستان‌های شهر و میزان استفاده روزانه از اتوبوس و مترو نشان می‌دهد که مدیریت شهری در این باره توانسته عملکرد مناسبی داشته باشد (۶).

گسترش حمل و نقل عمومی، بهبود فرآیند نظارت و فرهنگ سازی در جامعه نیز می‌تواند میزان آلودگی را کم کند. در سال‌های اخیر استفاده از ساماندهی اتوبوس‌های تندرو (B.R.T) در شهر تهران مورد توجه بوده است. گسترش چنین سامانه‌هایی با اثرات بارز اجتماعی مانند کاهش هزینه‌های اجتماعی ناشی از انتشار کمتر آلاینده‌ها و نیز کاهش میزان مصرف سوخت همراه است. منافع حاصل از کاهش هزینه‌ها می‌تواند در اقدامات اصلاحی، نظیر نصب دیوارهای کاهش آلودگی صدا، مورد استفاده قرار گیرد (۱۳).

انجام معاینه فنی صحیح که نتیجه آن اصلاح نقص‌های فنی خودرو باشد نیز راهکار دیگری در جهت کاهش آلاینده‌هاست. اگر با معاینه فنی خودروهای موجود کشور، حداقل به استاندارد یورو ۲ برسند تا اندازه‌های از شدت آلودگی هوا کاسته خواهد شد. سهم منابع ساکن در ایجاد آلودگی ۲۰ الی ۳۰ درصد است؛ بنابراین صلاح نیست در شرایط اضطرار دولت بر روی بخش خانگی، کارخانجات، مراکز تجاری و نیروگاه‌ها تمرکز کند. بنا بر آمارها، در سال ۱۳۸۸ خورشیدی بیش از ۳۰ هزار تاکسی فرسوده در تهران وجود داشت. در این میان آلودگی موتورسیکلت‌ها با

توجه به این نکته که موتورسیکلت‌ها چندین برابر خودروهای شخصی آلودگی تولید می‌کنند وضعیت را بحرانی‌تر می‌کند (۱۳).

ب) رابطه تنگاتنگ اقتصاد و آلودگی هوا: مردم و کارشناسان معتقدند آمارها نشان می‌دهد خسارات مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا در تهران سالانه به بیش از ۶۰۰ میلیون دلار و بیماری‌های ناشی از آن سالانه به بیش از ۲۶۰ میلیون دلار می‌رسد. در این میان راه کارهایی که هر ساله و به دنبال اوج گرفتن آلودگی هوا و با تشکیل کمیته اضطرار برای مقابله با بحران جدی آلودگی هوا ارائه می‌شود مقطعی و نیمه کاره رها می‌شود. البته جمع‌آوری خودروهای فرسوده، تعطیلی واحدهای صنعتی آلاینده فعال در شهرهای بزرگ، استانداردسازی خودروها و ده‌ها طرح و پیشنهاد دیگر از جمله این طرح‌ها و برنامه‌هاست که به نتیجه مطلوب نرسیده است. مردم و کارشناسان معتقدند آمارها نشان می‌دهد خسارات مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا در تهران سالانه بیش از ۶۰۰ میلیون دلار است ضمن اینکه نه تنها دردی از درد آلودگی هوا کم نمی‌کند بلکه فقط هزینه‌های گزاف بر اقتصاد کشور تحمیل می‌کند (۱۳).

امروزه آلودگی به یکی از چالش‌های اصلی مدیریتی کشورها تبدیل شده است. به گونه‌ای که کشورها علاوه بر سیاست‌ها و اقدامات در درون مرزهای خود، ساماندهی به بحث آلودگی را در حوزه بین‌المللی نیز دنبال می‌کنند. ازجمله مصادیق آلودگی، آلودگی هواست که با توجه به ماهیت آن شیوع بیشتری داشته و در اکثر مناطق جهان کم و بیش محسوس می‌باشد. بدون شک تولید و انتشار آلودگی تابعی از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی کشورهاست. این موضوع در ادبیات اقتصادی (اقتصاد محیط زیست) در قالب منحنی زیست‌محیطی کوزنتس (EKC) دنبال می‌شود که در آن فرآیند

تخریب محیط زیست با توجه به ماهیت و مراحل مختلف رشد اقتصادی توضیح داده می‌شود. بدین منظور اثر رشد اقتصادی، جمعیت شهری، قوانین زیست‌محیطی، تعداد خودرو و درجه باز بودن اقتصاد بر میزان آلودگی هوا مورد بررسی قرار می‌گیرد. نتایج بررسی‌ها حکایت از برقراری منحنی زیست‌محیطی کوزنتس در کشورهایی چون ایران دارد. به رغم تأثیر مثبت رشد اقتصادی بر میزان آلاینده‌ها، ارتقای سطح تکنولوژی در کاهش آلاینده‌های دی اکسید گوگرد و نیتروژن و بهبود شاخص‌های مربوط به اثر سیاسی در کاهش آلاینده دی اکسید کربن نقش مهمی دارد (۱۴).

آنچه در ادبیات متعارف اقتصادی مطرح و در قالب آمار و ارقام منعکس می‌گردد ناظر به فعالیت‌های رسمی اقتصادی است. حال آنکه بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی نیز وجود دارند که به صورت پنهان در جریان می‌باشند و معمولاً در قالب آمار و ارقام منعکس نمی‌شوند که به فعالیت‌های: غیررسمی، سایه، پنهان و... معروف است. این بخش از فعالیت‌های اقتصادی علل و تبعات خاص خود را دارند که طی دهه‌های اخیر در دستور کار مطالعات مختلف قرار گرفته‌اند. از تبعات فعالیت‌های بخش غیررسمی اقتصادی، تأثیر بر محیط زیست است که باعث می‌شود محیط زیست نتواند وظایف طبیعی خود را انجام دهد. در کنار فعالیت‌های حوزه رسمی اقتصاد، فعالیت‌های غیررسمی نیز به نوبه خود، چه در کشورهای با درآمد بالا و چه در کشورهای با درآمد متوسط و پایین، به تخریب و کاهش کیفیت محیط زیست دامن می‌زنند. هرچند که این اثر در مقایسه با اثر فعالیت‌های رسمی اقتصادی محدودتر است. در علت‌یابی این امر می‌توان به فرار از پرداخت مالیات‌های زیست‌محیطی، اجتناب از رعایت استانداردهای تولیدی زیست‌محیطی و... اشاره کرد.

این نتیجه ضرورت توجه به فعالیتهای غیررسمی اقتصادی را در سیاست‌گذاری‌های حوزه محیط زیست خاطرنشان می‌سازد (۱۵).

همچنین مطالعات نشان می‌دهد، رابطه بین درآمد ناخالص داخلی کشور، تعداد خودروهای موجود، میزان جمعیت با انتشار گاز دی اکسید کربن ارتباط مستقیم داشته و بیشترین کشش مربوط به درآمد ناخالص داخلی است. به طوری که با افزایش یک درصدی میزان درآمد ناخالص داخلی، میزان انتشار این گاز ۵/۵۳۹ درصد افزایش خواهد یافت. همچنین رابطه بین درجه باز بودن اقتصاد با انتشار گاز مذکور منفی است، به گونه‌ای که با افزایش یک درصدی در این شاخص، میزان انتشار گاز دی اکسیدکربن ۰/۳۳۷۲ درصد کاهش خواهد یافت. نتایج نشان داده است، برنامه سوم توسعه در بین سایر برنامه‌ها در کنترل آلودگی موفق‌تر بوده است و افزایش سالانه کمتری در میزان آلودگی و انتشار گاز دی اکسید کربن داشته که علت اصلی آن را می‌توان در اجرای برنامه‌هایی نظیر برنامه جامع کاهش آلودگی در هشت شهر بزرگ کشور جستجو کرد؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود برنامه‌های مذکور با کنترل سایر متغیرهای تأثیرگذار، بیشتر ادامه یابد (۱۶).

از جمله خسارات اقتصادی وارده بر محیط زیست، جامعه و افراد در پی بروز پدیده آلودگی هوا و افزایش ریزگردها، می‌توان به بروز تصادفات در اثر کاهش میدان دید، لغو پرواز هواپیماها، ایجاد هزینه برای بیماران ریوی و قلبی در مراجعه به مراکز درمانی، تأثیر روی گیاهان و کاهش تولید به دلیل کاهش فتوسنتز اشاره کرد. افزایش هزینه سرانه خانوار به دلیل هزینه خرید ماسک و سایر ملزومات درمانی و پزشکی و افزایش مصرف آب جهت شستشو از دیگر خسارات اقتصادی وارده بر زندگی شهروندان بر اثر بارش گردوغبار است. تعطیلی مکان‌های آموزشی و

مراکز فروش و اختلال در زندگی روزمره شهروندان را باید از دیگر خسارات اجتماعی و اقتصادی گردوغبار بر زندگی افراد دانست (۱۷).

ج) ابعاد فرهنگی آلودگی هوا: بررسی تاریخ فرهنگی محیط زیست ایران، می‌تواند دلایل فرآیند و پیامدهای تخریب محیط زیست را نشان دهد. فعالیت‌های انسانی/ فرهنگی که به زیست بوم‌ها آسیب رسانده‌اند و پیامد این آسیب‌های زیست‌محیطی که در یک چرخه معیوب در حوزه‌هایی مانند مهاجرت، کاهش سرمایه‌گذاری اقتصادی، بیماری‌های جسمی و روانی و نارضایتی‌های اجتماعی آسیب‌های متعدد سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی را سبب می‌شوند (۱۳).

از تأثیر آلودگی هوا بر آثار معماری و تاریخی شهر تهران، تاکنون گزارش مستندی منتشر نشده است؛ اما نکته قابل تأمل، تغییر نمای ساختمان‌های تهران از نمونه‌های سنتی و قدیمی آن مانند آجر و گچ به شیشه و سنگ است، با تصور اینکه نماهای آجری که از جمله نمایه‌های اصلی معماری ملی ایران است، در تهران به سرعت کدر و کثیف شده و بازپیرایی و شست و شوی آنها دشوار و پرهزینه و بعضاً ناممکن است. به این دلیل تمامی آثار معماری مهم و بافت قدیمی شهر که با همین نما ساخته شده‌اند، همیشه هزینه‌های قابل توجه نگهداری بر متولیان تحمیل کرده است. از این رو، به تدریج شاهد واپس نشینی آجر و پیشروی شیشه در تهران بوده‌ایم. پدیده‌ایی که باعث می‌شود تهران، پایتخت و مهم‌ترین شهر ایران، نشانی از هویت این سرزمین نداشته باشد (۱۸).

د) ابعاد بهداشتی و سلامت آلودگی هوا: انسان سالم محور توسعه پایدار است و برای داشتن نسلی پویا و اثرگذار در پیشبرد اهداف توسعه و سند چشم‌انداز کشور، شناخت عوامل تهدیدکننده سلامت

شهروندان ضرورتی اجتناب ناپذیر است. نخستین زنگ خطر جدی درباره آلودگی هوای تهران در سال ۱۳۷۴ به صدا درآمد. در آن هنگام نزدیک به یکصد نفر از کارشناسان و مدرسان حوزه‌های مرتبط محیط زیست، جغرافیا و شهرسازی در پی نشستی در سالن اجتماعات پارک شهر متنی موسوم به بیانیه "هوای تهران ۷۴" منتشر کردند که در آن برای نخستین بار از آلودگی هوای تهران به عنوان یک "بحران ملی" که راه مقابله با آن "عزم ملی" است، نام برده شد (۱۸).

این بیانیه عمدتاً بر آثار بهداشتی و بیماری‌زایی آلودگی هوا تأکید داشت و اینکه یکی از عوامل نگران کننده بیماری‌هایی چون افسردگی، اضطراب و انواع ناراحتی‌های تنفسی در تهران، آلودگی هوا است و این پدیده را می‌بایست ازجمله عوامل قابل توجه مرگ و میر در تهران به شمار آورد. در همه سال‌های بعد از انتشار این بیانیه، همچنان اثر بهداشتی آلودگی هوا مورد توجه بوده و آثار زیست‌محیطی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی (از جهت تأثیری که بر تخریب و رنگ باختگی آثار تاریخی، معماری و فرهنگی دارد) این پدیده فراموش شده است (۱۸).

دلیل این امر شاید آماری بود که سه سال بعد از بیانیه هوای تهران ۷۴ توسط جایگاه (کنسرسیومی از مشاوران بین‌المللی که با محوریت کارشناسان ژاپنی طرح جامع برای کاهش آلودگی هوای تهران را تدوین کردند) منتشر شد که نشان می‌داد آلودگی هوا سالانه بین ۷ تا ۹ هزار نفر را در تهران می‌کشد! یعنی به طور متوسط سالانه هشت هزار نفر و تقریباً هر ساعت یک نفر. آلودگی هوا در تهران در موارد متعددی به حدی رسیده است که مقامات محیط زیست و بهداشتی کشور وضعیت آلودگی هوا را خطرناک و خروج از منزل را برای مردم مضر اعلام کردند و به دلیل آلودگی هوا، مهدهای کودک و مدارس و مراکز آموزش عالی تهران تعطیل شده است (۱۸).

رشد جنین و وزن آن در زمان تولد به شدت با ابتلا به بیماری و مرگ و میر طی کودکی و بزرگسالی ارتباط دارد؛ بنابراین روشن است که کیفیت هوا برای سلامت همه حائز اهمیت است. بررسی‌ها نشان می‌دهد بین بعضی خطرات جدی در سنین بزرگسالی و از دست رفتن رشد و تکامل در دوران پیش از تولد و ابتدای تولد ارتباطی وجود دارد که بیماری‌هایی نظیر دیابت غیروابسته به انسولین، فشار خون بالا و بیماری‌های قلبی و عروقی ناشی از آن است (۱۹).

نمونه‌های زیادی از افزایش میزان سندرم مرگ ناگهانی نوزادان و بیماری‌های زنان نظیر اندوستریوز در اثر آلودگی هوا دیده شده است. همچنین مقدار بالای آلودگی هوا به نوعی سبب افزایش آمار سقط جنین نیز شده است. آلودگی هوا بر دستگاه تولید مثل زن و مرد نیز اثرات منفی دارد و باعث حالت ناباروری در مردان می‌شود (۱۹).

محققان معتقدند مقدار بالای آلودگی هوا در تعیین جنسیت فرزندان پسر مؤثر است و باعث کاهش آن می‌شود. تیمی از دانشگاه پائولوی برزیل دریافته که میزان تولد پسر در مناطقی که آلودگی هوا کم است نسبت به مناطق آلوده تر، زیاد شده است.

آزمایشاتی که بر موش‌های آزمایشگاهی انجام شده نشان داده که میزان آلودگی در برهم زدن بالانس جنسیت در پستانداران دخیل است و بر آن تأثیر مستقیم دارد (۱۹).

مطالعات ژنتیکی انجام شده جنبه‌های مختلفی دارد مثل تغییرات کروموزومی ناشی از تماس با آلاینده‌ها، تخریب DNA، اشکالات DNA در جنین و مادر در معرض آلودگی و نهایتاً ایجاد سرطان که نشانگر ارتباط میان‌اینها و اثرات آلودگی هوا بوده است. در طی مطالعاتی که روی انواع فاکتورهای خانوادگی و اجتماعی که ارتباط مستقیمی با اینگونه رفتارها داشتند، از قبیل وضعیت اقتصادی و شرایط

خانوادگی، مانند تعداد کودکان یا حضور پدر و مادر هر دو یا یکی از آن‌ها در خانواده صورت گرفت، مشخص شد که میزان سرب در بروز رفتارهای ضد اجتماعی بسیار مؤثر است و ارتباط مستقیمی میان سرب و رفتارهای ضد اجتماعی برقرار است (۱۹).

مطالعات اخیر علاوه بر ارتباط بین آلودگی هوا و علائم بیماری‌های تنفسی و بدتر شدن آسم، ارتباط‌هایی بین آلودگی هوا و تولد زودرس، مرگ و میر نوزادان، کاهش ظرفیت ریه و حتی آسم را نشان داده است. در بیشتر موارد ممکن است کودکان نسبت به بزرگسالان در معرض تماس بیشتری با آلاینده‌های ناشی از هوا باشند. سربی که فرو داده می‌شود به آسانی در استخوان‌های کودکان که سریعاً در حال رشد هستند رسوب می‌کند (۲۰).

در معرض قرار گرفتن کودکان با آلاینده‌های سمی هوا در دوره نوزادی و کودکی می‌تواند بر رشد و توسعه سیستم تنفسی، اعصاب، غدد و سیستم ایمنی بدن اثر بگذارد و خطر سرطان‌های بعدی در زندگی را افزایش دهد. چندین آلاینده معمول هوا تحت عنوان قانون هوای پاک تنظیم شده اند و به عنوان "شاخص آلاینده‌های هوا" شناخته شده اند. دو مورد از گسترده‌ترین آلاینده‌های شاخص هوا ذرات و ازون می‌باشند.

ذرات از منابع مختلف طبیعی و انسان ساخت (مصنوعی) منتشر می‌شوند. ذرات می‌توانند در عمق ریه‌ها جا بگیرند. تحقیقات نشان داده که ذرات ممکن است باعث تشدید آسم، سرفه، گرفتگی گلو و سایر بیماری‌های تنفسی در کودکان شوند. ازون یکی از تحریک کننده‌های قوی دستگاه تنفسی بوده که می‌تواند باعث التهاب ریه و کاهش ظرفیت انتقال در عمل ریه‌ها و کوتاه کردن تنفس و سایر اختلالات تنفسی شود (۲۰).

کاهش میدان دید شاید ملموس‌ترین اثر

زیست‌محیطی آلودگی هوا در تهران باشد. در بیش از دویست روز از ایام سال غلظت ذرات معلق آنچنان بالا است که گستره دید کامل را به کمتر از پانصد متر کاهش می‌دهد. جز آن، رن گباختگی پوشش گیاهی شهر هم قابل توجه است. نتایج بررسی جایکا نشان می‌دهد که بیش از هفتاد درصد درختان واقع در حاشیه بزرگراه‌های تهران به دلیل انباشت لای‌های از ذرات زیان بار روی شاخ و برگشان در حالت نیمه

مردگی قرار دارند (۱۸).

به اعتقاد بسیاری از کارشناسان محیط زیست، در شرایط فعلی و مدیریت چند ساله گذشته شهر تهران، برای رفع آلودگی، جدی نیستند و عزم جدی برای مهار آلودگی وجود ندارند. از آنجا که این مدیران دغدغه‌های دیگری مانند مشکلات اقتصادی دارند اما برای حل بحران آلودگی هوا، با وجود برنامه جامع کاهش آلودگی هوا هیچ عزمی برای اجرای آن ندارند. کمیته اضطرار آلودگی هوای تهران تنها در مواقع شرایط پایدار هوای تهران یا شرایط خاص آلودگی تشکیل جلسه می‌دهد. در این میان اختلافات سیاسی نیز به وخیم‌تر شدن اوضاع کمک کرده است. هم اکنون یکی از بزرگترین نموده‌های اختلاف‌های سیاسی میان دولت و شهرداری در این حوزه قابل مشاهده است. پرداخت نشدن یارانه مترو از سوی دولت، تحویل ندادن اتوبوس‌های سهم هر شهر به تهران از سوی دولت، مقاومت دولت در برابر مصوبه مجلس برای برداشت شهرداری از حساب ذخیره ارزی به منظور توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله دلایلی است که شهرداری با استناد به آن دولت را مقصر اصلی آلودگی هوا و ضعف سیستم حمل و نقل عمومی می‌داند. از سوی دیگر دولت نیز با اعلام مقاومت شهرداری در قبال پاسخگویی به ناظران دولتی در جهت بررسی سرنوشت یارانه‌های دولتی، شهرداری را به سیاسی کاری متهم می‌کند. در این

میان برخی نیز با اشاره به ضعف قوانین در مبارزه با کاهش آلودگی بیش از تأثیرگذاری اختلافات سیاسی بر حل مسئله بر این موضوع تأکید دارند (۱۸).

سیاست‌ها و برنامه‌های پیشنهادی

سیاست‌های کلی مقام معظم رهبری در حوزه محیط زیست

رهبر معظم انقلاب در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی، در سال ۱۳۹۴ طی نامه‌ای به رؤسای قوا، سیاست‌های کلی محیط زیست را ابلاغ کردند. متن سیاست‌های کلی محیط زیست که پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام و با تلاش کارشناسی و پیگیری مجدانه سازمان حفاظت محیط زیست تعیین شده، به شرح زیر است:

۱- مدیریت جامع، هماهنگ و نظام‌مند منابع حیاتی (از قبیل هوا، آب، خاک و تنوع زیستی) مبتنی بر توان و پایداری زیست بوم به ویژه با افزایش ظرفیت‌ها و توانمندی‌های حقوقی و ساختاری مناسب همراه با رویکرد مشارکت مردمی.

۲- ایجاد نظام یکپارچه ملی محیط زیست.

۳- اصلاح شرایط زیستی به منظور برخوردار ساختن جامعه از محیط زیست سالم و رعایت عدالت و حقوق بین نسلی.

۴- پیشگیری و ممانعت از انتشار انواع آلودگی‌های غیرمجاز و جرم‌انگاری تخریب محیط زیست و مجازات مؤثر و بازدارنده آلوده‌کنندگان و تخریب‌کنندگان محیط زیست و الزام آنان به جبران خسارت.

۵- پایش مستمر و کنترل منابع و عوامل آلاینده هوا، آب، خاک، آلودگی‌های صوتی، امواج و اشعه‌های مخرب و تغییرات نامساعد اقلیم و الزام به رعایت استانداردها و شاخص‌های زیست‌محیطی در قوانین و مقررات، برنامه‌های توسعه و آمایش سرزمین.

۶- تهیه اطلس زیست بوم کشور و حفاظت، احیاء،

بهسازی و توسعه منابع طبیعی تجدیدپذیر (مانند دریا، دریاچه، رودخانه، مخزن سدها، تالاب، آبخوان زیرزمینی، جنگل، خاک، مرتع و تنوع زیستی به ویژه حیات وحش) و اعمال محدودیت قانونمند در بهره‌برداری از این منابع متناسب با توان اکولوژیک (ظرفیت قابل تحمل و توان بازسازی) آن‌ها بر اساس معیارها و شاخص‌های پایداری، مدیریت اکوسیستم‌های حساس و ارزشمند (از قبیل پارک‌های ملی و آثار طبیعی ملی) و حفاظت از منابع ژنتیک و ارتقای آن‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی.

۷- مدیریت تغییرات اقلیم و مقابله با تهدیدات زیست‌محیطی نظیر بیابان‌زایی، گرد و غبار به ویژه ریزگردها، خشکسالی و عوامل سرایت دهنده میکروبی و رادیواکتیو و توسعه آینده‌نگری و شناخت پدیده‌های نوظهور زیست‌محیطی و مدیریت آن.

۸- گسترش اقتصاد سبز با تأکید بر:

الف) صنعت کم کربن، استفاده از انرژی‌های پاک، محصولات کشاورزی سالم و ارگانیک و مدیریت پسماندها و پساب‌ها با بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های اقتصادی، اجتماعی، طبیعی و زیست‌محیطی.

ب) اصلاح الگوی تولید در بخش‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی و بهینه‌سازی الگوی مصرف آب، منابع، غذا، مواد و انرژی به ویژه ترویج مواد سوختی سازگار با محیط زیست.

ج) توسعه حمل و نقل عمومی سبز و غیر فسیلی از جمله برقی و افزایش حمل و نقل همگانی به ویژه در کلان‌شهرها.

۹- تعادل بخشی و حفاظت کیفی آب‌های زیرزمینی از طریق اجرای عملیات آبخیزداری، آبخوانداری، مدیریت عوامل کاهش بهره‌برداری از آب‌های زیرزمینی و تبخیر و کنترل ورود آلاینده‌ها (۷).

۱۰- استقرار نظام حسابرسی زیست‌محیطی در کشور

با لحاظ ارزش‌ها و هزینه‌های زیست‌محیطی (تخریب، آلودگی و احیای) در حساب‌های ملی؛

۱۱- حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری‌ها و فناوری‌های سازگار با محیط زیست با استفاده از ابزارهای مناسب از جمله عوارض و مالیات سبز؛

۱۲- تدوین منشور اخلاق محیط زیست و ترویج و نهادینه سازی فرهنگ و اخلاق زیست‌محیطی مبتنی بر ارزش‌ها و الگوهای سازنده ایرانی اسلامی؛

۱۳- ارتقای مطالعات و تحقیقات علمی و بهره‌مندی از فناوری‌های نوآورانه زیست‌محیطی و تجارب سازونده بومی در زمینه حفظ تعادل زیست بوم‌ها و پیشگیری از آلودگی و تخریب محیط زیست؛

۱۴- گسترش سطح آگاهی، دانش و بینش زیست‌محیطی جامعه و تقویت فرهنگ و معارف دینی مشارکت و مسئولیت‌پذیری اجتماعی به ویژه امر به معروف و نهی از منکر برای حفظ محیط زیست در تمام سطوح و اقشار جامعه؛

۱۵- تقویت دیپلماسی محیط زیست با:

الف) تلاش برای ایجاد و تقویت نهادهای منطقه‌ای برای مقابله با گرد و غبار و آلودگی‌های آبی؛

ب) توسعه مناسبات و جلب مشارکت و همکاری‌های هدفمند و تأثیرگذار دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی در زمینه محیط زیست؛

ج) بهره‌گیری مؤثر از فرصت‌ها و مشوق‌های بین‌المللی در حرکت به سوی اقتصاد کم کربن و تسهیل انتقال و توسعه فناوری‌ها و نوآوری‌های مرتبط (۷)؛

الزامات حوزه آلودگی در تهران

بر اساس شواهد جدیدی که از تصاویر هوایی ثبت شده است منبع اصلی آلودگی هوای تهران برای ذرات کمتر از ۲/۵ میکرون، معادن جنوب غرب و زمین‌های بایر واقع در منطقه ۱۸ شهر تهران مشخص شده است. مهم‌ترین آلاینده در کشور ذرات معلق ۲/۵ میکرون و

ترکیبات سرطانزا است. تهران از سه جهت به وسیله ارتفاعات شمیران، کرج و دماوند محدود بوده و تنها در سمت جنوب از شیب ملایمی برخوردار است. عدم تحرک هوا به ویژه در فصول پاییز و زمستان باعث انباشتگی آلودگی در تنگناهای کوهستان شرق تهران می‌شود و بلندمرتبه سازی و ساخت ساختمان‌های بلند آن را تشدید می‌کند. آلودگی تهران باید از منشأ و راه حل‌های بلندمدت کنترل شود و تجویز یک حرکت کوتاه مدت چون تعطیل کردن مدارس، ادارات، ممنوعیت فروش طرح ترافیک روزانه و... ممکن است راهی برای خروج از شرایط اضطرار باشد اما مشکلات دیگری ایجاد خواهد کرد. در شرایط وجود تقاضا برای سفر، اعمال طرح زوج و فرد از درب منازل، بار بیشتری بر حمل و نقل عمومی تحمیل می‌کند و حمل و نقل عمومی جوابگو نیست. بحث آلودگی هوا به همکاری و هماهنگی ارگان‌های مختلف مربوط بوده و بهتر است این مسائل از ابتدای سال توسط شهروندان، مسئولان و رسانه‌ها پیگیری شود، چون با بررسی در بازه‌های کوتاه پاییز و زمستان قابل حل نخواهد بود توسعه کند سیستم حمل و نقل عمومی، روند کند خروج خودروهای فرسوده، استفاده از تکنولوژی فرسوده و انرژی در صنایع، ساخت و سازها و تراکم شهری، رشد لجام گسیخته و افزایش جمعیت شهری، از جمله مشکلات اجرایی شدن برنامه کاهش آلودگی هوایی باشد و می‌توان گفت مشارکت مردم کلید حل مشکل آلودگی هوا است. مشکل اصلی در موضوع آلودگی هوا فرهنگ سازی با اولویت تفکر مسئولان و متولیان در سطح وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مربوطه است. عدم تصمیم‌گیری مسئولان در امور مختلف، بر محور سلامت شهروندان، چالش اصلی در مدیریت آلودگی هوای تهران است.

مجموعه عوامل فوق نشان می‌دهد وضعیت آلودگی هوای تهران در وضعیت نامطلوبی قرار دارد و همواره

در ابعاد مختلف، رو به وخامت می‌گذارد. برای حل معضل آلودگی هوا راه کارهای متعددی وجود دارد که می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. از جمله می‌توان به:

- اجرای سامانه و سیستم پایش لحظه‌ای گردوغبار در نوار مرزی غرب کشور.
- استفاده از سیاست‌های بازدارنده مانند برخورد با تولید و توزیع کنندگان حامل‌های انرژی با کیفیت پایین.
- استفاده از سیاست‌های تشویقی مانند تشکیل صندوق محیط زیست برای کمک به کاهش آلودگی هوا.
- آموزش و توسعه فرهنگ محیط زیست در سطوح مدیریتی و جامعه جهت افزایش مشارکت در کاهش آلودگی هوا.
- ایجاد و توسعه زیرساخت‌ها به خصوص سیستم‌های الکترونیک شهری:
- برنامه‌ریزی و تأمین اعتبارات لازم برای پشتیبانی مالی اجرای پروژه‌های کاهش و کنترل آلودگی.
- به کارگیری مدل مدیریتی پویا با استفاده از الگوی توسعه پایدار شهری و تجربیات کشورهای دیگر جهت کاهش آلودگی هوا.
- تقویت بخش‌های علمی و پژوهشی و اجرای تحقیقات کاربردی.
- تقویت بخش‌های غیردولتی جهت اجرای مسئولیت‌های کاهش آلودگی هوا.
- داشتن مدل مدیریتی پویا با استفاده از الگوی توسعه پایدار شهری و تجربیات کشورهای دیگر جهت کاهش آلودگی هوا.
- شناسایی مراکز و چشمه‌های اصلی آلودگی.
- گسترش و بهبود سیستم حمل و نقل عمومی تلفیقی، گسترش وسایل نقلیه عمومی به ویژه مترو و فرهنگ‌سازی برای استفاده از این وسایل: ظرفیت اکولوژیک تهران اشباع و خیابان‌های شهر به

پارکینگ تبدیل شده است. تنها راه باقی مانده سرمایه‌گذاری، حمایت و گسترش سیستم حمل و نقل عمومی کشور به خصوص مترو است.

- مدیریت ترافیک و توسعه فرهنگ صحیح رانندگی.
- مدیریت یکپارچه پایش و فعالیت‌ها توسط مراجع ذی صلاح.
- منطقی کردن قیمت حامل‌های انرژی.
- یکی از راه حل‌های اساسی و درازمدت، ایجاد بسترهای فنی و زیرساخت‌های اطلاعاتی به منظور سهولت در انجام امور اداری و تجارت به معنای عام است تا اصولاً کسی راغب نباشد برای یک کار ساده اداری هر روز رنج سفر در خیابان‌های شلوغ، آلوده و متراکم تهران را تحمل کند.

پیشنهادهای

در انتها با توجه به بررسی ابعاد مختلف آلودگی هوا، پیشنهادهای جهت کاهش عوارض آلودگی در کلانشهر تهران ارائه می‌شود:

- افزایش وزن و اثرگذاری محیط زیست در برنامه‌های توسعه شهر تهران.
- توجه ویژه و افزایش احکام مرتبط با آلودگی هوا در برنامه‌های توسعه شهر تهران.
- بازبینی قوانین جلوگیری از آلودگی هوا با توجه به ابعاد جدید آلودگی هوا.
- افزایش همکاری و مشارکت با سازمان‌های مسئول در کاهش آلودگی هوا.
- شناسایی دقیق کانون‌های آلودگی هوا تهران.
- شناسایی دقیق کانون ریزگردها تهران.
- استفاده از مبدل‌های کاتالیزوری.
- ارتقا کیفیت سوخت‌های دیزلی و بنزینی.
- هماهنگی استانداردهای تولید سوخت و خودروها.
- افزایش استانداردهای مراکز معاینه فنی خودرو.
- کاهش مصرف سوخت‌های هیدروکربنی و استفاده

- از انرژی‌های پاک.
- مدیریت جامع پیشگیری از بحران آلودگی هوای تهران.
- الزام کلیه نهادهای دولتی و غیردولتی به رعایت استانداردها و قوانین محیط زیست کشور.
- الزام ارزیابی زیست‌محیطی کلیه پروژه‌ها و طرح‌های اجرایی.
- تکمیل و به روزرسانی استانداردهای آلودگی هوا.
- بهره‌گیری از فناوری و تکنولوژی‌های جدید در کاهش آلودگی هوا.
- اعمال اقتصاد زیست‌محیطی در جهت تضمین توسعه پایدار.
- آموزش و ارتقای آگاهی و دانش زیست‌محیطی جامعه در مسائل آلودگی محیط زیست.
- جلب مشارکت‌های مردمی.
- جلب همکاری از سازمان‌های مردم نهاد جهت کاهش آلودگی هوا.
- افزایش و بهبود سیستم حمل و نقل عمومی (مترو، اتوبوس‌های تندرو، مینی بوس).
- کاهش استفاده از خودروهای شخصی.
- اجرای مستمر برنامه‌های محدودیت ترافیک در هسته‌ها و کانون‌های آلودگی هوای شهر.
- توسعه زیرساخت‌های سیستم الکترونیک شهری.
- محدودیت توسعه کالبدی تهران و کاهش تراکم و بلندمرتبه سازی در مناطق شریانی هوای تهران.
- جلوگیری از زمین خواری و تخریب محیط زیست.

منابع:

- 1- www.iscanews.ir/news/25700.
- 2- www.afabir.com/articles/view/scienceeducation/ecology/c3_1395055435p1.php.
- ۳- پناهی، فریبرز. طرح مطالعاتی - تحقیقاتی بررسی آلودگی کلانشهرهای ایران با تمرکز بر کلانشهر تهران، مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۱
- 4- www.irna.ir/fa/news/80959027.
- ۵- دبیری، مینو. (۱۳۸۹). آلودگی‌های محیط زیست. تهران: انتشارات اتحاد، صفحه ۱۴.
- 6- <http://basijnews.ir/fa/news/8611050>.
- ۷- <http://ebtekarm.persianblog.ir/tag>
- ۸- www.irna.ir/fa/news/80959027
- ۹- www.hamshahrionline.ir/details/245402
- ۱۰- www.isna.ir/fa/news/94060804998
- ۱۱- www.irna.ir/fa/news/81817645
- ۱۲- فرزاد بهتاش، محمدرضا. محمد امینی، مروارید. ۱۳۹۱. تحلیل برنامه شهرداری در کاهش آلودگی هوای تهران. مدیریت فناوری اطلاعات و مرکز اسناد.
- ۱۳- www.anthropology.ir/dossier/662
- ۱۴- پژوهیان، جمشید و لشگری زاده، مریم، ۱۳۸۹، بررسی عوامل تأثیرگذار بر رابطه میان رشد اقتصادی و کیفیت زیستمحیطی، فصلنامه پژوهشهای اقتصادی ایران، شماره ۴۲، ص. ۱۶۹- ۱۸۸.
- ۱۵- مزینی، امیرحسین و مراد حاصل، نیلوفر، ۱۳۹۳، بررسی اثر فعالیتهای غیررسمی اقتصادی بر آلودگی هوا، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره ۱۶، شماره ۳، ص. ۶۳-۷۴.
- ۱۶- اسدیکیا، هیوا و دیگران، ۱۳۸۵، رابطه رشد اقتصادی و آلودگی هوا در ایران با نگاهی بر تأثیر برنامه‌های توسعه، محیط شناسی، دوره ۳۵، شماره ۳، ص: ۹۳-۱۰۰.
- ۱۷- <http://www.hamshahrionline.ir/details/173553>
- ۱۸- <http://alo125.com/blog>
- 19- [bankemagale.ir.www](http://bankemagale.ir/www)
- ۲۰- پیشکار، احمدرضا؛ کمال توکلی و مرتضی خلیلی، ۱۳۸۴، اثرات آلودگی هوای محیط بر سلامت کودکان و نوزادان، اولین همایش آلودگی هوا و اثرات آن بر سلامت، تهران، موسسه مطالعاتی زیست محیط پاک.



آسیب‌های اجتماعی



مقدمه

شهر شهروندان؛ موجودیت شهری است زنده، پیچیده و پویا که همواره پایه تحولات اجتماعی، کالبدی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی قرار دارد و مرجع رشد افزون جمعیت، مقصد مهاجرت، کاهش مداوم منابع، خدمات و سرمایه است در برابر سیل نیازها و چالش‌ها که ذیل برنامه مدیریت جامع شهری و توسعه پایدار شهری بر مدار حفظ و ارتقاء کرامت انسانی و شأن شهروندی، توانایی رصد شفاف شرایط حاکم و ناگزیر را دارا بوده و با پیش بینی موضوع مدیریت، که تحقق شهر شهروندان و اعاده حقوق شهروندی است همواره با اجرایی و عملیاتی نمودن استراتژی‌های پیشگیرانه، حین و پس از بروز مسئله از بحران‌ها پیش بوده و آهنگ توسعه سرمایه‌های اجتماعی، فرهنگی اقتصادی را با محوریت مشارکت اجتماعی رقم می‌زند.

هر شهروندی به موجب قوانین یک کشور دارای حقوق و تکالیفی است. زمانی که حقوق انسانها در قالب قوانین یک کشور به رسمیت شناخته شوند و دولت موظف به تحقق و صیانت و توسعه آن باشد به مثابه حقوق بشر است.

عدالت به معنای استحقاق ذاتی انسان‌ها از ابتدای ورود به عرصه هستی و جامعه در برخورداری از امکانات، فرصت‌ها و بخت بازار است به صورت برابر و متوازن و منصفانه. حق به شهر، حق به بوم و زیست بوم است، حق برخورداری ساکنان شهر به ویژه گروه‌های آسیب‌پذیر و پذیرش شهروندان و مشارکت در فرایند برنامه‌ریزی و مدیریت شهری و حق دسترسی به: **تامین مسکن، حمل و نقل همگانی و تضمین دسترسی به اطلاعات همگانی برای ساکنان شهر** باید همواره مد نظر مدیران شهری قرار گیرد.

کلان شهر تهران با دارا بودن جمعیتی بیش از ۸

میلیون نفر، حدود ۱۰ درصد از جمعیت کل کشور را در خود جای داده است. این نسبت جمعیتی در مقایسه با مساحت کشور به تنهایی گویای یک بی‌تعادلی است. علاوه بر این، تراکم جمعیتی، گستردگی مساحت شهر، مهاجرپذیری بالا، شیوه‌های زندگی شبه مدرن، گوناگونی فرهنگی، بیکاری، شکاف‌های وسیع اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی به بخشی از تعریف تهران تبدیل شده است. از سوی دیگر با توجه به بهره‌مندی از امکانات درمانی، تهران کانون رجوع بیماران خاص از کل کشور است. وضعیت توصیف شده در جریان زندگی روزمره به طور مکرر پیامدها و آسیب‌هایی را تولید می‌کند که در برخی موارد به ظهور در حد مسأله انجامیده است.

بی‌پرده می‌توان حتی در قامت یک عابر و یا از پشت شیشه و مامن یک خودرو درحال حرکت و متوقف، شاهد آسیب‌های جامعه پایتخت بود. حال آن که نگرش جامعه‌محور و آسیب شناسانه، در عمق زیرپوست شهر و پیگیر ریشه‌هاست و صد البته ارائه کننده راه کارهایی ریشه‌ای است برای کالبد و بافت اجتماعی و پیوسته‌های اجتناب ناپذیر و زنجیره درهم تنیده آسیب‌ها که مولد و مقوم یکدیگرند. در این بخش به آسیب‌های اجتماعی، اقشار آسیب‌دیده اجتماعی و راه کارهای ممکن پرداخته خواهد شد.

بازشناسی آسیب‌های اجتماعی شهر تهران

۱- شهر طلاق؛ افول جایگاه خانواده و افزایش آمار طلاق:

در فرهنگ ایرانی اسلامی، خانواده واحد جامعه است و فرد واحد خانواده؛ اگرچه این مرزبندی‌ها در روزگار ما دچار تغییرات ماهیتی گردیده است اما تعهد بدان، موجد رسمیت و شخصیت آرمانی ما است که در گیرودار مدرنیسم و صد البته فقدان مدیریت اجتماعی

فردنگر و توهم هندسه‌گرایی فرهنگی و برخوردهای سلبی و غامض و فاقد اولویت آسیب‌های مولد و مترتب از مراجع متعدد غیرتخصص، وضع کنونی را به وجود آورده است.

آمار طلاق در برابر ازدواج به عدد ۲/۸ رسیده است.

۷۵٪ طلاق‌ها به صورت توافقی صورت می‌گیرد.

طلاق عاطفی در ۱/۳ از خانواده‌ها ملموس است.

پدیده‌هایی همچون ازدواج سفید و همسان‌گزینی مشهود است.

این همه درحالی است که تعداد مراکز مشاوره خانواده در تهران به عدد ۲۵۰ نمی‌رسد و سهم شهرداری به دور از شعارها صفر است.

۲- شهر خشونت؛ افزایش خشونت با درگیری‌های فیزیکی و آزار:

بنا به گزارش پزشکی قانونی ۱۵۴/۸۱۱ شهروند تهرانی در شش ماهه پایانی سال ۹۵ به دلیل نزاع و درگیری و خشونت فیزیکی به این سازمان مراجعه کرده‌اند که تهران را صدرنشین کشور ساخته است. در ۹ ماهه منتهی به سال ۹۶ تعداد کودکان مورد آزار قرار گرفته ۲۴۸۱ کودک بوده است باید توجه داشت این آمار تنها شامل افرادی است که به مراجع ذیصلاح مراجعه کرده‌اند. بر اساس پژوهش موثق ۱۵/۶٪ ازدانش آموزان تهران حمل سلاح سرد دارند؛ ۲۶/۲٪ ازدانش آموزان دبیرستانی تهران سابقه کتک کاری دارند؛ ۹/۷٪ سابقه خودکشی و ۱۴/۸٪ سابقه رابطه جنسی اجباری دارند.

۳- شهر مقصد مهاجرت:

فارغ از مطامع اقتصادی، فرهنگی، پوششی و بهره از سقف امکانات (متصور در سطح کشور) در تهران برای مهاجرین فراخ‌ترین شرایط پذیرش بدون توجه به

حقوق شهروندان مسبوق و تحمیل چالش‌های محمول «طیف مهاجر» برای مهاجرین فراهم است چراکه تنها حضور، موجب ایجاد حق شهروندی برای مهاجرین است؛ چه فصلی و چه دائم و چه روزانه، (مقایسه شود جمعیت روزانه تهران با جمعیت شبانه که تا ۵۰٪ افزایش را نشان می‌دهد) که هر بعد درجای خود کالبد پایتخت را دچار آسیب‌های مستمر و مداوم می‌سازد.

اگر چه در قانون اساسی حقی تحت عنوان سلب مهاجرت و یا تهدید مهاجرت در چارچوب مرزهای کشور از تابعین پیش بینی نشده است (حدود ارائه خدمات و امکانات).

۴- سکونت گاه‌های غیررسمی، حاشیه نشینی، نقاط ناامن شهری و بافت‌های فرسوده:

اماکن فوق، مقصد اغلب مهاجرین فاقد بنیه مالی و فقیر، معتادین، کارتن خواب‌ها، افراد فاقد هویت و آسیب دیدگان اجتماعی است که بیشتر کلونی‌های آسیب بالفعل محسوب می‌شود.

نکته قابل توجه آن که اغلب این اماکن در جوار بنگاه‌های اقتصادی کلان قرار دارند و محصول استثمار «دارا» و استقرار «ندار» و این پایگاه‌ها است. بیش از ۳,۰۰۰,۰۰۰ نفر از جمعیت تهران ساکن چنین بافت‌هایی هستند.

آنچه درباره بافت‌های فرسوده قابل توجه است، از مقایسه میزان تراکم فروخته شده با تراکم ساخته شده در سطح تهران بدست می‌آید که خود بین عمق فساد سیستماتیک و نرم افزار فساد در مدیریت شهری است. پدیده بافت‌های فرسوده نوساز خود جای بسی تامل است؛ خانه‌هایی که قدمت چندساله دارند اما چه از جهت استعمال مصالح فرسوده و مستعمل و چه از جهت عدم رعایت اصول شهرسازی و معماری و ایمنی، ساخته شده‌اند درست در متراکم‌ترین سطح نظارت،

متراکم‌ترین بافت‌های مسکونی و معابر درهم تنیده‌اند.

۵- تله‌های فضایی فقر:

این تله‌ها ناظر بر عدم دسترسی به خدمات و امکانات شهری و اجتماعی و فقدان بهره‌مندی از حداقل‌های حقوق شهروندی در سطح سخت‌افزار و نرم‌افزارند.

۱-۵ تله فضایی فقر (عدم توانایی مالی):

به عنوان مصداق، درمحل‌ه‌ای چون هرنندی و حواشی شهر و بافت‌های فرسوده متبلور است توده‌ها و کلونی‌هایی از افراد فقیر و تهی دست که موضع آسیب‌های مولد می‌گردند.

۲-۵ تله فضایی حمل و نقل و ترافیک:

کم نیستند محل‌ه‌ها و مناطقی در شهر تهران همچون عبدال‌آباد که به جزیره‌هایی در وسط زنجیره‌های حمل و نقل و ترافیک و شاهراه‌ها و اتوبان‌ها تبدیل شده‌اند که جامعه و مردمان در آن محصورند. به طوری که دسترسی مفید و سهل به امکانات اولیه را نیز ندارند.

۳-۵ تله فضایی نشاط و تفریح و سرگرمی:

محل‌ه‌هایی چون افسریه که فاقد کم‌ترین مراکز تفریحی سالم و سرگرمی هستند.

چنین جامعه‌ای درچنین شهری که فاقد زیرساخت‌های درخور جمعیت و عدم توازن و توزیع مناسب تفرجگاه‌ها و اماکن تفریحی فرهنگی هنری می‌باشد، موجد بروز آسیب‌های جامعه افسرده می‌گردد. اجتماعی که مامنی برای تجدید قوا و بازتولید نشاط اجتماعی ندارد.

امروز تولید نشاط اجتماعی و امید به زندگی، منبع و مآخذ و مولد توسعه پایدار اجتماعی محسوب می‌شود، به گونه‌ای که حتی آگاهی بخشی و تکنیک‌های آموزشی پیش‌گیرانه را نیز درجديدترین متد توسعه و زیرساخت‌های توسعه پایدار به خود

اختصاص داده است.

تفریح و سرگرمی در قالب ورزش‌های دسته جمعی و خانوادگی در محیط‌های مناسب، متضمن توسعه پایدار است. تهران باوجود مقصدهای گردشگری دارای سابقه تاریخی و جذاب تنها متحمل جراحات حمل و نقل گردشگران است؛ چراکه ترمینال و مآخذ و مصدر ترانسفر است تا مقصد گردشگری.

۴-۵ تله فضایی سلامت:

شرایط آلودگی‌های هوا و محیط زیستی و عدم دسترسی به زیرساخت‌های مناسب بهداشت و درمان و کم و کیف پوشش شبکه مزبور و کفاف آن در برابر گستره کالبدی و جمعیتی تهران از دیرباز محل مساعی مدیریت بهداشت و سلامت بوده است. فقدان سهم شهرداری دران مشهود است به همین خاطر شهرداری یکی از مراجع آسیب دیدگان اجتماعی مبتلا به انواع بیماری‌های واگیر، عفونی و روانی می‌باشد.

۵-۵ تله فضایی اقشار:

تهران شهری نامناسب برای زندگی کودکان، سالمندان، معلولان و..... حتی حیوانات و گیاهان است. شهری که با هوای ناسالم خود، فضای تنفسی کودکان و سالمندان، البته به طور کلی، زندگی کل مردم را به خطر می‌اندازد. سالمندان کمتر می‌توانند از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند و از فواصل مناسب و کیفیت مبلمان شهری برخوردار نمی‌شوند، معلولان نیز از وسایل حمل و نقل عمومی و استفاده امن از آنان محروم می‌باشند.

حیوانات همچون سگ و گربه بدون هیچ ملاحظه‌ای در رده موش و حشرات موذی قرار دارند و در ختان باغی و خانگی آن چنان کم بهاء هستند که در محاسبات هولناک ویرانگران محیط زیست، محلی از اعراب ندارند.

و درختان معابر: آن جاندارانی که بی‌پشتوانه‌تر از هر چیز در طی دهه‌ها و سده‌ها، بی‌رویه و بی‌قانونی قطع شدن..... جای خود را به نهال‌های کوچکی می‌سپارند که آنها نیز بعد از مدتی چه بسا سرنوشتی چون آن درختان پیدا کنند.

۶- کودکان کار و خیابان:

در شهر تهران تا ۳۰۰,۰۰۰ نفر «کودک بازمانده از تحصیل» و تا ۷,۰۰۰ نفر «کودک کار» شناسایی شده‌اند.

با زیرساخت‌های موجود که شامل شش مرکز بهزیستی و امکانات چند سازمان مردم‌نهاد، ساماندهی این قشر در شرایط فقدان قانون یا نقض آن و همچنین عدم اقبال عمومی به طرح‌های فرمایشی صورت گرفته است. اغلب این کودکان در کارگاه‌های زیر زمینی و غیر رسمی و برخی نیز در معابر عمومی با شغل‌های کاذب و مختلف مشغول به کار هستند.

۷- شهرگدایان-دست فروشان:

متکدیان معادلی است برای سلب کنندگان وجهه آبرومند شهری و آسایش وامنیت شهروندان در معابر به خصوص چراغ قرمزها. افرادی که با شرایط رقت بار و رفتارهای ناهنجار ... از عموم، طلب پول می‌کنند اغلب صحنه‌های شنیع، ناهنجار و رقت بار از نمایش زخم‌ها، معلولیت‌ها و جراحات در شهر مشاهده می‌شود که برای جلب توجه و ترحم شهروندان توسط این قشر پدید می‌آید.

دست فروشان قشری هستند که سوداگرانه کالاهای قابل حمل را روی دست در اماکن مزبور و بخصوص در مترو می‌فروشند و در معابر عمومی با بساطی که پهن می‌کنند سد معبر می‌کنند. امروز فاصله بین تکدی‌گری و دست فروشی چنان نزدیک

شده است که گدایان با پوشش دست فروشی هم از منع قانونی تکدی‌گری در امان هستند و هم ناچار نیستند جنس را بفروشند. درحالی که تکدی‌گری جرم محسوب می‌شود.

- اما دست فروشی دارای شکل‌های رسمی و مسبوق در فرهنگ عامه است که خود پوششی آبرومندانه برای کاسب‌های کمتر بهره‌مند از امکانات است که فی‌نفسه جرم محسوب نمی‌شود و از جذابیت‌های فرهنگ عمومی نیز برخوردار است.

- هر دو پدیده به صورت مداوم در حال گسترش است
- آمار متکدیان در شهر تهران تا ۳۰,۰۰۰ نفر گزارش شده است با امکانات دو سامان سرا ساماندهی می‌شوند

- آمار دست فروشان در شهر تهران تا ۶,۰۰۰ مورد گزارش شده است که با حدود ۱۵ روز بازار محلی ساماندهی می‌شوند

این سطح از امکانات ساماندهی، خود بیانگر علل گسترش این آسیب‌ها است.

۸- معتادین متجاهر تا معتادین متجاهل:

اگر معنی متجاهر «دارای جهر» باشد، به معنی آشکارا و بی‌پرده، به جمعیتی اطلاق می‌شود که چشم انسان در اماکن و معابر شناخته شده‌ای که پاتوق آنهاست یا محل تهیه و مصرف مواد مخدر است، به طور ثابت و مستمر آنان را می‌بینید، به طوری که دیگر از دیدن ایشان تعجب هم نمی‌کند.

این جمعیت، اغلب معتادان کارتون خواب و متکدی هستند که رقت بارترین صحنه‌های ناهنجار را در برابر دید شهروندان به نمایش می‌گذارند (مانند نشان دادن آثار زخم‌ها و سوختگی‌های عمیق و نقص عضوها و اعضای ورم کرده، جسم‌های فرتوت از سوی مصرف مواد مخدر....)

اما جمعیتی از اینان احصاء شده‌اند که حدود ۲۴،۰۰۰ نفر می‌باشند که در دو مرکز غربال و قرنطینه و درمان ماده ۱۶ (ترک اجباری)، زنان و مردان (اخوان - شفق) که بالغ بر ۲۱۰ مرکز درمان و ترک (کمپ‌های ترک اعتیاد که دارای مجوز بهزیستی هستند)، ساماندهی شده‌اند.

اما جمعیتی از این معتادان که غیر قابل احصاء هستند و به تعبیری معتادان متجاهل می‌باشند، حدود ۱،۰۰۰،۰۰۰ نفر هستند که جامعه‌ای با وسعت چند برابر را در گیرودار رفتارهای پر خطر خود کرده‌اند.

متجاهل یعنی دارای «جهل»، از آن جهت که عموم مردم را از دریافت وضع رو به اضمحلال خود جاهل می‌پندارند و خانواده‌هایشان در بیم و امید غرقه شدن یا بازگشت آنان هموار، تحملشان می‌کنند.

استراتژی‌های پیشنهادی

استراتژی توسعه پایدار شهری (CDS)

فرایندی که در خلال آن چشم‌انداز بلندمدت توسعه و برنامه‌ریزی شهری به گونه‌ای تهیه می‌شود که براساس آن اقدامات عملی کوتاه مدت، جهت دستیابی به چشم‌انداز تدوین می‌گردد و باهدف نهایی تحقق مدیریت و حاکمیت شهری بهبود یافته، رشد اقتصادی و اشتغال فزاینده و کاهش مداوم فقر که مبتنی بر گسترش تکنیک‌های مشارکتی از طریق ظرفیت‌سازی اجتماعی به منظور ارتقاء کیفیت زندگی کلیه شهروندان، ادامه می‌یابد.

ارکان CDS: حاکمیت و مدیریت

بانک‌پذیری (شفافیت)

رقابت‌پذیری

قابلیت زندگی

ایرانیزه: آنچه در اجرای CDS می‌بایست مبنای برنامه‌ریزی و اجرا قرارگیرد، بومی‌سازی و به تعبیری

ایرانیزه است.

فرایند تدوین و اجرای استراتژی توسعه پایدار شهری:

ارزیابی از جایگاه کنونی شهر.

تدوین چشم‌انداز توسعه برای دستیابی به جایگاه مطلوب مبتنی بر فرهنگ بومی (ایرانیزه).

تنظیم استراتژی‌های مکمل و برنامه‌های عملیاتی و اقدامات موثر.

اولویت بندی اهداف طرحها و برنامه‌ها.

کنترل و پایش بازنگری و تدقیق در زمان و حین اجرا.

استراتژی‌های کاربردی:

۱- تحقق مدیریت الکترونیک اجتماعی:

در شهر الکترونیک جامعه اطلاعاتی مدون با ارائه نقش شفاف هر شهروند، شهروندان دارای هویت کارت شهروندی حامل اطلاعات تحرک و جابجائی، اقدامات سرمایه آفرینی، دریافت خدمات و... هستند. در بانک شهر الکترونیک، فرصت‌ها به تمام معنا شفاف و رقابت پذیرند و بدون رانت و سوگیری، توزیع، تسریع و توزین می‌شود.

۲- رصدخانه اجتماعی:

مجری پژوهش‌های جامعه محور و ناظر بر آمایش کالبد جمعیت و امکانات داوطلبانه و توسعه مشارکت‌های مردمی است که موجب ترویج انسجام و فراگیری اجتماعی می‌گردد و محصول دوردست آن اطلس اجتماعی با ماکت اطلاعات مزبور است.

۳- مرکز سرمایه گذاری اجتماعی:

توزیع عادلانه فرصت‌های افزایش سرمایه اجتماعی مبتنی بر اعتماد و تبادل اطلاعات و رقابت‌پذیری در بودجه‌های اجتماعی و عمومی را در شکل مادی و ماهیتی به وجود می‌آورد حفظ و تولید سرمایه‌های فیزیکی، انسانی، نمادین، طبیعی، مالی به طور مشخص و رفع تله‌های فضایی فقر.

۴- سمن سمن‌ها:

مرکز جامع NGO محور و مشارکت جوی اجتماعی و محلی که پارلمان مشارکت‌ها و مطالبات اجتماعی است اساسی‌ترین مکانیزم تحقق توسعه پایدار شهری توسعه مشارکت‌های مردمی است که به دلیل بدیع و نوساختاری در کشور نیازمند حمایت‌های غیر هدایتی و غیر پیمانکارانه است.

۵- تحقق مرکز فوریت‌های آسیب‌های اجتماعی:

فرایندی که طی آن به تمام معنا تمامی مراحل دریافت گزارشات مردمی و تخصصی، جمع‌آوری، جذب مراجعه، پالایش، غربالگری، قرنطینه، درمان، آموزش، توانمندسازی، حمایت، صیانت و ... را در مورد آسیب دیدگان اجتماعی و خانواده‌های ایشان و جامعه متأثر از اعمال آنها با بهره از متدهای تخصصی و رعایت کامل پروتوکلهای معهود عملی شود.

۶- تالار ترویج مسئولیت اجتماعی بنگاههای اقتصادی CSR:

به مثابه بورس فرهنگی و اجتماعی و تولید معادل سرمایه اجتماعی برای بنگاههای اقتصادی با تولید برند اجتماعی و حمایت اجتماعی و ارائه خدمات اجتماعی از سوی این بنگاهها که مولد و تبلورگاه بودجه فرایندهای مشارکت شهروندان با عاملیت و محوریت بنگاه‌ها و بازاریابی NGO هاست.

۷- آموزش شهروندی تا اجتماعی شدن اقتصاد دانش بنیان

۸- بسته جامع اجتماعی-عمرانی (در نواحی حاشیه‌نشین، بافت‌های فرسوده و سکونتگاههای غیررسمی)

راهنما و اقدام‌های پیشنهادی:

آسیب‌های اجتماعی و مهم‌ترین اقشار آسیب‌دیده به دسته‌های زیر تقسیم شده است که باید هر دسته به

کارگروهی ویژه با حضور اشخاص حقیقی و حقوقی صاحب نظر و پژوهشگران با تجربه و مسلط سپرده شود:

در حوزه اعتیاد و کارتن خوابی

۱- افزایش تعداد مراکز کاهش آسیب یا dic ها و shelterها؛ ایجاد یک central dic توسط شهرداری با ساعات کار بالاتر از آن ساعات کاری که هم اکنون dic ها دارند جهت متمرکز کردن معتادها و کارتون خواب‌ها در این dic ها و عدم پراکنش آن‌ها در سطح شهر به جای هزینه‌های گزاف سالانه برای دست‌گیری و جمع‌آوری آنان.

۲- جایگزینی چرخه: ۱- ایجاد درآمدزایی برای معتادان ۲- ترک کامل ۳- اشتغال‌زایی به جای چرخه معیوب کنونی یعنی: ۱- ایجاد اشتغال برای معتادان ۲- انتظار ترک کامل از معتاد ۳- داشتن درآمد بازگشت به جامعه.

۳- ایجاد و گسترش اتاق‌های امن تزریق برای معتادان در dic ها:.

۴- لزوم ارزیابی امکانات و میزان هزینه‌ای که شهرداری می‌خواهد در این زمینه صرف کند جهت برنامه‌ریزی گام به گام و عملی در حوزه اعتیاد و کارتن خوابی و پرهیز از شعارهایی که بسیار کلی هستند در صدد ریشه کنی اعتیاد می‌باشند، زیرا که تاکنون هیچ کشوری در دنیا نتوانسته است مسأله اعتیاد و کارتن خوابی را به طور کلی ریشه کن کند.

۵- لزوم هم‌زمانی تحول اقدامات؛ در حوزه اعتیاد با تحولات، سیالیت و تغییر روش در حوزه اعتیاد (به عبارت دیگر، روش‌هایی را که اکنون معتادها تزریق، مصرف و فعالیت خود و ... استفاده می‌کنند، در حال تغییر است. چون معتادان، اکنون به صورت تیمی و سازمان یافته کار می‌کنند؛ تیم آسیب‌های اجتماعی

نیز باید خود را به روز کند و به اقدامات گروهی، عملیاتی و متمرکز در این زمینه توجه لازم را مبذول دارد.

۶- **لزوم توجه به کاهش ورودی‌های اعتیاد؛** که با فرهنگ‌سازی از راه‌های مختلف از رسانه و روزنامه‌ها گرفته تا آموزش پرورش می‌تواند کمک شایانی به این مهم نماید.

۷- ایجاد یک تیم تبلیغاتی هوشمند با رویکرد پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی به ویژه اعتیاد.

۸- مجهزتر کردن و افزایش امکانات گرمخانه‌ها.

۹- تشکیل کمیته‌های مشورتی اجتماع محور در حوزه آسیب‌های اجتماعی- اعتیاد.

۱۰- ایجاد کارگاه‌های درآمدزایی در کنار گرمخانه‌ها.

۱۱- ارائه خدمات موبایل سنتر به افراد واجد شرایط؛ افزایش دسترسی‌پذیری خدمات موبایل سنتر به متقاضیان

۱۲- جلب مشارکت سازمانانی مردم نهاد و NGOS از مرحله تصمیم‌گیری، طراحی تا اجرا و ارزشیابی پروژه‌های اجتماعی تبدیل نگرش نظارت به جای مداخله در حوزه فعالیت‌های مردم نهاد و سمن‌ها در زمینه کاهش آسیب‌ها.

۱۳- بازشناسی و رتبه‌بندی و ارزیابی سمن‌های انتفاعی و غیر انتفاعی که دارای توانمندی برای ورود به قراردادهایی در زمینه‌ی آسیب‌های اجتماعی می‌باشند.

۱۴- توجه به رویکردهای مقتضی از پیشگیری تا درمان و کاهش آسیب و بازتوانی.

۱۵- لزوم طیف‌شناسی معتادان جهت برنامه‌ریزی اقدام خاص آن طیف.

۱۶- عملیات رسانه‌ای با تاکید بر فرهنگ‌سازی و آموزش در حوزه‌ی اعتیاد و مضراتش.

۱۷- ارائه خدمات فرهنگ‌سازی برای شهروندان در

حوزه آسیب.

۱۸- استفاده‌ی صحیح و به جا از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های سرای محلات.

۱۹- آموزش و فرهنگ‌سازی در مدارس.

۲۰- فراهم نمودن مکانی تحت کنترل برای مصرف مواد، جهت دور شدن این آسیب‌ها از مردم؛ فراهم نمودن فضایی برای درمان و خواب؛ اختصاص فضا برای کار و توانمندسازی و آموزش مهارت‌های زندگی.

۲۱- حمایت از راه‌اندازی «خانه‌های میان راهی» برای معتادان بهبود یافته بدون جا و مکان

۲۲- حمایت‌های اجتماعی از معتادان بهبود یافته و خانواده‌های آنان.

۲۳- گزارش پایش و ارزیابی سالیانه وضعیت اعتیاد در شهر تهران و ارائه تحلیل علمی و واقع بینانه وضعیت موجود اعتیاد در شهر تهران.

۲۴- مشارکت و همکاری مستمر با ستاد مبارزه با مواد مخدر.

۲۵- راه‌اندازی مهدکودک‌های ویژه کودکان متأثر از اعتیاد.

۲۶- آموزش دیدن نیروهای شهرداری در حوزه آسیب‌های اجتماعی.

در حوزه کودکان کار و کودک آزاری:

۱- ایجاد بانک اطلاعات و شناسنامه و پرونده اجتماعی برای کودکان کار.

۲- حرکت به سمت رویکردهای اجتماع محور و بهره‌گیری از منابع اجتماعی شامل خیرین موجود در محلات و ظرفیت‌های محلات و ورزشگاه‌ها.

۳- تشکیل اتاق فکر اجماعی و هم افزائی از سازمان‌ها.

۴- بررسی فعالیت‌های NGOS

۵- حمایت و ارزش‌دهی به ابتکارات محلی و منطقه‌ای و برگزاری جشنواره برای حمایت از دستاوردهای

۱۹- برنامه‌ریزی جهت تخصیص فضاهای پارک‌ها به موسسات.

۲۰- در اختیار گذاشتن فضاها و امکانات ورزشی.

۲۱- ایمن‌سازی محلات با همکاری شورایاری و مدیریت محله.

در حوزه زنان سرپرست خانوار:

مسائل زیر را به عنوان اولویت‌های اول در زندگی زنان سرپرست خانوار در شهر تهران برشمرد:

۱. بانک اطلاعاتی

▪ نبود یک بانک اطلاعاتی کامل و جامع باعث دشواری در ارائه خدمات، موازی کاری و عدم امکان توزیع عادلانه خدمات در میان زنان سرپرست خانوار شده است.

۲. مسائل و مشکلات اقتصادی

▪ این زنان با مشکلات زیاد مالی دست به گریبانند که شامل اجاره بهای مسکن، خرج تحصیل فرزندان، خورد و خوراک خانواده و ... می‌شود.

▪ بیکاری در میان زنان سرپرست خانوار بیش از میزان بیکاری در کل کشور است.

۳. مسائل و مشکلات فردی- روانی

▪ این زنان با مشکلاتی نظیر کمبود اعتماد به نفس، اضطراب، ترس، تنهایی و ... در زندگی رو به رو هستند که با توجه به هزینه‌های بالای برنامه‌های مشاوره‌ای و مشکلات فراوان دیگری که در زندگی دارند کمتر به این موضوع توجه می‌شود.

▪ اکثر این زنان از مشکلات جسمی هم رنج می‌برند و به دلیل این که تحت پوشش بیمه‌ها نیستند، هزینه‌های درمانی فشار مضاعفی برایشان ایجاد می‌کند.

موسسات خیریه، مشابه جشنواره فیلم فجر (برقراری تعامل بیشتر میان NGOS و انعکاس‌های مناسب و ترویجی در جامعه). نوع حمایت مشخص شود و شاخص‌هایی برای ارزیابی میزان اثرگذاری و موفقیت NGOS طراحی گردد.

۶- جلب مشارکت آموزش و پرورش و محدودسازی راه ورود کودکان به حوزه‌های حاشیه و کار

۷- تفکیک کودکان به حوزه‌های آسیب‌پذیری مختلف.

۸- ارتقا و تقویت مسؤولیت اجتماعی (CSR) CIVIL SOCIETY RESPONSIBILITY

۹- خروج پذیرش کنوانسیون‌های بین المللی حقوق کودکان و حتی معلولین توسط ایران از حالت مشروط (وضعیت پذیرش مشروط التزام عملی را سست می‌کند).

۱۰- ارائه راه کارهای تخصصی در حوزه کودکان کار با توجه به پراکندگی در سطح شهر.

۱۱- استفاده از الگوهای بین المللی و همچنین شهرهای خواهر خوانده همچون استانبول.

۱۲- تشکیل کارگروه مشترک میان اصحاب رسانه و فعالان این حوزه.

۱۳- افزایش مصونیت کودکان در قبال حوادث خیابانی با همکاری سازمان حمل و نقل و ترافیک.

۱۴- تدوین محتوای لازم در حوزه کودکان توسط موسسات غیر دولتی.

۱۵- حضور مددکار در فضاهای شهری همچون مترو، پارک‌ها و دیگر مجموعه‌های زیر نظر شهرداری.

۱۶- آموزش‌های شهروندی جهت آموزش نحوه برخورد صحیح با کودکان کار.

۱۷- ارائه تسهیلات از قبیل بیلبردهای تبلیغاتی در راستای اشاعه فرهنگ حمایت.

۱۸- در اختیار گذاشتن فضاهای فرهنگی شهر به موسسات فعال و کاستن از هزینه‌های برگزاری مراسم و جشن‌ها.

۴. مسائل و مشکلات خانوادگی

- یکی از دغدغه‌های اصلی زنان سرپرست خانوار وضعیت فرزندانشان است. این فرزندان که به دلیل مشکلات و دغدغه‌های موجود در خانواده و وسواس‌های مادرانشان، فشارهای زیادی را متحمل می‌شوند، نیازمند حمایت در حوزه‌های مختلف از توانمندسازی گرفته تا مشاوره‌های تخصصی هستند.
- از دیگر مسائلی که کودکان در این خانواده‌ها با آن درگیر هستند مشکلات درسی و اختلالات یادگیری در این کودکان است. زیرا مادر زمان کمی را برای این که بتواند صرف کودکانش کند در اختیار دارد و به همین دلیل توجه به این موضوع در خصوص زنان سرپرست خانوار جوان با فرزندان محصل می‌تواند باری از دوش این مادران بردارد.

۵. مسائل اجتماعی - فرهنگی

- اصلاح نگرش جنسیتی موجود در خصوص زنان تنها که باعث طرد این زنان از روابط اجتماعی و حتی خانوادگی می‌شود و روابط آنان را به محارمان محدود می‌کند.
- اختصاص برنامه‌های مفرح گروهی مانند تورهای کوتاه و یک روزه، تهران گردی، سفرهای زیارتی و ... با سایر زنان سرپرست خانوار تا روابط اجتماعی این زنان پررنگ‌تر شده و سرمایه‌های اجتماعی آنان افزایش یابد.
- اتخاذ سیاست‌هایی برای جلوگیری از طرد اجتماعی زنان سرپرست خانوار.

تکدی‌گری:

تکدی‌گری به شکل امروزین آن، زایده شهر و شهرنشینی است و بیشتر در کلان‌شهرها دیده می‌شود. بر اساس

قوانین کشور، تکدی‌گری یک جرم است اما اکثر صاحب‌نظران بر این باورند که باید این موضوع تعدیل گردد و افراد خاصی از متکدیان مجرم محسوب شوند. آمارها و شواهد موجود در زمینه فراوانی متکدیان در سطح شهر تهران نشان می‌دهد که اقدامات صورت گرفته برای حل این مسأله تا به امروز مثمر ثمر نبوده است. با آگاهی از آسیب‌های اجتماعی پسماند این پدیده، اهمیت مقابله با این آسیب، خصوصاً در کلان‌شهری مانند تهران دو چندان می‌نماید. بیشترین تراکم متکدیان تهران در مناطق ۱۲، ۷ و ۱۶ است که عموماً بصورت گروهی و سازمان یافته عمل می‌کنند. بیشتر متکدیان غیر بومی بوده و حتی در شهر و محل سکونت خود جز افراد ناتوان بشمار نمی‌آیند. یعنی پدیده مهاجرت به کلانشهر تهران در شکل‌گیری این انبوه تکدی نقش بسیار مهمی دارد.

راه کارهای کوتاه مدت در حوزه تکدی‌گری:

- جمع‌آوری متکدیان در کوتاه مدت بهتر است ابتدا از مناطقی (۱۲ و ۷ و ۱۶) شروع شود که بیشترین فراوانی متکدیان در آنجا وجود دارد.
- پیشنهاد می‌گردد که در این مناطق متکدیان شناسنامه‌دار گردند زیرا در صورت لزوم بعداً سریعتر می‌توان آنها را شناسایی نمود.
- برای شروع بهتر است متکدیانی که بطور آشکار اقدام به عمل تکدی می‌نمایند را از سطح شهر جمع‌آوری نمود.
- بعد از جمع‌آوری نمودن آنها باید مکانی موقت برای رسیدگی به آنها در نظر گرفت. بهتر است در این مرحله به وضعیت بهداشتی و سلامتی آنها با کمک وزارت بهداشت رسیدگی شود. ممکن است برخی از متکدیان حامل بیماری‌های خطرناکی باشند که در این مرحله آنان شناسایی و تحت درمان قرار می‌گیرند. لذا پیشنهادات

می‌شود که بحث بیمه سلامت متکدیان واجد شرایط نیز تدوین و اجرا گردد.

- در گام بعد بهتر است متکدیان را بر حسب ویژگی‌های مانند درآمد، شیوه زیست، محل تکدی‌گری آنها، محل سکونت و شهر مبدأ آنها، توانایی‌ها و ناتوانایی‌های‌شان طبقه‌بندی نمود تا بهتر بتوان با آنها رفتار شود.
- شهرداری باید افراد ناتوان و نیازمند واقعی را سازماندهی و شناسایی نماید و از متکدیان غیر نیازمند و سازمان یافته تفکیک نماید.
- بعد از شناسایی افراد غیر نیازمند و کلاه‌بردار باید آنها به مراجع قانونی و قضایی رسمی معرفی و مورد پیگرد قانونی جدی قرار گیرند. در زمینه تکدی نیاز است که قوانین تخصصی‌تری تدوین گردد چون در این زمینه خلأ قوانین مواجه هستیم. بنابراین پیشنهاد می‌شود که در قوانین موجود بازنگری شود و تکدی مجرم تعریف دقیق‌تری داشته باشد.
- پیشنهاد می‌شود برای متکدیان نیازمند آموزش‌هایی در نظر گرفته شود تا تکدی به این عمل و زشتی آن از نگاه سایر افراد جامعه آگاه شود تا در آینده احتمال اینکه دوباره دنبال این عمل برود کاهش یابد.
- بحث بعدی موضوع توانمندسازی این افراد است. باید به متکدیانی که توانایی کار دارند، کارهای متناسب با وضعیت‌شان داده شود و آنها را در کارگاه‌هایی بکار گرفت تا بتوانند زندگی خود را تأمین نمایند.
- پیشنهاد می‌گردد که شهرداری اقدام به تأسیس صندوق‌هایی با عنوان "صندوق آسیب دیدگان شهری" جهت جمع‌آوری کمک‌های مردمی در مناطق مختلف شهر نماید. همچنین با کارهای تبلیغاتی مردم را آگاه سازد که از این زمان به بعد

کمک‌های خود را غیرمستقیم و از طریق این صندوق‌ها بدست نیازمندان برسانند. این صندوق‌ها می‌تواند توسط شورای محله‌ها اداره و هدایت گردند.

- از آنجایی که بسیاری از افراد که در شهر تهران تکدی می‌کنند مهاجر بوده و اتفاقاً برخی از آنها براساس مشاهدات موردی، در شهر خود جز افراد توانمند محسوب می‌شوند و افراد هوشمندی هستند که با ورود به تهران بجای کار کردن خود را افراد ناتوان جا می‌زنند لذا بهتر است بعد از جمع‌آوری و آموزش‌های اولیه این افراد به شهر خود برگردانده شوند و در صورت لزوم در همان شهر مورد حمایت نهادهای ذی‌ربط قرار بگیرند.

حوزه حاشیه نشینی:

مهم‌ترین اقداماتی که می‌بایست در خصوص حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی به طور عام و کاهش آسیب‌های اجتماعی در اینگونه بافت به طور خاص در کلانشهر تهران صورت پذیرد به قرار زیر می‌باشد:

- ۱- استفاده از اتوبوس‌های فرسوده شهری به عنوان کارگاه‌های توانمندسازی سیال در مناطق حاشیه در زمینه فرهنگ و سلامت و کارآفرینی
- ۲- راه‌اندازی «مراکز موبایل سنتر» با همکاری وزارت بهداشت با فراهم‌سازی فضا از سوی شهرداری یا مراکز جامع خدمات اجتماعی و استفاده از افرادی از میان خود این افراد در مدیریت این مراکز
- ۳- شناسایی آسیب‌های این حوزه
- ۴- جایگاه جمعیت سیال در حاشیه‌نشینی و شهرهای اطراف
- ۵- اضافه نمودن رشد جمعیتی حاشیه در نسبت با تهران

نپذیرفته است و فقط به صورت خاص و ویژه برای برخی اسکان‌های غیررسمی در داخل شهر، چاره‌اندیشی شده که به آن هم ایراداتی وارد است.

۱۵- پیگیری و ارائه پیشنهاد در خصوص وضع قوانین مناسب در این زمینه به ویژه در خصوص حریم توسط هیأت وزیران و مجلس شورای اسلامی و شورای اسلامی شهر تهران

۱۶- تشکیل ستادی در اداره کل امور حریم شهرداری تهران که به طور خاص و ویژه موضوع حاشیه نشینی را دنبال کند.

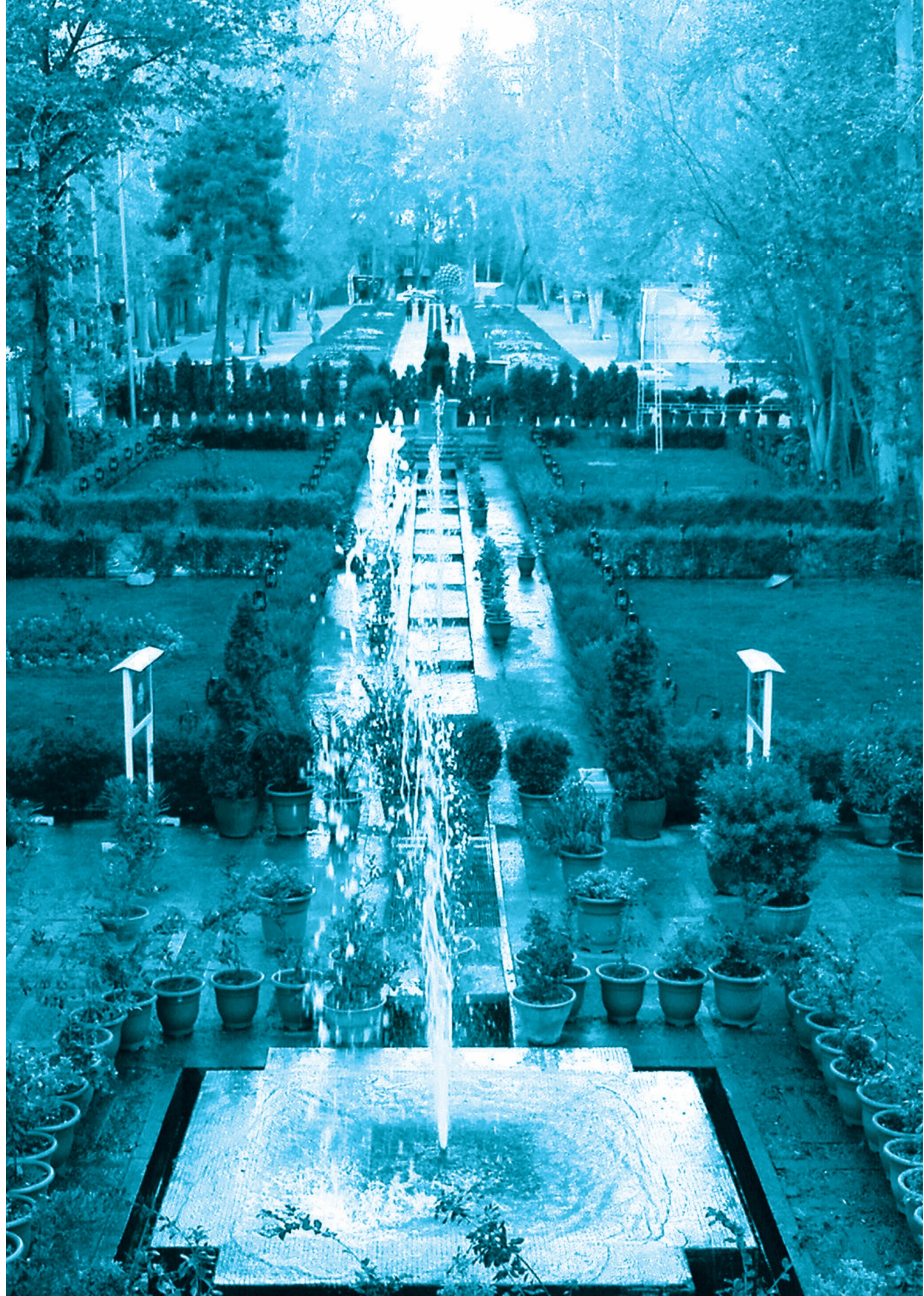
منابع:

- حاجیان مطلق، محمود (۱۳۸۱)، تأملی بر پدیده تكدی و ریشه‌های آن در ایران، سمینار همایش آسیب‌های اجتماعی در ایران
- حسینی، سیدحسن (۱۳۸۴)، وضعیت کودکان کار، خیابان در ایران، فصلنامه رفاه اجتماعی، شماره ۱۹.
- شیخاوندی، داور (۱۳۸۹)، جامعه‌شناسی انحرافات و مسائل جامعه‌ی، نشر مرن‌دیز.
- صدیق سروسرستانی و آرشد نصر اصفهانی (۱۳۸۹)، اعتیاد، طرد و کارتن خوابی در شهر تهران.
- ستوده، هدایت الله (۱۳۷۹)، آسیب‌شناسی اجتماعی، تهران: نشر آوای نور.
- پیران، پرویز (۱۳۶۶)، آلونک نشینی در تهران (شهرنشینی شتابان و ناهمگون)، مجله سیاسی اقتصادی، سال دوم، شماره ششم.
- حاج سیدجواد (۱۳۷۱)، صغری، طلاق به عنوان یک آسیب اجتماعی، مرکز آمار ایران، صفحات ۱۰-۱۲.
- حاج یوسفی (۱۳۸۱)، حاشیه نشینی بحران رو به رشد در تهران، مجله همشهری، ۱۷ اردیبهشت.

- ۶- جمعیت جدید مهاجران افغانی با جمعیت مهاجران سابق متفاوتند و از الگوهای اجتماعی جدیدی پیروی می‌کنند. کمتر مذهبی اند و کمتر ایرانی را به عنوان برادر بزرگتر می‌پذیرند و ...
- ۷- بازنگری در سیاست‌های اجتماعی که بخشی از اقشار را به سمت حاشیه نشینی سوق می‌دهد. (حاشیه یک محدوده خارج از کنترل است.)
- ۸- بمباران آموزشی و فرهنگی برای اقشار ساکن در حاشیه ... بیش از فقر اقتصادی فقر فرهنگی و سبک زندگی است
- ۹- استفاده از ورزش برای توانمندسازی فرهنگی و ...
- ۱۰- تفکیک‌سازی و شناسایی حاشیه‌نشین‌ها و شناسنامه‌دار کردنشان و ارائه راه حل به تفکیک هر دسته
- ۱۱- توسعه اجتماع محلی در خصوص این بافت‌ها شامل برنامه‌های آموزشی، مهارت آموزی و توانمندسازی ساکنین
- ۱۲- برگزاری جلسات مشترک با استانداری در خصوص ساماندهی و ممانعت از گسترش این معضل در محدوده حریم شهر تهران
- ۱۳- ممانعت از بخشی‌نگری و لزوم نگاهی جامع نگر که کلیه ابعاد کالبدی، اجتماعی و اقتصادی را پوشش دهد.
- ۱۴- شناسایی دقیق این نقاط با همکاری شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران وابسته به وزارت راه و شهرسازی
- توانمندسازی سکونت گاه‌های غیررسمی (که متأسفانه تاکنون در این خصوص در کلانشهر تهران اقدام جدی حتی به منظور شناسایی صورت



توسعه گردشگری



پیشگفتار

تبادل گردشگری داخلی و خارجی در شهر تهران به عنوان پایتخت دویست ساله ایران، دارای آموزه‌های شخصی و گروهی بسیاری است؛ این شکل از گردشگری به منزله محرک اولیه برای تغییرات در حوزه فرهنگی و اقتصادی و محیط زیست شهری تهران خواهد بود. مسئله صنعت گردشگری به طور فزاینده‌ای به عنوان اهرمی مثبت به منظور حفاظت میراث اخلاقی، فرهنگی و طبیعی تهران و ایران به شمار می‌رود. آمار پویای سهم بسیار اندک ایران از درآمد جهانی گردشگری به رغم جاذبه‌های بسیار بالای آن است و این امر محصول عدم مدیریت مناسب در این زمینه است. صنعت گردشگری یکی از صنایع پردرآمد جهان است که با درآمدی بالغ بر ۵۰۰ میلیارد دلار در سال ۱۹۸۸م، بر صنعت خودرو و کامپیوتر پیشی گرفت و پیش‌بینی شده است تا سال ۲۰۲۰م، بر پردرآمدترین صنعت جهان یعنی «صنعت نفت» پیشی بگیرد. با توجه به آمارهای اعلام شده از سازمان جهانی گردشگری رتبه ایران ۶۸ از ۱۵۰ عضو است در حالی که ایران از لحاظ محصولات و جاذبه‌های گردشگری در میان ۱۰ کشور برتر دنیا قرار دارد، درآمد حاصل برای ایران بسیار اندک و حدود ۸۵۰ میلیون دلار است.

صنعت گردشگری تهران را می‌توان در چند حوزه برنامه‌ریزی نمود، اولین و مهمترین آن حوزه گردشگری فرهنگ محور است، دومی حوزه گردشگری طبیعت‌گرا است، سومی گردشگری سلامت است. با توجه به حوزه‌های گردشگری تهران، جامعه هدف هم در سه بخش قابل بررسی هستند؛ بخش یک، ساکنان شهر تهران، بخش دو، مسافران ایرانی و بخش سه، مسافران خارجی هستند که هر بخش به نوبه خود دارای زیر بخش‌هایی نیز می‌باشند.

مقدمه

سرمایه‌گذاری در صنعت گردشگری یک سرمایه‌گذاری چند بعدی محسوب می‌شود و تمام ابعاد فکری، جسمی، روحی و آینده‌نگری و سطح فکری انسانها با توسعه گردشگری در یک جامعه تحت تاثیر قرار می‌گیرد. جوامعی که در آنها آمد و شد انجام نمی‌شود و مرزها بر روی سایر کشورها بسته هستند، خود را در بن بست قرار می‌دهند و این درحالی است که با توسعه صنعت گردشگری در یک کشور به رشد آگاهی و فرهنگی آن کشورها کمک می‌شود و شاهد تاثیر مستقیم توسعه صنعت توریسم در رشد فکری و فرهنگی آن جوامع خواهیم بود.

گردشگری شهری علاوه بر تاثیرات مثبتی که بر اقتصاد شهر، معیشت شهروندان، توسعه کسب و کارهای خرد و بهبود وضعیت زیرساخت‌های شهری دارد، می‌تواند به عنوان یکی از منابع درآمدهای پایدار شهرداری، نقش اساسی را در اقتصاد شهر ایفا نماید. مطالعات جهانی نشان داده است که بخش گردشگری روز به روز گسترده‌تر شده و حتی در شرایط بحران اقتصاد جهانی نیز از رونق برخوردار می‌باشد. در این میان کلان شهر تهران علاوه بر برخورداری از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی، شمار زیادی از مراکز تفریحی و گردشگری، موزه‌ها، پارک‌های بازی، مراکز مجلل اقامتی، سالن‌های ورزشی مدرن و... را در خود جای داده است که همه این عوامل می‌توانند استعداد گسترش گردشگری شهری را در این کلان شهر تعیین نمایند. از این رو مدیران شهری در کلان شهرها به ویژه تهران می‌توانند با بهره‌گیری از تجارب متخصصان امر، مقوله گردشگری شهری را در سبد اقتصاد شهر گنجانده و در سال‌های آتی سهمی اساسی در رشد و توسعه اقتصاد گردشگری شهری داشته باشند.

متأسفانه در کشور ما، اگر نیم نگاهی به جراید و

روزنامه‌ها و مجله‌ها بیاندازیم، متوجه خواهیم شد که به صورت اجمالی به موضوع گردشگری شهری و اقتصاد گردشگری پرداخته شده است. در حالی که در همین روزنامه‌ها و مجلات شاهد تبلیغات نسبتاً بیشتری در مورد جاذبه‌های گردشگری کشورهای مختلف می‌باشیم که این امر خود می‌تواند یکی از دلایل تمایل مردم برای مسافرت به کشورهای خارجی جهت گردشگری و مسافرت باشد. اما نکته جالب توجه این است که به اذعان افرادی که از خارج از کشور به تهران سفر می‌کنند، جاذبه‌های گردشگری کلانشهر تهران است. زیرا در کمتر جای دنیا می‌توان در مدت زمان ۴۵ دقیقه از مرکز شهر به پیست اسکی رسید، اما در تهران این امکان وجود دارد. ولی مشکل این است که برای معرفی و تبلیغات جاذبه‌های گردشگری در کشورمان برنامه‌ریزی دقیق و مکفی صورت نگرفته و همچنین امکانات و بسترهای لازم جهت تحقق این مهم، کمتر مهیا گردیده است. چرا که اگر بتوانیم این پتانسیل‌های موجود در کشور را به نحو مطلوبی معرفی نموده و در جهت تبلیغات مؤثر برنامه‌ریزی نماییم، قطع یقین استفاده‌های مطلوبی از این طریق، عاید شهروندان و کشور خواهد شد.

پیشینه و درآمدی بر گردشگری

شهرها به عنوان یکی از مهم‌ترین میراث‌های تمدن بشر، از جمله اصلی‌ترین مقصدهای گردشگری، به ویژه گردشگری فرهنگی و تاریخی به شمار می‌آیند. از همین رو گردشگری شهری، به عنوان یکی از اشکال گردشگری، چه برای شهروندان یک شهر و چه کسانی که از دیگر نقاط به شهرها می‌آیند، از دهه ۱۹۶۰ میلادی مورد توجه گردشگران قرار گرفته است. تهران به عنوان پایتخت ایران، از یک سو نسبت به دیگر شهرهای تاریخی کشور، شهری نوین‌پایه است و از سوی دیگر، به دلیل قدمت اسکان و زیست و معیشت در

آن، از دوره پیش از پایتختی، شهری تاریخی به شمار می‌آید.

از دیگر مشکلاتی که گردشگران داخلی و خارجی با آن مواجه هستند عدم آگاهی از وجود مراکز فرهنگی و تاریخی در مناطق مختلف شهری، ساعات و روزهای استفاده از آنها، ترافیک شهری و... می‌باشد. این درحالی است که جمعیت کثیری از دانشجویان، دانش‌آموزان، فارغ التحصیلان، بازنشسته‌ها و خانواده‌ها با مشکل پر کردن اوقات فراغت خود روبرو هستند. از طرفی عدم استقبال گردشگران داخلی و خارجی از جاذبه‌های موجود در بافت‌های تاریخی تهران سبب شده تا ایجاد مشاغل مختلف و درآمد قابل توجهی که می‌تواند در این راستا به وجود آید، ناکام بمانند.

حضور جاذبه‌های گردشگری یکی از مهمترین دلایل مسافرت مردم به یک مقصد خاص است. جاذبه‌های گردشگری به عنوان عامل کشش، با توجه به ویژگی‌های خاص و جذابیت‌هایی که دارند، می‌توانند گردشگران را از نقاط و سرزمین‌های دور به سمت خود جذب کنند و هر قدر جاذبه‌های گردشگری متنوع تر و منحصر به فردتر و جذاب‌تر باشند از قدرت کشش بالاتری برخوردار خواهند بود و در نتیجه حوزه نفوذ بسیار وسیع‌تری خواهند داشت.

جاذبه‌های گردشگری شهری را می‌توان به شیوه‌های مختلف تقسیم‌بندی کرد. گان معتقد است که تمام عناصر و اجزای نظام گردشگری به دو گروه عرضه و تقاضا تقسیم می‌شوند. تقاضا شامل بازارهای بین‌المللی و بازارهای داخلی و ساکنین محلی است که از جاذبه‌ها، تسهیلات و خدمات گردشگری استفاده می‌نمایند و عرضه، شامل با علم به جاذبه‌ها، فعالیت‌ها، تأسیسات اقامتی و دیگر امکانات و خدمات گردشگری می‌شود. این نکته که هر گاه منابع گردشگری طبیعی، فرهنگی اجتماعی و دیگر منابع با امکانات گردشگری همراه شوند به جاذبه تبدیل می‌گردند (ضرغام، ۱۳۸۱،

ص ۱۵). ناحیه تاریخی شهرها میراث ارزشمند معماری و کالبدی انگاره تبدیل مسیرهای شهری به خیابان‌های مختص حرکت پیاده، در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی، آلمان به اجرا در آمد. توجه «اسن» برای نخستین بار در قالب تجربه‌ای محدود و محلی در یکی از خیابان‌های مرکز شهر به این امر پس از جنگ جهانی دوم و فرارسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص تری پیدا نمود.

موفقیت طرح مذکور در اسن باعث گردید، تا در دهه‌های بعدی، اقدامات گسترده‌های در بسیاری از شهرهای اروپایی صورت گیرد. به گونه‌ای که تا دهه ۱۹۸۰ میلادی، غالب بخش‌های مرکزی و تاریخی شهرهای عمده اروپا به روی خودروها بسته شدند. تنها ۵۰۰ شهر در آلمان و بیش از ۱۰۰ شهر در فرانسه بدین منظور مورد مداخله قرار گرفتند (حبیبی، ۱۳۸۰، ص ۴۴). بررسی‌ها نشان می‌دهد که با وجود بیش از ۴ دهه اقدامات مرتبط در سایر کشورهای جهان، طراحی مسیرهای بررسی‌ها نشان می‌دهد که با وجود بیش از ۴ دهه اقدامات مرتبط در سایر کشورهای جهان، طراحی مسیرهای میبختی نو در کشور ما به شمار می‌آید و متأسفانه بجز مطالعات "پیاده‌سازی محورهای تاریخی" با موارد بسیار محدود، تاکنون اقداماتی جدی صورت نگرفته و از لحاظ اجرایی تنها در تهران و در محور بازار، باغ سپهسالار، کوچه مروی، میدان امام حسین و در منطقه ۱۲ در برخی شهرهای بزرگ و تاریخی مانند تبریز، اصفهان، شیراز شکل گرفته است (طرح جامع توسعه گردشگری استان تهران، ص ۱۱۲).

تهران به دلیل دارا بودن نقش پایتختی، که آن را به بزرگترین قطب اداری، سیاسی، فرهنگی، خدماتی و... تبدیل نموده و باعث شده تا بیشتر امکانات زیربنایی و خدماتی را در خود جای دهد، با دارا بودن

جاذبه‌های فراوان انسان ساخت و جاذبه‌های طبیعی که به دلیل نیاز جمعیت متراکم به آنها ساخته شده‌اند، امروزه بزرگترین مبدأ و مقصد گردشگری به لحاظ ورود و خروج گردشگر در سراسر ایران می‌باشد. این کلانشهر به لطف تاریخ ۲۰۰ ساله خود در مقام پایتخت، تعداد انبوهی از جذاب‌ترین مراکز گردشگری و تفریحی را که اغلب به طور مصنوعی ایجاد شده‌اند، در خود جای داده است (رستمی، ۱۳۸۶).

نواحی شهری به علت آنکه جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی بسیار دارند، اغلب مقاصد گردشگری مهمی محسوب می‌شوند. شهرها معمولاً جاذبه‌های متنوع و بزرگی شامل موزه‌ها، بناهای یادبود، سالن‌های تئاتر، استادیوم‌های ورزشی، پارک‌ها، شهربازی، مراکز خرید، مناطقی با معماری تاریخی، و مکان‌هایی مربوط به حوادث مهم یا افراد مشهور را دارند که خود گردشگران بسیاری را جذب می‌کند) پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۸۵:۱۸۹) به عبارت دیگر، محل سکونت، سرو غذا، ارتباطات، حمل‌ونقل و سایر خدمات گردشگری در شهرها واقع‌اند که بازدیدکنندگان از مناطق اطراف شهر و خود شهر از آن استفاده می‌کنند. (فرج‌زاده اصل، ۱۳۸۴).

گردشگری

واژه توریسم به مجموعه مسافرت‌هایی گفته می‌شود که بین مبدأ و مقصد با انگیزه‌های استراحتی، تفریحی، تفرجی، ورزشی، دیداری، تجاری، فرهنگی و یا گذران اوقات فراغت انجام می‌گیرد و در آن شخص توریست در مقصد اشتغال و اقامت دائم ندارد. در تعاریف اولیه بیشتر بر بعد فاصله تأکید گردیده و گردشگران بر مبنای فاصله‌ای که از محل مسکونی داشتند، طبقه‌بندی می‌شوند؛ به گونه ای که کمیسیون ملی گردشگری (آمریکا، ۱۹۷۳) در تعریف گردشگری داخلی فاصله پنجاه مایل را در نظر گرفته

که در برگیرنده تمامی سفرها به جز سفر برای کار می‌شود (گاردنر، ۱۹۹۶). گردشگری از دو بعد جغرافیایی و اجتماعی تعریف می‌شود؛ این تعریف از بعد جغرافیایی به گذران اوقات فراغت و تفریح به جایی غیر از محل سکونت اطلاق می‌شود. از بعد اجتماعی نیز تعریف گردشگری اختلاف بین نوع زندگی ساکنان بومی و غیر ساکنان یا همان گردشگران را در بر می‌گیرد. این دو تعریف خود نشان تمایز مابین تعاریف مختلف از گردشگری است که هر یک برگرفته از آیتم‌های موردنظر در مطالعات گردشگری می‌باشند.

بعضی از تعاریف نیز سعی نمودند همپوشی عوامل مختلف را در توصیف گردشگر در نظر گیرند، به گونه‌ای که کولتمن در تعریف خود، بعد فاصله و جنبه‌های اقتصادی را مدنظر دارد. او گردشگری را مسافرتی کوتاه مدت که از نقطه‌ای شروع و در نهایت به همان نقطه باز می‌گردد و در طول مسافرت بر اساس یک برنامه و سفر خاص از مکان‌ها و جاهای متعدد دیدار می‌شود و مبالغ زیادی ارز که گردشگران عاید کشور می‌زبان می‌کنند، تعریف نموده است. همچنین در تلاشی دیگر با در نظر گرفتن بعد تجربه و انتخاب آگاهانه و از روی اختیار، گردشگری مسافرتی داوطلبانه و موقتی که به علت بهره‌گیری از چشم‌اندازهای تازه و تجربیات جدید در یک سفر نسبتاً طولانی شکل می‌گیرد، تعریف شده است.

از دیگر تعاریف گردشگری می‌توان به تعاریف فنی اشاره کرد که توسط سازمان جهانی گردشگری (WTO) ارائه گردیده است. این تعاریف بر اساس تمایز قائل شدن در رویکرد به مکان بازدید، تقسیم‌بندی را پیرامون گردشگری در ابعاد مختلف انجام داده اند که به صورت زیر می‌باشد.

• گردشگری عبارت است از فعالیت‌های افرادی که برای استراحت، کار و دیگر دلایل به خارج از محیط

سکونت معمول خویش سفر کرده و حداکثر برای یک سال متوالی در آنجا اقامت می‌کنند.

• گردشگری داخلی (بومی): اشخاص مقیم یک کشور که حداکثر برای مدت ۱۲ ماه به محلی در کشور خودشان که خارج از محیط معمول زندگی آنها می‌باشد، سفر کنند و هدف اصلی آنها در این سفر انجام کاری نیست که سرانجام آن دریافت مزد از محل مورد بازدید باشد.

• گردشگری خارجی (بین‌المللی): افرادی که برای حداکثر مدت ۱۲ ماه به کشوری که محل اقامت معمول آنها نیست و خارج از محیط معمول زندگیشان قرار دارد، سفر کنند و هدف اصلی آنها در این بازدید سرانجامش دریافت مزد از کشور مورد بازدید باشد.

به طور کلی گردشگری را می‌توان بر مبنای عوامل مختلفی تعریف کرد و در بررسی آن در این تعاریف استفاده نمود ولی پیرامون این تعاریف باید این نکته را مدنظر داشت که گردشگری، صرفاً یک پدیده یک بعدی نیست که در تعاریف خطی قابل بحث باشد، بلکه در برگیرنده ابعاد بسیاری در زمینه‌های گردشگری مختلفی همچون ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و نظیر اینها می‌باشد. همچنین عوامل دیگری همچون طول مدت اقامت، وسیله سفر، مقاصد، تقاضا و نظیر اینها نیز باید در تعریف گردشگری مدنظر قرار گیرد.

گردشگری هنوز فعالیت جدیدی برای بسیاری از کشورهاست که تجربه‌ای کم یا ناچیز در توسعه این بخش از اقتصاد دارند. در زمینه رشد فوق‌العاده گردشگری در دهه‌های اخیر و پیش‌بینی اینکه گردشگری بزرگ‌ترین صنعت صادراتی در مورد سال ۲۰۲۰ خواهد شد، کشورها ناگزیر شده‌اند اهمیت زیادی به توسعه گردشگری بدهند. اما از آنجا که این کار، هنوز فعالیت نسبتاً جدیدی است مثال‌های کمی وجود دارد که نشان بدهد چگونه رشد گردشگری

که ناشی از وجود زمان فراغت در هر هفته است، منجر به رشد گردشگری شهری شده است. زیرا شهرها با توجه به جاذبه‌ها و تسهیلات رفاهی و اقامتی موجود بهتر می‌توانند نیازها و خواسته‌های تعداد زیاد گردشگران را تأمین کنند.

گنجینه‌ها، نمایشگاه‌ها و مراکز خرید و فروش. مهم‌ترین جاذبه‌هایی هستند که گردشگران را بسوی شهر می‌کشند. توسعه و بهبود تجهیزات ارتباطی و اتصال شهرها با گسترش زیرساخت‌های رفت و آمد، روز به روز بهتر می‌شود و در نتیجه با شکل گرفتن بازارهای تازه در شهرها، گردشگران به شهرها و گردشگری در مراکز شهری جذب شده و همراه با توسعه شهرها، گردشگری شهری نیز رواج می‌یابد.

بازار گردشگری شهری

برای گردشگری شهری سه نوع بازار قابل تصور است:

(الف) گردشگری شهری بین‌المللی

(ب) گردشگری شهری خارجیان ساکن در کشور

(ج) گردشگری شهری داخلی

بر خلاف گذشته که گردشگری ویژه اشراف و سرمایه داران بود گردشگری شهری به تدریج در میان همه لایه‌های جمعیت، بدون محدودیت، گسترش می‌یابد و مردم، به مرور جذب سفر به مراکز شهری درون کشور می‌شوند.

رشد شهرسازی و شهرنشینی نقشی اساسی در گسترش گردشگری شهری داخلی داشته و در بسیاری موارد روابط دوستی و خویشاوندی را استحکام بخشیده است. علاوه بر این، بر خلاف سایر اشکال گردشگری که به گونه چشمگیری وابسته به فصل هستند ویژگی گردشگری شهری، بهره‌مندی از وضعی ثابت از نظر توزیع زمانی است. این خصوصیت، از لحاظ اقتصادی و سازمانی، بسیار قابل توجه است.

بی‌نظم و بدون برنامه‌ریزی می‌تواند نتایج منفی اغلب همراه با صدمه‌های جبران‌ناپذیر به محیط‌زیست و همچنین نتایج منفی برای ارزش‌های فرهنگی- اجتماعی یک جامعه به وجود بیاورد، بنابراین برنامه‌ریزی گردشگری منسجم اهمیت زیادی تأکید بر رهیافت طولانی و جامع دارد تا به توسعه پایدار هماهنگ با اهداف توسعه‌ای کلی کشور دست یابد. گردشگری یکی از فعالیت‌های اقتصادی پیشرو در جهان است. روندها نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۲۰ تعداد گردشگران در سراسر جهان به حدود ۱,۶ میلیارد نفر خواهد رسید.

براساس این پیش‌بینی، گردشگری در تمام مناطق دنیا در حال رشد است و این رشد در کشورهای در حال توسعه بیشتر خواهد بود. اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی، آسیای شرقی و اقیانوسیه حدود ۸۰ درصد از گردشگران را خواهند داشت، بنابراین آنها تسلط خود را بر حجم گردشگران حفظ خواهند کرد. گردشگری یکی از منابع اصلی اشتغال در سراسر دنیا نیز هست که طبق تخمین سازمان جهانی جهانگردی حدود ۷۶,۷ میلیون نفر در دنیا در این صنعت به صورت مستقیم اشتغال دارند.

گردشگری شهری

امروزه، همزمان با نهادینه شدن و طولانی تر شدن حق استفاده از مرخصی با حقوق و کاهش ساعات کار هفتگی، میزان استفاده از تعطیلات کوتاه مدت (بوئژه تعطیلات آخر هفته) افزایش چشمگیری یافته است. در نتیجه گردشگران و افرادی که قصد گذران اوقات فراغت خود را دارند برای سفر به مکان‌های نزدیک به محل اقامت خود تمایل بیشتر دارند و معمولاً برای بازدید و گذران تعطیلات، به مناطق شهری نزدیک سفر می‌کنند. این تغییر الگو در استفاده از تعطیلات

انگیزه‌های گردشگری شهری

گردشگری شغلی و سفرهای تفریحی در طول هفته و در زمان تعطیلات، مهم‌ترین انگیزه‌های گردشگری شهری‌اند. سفرهای شغلی، مهم‌تر و منظم‌تر هستند و به جز تعطیلات آخر هفته، در سایر روزها (به استثنای تعطیلات ملی، مذهبی و...) جریان دارند و مسافرت‌های تفریحی در پایان هفته و تعطیلات چند روزه صورت می‌گیرند.

مسافرت تفریحی و تفریحی، در برگیرنده یک سوم انگیزه‌های گردشگری شهری است و شامل اقامت‌هایی است که به‌طور متوسط سه روز طول می‌کشد.

مسافرت‌های با انگیزه‌های اجتماعی (نظیر دیدار با خانواده، بستگان، دوستان) و سهمیم شدن در فعالیت‌های گوناگون نیز از انگیزه‌های گردشگری شهری به حساب می‌آیند.

عوامل تأثیرگذار بر توسعه گردشگری شهری

منابع جذاب گردشگری شهری را می‌توان به شش دسته متمایز تقسیم کرد:

۱. تأسیسات و تسهیلات مهمان‌نوازی: اقامت، غذا و نوشابه، ترابری، بازرگانی و اطلاع‌رسانی.

۲. تجهیزات مرتبط با گردشگری شغلی: مراکز همایش‌ها، فضاهای مناسب مذاکره، تسهیلات مربوط به انجام امور و عقد قراردادهای و...

۳. میراث شهری: بناهای باستانی، نمایشگاه‌ها، گنجینه‌های گوناگون (دارای ارزش‌های چندگانه، موضوعی، گنجینه‌های طبیعی و گنجینه‌های ساخته‌ها)، کارخانه‌ها و کارگاه‌ها، بوستان‌ها و باغ‌ها، و...

۴. تجهیزات تفریحی و سرگرم‌کننده ویژه: مرتبط با قلمروهای ورزشی، بازی و سرگرمی، بوستان‌ها و فضاهای نمایشی، مجتمع‌ها و آکواریوم‌های آبیان،

پایگاه‌های سرگرم‌کننده در فضای آزاد، میدان اسب دوانی، تیراندازی، باشگاه‌های ورزشی و...

۵. رویدادها و فرصت‌ها: که معمولاً ایجاد تجهیزاتی ویژه یا ارزش بخشی و بازسازی یک محله جذاب و تفریحی را به دنبال دارند. خواه منظم باشند (مانند: عیدها، جشن‌ها، کاروان‌های شادی، کنسرت‌ها، زیارتگاه‌ها، نمایش‌های گوناگون) یا بصورت برگزاری نمایش‌های استثنایی.

۶. درویدادهای ویژه: شامل مواردی از قبیل رویدادهای عظیم ورزشی نظیر المپیک، جام‌های جهانی، رقابت‌های ملی و بین‌المللی، نمایشگاه‌های بزرگ بین‌المللی تجاری، نمایشگاه‌های بزرگ نقاشی، مجسمه‌سازی و...، عیدها و جشنواره‌ها

تحلیل وضعیت و پتانسیل گردشگری در تهران

موقعیت جغرافیایی تهران از ابعاد مرکز سیاسی کشور بودن، تمرکز نهادهای علمی و اقتصادی، کسب و کار و خدمات، سرمایه‌های اجتماعی و اقتصادی، قرارگیری در مسیر سکونتگاه‌های انسانی و قطب‌های جمعیتی، بستر اکولوژیکی (کوهستانی و دشتی) و با آب و هوای معتدل، ساختاری را شکل داده است که یکی از کارکردهای آن می‌تواند گردشگری باشد. در واقع این ساختار و کارکرد، رسالتی را نیز بر این سکونت‌گاه حاکم می‌کند که توجه کانونی در مجموعه رسالت ملی سرزمین می‌تواند افزون بر نقش محلی و منطقه‌ای، نقش ملی و فراملی را نیز بر آن بیفزاید. این ساختار، کارکرد، رسالت ملی، منطقه‌ای و محلی در گستره سرزمین به نوعی مزیت فضایی و سرزمینی تهران را مشخص می‌سازند و به لحاظ برنامه‌ریزی فضایی/محیطی و اقتصادی آن را به یک محیط پاسخگو و نفوذپذیر (استفاده از جریان‌های موجود مکان‌های قابل دسترسی)، گوناگونی (کاربری‌ها و مدیریت زمین با

می‌تواند علاوه بر گردشگران داخلی، پذیرای گردشگران خارجی هم باشند.

برنامه‌ریزی و طراحی جهت ایجاد مسیر بزرگ کوهپیمایی گردشگری البرز که کلیه ارتفاعات و جاذبه‌های طبیعی و کوهستانی شمال استان را به یکدیگر متصل نموده و مجهز به امکانات و تسهیلات مناسب گردشگران باشد می‌تواند شمار قابل توجهی از گردشگران بین‌المللی را به خود جذب نماید. سایر مسیرها و جاذبه‌های طبیعی تهران علی‌رغم فقدان محسوس تسهیلات و تاسیسات مناسب گردشگری، گردشگران داخلی زیادی را به خود جذب می‌نمایند.

پیست‌های اسکی و مجموعه‌های ورزشی اسکی شمال تهران نیز از قابلیت بالایی در جذب گردشگران برخوردارند و سالانه علاوه بر شمار زیادی گردشگران داخلی تعدادی از گردشگران منطقه‌ای (کشورهای عربی) نیز میهمان این پیست‌ها هستند.

بهر حال، مرکز تصمیم‌گیری‌های اصلی و کلان کشور، شهر تهران است. به دلیل موقعیت ژئوپولیتیک تهران در زمینه تصمیم‌گیری‌های اصلی و کلان کشور، اهداف و راهبردهای کلان توسعه گردشگری و همچنین طرح‌ها و پروژه‌های طراحی شده و در دست اجرا در آن به میزان بسیار زیادی تحت تأثیر عملکرد ساختارهای سطح ملی قرار گرفته و بیشتر از آنکه عملکرد استانی در این زمینه اثربخش باشد نقش اهداف، راهبردها و ساختارهای ملی بر فرایند توسعه گردشگری تهران اثرگذار بوده است. در بسیاری موارد هماهنگ نمودن این مجموعه فعالیت‌های ملی، مشکل‌تر از سطح استانی است.

تهران پایتختی با پیش از ۲۰۰ سال قدمت، مرکز سیاسی کشور، مرکز تجاری-اداری بسیاری از حوزه‌ها و مراکز تفریحی، مؤسسات ورزشی مراکز علمی و تحقیقاتی کشور است. هرکدام از این نهادها دارای ارزش گردشگری و جذابیت ویژه برای جلب ساکنین

توجیه‌پذیری اقتصادی و برخورداری از دامنه‌ای از حق انتخاب، خوانایی (ترکیب عناصر موجود و جدید با موقعیت مکانی دروازه‌های، محیط‌زیست و چشم‌انداز سبز برای درک و فهم مردم)، انعطاف‌پذیری (خرد اقلیم، مسیرهای گذران اوقات فراغت، کوهستان، رودخانه و...)، مناسبات بصری (زمینه‌های عینی و قدرت انتقال به مردم)، حسی (بصری و غیربصری برای لذت بردن) و حس تعلق (با آستانه‌های مختلف به منظور انگیزه دادن به مردم برای نهادینه کردن علاقه‌مندی خویش بر محیط زندگی گردشگری) تبدیل می‌نمایند.

رشد روز افزون جمعیت، افزایش پدیده شهرنشینی و انواع استرس و آلودگی‌های محیط زیست شهری موجب شده است ساکنان تهران و گردشگران سایر مناطق، منابع طبیعی اطراف تهران را مآوایی جهت رهایی از محیط شهری به شمار آورده و در ایام فراغت، به این مکان‌ها پناه برند. برخی از جاذبه‌های طبیعی یادشده نظیر پارک‌های ملی و مناطق حفاظت شده استان تهران نه تنها پذیرای بازدید کنندگان و گردشگران داخلی‌اند بلکه به خاطر ارزش‌ها و قابلیت‌های زیست محیطی فوق‌العاده، قابلیت بسیار بالایی در جذب گردشگران خارجی دارند.

پارک‌های جنگلی تهران عمده‌تأ دست کاشت بوده مورد توجه گردشگران داخلی و بازدیدکنندگان محلی‌اند. این پارک‌ها جز در موارد معدودی فاقد امکانات و تاسیسات مناسب گردشگری هستند.

مسیرهای کوه‌پیمایی تهران، سالیانه تعداد کثیری از کوهنوردان را به خود جذب می‌کنند. در این میان مسیر کوهنوردی قله دماوند بویژه مسیر صعود جنوبی آن از مقبولیت بیشتری برخوردار است و هر سال تعداد کثیری از کوهنوردان بین‌المللی را جذب می‌نماید. سایر مسیرهای کوه‌پیمایی استان نیز در صورت مجهز شدن به امکانات و تسهیلات مناسب

استان تهران و سایر مناطق کشورند.

بیشترین حجم جاذبه‌های سطح ملی استان تهران نیز در شهر تهران استقرار یافته است. این خود نشان دهنده اهمیت نقش مرکزیت شهر تهران است. در واقع ۷۹/۲ درصد از مجموع ۴۸ جاذبه سطح ملی استان در شهرستان تهران متمرکز بوده و شهرستان‌های شمیرانات و دماوند با اختلاف بسیار فاحشی، هر یک ۶/۲۵ درصد از کل جاذبه‌های با عملکرد ملی را در خود جانمایی نموده‌اند.

از بُعد گونه‌شناختی، در تهران غلبه با جاذبه‌های انسان‌ساخت است. این جاذبه‌ها عموماً دارای سطح عملکردی ملی و بین‌المللی هستند. بررسی‌های طرح جامع نشان می‌دهد که ۴۶/۳۴ درصد از جاذبه‌های استان تهران از نظر گونه‌شناختی جاذبه‌های انسان‌ساخت، ۳۷/۸ درصد جاذبه‌های فرهنگی و ۱۵/۸۵ درصد نیز که بیشتر مورد بهره‌برداری گردشگران یک روزه ساکن در شهر تهران و با سطح عملکرد محلی هستند، جاذبه‌های طبیعی هستند.

غلبه جاذبه‌های انسان‌ساخت که عموماً دارای عملکرد ملی و بین‌المللی بوده و در شهر تهران نیز بیشینه استقرار آنها دیده می‌شود، این واقعیت اساسی را بیان می‌دارد که توسعه فعالیت‌های صنعت گردشگری در مقصدها وابستگی بسیار کمی با توان‌های محیطی و فضایی-جغرافیایی دارد و با برنامه‌ریزی خردمندانه و اندیشیده می‌توان با استقرار عناصر و اِلمان‌های ساخته دست بشر به توسعه گردشگری و کسب منافع متعدد آن دست یافت. علاوه بر این با هوشیاری در برنامه‌ریزی فضایی می‌توان نقش سایر شهرستان‌ها را در صنعت گردشگری توسعه داده و از رسوب جمعیت و تراکم فعالیت‌ها در تهران کاست.

بافت تاریخی و توسعه گردشگری

جاذبه‌های تاریخی شامل مکان‌های تاریخی و فرهنگی می‌شوند که از نظر میراث فرهنگی اهمیت بسیاری دارند و به همین دلیل از نظر گردشگران بسیار جذاب و دیدنی‌اند. مهمترین این جاذبه‌ها عبارتند از اماکن مذهبی و دینی و تجاری مانند مساجد، کلیساها و معابد، و بازارها (حیدری چپانه ۱۳۸۹). بافت تاریخی از مهمترین بخش‌های هویتی هر جامعه محسوب می‌شود و پیدایش آن پیرو اطاعت از ساختارهای اقلیمی و فرهنگ است (فلامکی، ۱۳۸۴). مجموعه‌ای منسجم از معماری، فرهنگ، اقتصاد، و تبادلات اجتماعی یک ساختار شهری با پیشینه تاریخی باعث می‌شود که بافت‌های تاریخی به مرور زمان پدید آیند. لازمه این پیدایش اهمیت بخشیدن به اقلیم و توجه به فرهنگ‌های بومی منطقه است (موحد، ۱۳۸۶). بافت تاریخی با ارزش کالبدی و فرهنگی نهفته در خود بهترین نشانه هویت شهری است. بنابراین، در هویت دادن به شهر، بافت تاریخی نقش مؤثر و بارزی ایفا می‌کند و درعین حال حیات و رشد این بافت مانع از بی‌هویتی و فرسودگی شهر از درون شده و توسعه بی‌رویه آن را محدود می‌کند (شماعی و پوراحمد، ۱۳۸۴). بافت تاریخی شهرها مشخصاتی چون قدمت تاریخی، بافت فشرده، و درهم تنیده دارد. وجود بافت تاریخی متمایز از سایر بافت‌های شهر بر اهمیت و جذابیت آن شهر می‌افزاید و کل بافت تاریخی شهر را به منزله یک جاذبه مطرح می‌کند. بافت تاریخی و فرهنگی بهترین نشانه هویت شهری است. بنابراین، در هویت دادن به شهر نقش مؤثر و بارزی را ایفا می‌کند و درعین حال حیات و رشد این بافت مانع از بی‌هویتی و فرسودگی شهر از درون می‌شود و توسعه بی‌رویه آن را محدود می‌کند.

بافت‌های تاریخی و فرهنگی شهرها به منزله بخش‌های مهمی از شهر، که نشانه فرهنگ و دانش

معماری و شهرسازی بومی‌اند و به منزله جزئی از هویت اجتماعی هر قوم و کشوری تلقی می‌شوند، جهت جذب گردشگر در بیشتر کشورهای دنیا مورد توجه ویژه قرار گرفته‌اند. این بافتها در کشور ما نیز، که از سابقه شهرنشینی کهن و دیرینه‌ای برخوردار است، دربردارنده ظرافت و زیبایی و نیز روح خلاق مردمی است که طی سالیان دراز آنها را طبق سنن، فرهنگ، و نوع معیشت خود به وجود آورده‌اند. به عبارتی دیگر، بافت قدیمی به منزله هسته اولیه شهر و قسمتی است که نشان‌دهنده نحوه اندیشیدن و نگرش نیاکان ما به جنبه‌های مختلف زندگی است و باید مورد توجه ویژه قرار گیرند.

بافت‌های تاریخی و فرهنگی به منزله هسته قدیمی و تاریخی قابلیت‌های بالفعل و بالقوه فراوانی برای استقبال از گردشگران دارند (کردی، ۱۳۸۱).

نقش بازار به منزله جاذبه گردشگری

تاریخچه بازار با شکل‌گیری شهرنشینی در ایران همزمان است و به حدود ده هزار سال پیش باز می‌گردد. در تمام دوره‌های سیاسی و اجتماعی ایران، از دوره هخامنشی تا ساسانیان و بعد از اسلام، شاهد گسترش تأثیرات اجتماعی، اقتصادی، و سیاسی بازارها و ایجاد معماری فاخر با کارکردهای مختلف در سطوح صنوف بهره‌برداران و ارتباط این مجتمع‌های عظیم تجاری با امکانات رفاهی و تفریحی بوده‌ایم. اما آنچه امروز از بازارهای قدیمی در ایران باقی مانده است و هنوز نیز با همان کارکرد قدیمی حیات دارد بیشتر متعلق به دوران صفویه به بعد است. در این دوره، بازارهای شهرهای بزرگی مانند اصفهان، تبریز، مشهد، قزوین، و شیراز به شدت گسترش یافته و در کنار راسته‌های قدیمی و شماری از کاروانسراها، حمام‌ها، مدارس علمیه، خانقاه‌ها، و امکانات تفریحی احداث شده است. بازار همواره به منزله یکی از ارکان

تأثیرگذار شهر بر تحولات اجتماعی، سیاسی، و اقتصادی مطرح بوده و است. مهمترین محور و شاهراه ارتباطی در شهرهای قدیمی بازار بود و بیشترین آمدوشد شهروندان در آن صورت می‌گرفت. بازار مهمترین کانال ارتباطی شهر بود که نه تنها مردم در آن حضور داشته و کالاها و سرمایه‌ها در آن جریان می‌افتاد، بلکه اطلاعات، اخبار، و آگاهی‌ها نیز از طریق آن به اطلاع شهروندان میرسید. شواهدی از بسیاری شهرهای ایران وجود دارند که قبل از اینکه محله‌ای ساخته شود و بخشی نو برپا شود، ابتدا بازار و میدان ساخته می‌شدند و سپس مردمان به گونه‌ای کاملاً آزاد به دور آنها سکنی می‌گرفتند و محل‌های جدید برپا می‌شد. به همین اعتبار است که می‌توان از بازار به منزله ستون فقرات شهر دوره اسلامی نام برد. دولت اسلامی خود یکی از بنیانگذاران و تقویت کنندگان بازار است. نه بدان علت که به چرخش کالا و سرمایه مردمان تابعه خویش نیاز دارد، بلکه بدان علت که خود صاحب اصلی سرمایه و کالا است (حبیبی، ۱۳۸۷). بازارهای سنتی و تاریخی جایگاه منحصربه‌فردی در معماری و شهرسازی اسلامی ایرانی دارند. بسیاری از خصوصیات معماری و شهرسازی بازارها و فضاهای به دست آمده از آنها ویژگی‌هایی هستند که در معماری و شهرسازی معاصر به دنبال ایجاد آنها هستیم. برخی از این ویژگیها عبارتاند از: جذب بالای مخاطب، ایجاد حس تعلق در ساکنان، تنوع فضایی، توجه به اقلیم و آسایش خریدار، چند عملکردی بودن و اختلاط کاربری‌ها، ایجاد فضاهایی جهت تعاملات اجتماعی و فرهنگی، زنده و فعال بودن همه فضاها.

مطالب مطرح شده مؤید اهمیت بازارها به منزله مکانهایی تاریخی و باارزش برای گردشگران است. به‌طوریکه گردشگران از طریق بازدید مکانهای تاریخی بازار به هویت و تاریخ و تمدن شهرها پی می‌برند. همچنین، از جمله بخشهای مهم صنعت گردشگری،

گردشگری تجاری است که در شهرهای مختلف، و مخصوصاً شهرهایی با موقعیت تجاری رونق می‌گیرد (حاجی‌نژاد و احمدی، ۱۳۸۹). توأم شدن گردشگری تجاری با گردشگری تاریخی و تأثیرپذیرفتن این دو نوع گردشگری از یکدیگر در فضایی به نام بازار در شهرهای ایران تبلور می‌یابد. بازار مکانی جهت خرید گردشگران است و زمانیکه که این مکان خود مجموعه‌ای از بناهای تاریخی و باارزش باشد که هویت شهر و مردمان ساکن آن شهر را به نمایش می‌گذارد، ارزشی دوچندان برای گردشگران دارد.

بازار تهران به دلیل شهرت جهانی و نیز به سبب قابلیت‌های باارزش داخلی، پتانسیل بالایی برای جذب گردشگر از همه نقاط جهان دارد. اما به دلیل ضعف‌های داخلی و تهدیدهایی که از خارج از محیط داخلی بازار را متوجه خود کرده است در این زمینه آنچنان که باید موفق نبوده است.

بازار بزرگ تهران و محوره‌های تجاری و فعالیتی اطراف آن مهمترین کانون‌های جذب و تولید سفر در منطقه و تهران بزرگ به شمار می‌آیند و روزانه نزدیک به ۷۰۰ هزار نفر فقط به بازار تهران وارد یا از آن خارج می‌شوند. بازار تهران شامل پاساژها، بازارها و بازارچه‌ها، مجتمع‌های تجاری، تیمچه‌ها و دالانهای متعددی است که هر کدام خود جاذبه ای برای گردشگری شهری محسوب می‌شوند. به علاوه با طراحی و اجرای مجموعه پیاده راه‌های مرکز شهر تهران در خیابان پانزده خرداد، ناصر خسرو، باب همایون، صور اسرافیل و داور، این منطقه دارای جاذبه‌های به خصوصی شده است. بازار بزرگ تهران که هنوز هم یکی از اصلی‌ترین مراکز خرید تهران است از یادگارهای زمان فتحعلی شاه قاجار می‌باشد. این بازار مجموعه‌ای از دالانها و کوچه‌های تو در تو با ردیف دکان‌ها و راسته مغازه‌هایی است که گویی تمامی ندارند و همین معماری سنتی و جالب است که

آن را ممتاز از سایر بازارها نموده است. امروزه بخشهایی از بازار مانند بازار بین‌الحرمین، دیگر آن نقش پیشین را ندارند اما هنوز از نظر جنبه تجاری رونق بسیار دارند (سازمان زمین‌شناسی کشور، ۱۳۸۵). مجموعه بازار تهران دارای بخش‌های مختلفی است که از آن جمله می‌توان به تیمچه علاءالدوله، تیمچه قیصریه، تیمچه مهدیه، چهار سوق بازار بزرگ، بازار امیر، تیمچه امین اقدس، تیمچه صدر اعظم، تیمچه کتاب فروشان و بازار بین‌الحرمین اشاره نمود. در واقع تنوع در جاذبه‌های بازار بزرگ تهران و موقعیت مهم آن از نظر استقرار در بافت تاریخی و مرکزی کلانشهر تهران، باعث گردیده تا از عملکردهای مختلف تجاری، مذهبی، تفریحی و... برخوردار شده و این امر زمینه ساز جذب گردشگر با انگیزه‌های مختلف بوده است.

گردشگری خرید

گردشگری خرید از جمله گونه‌های گردشگری است که به خصوص در الگو فضایی گردشگری شهری در توسعه مقاصد و اقتصاد گردشگری جایگاه با اهمیتی را دارا می‌باشد. به گونه ای که در جریان گردشگری به خصوص در نواحی شهری مراکز خرید جزو لاینفک اقتصاد گردشگری محسوب می‌شوند. اینگونه از گردشگری در ارتباط تنگاتنگی که با مراکز خرید مدرن دارد یکی از گونه‌های گردشگری در سفرهای چند منظوره به کلانشهر تهران می‌باشد که اهمیت بسیاری در جلب مشتری از بازار جهانی دارا می‌باشد و بایستی بسیار مورد توجه قرار گیرد.

مراکز خرید و بازارها به عنوان جاذبه‌ی اصلی گردشگری خرید، در شهرها و کلانشهرهای گردشگرپذیر سربراآورده و بدل به جاذبه‌های انسان ساختی می‌گردند که در برخی شهرها و کلانشهر در مقیاس جهانی گردشگران خرید را جذب می‌نمایند.

تقابل‌هایی که در ارتباط گردشگر و مراکز خرید و شناخت ماهیت و چگونگی گردشگری خرید در این کلانشهر، شکل گرفته است، بیش از پیش دارای اهمیت است.

به طور کلی اهمیت گردشگری خرید و الگو استقرار مراکز خرید در کلانشهر تهران به گونه‌ای خاص بیشتر بر سمت توسعه تهران تاکید داشته و روند گردشگری خرید روزبه روز گسترش می‌یابد. در واقع گردشگری خرید علاوه بر منافع خاص اقتصادی، مانند ایجاد اشتغال و درآمد، می‌تواند کمکی به مالیات‌ها و عوارض وصولی و حفاظت آثار تاریخی و توسعه‌ی تاسیسات زیربنایی بوده و در بعضی از موارد یک نیروی حیاتی برای برای توسعه و تقویت مرکز شهر و رونق گردشگری گردد. لذا بایستی شرایطی فراهم گردد که روند گردشگری از سفرهای تک منظور و اولویت دار در افق‌های پیش رو تغییر ماهیت داده و به سمت گردشگری چندمنظوره (مانند گردشگری خرید، گردشگری مذهبی و...) گسترش یابد.

منطقه ۱۲، منطقه خاص و قطب برتر گردشگری تهران

منطقه ۱۲ در برگرنده کل محدوده باروی اول (تهران صفوی) و بیش از دو سوم محدوده باروی دوم (تهران ناصری) است و بخش اعظم آن حداکثر تا پایان دهه ۲۰ هجری شمسی شکل گرفته و تا به امروز دخل و تصرف اندکی در آن انجام گرفته و دارای محوطه‌ها مجموعه‌ها، محله‌ها و بناهای بسیاری است که واجد ارزش تاریخی و گردشگری هستند. ۲ مورد از پراهمیت‌ترین ویژگی‌های گردشگری منطقه ۱۲، «۱- وجود بناهای ارشمند تاریخی و ۲- دسترسی آسان» می‌تواند این منطقه را به عنوان قطب برتر گردشگری تهران معرفی و ظرفیت‌های قابل استفاده برای گردشگری را در این منطقه از قوه به فعل تبدیل کند.

گردشگری خرید در شهرها و کلانشهرهای گردشگرپذیر به عنوان جزء لاینفک مقوله مدیریت و توسعه‌ی شهری مدنظر بوده و نه تنها در تجهیز فیزیکی زیرساخت‌های شهری، بلکه در تدوین فرایندهای روانی و ایجاد تصویر و هویتی متمایز از شهر مورد عنایت هستند. این مفهوم با تأکید بر ارزش‌های محوری، با تبدیل تصاویر و جذابیت‌های مراکز خرید به هویتی برجسته و ملموس، گردشگری خرید را به عنوان محصولی ماندگار در عرصه‌ی ملی و بین‌المللی معرفی می‌کند.

با توجه به مباحث مطرح شده، اهمیت پرداختن به گردشگری خرید در کلانشهر تهران از آنجا ناشی می‌شود که ورود میلیون‌ها نفر گردشگر در سال به این کلانشهر که در کنار انگیزه‌های اصلی سفر در پی برآوردن دیگر انگیزه‌های خود همچون خرید می‌باشند، نیازمند توجه و بررسی در جهت شناخت دقیق‌تر از گونه‌های گردشگری شکل گرفته در کنار علل دیگر حضور گردشگران است، چرا که تغییر ماهیت سفرهای تک منظوره، بازار تقاضای گسترده‌ای را شکل داده به گونه‌ای که بخش تجارت گردشگری (TBD) موجود در شهر نمی‌تواند پاسخگوی آنها باشد. در واقع محصول گردشگری خرید در شهر تهران نیازمند تدارک دیگری است که پیرامون مراکز خرید به عنوان جاذبه اصلی این متن فضایی گردشگری شکل می‌گیرد. همچنین الگوهای رفتاری و ویژگی‌های تقاضای گردشگری خرید نیز متفاوت است که نیازمند بررسی می‌باشد.

مراکز خرید در چارچوب ویژگی‌های متفاوت در گوشه و کنار کلانشهر تهران سر برآورده و هر یک به نوبه‌ی خود جایگاهی را در گردشگری خرید در این کلانشهر به خود اختصاص داده است از این رو ضرورت پرداختن به این مراکز خرید و الگوهای استقرار آنها در رابطه با محصول گردشگری خرید و تعامل‌ها و

منطقه ۱۲ محدوده ایست با مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار پر اهمیت با مقیاس فراشهری منطبق بر کالبدی بسیار قدیمی و با ارزش که ترکیب فوق (فعالیت و کالبد) استخوانبندی اصلی مرکز شهر تهران را شکل داده است. مجموعه‌های شهری واجد ارزش تاریخی و فرهنگی را می‌توان به عنوان محورهای تاریخی- گردشگری تهران مورد ارزیابی قرار داد. وجود چندین بنای ارزشمند تاریخی، یادمانی و فرهنگی در کنار هم به لحاظ گردشگری بسیار پر اهمیت بوده و برنامه‌ریزی جهت ایجاد یک فضای فرهنگی و گردشگری را آسان می‌کند. دسترسی آسان و همگانی به جاذبه‌ها از دیگر عوامل مؤثر در توسعه گردشگری این منطقه است. وجود ایستگاه‌های خط ۱ و ۲ مترو و پایانه‌های اتوبوس و تاکسی از جمله عواملی هستند که برتری محورهای گردشگری منطقه ۱۲ را نسبت به نقاط مشابه دیگر شهر نشان می‌دهد.

ایجاد مسیرها و محورهای ویژه گردشگری در مرکز تاریخی شهر تهران، می‌تواند سبب افزایش جذابیت و مطلوبیت این مراکز برای توسعه گردشگری گردد. احیای مراکز شهری با استفاده از پیاده راه‌ها علاوه بر تحقق هدف حفاظتی این بافتها به دلیل ارتقای کیفی فضاهای مربوطه و تجهیز مناسب آنها نه تنها نیازهای ساکنان به فضاهای مطلوب شهری برای زندگی جاری را تأمین می‌کند، بلکه چرخ‌های توسعه گردشگری در این بافت را فعال می‌کند و این امر نه تنها موجب افزایش هویت اجتماعی و فرهنگی مجموعه بافت تاریخی می‌شود، بلکه راهکارهای مؤثر و تجربه شده برای ایجاد و بازتولید عرصه‌های عمومی و هویت از دست رفته و خاطرات زدوده شده از بافت تاریخی شهر تهران است. همچنین توسعه گردشگری می‌تواند سهم قابل توجهی در بازشناسی بافت تاریخی شهر تهران و تجدید حیات آن داشته باشد. یکی از مؤثرترین راهکارها در احیا دوباره بافتهای تاریخی، ایجاد

فعالیت‌های مجدد در این مناطق با توجه به توانایی‌های فیزیکی و کالبدی آنهاست. ایجاد فضاهای شهری بر اساس فعالیت‌های جدید و تأکید بر توسعه فعالیت‌های گردشگری و ایجاد جاذبه‌های بیشتر برای ماندگاری، همراه با توسعه هسته‌های کار و فعالیت با هدف توسعه موزون شهر و پیوند کار و سکونت در تمام منطقه شهری و ایجاد یک نظام چند هسته‌ای، انعکاس تجربه‌ها و درس‌های نظری و عملی است که از کلانشهرها و شهرهای تاریخی جهان می‌توان آموخت و به کار گرفت. توان اقتصادی مراکز تاریخی موضوع دیگری است که از نظر کارشناسان محرک و تقویت کننده محسوب می‌شود.

اقتصاد پایدار با تأکید بر گردشگری در مراکز تاریخی می‌تواند منشأ بهره‌برداری اقتصادی فراوانی از این مراکز شود که این موضوع خود بهانه‌ای برای تجدید حیات مراکز تاریخی و موجب بازگردانده شدن کارکردهای فاخر و برتر با توجه به ظرفیت‌های این فضاها به آنها می‌باشد. تجربیات جهانی بویژه در شهرهای اروپایی نشان می‌دهد این مراکز در صورت برنامه‌ریزی صحیح دارای ارزش فراوان بویژه در ارتباط با فعالیت‌های فرهنگی، گردشگری و تجاری هستند. تجهیز مرکز قدیم این شهرها سبب می‌شود این مراکز به فضاهایی مناسب برای فعالیت‌های اجتماعی و عمومی شهروندان تبدیل شوند. با چنین تعریفی می‌توان ضمن باز پیرایی بافت تاریخی شهر و جلوگیری از تداوم فرسودگی کالبدی آن، می‌توان طرح‌های توسعه گردشگری را براساس احیای مرکز تاریخی شهر تعریف کرد. به نظر می‌رسد تنها در این صورت می‌توان مرکز تاریخی شهر (منطقه ۱۲) را به عنوان قلب فرهنگ و تاریخ و گردشگری شهر تهران، حیات مجدد بخشید و آن را به جریان زندگی و فعالیت شهر بازگرداند.

منطقه ۱۲ گسترده‌ترین بافت‌های ارزشمند و

بیشترین بناها و فضاهای شاخص و ممتاز تاریخی تهران را در خود جای داده است. تجدید ساختار کالبدی منطقه با هدف احیا و بازسازی ارزش‌های تاریخی باید در دستور کار قرار بگیرد. بخش وسیعی از بدنه‌های ارزشمند شهری (لبه خیابانها) که تاریخ و نشانه سیمای شهری تهران را تشکیل می‌دادند، تخریب شده و از بین رفته‌اند و الحاقات آزاردهنده‌ای نیز به به بقایای بدنه‌ها و بناها افزوده شده است. بخش باقیمانده بدنه‌های شهری نیز در معرض تخریب و جایگزینی با معماری بی‌هویت و فاقد ارزش معمول و رایج است. هدایت و کنترل متکی بر معیارهای حفاظت در ساخت و سازهای محدوده تاریخی ضرورت مبرم دارد.

طراحی و پیاده سازی پایگاه اطلاعات مکانی و توصیفی گردشگری شهر تهران

گردشگری یکی از منابع عمده درآمدی در دنیای امروز و صنعت صادراتی بسیار مهم و سردمدار مبادلات خارجی در بسیاری از کشورها هم چون ایالات متحده امریکا، آلمان، فرانسه، چین و استرالیا می‌باشد (Graham-Douglas, 2008). گردشگری سومین پدیده اقتصادی پویا و در حال توسعه پس از صنایع نفت و خودرو به شمار می‌رود. جمعیت گردشگران جهان با افزایش ۴,۳ درصدی به ۱۱۳۳ میلیون نفر در سال ۲۰۱۴ و درآمد حاصله از گردشگری با رشد ۳,۷ درصدی به ۱۲۴۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ رسیده است (۲۰۱۵، UNWTO). با این حال، کشور ما با وجود جاذبه‌های فراوان گردشگری، جایگاه قابل توجهی در بازار گردشگری دنیا در اختیار ندارد. در حال حاضر، بسیاری از کشورهای در حال توسعه به سبب مزایای بیشمار گردشگری شامل توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد شغل، محافظت از محیط و... توجه ویژه‌ای را متمرکز این

حوزه کرده‌اند.

گردشگری فعالیتی پیچیده است که نیازمند فراهم بودن پارامترهایی خاص (از قبیل شبکه‌های ارتباطی قابل دسترس، امکانات اقامتی استاندارد، جاذبه‌ها و...) و اطلاعاتی در مورد جاذبه‌های بالقوه و بالفعل گردشگری است. اطلاعات در مورد این پارامترها و جاذبه‌های گردشگری می‌تواند با استفاده از ابزارهایی از قبیل سیستم موقعیت یاب جهانی (GPS)، سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و سنجش از دور جمع‌آوری، پردازش، سازماندهی و ذخیره شود. پس از جمع‌آوری داده‌های موردنیاز در مورد مقصد و جاذبه‌های گردشگری، داده‌ها باید در یک فرم قابل بازیافت ذخیره شده و قابل پردازش و تحلیل باشند؛ که این موارد تنها از طریق سیستم اطلاعات جغرافیایی قابل دستیابی است. در دهه‌های اخیر، رشد مداوم تکنولوژی اطلاع رسانی، جغرافیدانان و برنامه‌ریزان را در مسیر استفاده کامل از مجموعه اطلاعات گردآوری شده و تحلیل این اطلاعات قرار داده است. یکی از ابزارهای تکنولوژی اطلاع رسانی، جهت توسعه صنعت گردشگری، سیستم اطلاعات جغرافیایی می‌باشد.

سیستم اطلاعات جغرافیایی یکی از برجسته‌ترین نوآوری‌های تکنولوژیک در برنامه‌ریزی، مدیریت و تصمیم‌سازی گردشگری می‌باشد. سیستم اطلاعات جغرافیایی و گردشگری دارای برخی خصوصیات مشترک می‌باشند؛ هر دو موضوعاتی میان رشته‌ای و دارای کاربرد در علوم مختلف علمی می‌باشند. سیستم اطلاعات جغرافیایی در بسیاری از رشته‌های علمی از قبیل جغرافیا، برنامه‌ریزی شهری، مطالعات محیطی و... بکار رفته است. به طور مشابه، گردشگری نیز موضوع مورد علاقه جغرافیدانان، اقتصاددانان، برنامه‌ریزان محیطی، متخصصان شهری و... است (Avdimiotis and Christou, 2002). این مسئله،

اقتصاد و گردشگری

ارزیابی آثار اقتصادی صنعت گردشگری، سبب فراهم کردن اطلاعات لازم جهت شکل‌گیری سیاست‌های توسعه گردشگری می‌شود. گردشگری، مفیدترین بخش صنعتی جهان است و برچند فعالیت اقتصادی از جمله اشتغال، منابع انسانی، توسعه، تجارت بین‌المللی و تراز پرداخت‌ها تاثیرگذار است.

برخی از کشورها بخش گردشگری را به‌عنوان یک منبع درآمد مالیاتی مورد استفاده قرار می‌دهند. این درآمد گاهی مخارج کشور در این بخش را تامین کرده و گاهی به درآمد عمومی اضافه می‌شود. این مالیات‌ها به سه گروه مالیات بر محصولات گردشگری، مالیات بر گردشگران و اخذ هزینه از استفاده‌کننده قابل تقسیم‌بندی هستند. از جنبه‌های مختلفی می‌توان به تاثیر فراوان گردشگری در توسعه اقتصادی اشاره کرد. گردشگری، ضمن ایجاد فعالیت‌های متنوع در جامعه، موجب تحرک و پویایی در سایر بخش‌های اقتصادی شده و می‌تواند در موازنه ارزی نیز تاثیرات سازنده‌ای داشته باشد. همچنین بخش‌های حمل‌ونقل، مواد غذایی، سوخت و انرژی، صنایع‌دستی، بخش ساختمانی و به تبع آن فعالیت‌های گردشگری رونق می‌یابد. از اثرات سازنده اقتصادی گردشگری می‌توان به ایجاد اشتغال، درآمدزایی، اخذ مالیات از فعالیت‌های متنوع گردشگری و توسعه امکانات عمومی، حفظ آثار باستانی و جاذبه‌های طبیعی به‌عنوان منابع درآمدزای اقتصادی، توسعه صنایع‌دستی، جلوگیری از فراموشی آنها و... اشاره کرد. از طرف دیگر توجه به جنبه‌های منفی اقتصاد گردشگری، از قبیل توجه به هزینه‌های گردشگری و تراز پرداخت‌ها، ایجاد اشتغال کاذب و فصلی در جامعه، اثرات فعالیت‌های گردشگری بر بهای زمین، تورم و... نیز در حیطه این علم می‌گنجد. تحقیقات

قابلیت‌های بالقوه سیستم اطلاعات جغرافیایی را در حوزه گردشگری نشان می‌دهد. علاوه بر این، نقشه‌ها جایگاه مهمی در شناسایی و تعیین موقعیت جاذبه‌های گردشگری دارند. سیستم اطلاعات جغرافیایی امکان استخراج مجموعه اطلاعات مختلف (از قبیل جاذبه‌های گردشگری، هتل‌ها و فاصله آنها از یکدیگر، راه‌ها، سکونتگاه‌ها، پوشش گیاهی، داده‌های کاربری زمین، تغییرات در منابع گردشگری) را از نقشه‌ها فراهم کرده و با توجه به ماهیت پویای خود امکان به روز رسانی اطلاعات را در مورد تمامی پارامترهای مربوط به گردشگری فراهم می‌سازد. با این حال مهم‌ترین مزایای ایجاد سیستم یکپارچه اطلاعاتی در حوزه گردشگری شهر تهران را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- ارائه اطلاعات مکانی و توصیفی به روز و مفصل در مورد جاذبه‌های گردشگری شهر تهران
- کمک به فرایند برنامه‌ریزی و تصمیم‌سازی در حوزه گردشگری شهر تهران
- تولید داده‌ها و اطلاعات لازم برای کارشناسان، گردشگران و سایر ذی‌نفعان حوزه گردشگری
- پایش تغییرات و تحولات در گردشگری در شهر تهران
- قابلیت ارائه و نمایش اطلاعات مکانی و توصیفی در فضای مجازی

یکی از مشکلات اصلی در حوزه گردشگری شهر تهران، وجود اطلاعات پراکنده در مورد گردشگری شهر تهران و ماهیت متفاوت داده‌ها و اطلاعات موجود می‌باشد. این مشکل، فرایند یکپارچه‌سازی اطلاعات و منابع موجود را بسیار مشکل می‌سازد؛ با این حال سیستم اطلاعات جغرافیایی با توجه به قابلیت‌های فراوان، امکانات لازم را جهت تولید بانک اطلاعاتی یکپارچه با استفاده از منابع گوناگون اطلاعاتی در حوزه گردشگری در شهر تهران فراهم می‌سازد.

زیادی در زمینه اثرات مثبت اقتصادی گردشگری صورت گرفته است که این تحقیقات نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در زمینه گردشگری، رشد اقتصادی پایداری را به دنبال دارد. در زمینه توسعه گردشگری افراد نباید تنها به جوانب منفی آن توجه کنند.

دو دلیل عمده برای تشخیص و حمایت از توسعه گردشگری را می‌توان مزایای ایجاد اشتغال و درآمدزایی حاصل از هزینه‌های بازدیدکنندگان برای جامعه میزبان ذکر کرد که این اثرات در اکثر مقاصد به‌عنوان آثار مثبت تلقی می‌شود. هزینه‌های بازدیدکنندگان دارای نقشی مستقیم در سودآوری، ایجاد فرصت‌های جدید شغلی و ایجاد درآمد مالیاتی برای بخش عمومی است. مخارجی که بازدیدکنندگان برای تاسیسات اقامتی، غذا، پذیرایی و خرید سوغاتی به‌طور مستقیم پرداخت می‌کنند، به‌صورت دستمزد به کارکنان پرداخت می‌شود و در نتیجه باعث تقویت اشتغال و افزایش فعالیت اقتصادی و چرخش مالی بالا در سایر بخش‌ها می‌شود.

از ترکیب مخارج مستقیم (به‌وسیله گردشگران)، غیرمستقیم (مانند عرضه مجدد) و مخارج القایی (مانند استفاده از دستمزد گردشگران، به‌عنوان اثر تکاثری در اقتصاد یاد می‌شود که ویژگی آن، مانند سنگی است که به داخل حوضی پرتاب شود و اثر اولیه آن، تولید بزرگ‌ترین موج و به دنبال آن موج‌های کوچک‌تر است، به‌طوری که بعد از آن در سطح کل منطقه پخش می‌شوند.

اهمیت این موج‌ها، به یک سری عوامل بستگی دارد که به یکدیگر مرتبط هستند. عوامل موثر بر درآمدهای حاصل از توسعه گردشگری، ساختار اقتصادی منطقه مقصد، ماهیت تسهیلات گردشگری، مالکیت، سطح سرمایه‌گذاری و نوع تقاضای گردشگری است.

اکثر مشاغل در زمینه گردشگری، شغل‌های

خدماتی مستقیم در بخش تسهیلات گردشگری و جاذبه هستند که به‌طور عمده این مشاغل در هتل‌ها، جاذبه‌ها، رستوران‌ها، فروشگاه‌ها و شرکت‌های مسافرتی دیده می‌شوند و همچنین در بخش‌های اقتصادی، فرصت‌های شغلی بیشتری در زمینه گردشگری در بخش‌هایی مانند کشاورزی، ماهیگیری، تولید و ساخت سرویس‌های حمل‌ونقل و جابه‌جایی دیده می‌شود.

اکثر مشاغل مستقیم در بخش گردشگری، دارای ویژگی‌های مثبت زیر هستند:

- اکثر این مشاغل به نسبت آسان هستند.
 - این مشاغل به مهارت و آموزش زیادی نیاز ندارند.
 - بیش از سرمایه، نیازمند نیروی انسانی هستند.
- این بدان معنی است که شغل‌های وابسته به گردشگری، سریع‌تر ایجاد می‌شوند و نیاز به سرمایه اولیه کمتری در مقایسه با بخش‌های دیگر اقتصاد دارند. این منافع، خاص مواقعی هستند که فرصت‌های شغلی جدیدی را برای افراد جوان، افراد بدون مهارت و کسانی که به دنبال افزایش درآمد خانواده هستند، فراهم می‌کند.
- ویژگی‌های گردشگری و نوع اشتغال زایی آن، موجب شده است گردشگری در اقتصاد محلی، بیشتر نقش حمایت‌کننده داشته باشد تا نقش عمده و اصلی.

اثرات گردشگری بر اقتصاد کلان شهری

گردشگری، به تمام بخش‌های اقتصادی یک کشور مربوط شده و اثرات اقتصادی خود را بر همه این حوزه‌ها بر جای می‌گذارد. منظور از اثرات اقتصادی گردشگری، کلیه آثاری است که بر پیکره اقتصادی تاثیر می‌گذارد. گردشگری از طریق تاثیر بر مولفه‌های عمده اقتصادی مانند درآمد، اشتغال، سطح قیمت‌ها، عرضه و تقاضا و ترازهای مالی و مالیاتی جامعه را تحت تاثیر قرار می‌دهد. در این راستا «گردشگری،

بزرگ‌ترین تولیدکننده تولید ناخالص داخلی و اشتغال بوده و باعث رونق بسیاری از کشورها و مناطق است.» به عبارت دیگر، تقویت گردشگری، متضمن منافع اقتصادی بوده و گسترش اقتصادی مربوط به فعالیت‌های گردشگری به‌ویژه در کشورهای جهان سوم، حدود ۵/۱ درصد به تولید ناخالص این کشورها کمک می‌کند.

گردشگری باعث افزایش درآمد برای شهر یا منطقه می‌شود. این عمل با هزینه‌هایی که یک گردشگر، در طول دوره اقامت خود در شهر میزبان صرف می‌کند، محقق می‌شود.

نقش توسعه و رونق اقتصاد بخش گردشگری در جهانی شدن کلانشهر تهران

صنعت گردشگری و گروه صنایع وابسته به آن، امروزه در جهان و به خصوص در کشورهای صنعتی، دارای اهمیت ویژه‌ای هستند. در این میان، گردشگری شهری از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. شهر، پایه و اساس توسعه گردشگری است. امروزه سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری کلانشهرهای مطرح دنیا، به امری بدیهی و زیربنایی تبدیل شده است. کلانشهرها با ایجاد فضاهای شهری قوی، براساس فعالیت‌های جدید و تأکید بر توسعه فعالیت‌های گردشگری و ایجاد جاذبه‌های بیشتر برای ماندگاری همراه با توسعه هسته‌های کار و فعالیت، به طرح ایده‌های برتر در امر گردشگری شهری می‌پردازند. در چنین حالتی باید بدانیم که توسعه موزون شهری توأم با پیوند مناسب فضاهای کار و فعالیت به وجود می‌آید. می‌توان گفت حدود ۵۰ تا ۶۰ سال است که دغدغه اصلی کلانشهرها معطوف به جذب گردشگر می‌باشد، به طوری که بتوانند با جذب بیشتر گردشگر، سبب رونق و توسعه اقتصاد ملی و محلی خود شوند. البته تعداد زیادی از کلانشهرها در طول این مدت، در این زمینه

دارای عملکرد موفق نبوده‌اند، زیرا عملی شدن این مهم، نیازمند زیرساخت‌هایی است که بایستی این بسترها و مقدمات در وهله اول مهیا گردد. به طور مثال تا ۲۰ سال قبل در کشورمان، این مسئله که کسی به فکر رفتن و سفر کردن به شهر سئول (پایتخت کره جنوبی) باشد، وجود نداشت، اما در حال حاضر شاهدیم که به عنوان مثال با اسفاده از سریال‌های تلویزیونی که از این کشور، در ایران نمایش داده شده است، فرهنگ این کشور به مردم ما معرفی گردیده و رغبت شهروندان ایرانی برای سفر به این کشور آسایبی بیشتر گردیده است. یعنی یکی از بسترها و اقدامات اساسی و پیشنیاز جذب گردشگر، همین تبلیغات و شناساندن فرهنگ‌ها از طرق مختلف و به خصوص نمایش سریال‌های تلویزیونی می‌باشد. بنابراین برای رونق اقتصاد گردشگری شهری نیازمند مهیا کردن زیرساخت‌هایی مؤثر و مدون چه از نظر آگاهی بخشی و چه از نظر تبلیغاتی و رسانه‌ای هستیم تا بتوانیم در جهت جذب گردشگران به نتیجه مطلوبی دست یابیم. به عنوان نمونه در قاره اروپا، بیشترین حجم گردشگر مربوط به کشورهای فرانسه و اسپانیا می‌باشد زیرا این کشورها از ۴۰ سال قبل با مطالعه و برنامه‌ریزی مدون و منظم و با ایجاد زیرساخت‌های لازم و از طریق تبلیغات به روش‌های مختلف، زمینه‌های لازم را جهت جذب گردشگر فراهم نموده‌اند. به گونه‌ای که وقتی گردشگری وارد این کشورها گردید، با مشکل خاصی مواجه نگردد. البته در کلانشهر تهران با توجه به سند چشم‌انداز بیست ساله و برنامه پنج ساله شهرداری برنامه‌هایی جهت تبدیل تهران به یک شهر جهانی، تدارک دیده شده است که موضوع گردشگری شهری یکی از مباحث عمده در این برنامه می‌باشد.

بازآفرینی شهری و گردشگری شهری

در طی سال‌های اخیر به ویژه از اواخر دهه نود میلادی، سیاستگذاران و برنامه ریزان شهری در صدد ارائه راهبردها و راهکارهای نوین در مواجهه با مسایل و مشکلات مراکز شهری و سایر عرصه‌های نابسامان شهری‌اند. افت منزلت اجتماعی و اقتصادی و نابسامانی‌های کارکردی و کالبدی این محدوده‌ها به همراه افت بسیار شدید کیفیت محیط شهری، ضرورت توجه به این مناطق را دوچندان کرده است. ارزیابی تجارب گذشته و تحلیل سیاست‌های پیشین نشان می‌دهد که تحقق اهداف و برنامه‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های شهری مستلزم تعهد مشترک، رویکردی جامع و هماهنگ و برنامه‌ریزی با مشارکت کلیه نقش آفرینان بویژه ساکنان و مالکان این محدوده‌ها است (ایزدی، ۱۳۸۹). با مروری بر برنامه‌های راهبردی بازآفرینی مراکز شهری به وضوح می‌توان نقش پروژه‌های محرک توسعه را دریافت. هدف از اجرای چنین سیاستی، بسترسازی برای تحقق مشارکت فراگیر و پایدار مردم و ایجاد زمینه‌های لازم برای تحقق برنامه‌های بهسازی و نوسازی شهری است. در برنامه راهبردی و عملیاتی باز زنده‌سازی مرکز شهر ادینبورگ هشت سیاست مورد توجه قرار گرفته است: توسعه مقاصد خرید، ارتقاء قلمرو عمومی و توسعه فضاهای شهری متناسب با خواست مردم، توسعه املاک و واحدهای تجاری، ارتقاء دسترسی به مرکز شهر برای همه، توسعه بازار و ارتقاء نقش مرکز شهر در مقیاس فراملی، ملی و منطقه ای بعنوان مقصد خرید، اشتغال، فرهنگ، گذران اوقات فراغت و توریسم، توسعه صنعت توریسم و فراهم کردن مجموعه‌های روشن از شاخص‌های سنجش کارایی، سرزندگی و امنیت مرکز شهر در چارچوب سند چشم‌انداز سیاست‌های مندرج در سند بازآفرینی مرکز

شهر تاریخی ادینبورگ هستند. همانگونه که در این سند و سایر اسناد راهبردی مشابه مورد تاکید قرار گرفته، فضای عمومی بستر فضایی - کالبدی تحقق عمده برنامه‌های ذکر شده در سیاست‌های فوق است. این سیاست علاوه بر ساماندهی فضایی استخوانبندی بافت، موجب سرزندگی کارکردی، اجتماعی و اقتصادی مجموعه نیز می‌گردد.

برنامه‌ها، راهبردها و سیاست‌های اجرایی

اقدامات کوتاه مدت جهت تسهیل گردشگری تهران

شاید برنامه‌ریزی دقیق تمام امور مرتبط با صنعت گردشگری شهر تهران، ده‌ها سال طول بکشد تا بتوان خدمات متناسب و شایسته را راه اندازی کرد. ممکن است اقدامات کوتاه مدت ویژه، مانند اضافه کردن برنامه‌های جدید به برنامه‌های فعلی به منظور تکمیل و ایجاد یک برنامه کامل لازم باشد. آموزش، فرهنگ‌سازی و حساس‌سازی نسبت به محافظت از کلیت شهر تهران و اموال آن باید از مدرسه‌های شهر تهران آغاز شود و حتی فراتر از آن ادامه یابد. شرکت ساکنان شهر تهران به منظور موفقیت در برنامه‌های توسعه گردشگری بسیار اهمیت دارد و باید تشویق شوند. حفاظت و حمایت از مناطق بافت تاریخی شهر تهران نخست باید توسط ساکنان این مناطق صورت گیرد. انعطاف‌پذیری و استحکام از طرف شهرداری باید جلوگیری شود، زیرا ممکن است مشکلات خاصی به وجود آورد و فقط بر اساس برنامه‌های مصوب عمل نماید. عملکردهای ساختمان‌های جدید و فعالیت‌های جدید باید موافق با ویژگی‌های فرهنگ و تاریخ شهر تهران باشد. ایجاد پارکینگ‌های عمومی متوسط با حداکثر سه طبقه در بافت‌های تاریخی ارزشمند، می‌تواند از حجم خودروها در گذرهای ارزشمند بکاهد

و جذابیت‌های گردشگری شهر تهران را افزایش دهد. صنعت گردشگری شهر تهران شاخصه‌های اقتصادی میراثی را جمع‌آوری کرده و برای ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و میهمانان را در امور زیر بنایی و غیره بالا برده و نقش به سزایی در فرایند اقتصاد و گردش مالی خواهد داشت. صنعت گردشگری تهران، سود و بهره‌وری به همراه داشته و دلایل قابل قبولی برای حفاظت از هویت و میراث فرهنگی به همراه دارد. در این راستا اقدامات جزئی‌تر به مانند ارتقای طراحی معماری داخلی و نمای خانه‌ها در مناطق تاریخی تهران باید یکی از اهداف اصلی پژوهشی و برنامه‌ریزی صنعت گردشگری تهران محسوب شود. اقدام به جمع‌آوری و برچیدن پل‌های روگذر سواره در مرکز شهر تهران، جهت رونق بخشیدن به کسب و کار اهالی منطقه پیرامون که به واسطه ایجاد پل دچار رکود اقتصادی، آلودگی صوتی، آلودگی هوا، آلودگی بصری شده‌اند؛ از جمله پل چوبی، پل کالج، پل حافظ و ... در صورت نیاز، باز طراحی و ساخت مجدد زیرگذر سواره به جای روگذر سوار می‌تواند به صنعت گردشگری تهران کمک فراوانی کند. توجه همه جانبه به ناوگان تاکسیرانی تهران و بافت تاریخی و آموزش مستمر آنان و ارتقای کیفیت خودروها، جلوگیری از کار مسافربرهای شخصی، ایجاد ایستگاه‌ها و خطوط معین و مشخص برای تاکسیران‌ها کمک فراوانی به صنعت گردشگری می‌کند. بازطراحی و اجرای برخی از ایستگاه‌های متروی تهران با اشکال معماری ایرانی در نگرش و جذابیت گردشگران موثر خواهد بود. تامین امنیت پایتخت توسط نیروی انتظامی شهر تهران و با نظارت اهالی و عدم دخالت نیروهای نظامی و انتظامی و شبه نظامی دیگر، می‌تواند صنعت گردشگری را ارتقاء بخشد. صرفه جویی در هزینه نیروی انسانی برای آبیاری و کاشت چمن و گیاهان دیگر و اولویت دادن به حفاظت از درختان کهن سال و کاشت هر چه

بیشتر درخت در بافت شهر می‌تواند از تبخیر سطحی در شهر تهران جلوگیری کند و برودت هوا را در فصول گرم سال افزایش دهد که نقش عمده‌ای در بهبود صنعت گردشگری تهران خواهد داشت. در انتها باید گفت به منظور برقراری صنعت گردشگری پایدار در شهر تهران، هماهنگی و ارتباط متقابل منطقه محلی، بانیان صنعت گردشگری، سرمایه‌گذاران، قانون‌گذاران، مرمترگان و متولیان که در سطوح کلان به برنامه‌ریزی و مدیریت محوطه‌های گردشگری را بر عهده دارند، ضروری خواهد بود. البته به بهتر است بافت تاریخی تهران را به شکلی کالبدی یا غیر کالبدی از کل تهران جدا کنیم تا احساس حضور در مکان و زمان بوجود آید و این خود شاخصی قوی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی خواهد بود و در این راستا نیاز برنامه‌ریزی و تدوین قوانین و دستورالعمل‌ها هستیم. در تدوین سند گردشگری تهران بهتر است از جز به کل حرکت نمود و از مشکلات و نقاط ضعف شروع کرد و با نوشتن دستورالعمل‌های مختلف برای هر فرایند ناکارآمد به آزمایش آن در یک محدوده زمانی به روش تجربی به قوانین مورد نظر دست پیدا نمود. تعریف و طراحی مسیرهای گردشگری معین یکی از این راه کارها می‌باشد که ارزش کالبدی و ارزش هویت بخش دارند. قانون حمل‌ونقل در محدوده‌های تاریخی مورد دیگری می‌باشد یا تشکیل دادستانی ویژه تخلفات مربوط در حوزه گردشگری عمل موثر بعدی می‌باشد. ایجاد پایگاه پژوهشی در دل منطقه بازار تهران یکی دیگر از برنامه‌های راهبردی خواهد بود. حتی اقدامات سریع مانند برگرداندن اسامی برخی خیابان‌ها، گذرها و بناها به اسامی تاریخی و اصیل خودشان بسیار قابل توجه است و شبیه سازی مجازی امکان خدماتی و تفریحی و باستانی می‌تواند رونق خوبی به کسب و کار گردشگری بدهد. در ذیل رویکردهای تاثیرگذار بر صنعت گردشگری شهر تهران

به طور اجمال بیان می‌گردد.

فرهنگ‌سازی استفاده از خدمات الکترونیکی و گردشگری الکترونیک

امروزه صنعت گردشگری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین صنایع خدماتی، رقابت تنگاتنگی را با سایر صنایع در جهان تجربه می‌کند. در سال‌های اخیر فناوری اطلاعات بر تمام بخش‌های این صنعت تاثیر شگرفی گذاشته است. گردشگری الکترونیکی حاصل پیوند میان گردشگری و فناوری اطلاعات است. قابلیت‌ها و مزیت‌های رقابتی حاصل از گردشگری الکترونیک از عوامل مهم در ایجاد جهش اقتصادی در صنعت گردشگری محسوب می‌شود. گردشگری الکترونیک را منشأ حرکت‌های اقتصادی و فرهنگی بالقوه دانسته و آن را انقلاب گردشگری نامیده‌اند. به عبارتی یکی از موفقیت‌آمیزترین فعالیت‌های تجارت الکترونیکی، گردشگری الکترونیک یا همان کسب‌وکار الکترونیکی در گردشگری است.

اطلاعات شاهرگ حیاتی صنعت گردشگری است؛ بنابراین استفاده موثر از فناوری اطلاعات برای مزیت رقابتی و موفقیت آن اساسی است. به عبارتی فناوری در صنعت گردشگری بر عملیات گردشگری اثرگذار است. بنابراین باید به این امر جدی‌تر و حرفه‌ای‌تر پرداخت.

گردشگری هنری

تهران شهری با حدود ۱۰ میلیون نفر جمعیت به سبب موقعیت جغرافیایی خاص خود از طبیعت ویژه‌ای برخوردار است. این طبیعت بر ذهنیت افرادی که از این شهر بازدید می‌کنند، می‌تواند تأثیر بسیاری داشته باشد. لذا ویژگی‌های فضایی و اقلیمی این شهر می‌تواند منجر به صدور مفاهیم هنری از این شهر به کل دنیا شود. با این استراتژی می‌توان در محدوده‌های

تاریخی این شهر؛ مراکزی را به عنوان "محله هنری و طراحی" ایجاد کرد. در این حالت طراحان به تعامل و مشارکت گیری از شهروندان ترغیب می‌شوند و یک حرکت جمعی هنری در این مراکز شکل می‌گیرد. حتی در این مراکز شهر، فضاهای پویایی چون بازار هفتگی با همکاری مردم را می‌توان بر پا کرد. همچنین این مراکز می‌توانند در مراسم مذهبی و اعیاد به عنوان بزرگترین جشنواره‌های مذهبی، فرهنگی، هنری و ... موجب فراهم شدن شرایطی گردد که هنرمندان و مردم در یک مشارکت بهینه برای اجرای فعالیت‌های خیابانی پا پیش می‌گذارند. به عنوان مثال در دفاع و برای جلوگیری از تخریب یک بنای قدیمی، مردم با کمک هنرمندان می‌توانند ماکتی از آن بنا را بسازند و با تخریب آن اعتراض خود را به تغییر مکان و فضای شهری خود نشان دهند.

توضیح اینکه این گونه کارها موجب می‌شود تا حساسیت مردم نسبت به تعلق خاطر، هویت و ارزش‌های محیطی و معماری شهر افزایش یابد.

با این طرح معاونت اجتماعی فرهنگی شهرداری تهران می‌تواند موجب پایه گذاری و گسترش مدلی برای امور فرهنگی و مشارکتی محلی باشد و با اجرای آن موجب تکثر بخشی و خلق تعالی میان هنر و فعالیت‌های فرهنگی را در بخش‌های مختلف شهر انجام دهد. این مدل می‌تواند موجب جلب مشارکت سازمان‌های هنری و گروه‌های هنرمندان حرفه‌ای برای ورود به عرصه شهر و همکاری و مشارکت با ساکنین و اجتماعات محلی در مناطق مختلف در زمینه فعالیت‌های فرهنگی و هنری شود. از طرف دیگر شهروندان و اجتماعات محلی نیز ترغیب می‌شوند تا جای تماشاگر صرف بودن، نقش فعال‌تری در فرهنگ و هنر ایفا کنند. این مدل در پی آن است تا روح جان اجتماع محلی و وجهه مثبت مناطق شهر را تقویت کند، در حالی که بر شمول فرهنگی

شهروندان در این فرایند تاکید دارد. علاوه بر این، طرح مذکور دسترسی سازمان‌های هنری را به مخاطبان جدید ممکن می‌سازد. روشن است با ورود هنر و طراحی در برنامه‌ریزی شهری، شهروندان تهرانی دید عمیق‌تری نسبت به اهمیت طراحی و تأثیر آن بر زندگی روزمره خود می‌یابند.

اتوبوس‌های گردشگری - توریستی

سیستم اتوبوس‌های گردشگری - توریستی هاپ آن هاپ آف (City Tour Hop-On Hop-Off) از تجربیات و نمونه‌های موفق گردشگری شهری در مقاصد گردشگری آسیا و اروپا می‌باشد. یکی از پر هزینه‌ترین چیزها در سفر به شهرهای خارجی، حمل و نقل و کرایه‌های بالای تاکسی‌هاست. خیلی‌ها برای کم کردن این هزینه‌ها از مترو استفاده می‌کنند اما در بیشتر کشورها راه ساده‌تری هم وجود دارد که با هزینه خیلی مناسب گردشگران را به چاذبه‌های اصلی مسیرها شهری راهنمایی می‌کند. استفاده از "هاپ آن هاپ آف" اتوبوس‌های دو طبقه گردشگری- توریستی یک گزینه عالی برای کم کردن هزینه‌ها و بازدید از تمامی مکان‌های شهر است. روش کار این اتوبوس‌ها به این صورت است که هر توریست در روز با خرید یک بلیط که یک یا دو روز اعتبار دارد می‌تواند از اکثر نقاط شهر و جاذبه‌هاش بازدید و از راهنمایی راننده و بروشور و نقشه رایگان استفاده کند. اکثر این اتوبوس‌ها مجهز به کولر می‌باشد و در روزهای غیر بارانی توریست‌ها می‌توانند از طبقه بالا و قسمت بالا و بدون سقف از دیدن شهرها لذت ببرند.

اتوبوس‌های هاپ آن هاپ آف به صورت گردشگری حرکت می‌کنند و شما می‌توانید در هر مرکز که علاقه‌مند هستید پیاده و بعد از بازدید و یا خرید با اتوبوس بعدی که هر پانزده دقیقه تا نیم ساعت یکبار

وارد ایستگاه مخصوص می‌گردد به مرکز بعدی تغییر مسیر دهید در این پروپوزال نمونه‌های موفق این اتوبوس‌ها شیوه کار برامه سفر و... در شهرهای رم، آمستردام و... جهت استفاده از تجربیات و اجرایی کردن موضوع در ایران بررسی خواهد شد. گردشگری و سفرهای درون شهری نقطه اتصال شهروندان به گذشته تاریخی شهر است و موجب تقویت همبستگی اجتماعی و در نتیجه باعث افزایش حساسیت افکار عمومی نسبت به سرنوشت شهر می‌شود. گردشگری شهری، سال‌هاست که در شهرهای بزرگ دنیا به مقوله‌ای در آمدزا تبدیل شده که با حمایت سازمانهای زیربسط می‌توان شهر را به لحاظ درآمدزایی و ایجاد بسترهای فرهنگی تغییر دهد و روند مناسبی را برای تغییر نگرش شهروندان بوجود آورد و جایگاه مهمی را به خود اختصاص دهد.

گنجاندن سیاست‌های بخش گردشگری در

برنامه‌ریزی توسعه در سطوح محلی و ملی

توسعه پایدار گردشگری مستلزم برنامه‌ریزی هماهنگ میان بخش‌های دولتی مرتبط و همینطور مشارکت بخش خصوصی و دولتی است. مدل‌های مختلفی برای همکاری میان بخش‌های مختلف بین سازمانی وجود دارد و هماهنگی می‌بایست در سطح ملی و محلی صورت گیرد.

گردشگری و توسعه دوباره اجتماعی، اقتصادی

شهرهای قدیمی و مناطق شهری

حفظ میراث شهری و توسعه سایت‌های تاریخی شامل شهرهای باستانی، بازارهای سنتی، انبارهای قدیمی، بنادر و یا حتی سایت‌های صنعتی می‌تواند باعث افزایش پایداری در گردشگری شده و تقاضای را برای گردشگری افزایش دهد. توسعه شهرها و گردشگری

می‌توانند نقش مثبتی بر روی یکدیگر داشته باشند.

گردشگری کمک شایانی می‌کند.

مشارکت بخش دولتی در توسعه پایدار گردشگری

توسعه گردشگری و پروژه‌های سرمایه گذاری باید نیازها و ملاحظات جامعه محلی را مورد نظر قرار داده و فرصت‌های شغلی مناسبی را برای افراد محلی ایجاد کند. مشارکت بخش خصوصی و دولتی می‌تواند زمینه مناسب برای پروژه‌های توسعه را در گردشگری فراهم کند. مدیریت کارآمد و بازاریابی مقصد گردشگری باید شامل حمایت از پروژه‌های گردشگری کوچک و متوسط نیز باشد.

ارتقاء سرمایه گذاری و مشارکت بخش دولتی و خصوصی

سرمایه گذاری بخش دولتی و خصوصی در بخش‌های مختلف گردشگری بسیار حائز اهمیت است. این الزام بیشتر در توسعه زیرساخت‌ها به ویژه در زمینه حمل‌ونقل (در صورت امکان هوایی، ریلی، جاده ای و دریایی) تامین انرژی و ذخایر آبی و همینطور بهداشت و مدیریت پسماند است.

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه ایجاد محل‌های اقامت و سایر خدمات مرتبط با گردشگری نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. موسسات مالی بین‌المللی می‌بایست از برنامه‌ریزی‌های منسجم توسعه برای گردشگری که با هدف توسعه پایدار صورت می‌گیرند حمایت بیشتری به عمل آورند و به عبارت دیگر بودجه مورد نیاز ایجاد زیرساخت‌های گردشگری پایدار را تامین کنند.

ایجاد فضایی آرام و مثبت برای جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی به کشورهای در حال توسعه به ویژه برای تامین سرمایه گذاری مورد نیاز در بخش

آموزش نیروهای انسانی و ظرفیت سازی

توسعه موثر و پایدار نیازمند برنامه‌های تخصصی آموزشی و ظرفیت سازی در سطح کلان است. توسعه نیروی انسانی زیر بنای توسعه گردشگری در آینده است. آموزش‌های خلاق که هدف آن تربیت نیروهای فعال فعلی و آینده در صنعت میهمان نوازی است می‌بایست توسعه یافته و ظرفیت پایه ای با استفاده از آموزش‌های رسمی و غیر رسمی دست اندرکاران صنعت با هدف ایجاد مهارت افزایش یابد.

راهبردهای گردشگری در شهر تهران

گردشگری یک واقعیت اجتماعی بشری اقتصادی و فرهنگی است و یقیناً این پدیده که آورنده منافع اقتصادی برای کشورهاست، بر یادمانها و محوطه‌های فرهنگی تاریخی که محل بازدید گردشگران هستند تاثیر سوء می‌گذارد. در عین حال نمی‌توان این پدیده را از صحنه معادلات و تعاملات فرهنگی مردم کشورها با یکدیگر که حذف نمود زیرا بازدید گردشگران از این اماکن موجب تعامل فرهنگی دولت‌ها و ملت‌ها بوده و نهایتاً کمک به حفظ صلح و امنیت جهانی پایدار می‌کند.

منشورهای گردشگری فرهنگی با این رویکرد و با نگرش کمک به حفظ و ارتقاء گردشگری فرهنگی (گردشگری با هدف بازدید از اماکن میراث و شناخت فرهنگ و تمدن کشورهای محل بازدید توسط گردشگران) با قصد حمایت و حفاظت از اماکن و محوطه‌های محل بازدید گردشگران تهیه شده است.

- توجه به ابعاد اقتصادی "صنعت گردشگری" به منظور برگشت سریع سرمایه و منابع در حفاظت از بافت شهری ارزشمند تهران در جهت نیل به

مستندات از خانه‌ها و بافت‌های تاریخی تشکیل گردد.

- ترافیک درون بافت فرهنگی و تاریخی شهر تهران باید کنترل دقیق شود، و از خودروهای عمومی کوچک مقیاس با انرژی‌های تجدیدپذیر استفاده گردد. مکان پارکینگ باید طوری برنامه‌ریزی شود که به بافت تاریخی و یا محیط آن هیچ گونه آسیبی وارد نکند.

- زمانی که برنامه شهری یا منطقه‌ای شهر تهران برای وسایل نقلیه راه‌هایی را ایجاد می‌کند، باید اولویت با بافت فرهنگی و تاریخی شهر تهران باشد تا صدمه‌ای وارد به آن وارد نشود.

- با رویکردی جامع در فرآیند مرمت شهری تهران تاکید شود. حراست از بافت تاریخی به عنوان مبنای گردشگری فرهنگی در این برنامه جامع گردشگری تهران به معنای تشخیص، حمایت، حفاظت، مرمت، بازسازی، نگهداری و تجدید حیات بافت ارزشمند تهران از لحاظ ارزش گذاری جامع به هویت و حافظه تاریخی شهر تهران باشد.

- حفاظت میراث فرهنگی در حوزه کلی توسعه صنعت گردشگری فرهنگی و محیطی شهر تهران قرار می‌گیرد. استراتژی‌های مدیریت پایدار برای تغییر، که صنعت گردشگری فرهنگی تهران را محترم می‌شمارد و به تلفیق و ادغام نگرش‌های حفاظت با اهداف توسعه گردشگری و جهانگردی نیز می‌شود.

- ایجاد فعالیت سازمان‌های مرتبط با آثار تاریخی و گردشگری همچون UNESCO, ICOM, ICCROM, ICOMOS، برای برگزاری کنفرانس‌های ملی و بین‌المللی و صدور قطعنامه‌ها، توصیه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، در فضاها و فرهنگی شهر تهران.

- تاکید بر "بسترسازی" و فراهم کردن زمینه‌های

توسعه و مدیریت پایدار ساختارهای تاریخی (منشور توریسم فرهنگی بروکسل ۱۹۷۶م) ضروری است و سیاست‌گذاران شهر تهران ابزارهایی را برای توزیع عادلانه درآمد حاصل از گردشگری در میان مناطق و جوامع محلی اعمال کرده و بهبود وضعیت اقتصادی-اجتماعی آنان را به صورت ممکن فراهم سازند.

- رسمیت یافتن اصول گردشگری بافت تاریخی تهران و گردشگری فرهنگ محور در طرح‌های توسعه شهری شهرداری تهران به عنوان یکی از اهداف اصلی نظام برنامه‌ریزی شهری تهران مورد توجه قرار گیرد تا با تداوم مسیر حفظ ارزش‌های کالبدی-فضائی، و فرهنگی-تاریخی گردشگری در بافت‌های شهری شدت بیشتری ادامه یابد.

- ساماندهی و مدیریت فعالیت‌های گردشگری تهران باید در همه سطوح و در کنار آموزش و تربیت و ایجاد فرصت‌های شغلی غیرکاذب، شاخصه‌هایی را برای دستیابی به منافع اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی، برای اهالی محلی شهر تهران، فراهم آورد. توجه توانمان به حفاظت از "میراث طبیعی و فرهنگی شهر تهران" و همچنین مقابله با آلودگی‌های محیطی (معاهده پاریس ۱۹۷۲ م، سمپوزیوم بین‌المللی شورای اروپا در سال ۱۹۹۷ م استراسبورگ، و همچنین بیانیه مجمع متخصصین در آمستردام ۱۹۹۸ م).

- در صورت لزوم برای ایجاد و ساخت ساختمان‌های جدید در بافت فرهنگی و تاریخی شهر تهران و یا پذیرش و هماهنگی ساختمان‌های موجود، باید زمینه موجود مورد توجه قرار بگیرد، بخصوص مقیاس و اندازه آن.

- باید برای بالا بردن دانش تاریخی از بافت فرهنگی و تاریخی شهر تهران باید در شهرداری بانک اطلاعات تاریخی، تحقیقات باستان‌شناسی،

منشور بورا ۱۹۷۹-۱۹۹۹م) و همچنین توجه به "اصالت مکان" بر پایه ارزش‌ها و اعتبار آن (سند نشست نارا ۱۹۹۴ م)، برگرداندن اسامی خیابان‌ها و گذرها و کوچه‌ها به اسامی اصلی (تاریخی) خود.

- توجه به حفاظت، بهسازی و باززنده سازی سکونت گاه‌های تاریخی شهر تهران با "مشارکت مردم" (توصیه نامه نایروبی ۱۹۷۶م، بیانیه ترینیدا ۱۹۸۲ م، منشور واشنگتن ۱۹۸۷ م، بیانیه لوزان ۱۹۹۰م و معاهده ماستریخت ۱۹۹۲ م).

- توجه اکید به انواع بازآفرینی شهر تهران از طریق ارتقاء کیفیت فضاهای عمومی و بافت شهری تهران، مانند بازآفرینی مبتنی بر فرهنگ، بازآفرینی از طریق حفاظت، توجه به توریسم به عنوان یک نیروی سازمان دهنده موثر گروه‌های اجتماعی، باتداوم تاکید بر همکاری نیروهای محلی از جمله کسبه و گروه‌های داوطلب، دوری از ساخت و سازهای دارای یک نوع کاربری و بلند مرتبه سازی به جای کاربری‌های متعدد در ارتفاع کوتاه، تاکید بر افزایش اشتغال، کاهش فقر و افتراق اجتماعی، تامین امکانات اجتماعی و آموزش به جای نوسازی‌های صرفا فیزیکی، توجه به تنظیم مجدد طرح‌ها و برنامه‌ها بر اساس اصول توسعه پایدار.

- ویژگی‌های اصلی این نوع رویکرد به بافت‌های نابسامان شهری عبارتند از: توجه به نقش فرهنگ، استفاده از ارزش‌های تاریخی و فرهنگی به عنوان منابعی برای توسعه و همچنین توجه به گذران اوقات فراغت مردم. توجه به منافع مالی و اقتصادی در پروژه‌های شهری با سرمایه گذاری در راستای ایجاد مراکز فرهنگی و هنری و گذران اوقات فراغت به نحوی که علاوه بر بازگشت سرمایه، به دلیل ایجاد جذابیت‌های خاص برای حضور مردم، توجه به رستوران‌های معتبر در گذرها برای ایجاد کیفیت فضای با مبلمان شهری و نظافت در مناطق مورد

لازم برای تحقق برنامه‌های حفاظت از طریق برنامه‌های آموزشی، توجه به زمینه‌های اقتصادی، توسعه ساختار و تشکیلات، ارتقاء آگاهی اجتماعی و فراهم کردن ابزارهای حقوقی در پاسداری از مناطق تاریخی (قطعه نامه کنگره آمستردام ۱۹۷۵ م، بیانیه ترینیدا ۱۹۸۲ م، دستورالعمل کلمبو ۱۹۹۳ م)

- عبور از مرز حفاظت کالبدی ابنیه و مجموعه‌های شهر تاریخی تهران، به سمت "تجدید حیات عملکردی" در کل هسته تاریخی.

- تاکید بر اهمیت "وضعیت اجتماعی محدوده باروی تاریخی شهر تهران" و توجه به نیازهای معاصر شهروندان و ساکنان بافت تاریخی علاوه بر بهبود کارکرد اجتماعی و توجه به کالبد بافت (با توجه به کنگره گوبیو در سال ۱۹۶۰ م).

- تعمیم قلمرو حفاظت از بناهای منفرد به مجموعه‌های تاریخی شهر تهران، زمینه‌ها، چشم اندازها و همچنین فضاهای بین بناها و فضاهای شهری و همچنین افزایش توجه به "ارزش‌های محیط تاریخی تهران" و گسترش این نگرش به تمامیت بافت محدوده حصار ناصری (مفاد بندهای ۱، ۶ و ۷ قطعه نامه ونیز ۱۹۶۴ میلادی و همچنین بیانیه مجمع عمومی ایکوموس در چین ۲۰۰۵).

- تلاش برای آشتی دادن فضاهای کالبدی قدیمی تهران با زندگی معاصر یا به عبارتی "معاصر سازی بافت و محدوده باروی ناصری شهر تهران" و باززنده سازی ابنیه (بیانیه بوداپست ۱۹۷۲ م، قطعه نامه کنگره آمستردام ۱۹۷۵ م، توصیه نامه نایروبی ۱۹۷۶).

- تاکید بر حفظ و بقای اصالت‌های فرهنگی و تاریخی شهر تهران "ارزش فرهنگی مکان و زمان" «خط مشی مدیریت یک مکان باید بر پایه درکی از اهمیت فرهنگی آن مکان استوار باشد» (ماده ۶

مقیاس در همه ابعاد اجتماعی، اقتصادی و محیطی با تاکید مضاعف بر نقش اقدامات غیرکالبدی میسر می‌شود.

- محدوده‌های تاریخی- فرهنگی شهر تهران، مجموعه‌ای یکپارچه است که هرگونه مداخله در آن، به ویژه مداخله کالبدی از جمله تخریب بناها، تعریض گذرها، افزایش ارتفاع، افزایش تراکم جمعیتی و ... وحدت آن را مخدوش و موجب از میان رفتن هویت و شواهد ناظر بر ارزش‌های تاریخی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی بوده و امکان بازشناسی ارزش‌های نهفته آن را از میان خواهد برد.

- نظر به غنای فرهنگی و اقلیمی و سرزمینی، مکاشفه دقیق ارزش‌های زمینه، ضروری بوده تا در تدوین راهبردها، سیاست‌ها و همچنین برنامه‌های حفاظت و احیا موردتوجه قرار گیرد.

- اعطای کاربری و نقش جدید به منظور بهره‌برداری مجدد از بناهای تاریخی، با رعایت اصالت و یکپارچگی اثر و با حفظ کاربری غالب بافت تاریخی به عنوان یکی از سیاست‌های کلیدی برنامه‌های حفاظت و احیا محسوب می‌شود که ضمن تقویت حس تعلق به مکان نزد شهروندان و ایفای نقشی مهم در شکوفایی اقتصاد محلی، می‌تواند به عنوان یک محرک توسعه حفاظت محور در بافت پیرامونی عمل نماید.

- فرآیند حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی- فرهنگی به عنوان موضوعی چندوجهی و فرابخشی، نیازمند مشارکت و حضور تمامی دستگاه‌ها و کنشگران مرتبط و موثر، متشکل از دستگاه‌ها و نهادهای ذیربط، نمایندگان سازمان‌های مردم‌نهاد و دانشگاهیان است.

- با توجه به نقش محوری ساکنان در فرآیند حفاظت و احیا و به منظور جلب مشارکت همه جانبه آنان،

عمل نیز کاملاً تحت تاثیر قرار گیرند.

- شهرداری تهران با مشارکت سازمان میراث فرهنگی کشور و استان تهران و وزارتخانه ورزش و جوانان با مشارکت وزارتخانه راه و شهرسازی و اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران درصدد بازنگری نظام مند سیاست‌های مشترک به کار رفته در محیط‌های تاریخی برآیند.

- محدوده‌های تاریخی- فرهنگی ۲۰۰ ساله شهر تهران به عنوان میراث فرهنگی یک ملت، سازنده اصلی منظر تاریخی شهری، بیانگر ارزش‌های اجتماعی، اقتصادی و محیطی‌اند؛ لذا توجه توانمند به حفاظت از میراث فرهنگی ناملموس و میراث فرهنگی ملموس و میراث تاریخی- طبیعی در داخل بافت تهران ضروری است.

- محدوده‌های تاریخی- فرهنگی به منزله بخشی جدایی‌ناپذیر از پیکره و استخوان‌بندی شهر تهران امروزند؛ لذا پرداختن به موضوع حفاظت و احیای این پهنه‌های ارزشمند باید با رویکردی جامع‌نگر در مقیاس شهر و سرزمین پیرامونی موردتوجه قرار گیرد. این رویکرد بایستی متضمن تقویت و استمرار رابطه همه جانبه محدوده‌ها با کل شهر باشد. این محدوده‌ها واجد آموزه‌ها و ویژگی‌های قابل تسری به بخش‌های جدید توسعه شهری هستند.

- حفاظت و احیای محدوده‌های تاریخی- فرهنگی فرآیندی جامع، تدریجی و پیوسته از مجموع اقدامات کالبدی و غیرکالبدی با تاکید بر ساختارهای فرهنگی- اجتماعی زمینه است. اقدامات مقطعی، پروژه‌محور و صرفاً کالبدی به تنهایی پاسخگوی مشکلات نبوده بلکه حفظ و احیای این پهنه‌های ارزشمند، ارتقای کیفیت زندگی ساکنان و حضور جریان حیات شهری در آن در پی فرآیندی گام به گام، برنامه‌محور و خرد

بسیار مناسب به افراد مشارکت کننده در توسعه این حوزه پایدار شهری.

۳. تأسیس و بازسازی مجموعه‌های گردشگری، تفریحی در حوزه شهر و حومه شهر با مشارکت بخش خصوصی و حکومتی یا دولتی.
۴. رقابت مدیریت اجرایی کلانشهرها، در جهت برپایی نمایشگاه‌ها متنوع، المپیادهای مختلف (ملی- منطقه‌ای- بین‌المللی)، همایش‌های ملی و بین‌المللی و منطقه‌ای. استفاده از فرصت‌های مناسب در زمان این فعالیت‌ها برای معرفی جاذبه‌های گردشگری شهری.
۵. ارائه نیازمندی‌های متنوع اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، خدماتی به گردشگران در قالب شیوه‌های متنوع اطلاع رسانی.
۶. تقویت مشارکت بخش خصوصی و شهروندان در جهت رشد بخش‌های مختلف گردشگری شهری و جلوگیری از عدم انحصاری بودن این بخش‌ها در دست نهادهای حکومتی.
۷. ایجاد بسترهای آمایشی مختلف در جهت توسعه پایدار گردشگری شهری، با توجه به حمایت‌های همه جانبه مدیریت گردشگری شهری.
۸. ایجاد بسترهای لازم برای رفع نیازهای تفریحی و فراغتی گردشگران شهری (فضاهای سبز- بوستان‌ها- پارکها- شهربازی‌های سنتی و مدرن- مراکز خرید مجهز و مدرن در نقاط مختلف شهر).
۹. وجود تسهیلات و امکانات حمایتی از بخش خصوصی در گسترش موارد اشاره شده در شماره ۸ و جلوگیری از انحصاری بودن این فضاها در دست عده ای خاص.
۱۰. احیا و بازسازی جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی شهر و توسعه همه جانبه میراث شهری.
۱۱. توسعه گسترش فضاهای مدرن چون بسط مراکز فرهنگی، تئاتر- سینماها، کنسرت‌های (ملی-

ضروری است طرح‌ها و برنامه‌های این محدوده‌ها با محوریت ساختارهای فرهنگی- اجتماعی ساکنان و شناخت دقیق مختصات حیات شهری، با رویکرد توانمندسازی اجتماعی و اقتصادی، شرایط را برای حضور و مشارکت ساکنان فراهم نمایند.

- با توجه به لزوم تعمیم و ترویج این رویکرد، نهادینه کردن آن از طریق آموزش، گفتمان‌سازی، اطلاع‌رسانی و فعالیت‌های فرهنگی- ترویجی در کلیه ابعاد و سطوح مختلف حرفه، نظام مدیریت و جامعه‌دانشگاهی و عموم مردم ضروری است.
- با استفاده از ظرفیت‌های محلی روستاهای تهران، رونق اقتصادی و اشتغال دوباره به روستاها بازمی‌گردد. در حوزه گردشگری معرفی، شناسایی و تخصیص اعتبار برای تقویت جاذبه‌های گردشگری، در حوزه میراث فرهنگی معرفی، شناسایی و تخصیص اعتبار برای احیا و مرمت و حفاظت از موارث فرهنگی و در حوزه صنایع دستی معرفی، شناسایی و تخصیص اعتبار برای تقویت رشته‌های صنایع دستی موجود و احیای رشته‌های فراموش شده می‌تواند به ایجاد اشتغال در روستاها کمک کند.

راهکارها و پیشنهادها اجرایی

۱. تأکید بر برنامه‌ریزی اجتماعی- اقتصادی- فرهنگی- خدماتی به گردشگران شهری به صورت مستمر نه فقط در زمان‌های خاص از سال، با همکاری بخش‌های مختلف مدیریت اجرایی شهر و میراث فرهنگی شهرها و کلانشهرها.
۲. تأکید بر توسعه عمران شهری و ایجاد خیز در جهت نوسازی بافت فرسوده شهر و حوزه گردشگری شهری، همراه با مشارکت بخش خصوصی، دولتی، حکومتی، و ارائه تسهیلات

در این حوزه برای ارائه هرگون خدمات مناسب به گردشگر، در جهت توسعه پایدار توریسم شهری.

۲۱. تلاش در جهت شکل‌گیری مناسب پروسه فرایندهای اطلاعاتی به گردشگر شهری.

۲۲. کنترل اطلاعات و جلوگیری از اطلاعات ناقص در زمینه‌های مختلف این حوزه به گردشگر.

۲۳. طراحی وبلاگ‌ها، سایت‌های گردشگری مجازی، رسانه اختصاصی به معرفی جاذبه‌های گردشگری از جمله توریسم شهری به صورت محلی - منطقه ای - ملی و بین‌المللی.

۲۴. حمایت از مشارکت بخش خصوصی - انجمن‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد در قالب ارائه دستاوردها - فعالیت‌های فرهنگی محلی به گردشگر شهری.

۲۵. تعیین مسیرهای بهینه گردشگری شهری در بافت‌های تاریخی مورد نظر تهران.

۲۶. آسیب‌شناسی فرایند برنامه‌ریزی گردشگری شهری در تهران و تبیین چالش‌های پیش روی مدیران در توسعه گردشگری بازاربزرگ تهران

۲۷. تدوین رویکرد مدیریت مشارکتی، برنامه‌ریزی راهبردی و پایدار گردشگری در برنامه‌ریزی توریسم شهری تهران و تعیین جایگاه گردشگری بازار بزرگ تهران در این فرایند

۲۸. بهره‌گیری از تجارب سنتی و بومی گسترش توریسم بازار شهری در ایران و تجربه‌های نوین سازمانها و نهادهای معتبر جهانی و سایر کشورها در زمینه برنامه‌ریزی گردشگری پایدار در بازارهای شهری با تاکید بر بازار بزرگ تهران

۲۹. برنامه‌ریزی استراتژیک و پایدار توریسم در جهت تبدیل نقاط ضعف به قوت و تهدیدها به فرصت در زمینه گردشگری بازار بزرگ تهران

۳۰. توجه به قابلیت‌ها و پتانسیل‌های گردشگری موجود در کلان‌شهرها در تهیه طرح‌های توسعه شهری؛

منطقه‌ای - محلی)، میادین نمادین شده شهر، تلفیق و ترکیب سنت و مدرنیته در حوزه بازسازی فضاهای گردشگری شهری.

۱۲. ایجاد فعالیت‌های تفریحی و فراغتی، مهیج، پویا، انعطافی، با برنامه‌ریزی‌های مدرن و مکانیکی از سوی مدیریت شهری برای جذب گردشگر شهری.

۱۳. تربیت نیروی متخصص در جهت بهره برداری تورهای گردشگری شهری، راهنمایان تورهای شهری و حومه شهرها.

۱۴. گسترش کیوسک‌های اطلاعاتی گردشگری در نقاط مختلف شهر در طی سال و تعبیه افزایش دستگاه‌های مکان یابی برای گردشگری شهری.

۱۵. ایجاد پژوهش‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، در حوزه گردشگری و حمایت همه جانبه در بسط پایداری توسعه گردشگری شهری از نتایج پژوهشی و برنامه‌ریزی‌های متنوع براساس یافته‌های اینگونه تحقیقات.

۱۶. ایجاد تغییر نگرش‌های مسئولان و شهروندان نسبت به گردشگران شهری، برای جذب پایدار توریسم شهری.

۱۷. ایجاد راهکارهای مناسب برای تقویت حل مشکلات گردشگری و کنترل معضلات " کنترل ترافیک - تخریب فضای سبز - عدم امنیت گردشگر، نحوه ارائه خدمات به توریسم، حمل‌ونقل داخلی و خارجی به گردشگر و "...

۱۸. ارائه مدیریت اجرایی مناسب برای ارائه اطلاعات صحیح از اماکن تاریخی، فرهنگی به گردشگر.

۱۹. رفع ناهماهنگی‌ها در جهت ارائه خدمات و برنامه‌ریزی‌های متنوع به گردشگر شهری و مسئول بودن تمام نهادهای متولی نسبت به ایجاد هرگونه مشکل و تلاش همه جانبه نهادهای متولی برای حل مشکلات و مسائل گردشگران شهری.

۲۰. مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی تمام نهادهای موثر

۳۱. گسترش خدمات و امکانات زیربنایی لازم جهت توسعه گردشگری متناسب با اصول توسعه پایدار شهری؛

۳۲. ایجاد بانک اطلاعاتی و تهیه بروشورهایی که ضمن معرفی جاذبه‌های گردشگری کلان‌شهرها اطلاعاتی را در زمینه حفظ محیط زیست به گردشگران ارائه دهد؛

۳۳. ایجاد کمپ‌های فصلی جهت استقرار گردشگران در نقاط جذاب گردشگری به منظور جلوگیری از استقرار پراکنده گردشگران در سطح طبیعت مانند تاسیس پارک‌های توریستی در کلان‌شهرها؛

۳۴. ساماندهی بازارهای محلی و منطقه‌ای کلان‌شهرها به منظور فروش محصولات ساکنان منطقه کلان‌شهری به‌عنوان یک فرصت اقتصادی و فرهنگی مناسب جهت معرفی به گردشگران؛

۳۵. بازسازی اتوبوس‌های دو طبقه برای توسعه گردشگری تهران

۳۶. تسهیل شرایط برای ورود سرمایه‌گذاران ایرانی و خارجی برای توسعه هتل در بافت تاریخی

۳۷. فراهم آوردن بستر بهتر و بیشتر برای مشارکت بخش خصوصی و مردمی

منابع

ابراهیم نیا سماکوش، سعید؛ خاکساری، علی؛ لطیفی، غلامرضا؛ دامادی، محمد، ۱۳۹۲، ارزیابی نقش گردشگری شهری در توسعه محیطی، فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، س اول، ش ۳

رستمی، قهرمان، ۱۳۸۶، پایان نامه، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، بررسی توان‌های توریستی تهران بزرگ و راه‌های توسعه آن.

سازمان میراث فرهنگی و گردشگری استان تهران، ۱۳۸۵، طرح جامع توسعه گردشگری استان تهران، تهران: سازمان میراث فرهنگی و گردشگری استان تهران.

فرج‌زاده اصل، ۱۳۸۴، سیستم اطلاعات جغرافیایی و کاربرد آن در برنامه‌ریزی توریسم، تهران: سمت.

پاپلی یزدی، محمد حسین و سقایی، مهدی، ۱۳۸۵، گردشگری (ماهیت و مفاهیم) انتشارات سمت.

حاتمی‌نژاد، حسین و شریفی، امیر، ۱۳۹۴، بررسی نقش گسترش گردشگری شهری بر توسعه پایدار شهری، نشریه گردشگری شهری، دوره ۲ شماره ۱

حبیبی، سید محسن، ۱۳۸۰، مسیر پیاده گردشگری، هنرهای زیبا، شماره ۹

- محمدی، محمود و چنگلواپی، یونس، ۱۳۹۲، ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری، نشریه علمی- پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران شماره ۵

سلیمی موید، سلیم، ۱۳۸۱، سیمای میراث فرهنگی تهران، انتشارات آقایی.

شهرداری تهران، ۱۳۸۱، مطالعه گردشگاه‌های تهران، انتشارات شهرداری تهران.

کردی، محمد، ۱۳۸۱، برنامه‌ریزی توریسم شهری با تاکید بر توسعه پایدار، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی.

رهنمایی، محمدتقی، ۱۳۸۱، توسعه گردشگری فرصتی برای مدیریت شهری، نشریه شهرداری‌ها، شماره ۴۳.

محسنی، رضاعلی، ۱۳۸۸، گردشگری پایدار در ایران، کارکردها، چالش‌ها و راهکارها، در مجله علمی پژوهشی فضای جغرافیایی دانشگاه آزاد واحد اهر، شماره ۲۸.

ملکنیا، محبوبه، ۱۳۸۹، نقش محورهای فرهنگی و تاریخی منطقه ۱۲ در توسعه گردشگری شهر تهران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور.



زنان و آینده مدیریت شهری



مقدمه

اگر به تاریخ اسلام نگاه کنید می‌بینید که تاریخ اسلام یک تاریخ مذکر- مؤنث است ولی مرد در مدار خودش و زن در مدار خودش.

از همان روز اول دو نفر مسلمان می‌شوند: علی و خدیجه که این دو نقش مؤثری در ساختن تاریخ اسلام دارند

انقلاب اسلامی با بهره‌گیری از تعالیم نورانی اسلام، جایگاه و نقشی والا و مهم برای زنان در نظر گرفت است. در جمهوری اسلامی ایران زنان از یک طرف توانمندی‌های خودشان را در عرصه‌های مختلف اجتماع به اثبات می‌رسانند و از طرف دیگر از فضای خانه و تربیت فرزند و نقش‌های همسری و مادری خود نیز فاصله نمی‌گیرند. این عملکرد نتیجه احترام به آموزه‌های اسلام در مورد اهمیت دادن به خانواده و نقش محوری زن در آن است.

در زمان پهلوی مسیری را که برای توسعه و نوسازی ایران پذیرفته بودند، الگوی ناقصی از غرب بود که تنها در ظواهر تمدن غرب متوقف می‌ماند. به طبع آن، برنامه زنان در این دوره، بخشی از این الگو محسوب می‌شد. به همین سبب در دوران پهلوی الگویی از زن معرفی می‌شد که نه کاملاً الهام گرفته از غرب بود و نه نسبتی با جامعه و زنان ایرانی داشت

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، ساختار سیاسی، اقتصادی و فرهنگی جامعه‌ی ایران تغییرات اساسی و نظام مردمی براساس مبنای اسلامی شکل گرفت که شعارهای اصلی خود را استقلال، آزادی و جمهوری اسلامی قرار داده بود.

این مسأله باعث دگرگونی عمیق در بسیاری از معیارها و دیدگاه‌ها شد که موضوع زنان نیز از این امر جدا نبود؛ در نتیجه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، الگویی جدید از زن در جامعه عرضه شد که کاملاً

متفاوت از الگویی بود که در دوره‌ی پهلوی، سعی می‌شد از زن نشان داده شود.

تأسیس جمهوری اسلامی ایران نشان‌گر حضور مردم و نقش برجسته آنان در حکومت بود و اسلامی بودن آن سمبل وفاداری حکومت و نظام جدید به دین اسلام بود. جمهوری اسلامی ایران، نظام سیاسی جدیدی را به جهان عرضه کرد که در همه‌پرسی سال ۱۳۵۸ به تصویب ۹۸/۳ درصد مردم ایران رسید.

حضور پرشور مردم در به ثمر رسیدن انقلاب اسلامی و پاسداری از آن در ماه‌ها و سال‌های اولیه پس از انقلاب، باعث شد تا نقش اساسی و محوری آنان در سرنوشت جامعه کاملاً آشکار گردید و عبارت مشهور امام(ره) مبنی بر این که «میزان رأی ملت است» به‌خوبی گویای دیدگاهی است که پس از انقلاب اسلامی شکل گرفت و برای مردم، نقش محوری قائل بود. این دیدگاه جانشین دیدگاهی شده است که پیش از انقلاب رواج داشت و مشخصه اصلی آن، شاه‌محوری و عدم توجه به مشارکت فعال مردم در سیاست و سایر عرصه‌های جامعه بود.

پیشینه

جایگاه امور زنان در رابطه با سیاست‌های کلی

نظام

* جایگاه زنان در قلمرو امور فرهنگی، علمی و فناوری
* سازماندهی و بسیج امکانات و ظرفیت‌های بانوان کشور در جهت افزایش سهم بانوان کشور در تولیدات علمی جهان.

* تقویت نهضت نرم‌افزاری و ترویج پژوهش در بین بانوان.

* کسب فناوری توسط بانوان در فناوری‌های نو شامل: ریزفناوری و فناوری‌های زیستی، اطلاعات و ارتباطات زیست محیطی، هوافضا و هسته‌ای.

* اصلاح نظام آموزشی کشور، شامل آموزش و پرورش، آموزش فنی و حرفه‌ای، آموزش عالی و کارآمد کردن آن برای تامین منابع انسانی مورد نیاز بانوان.

* جایگاه زنان در قلمرو امور اجتماعی، سیاسی، دفاعی و امنیتی

* تلاش در جهت تحقق عدالت اجتماعی و ایجاد فرصت‌های برابر و ارتقاء سطح شاخص‌هایی از قبیل آموزش، سلامت، تامین غذا، افزایش درآمد سرانه و مبارزه با فساد.

* ایجاد نظام جامع تامین اجتماعی برای حمایت از حقوق بانوان محرومان و مستضعفان و مبارزه با فقر و حمایت از نهادهای عمومی و موسسات و خیریه‌های مردمی با رعایت ملاحظات دینی و انقلابی.

* تقویت نهاد خانواده و جایگاه زن در آن و در صحنه‌های اجتماعی و استیفای حقوق شرعی و قانونی بانوان در همه عرصه‌ها و توجه ویژه به نقش سازنده آنان.

* فراهم کردن محیط رشد فکری و علمی و تلاش در جهت رفع دغدغه‌های شغلی، ازدواج، مسکن و آسیب‌های اجتماعی بانوان جوان.

* ایجاد محیط و ساختار مناسب حقوقی، قضایی و اداری برای تحقق اهداف چشم‌انداز.

* گسترش و عمق بخشیدن به روحیه تعاون و مشارکت عمومی و بهره‌مند ساختن دولت از همدلی و توانایی‌های عظیم زنان و مردان.

* تقویت امنیت و اقتدار ملی بانوان با تاکید بر رشد علمی و فن‌آوری، مشارکت و ثبات سیاسی و ارتقاء جایگاه بانوان ایران در سطوح بین‌المللی.

* جایگاه و نقش زنان در قلمرو مناسبات سیاسی و روابط خارجی

* گسترش همکاری‌های دوجانبه، منطقه‌ای و بین

المللی بانوان کشورهای مختلف.

* جایگاه و نقش زنان در قلمرو امور اقتصادی

* تحقق رشد اقتصادی پیوسته، با ثبات و پرشتاب متناسب بانوان.

* ایجاد اشتغال مولد و کاهش نرخ بیکاری در راستای توانمند کردن بانوان.

* حمایت از بانوان در تامین مسکن گروه‌های کم درآمد و نیازمند.

* ارتقاء ظرفیت و توانمندی‌های بانوان در بخش تعاونی از طریق تسهیل فرآیند دستیابی به منابع، اطلاعات، فناوری، ارتباطات و توسعه پیوندهای فنی، اقتصادی و مالی آن.

* اتخاذ تدابیر لازم جهت هدایت تحصیلی دختران در انتخاب رشته‌های تحصیلی، متناسب با مسئولیت‌های خانوادگی و آینده شغلی آنان.

* بهره‌گیری مناسب و تخصصی از مشارکت کمی و کیفی زنان آموزش دیده و فارغ‌التحصیل به عنوان سرمایه‌های ملی در برنامه‌های توسعه در راستای بهره‌وری مناسب از نظام آموزشی کشور و ایجاد توسعه پایدار و متوازن.

* استفاده بهینه از تجارب علمی و فرهنگی زنان دانشگاهی و حوزوی در مدیریت‌های شهری، ملی و بین‌المللی.

* ایجاد هماهنگی جهت ایجاد فرصت‌های شغلی بمنظور بهره‌وری نظام‌مند و مناسب از نظام آموزش عالی دولتی زنان با توجه به صرف منابع و جلوگیری از اتلاف آن

اقتصاد شهری و سهم بانوان در آن

به‌رغم اینکه نیمی از کل جمعیت جهان را زنان تشکیل می‌دهند و دو سوم ساعات کار انجام شده توسط زنان صورت می‌پذیرد، تنها یک دهم درآمد جهان و فقط یک صدم مالکیت اموال و دارایی‌های

جهان به زنان اختصاص یافته است. بنابراین، وجود نابرابری برای زنان در تمامی جوامع کم و بیش وجود دارد در چند سال اخیر برخی سازمان‌های جهانی به این مساله بیشتر توجه شده است.

در سال‌های اخیر، در جامعه امروز، زنان نقش مهم و در حال گسترشی در زمینه کسب و کار دارد و سهم زنان در کسب‌وکارهای خصوصی به اندازه کارهای دولتی روند رو به رشدی را طی کرده است، اما با این وجود هنوز هم وضعیت اشتغال زنان در ایران همانند سایر کشورهای در حال توسعه در وضعیت مطلوبی نیست.

بخشی از مسائل و مشکلات اشتغال زنان، موانع توسعه‌ای است که به ساختار کشورها مربوط می‌شود و بخشی دیگر موانع غیرتوسعه‌ای و غیرساختاری است. از موانع توسعه‌ای می‌توان موانع اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را نام برد و موانع غیرتوسعه‌ای نیز به ویژگی‌های شخصیتی و فیزیولوژیکی زنان باز می‌گردد که در این میان، موانع اجتماعی و فرهنگی بیش از سایر چالش‌ها، پیش پای زنان کارآفرین قد علم کرده است

مطالعات و بررسی‌های صورت گرفته نشان داده است که ارزش‌ها و باورهای فرهنگی رایج در یک جامعه، تاثیر مستقیمی بر میزان اشتغال زنان داشته است؛ فرهنگ اقتدارگرا همواره رواج‌دهنده باورهای سنتی و کلیشه‌های جنسیتی در حوزه کارآفرینی زنان بوده است؛ همچنین کمبود آگاهی زنان در ابعاد حقوق فردی، خانوادگی و اجتماعی، حرفه‌ای و عدم شرکت در تشکلهای صنعتی حرفه‌ای و فعالیتهای اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، به استمرار ساخت نابرابر کمک می‌رساند. مجموعه این عوامل و نگاه جنسیتی، موجب شده است که همواره فرصت‌های اجتماعی و شغلی بدون توجه به شایستگی‌ها اغلب به طور نابرابر اعطا شود.

در مجموع، مهم‌ترین موانع فرهنگی بر سر راه اشتغال زنان در ایران موارد زیر می‌باشد:

باورهای غلط اجتماعی مبنی بر عدم مشارکت زنان در فعالیت‌ها، عدم آگاهی زنان ایرانی نسبت به حقوق شهروندی خود، عدم آگاهی زنان در زمینه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی موجود برای فعالیت و بالاتر بودن نرخ بی‌سوادی زنان نسبت به مردان و ناکافی بودن آموزش در مورد زنان نسبت به مردان، فرصت رشد و ارتقای شخصیت وجودی زنان را در زمینه اشتغال دچار مشکل می‌کند به طوری که زنان در زمینه‌های شغلی یا شرایط مساوی با مردان ندارند و یا اگر هم در شرایط مساوی با آنان باشند، کارفرمایان و مدیران، مردان را بر ایشان ترجیح می‌دهند؛ بنابراین، تبعیض جنسیتی، دسترسی نداشتن آسان به منابع مالی، کمبود یا نبود اطلاعات، قوانین دست و پا گیر و... از جمله موانع مهم فرهنگی، در اشتغال زنان است؛ به گونه‌ای که زنان نسبت به مردان فرصت شغلی کمتری دارند

مشارکت زنان ایرانی در بازار کار، صد سال بعد از حضور هم‌تایان در جوامع صنعتی بوده است و این مشارکت، در طول سه دهه اخیر، با نوسان‌های شدیدی روبه رو شده است. طبق آمارهای ارائه شده، نرخ مشارکت زنان در بازار کار کشورهای پیشرفته امریکای شمالی و کانادا، حدود پنجاه درصد است، در حالی که این عدد در کشورهای خاورمیانه، بین یازده تا سیزده درصد می‌باشد. نرخ اشتغال زنان در ایران، بر اساس آمارهای سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، حدود یازده درصد و بر اساس برخی آمارهای غیر رسمی، بالغ بر سیزده درصد است.

البته ذکر این نکته، دارای اهمیت است که زنان، همواره در کنار کار و اشتغال رسمی، به امور منزل نیز پرداخته‌اند و در قبال آن، هیچ گونه مزدی دریافت نکرده‌اند. لذا این بخش از فعالیت‌های آنان، در

آمارهای رسمی به حساب نیامده است.

در حالی که زنان در آسیا به طور متوسط، ۱۲-۱۳ ساعت بیش از مردان کار می کنند، به دلیل بدون مزد بودن کار خانگی، همچنان در سطح نازل درآمدی قرار می گیرند و ارتقای مقام تنها بر اساس شایستگی ها صورت نمی پذیرد.

فارغ از بعد اجتماعی و فرهنگی که موانعی بر سر راه کارآفرینی زنان ایجاد می کند، بعد حقوقی این حوزه نیز قابل تامل است؛ از آنجا که طبق قانون، ریاست خانواده با شوهر است و خروج زن از کشور منوط به اجازه کتبی شوهر است، مشکلاتی و محدودیت هایی نیز از این بعد نیز در مسیر کار زنان ایجاد می شود. قوانین ناظر بر اشتغال، از جمله قانون اشتغال نیمه وقت زنان، مقررات در زمینه مرخصی زایمان حتی باعث شده است در بعضی از محیط های کاری به دلیل جایگزینی فردی دیگر، زنان بعد از مرخصی شغل خود را از دست بدهند و ماده ۵ مصوبه ۱۳۷۱ شورای عالی انقلاب فرهنگی که محدودکننده حیطه اشتغال زنان است، هیچ کدام کمکی به افزایش مشارکت اقتصادی اجتماعی زنان نکرده است. پر واضح است پیش شرط راه اندازی فعالیت های کارآفرینانه توسط زنان، شناسایی دقیق عوامل موثر بر فرآیند اشتغال و کارآفرینی است و مطالعات راهبردی در این زمینه، ضروری به نظر می رسد

مجموع موارد مطرح شده حاکی است که در حوزه اشتغال و کارآفرینی و سهم زنان در اقتصاد شهری، برخی ابعاد ساختاری جامعه در حوزه های فرهنگی، اجتماعی و حقوقی باید اصلاح شود تا مسیر کارآفرینی زنان هموار شود و توسعه یابد.

با نگاهی به وضعیت فعلی بازار کار ایران، می توان دریافت که زنان ایرانی، فاصله زیادی تا وضعیت مطلوب دارند. در کشورها پیشرفته، حدود پنجاه درصد

نیروی کار را زنان در اختیار دارند و در کشورهای در حال توسعه، در بخش کشاورزی، ۶۷ درصد از نیروی کار، به زنان اختصاص دارد و ۵۵ درصد محصولات غذایی در جهان را زنان تولید می کنند. در کشورهای آسیای شرقی - که در بخش منسوجات و کالاهای خانگی، رکورددار صادرات هستند - ۷۴ درصد زنان، جزو نیروی کار هستند

رفع بی عدالتی جنسی

از نظر جامعه شناسی امروز، توسعه به معنای: افزایش مستمر استفاده بهینه از منابع، برای افزایش * تولیدات ناخالص ملی و داخلی، * صادرات محصول و دانش فنی، * رشد بخش های صنعت، * خدمات و کشاورزی و * افزایش مستمر درآمد سرانه، به منظور تأمین آموزش، بهداشت، مسکن و اشتغال افراد جامعه و در نهایت، بهبود کیفیت زندگی و رفاه اجتماعی است. در این میان، نیروی انسانی، هم هدف و هم عامل توسعه است و می تواند ابعاد مختلف توسعه را تعریف کند.

با توجه به این که در سنجش شاخص توسعه، دو عنصر مهم میزان بهره گیری از منابع مادی و انسانی» و میزان توزیع عدالت»، به عنوان دو رکن اصلی در عملکرد آن، تعریف شده اند و از آن جا که زنان، با دارا بودن نیمی از نیروی انسانی (عامل توسعه) و نیمی از جمعیت (هدف توسعه)، می توانند عاملی برای ایجاد و گسترش توسعه باشند، حال، این پرسش مطرح است که: آیا جامعه ما توانسته است منابع و فرصت ها را به طور برابر برای زنان و مردان فراهم آورد؟

متخصصان معتقدند که زنان و نهاد خانواده، عامل اساسی توسعه محسوب می شوند؛ زیرا هم تولیدکننده نسل اند و هم عامل توسعه به حساب می آیند. در گذشته، سیاست های حمایت از حقوق زنان، بر محور

فرهنگی، تربیتی و کارآفرینی هستند که زنان می‌توانند با بهره‌گیری از توانمندی‌های خود، مدیریت این بخش‌ها را برعهده گیرند

افزایش رشد شهر و شهرنشینی و در کنار آن گسترش مسائل و معضلات زندگی شهری، حضور فعالانه و تاثیرگذار زنان در عرصه مدیریت شهری را می‌طلبد. این قشر تاثیرگذار جامعه می‌تواند در سطوح مختلف مدیریت شهری نقش و تاثیرگذاری ویژه‌ای داشته باشند. همان گونه که امور خانه را که مصداق کوچکی از امور شهری است، به راحتی مدیریت می‌کنند.

شاکله اصلی موضوعات شهری، حوزه‌های اجتماعی، فرهنگی، توسعه‌ای و برنامه‌ریزی برای بهبود فضای زندگی شهری است. به‌طور خاص، شهرداری‌ها که یک نهاد اجتماعی، شناخته می‌شوند، بخش اعظم موضوعات شهری را پوشش می‌دهند و می‌توانند به بستری برای بلوغ و توانمندی شهرنشینان تبدیل شوند.

بحث حضور زنان در عرصه مدیریت کشور و دستگاه‌های اجرایی، موضوعی است که در سال‌های اخیر مورد توجه مدیران ارشد قرار گرفته است، اما بیشتر اقدامات صورت گرفته است به ویژه در بحث مدیریت‌های کلان مانند وزارتخانه‌ها، به صورت نمایشی است. اما در کنار این موضوع، شهرها به خصوص، کلان شهرها دارای این ظرفیت هستند که از توانمندی‌های ذاتی بانوان بهره ببرند. زیرا به خاطر ذات اجتماعی برخی از امور در شهرها، زنان به عنوان بخش انکار ناپذیر جامعه، می‌توانند نقش فعالی داشته باشند. ولی فعال‌سازی این پتانسیل نیاز به یک برنامه و عزم همگانی دارد تا همپای کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه، نقش زنان در مدیریت شهری جدی گرفته شود و مدیریت‌های کلان در اختیار آنان قرار گیرد.

امور رفاهی آنان متمرکز بود؛ اما امروزه، زنان از حالت انفعالی، خارج شده‌اند و خود، عامل توسعه به حساب می‌آیند و می‌توانند همراه مردان، جامعه خود را متحوّل سازند. با این حال، با توجه به آمارها، هنوز هم دو سوم فقرای جهان را زنان تشکیل می‌دهند و این روند افزایشی، نشانگر جنسیتی شدن فقر است که خود، موجب کاهش هم زمان ثروت اجتماعی، محصول ناخالص ملی و بهره‌وری شده است. همچنین سهم ساعات کار زنان، دو برابر مردان و دستمزد آنان، نصف مردان است

در کل، می‌توان گفت که مشارکت زنان در همه عرصه‌ها، ارتباطی معنادار با قوانین حقوقی و مدنی جامعه دارد. تشویق زنان برای حضور در جامعه، نیاز به یک تحوّل اساسی در زیرساخت‌های فکری و فرهنگی آن جامعه دارد. امروزه، یکی از شاخص‌های مهم توسعه انسانی را امکان رقابت برابر زنان و مردان در همه فعالیت‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی می‌دانند. در این میان، کشورهایی موفق تر بوده اند که زنان آن جوامع، حضور و مشارکت پُررنگ‌تری در عرصه‌های مختلف اجتماعی داشته‌اند.

در کل، با رفع تبعیض در تمامی حوزه‌ها و بازنگری قوانین کشور در راستای نگاه حقوق بشری و با هدف برقراری عدالت جنسیتی، می‌توان شاهد افزایش نقش زنان در جامعه بود. در این میان، زنان و مردان باید در برابر قانون، از حقوقی مساوی برخوردار باشند و به آنان به یک چشم نگاه شود. اگر زنان ایرانی، از فرصت‌های برابر با مردان و در نتیجه، امکان رقابت برابر با آنان در کسب موقعیت‌های اجتماعی، برخوردار باشند، می‌توان امید داشت که جامعه ایران، یک گام به شایسته سالاری و عدالت و پیشرفت، نزدیک‌تر شود

لزوم حضور بانوان در مدیریت شهری تهران
شهرها دارای کارکردهای متنوع اجتماعی،

در کلان شهری مانند تهران درصد بسیار اندکی از امور مدیریتی شهری در اختیار بانوان قرار گرفته است. امور مهمی همچون:

طراحی شهری،

محیط زیست شهری،

محله محوری،

زیر ساخت‌ها و افزایش توانمندی مدیریتی،

مسایل اجتماعی و فرهنگی،

ارتقا سطح بهداشت،

کنترل آسیب‌های اجتماعی.

در اداره شهر یک راهبرد در ارتباط با تدوین سیاست‌های شهری است. با رویکرد دخیل کردن بانوان در ساختار جامعه خود، می‌توان شهر را سرزنده و با تحرک نگاه داشت.

هنگامی که یک شهر به جای آن که محصول یک میز طراحی مهندسی یا اتاق سیاستگذاری باشد، بهتر است از طریق یک فرایند جامعه‌محور طراحی شده و توسعه یابد، نتایج حاصل به‌ویژه برای زنان فوق‌العاده سودمند خواهد بود.

باید اذعان داشت زنان نقش اساسی در همبستگی و پیوستگی اجتماعی دارند. این نوع پیوستگی به‌ویژه برای رسیدن به طرح اجتماعی و مدیریت موفق در جوامع چند فرهنگی از اهمیت فراوانی برخوردار است. زنان به‌عنوان مدیران خانه در جوامع کوچک نقش اساسی در همبستگی اجتماعی خانواده و محله و شهر دارند و پیوستگی این مدل به صورت مویرگی در سطح شهر می‌تواند، نتایج کلان و خوبی به دنبال داشته باشد.

از این رو با در نظر گرفتن اولویت داشتن سبک زندگی اسلامی- ایرانی در سیاست‌گذاری‌های کلان اجتماعی، فرهنگی و تربیتی، سپردن بخش عمده‌ای از امور این چنینی به بانوان در بخش‌های مدیریتی و به

ویژه مدیریت شهری، راهگشای پیاده‌سازی و ایمن سازی جامعه در برابر مشکلات اجتماعی و کاهش آسیب‌پذیری‌های شهری خواهد شد. از سوی دیگر با توجه به آن که زنان در سطح شهرها در مقایسه با مردان با بیشترین آسیب‌پذیری روبه رو هستند، توانمندسازی آنان در قالب ورود بانوان به بخش مدیریت شهری، مشارکت در طرح‌های اجتماعی و فرهنگی، می‌تواند الگوها و برنامه‌های مناسبی را برای پیاده‌سازی در جهت کاهش آسیب‌پذیری‌های اجتماعی مدون سازد.

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

شاخص توانمندسازی زنان

(Gender Empowerment Measure)

این شاخص به صورت میانگین سه شاخصی محاسبه می‌شود که هر یک به نحوی بیانگر اهمیت حضور زنان در جامعه است. این شاخص در برگیرنده درصد زنان در پارلمان نسبت به مردان و نسبت زنان در میان مدیران ارشد، مدیران و متخصصان و کارکنان فنی، تولید ناخالص زنان نسبت به مردان و همچنین نسبت سرانه سهم زنان و مردان از درآمد ناخالص ملی، می باشد.

نظریات مربوط به نقش زنان در توسعه

طرح مساله نقش زنان در توسعه کلان اقتصادی، از لحاظ خاستگاه تاریخی به تحولات بعد از جنگ جهانی دوم باز می‌گردد. از آن زمان تا کنون، رهیافت‌های متفاوتی برای تعریف محتوای برنامه‌های آن در مقاطع تاریخی مختلف بیان شده است که می‌توان آن را در سه بخش کلی مطرح کرد:

۱ - نظریات رفاه، برابری و فقرزدایی

۲ - نظریه کارآیی

۳ - نظریه توانمندسازی

اولین توجه و کمک مستقیم به زنان، پس از جنگ جهانی دوم در اروپا بود. این امر با پرداختن به مقوله رفاه زنان صورت گرفت. در این برهه از آنجا که با توجه به کشته شدن تعداد زیادی از مردان در طول جنگ جهانی، تعداد خانواده‌های تک‌سرپرست (و دارای سرپرست زن) رو به افزایش گذاشت، دولت‌های مختلف تصمیم گرفتند تا با کمک اقتصادی مستقیم به این زنان سرپرست خانوار، خانواده‌ها را از این کمک‌ها بهره‌مند سازند، بنابراین می‌توان گفت خانواده محور کمک‌ها بوده است نه زنان.

اعتبارات چند جانبه روستایی بانک‌ها به زنان می‌رسد.

-از تقریباً ۱/۳ میلیارد مردم فقیر جهان ۷۰ درصد را زنان تشکیل می‌دهند.

- در کشورهای صنعتی ۵۱ درصد و در کشورهای رو به توسعه ۵۳ درصد سنگینی بارکار را زنان تحمل می‌کنند.

اگر به فعالیتهای بدون مزد یا با مزد کم زنان ارزشی تعلق گیرد، از ۱۶ تریلیون دلار بازده جهانی سهم زنان به حدود ۱۱ تریلیون دلار می‌رسد.

بررسی شاخص‌های عملکردی حوزه زنان در دهه گذشته

بررسی موردی برخی از شاخصه‌های برنامه جامع امور زنان

شاخص‌های ارزیابی عملکرد دولت‌ها برای اجرای اهداف توسعه پایدار در حوزه زنان

مدیر اجرایی نهاد زنان ملل متحد، در مقدمه گزارش «نظارت و ارزیابی برابری جنسیتی و توانمندسازی زنان و دختران در الگوی توسعه پایدار: فرصت‌ها و چالش‌ها» اظهار داشته است: «شعار مورد توجه آن است که اگرچه اطلاعات به خودی خود، زندگی ما را تغییر نخواهند داد، اما برای ایجاد تغییر و تحول در زندگی، ناگزیر از دسترسی به آن هستیم. با توجه به آمار است که راهبردها تصویب و عملکرد سران کشورها در اجرای آن‌ها مورد نظارت قرار خواهد گرفت. درواقع سال ۲۰۳۰ به منزله نقطه عطفی برای سنجش و ارزیابی تحول در زمینه حقوق زنان و دختران تا رسیدن به نقطه مطلوب لحاظ شده است».

از منظر جنسیتی، ۱۷ هدف اصلی مقرر در اهداف توسعه پایدار و ۱۶۹ هدف فرعی، متضمن توسعه و پیشرفت در سه قلمروی اقتصادی، اجتماعی و

تعیین شاخص‌های کمی و کیفی مناسب حوزه زنان

زنان و اقتصاد: چند واقعیت بین‌المللی

-زنان به طور متوسط ۷۴/۹ درصد مزد مردان را دریافت می‌کنند.

-زنان ۳۹/۵ درصد نیروی کار دارای مزد را در سطح جهان تشکیل می‌دهند، اما فقط ۲۶ درصد درآمد و یک درصد مستغلات را مالکند.

-زنان ۱۴ درصد مقام‌های اداری و اجرایی را در اشتغال دارند.

-در آفریقا، زنان ۸۰ درصد تولیدکنندگان مواد غذایی را تشکیل می‌دهند، اما در زمینه کشاورزی فقط ۷ درصد عامل مؤثرند.

-در بخش غیر رسمی و در کارهای اتفاقی و پاره وقت و نیز در کارهای خانگی اکثریت با زنان است، اما مزدهای ناچیز، فقدان مزایا، امنیت کمتر شغلی، و شرایط حقیرانه و توان‌فرسای کار از مشخصات همه آن بخش‌ها است.

-زنان یک اقلیت ناچیز وام‌گیرندگان از موسسه‌های اعتباری رسمی را تشکیل می‌دهند. فقط ۵ درصد از

۶۰ درصد از عفونت‌های ایدز بین دختران و زنان از سن ۱۵ الی ۲۴ سالگی رایج است.
۴۷ درصد از جمعیت آلوده به ایدز را زنان تشکیل می‌دهند و این نسبت در حال افزایش است.

آن چه در بالا به تصویر در آمد، آمار وضعیت موجود جهان از سوی سازمان ملل متحد می‌باشد. به راستی آیا حضور زنان با توجه به خصوصیات شخصیتی این قشر؛ مانند عاطفه، رحمت و ایثار، می‌تواند بر کرسی‌های تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی بین‌المللی و در روند آینده جوامع، به خصوص جامعه زنان و کودکان مؤثر باشد؟

امروزه منظر کلی جهان، حکایت از بحرانی دارد که در پی خود بازگشت بشریت به سوی معنویت و همگرایی فکری و عملی در عرصه‌های مختلف جوامع را می‌طلبد. بدون شک یکی از عرصه‌های اصلی این چالش‌ها «موضوع زنان» و نحوه رسیدگی دولت‌ها به این مساله می‌باشد. در واقع موضوع زنان از دهه قبل تا کنون ملاک ارزیابی میزان توسعه و عدالت خواهی دولت‌ها محسوب می‌شود، گویا در بعد نظری، بشریت از ظلم تاریخی‌ای که نسبت به جنس مؤنث روا داشته، رنج می‌برد و به گونه‌ای سعی در ایجاد آرامشی ظاهری در وجدان بشری نسبت به این مساله دارد.

اگر چه در دو دهه گذشته، دهها مقاله نامه و قرارداد در موضوع زنان به تصویب مجامع بین‌المللی رسیده و دهها کنفرانس جهانی در این خصوص برگزار شده است، ولی نتایج لازم به دست نیامده است. البته علت اصلی این مساله را باید از عدم شناخت جایگاه مطلوب برای زنان و تفسیری شایسته از منزلت ایشان جست وجو نمود که موجب شده تا حقوق زن در کشاکش دفاع‌های کاذب از دیدگاه‌های مختلف، تضییع شود. بنابر این موارد زیر در دستور کار جامعه بین‌المللی قرار گرفته است:

زیست‌محیطی می‌باشد، بنابراین در مقایسه با اهداف توسعه هزاره تحول مهمی به‌شمار می‌آید. به علاوه، هدف ۵ با عنوان «تحقق برابری جنسیتی و توانمندسازی همه زنان و دختران»، موضوعات گسترده‌ای مانند فقر، گرسنگی، سلامت، آموزش، آب و تصفیه‌سازی آن، اشتغال، شهرهای امن و صلح و امنیت را شامل می‌شود. در واقع هدف ۵ به عنوان یک راهبرد یا استراتژی برای تحقق دیگر اهداف توسعه پایدار مورد توجه است.

تعیین شاخص‌ها یا معیارهایی برای نظارت و ارزیابی عملکرد دولت‌ها در راستای تحقق اهداف مذکور، مورد تأکید قرار گرفته تا به طور دقیق و عینی، میزان پیشرفت حاصله در تحقق اهداف مذکور توسط نهادهای بین‌المللی مورد نظارت و ارزیابی قرار گیرد. برای تعیین شاخص‌ها، مذاکرات و مشورت‌هایی با دولت‌های عضو ملل متحد، جامعه مدنی، و سازمان‌های بین‌المللی انجام گرفته که نهاد زنان ملل متحد آن‌ها را جمع‌بندی و به صورت گزارش ارائه کرده است. در جدول ذیل اشاره‌ای به برخی شاخص‌های مذکور می‌شود:

حضور زنان در حوزه‌های تصمیم‌سازی بین‌المللی

زنان بیش از مردان، قربانی خشونت‌های ناشی از باورهای فرهنگی، اقتصادیف جنگ و مناقشات مسلحانه می‌شوند.

۴۵۰ میلیون زن بزرگ سال از کشورهای در حال توسعه، دارای سوء تغذیه از دوره‌های کودکی هستند. بیش از ۱۱۰ میلیون کودک در جهان بدون مدرسه و بی‌سواد هستند؛ که ۶۰٪ آنان دختر بچه‌ها می‌باشند.

تعداد نزدیک به ۱۴۶۰۰۰ دختر جوان سالانه به دلیل مسایل بهداشتی و مربوط به حاملگی، جان خود را از دست می‌دهند.

۱. اتخاذ برنامه‌های حساس به جنسیت در تخصص، تجربه، ایفای نقش، انجام وظایف و مشارکت در مسؤولیت‌ها؛
۲. اتخاذ برنامه راهبردی توسعه مشارکت زنان در بخش‌های مختلف دولتی؛
۳. بهره‌برداری از تجربیات جهانی و سازمان‌های بین‌المللی؛
۴. بهره‌گیری از فرصت‌ها و توانایی‌های زنان از طریق انتصاب مشاوران زن، مدیران عامل زن و معاونت‌های ستادی؛
۵. مقابله با شکاف جنسیتی موجود در انتصاب مدیران.

تحلیل وضع موجود بر مبنای شاخص‌های فوق

وضعیت اقتصادی زنان در جمهوری اسلامی ایران

- ۱- طبق بند ۲ اصل ۴۳ قانون اساسی، تامین شرایط و امکانات کار برای همه به منظور رسیدن به اشتغال کامل و قراردادادن وسایل کار در اختیار همه کسانی که قادر به کارند ولی وسایل کار را ندارند، باید جز اهداف برنامه‌های ملی توسعه قرار گیرد.
- ۲- با توجه به اینکه خانواده‌های تحت سرپرستی زنان از طبقات آسیب‌پذیر به ویژه در روستاها هستند، بانک کشاورزی در حرکت جدیدی که از سال ۱۳۷۳ آغاز شده است (طرح زینب «س») در جهت حمایت از زنان روستایی سرپرست خانواده از طریق تامین و اعطای تسهیلات مالی اعتباری با شرایط آسان برای امور تولیدی و اشتغال آنان اقدامات مفیدی را آغاز کرده است.
- ۳- در سال ۱۳۷۳ برای نخستین بار تسهیلات بانکی برای تقویت خود اشتغالی زنان پیش‌بینی شد.
- ۴- سال ۱۳۷۷ صندوق حمایت از فرصت‌های شغلی باتصویب مجلس شورای اسلامی در کشور تشکیل

گردید. ۳ واحد تحت عنوان بخش خود اشتغالی، واحد کاریابی زنان و اعطای وام خود اشتغالی و سازمان آموزش‌های فنی و حرفه‌ای در وزارت کار و امور اجتماعی، زمینه‌های حمایت از خود اشتغالی زنان را فراهم می‌سازد. همچنین کشاورزی، جهاد سازندگی، تعاون و بازرگانی نیز از طرح‌های خود اشتغالی زنان حمایت می‌کنند.

۵- تشکیل تعاونی‌ها و سازمان‌های غیر دولتی زنان به گسترش مشارکت اقتصادی زنان، بالابردن قدرت تصمیم‌گیری زنان، ایجاد فرصت‌های شغلی و مدیریت برای زنان، درگیر نمودن بیشتر زنان در عرصه‌های اجتماعی، دادن نقشی غیر از نقش زن خانه‌دار به زنان، بالابردن روحیه اعتماد به نفس در آنان، ایجاد و تقویت روحیه مشارکت و فعالیت‌های جمعی زنان و بهبود وضعیت اقتصادی زنان و خانواده آنها کمک موثری می‌نمایند.

۶- توجه به حمایت از خود اشتغالی زنان در برنامه‌های اول و دوم توسعه کشور.

۷- به موجب تبصره ب ۱۱ قانون بودجه ۱۳۷۹ اعتباری به عنوان سرمایه دولت در اختیار صندوق حمایت از فرصت‌های شغلی برای طرح‌های زود بازده میزان ۱۵ میلیون ریال در اختیار واجدین شرایط قرار گرفت.

۸- تاسیس اتحادیه مرکزی زنان تولیدکننده خانگی روستایی در این اتحادیه ۱۲۰ شرکت ویژه زنان روستایی و تولید کنندگان کوچک در زمینه دام و طیور و صنایع دستی.

۹- تصویب تبصره قانون بودجه سال ۱۳۷۷ جهت تامین حمایت از کودکان و زنان سرپرست خانوار و تصویب آیین‌نامه اجرایی این قانون.

۱۱- همکاری با سازمان‌های تخصصی بین‌المللی در اجرای پروژه‌های خود اشتغالی برای زنان به ویژه

روستایی.

۱۲- ایجاد تشکل‌های دختران روستایی با هدف ایجاد اشتغال برای دختران روستایی.

۱۳- توسعه همکاری‌های بین بخشی و برگزاری آموزش بلند مدت برای زنان روستایی در قالب مددکار ترویجی.

۱۴- اختصاص بیش از ۳ میلیارد ریال از سوی وزارت جهاد کشاورزی به طرح آموزش و اشتغال خانگی زنان روستایی از طریق آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و ترویج خانه‌داری مدیریت خانواده توسعه اشتغال‌های خانگی با تاکید بر تشکل‌های اقتصادی زنان روستایی.

۱۵- تبادل هیات‌های زنان روستایی در قالب برنامه همکاری جنوب- جنوب به منظور ارتقا سطح آگاهی و آموزش زنان در خصوص فعالیت‌های اقتصادی در خلال اجرای این برنامه هیات‌هایی از زنان روستایی ایران به پاکستان، مالزی، چین و ترکیه اعزام شده‌اند.

تحلیل یکپارچه مقایسه وضع موجود از نظر آماری

نداشتن تصویر واقعی از وضعیت فعلی شرایط زنان دو آسیب جدی به همراه دارد

۱. اول عدم وجود آمار و اطلاعات و تصویری واقعی از تحولات که همین امر باعث شده است نه از وضع موجود آگاهی داشته باشیم و نه قدرت پیش‌بینی تحولات را داشته باشیم. عدم آینده‌پژوهی در حوزه‌های مختلف سبب برخوردهای پدیده‌ای با مسایل می‌شود. به عنوان مثال وقتی در برخی آمار مشاهده می‌کنیم که در یک مقطع زمانی رفتارهای با ریسک بالا مثل سیگار کشیدن در بین زنان زیاد شده است، پیش‌بینی می‌شود در یک بازه زمانی ۵ تا ۱۰ ساله تعداد زنان معتاد به مخدرها هم افزایش یابد، اما از آنجا که این آینده‌پژوهی را انجام نمی‌دهیم ناگهان

با رشد ۲ برابری تعداد زنان معتاد در بازه زمانی کوتاه مواجه می‌شویم و این امر تبدیل می‌شود به «پدیده». در کشور ما مواجه شدن با آسیب‌ها، به این صورت است که با اعلام آمار و ارقام یک پدیده ناگهان تمام توجه‌ها به سوی آن جلب شده و با موجی از سیمینار و پژوهش و مقاله روبه‌رو می‌شویم و آن قدر در مورد آن صحبت می‌شود که آن پدیده به هنجار تبدیل شده و بدون داشتن نتیجه علمی و برون‌داد و راهکار، و حتی ترسیم دقیق وضعیت، پس از مدتی فراموش می‌گردد. در نهایت هم مشخص نمی‌شود تمام این پژوهش‌ها و مقالات چه اثری بر سیاست‌گذاری‌ها داشته و برون‌داد این سیمینارها در کجا با سیاست‌گذاری‌ها پیوند خورده است.

۲. دومین آسیب عدم وجود اولویت‌های مشخص در رابطه با پژوهش‌های حوزه زنان است که دلایل مختلفی دارد. یکی از آن‌ها ملاحظات سیستمی است که مثلاً برخی آسیب‌ها شایسته بررسی نیست و همین امر باعث می‌شود موضوعات در اولویت بررسی قرار نگرفته و در صورت وجود پژوهش نیز نتایج آن نادیده و انکار شود. این نوع برخورد سبب می‌شود که تحلیلی از شرایط و آسیب‌های واقعی نداشته باشیم و در نتیجه پژوهش در حوزه زنان از مسئله‌محوری دوره شده و به حوزه علایق فردی و شخصی و سفارشی نزدیک شود.

دلایل موفقیت و عدم موفقیت در حوزه زنان

دلایل موفقیت و عدم موفقیت در حوزه زنان که در سطوح مختلف اجرایی، سیاست‌گذاری و آکادمیک توان احصاء مسایل زنان را داشته باشند، در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را باید به دو فعالیت عمده خلاصه کرد:

۱. تولید علم در حوزه زنان؛
۲. در حوزه اجرایی انجام فعالیت‌هایی برای بهبود

وضعیت زنان.

با بررسی رشته مطالعات زنان در دانشکده‌ها و پژوهشگاه‌های علمی به این نتیجه می‌رسیم که ظرف این سال‌ها، در هیچ‌یک از حوزه‌ها به سطح قابل قبولی از اثربخشی نرسیده‌ام و علت آن را هم می‌توان در بخش‌های مختلف مورد بررسی قرار داد. اول نحوه برخورد با مسایل زنان و تبدیل آن به تابو و در نتیجه محدود کردن حوزه پژوهش و از سوی دیگر عدم ایجاد تمرکز و تخصص در گروه‌های آموزشی و مطالعاتی در سطح آکادمیک است.

ترسیم وضع مطلوب و پیش‌بینی آینده ظرفیتها

و چالش‌های پیشرو

عدالت جنسیتی در توازن زندگی و کار-بررسی شرایط جهت توسعه زنان مدیر، نخبه و فرهیخته-بررسی شرایط تسهیل مسیر جهت حضور فعال زنان در جامعه-فراهم سازی بستر رشد استعدادهاى بانوان در حوزه‌های مختلف-شناسایی بانوان مجرب و متعهد جهت بر عهده گرفتن مسئولیت در کشور-بررسی نقشه راه هدفمند در حوزه زنان-بررسی راهکارهای تبدیل تهدیدها به فرصت‌ها در حوزه زنان-بررسی توانمندی بانوان ایرانی در عرصه‌های مدیریت، کارآفرینی و اشتغال-نقش زنان در توسعه اقتصادی-رابطه خانواده با موفقیت بانوان-مهارت تعامل با عصر جدید و مدیریت فناوری-بررسی توانمندی بانوان ایرانی در عرصه مدیریت-نقش زنان در توسعه اقتصادی

سیاست‌ها و اقدامات پیشنهادی

تدوین سند چشم‌انداز حوزه زنان در شهر تهران
سر فصل‌های مساله شناسی عمومی شهر
در حوزه بانوان

-شاخص کیفیت زندگی در شهر چگونه است؟
-آیا زیر ساخت‌های در حد قابل قبولی هستند؟
-خدمات شهری در چه وضعیتی است؟
-وضعیت شاخص‌های عمرانی شهر چگونه است؟
-آیا شهر، از یک طرح جامع پیروی می‌کند؟
-آیا شهر از یک استاندارد قابل قبول در زمینه بانوان برخوردار است؟
-وضعیت محیط زیست و بهداشت در شهر چگونه است؟
-شاخص‌های عمومی فرهنگ شهروندی چه وضعیتی دارند؟

-آیا شهر با شاخص‌های توسعه پایدار قابل تطبیق است؟

-آیا شهر، از نظر معماری، منظر و زیباشناختی، در حد قابل قبولی است؟

-نرخ جرم و بزهکاری در شهر چگونه است؟
-آیا شهر از امنیت قابل قبولی برخوردار است؟
-آیا شهروندان، امکانات لازم برای رفاه و آسایش در شهر را دارند؟

۲- سر فصل‌های مساله‌شناسی فرهنگی در

حوزه بانوان

-وضعیت ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی در شهر چگونه است؟

-باورهای عمومی رایج چیست؟

-وضعیت فرهنگ عمومی چگونه است؟

-شاخص‌های فرهنگی چه وضعیتی دارد؟

-عادت‌های فرهنگی رایج چیست؟

-چهره‌های مرجع چه کسانی هستند؟

-وضعیت مصرف کالاهای فرهنگی چگونه است؟

۳- سرفصل‌های مساله شناسی اجتماعی در

حوزه بانوان

-وضعیت مشارکت اجتماعی در شهر چگونه

است؟

- سرمایه اجتماعی در شهر چه وضعیتی دارد؟

- شاخص‌های آسیب‌های اجتماعی شهر چگونه است؟

- سرانه فضاهای اجتماعی شهر چگونه است؟

- شاخص کیفیت و رضایت از زندگی شهروندان چگونه است؟

- سرانه فضاهای اجتماعی شهر چگونه است؟

- شاخص کیفیت و رضایت از زندگی شهروندان چگونه است؟

- شاخص سرمایه اجتماعی در شهر چگونه است؟

- شهر با چه مشکلات جمعیتی روبرو است؟

بیانیه چشم‌انداز

شهرداری تهران به مثابه نهادی اجتماعی و نه صرفاً خدماتی در تحقق کرامت انسانی زنان و تغییر نگرش جامعه به جایگاه آنان، آگاهی بخشی به زنان در حوزه حقوق شهروندی، توانمندسازی زنان، تولید علم و فراهم‌آوری فضای تعامل و گفتگو برای زنان سهم‌بلامنازع دارد. و در این راستا ارتقاء کیفیت زندگی بانوان شهروند خصوصاً زنان سرپرست خانوار در ابعاد جسمی، روانی، اجتماعی و اقتصادی را مد نظر دارد. همچنین توسعه ایمان و معنویت، فضایل اخلاقی، ارزش‌های فرهنگی و روحیه ایثارگری در میان بانوان شهروند تهرانی در جهت افزایش رفاه عمومی همراه با تعدیل نابرابری‌ها و تامین عادلانه حقوق بانوان شهروند تهرانی و تربیت و پرورش بانوان شهروند آینده‌نگر، امیدوار، ساعی، کوشا، قوی، نوآور، خلاق، کارآفرین و مشارکت‌پذیر می‌باشد.

۳-۲ تبیین اهداف کلان

۱- آینده پژوهی مسائل زنان شهر تهران

۲- آموزش زنان جهت تقویت فرهنگ و حقوق

شهروندی با توجه به نقش تربیتی در خانواده

۳- شایسته سالاری در مدیریت و اداره شهرداری به منظور حضور بانوان در ۳۰٪ مدیریت‌های کلان و معاونت‌های نه‌گانه شهرداری تهران، شهرداران مناطق و معاون آن‌ها.

۴- آموزش مدیریت شهری در راستای ورود موفق بانوان به شورایی‌های محله‌ها

۵- استفاده از زنان حاضر در شورایی‌های محله‌ها جهت هویت بخشی محلات

۶- استفاده حداکثری از حضور بانوان در مدیریت‌ها

۷- بسترسازی مناسب جهت دسترسی آسان و ارزنان زنان و دختران به مشاوره‌های حقوقی و روانشناسی

۸- بازنگری در چرخه آموزش حرفه‌ای زنان به جهت تقویت روحیه کارآفرینی و شکل‌گیری شبکه اشتغال خانگی

۹- توانمندسازی اقتصادی و افزایش فرصت‌های شغلی زنان در بازار کار با ایجاد شبکه

۱۰- بازنگری در الگوهای مدیریت زنان آسیب‌دیده

۱-۱۰- کنترل عوامل مخاطره‌آمیز برای زنان در معرض خطر

۲-۱۰- کاهش صدمات و مخاطرات برای زنان آسیب‌دیده

۳-۱۰- ضرورت ساماندهی زنان آسیب‌دیده پرخطر در سطح شهر تهران

۴-۱۰- برنامه‌ریزی درخصوص جلوگیری از گسترش زنان آسیب‌دیده در سطح شهر تهران

۵-۱۰- لزوم ساماندهی خدمات و زیرساخت‌ها برای زنان آسیب‌دیده

- ۱۱- ضرورت هم‌افزایی برنامه‌ها، خدمات و تسهیلات برای بانوان

3-3 تبیین راهبردهای تحقق اهداف کلان

تمرکز بر پیشگیری از بیماری و کنترل و مدیریت

- عوامل تهدید کننده سلامت زنان با تاکید بر عوامل شایع و فراگیر زنان به‌ویژه در مناطق محروم
- اجرای برنامه ملی سلامت زنان در محیط کار و تدوین و اجرای قوانین و آیین‌نامه‌های مرتبط با ایمن‌سازی محیط شغلی زنان
 - ارتقای آگاهی‌های دختران نوجوان در مدارس نسبت به سلامت جنسی و مسائل دوران بلوغ و ارتقای آگاهی خانواده‌ها درباره خطرات ازدواج و بارداری زودرس دختران
 - تهیه اطلس شیوع انواع آسیب‌های روانی و اجتماعی بین دانش‌آموزان دختر به تفکیک مناطق توسعه و تقویت فعالیت‌های ورزشی کارکنان زن با تاکید بر ورزش همگانی و اجباری کردن ورزش در ساعت اداری
 - ایجاد نظام جامع اطلاعات بهداشت و سلامت زنان
 - برنامه‌ریزی و تخصیص منابع در پیشگیری با نگاه ویژه به گروه‌های در معرض خطر بالا
 - ارائه برنامه‌ها و تسهیلات بهداشتی و درمانی مناسب و آموزش، مشاوره‌های مناسب برای تامین سلامت جسمی و روانی در مراحل مختلف زندگی زنان و در شرایط بیماری و فقر یا معلولیت
 - توسعه فضاها و امکانات ورزشی، آموزشی و تفریحات سالم برای زنان و دختران
 - حمایت از بازاریابی تولیدات صنایع دستی زنان سرپرست خانوار
 - حمایت از برگزاری نمایشگاه‌های عرضه تولیدات و تقویت زمینه‌های بازاریابی، بازررسانی و بازاریابی محصولات
 - توسعه و تقویت مراکز بازپروری و توانبخشی زنان آسیب دیده
 - توانمندسازی زنان و خانواده‌ها در سکونتگاه‌های غیررسمی و بافت‌های فرسوده
 - گسترش حمایت‌های اجتماعی از زنان معتاد و بهبود یافته
 - حمایت از توسعه تشکل‌های خیرین و بهره‌مندی از ظرفیت آنان جهت توانمندسازی زنان سرپرست خانوار و زنان آسیب دیده
 - تقویت و توسعه زمینه مهارت‌آموزی به منظور خودکفایی گروه‌های مختلف زنان با تاکید بر مناطق محروم، زنان آسیب‌پذیر و دارای معلولیت
 - اجرای برنامه ملی اصلاح و باز اجتماعی کردن زنان و کودکان بزهکار
 - اجرای طرح جامع توانمندسازی اقتصادی زنان سرپرست خانوار
 - برگزاری دوره‌های آموزشی تربیتی مدیران زن
 - ارتقای جایگاه مدیریتی زنان و افزایش میزان مشارکت زنان در سطوح مدیریتی
 - برگزاری دوره‌های آموزشی مهارت‌افزایی ویژه مدیران و مشاوران امور زنان
- ۳-۴- تعیین سیاست‌های اجرایی**
- توسعه و تجهیز کتابخانه‌ها و قرائت خانه‌های محله‌ای با رویکرد ایجاد تسهیلات خاص برای بانوان.
 - حمایت از راه‌اندازی تشکل‌های مردم نهاد و خیریه‌های زنان و دختران در راستای تقویت مشارکت‌پذیری شهروندان.
 - راه‌اندازی پاتوق‌های محله‌ای ویژه بانوان تسهیل جهت گذران اوقات فراغت.
 - فرهنگ‌سازی و تقویت اجرای برنامه‌های حمایتی در زمینه‌های مختلف، تقویت ورزش همگانی برگزاری اردوهای ورزشی-تفریحی
 - جلب مشارکت و حمایت از تشکل‌های زن‌محور در جهت اجرای برنامه‌ها و نشست‌های مذهبی، علمی، فرهنگی و تربیتی.

- توسعه ورزشگاه‌ها و استخرها و اردوهای کوهنوردی
 - با تأکید بر دسترسی آسان و ارزان زنان و دختران.
 - نکوداشت بانوان برجسته و مناظره علمی بانوان به هدف الگوسازی دختران.
 - برگزاری نشست‌های گفتگو و هم‌اندیشی در زمینه‌های فرهنگی تربیتی مذهبی.
 - راه‌اندازی رسانه در شهر (خاص شهر تهران) با محوریت شهرداری و با اختصاص دادن بخشی از برنامه به زنان و دختران شهر تهران
 - هم‌افزایی سازمانی
 - توسعه نظام مراقبت‌های اجتماعی برای زنان آسیب دیده
 - افزایش درآمد خانواده و بهینه‌سازی اوقات زنان خانه‌دار
 - ارتقاء دانش، بینش و آگاهی و اصلاح نگرش در باره نقش زن در جامعه امروز و دوره‌های تاریخی ایران، برقراری پیوند عمیق فرهنگی بین نسل امروز با گذشته کشور و انتقال فرهنگی به آیندگان
 - تأکید و توجه به توانمندسازی زنان آسیب دیده و مددجویان
 - حفظ شأن و کرامت انسانی زنان آسیب دیده
 - برنامه‌ریزی در حوزه کانون‌های مادرانه
 - زمینه‌سازی ایجاد رقابت‌های محله‌ای و ارتقاء حس تعلق محله‌ای
 - ایجاد فضایی به منظور برآورده نمودن نیازهای واقعی بانوان شهر در محیطی سالم و امن، تعاملات میان بانوان به ویژه بانوان متعهد و متخصص، رفع نیازهای زنان توسط دیگر بانوان توانمند
 - حفظ عزت نفس سالمندان خانواده با تکیه بر زنان سالمندان، جلوگیری از ایجاد تنش‌های خانوادگی، صرفه‌جویی در هزینه‌ها و کاهش آمار میزان طلاق
 - شناسایی و تکمیل بانک اطلاعاتی زنان توانمند مختلف و بسترسازی جهت رشد این زنان در
 - مجامع و سازمان‌های مختلف
 - برنامه‌ریزی جهت تولید نیروی کار ماهر و جلوگیری از تولید سیکل زن سرپرست خانوار
 - ارتقای سواد رسانه‌ای دختران، آشنایی و آگاهی در استفاده از صنایع فرهنگی، افزایش آگاهی دختران نسبت به موضوع حیا، عفاف و حجاب و گرایش‌های نو پدید، افزایش باورهای دینی و اخلاقی در بین دختران
 - بازنگری در الگوهای مدیریت زنان آسیب‌دیده
 - مدیریت و برنامه‌ریزی برای ساماندهی اوقات فراغت بانوان، یکپارچه‌سازی فعالیت‌ها و اقدامات، توانمندی خانواده‌ها برای بهره‌برداری از اوقات فراغت و توسعه زیر ساخت‌های اوقات فراغت
 - توسعه و گسترش زمینه‌های مشارکت شهروندان در مدیریت شهری، ارتقاء سرمایه‌های اجتماعی در سطح محلات شهر تهران، استفاده از ظرفیت شهروندان در اداره محلات
 - دستیابی به مولفه‌ها و مختصات سبک زندگی ایرانی- اسلامی در سطح محلات تهران، توسعه الگوهای رقیب و بدیل مناسب برای سبک‌های رایج زندگی
- ۵-۳- پیشنهادات احکام برنامه‌ای**
- اجرای طرح "کرامت ریحانه" ایجاد شبکه اشتغال خانگی و تبیین دوره‌های آموزشی مرتبط با آن بر حسب علایق و نیازمندی‌های افراد
 - "ایجاد موزه تخصصی زنان شهر تهران
 - برگزاری کارگاه‌های آموزشی و برنامه‌ریزی فرزندآوری و زایمان طبیعی
 - برنامه‌ریزی جهت برگزاری برنامه‌های ویژه به صورت محله‌ای
 - ایجاد بسترهای فعالیتی مورد نیاز ویژه زنان
 - تامین سرانه‌های آموزشی و فرهنگی، محیط زیست

حیا، عفاف و حجاب و گرایش‌های نو پدید، افزایش

باورهای دینی و اخلاقی در بین دختران)

- "تحلیل وضعیت و راهکارهای مدیریت زنان آسیب دیده"

- اجرای طرح " اوقات فراغت، ورزش و تفریحات سالم بانوان در شهر تهران"

- " شبکه‌سازی اجتماعی بانوان در شهر تهران"

- "ترویج سبک زندگی ایرانی اسلامی"

و فضای سبز ویژه بانوان

- توسعه نهادهای ویژه سالمندی با تکیه بر حمایت از زنان سالمند

- بهره‌گیری از زنان شایسته برای مناصب مختلف

- اجرای طرح آموزش فنی پسران (فرزندان زنان بد سرپرست و بی‌سرپرست)

- اجرای طرح " گوهر ریحانه" (ارتقای سواد رسانه‌ای

دختران، آشنایی و آگاهی در استفاده از صنایع فرهنگی، افزایش آگاهی دختران نسبت به موضوع

پیوست ۱: برنامه ویژه در خصوص مدیریت زنان آسیب دیده

مرور وضع موجود و بیان مساله

یکی از مشکلات و ضعف‌های رایج در مورد زنان آسیب دیده اجتماعی فقدان مطالعات، آمارها و مستندات دقیق و یکپارچه در مورد فراوانی، پراکندگی و طبقه بندی مشکلات و آسیب‌های رایج بانوان و به ویژه فراوانی آسیب دیدگی اجتماعی زنان می‌باشد. درعین حال و براساس شواهد و مستندات و نیز پیشینه نظری، زنان آسیب دیده را می‌توان در قالب محورهای زیر دسته‌بندی نمود.

موردشناسی و دسته‌بندی زنان آسیب دیده

- متکدیان؛
- زنان و دختران فراری؛
- روسپیان؛
- معتادان؛
- کارگران جنسی؛
- زنان آزار دیده و تحت خشونت (خشونت‌های خانگی و خیابانی)؛
- زنان مبتلا به هپاتیت و ایدز؛
- زنان دارای اختلالات جنسی (همجنسگراها، دوجنسه‌ها)؛
- زنان مجرم؛
- زنانی که خودکشی کرده‌اند؛
- بی‌خانمان‌ها؛
- قربانیان تجاوز؛
- معلولان؛

آسب‌شناسی آسیب‌های اجتماعی زنان

فقدان مهارت‌های زندگی

فقدان مهارت‌های زندگی یکی از مهم‌ترین دلایل

گرایش زنان به آسیب‌های اجتماعی است. به‌عنوان مثال، فقدان مهارت‌های تفکر انتقادی و حل مساله در بین زنان، همچنین پائین بودن توانایی آنها برای کنترل هیجان می‌تواند زمینه گرایش به رفتارهای پر از جمله خودکشی، فرار از منزل و روابط ناسالم جنسی را فراهم آورد

فشار همسالان

بسیاری از پژوهشگران فشار همسالان، به ویژه در بین زنان جوان را برای تعیین گرایش و رفتار آنها در زمینه آسیب‌های اجتماعی، مهم و دارای اولویت ارزیابی می‌کنند. زنان و دختران جوان، برای عضویت در گروه‌های دوستی و برای همانند جویی با همسالان خود، و برای این که تحت سرزنش آنها نباشند و از سوی آنها طرد نشوند، گرایش‌های پر خطر را انتخاب می‌کنند. به عنوان مثال، دوستی‌های ناسالم بخشی از نتایج فشار همسالان است تا نشان بدهند که من هم فرد جذاب و توانمندی هستم و می‌توانم مورد علاقه واقع شوم و دوست یا دوستانی داشته باشم.

محیط و فضاهای پر خطر

محیط و فضاهای پر خطر، شامل دو دسته می‌شود. یکی محیط خانواده که زمینه را برای گرایش مخاطره آمیز فرد و نیز برای خشونت علیه آنها، از جمله زنان و دختران جوان فراهم می‌کند، که خانواده‌های بد سرپرست از جمله این محیط‌ها هستند، دیگری فضاهای بی‌دفاع در محیط پیرامون خانه و در سطح شهر که می‌توانند زمینه رفتار پر خطر و نیز خشونت علیه بانوان را فراهم آورند.

فشارهای جمعیتی

این فشارها، از قبیل فقر، فرو پاشی خانواده، طلاق، تاخیر در ازدواج، بلوغ زودرس فقدان شغل، گسترش

گرایش‌های پر خطر

گرایش‌های تفریحی و فراغتی از قبیل مصرف قلیان و دخانیات، شرکت در جشن‌های محفلی و مصرف داروهای روان گردان می‌تواند پیش زمینه‌ای باشد که موجب آسیب‌های اجتماعی زنان شود.

عضویت در خرده فرهنگ‌های بزهکار

خرده فرهنگ‌های بزهکار که خود را اغلب در پوشش پرسه‌زنی‌های فراغتی نشان می‌دهند می‌توانند زمینه مهمی برای آسیب‌های اجتماعی زنان باشند.

متغیرها و پیش زمینه‌های جسمی

ممکن است برخی از زنان نیز تحت فشار متغیرها و اختلال‌های جسمی دچار آسیب اجتماعی شوند که این متغیرها یا تحت فشار متغیرهای روانی و اجتماعی و یا به طور مستقل از آنها زمینه آسیب دیدگی را فراهم آورند که در این زمینه بحث خواهد شد.

ظرفیت‌ها، خدمات و زیر ساخت‌های مدیریت

زنان آسیب‌دیده

۱- سازمان بهزیستی

- خدمات تلفنی ۱۴۸

- خدمات اورژانس اجتماعی

- خانه سلامت دختران

- مراکز بازپروری زنان آسیب دیده اجتماعی

- اسکان موقت زنان

- نگهداری از کودکان خیابانی (از جمله دختران ۷ تا

۱۲ سال)

- مراکز گذری ترک اعتیاد و کاهش آسیب

- ارائه خدمات به کودکان بی‌سرپرست (از جمله

دختران)

۲- شهرداری تهران

تجرد و مسائلی از این قبیل، می‌تواند زمینه گرایش به آسیب‌های اجتماعی را از جمله برای زنان و دختران جوان فراهم نماید.

فشار رسانه‌ها و صنایع فرهنگی

رسانه‌ها و صنایع فرهنگی، که خود رادر قالب سریال‌های تلویزیونی، قهرمان‌سازی‌های رسانه‌ای، ارائه انواع مد و الگوهای فراغتی و نیز چگونگی مصرف کالاهای فرهنگی نشان می‌دهند، موجب فشار به زنان و دختران جوان برای گرایش به رفتارهای پر خطر و در نتیجه آسیب‌های اجتماعی می‌شوند.

یادگیری اجتماعی

بخش مهمی از آسیب‌های اجتماعی در نتیجه یادگیری اجتماعی رخ می‌دهد. به عنوان مثال زنان ممکن است گرایش‌های مخاطره‌آمیز را از محیط پیرامون خود، از قبیل مدرسه، خانواده و خویشاوند بیاموزند.

اختلال‌های خانوادگی

فشارهایی چون فقر خانواده، بد سرپرستی و تک سرپرستی، خشونت‌های خانگی و اختلال‌های مشابه می‌تواند بانوان را برای گرایش‌های پر خطری چون فرار از منزل و یا اقدام به خودکشی تحت فشار قرار دهد.

فشارهای روانی

اختلال‌هایی چون اضطراب، افسردگی و پائین بودن عزت نفس و اعتماد به خود در بین زنان و دختران می‌تواند زمینه بسیاری از گرایش‌های مخاطره آمیز و در نتیجه تصمیم‌های نادرست و رفتارهای پر خطر را برای آنها فراهم نماید.

- مراکز مداخله در بحران شوش (ویژه زنان آسیب دیده)
- مراکز جامع خدمات اجتماعی
- سامان سرا (مراکز نگهداری مددجویان) اسلامشهر
- سامان سرا (مراکز نگهداری مددجویان) لویزان
- سامان سرا (مراکز نگهداری مددجویان) خاوران
- مرکز تمرکز اعتیاد بانوان چنگر
- گرمخانه خاوران
- گرمخانه بهمن
-

راهبردهای مدیریت زنان آسیب دیده

زیرساخت ها و خدمات

بررسی شواهد، الگوها و تجارب تطبیقی نشان می دهد که برای مدیریت آسیب دیدگان اجتماعی، از جمله زنان آسیب دیده، چند زیرساخت و خدمت طراحی و فعالیت می نمایند:

الف - خدمات

- نظام مراقبت های اجتماعی
- نظام مددکاری اجتماعی

ب - زیرساخت ها

- * مراکز نگهداری
- * مراکز گذری کاهش آسیب
- * گرمخانه ها یا مراکز توزیع غذای گرم و نوشیدنی
- * اورژانس های اجتماعی
- * پناهگاه های موقت (شلتر)
- * خطوط کمک شبانه روزی

چرخه و مراحل مدیریت زنان آسیب دیده

۱-شناسایی و غربالگری

اولین و مهمترین گام این است که جامعه (به معنای سیاست ها و نهادهای اجتماعی مرتبط در این زمینه) قادر باشد با ابزارها و راه حل های استاندارد و شناخته شده به طور مستمر و منظم، افراد آسیب دیده اجتماعی

را شناسایی و غربال نماید.

۲- دیده بانی و اورژانس اجتماعی

قدم بعدی این است که زیرساخت ها و خدماتی برای دیده بانی و اورژانس در نظر گرفته شود. به عنوان مثال، در زمانی که زنان در معرض خطر خشونت هستند بتوانند با اورژانس ها و خطوط کمک تماس گرفته و درخواست کمک نمایند، یا جامعه بتواند با دیده بانی دقیق به موقع وارد عمل شود.

۳- خدمات کاهش زیان

این مرحله، نوعی کمک سرپایی برای کاهش زیان افراد آسیب دیده است. به عنوان مثال، ارائه یک غذای گرم، توزیع شربت متادون و سرنگ، برخی از این خدمات هستند.

۴- جداسازی

در این مرحله، افراد آسیب دیده از محیط خطر، مانند خانواده بدسرپرست و یا از محیط های پر خطر دور و جدا می شوند که این جداسازی تا زمان اطمینان از مناسب شدن محیط می تواند ادامه پیدا کند.

۵- درمان و نگهداری

در این مرحله، زنان آسیب دیده مورد درمان قرار می گیرند. به عنوان مثال، زنانی که تحت خشونت و آزار قرار گرفتند، در این مرحله مورد معاینه و خدمات درمانی قرار می گیرند. به عنوان مثال ارائه خدمات موقت برای زنان پر خطر هم باشد. به عنوان مثال، ارائه سرنگ و یا شربت متادون برای زنان معتاد از این قبیل است.

۶- مشاوره

در این مرحله خدمات مشاوره ای به زنان آسیب دیده ارائه می شود که بسته به نوع آسیب دیدگی می تواند متفاوت باشد.

۷- مددکاری اجتماعی

خدمات مشاوره ای با خدمات مددکاری اجتماعی، شامل

در این مرحله، که از جمله مراحل مهم است، کوشش می‌شود تا زمینه بازگشت اجتماعی فرد و ادغام وی در خانواده و جامعه فراهم شود.

۱۰- مراقبت

سرانجام این مرحله شامل مراقبت از فرد برای محافظت از او و اطمینان از سلامت اوست تا در صورت لزوم، خدمات مورد نیاز به او ارائه شود.

خدمات ارائه خدمات حمایتی و کمک‌های اجتماعی تکمیل می‌شود و در واقع بدون آن ناقص به نظر می‌رسد.

۸- آموزش و توانمندسازی

در این مرحله، به زنان آسیب دیده آموزش‌هایی از قبیل آموزش مهارت‌های زندگی و نیز حرفه آموزی ارائه می‌شود.

۹- باز توانی اجتماعی

ماتریس اقدامات

ردیف	نوع آسیب دیده اجتماعی	نوع اقدام	نوع مراکز مداخله‌ای
۱	متکدیان	توانمند سازی، مددکاری اجتماعی	مراکز نگهداری، گرمخانه‌ها
۲	زنان و دختران فراری	مددکاری اجتماعی، توانمندسازی، باز توانی	مراکز نگهداری
۳	روسپیان	خدمات کاهش زیان، مددکاری اجتماعی باز توانی	مراکز گذری، مراکز نگهداری
۴	معتادان	خدمات کاهش زیان، درمان، باز توانی	مراکز گذری، مراکز نگهداری
۵	کارگران جنسی	خدمات کاهش زیان، مددکاری اجتماعی باز توانی	مراکز گذری، مراکز نگهداری
۶	زنان آزار دیده و تحت خشونت (خشونت‌های خانگی و خیابانی)	کاهش خدمات زیان، جداسازی، باز توانی	مراکز نگهداری
۷	زنان مبتلا به هپاتیت و ایدز	خدمات کاهش زیان، مددکاری اجتماعی باز توانی	مراکز گذری، مراکز نگهداری
۸	زنان دارای اختلالات جنسی (همجنسگراها، دو جنسه‌ها)	خدمات کاهش زیان، درمان، باز توانی	مراکز گذری، مراکز نگهداری
۹	زنان مجرم	مددکاری اجتماعی توانمندسازی، باز توانی	مراکز نگهداری، مراکز باز پروری
۱۰	زنانی که خودکشی کرده‌اند.	مشاوره، مددکاری اجتماعی، باز توانی	مراکز نگهداری، مراکز باز توانی
۱۱	بی‌خانمان‌ها	مددکاری اجتماعی، توانمندسازی	مراکز نگهداری، گرمخانه‌ها
۱۲	قربانیان تجاوز	جداسازی، مددکاری اجتماعی، باز توانی	مراکز نگهداری، مراکز باز توانی





جوانان و آینده مدیریت شهری



پیشینه و مقدمه

مقایسه‌ای اجمالی در میان آمارهای ارائه شده از آغاز انقلاب اسلامی تا کنون، نشان می‌دهد جمعیت جوان همواره، جمعیت قابل توجهی را به خود اختصاص داده است و برنامه‌ریزان و مدیران همواره در جهت اعتلای هر چه بیشتر این گروه سنی که ۱۵ سال تا ۲۹ اهتمام ویژه‌ای داشته‌اند و در تمام اسناد توسعه ملی به موضوع جوانان اشاره گردیده است که خود دلالت از اهمیت موضوع دارد. دست اندکاران برنامه‌ریزی اسناد توسعه ملی و اسناد چشم انداز بیست ساله همواره در خلال مهمترین برنامه‌های کلان نیم نگاهی به موضوعات مربوط به جوانان نیز داشته‌اند. موضوع جوانان و نیازهای این نسل همواره یکی از بندهای موضوعی بوده و خواهد بود. سند پنجم توسعه ملی به صراحت پیرامون مسائل و معضلات نسل جوان بدین شرح است و موارد تعیین شد را چنین بیان می‌نماید: "تقویت هویت ملی جوانان متناسب با آرمان‌های انقلاب اسلامی، فراهم کردن محیط رشد فکری و علمی و تلاش در جهت رفع دغدغه‌های شغلی، ازدواج، مسکن و آسیب‌های اجتماعی آنان، توجه به مقتضیات دوره جوانی و نیازها و توانایی‌های آنان". توجه به برنامه‌ها عملکردها در این حوزه می‌تواند جهت داشتن برنامه‌ای مدون‌تر و به دور از تکرار اشتباهات گذشته مفید و موثر واقع گردد. با تغییر سبک زندگی روستایی به شهری به طبع جمعیت شهرنشینی طی سال‌های متمادی دستخوش تغییرات جمعیتی و مکانی زیاده گردیده است که نگاه اجمالی به کم کیف این برنامه‌ریزی‌ها در طی مقایسه سند پنجم توسعه و طرح توسعه پنج ساله دوم شهرداری تهران می‌تواند مواردی که در این حوزه مورد بی‌توجهی و یا کم توجهی قرار گرفته است را بیشتر نمایان نماید، طی ابلاغ سند توسعه ملی نیازهای جوانان و مقتضیات این رده سنی

بایستی مورد توجه قرار گیرد اما با نگاه اجمالی همانطور که در ادامه بدان اشاره خواهد شد، در می‌یابیم نیازهای هویت فردی جوانان و نیاز به مشارکت اجتماعی که تضمین‌کننده امنیت روانی و اجتماعی و دست مایه اصلی هر نوع سرمایه‌گذاری مادی و معنوی می‌باشد در این برنامه‌ریزی‌ها نادیده انگاشته شده است و فعالیت در حوزه مورد نظر در برنامه‌های زیربنایی شهر تهران بایستی در نظر گرفته شود، دو مورد تفاوت در مقایسه برنامه توسعه و برنامه شهرداری تهران دیده می‌شود؛ یک نیازهای جوانان در ذیل گسترش زمین‌های ورزشی برنامه‌ریزی شده است، در حالی که می‌تواند در کاهش بزه‌های محلی تاثیرگذار باشد می‌توانست با همکاری سازمان‌ها و نهادها دولتی که متولی این زمینه هستند بار هزینه‌ای شهرداری را کاهش داده و در زمینه‌هایی که اولویت و ذیل برنامه هستند حرکت نماید.

درآمدی بر مباحث جوانان در شهر تهران

افزایش مشارکت اجتماعی و همیاری در تمامی سطوح، ملی و منطقه‌ای از جمله مواردی است که ضمن افزایش همیاری در بین عموم اجتماع می‌تواند بسیاری از مشکلات اجتماعی را به خودی خود کاهش دهد که در برنامه‌های شهرداری تهران ضمن ارائه چنین مواردی عملاً نتیجه مطلوب به دست نیامده است و شورایاری‌ها به مثابه پارلمان محلی که بایستی این مهم را به ثمر می‌رساند نتوانستند نتیجه مطلوب را بدست آورده و با وجود ابزار و امکانات از سطح انتظارات به دلیل رویکرد سازمان محور بودن نه مردم محور نتوانستند انتظارات پیش رو را مهیا کرده مشارکت و حس تعلق را گسترش دهند.

اشتغال جوانان، مسکن، ازدواج و تقویت اعتماد به نفس جوانان از طریق افزایش مشارکت‌های اجتماعی

از مباحث مهم و حیاتی در موضوع جوانان در شهر است که در ادامه به تفصیل بررسی شده است.

جوانان و شهرنشینی

جمعیت جوان کشور گرچه در طول سال‌های اخیر همواره دچار نوسان‌هایی بوده است، همواره سهم قابل توجهی را از جمعیت کل به خود اختصاص داده است که این پراکندگی در کل جامعه شهری از تقسیم‌بندی برابری برخوردار نمی‌باشد و برخی از کلانشهرها به نسبت سهم بیشتری را دارا می‌باشند. بررسی آماری میزان تراکم جمعیت جوان طی سال‌های ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۳ نشان می‌دهد جمعیت جوان استان‌ها به تفکیک شهری و روستایی، سهم، رتبه و میزان شهرنشینی استانی از این قرار است؛ استان تهران با ۱۶/۱ درصد بیشترین سهم از جمعیت کشور را دارا می‌باشد، و استان خراسان رضوی و اصفهان به ترتیب با ۸/۱ و ۴/۶ درصد در رتبه دوم و سوم قرار دارند.

بالاترین میزان شهرنشینی مربوط به استان‌های قم، تهران و البرز به ترتیب با ۹۵/۴، ۹۳/۲ و ۹۰/۹ درصد می‌باشد و کمترین میزان شهرنشینی مربوط به استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و گلستان و ۵۱/۱، ۵۱/۲ و ۵۲/۵ درصد می‌باشند. میزان شهرنشینی کل کشور برابر با ۷۲/۸ درصد است. (گزارش آماری جوانان کل کشور، وزارت ورزش و جوانان، معاونت ساماندهی امور جوانان مهرماه ۹۵)

کلان شهر تهران با جمعیت ساکن ۱۲۱۸۳۳۹۱ نفری، ۳۶۳۴۷۶۱ نفر از جمعیت جوان ثابت کشور را دارا می‌باشد، که برنامه‌ریزی و توجه دو چندان را از لحاظ رسیدگی و برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت و بلندمدت را می‌طلبد، تهران پایتخت و کلان شهری است که کوچکترین تغییرات در شکل و ظاهر و ماهیت شهرنشینی آن به سرعت به سایر شهرهای کشور

تسری می‌یابد و دیگر شهرها و استان‌های کشور را دگرگون می‌نماید، لذا هم از لحاظ سیاسی به عنوان پایتخت و هم از لحاظ فرهنگی و اجتماعی از میزان تاثیرگذاری بالایی نسبت به سایر کلان شهرهای کشور برخوردار بوده و برنامه‌ریزی دقیق‌تر و موشکافانه‌تری را طلب می‌کند. بررسی سیاست‌های کلی برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و تطبیق برنامه‌های ارائه شده شهرداری تهران، در این مدت این نتیجه را نشان می‌دهد که علارغم تاکیدات مکرر سیاست‌های کلی و ابلاغ این سند، در اجرائیات به مفاهیم مورد تأکید و هدف گذاری‌های مشخص شده و مختص رده سنی جوانان از کمترین میزان تطبیق برخوردار است و به مفاهیم جوانان صرفاً در حوزه ورزش با هدف کاهش آسیب‌های اجتماعی پرداخته شده است که با اینکه در جای خود مورد بررسی قرار می‌گیرد و اثرات مثبت خواهد داشت اما هدف طراحان سند توسعه ملی را در این حوزه تأمین نکرده و در ایجاد حس خود باوری و اعتماد به نفس با رویکرد به آرمان‌های انقلابی تا حد زیادی تخطی از برنامه در این حوزه مشاهده می‌شود. جوانان نسل آینده هستند و بی‌توجهی در این حوزه می‌تواند اثرات جبران‌ناپذیری را در آینده کلانشهری به ویژگی‌های تهران داشته باشد، متأسفانه دست اندکاران برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی که با موضوعات جوانان را به دلیل هزینه و زمان بر بودن با اینکه در برنامه‌های بالا دستی تعریف شده است را مورد توجه قرار نمی‌دهند و انجام پروژه‌های کوتاه مدت و زود بازده را سرلوحه انجام امور قرار داده‌اند، که در عین جذاب بودن سرمایه‌های بالقوه یک نسل را به مخاطره انداخته و در روند پیشرفت و آینده‌سازی یک نسل مشکلات جبران‌ناپذیری را ایجاد نماید.

"تقویت هویت ملی جوانان متناسب با آرمان‌های انقلاب اسلامی، فراهم کردن محیط رشد فکری و

علمی و تلاش در جهت رفع دغدغه‌های شغلی، ازدواج، مسکن و آسیب‌های اجتماعی آنان، توجه به مقتضیات دوره جوانی و نیازها و توانایی‌های آنان" (بند ۱۳، امور اجتماعی). سند ابلاغ شده برنامه توسعه پنجم.

از مقایسه برنامه‌های ارائه شده شهرداری به نظر می‌آید نوع نگاه برنامه‌ریزان به مشکلات نسلی صرفاً در جهت رفع اوقات فراغت طرح ریزی شده است در حالی که نسل جوان، نسلی است که علاقه به کاوش و تجربه دارد و برای تحقق بخشیدن به برنامه‌های آتی خود نیاز به خود باورری دارد که این خود باوری ذیل مشارکت و احساس مفید بودن است که به فرد این توانایی را می‌دهد که در سدد یافتن راه حل مشکلات روزمره خود فائق آید و قدرت مقابله با سختی‌های زندگی را در خود ایجاد نماید، بررسی‌های انجام شده در خصوص برنامه‌هایی که شهرداری‌های ناحیه‌ها برگزار می‌نمایند از جمله برنامه‌های ورزشی و کلاس‌های آموزشی ضمن مفید بودن در تقویت احساس خودباوری جوانان مفید نبوده است، گرچه برگزاری برنامه‌های هیئت‌های مذهبی به دلیل برخورداری از ماهیت جمعی تا حدودی این نوع کاستی را جبران نموده است اما کافی نبوده بخصوص از این جهت که این نوع مشارکت به دلیل ماهیت وجودی کوتاه‌مدت بودن نمی‌تواند اثرات بلندمدتی داشته باشد. هویت جمعی را تقویت نماید، حضور در جمع به افراد احساس امنیت و اعتماد به نفس می‌دهد و با گسترش برنامه‌های جمعی حس اعتماد متقابل و امنیت روانی جامعه بالا می‌رود و قدرت حل مشکلات نیز در پی آن تقویت می‌شود.

اشتغال

یکی از نیازهای اساسی جمعیت جوان با توجه به رده سنی که آماده وارد شدن به بازار کار است تسهیل

روند اشتغال است که زمینه‌ساز تشکیل خانواده، افزایش اعتماد به نفس و تامین آینده مورد علاقه برای جوانان را در پی دارد، دولت‌های متمدنی همواره با این مورد به عنوان یکی از ارکان اصلی برنامه‌های توسعه‌ای نگرسته‌اند و جزو لاینفک برنامه‌ریزی‌های کلان بوده و همواره به موازات نرخ تورم یکی از شاخص‌های تعیین کننده به شمار می‌آید، اما گاهی نگاه به اشتغال با اهداف اولیه آن متفاوت می‌گردد و نتایج مورد نظر را ضمن دارا بودن شرایط منطقی تامین نمی‌کند به عنوان مثال در خصوص اشتغال جوانان، طبق تعریف شورای عالی جوانان، جوان از سن ۱۵ الی ۲۹ سال محسوب می‌گردد. ولی نتایج بررسی‌های برنامه‌ریزی‌های انجام شده در طرح توسعه پنج ساله دوم شهرداری نشان می‌دهد، بیشتر جامعه هدف برنامه‌ریزان به پوشش زنان بی‌سرپرست، یا بد سرپرست می‌پردازد که با اینکه می‌تواند در کاهش آسیب‌های اجتماعی مفیدی و موثر باشد، اما اهداف مورد نظر را پوشش نداده و به راه‌اندازی برنامه‌های پوششی خانوار مربوط می‌گردد. نسل جوان امروز با معضلات افسردگی و سرخودگی روبرو است که با فرض برطرف شدن این موضوع در سالهای آینده می‌تواند روحیه یاس و ناامیدی را تا مدت‌های متمادی با خود همراه داشته باشد و انرژی و نشاطی را که می‌توانست در راه تعالی اجتماعی صرف نماید را در بهترین حالت سرکوب می‌نماید، متأسفانه از نیمه دهه هشتاد تا اوایل دهه نود به دلیل رشد فزاینده فضاهای شهری و به موازات آن محیط‌های شهری کلان، بر خلاف تصویری که می‌رفت شهرهای بزرگ می‌توانند محیط مناسبی را جهت کسب کارهای نو ایجاد نمایند، به دلیل پیش بینی نشدن موارد مورد نیاز صرفاً به کلونی‌های بزرگ جمعیتی بدل شده‌اند که نیازهای اولیه ساکنان آن را برآورده نمی‌نمایند و می‌تواند با ادامه این روند اثرات جبران‌ناپذیری در

آینده‌ای نزدیک به بار آورد، جوانان یک چهارم کل جمعیت این کلانشهر به شمار می‌آیند که می‌توان گفت در تمام این سالها برنامه مدون و مختص به آنان اختصاص داده نشده است، این موضوع شاید در وهله اول پیش پا افتاده به نظر آید اما در ایجاد حس اعتماد به نفس و خود باوری برای تحقق بخشیدن خلاقیت‌های فردی نقش بسیار مهمی دارد، همانطور که پیش‌تر اشاره شد، نه تنها برنامه‌ای اختصاصی در نظر برنامه‌ریزان شهری لحاظ نشده است بلکه با افزایش مهاجرت به تهران و افزایش شهرک‌های حاشیه‌ای، افزایش تراکم جمعیت، و سرعت تغییرات محیطی تقسیم‌بندی برنامه‌ریزی‌ها بر اساس رده سنی نادیده انگاشته شده است، دراین میان با توجه به جمعیت جوان کشور که یکی از بزرگترین این جمعیت‌ها در کلان شهر تهران جای گرفته است تسهیل روند اشتغال با تمرکز بر رده سنی بیشتر احساس می‌گردد.

محیط‌های شهری زیادی که به یک رده سنی خاص و نیازهای روزمره آنان اختصاص داشته باشد وجود ندارد و به همین منوال نیز برنامه‌ریزان شهری تهران در سالهای اخیر نتوانسته انتظارات در این عرصه را برآورده نمایند، تسهیلات مورد نیاز در خصوص این مورد با توجه به جامعه آماری جوان نیازهای رده‌بندی سنی لحاظ نشده است، البته لازم به ذکر است گاهی برگزاری نمایشگاه‌های فصلی محلی در فرهنگستان‌ها و جشنواره‌ها به عنوان گزارش عملکرد در این عرصه مورد لحاظ قرار داده‌اند و برنامه‌ریزی به اصلاح در جهت موازی مشکلات پیش رفته است نه حل از میان بردن برداشتن موضوع مورد بحث.

تخلفاتی که اشتغال را با مشکل مواجه می‌نماید:

در زمینه ایجاد زمینه‌های تسهیل کارآفرینی در سطح شهر، چندین مورد تخلف دیده می‌شود و شهرداری‌ها

به موازات بازار کار، در عرصه‌های اقتصاد شهری ورود پیدا کرده‌اند که از این میان می‌توان به دریافت عوارض‌های غیر متعارف و سنگین شهرداری که مستقیماً بر حوزه‌های فضای کسب و کار اثر گذار هستند و به صورت سالانه رو به افزایش بوده و می‌تواند به تنهایی بر میزان اجاره بهای کسبه یا افرادی که تازه شروع به کار نموده‌اند نقش مستقیم داشته باشد. از جمله، جوازهای کسب و کار، عوارض تابلو، و هزینه‌هایی که به طور مستقیم و غیرمستقیم از فعالین اقتصادی و کسبه علاوه بر مالیات تعیین شده دریافت می‌گردد که در میزان هزینه کالا و خدمات مصرفی شهروندان به طور مستقیم اثر گذار است.

تصمیمات اتخاذ شده در حوزه فعالیت‌های اقتصادی، که بر خلاف قانون‌های بهبود محیط کسب و کار عمل شده و نه تنها بر افزایش هزینه‌های روزمره فعالین اقتصادی شهری تاثیر گذاشته است، بلکه به طور غیرمستقیم بر افزایش تورم در سطح شهر و به طبع آن به دلیل شرایط سیاسی و اجتماعی تهران، بر دیگر شهرهای نیز بر قیمت تمام شده کالاها تاثیرات افزایش قیمت را شاهد هستیم.

یکی از وظایف شهرداری‌ها طبق "ماده ۱۶ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار" به‌طور مستقیم ایجاد محل فروش هفتگی با کمترین قیمت جهت ارائه محصولات تولیدی محلی می‌باشد، تا از این طریق تمامی تولیدکنندگان محلی بتوانند اجناس و کالاهای خود را با کمترین هزینه در اختیار مشتریان قرار دهند و بازار فروش محلی، به مکانی برای تولیدکنندگان خرد تبدیل شود، موردی که در سالهای اخیر چندان مورد توجه قرار نگرفت و حتی ظهور پدیده دست فروشی نیز در پی کمبود چنین فضاهایی می‌توان تفسیر کرد. لازم به ذکر می‌باشد بهبود محیط کسب و کار یکی از الویت‌های برنامه پنجم توسعه در نظر گرفته شده بود که از آنجایی که هرگونه تغییر نگاه و

نرخ بیکاری کل در سال ۱۳۷۶ برابر ۱۳/۸ درصد بوده است که به ۱۱ درصد در سال ۱۳۹۴ رسیده است.

کمترین نرخ بیکاری کلیه سنین در سال ۱۳۹۲ با ۱۰/۴ درصد بوده است.

مقایسه روند بیکاری جوانان به تفکیک جنسیت نشان دهنده آن است که بیکاری زنان جوان همواره بالاتر از مردان جوان بوده است و در سال‌های اخیر این اختلاف بیشتر شده است.

کمترین اختلاف بیکاری مردان و زنان جوان در سالهای ۱۳۷۶ و ۱۳۷۸ بوده است.

بالاترین اختلاف بین بیکاری زنان و مردان جوان در سال ۱۳۹۴ بوده است.

توجه: قبل از سال ۱۳۸۵ شاغل به کسی اطلاق می‌شد که حداقل یک روز در هفته مشغول به کار بوده باشد ولی این تعریف در سال ۱۳۸۵ تغییر کرد و به کسی که یک ساعت در هفته مشغول کار بوده است شاغل گفته می‌شود.

بیکاری جوانان کشور همواره بالاتر از بیکاری کلیه سنین کشور بوده است ولی روند آنها تغییرات یکسانی نداشته‌اند. یعنی هر جا بیکاری جوانان افزایش داشته است، بیکاری کل هم افزایش فزاینده‌ای پیدا کرده و بالعکس.

تهران رتبه اول اشتغال را در کشور ندارد:

در سال ۱۳۹۳ بالاترین نرخ بیکاری را استان‌های کرمانشاه، چهارمحال و بختیاری و لرستان به ترتیب با ۱۵/۷، ۱۵ و ۱۴/۹ درصد و کمترین نرخ بیکاری را استان‌های کرمان، مرکزی و خراسان جنوبی به ترتیب با ۶/۹، ۷ و ۷/۶ داشته‌اند. در سال ۱۳۹۳ نرخ بیکاری کل کشور برابر ۱۰/۶ درصد بوده است.

اتخاذ تصمیمات در پایتخت می‌تواند بر کل کشور نتایج مشهودی داشته باشد، شهردار تهران نیز به عنوان یکی از اعضای "شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی" در کنار دیگر نمایندگان قوای سه گانه ذیل برنامه توسعه قرار دارد. که خود نمایانگر میزان اثرگذاری تصمیمات مدیریت شهری بر اقتصاد و محیط‌های کسب و کار می‌باشد.

ماده ۱۶- شهرداری‌ها موظفند به منظور بالابردن امکان دسترسی تولیدکنندگان کوچک و متوسط ایرانی به بازار مصرف و ایجاد امنیت برای فروشندگان کم سرمایه با استفاده از زمین‌های متعلق به خود و یا وزارت راه و شهرسازی، مکان‌های مناسبی برای عرضه کالاهای تولید داخل آماده نمایند و بر مبنای قیمت تمام شده به صورت روزانه، هفتگی و ماهانه به متقاضیان عرضه کالاهای ایرانی اجازه دهند.

آیین‌نامه اجرائی این ماده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور و نمایندگان شورای عالی استان‌ها و شورای اصناف کشور تهیه می‌شود و پس از تصویب هیأت وزیران به شهرداری‌های سراسر کشور ابلاغ می‌گردد.

آمارهای اشتغال و تصور کاذب شغل در تهران:

نگاهی اجمالی به آمارهای ارائه شده جوانان در سطح کشور از سالهای ۱۳۷۵-۱۳۹۵ نشان می‌دهد کمترین نرخ بیکاری جوانان در سال ۱۳۷۵ با ۱۳/۷ درصد بوده است و بالاترین نرخ بیکاری در سال ۱۳۸۰ با ۲۷/۶ درصد بوده است.

نرخ بیکاری جوانان در سال ۱۳۹۴ به ۲۳/۳ درصد رسیده است.

کمترین نرخ بیکاری کل جوانان در سال ۱۳۹۲ با ۲۱/۲ درصد بوده است.

در سال ۱۳۹۴ بالاترین نرخ بیکاری را استان‌های کهگیلویه و بویراحمد، کرمانشاه و چهارمحال و بختیاری به ترتیب با ۱۷/۷، ۱۷/۶ و ۱۶/۴ درصد و کمترین نرخ بیکاری استان‌های آذربایجان شرقی، کرمان، و مرکزی به ترتیب با ۷/۳، ۷/۷، ۷/۹ درصد بوده است. در سال ۱۳۹۴ نرخ بیکاری کل کشور برابر ۱۱ درصد بوده است.

استان تهران در بین استان‌های کل کشور در سال ۱۳۹۳، با ۸/۳ درصد رتبه ۲۵ استان کشور را دارا می‌باشد. و در سال ۱۳۹۴ با ادامه روند کاهش نرخ بیکاری با ۸/۱ درصد رتبه ۲۸ ام در کل کشور را به خود اختصاص می‌دهد.

بسیاری تصور می‌کنند زمینه اشتغال در تهران بالاست میزان نرخ بیکاری اندکی دارد اما در واقعیت این چنین نیست. همانطور که بررسی آمار به دست آمده در سال‌های منتهی به ۱۳۹۳ نشان می‌دهد تهران به طور متوسط از سه استان کشور در زمینه اشتغال آمار کمتری را به خود اختصاص می‌دهد، در حالی که تصور عامه مردم از زندگی و اشتغال در تهران با واقعیت همخوانی ندارد و سرعت تغییرات و نزدیکی به مراکز اصلی سیاست این تصور را در بلندمدت در اذهان ایجاد نموده است، در حالی که اشتغال‌ها به طور عموم پایدار نبوده، بلکه بسیاری از شغل‌ها کاذب و موقت است. اشتغال ناقص در استان تهران به نسبت سهم جمعیت دارای اشتغال تعریف می‌شود، که کمترین مقدار اشتغال ناقص در استان تهران ۰۲/۱ درصد است و حداکثر اشتغال ناقص در استان تهران ۰۳/۵ است و این میزان زیاد قابل تأمل می‌باشد. اشتغالی مورد تأیید است که مولد و پایدار باشد. از هر ۶ ایرانی یک نفر در استان تهران زندگی می‌کند به همین دلیل میزان بیکاری فراوان و همچنین اشتغال ناپایدار در این استان طبیعی است.

بیکاری پنهان در استان تهران یکی از مواردی است که اثرات بلند مدت آن را بر حوزه‌های اجتماعی، سلامت، اسکان و مدیریت منابع شهری مشاهده می‌کنیم. جمعیت بسیار زیادی در استان تهران شاغل هستند اما در اشتغال مولد نقشی ندارد که به این مورد بیکاری پنهان می‌گوییم. "مصاحبه بر گرفته از مدیرکل تعاون، کار و رفاه اجتماعی این استان تهران.

نگاهی اجمالی به میزان آمار بیکاری در تهران در مقایسه با سایر شهرستان‌ها این نتیجه را به دست می‌دهد که میزان بیکاری کلانشهر تهران در مقایسه با سایر شهرهای کشور از درصد بالاتری برخوردار است در حقیقت اشتغال‌های ناپایدار و فصلی در تهران بیش از کارهای دائم و پایدار وجود دارد که با صرف هزینه‌های اسکان بالا در این استان عملاً درآمد ثابت و بلند مدتی را برای قشر مهاجری که از هر شش ایرانی یک نفر در تهران زندگی می‌کنند را به ارمغان نمی‌آورد و در حقیقت، رویای داشتن زندگی مرفه و کار در پایتخت، رویایی واقعی نیست و کاهش سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و ساز در سالهای منتهی به ۹۴ و ۹۵، و افت سرمایه‌گذاری در زمینه ساختمان میزان بیکاری در مشاغل که بیشترین طیف مهاجر فصلی را در تهران به همراه داشت به ارمغان آورده است، این افراد به دلیل ترک محل زندگی اولیه شهری و کمبود امکانات شهری در محل زندگی اولیه خود و همچنین خو گرفتن به زندگی پر رفت و آمد کلانشهر تهران علاقه‌ای به بازگشت و خارج شدن از شهر تهران را ندارند. و علاوه بر افزایش روز افزون تعدادشان، عدم برنامه‌ریزی در این حوزه بسیار احساس می‌گردد، برنامه‌ریزان در این حوزه به دلیل کتمان خلاف تخطی از برنامه‌های طرح ریزی شده (برنامه پنجم توسعه)، سعی در گذشتن از کنار این موضوع داشته و به صورت اجمالی به موارد مطرح شده می‌پردازند، در حالی که با برنامه‌ریزی بلندمدت و

نواحی می‌افزاید.

ازدواج

بررسی‌های آماری نشان می‌دهد در استان تهران با دارا بودن بیشترین رده سنی جوانان جز استان‌هایی به شمار می‌آیند که کمترین میزان ازدواج در آنها ثبت شده است که معنی کاهش علاقه جوانان برای تشکیل خانواده است، برخی این موضوع را به دلیل مشکلات اقتصادی و نبود امکانات در این مورد ارزیابی می‌کنند در حالی که مشکلات بسیاری می‌تواند علت این پدیده اجتماعی باشد.

شهرداری‌ها برای جلوگیری از این مورد برگزاری کلاسهای مشاوره و در برخی موارد نیز اعطا وام‌های ازدواج را سرلوحه برنامه‌های خود قرار داده‌اند که می‌تواند مفید باشد اما کافی و مفید نخواهد بود،

نسبت طلاق به ازدواج در کل کشور برابر ۲۳/۹ درصد بوده است یعنی به ازای هر ۱۰۰ ازدواج حدود ۲۴ طلاق در کشور واقع شده است. این مورد و آمار کمبود ازدواج نشان می‌دهد بسیاری از جوانان یا ازدواج نمی‌کنند یا پس از ازدواج نمی‌توانند زندگی همراه با آرامشی مهیا نمایند، در کنار فاکتور اقتصادی بحثهای امنیت روانی و آرامش نیز بسیار مهم است که چیشنش و مبلمان شهری امروز ما این حس را به شهروندان نمی‌دهد و در تشدید ناهنجاری‌های اجتماعی در تاثیرگذار است و نیاز به این نوع نگاه در بین سیاستگذاران و برنامه‌ریزان پروژه‌های عمرانی به خوبی دیده می‌شود.

به نظر می‌رسد با بررسی‌های آماری صورت گرفته حتی در صورت تشکیل خانواده نسل جوان بخصوص نسلی که به سال‌های پایانی جوانی خود نزدیک می‌شود، علاقه‌ای به داشتن فرزند ندارد و به نوعی خودکشی نسلی در این حوزه در حال رخ دادن است،

میزان نیاز بازار کارهای خدماتی، صنعتی و رفاهی در طول سالها و برنامه‌ریزی و هوشمند سازی و تقویت زیربنای اطلاعاتی در این حوزه‌ها بسیاری از موارد قابل ساماندهی بوده و از افزایش بیکاران مهاجر در سطح شهر به میزان قابل توجهی جلوگیری می‌نماید.

متأسفانه دلیل دیگر افزایش بیکاری در تهران به دنبال جذب بی‌برنامه جمعیت در سالهای اخیر که با حذف کمربند سبز تهران که شریان تنفسی شهر نیز به شمار می‌آید شروع گردید، شهرک‌هایی که باید محل اسکان شهروندان تهرانی و در جهت کاهش قیمت سکونت در شهر تهران با تکیه بر قطار شهری تاسیس می‌گردید، در وهله اول محل سرمایه‌گذاری و در مرحله دوم به مناطق جذب مهاجرنشینان بیشتر در حاشیه شهر مبدل گردید. مناطقی که بعضاً از امکانات رفاهی، سلامتی مناسب برخوردار نبوده و محل اشتغال به جهت طراحی سکونت گاهی در خلال آنها در نظر گرفته نشده است. در سالهای منتهی به ۹۴ علاوه بر شهرک‌های مسکونی، شهرک‌های صنعتی مانند شهرک شمس‌آباد، در اطراف تهران مجوز داده شده است که ضمن تبدیل زمین‌های کشاورزی به زمین‌های صنعتی، جمعیتی را بدون طرح داشتن ورود جمعیت جدید در نظر گرفته است که کمبود آب بهداشتی (نبود فاضلاب شهری و تاسیسات زیربنایی مورد نیاز)، کمبود امکانات بهداشتی، آموزشی مورد نیاز رده سنی ۱۵ الی ۲۹ سال (تحصیلات تکمیلی و آموزش‌های فنی و حرفه‌ای) ۹ به دنبال داشته است. لازم به ذکر است نبود امکانات طرح‌ریزی شده بخصوص در رده‌های سنی جوانان در مناطق حاشیه‌ای تهران، علاوه بر افزایش بزه‌های مختلف، بیسوادی و بیکاری فصلی و پایداری را با خود به همراه داشته است و برنامه‌ریزان در مواردی به دلیل جلوگیری از افزایش جمعیت در این ناحیه‌ها از ارائه امکانات بیشتر خودداری می‌نمایند که خود بر میزان محرومیت این

نسل جوان نیازی نمی‌بیند که آینده خود را با نسل بعدی به اشتراک، از میان رفتن معابر و المانهای شهری چنان از سرعت فزاینده‌ای برخوردار است که این نسل حس تعلق خاطر به محله‌ای که در آن رشد و نمو یافته است را در حال از دست دادن است، حضور در محله‌هایی که فرد بیشترین زمان عمر خود را در آن سپری کرده است می‌تواند حس تعلق، امنیت و آرامش را افزایش دهد در حالی که با اتخاذ تصمیمات نسجیده‌ای در سالهای کنونی و قبل از آن بحث اعطا تراکم حافظه معنوی و فرهنگی شهر را با مخاطره‌ای جدی بنا نموده است، شهر جدید بر روی آثار معنوی شهرها ساخته می‌شود نه در کنار آنها این نوع نگاه در دراز مدت به مانند یک بمباران نسلی تمامی نقاط مشترک یک نسل با نسل دیگر را از میان می‌برد، و تا جایی پیش می‌رود که نسل نیازی به شریک شدن خود را با نسل آینده در گذشته‌اش را حس نمی‌کند و تنها از سر اجبار به زندگی ادامه می‌دهد که عدم تمایل به ازدواج و فرزند آوری از این دسته پیامدهایی است که می‌تواند زنگ هشدار تلقی شود.

در سال ۱۳۹۴ استان البرز با ۱۸۶۹۰ ازدواج و ۶۸۴۴ طلاق و نسبت طلاق به ازدواج ۳۶/۶ درصد رتبه اول را در بین استان‌های کشور دارا می‌باشد. استان تهران و گیلان به ترتیب با ۳۵/۱ و ۳۲/۹ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. استان سیستان و بلوچستان با ۲۲۲۴۰ ازدواج و ۱۶۶۰ طلاق و با میزان نسبت طلاق به ازدواج برابر ۷/۵ درصد دارای پایین‌ترین نسبت می‌باشند.

نسبت طلاق به ازدواج کل جوانان کشور در سال ۱۳۸۸ برابر ۹/۱ درصد بوده است که این میزان در سال ۱۳۹۴، انتهای برنامه توسعه پنجم به ۱۴/۲ درصد رسیده است و ۵/۱ درصد افزایش داشته است. در این میان بررسی جنسیتی تمایل مردان و زنان جوان نیز قابل توجه است، نسبت ازدواج جوانان مرد

۱۵-۲۹ ساله به تعداد ازدواج کل سنین مردان در سال ۱۳۸۸ برابر ۸۱/۵ درصد بوده است که این نسبت در سالهای انتهایی برنامه پنجم توسعه (۱۳۹۴) به ۷۲ درصد رسیده است که نشان می‌دهد نسبت مردانی که در سن جوانی ازدواج می‌کنند کاهش پیدا کرده است.

در همین منوال نیز نسبت تعداد ازدواج جوانان زن ۱۵-۲۹ ساله به تعداد ازدواج کل زنان در سال ۱۳۸۸ برابر ۸۶/۲ درصد بوده است که این نسبت در سال ۱۳۹۴ به ۷۸/۷ درصد رسیده است که نشان می‌دهد نسبت زنانی که در سن جوانی ازدواج می‌کنند کاهش پیدا کرده است.

نسبت تعداد ازدواج کل جوانان ۱۵-۲۹ ساله در سال ۱۳۸۸ برابر ۸۳/۹ درصد بوده است که این نسبت در سال ۱۳۹۴ به ۷۵/۳ درصد رسیده است که نشان می‌دهد نسبت جوانانی که در سن جوانی ازدواج می‌کنند کم شده است. (زیر نویس شود)

نسبت طلاق کل جوانان ۱۵-۲۹ ساله در سال ۱۳۸۸ برابر ۵۴ درصد بوده است که این نسبت در سال ۱۳۹۴ به ۴۵ درصد رسیده است که نشان می‌دهد نسبت جوانانی که در سن جوانی طلاق می‌گیرند کم شده است. البته این موضوع می‌تواند به دلیل افزایش سن ازدواج باشد.

استان‌های تهران، البرز و آذربایجان شرقی به ترتیب با ۶۷/۶، ۷۰ و ۷۲ درصد دارای کمترین نسبت ازدواج جوانان به کل سنین ازدواج می‌باشند.

راهکارهای پیشنهادی

محورهای برنامه ابلاغی توسعه ششم، اشتغال و رفاه جوانان را امری جدای از برنامه در نظر نگرفته است و پیشرفت و اشتغال، حق مسکن و دیگر موارد را به عنوان بخشی از حقوق اولویه جوانان به عنوان آینده‌سازان کشور نگاه دارد. اما در اینجا به دلیل

در دنیا می‌باشد، استفاده از تجارب بین‌المللی و برنامه‌های شهری مخصوص رده‌های سنی جوان با محوریت برنامه‌ای اقتصاد مقاومتی مورد توجه قرار گیرد.

- تامین مالی برنامه‌های ملی و محلی جهت اعتماد به نفس و کارآفرینی شهری.

- رایزنی با دستگاه‌های مرتبط با حوزه کارآفرینی جوانان و تسهیل روند و مشکلات این حوزه.

- سپرده‌گذاری مالی در بانکها و مراکز مالی وابسته به شهرداری در جهت اعطا وام کارآفرینی به جوانان.

- واگذاری و حمایت از طرح‌های نوین نسل جوان در زمینه تولید انرژی از زیاله و انرژی‌های نوین بر پایه ایده‌پردازی‌های جوانان و پژوهشگران.

- تدوین سند توسعه انسان محور بودن شهر تهران بر پایه حفظ هویت نسلی و تکیه بر آرمانهای انقلاب اسلامی.

امور فناوری اطلاعات و ارتباطات

- ایجاد زیر ساخت‌های لازم جهت استفاده هرچه بیشتر از فناوری‌های نوین ارتباطی که مورد اقبال نسل جوان می‌باشد، و در جهت رسیدن به رتبه برتر منطقه‌ای.

- اولویت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نوین بر پایه فضای مجازی و فناوری‌های نوین ارتباطی و ایده‌پردازی‌های جوانان در حل معضلات شهری.

امور اجتماعی

- جوانان به ذات روحیات آرمانگرایانه دارند لذا بایستی جه جلوگیری از سرخوردگی، برنامه‌های عدالت اجتماعی و مبارزه با فساد شفاف و به دور از هرگونه ملاحظه جه اطمینان خاطر آنان در دستور کارها قرار بگیرد و روحیه عدالت‌خواهی

رویکرد متفاوتی که در سالهای متمادی در شهر تهران شاهد بودیم و انسان محوری تا اندازه زیادی شاحصه اصلی مجریان شهری نبوده است، جهت ایفای حقوق شهروندی و توسعه محوری بر پایه نیازهای انسان محور بودن شهر تهران پیشنهاد می‌شود برنامه‌ای جداگانه در جهت توجه هرچه بیشتر به نیازهای نسل جوان که خواست امروزه نسلی آنان نیز می‌باشد در نظر گرفته شود.

پیشنهاد می‌شود برنامه‌های توسعه‌ای برنامه ششم بر مبنای اولویت بخشیدن به قشر جوان شهر طرح‌ریزی گردد تا ضمن بهره‌گیری از انگیزه جوانی آنان اعتماد به نفس و خودباوری در نسل آینده رشد و نمو بیشتری داشته باشد. برنامه‌های پیشنهادی با توجه به برنامه توسعه ششم به چند دسته تقسیم می‌شود:

امور اقتصادی، امور فناوری اطلاعات و ارتباطات، امور اجتماعی، امور فرهنگی، امور علم فناوری و نوآوری

امور اقتصادی

- بهبود شرایط کسب و کار و قرار دادن تسهیلات و تخفیف در جهت علاقه‌مندی بیشتر جوانان.

- تلاش در جهت بهبود شرایط کسب در تهران که با توجه به دریافت عوارض متعدد از سوی شهرداری‌های مناطق بدون در نظر گرفتن درآمد ماهانه شرایط را برای کسبه سخت می‌نماید که بایستی عوارضی که از کسبه بخصوص جوانان دریافت می‌شود بازنگری صورت گیرد.

- با محور قرار گرفتن پروژه‌های شهری بر اساس مشارکت، بار درآمدی شهر از محل پرداخت‌های مردمی کم می‌گردد که با این حساب می‌توان تسهیلات مالی بیشتری برای جوانان در نظر گرفت.

- شهر تهران تفاهم نامه و خواهر خوانده چندین شهر

بازمانده از شهدا.
- توجه به اثرات فرهنگی و اجتماعی تکمیل پروژه‌های منطقه‌ای با هدف حفظ خویت فرهنگی منطقه‌ای محلات.

امور علم و فناوری و نوآوری

توسعه و بازآفرینی و تجهیز پارک‌های علم و فناوری و همکاری درجه هرچه بهره‌مندتر کردن این پارک‌ها جهت بهره‌وری هرچه بیشتر در زمینه‌ای علم فناوری با هدف رده سنی جوانان.

- ایجاد تسهیلات در جهت دریافت مجوزهای شرکت‌های دانش بنیان (رویکرد جوان محوری)، در اختیار قرار دادن تسهیلات ویژه جهت ایجاد شرکت‌های دانش بنیان در این حوزه.

- تمهیدات ویژه در جهت کاربردی‌تر نمودن دانشگاه‌های شهرداری و انتقال تجربیات در حوزه‌های مختلف به نسل جوان.

نسل جوان مورد تقویت قرار گیرد تا ناهنجاری‌های اجتماعی به خودی خود از جامعه رخت بر بندد.

- به دلیل گسترش حاشیه نشینی در اطراف تهران و نبود امکانات آموزشی مناسب سطح سواد آموزشی در این مناطق گاه با افزایش روبرو بوده است و پیشنهاد می‌شود در این مورد برنامه‌های رفع محرومیت‌زدایی و قرار دادن اولویت آموزشی در این مناطق از گسترش فقر آموزشی جلوگیری شود.

- هویت بخشی نسل جوان و اختصاص مکان‌های شهری و طراحی‌های شهری و تفریحی متناسب با روحیات نسل جوان، و تفریحگاه‌های مورد نیاز این نسل.

امور فرهنگی

- تلاش در جهت حفظ میراث شهدا و هویت شهری که در دوران رشد و تبلور فکری شهدا که قالباً از جوانان نسل خود بودند و حفظ میراث فرهنگی



ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری



مقدمه

امروزه بیش از نیمی از جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کنند و به همین خاطر ایمن‌تر نمودن شهرها به یک چالش قدیمی ولی دست یافتنی تبدیل شده و با توجه به اهمیت ایمن‌سازی شهرها و سکونتگاه‌های انسانی یکی از بندهای آرمان‌های توسعه پایدار نیز به این موضوع اختصاص داده شده است.

در طول تاریخ، حوادث و رخدادها متعدد طبیعی و یا انسان‌ساز باعث بروز اختلال در زندگی شهری شده‌اند. تغییرات شدید آب و هوایی، بروز سیل و زمین‌لرزه وساری موارد اضطراری ناشی از مخاطرات به‌طور فزاینده‌ای بر زندگی و زیست ساکنان شهرها تاثیر گذاشته است. بر زندگی‌هایی پسان داده و حیات و رونق شهرهای زیادی را دستخوش تهدید کرده است.

تهران شهری است که از گذشته‌های دور به صورت تنگاتنگ با مخاطرات متعددی همچون زلزله، سیل رانش و فرونشست زمین، بیماری‌های واگیردار، آفات و مشکلات ناشی از آلودگی‌ها و ... را تجربه کرده است. ساکنان این شهر همیشه از نبود نگرش و دیدگاه برنامه‌ریزی در خصوص ایمنی شهری و رها شدن در این موقعیت‌های پرخطر رنج برده‌اند.

با توجه به موارد فوق چند سؤال اصلی باید مورد نظر و توجه مسئولان و دست‌اندرکاران قرار گیرد:

- آیا در شرایط فعلی شهر تهران توان تاب‌آوری و مواجهه با سوانح را دارد؟
 - چگونه می‌توان شهر، زیرساخت‌ها و ساکنان را در صورت بروز سوانح طبیعی و یا انسان‌ساز نجات داد؟
 - راهکار برون رفت از این مشکلات چیست؟
- با توجه به جایگاه حساس شهر تهران به عنوان پایتخت سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و

مدیریتی و بزرگترین محل تجمع ایرانیان، لازم است مدیریت شهری نسبت به برنامه‌ریزی و ایجاد شرایط و اقدامات آمادگی و پیشگیری و تقویت توان پاسخگویی در جهت کاهش مشکلات ایمنی و تقویت توان مدیریت شرایط اضطراری اهتمام لازم را معمول کند.

همچنین لازم است دولت نیز سیاست‌های خود را در این خصوص مشخص کنند و تعهد خود را به این امر نشان دهند. همچنین سازمان‌های غیردولتی، مردم نهاد و به صورت تاکیدی شهروندان را در این امر بایستی مشارکت نمایند.

یکی از مهمترین اسناد و قوانین مصوب در این خصوص سیاست‌های کلی نظام در حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری است که در سال ۱۳۸۴ توسط مقام معظم رهبری به دستگاه‌های مربوطه ابلاغ ولی متأسفانه تاکنون در این زمینه اقدامات موثر و مناسبی را شاهد نبوده‌ایم.

وجود سیاست‌های مشخص و نقشه راه شفاف به مدیریت شهری و شورای شهر این امکان را می‌دهد تا قدم‌های محکمی را در ساختن جامعه ایمن و تاب‌آور در برابر سوانح بردارند. آنچه در رویکرد مشارکت جو و شهروند محور بسیار مهم است توجه لازم و عملی به موضوع تاب‌آوری و کاهش خطرپذیری سوانح و مخاطرات انسان‌ساز و طبیعی است. لازم است در این موضوع به تجربیات موفق کشورهای دیگر نیز توجه کافی را با بومی‌سازی الگوهای موفق لحاظ و زیرساخت‌های شهری موجود اصلاح شود و در این مسیر تمام شهروندان نیز مشارکت لازم را نمایند.

برای این امر تک تک اعضای جامعه باید دخیل باشند. لازم به یادآوری است که این تنها یک حرکت بالا به پایین نیست بلکه یک حرکت پایین به بالا نیز هست.

کلان شهر تهران با جمعیت بیش از ۸ میلیون نفر و وسعت بیش از ۷۰۰ کیلومتر مربع، مرکز ثقل

فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به علت رشد سریع در دهه‌های گذشته با معادلات پیچیده شهری مواجه می‌باشد که این امر در کنار ویژگی‌های طبیعی همانند وجود بیش از ۲۰ گسل فعال و غیرفعال که از این میان با توجه به سابقه لرزه‌خیزی و توان لرزه‌زایی گسل‌هایی همانند پارچین (ایوانکی)، شمال البرز، مشاء، طالقان، شمال تهران، جنوب ری، کهریزک و گسل پیشوا (ورامین) حائز اهمیت است و مطابق برآوردهای انجام شده، وقوع زلزله در تهران خسارات شدیدی را بر جای خواهد گذارد. همچنین وجود بافت‌های فرسود، معابر غیر استاندارد، شبکه گسترده تأسیسات شهری، خطوط مترو، پل‌ها، تونل‌ها، خطوط و تأسیسات شریان‌های حیاتی توامان موجب گردیده تا علاوه بر فراهم آوردن زمینه بروز مخاطرات محتمل، کار امداد رسانی و کمک به حادثه‌دیدگان را در این کلان شهر بسیار دشوار سازد، از این رو علاوه بر اهتمام به اجرایی ساختن برنامه‌های تعریف شده در حوزه پیشگیری و کاهش خطرپذیری، توجه جدی به ایجاد آمادگی‌های لازم در راستای مقابله با بحران‌ها از طریق ساماندهی و به هم پیوسته کردن کلیه عناصر و عوامل ذی‌مدخل در امر مدیریت بحران، سازماندهی و آموزش نیروهای داوطلب در شبکه مدیریت بحران، ارتقای سطح آمادگی مردم، ذخیره‌سازی تجهیزات و اقلام امداد رسانی به آسیب‌دیدگان، اقلام ضروری و نیازهای اولیه زندگی خانوار جهت ارائه سریع و بهینه خدمات نجات و توزیع اقلام امدادی و مایحتاج عمومی به مردم در زمان بحران اجتناب‌ناپذیر است.

درآمدی بر ایمنی و شرایط اضطرار تهران

۱- سوانح و بلایا در ایران

حوادث غیرمترقبه و بلایای طبیعی مثل زلزله، طوفان، سیل و... روند توسعه کشورها را تحت تاثیر قرار داده و

به نابودی منابع انسانی و زیرساخت‌های اقتصادی و هزینه کردن منابع مالی می‌انجامد. کشور ایران یکی از نواحی حادثه خیز جهان به شمار می‌رود و همه ساله حوادث متعددی از جمله زلزله و سیل در گوشه و کنار آن به وقوع می‌پیوندد که با خسارات مالی و جانی زیادی همراه است. به طور مثال از سال ۱۳۰۰ هـ.ش. تاکنون حداقل ۱۲ زلزله با بزرگی ۷ ریشتر و بیشتر، بخش‌های مختلف ایران را لرزاندند است.

حوادث و سوانح از نظر تخصصی به دو دسته تقسیم‌بندی می‌شوند. طبیعی و انسان‌ساز. بلایای طبیعی مانند زلزله، سیل، خشکسالی، طوفان و... همواره موجب خسارات شدید مالی و جانی به جوامع بشری می‌شود. امروزه بروز بلایای طبیعی در کنار روند رو به رشد، گسترده‌ترین نگرانی در زندگی مردم تلقی می‌گردد. بر اساس متون تخصصی و محتوای علمی تهیه شده در موضوع مدیریت بلایا و طبق بررسی‌های کارشناسی صورت گرفته تاکنون در کشور ایران تعداد ۴۱ مورد از سوانح طبیعی و انسان ساز به وقوع پیوسته است و این موضوع لزوم توجه و برنامه‌ریزی در این خصوص را به مسئولین امر گوشزد می‌کند.

۲- ساختار مدیریت سوانح و بلایای طبیعی در ایران

در تمام کشورهای دنیا، مدیریت ملی بحران به طور معمول بر عهده حکومت است. در برخی کشورها مدیر بحران رئیس قوه مجریه است؛ ولی در اکثر آن‌ها مدیر بحران عضو قوه مجریه (به ویژه در سطح ریاست جمهوری و وزارت کشور) است. نمایندگان منطقه‌ای دولت (استاندار، فرماندار، بخشدار) زیر نظر وزیر کشور عمل می‌کنند. همچنین شهرداری‌ها و دهیاری‌ها (دولت‌های محلی) علیرغم استقلال نسبی خود، با وزارت کشور هماهنگی به عمل می‌آورند. مدیریت بحران در کشور ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست و در مسیر تحولی خود به‌طور متناوب تحت نظر

ریاست جمهوری، معاون اول رئیس جمهور، نخست وزیر، معاون اجرائی رئیس جمهور و وزیر کشور به مسؤولیت‌های خود عمل نموده است که در این مورد شرح بیشتری داده می‌شود.

بررسی سوابق تاریخی در خصوص مدیریت سوانح در کشور نشان می‌دهد که تا قبل از سال ۱۳۰۲ هیچ‌گونه تشکیلات و یا محلی برای فعالیت‌های سازمان یافته بخش‌های مدیریت سوانح در کشور وجود نداشته است و با تشکیل جمعیت امدادی شیر و خورشید سرخ ایران در این سال تحت نظارت دستگاه حکومتی وقت، در ایران نیز این ساختارها تشکیل و فعال گردید.

همان طور که در گزارش «مهم ترین قوانین و مصوبات قانونی مرتبط با مدیریت سوانح طبیعی و بحران بعد از پیروزی انقلاب اسلامی» اشاره شد از سال ۱۳۰۲ خورشیدی تاکنون و در طول سال‌های مختلف قوانین و ساختارهای متعددی برای موضوع فعالیت و مدیریت امور بلایای طبیعی در کشور تدوین و مسؤولیت‌های متعددی در بین دستگاه‌های حاکمیتی تعریف و تقسیم گردید. باتوجه به این موضوع که طبق اصل ۲۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، این موضوع امری حاکمیتی محسوب می‌شود، مشاهده می‌گردد که متولی و مسؤول اصلی در تمامی قوانین و ساختارها بخش‌های حاکمیتی و دولتی بوده و سایر بخش‌های غیردولتی اعم از انتفاعی و غیرانتفاعی و سازمان‌های بین‌المللی بر اساس توان و حوزه کاری و همچنین تخصص به صورت همکار و پشتیبان برای این سازمان‌ها تعریف و انتخاب شده‌اند. با توجه به تدوین، تصویب و ابلاغ طرح جامع امداد و نجات کشور در سال ۱۳۸۲ طبق ماده ۵ به منظور سیاست‌گذاری کلی، برنامه‌ریزی ملی و نظارت عالیه بر امر مدیریت بحران کشور ستاد حوادث و سوانح غیرمترقبه کشور تشکیل و در این طرح و طبق ماده ۹

به منظور ایجاد هماهنگی پشتیبانی، تصمیم‌سازی، پیگیری عملیات اجرایی ستاد و ایجاد واحدهای تخصصی و اداری وابسته، دبیرخانه ستاد در وزارت کشور تشکیل گردید. همچنین این ساختار در سطوح استانی و شهرستانی نیز تعریف و تشکیل گردید. طبق موارد ذکر شده در فصل چهارم، ماده ۲۹، کارگروه ملی و استانی آمادگی با همکاری سه گروه کارگروه به شرح زیر وظایف خود را برنامه‌ریزی و اجرایی می‌نماید:

۱. کارگروه‌های تخصصی عملیاتی: مرحله آمادگی امور تخصصی مدیریت بحران را انجام می‌دهند.
۲. کارگروه‌های تخصصی پیشگیری و مدیریت مخاطرات: برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی‌های لازم برای فعالیت‌های پیشگیری و مدیریت مخاطرات را انجام می‌دهد به بررسی مخاطرات عمده تهدید کننده کشور و ویژگی‌های آن‌ها می‌پردازند.
۳. کارگروه‌های تخصصی آموزش: به انجام برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی‌های لازم برای آموزش تخصصی و همگانی مدیریت بحران در ۴ مرحله آن و ارتقای سطح آمادگی جامعه در برابر بحرآن‌ها می‌پردازند.

۳- سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران

سرزمین ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی و زمین‌شناسی از جمله ده کشور سانحه‌خیز جهان به شمار می‌آید و همواره بر اثر بروز سوانحی چون سیل، زلزله، خشکسالی و غیره، خسارات جانی و مالی قابل توجهی به کشور وارد آمده است. از همین رو سال‌هاست که راه‌های کاهش اثرات سوانح طبیعی در کشور مورد توجه قرار گرفته است و تلاش می‌شود تا همگام با تجربه‌های جهانی در این حوزه، شاخص ایمنی و آمادگی در برابر سوانح طبیعی ارتقای یابد در این میان، برنامه‌ریزی برای پیشگیری و افزایش

آمادگی در برابر سوانح در شهر تهران به عنوان مرکز فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور از اهمیت زیادی برخوردار است.

در روز ۲۸ مهرماه سال ۱۳۷۸ در ششمین اجلاس کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی، به عنوان عالی‌ترین نهاد تصمیم‌ساز در این حوزه، مقرر شد که شهرداری تهران با مساعدت معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور و همچنین با بهره‌گیری از همکاری وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای ذیربط، طرح جامع مدیریت بحران شهر تهران بزرگ را تهیه و برای تصویب به کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی ارایه نماید. در ادامه این پیشنهاد، با پیگیری‌های حدوداً ۷ ساله، شورای اسلامی شهر تهران مجوز ایجاد سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران را با اساسنامه‌ای مشتمل بر ۲۴ ماده و ۱۸ تبصره (مصوب ۱۶۱، دومین دوره شورای اسلامی شهر تهران، ۱۳۸۴/۴/۲۸) صادر کرد.

۳-۱- اهداف سازمان پیشگیری و مدیریت بحران تهران

۱- افزایش سطح ایمنی و کاهش خطرپذیری شهر تهران، با انجام هماهنگی‌ها، بررسی‌ها، مطالعات، پژوهش‌ها، آموزش‌ها و اقدامات اجرایی ذیربط قبل از وقوع به منظور پیشگیری و آمادگی مقابله با بحران.

۲- انجام اقدامات و هماهنگی‌های لازم جهت افزایش کارایی سیستم مدیریت بحران شهر تهران و دستگاه‌های اجرایی ذیربط، هنگام وقوع بحران به منظور امداد رسانی و کاهش خسارات و تلفات جانی و مالی.

۳- انجام اقدامات و هماهنگی‌های لازم جهت افزایش کارایی سیستم مدیریت بحران شهر تهران و دستگاه‌های اجرایی ذیربط، بعد از وقوع بحران به منظور جلوگیری از خسارات و تلفات جانی و مالی.

۴- نظارت و مدیریت بر بازسازی بعد از بحران در چارچوب مقررات کشوری و کمک‌های دولتی و مردمی.

۲-۳- وظایف سازمان پیشگیری و مدیریت بحران تهران

۱-تهیه و تدوین مقررات، دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های مربوط به تقویت توان مدیریت بحران شهر تهران و پیگیری تا تصویب موارد فوق.

۲-تهیه و تدوین مقررات، دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های مربوط به ایمن‌سازی ساختمان‌ها، پل‌ها، تاسیسات و به‌طور کلی محیط شهری جهت کاهش آسیب‌دیدگی در زمان وقوع بحران و پیگیری تا تصویب موارد فوق.

۳-نظارت بر اجرای دقیق قوانین و مقررات و دستورالعمل‌های مصوب.

۴-ایجاد بانک اطلاعاتی مکانیزه و به روز از ساختمان‌ها، تاسیسات، پل‌ها، معابر، مراکز گاز، برق، آب و کلیه مراکز صنعتی، شیمیایی و غیرشیمیایی خطرناک و یا جا به جایی اینگونه موارد در سطح شهر و اعمال روش‌های کنترل، نظارت و بازرسی نسبت به پیمانکاران، مشاوران و کلیه افرادی که به هر طریقی خدمات فوق را در شهر تهران انجام می‌دهند.

۵-تهیه، تدوین و نظارت بر برنامه‌های پیشگیری و کاهش اثرات، آمادگی، مقابله و بازسازی.

۶-انجام مطالعات و پژوهش‌های مهندسی زلزله، زلزله‌شناسی مهندسی، زمین‌شناسی مهندسی و شهری، ژئوفیزیک مهندسی و مدیریت بحران در گستره تهران بزرگ.

۷-تداوم مطالعات مربوط به ریزپهنه‌بندی لرزه‌ای تهران بزرگ، برآورد خطر و تحلیل خطرپذیری زلزله و بهنگام ساختن آن‌ها به منظور دست یابی به بالاترین وضعیت آمادگی مقابله با رویدادهای احتمالی.

۸-مطالعه و برآورد آسیب‌پذیری سازه‌های مختلف و

ساماندهی شهروندان و پیش‌بینی و هماهنگی در ارائه خدمات اضطراری بلافاصله پس از وقوع بحران.

۳-۳- ظرفیت‌های فعلی سازمان

۱. فعالیت سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی در شهر تهران با بیش از ۸۰ سال سابقه.
۲. تشکیل و فعالیت سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران در سال‌های ابتدایی دهه ۸۰ خورشیدی.
۳. اقدامات صورت گرفته در سازمان‌های مسئول شهری در زمینه تشکیل گروه‌های داوطلب مردمی.
۴. فعالیت در سازمان‌های حاکمیتی و دولتی مسئول و متولی حوزه شرایط اضطراری شهر تهران
۵. تربیت و فعالیت تعداد زیاد دانش‌آموختگان موضوعات ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در کشور.
۶. برگزاری جلسات و همایش‌های متعدد ملی و بین‌المللی با موضوع ایمنی، مدیریت شرایط اضطراری و بحران در تهران.
۷. تشکیل واحدهای ستادی و عملیاتی متعدد در موضوع ایمنی و شرایط اضطرار و شرایط اضطراری در سازمان‌های مختلف مستقر در شهر تهران.
۸. انجام مطالعات عمومی و موضوعی مرتبط با موضوع ایمنی و شرایط اضطراری در شهر تهران توسط نهادهای مختلف عمومی، خصوصی و دولتی.

۳-۴- ظرفیت‌های قابل ارتقای سازمان

۱. ضعف در هماهنگی بین سازمان‌های مسئول، همکار و پشتیبان.
۲. ضعف در تبادل اطلاعات مابین افراد و مراکز مسئول، همکار و پشتیبان.
۳. تاخیر در تهیه مستندات قانونی و اجرایی و تصویب قانون مدیریت واحد شهری.
۴. ضعف در تهیه و پیاده‌سازی برنامه جامع مدیریت

ارائه مناسب‌ترین روش‌های بهسازی و تقویت آن‌ها.
۹- نظارت بر مطالعات چگونگی کارایی و استمرار در عملکرد شریان‌های حیاتی در هنگام و پس از رویداد بحران.

۱۰- هماهنگ نمودن برنامه‌های کاهش اثرات ناشی از بحران.

۱۱- مطالعه و بررسی مستمر در ارتباط با شناخت وضعیت موجود جامعه، راه‌های بهینه‌سازی و افزایش آمادگی و کاهش آسیب‌پذیری جامعه در برابر خطرات احتمالی.

۱۲- هماهنگی و نظارت بر آگاهی‌رسانی عمومی از طریق رسانه‌های گروهی در سطح شهر تهران برای آموزش و آماده نگه‌داشتن مردم برای مقابله با مواقع بروز بحران.

۱۳- هماهنگ نمودن سازمان‌های مسئول امور ۲۴ گانه با سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران.

۱۴- ایجاد ارتباط و همکاری همه جانبه با سازمان‌های داخلی و خارجی ذیصلاح در امور پیشگیری و مدیریت بحران.

۱۵- هماهنگی و نظارت در تدوین برنامه‌های آمادگی و عملیاتی توسط کمیته‌های تخصصی در برابر سوانح و بلایای طبیعی.

۱۶- نظارت در امور آموزش همگانی و تخصصی و همچنین هماهنگی و نظارت بر اجرای بهینه مانور با کیفیت بالا.

۱۷- هماهنگ نمودن و نظارت بر تعیین تقویم سالانه مانورهای مردمی و همچنین نظارت بر اجرای بهینه مانور با کیفیت بالا.

۱۸- هماهنگی در ارائه خدمات اضطراری بلافاصله پس از وقوع بحران.

۱۹- هماهنگی در بازگرداندن جامعه به حالت عادی و ارائه خدمات شهری مناسب پس از وقوع بحران.

۲۰- تهیه طرح جامع تخلیه مناطق شهر، جا به جایی و

کاهش خطرپذیری سوانح بر اساس چارچوب مدیریت پروژه در سازمان‌های مسؤول، همکار و پشتیبان.

۵. ناپایداری در برنامه‌ها و پروژه‌های مرتبط سازمان‌های مسؤول ایمنی و شرایط اضطراری شهر تهران.

۶. نبود دیدگاه مشترک و هماهنگ مدیریت در سطح کلان سازمان‌های متولی و همکار.

۷. اجرای اقدامات به صورت مشابه بدون توجه به تفاوت شرایط و بستر اجتماعی، فرهنگی در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران توسط سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران.

۸. اجرای اقدامات متناقض و ناهماهنگ در جلب و هدایت مشارکت مردمی شهروندان در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران توسط سازمان‌های مسؤول، همکار و پشتیبان.

۹. کمبود و ضعف دانش، تجربه و نگرش در بین مجریان طرح‌های مرتبط با توسعه طرح‌های مشارکت مردمی در سطح مناطق ۲۲ گانه شهر تهران

۱۰. ضعف در تولید، به کارگیری و توسعه فرآیندهای عملیاتی استاندارد و دستورالعمل‌های ستادی و عملیاتی

۱۱. مسؤولیت‌گریزی، عدم شفافیت و پاسخ‌گویی از سوی سازمان‌های متولی و مسؤول در قبال رخدادهای به وقوع پیوسته

۱۲. عدم تمایل سازمان‌های مسؤول، همکار و پشتیبان به مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد و بخش‌های علمی مستقل در موضوع ایمنی و شرایط اضطراری

۴- جایگاه ایمنی در اقتصاد شهری تهران

دلایل زیادی وجود دارد که مدیریت شهری، تاب‌آوری و افزایش ایمنی شهری را به عنوان بخش مهمی از دستور کار توسعه سیاسی و پایدار خود قرار دهند. برای مدیران شهری، کاهش خطرپذیری مخاطرات

می‌تواند فرصتی ماندگار باشد. توجه به ایمنی و محافظت از محیط زیست، شرایط اجتماعی و اقتصادی را بهبود می‌بخشد و جامعه‌ای ایمن‌تر و مرفه‌تر از قبل را به یادگار می‌گذارد. کاهش خطرپذیری مخاطرات سرمایه‌گذاری است؛ نه هزینه. سود کسب و کار را افزایش می‌دهد. باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که سرمایه‌گذاران با مشاهده ضریب ایمنی بالای شهر، با اشتیاق بیشتری سرمایه‌گذاری کنند. سازگاری با رخدادهای مختلف و کاهش خطرپذیری در یک شهر، این امکان را فراهم می‌آورد تا توسعه در میان حوادث به راه خود ادامه دهد و از طرفی زندگی شهروندان نیز مختل نشود.

با توسعه جوامع و پیچیده شدن فرآیندهای درونی اجتماعات بشری، بر تعداد بحران‌های ناشی از حوادث طبیعی و انسان‌ساز و پیچیدگی آن‌ها افزوده شده است. برای پیشگیری و آمادگی در مقابل این مهم، شیوه‌های رسیدگی به سوانح و حوادث که در سیستم مدیریت شهری از آن تحت عنوان ایمنی و شرایط اضطرار یاد می‌گردد، طراحی و عملیاتی می‌شود تا تبعات و آثار منفی حوادث کاهش یابد.

بررسی حوادث و سوانح رخ داده نشان می‌دهد که نحوه مدیریت بحران و ایمنی شهر، رابطه مستقیمی با سطح میزان توسعه یافتگی و وجود زیرساخت‌های مناسب اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جوامع دارد. حوادث طبیعی و انسان‌ساز، پیامدهای متعددی چون مشکلات اجتماعی، اقتصادی، عاطفی و روانی در زندگی انسان‌ها ایجاد می‌کند که باعث فقر، بیکاری، مهاجرت‌های اجباری، اختلافات قومی و فرهنگی، از هم پاشیدگی و گسست روابط خانوادگی، بیماری، کمبود بهداشت و رفاه و گسترش مشاغل کاذب می‌گردد. به بیان دیگر بحران‌ها، عامل تلفات و ضایعات گاهی غیر قابل جبران فردی، اجتماعی، ملی و فراملی‌اند که اثرات آن از جراحات ساده، معلولیت تا

بشر تلقی می‌شوند که می‌بایست از آن‌ها پیشگیری و در مدیریت بحران‌های ناشی از آن، تلاش گردد.

۵- شاخص‌های مناسب ایمنی و شرایط اضطرار تهران

جهت پویایی و تاب‌آوری شهر تهران در حوزه ایمنی و شرایط اضطرار بایستی ابتدا شاخص‌های مناسب را در ارتباط با مضامین اصلی از قبیل بهره‌وری، دانش و فناوری، رقابت‌پذیری، برون‌نگری، توازن منطقه‌ای، حضور بخش خصوصی، توسعه صادرات و استفاده از ظرفیت‌ها تعیین کرد.



شکل ۱: شاخص‌های اصلی حوزه ایمنی و شرایط اضطرار

شاخص یک معیار آماری است که به طور معمول تغییرات یک کمیت و یا رابطه بین دو کمیت را نشان می‌دهد. با استفاده از شاخص می‌توان بررسی نمود که آیا اهدافی که توسط سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان تعیین شده است، در حال تحقق‌پذیری است یا خیر. شاخص‌های حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران، بر اساس چرخه مدیریت بحران در چهار حوزه به شرح ذیل پیشگیری، آمادگی، پاسخ‌گویی و بازتوانی قابل تبیین است. لازم به ذکر است که این شاخص‌ها کلی هستند و اکثر آن‌ها زیرشاخص مربوط به چندین فعالیت، بیانگر شاخص است.

بحران‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را شامل می‌شود و بدیهی است پیش‌بینی تمهیدات لازم به منظور پیشگیری، آمادگی و پاسخ‌گویی جهت کاهش آسیب‌پذیری در برابر حوادث و سوانح از تبعات منفی و ویرانگر بحران‌ها خواهد کاست. کشور ایران، به لحاظ شرایط طبیعی، منطقه‌ای، جغرافیایی، پراکندگی جمعیت، نحوه استقرار شهرها و وضعیت اقلیمی و مکانی، دارای استعداد و ظرفیت‌های بالقوه‌ای برای بروز پدیده‌های طبیعی می‌باشد. حدود ۸۰ درصد نواحی مسکونی ایران در نواحی کوهستانی و کوهپایه قرار دارند و متمرکزترین و پرجمعیت‌ترین بخش کشور را همین نواحی تشکیل می‌دهند. این نواحی دارای وضعیت اقلیمی، دموگرافیک، زمین‌شناختی و زمین‌ساختی خاصی است که جمعیت کشور را با تهدیدهای جدی حوادث طبیعی و انسانی روبرو می‌سازد. این ویژگی‌ها باعث شده است که طبق آمار مراجع بین‌المللی، ایران ششمین کشور حادثه‌خیز جهان باشد. از ۴۱ نوع حادثه طبیعی شناخته شده در جهان امکان وقوع ۳۱ نوع آن در ایران وجود دارد که سیل و زلزله و حوادث انسان ساز در این میان بیشترین سهم را به خود اختصاص داده و هر ساله خسارات زیادی را به کشور وارد می‌سازد. این حوادث (شامل: زلزله، سیل، رانش زمین، سنگ لغزش، فرسایش خاک، نفوذ و پیشروی آب دریا، رسوب‌زایی، تخریب ساحلی، مرادب‌زایی، کویرزایی، انجماد و سرمازدگی، تگرگ، بهمن، طوفان، آلودگی آب و هوا، آلودگی محیط‌زیست، آفات نباتی، خشکسالی، آتش‌سوزی خودبخودی جنگل‌ها، صاعقه، خطرات ژئوترمال (زمین گرمایی)، ریزش حوضه‌های آهکی، نشست‌های زمین در نواحی استخراج مواد معدنی، ریزش‌های زیر دریایی، لغزش‌های زیر دریایی، باتلاق‌زایی و خودسوزی میدان‌های ذغالی و... است)؛ که به عنوان بخشی از واقعیت‌های گریزناپذیر زندگی

۱-۵- برخی شاخص‌های حوزه پیشگیری و کاهش ریسک

۱- تعداد سیاست‌های تشویقی و قوانین استانداردسازی ساخت و ساز در مناطق پر مخاطره و میزان افزایش ضریب ایمنی در ساخت و سازهای جدید.

۲- تعداد ساختمان‌های مقاوم‌سازی شده و زیرساخت‌های ایمن شده در معرض مخاطرات به کمک رعایت قوانین ساخت و ساز، طراحی مهندسی، وضع قوانین منجر به ارتقای سطح پایداری جامعه و نیز احداث سازه‌های محافظتی نظیر سدها، دیوارهای دریایی و خاکریزها.

۳- درصد دوری از مناطق خطرناک به کمک احداث ساختمان‌های جدید در مناطق امن و جا به جایی ساختمان‌های در معرض خطر به این مناطق.

۴- میزان اطلاع رسانی به عموم مردم راجع به خطرات ناشی از مخاطرات و ارتقای سطح آگاهی در مورد استراتژی‌های پیشگیرانه و روش‌های ساخت و ساز در میان شهروندان، صاحبان مشاغل، رهبران جامعه و تصمیم‌گیران و آموزش درباره مخاطرات و آنچه که مردم می‌توانند در مورد پیشگیری از بحران‌ها انجام دهند.

۵- میزان عملکرد نظام هشدار، درصد مناطق تحت پوشش، نقشه‌های به روز خطرپذیری مخاطرات.

۶- درصد تداوم بخشی به خواص محافظتی محیط زیست طبیعی به کمک مراقبت از جنگل‌ها و مراتع و سایر عناصر اکولوژیک که قادر به دفع و کاهش آثار مخاطرات می‌باشند.

۷- میزان اجرای نظام آبخیزداری و هدایت و مهار آب‌های سطحی برای کاهش خطرات سیل.

۲-۵- برخی شاخص‌های حوزه آمادگی

۱- آموزش همگانی (تعداد آموزش‌گیرندگان سطوح

آموزشی، میزان ساعات آموزشی).

۲- تعداد مانورهای آگاهی بخشی و نگرش بخشی.

۳- وضعیت منابع انسانی (تعداد نیروهای عملیاتی بالقوه، تعداد کارکنان ستادی و...).

۴- تجهیزات و امکانات عملیاتی امدادی زمینی (آمبولانس، خودروهای نجات، خودروهای امدادی، موتورسیکلت امدادی، ست‌های نجات سبک و سنگین، تجهیزات اطفای حریق).

۵- تجهیزات جستجو شامل انواع زنده‌یاب‌ها و...

۶- امکانات امداد هوایی (تعداد بالگرد، پایگاه‌های امداد هوایی، کادر آموزش دیده و...).

۷- تجهیزات نجات کوهستان انبارهای امدادی و غیره.

۸- میزان و تعداد تجهیزات آمبولانس شامل امکانات زمینی- هوایی- موتوری.

۹- تعداد پزشکان متخصص (مقیم یا تمام وقت) شاغل در بخش اورژانس بیمارستان، تعداد تخت‌های اورژانس بیمارستانی دپوی تجهیزات پزشکی و دارو جهت پوشش حوادث، تعداد بیمارستان‌های صحرایی، تعداد بیمارستان‌های پاسخ به حوادث NBC ناشی از حوادث غیر مترقبه شهر تهران.

۱۰- تعداد خودروهای سنگین بازکننده معابر، تعداد خودروهای اطفای حریق، توانایی به کارگیری درصدی از منابع کشور در حوزه راه و ترابری شامل هوایی- ریلی- زمینی برای نقل و انتقال انبوه مجروحان و جمعیت تحت آسیب به مناطق امن.

۱۱- سرانه تعداد امدادگران هر منطقه به جمعیت مناطق ۲۲ گانه تهران.

۱۲- تعداد سناریوهای موجود برای حوادث محلی، منطقه‌ای و ملی در شهر تهران.

۱۳- تعداد تیم‌های عملیاتی مستقر و غیرمستقر در مناطق ۲۲ گانه تهران.

۱۴- درصد رعایت شاخص‌های ایمنی‌سازهای در ساختمان‌های از قبل موجود و در حال ساخت شهر

تهران.

۵- تعداد کودکان بی سرپرست بازمانده.

۶- تعداد سازمان‌های غیردولتی ملی حمایت کننده.

۷- میزان کمک‌های نقدی جمع‌آوری شده.

۸- میزان کمک‌های غیر نقدی جمع‌آوری شده.

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

۱- یکپارچگی سامانه مدیریت حادثه در تهران

در شهر تهران و در طی هر حادثه‌ای، تیم‌های اضطراری مجزای خاصی برای مقابله (تیم‌های اضطراری عمومی، تخصصی و ویژه) وجود دارند. این تیم‌های اضطراری، دارای سامانه فرماندهی مجزایی هستند و به‌طور مستقیم به فرماندهی حادثه گزارش می‌دهند. تیم‌های اضطراری تخصصی، ترکیبی از منابع هستند که برای تکمیل مأموریت‌های خاصی در کنار یکدیگر فعالیت می‌کنند. این نیروها می‌توانند شامل منابع برنامه‌ریزی‌شده و یک راهبر باشد که با سیستم‌های ارتباطاتی مشترک کار می‌کنند. تیم‌های اضطراری تخصصی شامل موارد زیر است: تیم‌های اضطراری تخصصی آتش‌نشانی، تیم‌های اضطراری تخصصی امداد و نجات، تیم‌های اضطراری تخصصی اورژانس، تیم‌های اضطراری تخصصی پلیس، تیم‌های اضطراری تخصصی پزشکی، تیم‌های اضطراری تخصصی خدمات شهری و مهندسی.

در حوادثی که چند منطقه یا یک منطقه با چند سازمان درگیر می‌شوند، فرماندهی متحد، سازمان‌های با حقوق، جغرافیا و حوزه و مسوولیت‌های کارکردی متفاوت را برای کار کردن موثر و کارآمد در کنار یکدیگر جمع می‌کند، بدون اینکه تحت تاثیر منطقه یا مسوولیت سازمان خاصی باشند. سامانه فرماندهی حادثه، یگانگی فرماندهی را برای شهر در زمان حادثه تعریف کرده و از گستردگی و ازدیاد فرماندهان جلوگیری می‌کند. گستردگی سامانه فرماندهی حادثه،

۳-۵- برخی شاخص‌های حوزه پاسخگویی

- ۱- تعداد تیم‌های اضطراری پزشکی مستقر و غیرمستقر در زمان رخداد حادثه.
- ۲- حداقل زمان پاسخ به حادثه.
- ۳- حداقل زمان انتقال مصدومین.
- ۴- تعداد مصدومین منتقل شده مراکز درمانی.
- ۵- تعداد مصدومین منتقل شده با آمبولانس زمینی.
- ۶- تعداد مصدومین منتقل شده با بالگرد.
- ۷- زمان حضور در صحنه حوادث.
- ۸- نسبت نجات یافتگان به جمعیت آسیب‌دیده.
- ۹- نسبت امداد یافتگان به جمعیت مناطق آسیب‌دیده.
- ۱۰- سرانه نیروهای عملیاتی نسبت به جمعیت.

۱۱- میزان ذخیره اقلام ۲۲ گانه امدادی در انبارهای پشتیبانی مدیریت بحران.

۱۲- حداقل زمان دسترسی بازماندگان به اقلام امدادی.

۱۳- نحوه ارائه خدمات نجات و فوریت‌های پزشکی، تدفین، دفع پسماندها.

۱۴- مهار وضعیت آتش، کنترل مواد خطرناک و خدمات اضطراری و پیرامونی.

۱۵- شناسایی مصدومان شامل تعداد شناسایی با حیوانات زنده یاب و دستگاه زنده‌یاب.

۱۶- سرانه تجهیزات امداد و کمک‌های اولیه به نسبت جمعیت و تعداد احتمالی آسیب دیدگان.

۴-۵- برخی شاخص‌های حوزه بازتوانی

- ۱- تعداد تیم‌های حمایت روانی.
- ۲- تعداد آسیب‌دیدگان بهره‌مند از حمایت‌های روانی.
- ۳- تعداد جستجوها (گمشدگان و جدا افتادگان).
- ۴- تعداد بازپیوند خانواده انجام شده.

۱-۳- موازی کاری و روشن نبودن وظایف و نقش

دستگاه‌های مرتبط با امر ایمنی در عرصه‌های عمل:

مدل فعلی مدیریت بحران تهران، فرآیندی نبوده و در بسیاری موارد دارای خلأهای عدیده‌ای در خصوص متولی وظایف و نقش‌ها و یا فقدان متولی در اجرای بسیاری از مراحل مدیریت بحران است. این امر ارائه خدمات تخصصی ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران را با مشکل مواجه نموده است؛ زیرا که حادثه، فرآیندی چند وجهی است که هر یک از وجوه آن متولی خاص خود، با شرح وظایف از پیش تعیین شده (متکی به امکانات و منابع مادی و انسانی) را می‌طلبد. گرچه این چالش بارها مطرح، حتی یکی از دلایل وجودی سازمان مدیریت بحران کل کشور می‌باشد؛ اما تاکنون سازوکار کاربردی و عملی برای بررسی و تنظیم کل فرآیند ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران و تفویض وظیفه و نقش هر مرحله به سازمان‌ها و نهادهای مسؤول اجرایی نشده است. بر فرض وجود آیین‌نامه‌های داخلی، آنچه در هنگام بروز حوادث و سوانح اتفاق می‌افتد، ناهماهنگی و تداخل سازمانی است. نداشتن نقشه راه و فقدان خطوط راهبردی و دستورالعمل‌های اجرایی در هنگام بروز حوادث منجر به تداخل کاری و اخذ تصمیمات و ارائه خدماتی بعضاً مناسب در زمان و مکان نامناسب و یا بی‌نصیب ماندن حادثه دیدگان واقعی از خدمات اضطراری می‌گردد. لذا ضروری است در قالب یک برنامه جامع ضمن انجام هماهنگی در اجراء، افزایش ضریب اثرگذاری خدمات و رعایت استانداردهای خدمات (شامل تجهیزات، نیروی انسانی و برنامه‌ها) از به هدر رفتن منابع موجود نیز پیشگیری گردد.

۲-۳- ضعف قوانین و مقررات کارآمد و به روز:

نقش‌آفرینی در حوزه امداد و نجات نیازمند قوانین مدون و الزامات اجرایی روزآمد می‌باشد قوانین موجود داخلی محدود به آیین نامه جامع مدیریت بحران

نسبت به گستره و جمعیت.

۱۰- ضعف در ارائه گسترده آموزش‌های همگانی با رویکرد ایمنی و شرایط اضطرار.

۱۱- وجود شماره تلفن‌های اضطراری متعدد جهت درخواست امداد.

۱۲- نبود یک مرکز فرماندهی واحد در ارائه خدمات حوزه ایمنی و شرایط اضطرار.

۱۳- فقدان پایداری لازم در ارزیابی و اجرای برخی برنامه‌های حوزه ایمنی و شرایط اضطرار.

۳-۲- فرصت‌ها

۱- حسن همکاری و حمایت مردم در جهت مساعدت به مجریان ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران در موارد لزوم.

۲- وجود تجارب گسترده در سطح ملی و بین‌المللی، در خصوص امداد و نجات حادثه دیدگان.

۳- وجود ظرفیت‌های مناسب، در سطح بین‌المللی جهت انجام اقدامات هماهنگ.

۴- وجود شبکه‌های اجتماعی و امکان بهره‌گیری از آن، به نفع ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران.

۵- روند رو به رشد تحصیلات و آموزش، در حوزه ایمنی و شرایط اضطرار.

۴-۲- تهدیدها

۱- آسیب‌پذیری بالقوه تهران در حوادث و سوانح.

۲- ضعف سیستمی در اجرای قوانین مرتبط با حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران.

۳- وابستگی ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران به بودجه‌های دولتی.

۴- ضعف قوانین در حوزه ایمنی و شرایط اضطرار.

۵- تغییرات دموگرافیک جمعیت تهران.

۶- کمبود نگاه فراگیر در خصوص ارائه خدمات ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران.

۳- چالش‌های موجود در حوزه ایمنی شهر تهران

مصوب مجلس شورای اسلامی (سال ۱۳۸۶) و طرح جامع امداد و نجات مصوب هیأت وزیران (سال ۱۳۸۲) است که از تصویب آن‌ها بیش از یک دهه گذشته، ولی کمتر منجر به تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی و الزامی منطبق با مقتضیات روز کشور گردیده است.

۳-۳- عدم بهره‌گیری مناسب و کارآمد از اطلاعات تخصصی روز دنیا:

حوادث و سوانح امری فراگیر است و همه کشورهای دنیا مبتلا به نوع یا انواعی از آن می‌باشند. پاسخ‌گویی به حادثه، در سطح بین‌المللی دانش و تجربه‌ای است که از طریق سازمان‌های بین‌المللی مانند فدراسیون بین‌المللی صلیب سرخ و هلال احمر، آژانس‌های مرتبط سازمان ملل و... قابل دست‌یابی می‌باشد و سازمان‌های مرتبط با پاسخ‌گویی به حوادث در سطح ملی نیز از بسیاری از آموزش‌های تخصصی مربوطه بهره‌مند می‌شوند. اما آموزش‌های مربوطه و تجارب بین‌المللی موجود، کمتر بومی و عملیاتی گردیده است؛ بلکه به‌صورت برنامه عملیاتی در سازمان‌های مرتبط منشأ عمل شده است، تبادل نظر و استفاده از تجارب بین‌الملل جهت بهبود شرایط در این امر می‌تواند بسیار راهگشا باشد.

۳-۴- فقدان نقشه خطرپذیری مبتنی بر شاخص‌های حوادث در مناطق ۲۲ گانه:

ایجاد ارتباط بین سیاست‌های ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران، طرح‌های آمایش سرزمین، الزامات زیست محیطی، ملاحظات اقلیمی، حادثه‌خیزی و...؛ همچنین لحاظ نمودن این الزامات در کلیه مراحل سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی مدیریت و پاسخ‌گویی به بحران، امری است که کمتر بدان توجه گردیده است. بدیهی است سازمان‌هایی چون هواشناسی، آبخیزداری و جنگل‌ها و مراتع و... امکان پیش‌بینی بسیاری از حوادث مانند طوفان‌شن، سیل و آتش‌سوزی... را دارند

که در صورت تعامل جدی میان این سازمان‌ها وضعیت ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران و بخصوص پیشگیری از حوادث، تحول بسیار مثبتی خواهد بود. طراحی سامانه‌های هماهنگ، هشدار زود هنگام بر پایه اطلاعات اقلیمی، جمعیت مناطق شهری و روستایی، امکانات امدادی، اورژانسی، بیمارستانی و... هر منطقه از جدی‌ترین نیازهای موجود ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران می‌باشد.

۳-۵- ضعف در بهره‌مندی کامل ظرفیت‌های سازمانی سایر نهادهای قدرتمند کشور:

نیروهای دفاعی و نظامی و انتظامی کشور، طبق قوانین و مقررات داخلی خود، وظایفی را در پاسخ‌گویی به حوادث و سوانح بر عهده دارند. بعضی از این نیروها، از امکانات بسیار مجهزی در این خصوص برخوردارند که با وجود تمایل به همکاری و هماهنگی دستگاه‌های مرتبط مدیریت بحران با یکدیگر از این منابع بهره‌برداری بهینه نمی‌شود و خدماتشان به صورت تخصصی و مبتنی بر استانداردهای امدادی ارائه نمی‌گردد که در حقیقت منجر به هدر رفتن منابع شود. نمونه موردی:

- در هنگام وقوع حادثه پلاسکو در سال ۱۳۹۵، با وجود این که در ابتدا یک رخداد محلی بود، و با وجود حضور کامل دستگاه‌های امدادی متولی امر در صحنه، به علت عدم هماهنگی سازمان‌های متولی چه در ستاد و چه اجرا، به یک فاجعه ملی تبدیل شد.

۳-۶- ارزیابی تنگناها و چالش‌های فعلی در حوزه منابع انسانی فیزیکی، مالی و غیره:

در وضعیت فعلی دستگاه‌های متولی ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران با چالش‌های بزرگی در حوزه منابع

- سیاست‌های کلی تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی
- سیاست‌های کلی سلامت
- سیاست‌های کلی محیط زیست
- سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

سیاست‌ها و اقدام‌های پیشنهادی:

۱- چشم‌انداز و راهبردهای سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران

بر اساس نتایج مطالعات «طرح جامع کاهش آسیب‌پذیری شهر تهران» اجرای ۱۵ طرح زیر در مدت ۱۲ سال می‌تواند تأثیر چشمگیری در کاهش آسیب‌پذیری شهر تهران، در برابر رویداد زلزله و سایر سوانح طبیعی داشته باشد:

۱. افزایش توانمندی سازمان پیش‌گیری و مدیریت بحران شهر تهران و احداث و راه‌اندازی مرکز فرماندهی و هدایت عملیات مقابله (اتاق بحران) در شهر تهران.
۲. مقاوم‌سازی و بازسازی ساختمان‌های عمومی موجود.
۳. توسعه و ترویج ظرفیت‌های خودامدادی و سازماندهی گروه‌های مردمی مدیریت بحران در سطح محلات.
۴. توسعه و ارتقای سیستم حمل و نقل اضطراری شهر تهران.
۵. آماده‌سازی و توسعه ظرفیت عملیاتی شبکه اطلاع‌رسانی و مخابرات در زمان بحران.
۶. مقاوم‌سازی تأسیسات و شبکه انتقال آب.
۷. مقاوم‌سازی تأسیسات و شبکه توزیع گاز.
۸. توانمندسازی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران برای انجام واکنش اضطراری.
۹. توانمندسازی سیستم واکنش اضطراری در بخش

انسانی، فیزیکی و منابع مالی روبرو هستند. برای مثال یکی از دغدغه‌های اصلی، کمبود نیروی انسانی متخصص می‌باشد. حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران جهت تقویت توان پایگاه‌های مدیریت بحران و پشتیبانی خود به نیروهای متخصص و کارآزموده نیازمند است. این پایگاه‌ها به عنوان حیات خلوت کارکنان تعریف شده و افرادی که فاقد صلاحیت کار در حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران هستند، در این مکان‌ها مشغول به کار هستند. ساخت پایگاه‌های پشتیبانی مدیریت بحران در کنار نوسازی پایگاه‌های موجود از جمله چالش‌های اساسی در حوزه مکان‌های فیزیکی می‌باشد.

اسناد بالادست و مرجع به منظور تدوین

سیاست‌ها و برنامه‌های عملیاتی مرتبط با ایمنی

و مدیریت شرایط اضطراری

- سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴
- سند چشم‌انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴
- سیاست‌های کلی نظام مصوب مقام معظم رهبری در ارتباط با پیشگیری و کاهش خطرات ناشی از سوانح طبیعی و حوادث غیرمترقبه
- سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه
- سیاست‌های کلی علم و فناوری (نظام آموزش عالی، تحقیقات و فناوری)
- سیاست‌های کلی ایجاد تحول در نظام آموزش و پرورش کشور
- سیاست‌های کلی نظام در بخش شهرسازی
- سیاست‌های کلی نظام در بخش مسکن
- سیاست‌های کلی در بخش پدافند غیر عامل
- سیاست‌های کلی آمایش سرزمین

۷- نظام جامع و مستمر ارزیابی عملکرد سازمانی حوزه‌های مرتبط با ایمنی و شرایط اضطرار.

۳- اصول کلی حوزه ایمنی و شرایط اضطرار تهران

۳-۱- اصل جامعیت

خدمات ایمنی و شرایط اضطرار، کلیه حوادث و سوانح شناخته شده در شهر تهران را پاسخ می‌دهد.

۳-۲- اصل فراگیری

خدمات حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران به صورت مشخص به کلیه آسیب‌دیدگان حوادث و سوانح در شهر تهران ارائه می‌گردد.

۳-۳- اصل به هنگام بودن

خدمات حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران در حداقل زمان پس از وقوع حادثه به آسیب‌دیدگان حوادث و سوانح ارائه می‌گردد.

۳-۴- اصل هماهنگی

خدمات حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران امری فرابخشی است که با مشارکت و هماهنگی کلیه سازمان‌های ذیربط، ارائه می‌گردد.

۴- چشم‌انداز سند ایمنی و شرایط اضطرار تهران

شبکه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران سیستمی سریع، دقیق، کارآمد و پویا خواهد بود که با تکیه بر ارزش حفظ جان، سلامت و کرامت انسان‌ها و مجهز به نیروی انسانی متعهد و متخصص، امکانات مکفی و مدیریت هماهنگ، استاندارد و فرابخشی، خدمات اضطراری ایمنی را به آسیب‌دیدگان حوادث و سوانح ارائه می‌نماید. بنابر این چشم‌انداز ما «رساندن کلان شهر تهران، به جایگاه یک الگو در میان کلان‌شهرهای مقاوم در کشورهای در حال توسعه» با محوریت «مشارکت در حفظ و استمرار توسعه پایدار شهر تهران» است.

بهداشت - درمان.

۱۰. شناسایی، ایجاد و تجهیز فضاهای تخلیه امن.

۱۱. مقاوم‌سازی و بازسازی پل‌ها در شبکه اصلی حمل و نقل.

۱۲. ترویج مقاوم‌سازی ساختمان‌های خصوصی.

۱۳. ارتقا و استانداردسازی کیفیت ساخت و ساز.

۱۴. نوسازی بافت‌های فرسوده با دیدگاه کاهش خطرپذیری لرزه‌ای.

۱۵. تأسیس موزه آموزشی سوانح در تهران.

۲- تبیین و تحلیل سیاست‌های کلی

در جهت دست یابی به ارزش‌های موجود و با اتکای به مأموریت‌های بخش ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران، سیاست اصلی حول محورهای ذیل باشد:

۱- پاسخ گویی اثربخش در حداقل زمان ممکن و بسیج ظرفیت‌های موجود جهت ارائه خدمات ایمنی و شرایط اضطرار با حفظ حقوق شهروندی مبتنی بر دانش و تکنولوژی پیشرفته امدادی و عملی.

۲- ارتقای مداوم، بهره‌وری و اثر بخشی سازمانی و انسانی و کسب رضایت بیشتر مخاطبین به خصوص با توانمندسازی هرچه بیشتر آنان.

۳- ایجاد فضای خلاقیت و نوآوری از طریق بازبینی، بهبود و آفرینش نظام‌های مدیریت سرمایه‌های مورد نیاز.

۴- ارتقای مستمر کیفیت خدمات با تمرکز بر حرکت از نظام‌های مدیریت سرمایه‌های ملموس به ناملموس.

۵- استقرار نظام پیش‌گیری، ارتقای مبانی عملیاتی از طریق ایمنی و شرایط اضطرار و تقویت حضور و مشارکت بیشتر داوطلبان با سرمایه‌گذاری‌های مطلوب.

۶- شفاف‌سازی نظام‌های مالی در جهت کاهش هزینه‌های غیر ضروری ارائه خدمات به موقع در قبل، حین و بعد از حوادث.

۵- تبیین تصویر کلان و تعیین اهداف کلی

خدمات ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران با آموزش و تقویت فعالیت‌های داوطلبانه، در پی نهادینه کردن مشارکت اقشار مختلف به ویژه جوانان در خدمت جامعه بشری بوده و با پشتوانه‌ای از دانش و تجربه و برخورداری از سرمایه انسانی شایسته و به کارگیری تجهیزات و فناوری پیشرفته تمامی تلاش خود را در تحقق مأموریت‌های زیر به کار می‌گیرد:

الف- ارتقای عملیاتی: برای دست یابی به حداکثر بهره‌وری در قبل، حین و بعد حادثه از طریق گسترش آموزش همگانی، ارتقای دانش فنی، بهره‌گیری از تکنولوژی روز، نهادینه کردن مشارکت جوانان و داوطلبان در فعالیت‌های امدادی و عام‌المنفعه، به منظور حمایت از سلامت انسان‌ها.

ب- ارتقای انسانی: با تحقق ارزش‌های بشری و اصلاح‌طلبی، اشاعه تفاهم متقابل و صلح پایدار.

۶- اهداف سند ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران

۱- پوشش کارا و اثر بخش امدادی حوادث و سوانح شهر تهران.

۲- تقویت، توسعه و تجهیز منابع امدادی کشور و حضور سریع و به موقع و مؤثر عوامل امدادی، هنگام بروز حوادث و سوانح.

۳- اجرای کلیه سیاست‌ها و برنامه‌های پیش گیرانه (انسانی، عمرانی، زیست‌محیطی و...) و جامعه محور جهت کاهش خطرپذیری ناشی از حوادث و سوانح مبتنی بر طرح آمایش سرزمین و اصول توسعه پایدار.

۴- اعمال مدیریت یکپارچه و فرابخشی در امر ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران.

۵- ارتقای فرهنگ ایمنی و تقویت مطالعات علمی و پژوهشی و اقدامات بیمه‌ای جهت کاهش خطرپذیری حوادث و سوانح.

۶- ارتقای کیفی خدمات ارائه شده به بازماندگان حوادث و سوانح.

۷- تعیین راهبردهای تحقق اهداف کلی

۷-۱- تقویت امر پیشگیری و کاهش خطرپذیری از طریق:

- شناسایی و پیش‌بینی مخاطرات ناشی از سوانح طبیعی و انسان ساخت و حوادث غیر مترقبه با رویکرد آینده‌نگاری و ارزیابی آثار و پیامدهای آن با توجه به میزان آسیب‌پذیری وضعیت موجود، موقعیت‌های محلی و منطقه‌ای در تهران به منظور برنامه‌ریزی جهت پیشگیری و کاهش خطرات با محوریت ضوابط ملی آمایش سرزمین.

- اجرایی شدن طرح‌های آب خیزداری، مهار سیلاب ها و آب‌های سطحی، و اجرای طرح‌های حفاظت جنگل‌ها، بیابان‌زدایی، گسترش پوشش گیاهی، کاهش فرسایش بادی و... جهت حفاظت از محیط زیست به منظور کاهش احتمال بروز حوادث و سوانح طبیعی.

- اجرایی شدن دستورالعمل‌ها و مصوبات مستحکم‌سازی سازه‌های موجود و نوساز و همچنین ممنوعیت ساخت و ساز در حریم رودخانه‌ها و مناطق در معرض خطر.

- طراحی مدل و الگوسازی، آماده‌سازی و سازماندهی هدفمند مردم برای مشارکت آگاهانه و فعال در مدیریت بحران و کاهش ریسک (تحقق امر هر ساختمان یک مکان امن برای زندگی)، با محوریت افزایش تاب‌آوری اجتماعی در مقابل حوادث و سوانح.

- ساماندهی نیروی انسانی و توسعه ساختار سازمانی با تمرکز بر کیفیت بخشی در سطوح ستاد، صف و عملیات.

- آموزش هدفمند (از نظر مخاطب و محتوا) تخصصی

و عمومی و تثبیت آن از طریق ارائه آموزش‌های عمومی، تخصصی و اجرای مانورهای عملیاتی.

- ترویج فرهنگ ایمنی با محوریت جوانان و حفظ محیط زیست.

- تهیه نقشه جامع استقرار پایگاه‌های پشتیبانی مدیریت بحران در مناطق سکونت گاهی با اولویت محله‌ها و مناطق پرخطر.

۷-۲- تقویت آمادگی در مقابل حوادث و سوانح از طریق:

- تقویت، توسعه و افزایش سطح آمادگی حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران با تأکید بر مستندسازی و برنامه‌ریزی یکپارچه‌سازی مدیریت‌ها. هماهنگی درون بخشی و بین بخشی، تقویت و توسعه شبکه ارتباطات و اطلاعات و هشدار سریع، تأمین منابع و امکانات و تجهیزات مورد نیاز و سناریوسازی و انجام تمرین و مانورهای مستمر و هدفمند.

- راه‌اندازی سامانه‌های هشدار زودهنگام حوادث در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران.

- راه‌اندازی سامانه‌های مدیریت جامع و هماهنگ ایمنی و شرایط اضطرار در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران.

- تعیین شاخص‌های مناسب و ارزیابی عملکرد مدیریت زنجیره تأمین (ملزومات، امکانات، تجهیزات منابع انسانی و اقلام مورد نیاز امداد و نجات) مبتنی بر نتیجه و اثر مدیریت آموزش و مدیریت خدمات اجتماعی و داوطلبانه در ایفای موثر نقش و انجام وظایف خود در ارتباط با حوزه ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران تحت نظارت و اصلاح و بهبود مستمر در راستای یکپارچه سازی مدیریت‌ها.

- سازماندهی تیم‌های تخصصی عملیاتی و حمایت‌های روانی و بازتوانی در سطح شهر تهران

متناسب با شرایط، جمعیت و حوادث منطقه‌ای.

- تهیه و تدارک اقلام و کالاهای ضروری امدادی در سطح شهر تهران بر حسب نقشه آسیب‌پذیری شهر تهران.

- توسعه فرهنگ بیمه و گسترش پوشش بیمه حوادث و سوانح با اولویت مناطق در معرض خطر.

- سازماندهی تیم‌های واکنش سریع و ارتقای کیفی آنان مبتنی بر استانداردهای بین‌المللی.

- بهره‌مندی از تجهیزات نوین دنیا در ارائه خدمات و نحوه امداد رسانی.

۷-۳- تقویت پاسخ‌گویی در مقابل حوادث و سوانح از طریق:

- انجام فعالیت‌ها مبتنی بر استانداردهای ملی و جهانی و برنامه‌ریزی جهت تسریع در امر امدادرسانی و کاهش زمان حضور در صحنه عملیات برای ارائه خدمات ایمنی و شرایط اضطرار در راستای اصول مدیریت ساعات طلایی در هنگام بروز حوادث و سوانح.

- پرهیز از موازی کاری و تعیین و ترسیم حدود و مرز وظایف و نقش‌ها با سازمان‌های دیگر.

- کیفیت بخشی به خدمات ایمنی و امداد و ارائه خدمات امدادی بر اساس رویه‌های استاندارد بین‌المللی (مبتنی بر حفظ جان و سلامت آسیب‌دیدگان).

- ارائه به هنگام خدمات امدادی به آسیب‌دیدگان حوادث و سوانح در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران.

۷-۴- تقویت بازتوانی در مقابله با حوادث و سوانح:

- ارتقای ارائه خدمات حمایت‌های روانی به آسیب‌دیدگان حوادث و سوانح.

- ارتقای فرایند بازپیوند خانواده در هنگام بروز حوادث و سوانح.

- بهبود فرایندها و رویه‌های جمع‌آوری و توزیع

کمک‌های مردمی با حداکثر ضریب توزیع بین آسیب‌دیدگان و بازماندگان حوادث و سوانح.

۸- تعیین اهداف کمی و سیاست‌های اجرایی بخش

ارتقای خدمات ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران، نیازمند توسعه همه جانبه در کلیه مراحل پیش‌گیری، آمادگی، پاسخ‌گویی و بازتوانی می‌باشد. اخذ سیاست‌های لازم در خصوص تقویت نقش نهادهای مدنی و تقویت نقش‌آفرینی مردم در امر ایمنی و شرایط اضطرار، برنامه‌ریزی در سطوح محلی و

منطقه‌ای منطبق با ضرورت‌های ضوابط ملی آمایش سرزمین، ارتقای تاب‌آوری شهر تهران در مقابل حوادث و سوانح، رعایت ضوابط و قوانین مستحکم سازی و تاکید بر مقاوم‌سازی تأسیسات و ساختمان‌ها و ممنوعیت ساخت و ساز در حریم رودخانه‌ها و مناطق پرخطر، توسعه فرهنگ بیمه با اولویت مناطق پرخطر، تمرکززدایی و تراکم زدایی در امر ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران از جمله سیاست‌های اصلی در این خصوص می‌باشد. در ذیل به صورت جداگانه راهبردها و سیاست‌های پیشنهادی ارائه می‌شود.

سیاست‌های پیشگیرانه جهت کاهش خطرپذیری ناشی از حوادث و سوانح در تهران:

سیاست‌های پیشنهادی	راهبردهای پیشنهادی
-ارائه آموزش‌های کوتاه مدت ایمنی و شرایط اضطرار. -جذب و نگهداری جوانان در حوزه خدمات داوطلبانه.	ارائه آموزش‌های همگانی برای ساکنین شهر تهران
-ارائه آموزش‌های امدادی و تخصصی به داوطلبان. -افزایش مهارت‌های تخصصی ایمنی و امداد.	ارائه آموزش‌های تخصصی ویژه داوطلبان
-ارائه سیاست‌های تشویقی مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و زیرساخت‌های در معرض مخاطرات به کمک رعایت قوانین ساخت و ساز. -ارتقای سطح آگاهی در مورد استراتژی‌های پیشگیرانه و روش‌های ساخت و ساز در میان شهروندان.	ارتقای تاب‌آوری سکونت گاه‌های شهر تهران با همکاری دستگاه‌های اجرایی ذیربط با تاکید بر مقاوم‌سازی تأسیسات زیربنایی و ساختمان‌ها

پوشش خدمات ایمنی و شرایط اضطرار شهر تهران:

سیاست‌های پیشنهادی	راهبردهای پیشنهادی
افزایش آمادگی ایمنی و شرایط اضطرار تهیه و تدارک امکانات ایمنی و شرایط اضطرار	تهیه و تدارک امکانات ایمنی و شرایط اضطرار
حفظ و نگهداری پایگاه‌های ایمنی و شرایط اضطرار ارائه خدمات امدادی و رهاسازی به آسیب دیدگان	پوشش پایگاه‌های پشتیبانی مدیریت بحران

حضور سریع و به موقع و مؤثر عوامل امدادی هنگام بروز حوادث و سوانح:

سیاست‌های پیشنهادی	راهبردهای پیشنهادی
-انجام عملیات‌های ایمنی و شرایط اضطرار بر اساس استانداردهای ملی و بین‌المللی. -تأسیس و راه‌اندازی پایگاه‌های جدید پشتیبانی مدیریت بحران برحسب استانداردهای تدوین شده. -سازماندهی و ساماندهی تیم‌های تخصصی و واکنش سریع. -برگزاری مانورهای ایمنی و شرایط اضطرار.	کاهش زمان پاسخ‌گویی

سیاست‌های پیشنهادی	راهبردهای پیشنهادی
- تأسیس و راه‌اندازی پایگاه‌های جدید ایمنی و شرایط اضطرار برحسب استانداردهای تدوین شده. - سازماندهی و ساماندهی تیم‌های تخصصی و واکنش سریع.	ساماندهی و ارتقا کمی و کیفی تیم‌های واکنش سریع
- انجام عملیات‌های ایمنی و شرایط اضطرار بر اساس استانداردهای ملی و بین‌المللی.	ارائه خدمات ایمنی و شرایط اضطرار بر اساس استانداردهای ملی و بین‌المللی

ارتقای کیفی خدمات ارائه شده به بازماندگان حوادث و سوانح

سیاست‌های پیشنهادی	راهبردهای پیشنهادی
- ارائه خدمات توانبخشی - جذب داوطلبان و ارائه خدمات اجتماعی و حمایت روانی - طراحی برنامه جامع مدیریت یکپارچه ایمنی و شرایط اضطرار و سامانه مربوطه. - ارائه خدمات درمان اضطراری	ارائه خدمات حمایتی
- طراحی برنامه جامع مدیریت یکپارچه ایمنی و شرایط اضطرار و سامانه مربوطه.	ارتقاء فرایند بازپیوند خانواده هنگام بروز حوادث و سوانح

منابع

مدیریت بحران، ویژه نامه پدافند غیر عامل، ۱۳۹۳،

چاپ دوم.

— آمار حوادث و سوانح کشور.

— سند پشتیبان امداد و نجات کشور، مربوط به برنامه پنجم توسعه کشور.

— برنامه ملی آب‌خیزداری برای کاهش خسارات سیل (۱۳۹۴).

— گزارش جامع فدراسیون بین‌المللی جمعیت های صلیب سرخ و هلال احمر (۲۰۱۳).

— قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

— اساسنامه جمعیت هلال احمر مصوب مجلس شورای اسلامی.

— طرح جامع امداد و نجات کشور، مصوب هیأت وزیران، ۱۳۸۲.

— قانون تشکیل سازمان مدیریت بحران کشور مصوب مجلس شورای اسلامی.

— سیاست‌های کلی «پیش‌گیری و کاهش خطرات ناشی از سوانح طبیعی و حوادث غیر مترقبه، مصوب مقام معظم رهبری.

— سند چشم‌انداز ۲۰ ساله جمهوری اسلامی.

— آشنایی با نظام مدیریت بحران در ایران و برخی کشورهای جهان. هلال ایران، ۱۳۸۹ تهران.

— جهانگیری، فلاحی، اصول و مبانی مدیریت بحران، مؤسسه آموزش عالی و علمی کاربردی هلال ایران، ۱۳۸۸، تهران.

— طرح ملی مدیریت گردوغبار، هیأت وزیران، ۱۳۸۸.

— مدیریت بحران، امینی ولی، سعید، فصلنامه

پیوست شماره ۱

گزارش نشست تخصصی، جلسه اول، ۳۰ خرداد ۱۳۹۶

«تسهیلگر و گزارشگر جلسه حسام‌الدین نراقی»

این گزارش نتیجه حاصل از گفتگو و تبادل نظر صورت گرفته در حضور ۹ تن از متخصصین حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران است که به صورت داوطلبانه دعوت انجمن امداد ایرانیان را برای حضور در نخستین جلسه هم‌اندیشی این کارگروه پذیرفتند و نتیجه این گفتگو برای اطلاع شما خواننده گرامی ارائه می‌گردد:

الف) مشارکت کنندگان در نخستین جلسه هم‌اندیشی

۱. علیرضا آیینه چیان، داوطلب و فعال اجتماعی، عضو شورای مدیران جوان جامعه مهندسين مشاور ایران.
۲. سعید دولت‌شاهی، فعال حوزه ایمنی، موسس و مدیر پایگاه خبری بامنا.
۳. دکتر مهدی زارع، استاد دانشگاه، متخصص در حوزه زمین‌شناسی و زلزله.
۴. میلاد صمیمی نعمتی، داوطلب و فعال اجتماعی، امدادگر و نجاتگر داوطلب، عضو پایگاه خبری بامنا.
۵. شهریار مزیدآبادی، استاد و مدرس امداد و نجات، متخصص در حوزه امداد و نجات، آواربرداری و اسکان.
۶. حسام‌الدین نراقی، فعال اجتماعی، عضو موسس و رئیس هیات مدیره انجمن امداد ایرانیان.
۷. بابک نورالهی، داوطلب و فعال اجتماعی، متخصص حوزه ایمنی و آتش‌نشانی.
۸. دکتر جواد نوفرستی، استاد دانشگاه، مدیرعامل انجمن جامعه ایمن ایران، متخصص در حوزه ایمنی شهری.
۹. دکتر حسام یزدان‌پناه، استاد دانشگاه، متخصص در حوزه زمین‌شناسی و زلزله.

ب) مهم‌ترین نکات طرح شده در اولین جلسه هم‌اندیشی

۱. موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در تهران و سایر نقاط کشور، باید به صورت غیرسیاسی و تنها با

۲. رویکرد تخصصی بررسی و مدیریت شود.
۲. باتوجه به حجم بالای مطالعات و برنامه‌ریزی صورت گرفته در شهر تهران، در موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری، توصیه می‌شود مدیران و دست‌اندرکاران آینده به این موارد توجه ویژه را مبذول دارند.
۳. با رشد شهرنشینی و گسترش جمعیت و توسعه شهر تهران، دیگر نباید تنها مخاطره تهدید کننده شهر تهران و ساکنان آن را زمین‌لرزه برشمرد.
۴. لازم است به موضوع تاب‌آوری شهری به صورت تخصصی و بر اساس تجربیات سایر کشورهای در معرض مخاطرات بیشتر و با مشارکت موثر متخصصین و مراکز مسؤول توجه و اهتمام ورزید.
۵. لزوم توجه بیشتر به ظرفیت ایجاد شده در بخش خصوصی، مراکز دانشگاهی، سازمان‌های مردم نهاد فعال در حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری از سوی سازمان‌های مسؤول و متولی.
۶. لازم است یک تحقیق و بررسی مناسب به منظور شناسایی وضعیت متولیان و دست‌اندرکاران موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری تهران انجام شود.
۷. لازم است تعریف و تفکیک دقیقی از نقش هر دستگاه و سازمان شناسایی شده و مرتبط با موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری تهران، انجام شود.
۸. باتوجه به تجربیات کسب شده در سال‌های گذشته لازم است مدیریت شهری تهران و ساختارهای حاکمیتی و دولتی، اهتمام ویژه در موضوع تدوین و پیاده‌سازی قانون مدیریت یکپارچه شهری را در دستور کار خود قرار دهند.
۹. لازم است سازمان‌های دولتی و نهادهای عمومی اقدام مناسبی را برای تهیه برنامه‌های اقدام مشترک در موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در تهران را، با توجه به اهمیت این شهر در دستور کار قرار دهند.
۱۰. لازم است از مستندات و گزارش‌ها و نتیجه اقدامات صورت گرفته در شهر تهران برای تهیه برنامه‌های عملیاتی بالادستی و همکاری بین بخشی و اصلاح نقاط قابل بهبود استفاده لازم برده شود.

ج) نتایج و نظرات عنوان شده توسط شرکت کنندگان در هم‌اندیشی

۱. بخشی از سازمان‌های متولی مدیریت شرایط

اضطراری در شهر تهران

- ۱.۱. سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران
- ۱.۲. بخش بحران در اداره آب و فاضلاب
- ۱.۳. بخش بحران در اداره برق
- ۱.۴. بخش بحران در اداره گاز
- ۱.۵. سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران
- ۱.۶. سپاه محمدرسول ...
- ۱.۷. جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
- ۱.۸. نیروهای نظامی و انتظامی و نهادهای امنیتی
- ۱.۹. پلیس راهور
- ۱.۱۰. سازمان اورژانس و ۳ دانشگاه علوم پزشکی
- ۱.۱۱. اداره کل مدیریت بحران استاندارد و مجموعه دولت

۲. سازمان‌های شرکا و ذی نفعان مرتبط در حوزه

مدیریت شرایط اضطراری در شهر تهران

- ۲.۱. پژوهشگاه زلزله شناسی و مهندسی
- ۲.۲. موسسه ژئوفیزیک دانشگاه تهران
- ۲.۳. سازمان‌های مردم نهاد تخصصی
- ۲.۴. صنعت بیمه
۳. سازمان‌های متولی ایمنی در شهر تهران
- ۳.۱. مجموعه HSE در ساختار شهر سالم شهرداری
۴. سازمان‌های شرکا و ذی نفعان مرتبط در حوزه ایمنی شهر تهران
- ۴.۱. سامانه HSE شهرداری تهران
- ۴.۲. سازمان‌های مردم نهاد تخصصی
۵. چه وقایع یا حوادثی ممکن است شهر تهران را قفل کند؟
- ۵.۱. بروز شورش اجتماعی و درگیری شهری به دلایل

مختلف در زمان‌های مختلف.

- ۵.۲. بروز سانحه در خطوط مترو شهر تهران به دلیل عدم پیش بینی زیرساخت و شرایط تهدید کننده امنیت شهروندان، حضور افراد بی دفاع در اقصاء مختلف.
- ۵.۳. وارونگی هوا در پاییز ، مشکلات جاری مرتبط با آلودگی هوا.
- ۵.۴. رویدادهای عمومی در سطح شهر با ازدحام و کمبود ظرفیت، فشردگی جمعیت و عدم آمادگی.
- ۵.۵. برگزاری برخی رویدادهای نمایشگاهی در سطح شهر و پیامدهای ترافیکی آن.
- ۵.۶. بروز خسارت در تونل‌های شبکه حمل و نقل شهر تهران.
- ۵.۷. کمبود منابع مالی شهر تهران در استمرار خدمات عمومی مورد نیاز شهر.
- ۵.۸. قطع برق و در پی آن مشکلات ثانویه در زیر ساخت توزیع برق (عدم فعالیت خدمات متصل و نیازمند به انرژی برق) .
- ۵.۹. بالفعل شدن تهدیدها و بروز سوانح تروریستی.
- ۵.۱۰. بروز سوانح اقلیمی با خسارات بالا بخصوص طوفان، ریزگردها، بارش باران و برف سنگین.
- ۵.۱۱. خشکسالی و تهدید کمبود آب و آلودگی آب در تهران.
- ۵.۱۲. بروز سوانحی مشابه پلاسکو در سایر نقاط تهران.
- ۵.۱۳. مناسبت‌ها و اعیاد باعث ایجاد پیامدهای ثانویه در شرایط عادی و اضطراری.
- ۵.۱۴. بروز اختلال در ترافیک و سیستم تردد، به دلایل متعدد و برپایه مشکلات کمبود زیرساخت‌های موجود (حجم تردد در معابر، افزایش تعداد خودرو در مقابل کم بودن توسعه شبکه حمل و نقل زمینی).
- ۵.۱۵. زلزله محتمل شهر تهران.
- ۵.۱۶. انفجار در شبکه گاز تهران و بروز انفجارهای ثانویه.
- ۵.۱۷. سقوط هواپیما در نقاط مهم و حیاتی شهر.

دستگاه‌های متولی و دست‌اندرکار ایمنی و شرایط اضطراری شهر.

۶،۱۲. عدم توجه و مشارکت به موقع سازمان‌های مسؤول، همکار و پشتیبان در قالب چرخه مدیریت شرایط اضطراری.

۶،۱۳. مشکلات مرتبط با ترافیک و تردد در شهر و پیامدهای کاهش دسترسی نیروهای امدادی به سوانح.

۶،۱۴. عدم وجود سیستم تعامل و همکاری و مشارکت بین سازمان‌های مربوطه و ذیربط و ذینفع.

۶،۱۵. کمبود اطلاعات تخصصی و داده‌های پایه برای اطلاعات شهر تهران (زیر زمین و روی زمین).

۶،۱۶. کمبود برنامه و اطلاعات مراکز توزیع سوخت در سطح شهر تهران.

۶،۱۷. وجود تیم‌های متعدد آتش‌سوزی و مدیریت شرایط اضطراری در سازمان‌های مستقر در شهر تهران.

۶،۱۸. نبود مدیریت و فرماندهی واحد تیم‌ها و ساختارهای ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در شهر تهران.

۶،۱۹. برخی از اقدامات در شهر تهران به دلیل روشن و شفاف نبودن قوانین و گسترده بودن فرصت‌های قانونی و غیرقانونی باعث شده است، تا اقدامات گاهی شخصی و سلیقه‌ای شود و به صورت تیغ دولبه هم مفید و هم مضر باشد.

۶،۲۰. ضعف قانونی بخصوص در قالب حقوق مکتسبه افراد که سبب بروز مشکلات اجرایی در مدیریت شهری شده است.

۶،۲۱. ضعف در تعامل دولت و شهرداری در تامین منابع مالی و تعهدات دولت و شهرداری به یکدیگر برای مدیریت مناسب شهر.

۶،۲۲. تخلفات صورت گرفته توسط مردم و یا افراد ذینفع برای درامدزایی از شرایط و محیط‌های شهر تهران و ایجاد خطر برای مردم.

۶،۲۳. کم توجهی به اهمیت و خطرپذیری از جانب

۵،۱۸. آب گرفتگی و بروز سیل‌های بالا دست در مسیرهای تردد آب، تغییر کاربری در مسیر رود دره‌های شهر تهران.

۵،۱۹. بروز سوانح در مسیرهای ورودی و خروجی شهر تهران و انسداد این شریان‌های حیاتی.

۶. نقاط ضعف و چالش‌های ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران چیست؟

۶،۱. وجود قوانین و اسناد بالادستی به تعداد زیاد و کافی؛ ولی عملیاتی نشدن آن‌ها به دلایل مختلف.

۶،۲. تعداد بالا دستگاه‌ها و نامشخص بودن متولی و دستگاه مسؤول در این زمینه.

۶،۳. کمبود و یا نقص تبادل اطلاعات در بین سازمان‌های ذینفع و ذیربط.

۶،۴. عدم شفافیت مسؤولیت، نقش، انتظارات، تعهدات هر دستگاه به تفکیک سوانح و مخاطرات.

۶،۵. کمبود منابع مالی یا ضعف در تامین و تخصیص منابع مالی موردنیاز اجرای پروژه‌ها و برنامه‌های ایمنی و توسعه ظرفیت و مدیریت کاهش خطرپذیری سوانح در شهر.

۶،۶. موازی کاری سازمان‌های مسؤول و یا علاقمند به فعالیت در حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری.

۶،۷. وجود کمبود و ضعف در زیرساخت پاسخ‌گویی و ظرفیت مواجهه با شرایط اضطراری در شهر.

۶،۸. وجود کمبود امکانات و تجهیزات نوین و زیرساخت‌های شهری.

۶،۹. نقص یا عدم توجه به اطلاعات انباشته شده موجود در دستگاه‌های متولی و دست‌اندرکار ایمنی و شرایط اضطراری.

۶،۱۰. تبدیل نشدن اطلاعات و برنامه‌ها به اقدام و برنامه عملیاتی، در دستگاه‌های متولی و دست‌اندرکار ایمنی و شرایط اضطراری

۶،۱۱. نبود سازوکار پایش و ارزشیابی مستقل عملکرد

شریان‌های حیاتی و مخاطرات ناشی از آن.

۶،۲۴. انتظارات غیرواقع از شهرداری تهران در موضوع ایمنی و شرایط اضطراری.

۶،۲۵. نگرانی از کمبود منابع مالی برای مدیریت شهر توسط شهرداری تهران به دلایل متعدد.

۶،۲۶. نبود و پیاده نشدن قانون مدیریت یکپارچه شهری در تهران.

۶،۲۷. برگزاری جلسات تشریفاتی و عدم توجه دست به تهدیدها و مخاطرات شهر تهران و عدم انگیزه در سطح کلان برای مدیریت صحیح شهر تهران.

۶،۲۸. کمبود منابع مالی در مدیریت شهری برای تهیه برنامه و اقدام پیش‌گیری، آمادگی، پاسخ‌گویی و برنامه‌بازتوانی برای سوانح و رویدادهای احتمالی آینده شهر تهران.

۶،۲۹. جانمایی مراکز تجاری و اداری بزرگ در شهر که بعضی اوقات نامناسب بوده است و موجب ایجاد محدودیت‌های تردد گردیده است.

۷. راه کارهای پیشنهادی به منظور تقویت و توسعه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری تهران چیست؟

۷،۱. پیگیری لازم برای اجرای کامل لایحه قانونی مدیریت یکپارچه شهری در تهران

۷،۲. ملاک قانونی ناقص تقسیم نقش و مسئولیت و انتظار در بین سازمان‌های مربوطه و ذینفع قوانین بالادستی موجود است که ناقص بوده و نیازمند اصلاح و بازبینی است.

۷،۳. داشتن برنامه برای هر مخاطره و تهدیدهای ایمنی و امنیتی شهر تهران.

۷،۴. تبدیل شعار و مطالبات به برنامه‌های عملیاتی و مدیریتی، همراه با شاخص‌های پایش و ارزشیابی.

۷،۵. موضوع ایمنی و شرایط اضطراری در چارچوب دسته‌بندی‌های سیاسی قرار نگیرد.

۷،۶. تخصص‌گرایی در مدیران شهری تهران.

۷،۷. استفاده از برنامه ۵ ساله نوشته شده شهر تهران

، که به صورت مناسب تهیه شده است.

۷،۸. آگاهی از قوانین و مسئولیت‌های قانونی مورد انتظار از شهردار در موضوع ایمنی و سوانح شهر.

۷،۹. برخی از شرایط ایجاد شده و مرتبط با حوادث در شهر تهران، در قانون به عهده شهرداری نیست و کار بین سازمانی است.

۷،۱۰. ساختار مدیریتی شرایط اضطراری و ایمنی و سوانح در تهران نیازمند ابزارهای قانونی و راه کارهای اجرایی است؛ که در شرایط حاضر قدرت لازم را در دست شهرداری قرار نمی‌دهد.

۷،۱۱. لزوم مدیریت و برنامه‌ریزی موثر برای شریان‌های حیاتی شهر تهران.

۷،۱۲. لزوم بررسی و بازبینی مسیر تردد پرواز هوایی در تهران.

۷،۱۳. برنامه‌ریزی به منظور کاهش ضعف در شبکه و زیرساخت مدیریت آب‌های سطحی در پی باران شدید و بسته شدن مسیرهای تردد، بخصوص در بزرگراه‌های امام علی (ع) و نیایش.

۷،۱۴. نداشتن انتظارات و توقعات غیرواقع از شهرداری تهران در موضوع ایمنی به دلایل محدودیت قوانین و منابع مالی.

۷،۱۵. عدم دخالت امور سیاسی در موضوع مدیریت شهری .

۷،۱۶. انتظار از شهردار تهران برای تعریف و تشریح دقیق انتظارات و حدود پاسخ‌گویی و مدیریتی ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در شهر.

۷،۱۷. لازم است برنامه‌ریزی با رویکرد پیشگیری بر اساس شعاع و محدوده بروز مخاطرات و خسارت و محدودیت‌های مدیریت و پاسخ‌گویی از قبل طراحی شود.

۷،۱۸. برنامه‌ریزی برای مدیریت و هدایت انتظارات شهروندی از شهرداری تهران برای موضوع ایمنی و مدیریت. شرایط اضطراری

۷،۱۹. تشریح و تحلیل دقیق نقش هر دستگاه مرتبط با موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری.

- ۷,۲۰. شفاف سازی نقش و قوانین مرتبط بر اساس نقش هر سازمان و حدود و حیطه‌های عملیاتی.
- ۷,۲۱. لزوم تعریف سطوح پاسخ گویی و ضمانت اجرایی برای مدیریت مناسب شرایط اضطراری در شهر.
- ۷,۲۲. لزوم تعامل دولت و شهرداری در تامین منابع مالی موردنیاز شهر تهران در قالب شهرداری تهران.
- ۷,۲۳. توجه به ظرفیت‌های سازمان‌های تخصصی ایمنی (آتش‌نشانی شهری و صنعتی)، فقط آتش‌نشانی شهر تهران ملاک و هدف قرار نگیرد.
- ۷,۲۴. توجه به تجربیات و سوابق سوانح و شرایط اضطراری پیش آمده برای شهر تهران.
- ۷,۲۵. توجه به خلاء موجود در فرایندهای مدیریتی شرایط اضطراری و نایمن شهر تهران.
- ۷,۲۶. تحلیل وضعیت موجود برپایه تمام شرایط و عوامل ثابت و متغیر موثر بر ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران.
- ۷,۲۷. لازم است تصویری واقعی از شرایط فعلی شهر تهران برای کمک به تیم مدیریتی شهر تهران برای شناخت بهتر و اقدام بر اساس واقعیات تهیه شود؛ نه بر اساس مشکلات و موانع و کاستی‌های طرح شده .
- ۷,۲۸. تهیه برنامه و پیش بینی و ایجاد شرایط مناسب برای مدیریت تردد خودرو در سطح شهر تهران در شرایط اضطراری.
- ۷,۲۹. لازم است به استانداردهای تعریف شده برای جامعه ایمن در شهر تهران مراجعه و از اقدامات انجام شده در آن حوزه استفاده شود.
- ۷,۳۰. تلاش در جهت ایجاد هماهنگی بین استانداردهای ملی و جهانی و شرایط جاری و تعریف اقدام بر اساس راه کارهای تحقق آن.
- ۷,۳۱. توجه به راه کارها و برنامه‌های مردم محور و مشارکت مردمی.
- ۷,۳۲. حرکت برنامه‌ریزی شده بر اساس یک برنامه بلند مدت در مسیر توسعه شهر و موضوعات مرتبط.
- ۷,۳۳. ایجاد شرایط مهندسی شده و محیط آرام بر اساس استانداردهای حمایت روانی شهروندان در زمان حضور در شهر.
- ۷,۳۴. حرکت بر اساس رویکرد انسان محور در مدیریت شهر بر اساس برنامه و سیاست و طرح هدفمند.
- ۷,۳۵. ایجاد شرایط مناسب برای مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران (داخلی - خارجی).
- ۷,۳۶. استفاده از دانش و منابع بین‌المللی سازمان‌های بین‌المللی برای توسعه زیرساخت ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران.
- ۷,۳۷. تهران ویرترین کشور است و اجرای اقدامات برای کل کشور الگو است.
- ۷,۳۸. استفاده از الگوهای موفق و به کارگرفته شده، در سایر کشورهای دنیا که شرایط مخاطرات مشابه تهران را دارند و بهینه کاری و الگوسازی.
- ۷,۳۹. دسته بندی مسائل و سطح بندی اثر و قدرت آن در سطح زندگی ایمن در شهر.
- ۷,۴۰. داشتن دید عمیق‌تر به شرایط و مسائل در شهر تهران از منظور ایمنی و مدیریت مخاطرات.
- ۷,۴۱. توجه به مسیری که در سایر کشورهای پیشرفته در مسیر ایمن‌سازی و توسعه شهری با تطبیق شرایط مخاطرات وجود دارد و استفاده از این تجربه.
- ۷,۴۲. استخراج کردن اولویت‌های متخصصین حوزه سوانح و عوامل و پارامترهایی که می تواند جلوگیری کند از خسارت بیشتر و تقویت تاب آوری شهری در برابر سوانح.
- ۷,۴۳. توجه به مستندات و طرح تفصیلی و افق ۲۰ ساله مدیریت بحران شهر تهران.
- ۷,۴۴. توجه به برنامه ۵ ساله شهرداری و اجرایی شدن برنامه در فضای واقعی شهر.
- ۷,۴۵. تلاش در جهت اجرایی کردن برنامه‌های نوشته شده در شهر تهران.
- ۷,۴۶. پیاده شدن برنامه‌های نوشته شده در فضای واقعی شهر.

پیوست شماره ۲

گزارش نشست تخصصی، جلسه دوم، ۸ تیر ماه ۱۳۹۶

«تسهیلگر و مستندساز جلسه حسام الدین نراقی و

تهیه کننده گزارش نهایی هدیه گمینی»

در ادامه برنامه و مسیر حرکت کارگروه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران و برگزاری نخستین جلسه در مورخ ۳۰ خرداد ۱۳۹۶، دومین جلسه هم‌اندیشی با حضور بخشی دیگر از همراهان و متخصصین مشارکت کننده در مورخ ۸ تیر ۱۳۹۶ با حضور افراد ذیل برگزار گردید. این نشست نیز، مانند نشست اول در پی پاسخ به سؤالات برنامه‌ریزی و به مدت ۳ ساعت برگزار گردید که موارد به شرح ذیل است:

الف) مشارکت کنندگان در دومین جلسه هم‌اندیشی

۱. هدیه گمینی، کارشناس ارشد بازسازی پس از سانحه، معمار و استاد دانشگاه آزاد اسلامی.
۲. حمید نظری، کارشناس ارشد علوم سیاسی، بازنشسته سازمان ملل متحد، مؤسس دفتر هماهنگی امور بشردوستانه سازمان ملل متحد در ایران در سال ۱۳۸۲.
۳. آرش امین، کارشناس رشته هوافضا و کارشناس ارشد مدیریت شهری، مخترع دستگاه زلزله آزما.
۴. علیرضا سعیدی، فعال اجتماعی، کارشناس ارشد مدیریت شهری، عضو مؤسس و دبیرکل سازمان مردم نهاد جمعیت کاهش خطرات لرزه‌ای ایران و مدیر گروه امداد و نجات موج پیشرو.
۵. حسام الدین نراقی، فعال اجتماعی، عضو مؤسس و رئیس هیات مدیره انجمن امداد ایرانیان.
۶. دکتر حسام یزدان پناه، استاد دانشگاه، متخصص در حوزه زمین‌شناسی و زلزله.

ب) سؤالات و محورهای اصلی جلسات هم‌اندیشی

۱. وضعیت فعلی و آتی مخاطرات (hazard) و خطرهای (risk) تهدید کننده شهر تهران چیست؟
۲. نقاط ضعف و چالش‌های ایمنی و مدیریت شرایط

اضطراری شهر تهران چیست؟

۳. راهکارهای پیشنهادی با منظور تقویت و توسعه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران چیست؟
۴. شاخص‌های موثر موفقیت:
- ۴,۱. سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران
- ۴,۲. سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران
- ۴,۳. واحد HSE در ارکان شهرداری تهران
۵. شاخص‌های پیشنهادی انتخاب مدیر ارشد:
- ۵,۱. سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران
- ۵,۲. سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران

ج) مهم‌ترین مباحث دومین جلسه هم‌اندیشی

۱. وضعیت فعلی و آتی مخاطرات (hazard) و خطرپذیری (risk) تهدید کننده شهر تهران و راهکارهای مرتبط چیست؟

خطر بزرگ و همیشگی و جاودان شهر تهران گسترش بی‌رویه آن است. گسترش بی‌مورد؛ بی دلیل؛ و غیر فنی و غیر کارشناسانه شهر تهران خطرات فراوانی را برای این شهر ایجاد کرده است. گسترش هر شهر باید موازی و همگام و هماهنگ با امکانات موجود آن شهر باشد، اکنون این ابهام وجود دارد که آیا امکانات اولیه‌ای از قبیل آب و برق و گاز، ایمنی و آتش‌نشانی، اورژانس، امور برق، امداد و نجات، ویا جاده و آسفالت به طور کامل هماهنگ و جوابگوی شهر و یا حریم و حومه شهر شده است یا خیر. گسترش شهر یک کابوس شبانه خواب تهرانی‌ها برای بروز زلزله شده است.

همین کابوس عدم توانایی جوابگویی سازمان‌های امداد و نجات در صورت حوادث غیر مترقبه می‌تواند بزرگترین خطر کلان شهر تهران باشد. بنابراین باید به شاخص‌های شهر و کلان شهر و خصوصیات آن و ارتباط آن با شهر تهران و مخاطرات و تهدیدها توجه کرد.

- ۱,۱. توسعه شهری را نباید تنها در بُعد فیزیکی و جمعیتی نگاه کرد. باید ماهیت توسعه شهر و مسیر این توسعه را در مدیریت و برنامه‌ریزی مورد توجه قرار داد.

آب به بستر شهر یک خطر است و برای این خطر باید برنامه‌ریزی شود.

۱،۱۳. مشکل اخلاق و عدم رعایت اصول اخلاقی در روندها و برنامه‌های شهری و ساخت و ساز و سایر موارد مرتبط که منجر به عدم رعایت اصول و استانداردهای الزامی و قانونی گردیده است.

۱،۱۴. کمبود عمر مفید سازه‌های ساخته شده در شهر تهران و اتلاف منابع اقتصادی و تشدید خطر پیامدهای ناشی از زمین‌لرزه.

۱،۱۵. روان‌گرایی خاک در بخش‌های جنوبی شهر تهران در پی بروز زمین‌لرزه احتمالی گسل‌های تهران به عنوان یک خطر تهدید کننده محسوب می‌شود.

۱،۱۶. پیامدهای ناشی از بروز باران در سطح شهر و بروز خسارات و قفل شدن مسیرهای تردد در شهر.

۲. نقاط ضعف و چالش‌های ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران و راهکارهای مرتبط چیست؟

یکی از مهم‌ترین موضوعات و چالش‌های موجود در شهر تهران؛ ماهیت شهر و انواع مشکلات موجود در شهر است. واژه کلان شهر برای تهران به دلیل این موضوع که ماهیت و هویت کلان شهر با شهر بودن متفاوت است؛ در کل، کاربرد مناسبی برای شهر تهران، نمی‌تواند باشد. زیاده که تهران را به عنوان یک کلان شهر نمی‌شود حساب کرد. آسیب‌های اجتماعی و مشکلات زیرپوستی شهر تهران را باید قبل از بروز هر نوع سانحه و مخاطره مورد توجه قرار داد. با این تفاسیر و با توجه به رویکردی که نسبت به تهران وجود دارد ضعف‌ها و چالش‌های ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران فراوانی که برخی در ذیل آورده شده است شهر تهران را تهدید می‌کند.

۲،۱. دیر رسیدن تجهیزات و خودروهای استاندارد در زمان سانحه.

۲،۲. فقدان مهندسين شهر سازی که بینش ایمنی در شهرسازی داشته باشند.

۲،۳. عدم مکانیزه شدن ادوات و تجهیزات سازمان‌های مربوطه ایمنی، خدمات آتشنشانی و هلال احمر.

۱،۲. گزارش‌های جهانی درخصوص توسعه شهری و شاخص‌های این توسعه در مسیر پایداری شهری را باید مورد توجه قرار داد.

۱،۳. لازم است در برنامه‌ریزی این حوزه به اصول و برنامه‌های توسعه شهر تهران توجه شود.

۱،۴. انسجام شهری و ارتباط بین شهروندان به عنوان یک تهدید در شهر تهران باید مورد توجه قرار گیرد.

۱،۵. تنها نباید به خطرات فیزیکی تهدید کننده در تهران توجه صرف شود.

۱،۶. سیل در مسیرهای آب، طوفان و آب‌گرفتگی را می‌توان به عنوان سایر مخاطرات تهدید کننده شهر تهران در نظر داشت.

۱،۷. توجه به گزارشات بین‌المللی و داخلی برآورد خسارات خطرهای تهدید کننده شهر تهران و شهروندان.

۱،۸. در مدیریت شهر تهران باید به مشکلات بالادست و زیرساختی در مدیریت شهری و موضوعات اجتماعی، مدیریتی و اقتصادی توجه شود.

۱،۹. مسائل اقتصادی و مشکلات ناشی از آن باعث برهم خوردن توازن اقتصادی شهروندان شده است؛ که این امر نیز خود عامل بروز رفتارها و نگرش‌های اجتماعی نامناسب در شهر تهران گردیده است. بنابراین توجه کافی به موضوع اعتماد اجتماعی و انسجام اجتماعی بین طبقه‌های اجتماعی و شهروندان بسیار حائز اهمیت است.

۱،۱۰. اتصال زیرساخت‌های مجازی کشور به سازمان‌ها و زیرساخت‌های مجازی تهران و احتمال قطع شدن شریان‌های حیاتی و ارتباطی، تهدیدی برای سایر نقاط کشور در زمان بروز سوانح بزرگ در تهران است. بنابراین باید به این موضوع به عنوان یک تهدید بزرگ نگاه شود.

۱،۱۱. ورود خدمات و زیرساخت شهری به مسیر رودره های تهران.

۱،۱۲. آسفالت کردن و پاکوب شدن و غیرقابل نفوذ شدن

۲،۱۷. آگاهی مردم در جامعه نسبت به مخاطرات و تهدیدهای شهر تهران منجر به ایجاد توقع مردم از نهادهای مسؤول می‌شود و این سازمان‌ها توان پاسخ و خدمت ندارند پس بر اساس آن اصل موضوع از پایه نفی می‌شود.

۲،۱۸. نبود رویکرد همه جانبه نسبت به مخاطرات تهدید کننده در مدیریت شهری و مدل‌سازی و برنامه‌ریزی بر اساس همه.

۲،۱۹. رویکرد نظامی در مدیریت شرایط اضطراری.

۲،۲۰. نقص در مشارکت و همکاری بین سازمانی.

۲،۲۱. روشن نبودن نقش هر سازمان، همکاری، تعهد و انتظارات به دلایل و رفتارهای شخصی.

۲،۲۲. چالش‌های سازمانی و اثر آن بر موضوع تاب‌آوری و ایمنی و شرایط اضطراری و عدم همکاری بین‌سازمانی.

۲،۲۳. عدم قبول مسؤولیت و جایگاه و نبود تعریف برای کاربری زیرساخت‌های موجود در تمام زمان‌ها

۲،۲۴. نبود یا کمبود برنامه راهبردی و تمرکز در پاسخ و نبود توجه به کاهش مخاطره

۲،۲۵. شفاف نبودن موضوع بودجه و جایگاه متولیان بالا دست

۲،۲۶. عدم درس آموزی و رویکرد آن برای اقدام و برنامه ریزی آتی

۳. راهکارهای پیشنهادی به منظور تقویت و توسعه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران چیست؟

باید به این نکته توجه داشت که متولی هر شهر نهادی به نام شورای شهر و در نهایت انتصاب شهردار توسط این شورا است. شهرداری مهم ترین متولی مدیریت شهری است، ولی همین نهاد متاسفانه با فروش شهر خود بر غیر این موضوع پافشاری دارد. بنابراین به زبان ساده باید کار را به کاردان داد. آخرین تلاش دلسوزان ایمنی شهری در آخرین انتخابات شهر و روستا در تهران انجام شد که متاسفانه افراد HSE، ایمنی و آتش‌نشانی و مدیریت بحران در این کارزار موفق نشدند. این عدم موفقیت یعنی فقدان

۲،۴. سازمان‌های مسؤول و بالادست کمتر به موضوع روش‌ها و رویکردهای انتقال خطر توجه کرده‌اند.

۲،۵. سیستم‌های بیمه‌ای برای پذیرش خطر و پیامدهای آن.

۲،۶. پیامدهای اقتصادی خطر و ابزارهای انتقال خطر از فرد و خانواده به سازوکارهای قانونی و بالادستی.

۲،۷. منابع مالی در اختیار شهرداری تهران و نهادهای متولی شهری، عاملی تاثیرگذار در مدیریت و برنامه‌ریزی ایمنی شهر تهران است.

۲،۸. سازمان‌های مسؤول و متولی ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری باوجود درآمدزا بودن برای مدیریت شهر، آن‌طور که شایسته است در مدیریت شهری مداخله ندارند.

۲،۹. عدم توجه مدیریت شهری به اصول برنامه‌نویسی رایانه‌ای و تهیه الگوریتم‌های منطقی در برنامه‌ریزی.

۲،۱۰. بهتر است موضوع تخصیص منابع در برنامه‌های شهری بالادست شهری بر اساس اولویت‌ها و شرایط شهر طراحی و هدایت شود.

۲،۱۱. ساخت و سازهای غیراستاندارد و کم کاری و نقص در اجرای سازه‌های شهر تهران یک تهدید برای شهروندان است.

۲،۱۲. عدم اطلاع و آگاهی و آموزش و ضعف در اخلاق و تعهدات قانونی نیروهای کاری سازنده

۲،۱۳. کمبود اطلاعات روزآمد و قابل دسترس برای متخصصین و شهروندان به منظور آگاهی و اقدام مناسب.

۲،۱۴. مشکلات نظارت بر ساخت و ساز شهر تهران و عدم کفایت و نظارت مورد انتظار ناظرین منصوب و قانونی در کار خود.

۲،۱۵. توجه و رفع کاستی‌های فرهنگی در جامعه، عدم رعایت اخلاق و اصول و تعهد فردی در قبال جامعه.

۲،۱۶. مشکلات موجود در نهادهای نظارتی و بالادست مرتبط با ایمنی و کاهش خسارت شهر باید شناسایی و سازوکارهای مناسب برای آن شناسایی و پیاده شود.

۳،۱۲. سوق دادن مدیران و مسؤولین به سمت برنامه‌ریزی و اقدام واقع‌بینانه به جای تعهدهای بدون اجرا که منجر به بی‌اعتمادی عمومی می‌شود.

۳،۱۳. توجه به راهکار اجرایی شدن و پیاده‌شدن اقدامات آموزشی بر اساس شرایط جامعه و برپایه بیدار کردن وجدان‌های افراد در مسیر آمادگی.

۳،۱۴. راهکارهای پیشنهادی و ایده‌هایی که در جامعه توسط افراد متخصص و یا علاقه‌مند طرح می‌شود. باید بر اساس برنامه جامع و شرایط پیاده‌سازی آن شناسایی و بررسی شود.

۳،۱۵. ایده‌ها و دیدگاه‌های بین‌المللی مرتبط و مشابه را باید بر اساس شرایط محیطی شهر تهران شناسایی و به مدیریت شهری و مسؤولین ارائه نمود.

۳،۱۶. مدیران و مقامات به موضوع حمایت از متخصصین و ایده‌های داخلی توجه کنند و در زمینه حمایت از آن‌ها اقدامات اساسی و پایدار در بخش‌های دولتی و عمومی توجه بیشتر شود.

۳،۱۷. موضوع مدیریت ایمنی و شرایط اضطراری نباید فقط به عنوان بحثی هزینه‌ای دیده شود؛ زیرا که لازم است این تفکر در مدیریت شهری سوق داده شود به سمت این موضوع که ایمنی شهری میتواند منجر به جذب سرمایه در شهر و کاهش میزان خطرپذیری شود.

۳،۱۸. توجه به راهکارهای موازی با بخش دولتی در تامین منابع مالی برنامه‌های ایمن‌سازی و مدیریت شرایط اضطراری و افزایش ایمنی و تامین منابع مورد نیاز را برای این اقدامات.

۳،۱۹. تبدیل ایمنی در شهر به یک مطالبه عمومی

۳،۲۰. توجیه و جلب همراهی مردم در اقدامات ایمنی

۳،۲۱. تبدیل موضوعات ایمنی؛ شرایط اضطراری و اقدامات لازم در این مسیر از توصیفی به شاخص‌های کیفی.

۳،۲۲. ایجاد اتاق فکر و فضایی برای اندیشه به موضوعات ایمنی و شرایط اضطراری توسط متخصصین و

بخش عمومی و سازمان‌های مردم نهاد

۳،۲۳. موضوعات ایمنی و شرایط اضطراری به‌صورت

تدبیر شهروندان در انتخاب افراد و کمبود فرهنگ‌سازی ایمنی در جامعه و این خود نشان می‌دهد که جامعه ما راه طولانی‌ای پیش رو دارد.

۳،۱. مدیریت در شهر تهران باید بر اساس برنامه باشد و طبق نقشه‌راه مشخص حرکت کند؛ نه مدیریت و هدایت مقطعی؛ بدون برنامه؛ وابسته و تاثیرپذیر از شرایط محیطی باشد.

۳،۲. مخاطرات و تهدیدها باید در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، محیط زیستی، سوانح طبیعی و انسان‌ساز دیده شود.

۳،۳. توجه همه جانبه به تمام سوانح تهدید کننده. در تهران تمرکز فعالیت‌های مدیریت سوانح بیشتر با تمرکز بر زمین لرزه و حتی تمرکز بیشتر در اقدامات آمادگی و پیشگیری بوده است.

۳،۴. کاهش رفتارهای نمایشی و تبلیغی توسط مقامات و مسؤولین در زمان بروز سوانح.

۳،۵. استفاده از ایده‌ها و مدل‌های حمایتی بیمه از شهروندان و دارایی آن‌ها در برابر سوانح. صندوق-های حمایتی بیمه‌ای و بیمه‌های تکمیلی.

۳،۶. برنامه‌ریزی منطقی و استاندارد برای موضوع ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران و تبدیل به نقشه راه و برنامه اقدام مشخص در این حوزه.

۳،۷. آموزش و آگاهی‌دهی به مالکین و تمام دست اندرکاران ساخت و ساز در شهر.

۳،۸. نظارت بر روند ساخت و ساز به صورت رسمی و بیشتر از موضوع قانونی توجه به موضوع اخلاقی

۳،۹. ایجاد اعتماد در بین نهادهای مسؤول شهری و مردم به منظور پیاده‌سازی صحیح و قانونی اصول ساخت و ساز در شهر بر اساس تجربیات تلخ حاصل شده.

۳،۱۰. شناسایی راهکارهای مقاوم‌سازی در بافت‌های فرسوده شهر به جای نوسازی و تخریب فضاهای موجود.

۳،۱۱. ارائه راهکارهای مثبت به جای ترویج رعب و وحشت نسبت به تهدیدهای موجود.

۴,۵. انگیزش در نیروهای انسانی و پویایی سازمان در راستای عملی شدن اهداف.

۴,۶. تدقیق و تمایز ماهیت سازمان و اقدامات بالادست و سیاست‌گذاری و اجرایی.

۴,۷. همسان بودن نام و عملکرد سازمان با هم.

۴,۸. تعریف صحیح و مناسب از عملکرد ستاد در شرایط عادی و اضطراری.

۴,۹. تعریف و اقدام با رویکرد پیشگیری از بروز سانحه و عدم تمرکز صرف روی پاسخ.

۴,۱۰. تعامل و همکاری بین واحدهای ستادی درون سازمان.

۴,۱۱. همسان بودن جایگاه سازمان در شهر با قوانین بالادست و ظرفیت موجود ستادی و عملیاتی سازمان.

۴,۱۲. مشخص بودن حدود اختیارات و شرح وظایف سازمان.

۴,۱۳. بازطراحی و دیده شدن الزامات قانونی، زیرساخت و تجهیزات، برنامه سازمان بر اساس توان سازمان.

۴,۱۴. رابطه بین قوانین و اختیارات و ابهامات قانونی.

۴,۱۵. تامین ابزار و لوازم و تجهیزات بر اساس برنامه و قانون بالا دست.

۴,۱۶. حدود انتظارات از یک سازمان بر اساس فازها، انتظارات و قوانین تعریف شده باشد.

۴,۱۷. واقعی بودن و تناسب بین قوانین و اجرایی شدن آن در بستر سازمان.

۴,۱۸. تعریف صحیح وظایف و اسناد بالادستی سازمان.

۴,۱۹. اجرای پروژه‌ها بر اساس برنامه و چشم‌انداز دقیق تحقیقی و تحلیلی تهیه شده برای سازمان.

۴,۲۰. تعریف صحیح نقش و انتظار از سازمان و تمایز با TFFO.

۴,۲۱. تعریف صحیح نقش و انتظار از سازمان و تمایز با TDMMO.

۴,۲۲. تعریف برنامه اقدام و انتظار عملیاتی از سازمان.

۴,۲۳. پاسخ‌گویی و شفاف‌سازی موضوعات و اقدامات بالادست و نظارت رسانه‌ها بر عملکرد و فرآیندهای

صادقانه و شفاف با مردم مطرح شود زیرا مردم در برابر اعتماد و توجیه با هر اقدام مناسب همراهی می‌کنند.

۳,۲۴. مردم با افزایش آگاهی در موضوعات ایمنی و شرایط اضطراری مستقیم به صورت ناظر و مطالبه‌گر.

۳,۲۵. مطرح کردن موضوع مشارکت اجتماعی و ایفای نقش نهادهای مردمی و مدنی باید مورد قبول نهادهای مسؤول و بالادست تعریف و تبیین شود.

۳,۲۶. لزوم ترویج و اقدام پیشگیرانه و کاهش مخاطره قبل از بروز سوانح

۳,۲۷. پیشنهاد تدوین شاخص و مبنای هزینه‌ای سکونت در شهر تهران برای محاسبه هزینه و فایده ساخت و ساز و بقا و زیست و ایجاد مزیت رقابتی زیست در شهر توسط متخصصین.

۳,۲۸. نرخ هزینه و زیست در شهر باشد؛ نه بر اساس ایمنی نه موقعیت و منطقه سکونت.

۳,۲۹. ارائه رویکرد مدیریتی و نه نگاه درآمدزایی در موضوع مدیریت و زیست در شهر.

۳,۳۰. توجه به موضوع تاب‌آوری و شاخص‌های آن بر اساس پیشنهاد ISDR و تعریف مدل ایرانی این استاندارد.

۴. شاخص‌های موثر موفقیت سازمان پیشگیری و مدیریت بحران و سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران

۴,۱. دارا بودن برنامه جامع استمرار کار و فعالیت سازمان و تحلیل درست ورودی/ عملکرد / خروجی سازمان

۴,۲. دارا بودن برنامه راهبردی و برنامه‌های اقتضایی برای استمرار فعالیت سازمان در زمان شرایط اضطراری.

۴,۳. استمرار فعالیت و ارتباط بین مرکز فرماندهی و کنترل شهر تهران برای حادثه تهران

۴,۴. دارا بودن سناریوهای مخاطرات و سوانح شهر و برنامه حضور و فعال بودن نیروهای انسانی و کارکنان این سازمان در زمان بروز هر سانحه پیش‌بینی شده

- مدیریتی در سازمان.
- ۴,۲۴. تعریف استانداردها و شاخص‌های به کارگیری نیروی انسانی در سازمان و پیاده شدن و نظارت بر روند پیاده‌سازی استانداردهای توافق شده و قانونی.
- ۴,۲۵. تعریف روندهای پایش و ارزشیابی مدیریت و سازمان و اجرای اقدامات سازمان.
- ۴,۲۶. تعریف انتظارات شهروندان از سازمان و در پی آن تهیه برنامه.
- ۴,۲۷. پررنگ بودن اعتماد بین مردم و دستگاه بر اساس سرمایه اجتماعی.
- ۴,۲۸. تعریف سازوکارهای اقدام بر اساس چرخه و سیستم‌های هشدار و پیش‌بینی.
- ۴,۲۹. پیاده‌سازی اقدام بر اساس شرایط منطقی مدیریت شرایط اضطراری و نه فقط اقدام مشابه سایر کشورها.
- ۴,۳۰. اقدام سازمان بر اساس انتظار منطقی نه فقط تکرار و اجرای برخی اقدامات.
- ۴,۳۱. قدرت پیاده سازی اقدامات و انتظارات.
- ۴,۳۲. توان و قدرت و دانش برآورد پیامدهای احتمالی هر مخاطره و خطر.
- ۴,۳۳. جلب همکاری همه دست اندرکاران در فرآیندهای برنامه‌ریزی و مدیریت و اجرای اقدامات.
- ۴,۳۴. استفاده از دانش و اطلاعات قطعی و جدید برای بررسی و هشدار و پیش بینی و آماده سازی.
- ۴,۳۵. فعالیت بر اساس قطعیت موضوع نه احتمال.
۵. شاخص‌های پیشنهادی انتخاب رؤسا و معاونین سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر و سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران
- ۵,۱. دارا بودن قابلیت‌های مدیریتی و پیاده‌سازی به منظور اجرایی کردن قوانین بالادست
- ۵,۲. رزومه و سوابق مدیریتی و کاری.
- ۵,۳. اعتقاد و قبول داشتن کار تیمی در مدیریت سازمان.
- ۵,۴. دارا بودن نگرش و چشم‌انداز علمی و به روز به موضوع مامویت سازمان.
- ۵,۵. داشتن قابلیت تغییر دیدگاه در صورت آشنایی با موضوعات جدید و مرتبط.
- ۵,۶. توان تطبیق با زمان و شرایط اضطراری و رفتار انعطاف پذیر بر اساس شرایط.
- ۵,۷. داشتن نگاه جامع برای مدیریت و هدایت اقدامات و پروژه‌های همزمان و یا اهداف موازی.
- ۵,۸. توان ارتباط و تعامل با سایر سازمان‌ها و دستگاه‌ها.
- ۵,۹. داشتن دید کل نگر و همه جانبه.
- ۵,۱۰. داشتن سابقه و پیشینه مدیریتی مرتبط.
- ۵,۱۱. داشتن توان و سابقه مدیریت اجرایی و اشتغال به عملگرا بودن.
- ۵,۱۲. عدم نگاه فردی و سازمانی به وظایف سازمان و متعهد به اجرای موضوع قانونی سازمان.
- ۵,۱۳. سن مناسب برای کار.
- ۵,۱۴. توان جسمی و روحی برای کار در شرایط اضطراری.
- ۵,۱۵. پاسخگو بودن و توان گزارش‌دهی و شفافیت و داشتن روابط عمومی خوب با رسانه‌ها و دست‌اندرکاران.
- ۵,۱۶. سابقه و توان تصمیم‌گیری.
- ۵,۱۷. توانمندی در تامین بودجه.
- ۵,۱۸. دارا بودن تیم مشاوره و اجرایی قوی.
- ۵,۱۹. داشتن برنامه و طرح بلندمدت.
- ۵,۲۰. تعهد اخلاقی و روحی برای مدیریت نه شغل.
- ۵,۲۱. توانایی تیم‌سازی و به کارگیری نیروها.
- ۵,۲۲. سابقه اجتماعی و توان مقبولیت اجتماعی.
- ۵,۲۳. توان همکاری با سایر دست‌اندرکاران.
- ۵,۲۴. دید غیر سیاسی نسبت به موضوع داشتن.
- ۵,۲۵. توان سینرژیک در تیم مدیریتی.
۶. روش پیشنهادی برای انتخاب رؤسا و معاونین سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر و سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران
- ۶,۱. برپایی رفراندوم از اعضای مدیران و نفرت‌کندید شده برای انتخاب فرد متعهد.
- ۶,۲. جلسات تخصصی و هم‌اندیشی متخصصین و فعالین حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری به منظور شناسایی بهترین گزینه‌های ریاست بر این سازمانها.

پیوست شماره ۳

خطر و توان مقاومت لرزه‌ای تهران را کاهش داده است.

۱.۴. زمین لرزه، زمین لغزش، فرونشست و سیلاب تهدیدهای بالایی است که توسط سازمان زمین شناسی به شورای شهر تهران اعلام شده است.

۱.۵. رانش زمین و ساخت‌وساز غیر ایمن ساختمان‌های شهر.

۱.۶. خشکسالی تهدید کننده تهران.

۱.۷. تبدیل رودخانه‌ها به مسیرهای تردد انسان و خودرو.

۱.۸. کاهش نفوذپذیری آب به زمین شهر تهران به دلیل روکش نمودن و کوبیده شدن زمین به دلایل متعدد اعم از راه‌سازی و یا کف‌سازی بعضاً غیراستاندارد توسط شهرداری تهران.

۱.۹. مخاطرات انسان ساز مانند سوانح تروریستی و یا خطای انسانی در مدیریت زیرساخت‌های شهری مانند مترو تهران.

۱.۱۰. فرسودگی شبکه شریان‌های انتقال انرژی، آب، فاضلاب و... در زیر پوست شهر.

۱.۱۱. ساخت و ساز غیر استاندارد برج‌های مسکونی و اداری شهر در مناطق پرخطر و دارای فضای محدود.

۲. نقاط ضعف و چالش‌های ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران چیست؟

۲.۱. ضعف در ایمنی ساخت و ساز شهری.

۲.۲. نبود سیاست واحد مدیریت بحران در شهر.

۲.۳. نبود سیستم اطلاع رسانی صحیح و توانمند در سطح شهر.

۲.۴. کمبود نیروی انسانی توانمند در سازمان‌های متولی شرایط اضطراری.

۲.۵. کمبود تجهیزات موردنیاز برای اجرای عملیات پاسخ گویی به سوانح.

۲.۶. عدم رعایت پدافند غیرعامل و عامل در شهر.

۲.۷. کمبود یا نبود نقشه‌ها و برنامه‌ها و طرح‌های پاسخ گویی شرایط اضطراری.

گزارش نشست تخصصی، جلسه سوم، ۱۳ تیر ۱۳۹۶

«تسهیلگر و گزارشگر جلسه حسام الدین نراقی.»

در ادامه برنامه و مسیر حرکت کارگروه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران و برگزاری دو جلسه بحث گروهی متمرکز در تاریخ‌های ۳۰ خرداد و ۸ تیر ۱۳۹۶، سومین نشست در مورخ ۱۳ تیرماه برگزار گردید. موارد مطرح شده در این نشست به شرح ذیل است:

الف) مشارکت کنندگان در دومین جلسه هم‌اندیشی

۱. دکتر شهاب عبدالهی‌فر، مدیر بحران دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه تهران.
۲. شریف محسنی، کارشناس مدیریت سوانح، متخصص HSE در شرکت بهره‌برداری مترو تهران.
۳. کیوان صیفوری، کارشناس مدیریت عملیات امداد و نجات و تکنسین فوریت‌های پزشکی سازمان اورژانس تهران.
۴. حسام‌الدین نراقی، فعال اجتماعی، عضو موسس و رئیس هیات مدیره انجمن امداد ایرانیان.
۵. احمد بختیاری، فعال اجتماعی و موسس سازمان مردم نهاد خانه نجات ایران، فعال در زمینه ترویج کارهای داوطلبانه.
۶. هادی حجازی، آتش‌نشان و مدیر ایستگاه آتش‌نشانی.

ب) سؤالات و محورهای اصلی سومین جلسه هم‌اندیشی

۱. وضعیت فعلی و آتی مخاطرات (hazard) و خطرپذیری (risk) تهدید کننده شهر تهران و راهکارهای مرتبط چیست؟
 - ۱.۱. پیامدها و خطرهای ناشی از بروز هر نوع سانحه در هر یک از خطوط مترو شهر تهران.
 - ۱.۲. خطر زمین لرزه بر اساس محاسبات و اطلاعات موجود و پیامدهای احتمالی آن برای شهروندان.
 - ۱.۳. فرونشست زمین و شرایط ساخت و ساز در تهران،

- ۲،۱۹. اطلاعات از وظایف، نیازها، استانداردها و تجهیزات و توانایی‌های بین دستگاه‌های متولی و مسؤول کم است.
- ۲،۲۰. ناهماهنگی بین نهادهای امنیتی و مدیریت شرایط اضطراری در سوانح پیشین تهران مشهود است.
- ۲،۲۱. کمبود بودجه در نهادهای اجرایی به عنوان یک عامل بازدارنده برای اصلاح موارد و مشکلات توسط واحدهای بازرسی و کنترل و تضمین کیفیت محسوب می‌شود.
- ۲،۲۲. عدم ایفای نقش نهادهای نظارتی بر عملکردها، روندها و برنامه‌های مصوب و گزارش خطرها و پیشنهادات.
- ۲،۲۳. کمبود پایگاه، نیروها و تجهیزات در اورژانس تهران.
- ۲،۲۴. رشد بی‌رویه جمعیت و کمبود ظرفیت‌های استاندارد برای ساختمان‌های جدید ساخته شده تهران.
- ۲،۲۵. مشکل ترافیک و آمد و شد نیروهای امدادی روی زمین تهران.
- ۲،۲۶. مشکل عدم پرداخت هزینه بیمه برای زیرساخت‌های شهر به دلایل متعدد از سوی مدیریت شهری.
- ۲،۲۷. عدم اطلاع رسانی و اعلام گزارش وضعیت و خسارات وارده به شهر تهران.
- ۲،۲۸. رفتارهای سلیقه‌ای مدیران و کاهش انگیزه نیروهای توانمند و کاهش توان آمادگی شهر تهران.
- ۲،۲۹. حضور و استقرار نیروهای غیرمتخصص در بخش‌های عملیاتی و مرتبط با ایمنی شهر تهران.
- ۲،۳۰. جذب رابطه‌ای نیروی انسانی در کارهای حساس و مرتبط با ایمنی و شرایط اضطراری.
- ۲،۳۱. عدم اجرا شدن برنامه‌ها و راهکارهای پیشنهادی با وجود شناسایی خطرها و وجود راهکاری اجرایی.
- ۲،۳۲. اجرای اقدامات سلیقه‌ای در مقابل خطرها و عدم اجرای اقدام اصولی.
- ۲،۳۳. موازی کاری در شهرداری تهران در موضوع ایمنی و عدم تبادل اطلاعات بین همه ارکان.
- ۲،۳۴. حضور مدیران بدون برنامه و بدون استاندارد و
- ۲،۸. افزایش نرخ تعداد خودکشی و یا بروز هر نوع سانحه در مترو و سطح شهر به دلایل متعدد.
- ۲،۹. مشکلات مرتبط با تردد نیروهای امدادی در صورت بروز هر سانحه در زیرساخت مترو شهر تهران.
- ۲،۱۰. مشکلات خدمات اورژانس درمانی برای پاسخ در زمان بروز هر سانحه بزرگ در شهر تهران.
- ۲،۱۱. طرح‌های اساسی در تهران که بر اساس گزارش جایکا آغاز شده بود تاکنون به صورت سلیقه‌ای مدیریت شده و اجرای اقدامات در هر دستگاه به صورت موضوعی دیده و عملیاتی شده است.
- ۲،۱۲. سوله‌های مدیریت بحران که قرار بود برای حضور نهادها و دستگاه‌های امدادی استفاده شود امروزه دارای کاربری‌های متفرقه است و اصل کار فراموش شده است.
- ۲،۱۳. ساخت و ساز ساختمان‌های مسکونی و اداری در اطراف سوله‌های بحران باعث تغییر کارکرد و کاهش کاربری و تاب آوری آن‌ها در زمان بروز سوانح شده است.
- ۲،۱۴. نبود نیروهای توانمند و آموزش دیده در سطح شهرداری مناطق تهران.
- ۲،۱۵. ناهماهنگی بین بخش دولتی و شهرداری در برنامه‌ریزی و مدیریت شرایط قبل از بروز سوانح و در عملیات‌های پاسخ‌گویی، به سوانح ۱۰ سال گذشته رجوع شود.
- ۲،۱۶. ناهماهنگی در بین دستگاه‌های متولی شرایط اضطراری و ایمنی در تهران.
- ۲،۱۷. نبود خط فرماندهی و مدیریت واحد عملیاتی در سازمان‌های امدادی شهر تهران. در سوانح شهر تهران حضور شهردار و کاریزما و قدرت ایشان باعث مدیریت متمرکز شده و در سوابق می‌توان دید که هربار با رفتن او همه چیز بهم ریخته است.
- ۲،۱۸. عدم استقرار سامانه فرماندهی سانحه ICS شهری در شهر تهران توسط سازمان پیشگیری و مدیریت بحران و مشاهده موارد متعدد ناهماهنگی بین دستگاهی در شهر تهران.

بدون SOP و مانور و شرح وظایف در سطح سازمان‌ها و آموزشهای ناکافی.

۲,۳۵. بسترهای شبکه و شریان‌های حیاتی به صورت استاندارد و مقاوم و قابل تاب آوری در برابر سوانح تعریف نشده و برنامه‌ای برای آن نداریم.

۲,۳۶. خطر شسته شدن زیر پوست شهر به دلیل شکست و نقص در شبکه آب فرسوده تهران.

۲,۳۷. تخریب شبکه قنات‌ها و مسیرهای آن در زیر شهر و بروز سوانح زیرش زمین، ورود آب‌قنات به شبکه‌مترو.

۲,۳۸. زیرساخت‌های مخابراتی و ارتباطی مابین نیروهای امدادی در شرایط عادی هم نداریم چه برسد به زمان بحرانی.

۲,۳۹. شبکه ارتباط بیسیم به عنوان شبکه پشتیبان امیدی به آن نیست.

۲,۴۰. عادی شدن مسایل مهم ایمنی و بی تفاوتی افراد به دلایل متعدد، عادی شدن مشکل، تکراری بودن در طول زمان، بی اهمیتی از نظر فرد، کاذب بودن موضوع.

۳. راهکارهای پیشنهادی با منظور تقویت و توسعه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران چیست؟

۳,۱. مدیریت جمعیت و سکونت در شهر تهران، نیاز به برنامه کاهش جمعیت شهری داریم

۳,۲. نگاه غیرسیاسی در موضوع ایمنی و حضور افراد غیرمتخصص در پست‌های مربوط به HSE و ایمنی شهر و سازمان‌ها

۳,۳. مقاوم سازی ابنیه

۳,۴. توجه به موضوع بیمه ساکنان و زیرساخت‌ها

۳,۵. شباهت تهدیدهای تهران و شهر لوس آنجلس در ایالات متحده در موضوع زمین‌لرزه و لزوم استفاده از تجربیات آن شهر و ایالت برای آمادگی در برابر سوانح

۳,۶. اقدام برای تهران در سطح ملی است و لازم است که در سطح ملی و بین‌المللی از آن حمایت نماید

۳,۷. توجه به نکات اعلام شده در گزارش جایکا به رغم گذشت ۱۶ سال از گزارش

۳,۸. مترو هم می‌تواند در زمان بروز هر سانحه در شهر نقشی داشته باشد:

- تبعات مترو برای شهر.
- تبعات شهر برای مترو.
- تبعات مترو برای مترو.
- اگر داخل مترو سانحه‌ای رخ دهد.
- اگر در خارج از مترو اتفاقی رخ دهد و از ظرفیت مترو برای کمک استفاده شود.

۳,۹. نگاه امنیتی باید در موضوع بحران باشد ولی امنیت نباید جلوی همکاری امدادی را بگیرد. نگاه امنیتی مانع کار تخصصی نشود.

۳,۱۰. لزوم داشتن نگاه سلسل مراتب و نظم نظامی برای مدیریت شرایط اضطراری و همکاری بین بخشی.

۳,۱۱. موضوع پیشگیری و پیش بینی باید با نگاه اولویت مخاطرات در مرکز فکر و اتاق دیدبانی انجام شود.

۳,۱۲. شرح وظایف و حدود اختیار و مسئولیت سازمان‌های متولی دقیق انجام شود.

۳,۱۳. لزوم تقویت تعامل بین سازمان‌های متولی شرایط اضطراری در تهران.

۳,۱۴. لزوم تقویت حس همدلی سازمانی و کار تیمی بین دستگاهی باید در موضوع ایمنی و شرایط اضطراری.

۳,۱۵. چون دستگاه‌های شرایط اضطراری درآمدزا نیستند مطلوبیت ندارند. باید موضوع پیشگیری بر درمان و هزینه و خسارت را به صورت فرصت خوب طرح کرد.

۳,۱۶. تلفیق رویکرد بهداشت حرفه‌ای و ایمنی می‌تواند فرصت خوبی برای موضوع ایمنی در شهر و سازمان‌های مربوطه بشود.

۳,۱۷. لازم است ارزیابی ریسک‌ها در سازمان‌ها و شهر به صورت سیستماتیک انجام شود.

۳,۱۸. استفاده از افراد صالح و توانمند برای مدیریت و احاله مسئولیت در کنار تقویت نهادهای نظارتی و کنترل در سازمان‌های متولی.

- ۳،۱۹. دادن استقلال به واحدهای نظارتی به صورت متمرکز برای نظارت عالیه برای عملکرد دستگاهها نه واحدهای نظارتی داخلی هر دستگاه و سازمان.
- ۳،۲۰. نیاز به توسعه شبکه اورژانس و استقرار نیروهای امدادی در مراکز بزرگ جمعیت.
- ۳،۲۱. اجرای استانداردهای مشخص برای جذب و سازماندهی نیروهای موجود و یا جذب نیرو بر اساس استاندارد در شرکتها و سازمانهای مربوطه.
- ۳،۲۲. تدوین شاخصهای استاندارد برای جذب نیرو و یا فعالیت‌های کاری در حوزه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری.
- ۳،۲۳. آشنایی و ارتباط بیشتر بین نیروها و سازمانهای امدادی شهر.
- ۳،۲۴. اصلاح وضعیت مدیریت در سازمانها و جایگزینی مدیران قوی در دستگاههای امدادی و کاهش ضعف دستگاههای مسؤول.
- ۳،۲۵. پیاده سازی توافقات اورژانس و شورای شهر تهران در اسرع وقت برای توسعه زیرساخت اورژانس در مترو و آتش‌نشانی و سطح شهر تهران.
- ۳،۲۶. اولویت قراردادن تامین بودجه موردنیاز تا تحقق شرایط استاندارد.
- ۳،۲۷. بازرسی ایمنی گام اول برای شناسایی اقدام اصلاحی و پس از آن اجرای این اقدامات همراه با نظارت اقدام.
- ۳،۲۸. شناسایی سازوکارهای استفاده از ساختار و ظرفیت‌های موجود در ارکان شهرداری.
- ۳،۲۹. لزوم تبادل اطلاعات بین همه ارکان شهرداری و شرکتها و سازمانهای متولی.
- ۳،۳۰. لزوم تشکیل کمیته‌ها و کارگروه‌های تخصصی و غیروابسته برای مدیریت و نظارت بر بهبود شرایط.
- ۳،۳۱. تهران نیاز به مدل سیاستگذاری و برنامه‌ریزی متمرکز در موضوع ایمنی دارد.
- ۳،۳۲. طراحی و اجرا و نظارت بر مانورهای ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری در شهر تهران



سلامت شهروندان



مقدمه

برخورداری از یک زندگی سالم و مولد و با کیفیت توام با طول عمر قابل قبول و عاری از بیماری و ناتوانی، حقی است همگانی که مسئولیت و تولیت آن بر عهده دولت‌ها است و پیش‌شرط تحقق توسعه پایدار می‌باشد. برای تحقق این امر فراهم‌سازی امکانات و تسهیلات مناسب برای تامین سلامت جسمی، روانی، اجتماعی و معنوی انسان در کلیه مراحل زندگی و زنجیره حیات که از جمله حق طبیعی و نیازهای اساسی انسانها به شمار می‌رود در مکتب اسلام و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران مورد تاکید قرار گرفته است. قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران ضمن محوری برشمردن سلامت کامل و جامع انسان، بهداشت و درمان را از جمله نیازهای اساسی می‌شناسد و دولت را مکلف کرده است تا تمامی منابع، امکانات و ظرفیت‌های خود را جهت تامین، حفظ و ارتقای سطح سلامت افراد کشور بسیج کند (اصول ۴۳، ۲۹، ۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران).

با توجه به وضعیت جمعیتی شهر تهران که حدود ۲۰/۲ درصد جمعیت کشور را به خود اختصاص داده است، و نیز روند رو به رشد عوامل خطر محیطی تهدیدکننده سلامت ساکنین این کلانشهر، بازنگری و یکپارچه‌سازی اهداف، سیاست‌ها، راهبردها و برنامه‌های حوزه سلامت شهروندان تهرانی را با اتخاذ رویکرد بین‌بخشی و کل‌نگر به مقوله سلامت بیش از پیش الزامی می‌نماید. توجه به سلامت شهروندان تهرانی از چند جنبه مهم و اساسی است. اول اینکه برخورداری از سلامت همه‌جانبه حق طبیعی شهروندان است. دوم اینکه با سرمایه‌گذاری برای ارتقاء سلامت شهروندان تهرانی می‌توان از بسیاری از هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم سلامت که به دنبال از دست رفتن سال‌های مفید زندگی به دلیل مرگ و

یا ناتوانی حاصل می‌شود، جلوگیری نمود و با تضمین سلامت فرد شهروندان تهرانی، سلامت فعلی تهران و نسل‌های آتی تهران را تضمین نمود.

در نوشتار مذکور، تلاش دست‌اندرکاران بر آن بوده تا از طریق شناسایی ابعاد مختلف سلامت شهروندان تهرانی و مقتضیات مربوط به هر یک از آنها، از طریق ارائه مجموعه‌ی مؤثری از راهکارها نسبت به بهبود شاخص‌های سلامت مربوط به هر یک از ابعاد مذکور اقدام نمایند.

درآمدی بر حوزه سلامت شهروندان تهرانی

سلامت در عرصه اندیشه و عمل جنبه‌های متفاوتی دارد. سلامت انسان محصول تعامل پیشینه ژنتیکی، محیط اجتماعی، روانی و اکولوژیکی است که او را در بر می‌گیرد و هر کدام از این عوامل بزه طور جداگانه‌ای بر سلامت وی تاثیر می‌گذارند. جدا از زمینه بیولوژیک و ژنتیک متفاوت هر انسان محیط زندگی وی شامل محیط فیزیکی و اکولوژیکی است که وی را در بر گرفته همچنین محیط‌های اقتصادی، اجتماعی و روانی نیز اثرات خود را بر انسان آشکارا اعمال می‌کنند. محیط زندگی بشر در حال تغییر است و این تغییرات در روش زندگی و کار انسان تاثیرات فراوانی بر سلامت او بر جای گذاشته است، این امر منجر به تغییر الگوی بیماری و مرگ گردیده که گذر سلامتی نامیده می‌شود. در بسیاری از کشورهای جهان و به درجه‌ای که از این گذر تاریخی متاثرند، تغییرات اپیدمیولوژیکی حادث شده است که شامل تغییر هرم سنی جمعیت به سمت سالخوردگی، تغییر الگوی بیماریها به سمت بیماریهای مزمن و حوادث و.... می‌شود که به همراه پیدایش فناوری‌های نوین و گرانقیمت باعث تقاضاهایی جدید شده و در نتیجه پیشرفت روزافزون تجهیزات پزشکی و تاثیر مستقیم

اهداف زیر باشد:

- تامین، حفظ و ارتقای سطح سلامت افراد
 - پاسخگویی به نیازهای غیرپزشکی مردم (responsiveness)
 - مشارکت عادلانه مردم در تامین منابع مالی
- در سایه تلاش‌های گسترده بخش بهداشت و درمان، ارتقای سطح سلامت و افزایش شاخص‌های توسعه انسانی در دو دهه اخیر در کشور چشمگیر بوده است. اگر چه عوامل متعددی در این رشد دخالت داشته‌اند باید در نظر داشت که یکی از موثرترین عوامل این توفیق را باید اصلاح ساختار نظام عرضه خدمات دانست اما با توجه به تغییرات ایجاد شده در انسان، محیط او و تقاضاهایش، نیازها و مشکلات جدیدی پدید آمده که مستلزم اندیشیدن تدابیر نوینی است تا بتوان علاوه بر نگهداشت سطح کنونی، شاخص‌های سلامت را به درجه‌ای از اهداف فوق ارتقا دهیم.
- نوشتار پیش‌رو که با هدف پاسخ به دو پرسش اساسی چستی حوزه‌های اولویت‌دار سلامت شهروندان تهرانی و چگونگی بهبود و ارتقاء وضعیت سلامت آن‌ها در هر یک از حوزه‌های شناسایی‌شده، تهیه و تدوین شده است، بر چند پیش‌فرض کلیدی استوار بود. اول اینکه سلامت همان طور که در بند دوازدهم از اصل سوم قانون اساسی اشاره شده، حق طبیعی انسان است، دوم اینکه برنامه‌های ارتقای سلامت از هزینه اثربخش‌ترین برنامه‌ها هستند. سوم اینکه توفیق در ارتقاء سلامت قطعاً تضمین‌کننده سلامت نسل حاضر و آینده بوده و پایداری برنامه‌های توسعه را در عرصه‌های کلان‌تر به دنبال خواهد داشت. با عنایت به مطالب پیشگفت، محورهای قابل مداخله به طور خلاصه به شرح زیر پیشنهاد می‌گردد:
- اتخاذ سیاست‌های حامی سلامت شهروندان تهرانی و ایجاد نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد

آن بر امر سلامت، افزایش هزینه بی‌سابقه‌ای در بخش سلامت را باعث شده است. علاوه بر این کشور ما از نظر مخاطرات سلامت بار مضاعفی را به دوش می‌کشد که در واقع به علت گذر سلامتی است که بخشی از آن ناشی از توسعه نیافتگی و بخشی دیگر مربوط به جوامع توسعه یافته می‌باشد.

بخشی از این عوامل به شرح زیر می‌باشد:

مردم ما با فقر، روش‌های غیر بهداشتی دفع فضلاب و مواد زائد، دود ناشی از سوخته‌های جامد در محیط‌های بسته، مصرف دخانیات، روابط جنسی غیرایمن و مشکلات تغذیه‌ای ناشی از کمبود دریافت انرژی، ویتامین و املاح (ویتامین آ و دی، آهن و روی)، بدخوری و بیش‌خواری که آنان را به اضافه وزن، چاقی، پرفشاری خون مبتلا کرده زمینه را برای ابتلا به بیماری‌های قلبی و عروقی مهیا می‌کند روبرو هستند. خطرات ناشی از پرفشاری خون و کلسترول بالا که ارتباط مستقیمی با افزایش حملات قلبی و سکته‌های مغزی دارند و با مصرف غذاهای پرچرب، پرنمک و شیرین نیز مرتبط هستند هر روز تهدید کننده‌تر بنظر می‌رسند. وقتی این خطرات با نیروهای مرگبار دخانیات و الکل عجین گردند، باز هم خطرناک‌تر می‌شوند. افزایش وزن و چاقی که نتیجه ازدیاد مصرف مواد غذایی و کمبود فعالیت فیزیکی است نیز به خودی خود خطر جدید و عمده‌ای برای سلامت محسوب می‌گردد که بر گستردگی مخاطرات می‌افزایند. البته بیماری‌های نوپدید (ایدز و سار و...) و بیماری‌های بازپدید (سل و مالاریا) نیز به نوبه خود باعث افزایش مخاطرات و بالطبع هزینه‌ها می‌گردند.

برای نیل به این اهداف، اصلاح نظام سلامت در جهت پاسخگویی نیازهای واقعی بخش سلامت به عنوان راهی مؤثر و ضروری، اجتناب‌ناپذیر است.

نظام سلامت از نظر ساختاری به مجموعه‌ای گفته می‌شود که فعالیت‌های آن به طور مستقیم در راستای

نامناسب، افزایش مصرف دخانیات و سبک زندگی کم تحرک

- تغییر ساختارهای اجتماعی و عدم تطابق نظام‌های اجتماعی- اقتصادی موجود مبتنی بر نیازمندی‌های طبیعی و فیزیولوژی دو جنس
- زیاد بودن فاصله بین بلوغ جنسی، فکری و اجتماعی
- کاهش سن مصرف مواد مخدر، افزایش مصرف ترکیبات مت آمفتامینی (شیشه) و افزایش رفتارهای جنسی پرخطر بعد از مصرف آن
- تهاجم فرهنگی و شکاف بین نسلی

چشم‌انداز تهران در حوزه سلامت

شهروندان تهرانی در سال ۱۴۰۴، از سطح بالایی از سلامت همه‌جانبه برخوردار خواهند بود. به طوری که به لحاظ جسمانی، این توانایی و انگیزه را دارد تا با اصلاح مستمر سبک زندگی خود از ابتلا به انواع بیماری‌ها پیشگیری نماید. به لحاظ روانی، به لحاظ روانی، توانایی‌های خود را بشناسد، قادر باشد بر تنش‌های روانی معمول زندگی غلبه کنند، احساس مسئولیت‌پذیری نسبت به سلامت خود و اطرافیان خود داشته باشد، از توانمندی نسبی برای جستجو و انتخاب خدمات سلامت در سطوح مختلف و متناسب با نیازشان برخوردارند. به لحاظ اجتماعی قادر خواهند بود رابطه سالم و عاری از خشونت با اطرافیان و محیط پیرامون خود داشته و بدین ترتیب باوجود رضایت از زندگی اجتماعی در جهت تعالی، ترقی و شکوفایی جامعه بلافصل خود تلاش و همکاری نمایند.

تهران در سال ۱۴۰۴، شهری است بر محوریت خانواده و برخوردار از شهروندانی سالم، آگاه، توانمند و بهره‌مند از سطح بالای سواد سلامت. در چنین جامعه‌ای افراد بواسطه تقویت محیط‌های پشتیبان

- ایجاد شبکه نخبگان و مشاوران علمی پیرامون موضوع

- ایجاد محیط‌های حامی سلامت شهروندان تهرانی
- توانمندسازی اجتماعی و توانمندسازی فردی شهروندان تهرانی

اهم چالش‌ها و مسائل استراتژیک پیرامون سلامت شهروندان تهرانی به شرح زیر می‌باشد:

- نبود نظام فکری منسجم و دانش لازم پیرامون موضوع

در واقع نبود قوانین کافی برای مدیریت سلامت شهری، به ویژه کلان شهرها، ضعف قانونی و ساختاری نظام سلامت شهری، فقدان سیاست مشخص و شفاف در مورد مدیریت یکپارچه شهری، وجود نهادهای متعدد مسئول در آسیب‌ها و نبود یک نهاد مسئول برای پیشگیری از تهدید کننده‌های سلامت در کشور، نبود برنامه‌ریزی راهبردی جامع برای سلامت شهر تهران و همچنین نبود نظام ارزشیابی عملکرد این ساختارها، از بزرگترین علت‌های آن است.

- عدم هماهنگی و انسجام دستگاه‌های ذی‌ربط در ارتباط با نقش‌های اجرایی خود پیرامون موضوع
- در حیطه ساختاری نبود مدیریت جامع و یکپارچه برای مدیریت سلامت شهر، نبود ساختار کارآمد هماهنگ کننده ی خدمات مختلف سلامت در تهران: بهزیستی، کمیته امداد، شهرداری و غیره، عملکرد نامطلوب ساختارهای موجود برای هماهنگی، عدم شناسایی موثر بر سلامت شهری از سوی متولیان امر، ناشناخته بودن مرزهای سلامت برای جلب مشارکت بخش‌ها و مردم از دلایل توسعه ناهماهنگ است.

- تغییر سبک زندگی شهروندان تهرانی به دلیل صنعتی و مدرنیته شدن و افزایش شیوع عوامل خطر بیماری‌های غیر واگیر شامل الگوی تغذیه‌ای

سلامت و شادی‌آفرین، از مصونیت کامل در برابر هر گونه آسیب‌های اجتماعی و آثار سوء آن بر سلامت جسمانی، روانی و اجتماعی و معنوی برخوردار بوده و بهره‌مندی از حیات شایسته به عنوان حق آنها به رسمیت شناخته می‌شود. در چنین محیطی امکان برقراری ارتباطات گسترده و کسب دانش به ویژه برای گروه‌های محروم جامعه فراهم بوده و روز به روز بر سرمایه اجتماعی جامعه افزوده می‌شود.

ارزش‌ها و جهت‌گیری‌ها

تلاش برای تحول در عرصه‌های مختلف مؤثر بر سلامت شهروندان تهرانی و در مسیر حرکت به طرف شهر آرمانی را مشخص می‌نماید. در نوشتار پیش‌رو مهم‌ترین ارزش‌های مرتبط با سلامت شهروندان تهرانی به قرار زیر بوده است:

۱. **توجه به رویکرد سلامت همه‌جانبه** شهروندان تهرانی: منظور از سلامت همه‌جانبه، توجه تואما به تمامی ابعاد سلامت از جمله سلامت جسمانی، روانی، اجتماعی و معنوی و ارتباط متقابل میان عوامل خطر مرتبط با هر بعد سلامت است. به بیان دیگر ارتقاء سلامت شهروندان تهرانی تنها در صورتی امکان‌پذیر خواهد بود که مسائل و مشکلات مربوط به سلامت آنها با نگاهی نظام‌مند و همه‌جانبه به تعیین‌کننده‌ها و عوامل خطر بیماری‌ها نگریسته شود. این مهم مستلزم تعامل و مشارکت پایدار دستگاه‌ها و نهادهای مختلف دست‌اندرکار ارتقای سلامت شهروندان تهرانی است.

۲. **عدالت در دسترسی و بهره‌مندی از خدمات سلامت:** مفهوم عدالت در سلامت دارای مصادیق بسیار گسترده‌ای است که توجه به تمامی ابعاد (افقی و عمودی) و انواع آن به عنوان یک اصل و

ارزش بنیادین باید همواره موردتوجه برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیرندگان نظام سلامت قرار گیرد. از جمله مصادیق عدالت در رابطه با سلامت شهروندان تهرانی می‌توان به دسترسی همه آنها به خدمات سلامت متناسب با نیاز خود در هر زمان و مکان، فراهم نمودن امکان پرداخت بابت هزینه‌های خدمات سلامت، توجه به گروه‌های آسیب‌پذیر و نیازهای خاص آنها، تسهیل دسترسی آنها به اطلاعات سلامت به هنگام نیاز و تلاش در راستای ارتقای سطح سواد سلامت متناسب با سطح نیاز گروه‌های مختلف آنها.

۳. **اصالت خانواده:** خانواده به عنوان اولین محیط پشتیبان سلامت نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری شخصیت، سبک زندگی و رفتارهای اجتماعی سالم در آنها دارد. به طوری که تقویت بنیان خانواده و تاکید بر نقش مؤثر اعضای خانواده می‌تواند از بروز بسیاری از آسیب‌های اجتماعی و اختلالات روحی و روانی جلوگیری نموده است.

۴. **توجه به سلامت نسل‌های آینده:** تضمین سلامت نسل‌های آینده در صورتی امکان‌پذیر خواهد بود که سلامت امروز آنها به ویژه در حوزه بهداشت باروری تحقق یافته باشد. از سویی با توجه به تاثیر سلامت انسان‌ها در توسعه همه‌جانبه و پایدار جوامع، تلاش در راستای ارتقای سلامت می‌تواند استمرار و پایداری برنامه‌های توسعه ملی را تضمین نماید.

۵. **ضرورت تعاون و همکاری همگانی در تحقق سلامت شهروندان تهرانی:** تاکید مقام معظم رهبری بر لزوم توجه به مقوله سلامت در همه سیاست‌ها و قوانین خود مؤکد لزوم بسیج همگانی دستگاه‌ها و نهادهای دست‌اندرکار در حوزه سلامت در راستای ارتقای سلامت به گونه‌ای است

- تقویت فعالیت‌های مردمی در قالب ساختارهای حقوقی مناسب همچون خیریه‌ها، انجمن‌ها و سازمان‌های مردم نهاد پیرامون موضوع سلامت شهروندان تهرانی
- ارتقای سلامت اجتماعی و پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی، تقویت مهارت‌های زندگی
- نهادینه سازی ساختار و فرآیند مشارکت شهروندان تهرانی در تصمیم‌گیری‌ها و سیاستگذاری‌ها
- نهادینه‌سازی ساختار و فرآیند مشارکت مردمی در برنامه‌ریزی و اجرا و ارزیابی

اهداف

- اهداف مرتبط با حوزه سلامت شهروندان تهرانی به قرار زیر می‌باشند:
۱. شناسایی ذینفعان در راستای تحقق رویکرد سلامت همه‌جانبه و انسان سالم در کلانشهر تهران
 ۲. بهبود سبک زندگی و سلامت زندگی شهروندان تهرانی
 ۳. ارتقاء سلامت اجتماعی شهروندان تهرانی
 ۴. افزایش آگاهی شهروندان تهرانی جهت داشتن زندگی سالم
 ۵. ارتقای سطح بهداشت روان شهروندان تهرانی

بسته‌های سلامت شهروندان تهرانی

برای ارتقای شاخص‌های کیفیت زندگی، نشاط، امید به زندگی سالم و برقراری عدالت در سلامت به عنوان چهار نشانگر سطح اثر نهایی، می‌بایست تغییراتی در محیط نزدیک (از جمله کاهش عوامل خطر بیماری‌ها، آسیب‌ها و مرگ زودرس و افزایش عوامل حفاظت کننده) و محیط دور (عوامل اجتماعی موثر بر سلامت

- که تمامیت جسمانی با رشد روانی و اجتماعی و تعالی معنوی توأم شود. این مهم بر مسئولیت و پاسخگویی همگانی اجتماعی تاکید می‌کند.
۶. **تاکید بر عوامل اجتماعی و محیطی مؤثر بر سلامت:** یکی از مهم‌ترین عوامل خطر جدی و تهدیدکننده سلامت شهروندان تهرانی، عوامل خطر محیطی و اجتماعی است که بیش از سایر عوامل خطر زمینه بروز مسائل و مشکلات عدیده‌ای را در حوزه سلامت فراهم نموده است. به گونه‌ای که شناسایی این عوامل و تلاش در راستای پیشگیری از مواجهه با آن‌ها و نیز کاهش آثار ناشی از آسیب‌های اجتماعی از جمله مهم‌ترین مواردی است که در تمامی سیاست‌ها و برنامه‌های حوزه سلامت باید موردتوجه قرار گیرد.
۷. **توجه به توانمندی شهروندان تهرانی برای کنترل سرنوشت فردی و اجتماعی خود:** تلاش‌های صورت‌گرفته در راستای ارتقای سلامت شهروندان تهرانی تنها زمانی اثربخش خواهد بود که بتواند در بلندمدت فرهنگ خودمراقبتی مبنی بر نهادینه‌کردن توانایی‌های لازم به منظور مراقبت از خود و اطرافیان خود در برابر عوامل خطر فردی و اجتماعی را در آن‌ها فراهم نمایند.
- ۸.

راهبردها

- ارتقای موازین اخلاقی، اجتماعی و قانونی در ارتباطات اجتماعی شهروندان تهرانی
- تقویت همکاری بین بخشی برای بازآرایی رفتارهای اجتماعی سالم در ارتباط با سلامت شهروندان تهرانی
- گسترش و ارتقاء نقش نهادهای مدنی در تحقق اهداف بین بخشی مرتبط با سلامت شهروندان تهرانی

قابل کنترل در محدوده شهری و قابل اثرگذاری در سطوح فراشهری) ایجاد شود. به همین منظور هر یک از اهداف کلان حوزه سلامت شهروندان تهرانی، ۵ بسته شامل هدف کلان، اهداف ویژه، راهبردها و برنامه‌های ناظر بر مسائل حوزه مربوطه به شرح ذیل طراحی و تدوین شده است.

بسته‌ی راهبردی اول – سبک زندگی

هدف کلان

بهبود سبک زندگی سالم در شهروندان تهرانی

اهداف ویژه

۱. پیشگیری از رفتارهای پرخطر و عوامل خطر ساز بیولوژیکی و اجتماعی و زیست محیطی شهروندان تهرانی
۲. افزایش سطح سواد سلامت در شهروندان تهرانی
۳. افزایش دسترسی به غذای سالم و دارای ارزش تغذیه‌ای
۴. کاهش شیوع سوءتغذیه (ناشی از کاهش و یا اضافه دریافت ریز مغذی‌ها و درشت مغذی‌ها)
۵. فراهم آوردن امکانات به منظور افزایش تحرکات بدنی در راستای ارتقاء سلامت

راهبردها

۶. ارتقای رفتارهای سالم با تأکید بر ارتقای فاکتورهای حمایت‌کننده و مثبت سلامت و کاهش عوامل خطر و تهدیدکننده سلامت شهروندان تهرانی
۷. حساس‌سازی شهروندان تهرانی و نهادهای تأثیرگذار نسبت به پیامدهای مثبت ناشی از بهبود سبک زندگی شهروندان تهرانی
۸. آموزش و توانمندسازی شهروندان تهرانی در محیط‌های آموزشی، فرهنگی و ...

۹. ۴- افزایش پوشش مراقبت‌های تغذیه‌ای در افراد در معرض خطر ومبتلا به دیابت، قلبی عروقی و...
۱۰. ۵- ساماندهی مراکز ارائه دهنده خدمات سلامت به شهروندان تهرانی

برنامه‌ها

۱۱. استقرار نظام خودمراقبتی در شهروندان تهرانی از طریق تدوین بسته‌های کامل خودمراقبتی ویژه گروه‌های مختلف جمعیتی ساکن در شهر تهران
۱۲. کنترل و پیشگیری از سوءتغذیه ناشی از کم خوری و پرخوری
۱۳. تدوین پروتکل‌های تغذیه در پیشگیری و مراقبت بیماریهای غیرواگیر مرتبط با تغذیه (دیابت، فشارخون بالا، چربی خون بالا، سرطان، بیماریهای قلبی عروقی)
۱۴. ساماندهی ارائه مشاوره تغذیه و رژیم درمانی و مکمل‌های تغذیه‌ای
۱۵. توسعه و ترویج فرهنگ ورزش و تحرک بدنی در میان شهروندان تهرانی
۱۶. تدوین و اجرای برنامه پیشگیری و کنترل رفتارهای پرخطر مانند سوءمصرف مواد، دخانیات و الکل
۱۷. ارتقای دستیابی به فرصت مشاوره در اماکن عمومی سطح شهر
۱۸. تأکید بر عوامل خطر کلیدی تهدیدکننده سلامت شهروندان تهرانی در قالب برنامه‌های کنترلی (به عنوان مثال کنترل اعتیاد، دخانیات و الکل و ...)
۱۹. تدوین و اجرای سبد غذایی مطلوب گروه‌های سنی مختلف

بسته‌ی دوم - سلامت اجتماعی

هدف کلان

ارتقای سلامت اجتماعی شهروندان تهرانی با توسعه امکانات محیطی و کالبدی سلامت محور در شهر

اهداف ویژه

۱. ایجاد ساختارهای هماهنگ بین بخشی در جهت ارتقای سلامت اجتماعی و مدیریت آسیب‌های این حوزه
۲. ارتقای رفتارهای سالم اجتماعی شهروندان تهرانی
۳. نهادینه شدن مشارکت مردم در حوزه سلامت اجتماعی شهروندان تهرانی
۴. ارتقای سرمایه اجتماعی شهروندان تهرانی
۵. کاهش شاخص‌های آسیب‌های اجتماعی

راهبردها

۱. بسترسازی به منظور ارتقاء سطح تعلق شهروندان تهرانی به نظام اجتماعی خود
۲. نهادینه کردن حقوق، تکالیف و افزایش مسئولیت‌پذیری اجتماعی در شهروندان تهرانی
۳. توانمند سازی فردی و اجتماعی شهروندان تهرانی در راستای ارتقاء شاخص‌های سلامت اجتماعی
۴. ارایه خدمات و حمایت‌های اجتماعی جامع به شهروندان بیکار و جویای شغل

برنامه‌ها

۱. نهادینه‌سازی ساختار و فرآیند مشارکت شهروندان تهرانی در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های در سطح محلات
۲. توسعه محیط‌های زندگی توانمندساز و پشتیبان سلامت با تمرکز خاص بر روی محیط خانواده، محیط آموزش، محیط کار و سایر محیط‌های

اجتماعی-فرهنگی

۳. شناسایی و هدایت شبکه‌های اجتماعی عمومی در راستای ارتقاء سلامت جامعه
۴. گسترش تعداد و تنوع شبکه‌های اجتماعی حقیقی و مجازی سالم برای شهروندان تهرانی
۵. ترویج توجه به عوامل اجتماعی سلامت توسط رسانه‌های عمومی
۶. ایجاد نظام یکپارچه پایش و مراقبت آسیب‌های اجتماعی در شهر تهران
۷. حمایت از رسانه‌های صوتی، تصویری، اینترنتی و متنی برای انتقال مفاهیم مهارت‌های زندگی
۸. تدوین و اجرای برنامه سامان‌دهی اوقات فراغت و تفریحات سالم برای شهروندان تهرانی
۹. افزایش دسترسی به تسهیلات و امکانات ورزشی و گذران اوقات فراغت برای گروه‌های سنی و جنسی مختلف
۱۰. ایجاد محیط‌های امن اجتماعی برای گروه‌های سنی و جنسی مختلف
۱۱. افزایش فضاهای تفریحی و ورزشی در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران
۱۲. سازماندهی سمن‌ها برای مشارکت در پیشگیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی و ارتقاء سلامت شهروندان تهرانی
۱۳. تهیه و تدوین بسته‌های آموزشی حقوق و تکالیف اجتماعی به شهروندان تهرانی
۱۴. اشاعه و ارتقاء رفتارهای سالم اجتماعی در شهروندان تهرانی
۱۵. استفاده از ظرفیت سازمان‌های مردمی جهت ارتقاء رفتارهای سالم اجتماعی شهروندان تهرانی
۱۶. فراهم ساختن امکانات مشارکت داوطلبانه شهروندان تهرانی در امور خیریه و عام المنفعه
۱۷. تأمین بسته‌های حمایتی شهروندان تهرانی در زمان بیکاری و از کار افتادگی

بسته‌ی راهبردی سوم - ارتقای ارائه خدمات

هدف کلان

گسترش پوشش خدمات بهداشت جسمی و روانی متناسب با سطح نیاز شهروندان تهرانی

اهداف ویژه

۱. توسعه نظام ارائه خدمت با توجه به تغییرات جمعیتی در شهر تهران
۲. افزایش انواع خدمات موردنیاز شهروندان تهرانی در حوزه سلامت
۳. افزایش دسترسی عادلانه شهروندان تهرانی به انواع خدمات سلامت
۴. جلوگیری از گدایی، و واداشتن گدایان به کار و توسعه آموزش عمومی

راهبردها

۱. اتخاذ رویکرد فعالانه در ارائه خدمات سلامت موردنیاز شهروندان تهرانی از طریق نزدیک کردن سازوکارهای ارائه خدمت به محل کار و زندگی آن‌ها.
۲. استفاده از حداکثر ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بخش خصوصی در حوزه سلامت
۳. تقویت همکاری‌های بین‌بخشی میان تمامی دست‌اندرکاران و ذی‌نفعان تأثیرگذار در برنامه ریزی‌ها و سیاستگذاری‌های حوزه سلامت شهروندان تهرانی

برنامه‌ها

۱. بازنگری ارائه خدمات ویژه سلامت برای پاسخگویی به نیازهای سلامت شهروندان تهرانی
۲. استاندارد نمودن خدمات سلامت به ویژه خدمات سطح اول به تفکیک گروه‌های آسیب‌پذیر

۳. شناسایی نیازمندی‌های اطلاعاتی سلامت شهروندان تهرانی با تمرکز بر گروه‌های آسیب‌پذیر
۴. تدوین و اجرای برنامه افزایش بهره‌مندی شهروندان تهرانی از خدمات سلامت
۵. توجه خاص به بیماری‌ها و معضلات بومی شهر تهران

۶. شناسایی و کنترل عوامل عمده مرگ و میر در شهروندان تهرانی
۷. اعطای مجوز برای دایر نمودن مراکز مشاوره سلامت شهروندان تهرانی (حضور و غیرحضور) از سوی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در تمامی مناطق ۲۲ گانه تهران

بسته‌ی چهارم - سلامت شهروندان تهرانی در برابر

حوادث

هدف کلان

ارتقای ایمنی شهروندان تهرانی در برابر حوادث

اهداف ویژه

۱. ارتقای سطح آگاهی، نگرش و مهارت‌های حفظ ایمنی خود در زمینه سلامت
۲. ارتقای سطح آگاهی، نگرش و مهارت‌های حفظ ایمنی شهروندان تهرانی در زمینه حوادث احتمالی به ویژه بلایای طبیعی

راهبردها

۱. یکپارچه‌سازی نظام‌های اطلاعاتی از طریق تشکیل و توسعه شبکه‌های اطلاعاتی میان‌بخشی به‌منظور جمع و پردازش اطلاعات دریافتی از نهادها و سازمان‌های ذینفع و فراهم‌نمودن مبنای موثقی برای اتخاذ تصمیمات شایسته در سطح مختلف
۲. فرهنگ‌سازی و ارتقای رفتارهای سالم در بین

شهروندان تهرانی

برنامه‌ها:

۱. تدوین و اجرای برنامه ارتقای و آموزش آمادگی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر حوادث
۲. تدوین بسته‌های کامل خودمراقبتی در برابر حوادث
۳. استقرار نظام خودمراقبتی در شهروندان تهرانی در حوادث
۴. برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه مدت آشنایی با مفاهیم و اقدامات ضروری در فاز پیشگیری، آمادگی و پاسخ به حوادث

بسته پنجم - بهداشت روان

از آنجاییکه ارتقاء سلامت روان به خصوص در زنان دارای اهمیت ویژه‌ای بوده و از طرفی در هر جامعه با فرهنگ و باورهای آن جامعه عجین می‌باشد لذا بکارگیری نهادهای مردمی و سازمان‌های غیر دولتی در جلب مشارکت مردم و سایر ذی نفعان نقش مهمی را در ارتقاء سلامت روان ایفا می‌نماید. از طرفی به دلیلی وجود موانع متعدد فرهنگی از جمله ترس از انگ اجتماعی در مراجعه به مشاور و دریافت خدمات سلامت روان، ایجاد احساس مالکیت در زنان از طریق بکارگیری داوطلبانه آنان در فرآیند ارتقاء سلامت روان و توانمندسازی آنان به طرق مختلف خواهد توانست از بار منفی موانع موجود بکاهد. استفاده از رویکرد اجتماع محور مشارکتی، نه تنها سبب جلب مشارکت ذینفعان در فرآیند برنامه ارتقاء خواهد شد بلکه با توانمندسازی جامعه، توانایی مشارکت کنندگان را در نیازسنجی، تعیین اولویت، طراحی و اجرای مداخلات افزایش می‌دهد.

استفاده از پتانسیل بالای خانه‌های سلامت شهرداری در سازماندهی، جلب مشارکت و اجرای برنامه‌های مداخله‌ای موثر بوده و قادر است با

برنامه‌ها

۱. افزایش الزام قوانین و مقررات موجود
۲. وضع قوانین و پیگیری سخت‌گیرانه سازمان‌های متولی ایمنی در مورد متخلفان
۳. فرهنگ‌سازی در زمینه الزامات زندگی ایمن در شهر
۴. الزام‌آور نمودن رفتارهای حمایت کننده سلامت در میان شهروندان تهرانی
- فرهنگ‌سازی در ارتباط با نحوه کاهش آسیب ناشی از رخداد حوادث

اهداف کلان:

۵. ارتقای آمادگی و کاهش آسیب‌پذیری شهروندان تهرانی در برابر حوادث (مخاطرات طبیعی و مخاطرات انسان ساخت)

اهداف ویژه:

۶. ارتقای سطح آگاهی، نگرش و مهارت‌های حفظ ایمنی خود در برابر حوادث (مخاطرات طبیعی و مخاطرات انسان ساخت)
۷. افزایش مشارکت شهروندان تهرانی در راستای اجرای برنامه‌های سلامت-محور کاهش خطر بلایا

راهنماها:

۱. توسعه همکاری‌های درون بخشی و بین بخشی در زمینه آموزش شهروندان تهرانی در برابر حوادث
۲. وجود برنامه‌های آموزشی بلایا و فوریت‌ها برای تمام گروه‌های سنی
۳. ارتقای سطح آگاهی، نگرش شهروندان تهرانی با اجرای برنامه‌های آموزشی و تمرین‌های عملیاتی

برنامه‌ها

۱. طراحی برنامه‌های آموزشی جهت گنجاندن ملاحظات سلامت روان
۲. اجرای برنامه‌های ارتقای سلامت روان با تأکید بر مهارت‌های زندگی، فرزندپروری و روابط خانوادگی، انگ‌زدایی و حمایت روانی- اجتماعی در حوادث، پیشگیری از رفتارخودکشی و خشونت
۳. اجرای برنامه‌هایی فرهنگی و اجتماعی با محور سلامت روان
۴. تدوین اجرای برنامه کاهش عوامل خطر بیماری‌های روانی در گروه‌های سنی مختلف
۵. تربیت متخصصان سلامت روان با هدف ترویج و افزایش سلامت روان در میان شهروندان تهرانی

مصادیق سلامت شهروندان تهرانی

آلودگی هوا

سلامت بسیاری از افراد جامعه در معرض خطر جدی قرار گرفته و بسیاری از بیمارهای غیر واگیر به آلودگی هوا وابستگی دارند. همچنین با وضعیت آلودگی هوای موجود، خطر مرگ زودرس، بسیاری از شهروندان تهرانی را تهدید می‌کند.

با توجه به شرایط شهر تهران، تقریباً همه شهروندان تهرانی با موضوع آلودگی هوا درگیر هستند. در سال‌های اخیر، در شهر تهران، بیش از یک سوم روزهای سال، شرایط هوا در حالت ناسالم گزارش شده است. از نظر مواجهه، متوسط غلظت سالانه تعدادی از آلاینده‌های مهم در تهران، همواره ناسالم است و چندین برابر حدود توصیه شده سازمان بهداشت جهانی گزارش می‌شود که این برای سلامت شهروندان

برنامه‌ریزهای صحیح از اوقات فراغت زنان خانه دار به بهترین نحو جهت ارتقاء سلامت روان استفاده نماید. ایجاد صدای مشاور در سطح خانه‌های سلامت شهرداری، جهت ارائه مشاوره‌های تلفنی در زمینه حل مشکلات مختلف اجتماعی و خانوادگی نیز از دیگر راهکارهای پیشنهادی در مطالعه حاضر می‌باشد. ایجاد واحد سلامت روان، مشاوره ازدواج و... در سطح شبکه‌های بهداشتی درمانی و غربالگری مشکلات روانشناختی نیز می‌تواند با تشخیص زود هنگام، کمک شایان توجهی به پیشگیری از اختلالات روانشناختی نماید. اما پاشنه آشیل تمامی مداخلات ارتقاء سلامت روان، استفاده از پتانسیلهای مردمی، جلب مشارکت مردم و سایر ذی نفعان جهت توسعه برنامه‌های راهبردی در این زمینه می‌باشد.

هدف کلان

ارتقای سطح بهداشت روان شهروندان تهرانی

- ۱- ارتقای مهارت‌های اجتماعی شهروندان تهرانی به منظور تامین سلامت روان
- ۲- پیشگیری از شیوع اختلالات روانشناختی/روانپزشکی در شهر تهران

راهبردها

۱. پیشگیری از شیوع اختلالات روانی در شهروندان تهرانی
۲. تاسیس تا تقویت مراکز پژوهشی تخصصی در حوزه سلامت روان
۳. حساس‌سازی مردم، افراد کلیدی، رسانه‌ها و نهادهای تأثیرگذار نسبت به پیامدهای مثبت ارتقاء سلامت روان
۴. تعریف و توسعه مکانیزم‌ها و معیارهای حمایتی مناسب برای پیشگیری و مدیریت صحیح استرس

بسیار خطر جدی می‌باشد.

در سال‌های اخیر شهروندان تهرانی بارها با مشکل آلودگی هوای تهران مواجه شده‌اند و افزایش آلودگی هوا به جز بیماری‌های گوناگون به‌ویژه بیماری‌های قلبی و ریوی پیامدی ندارد.

بیماری‌های قلب و عروق، تصادفات، سرطان‌ها و بیماری‌های هنگام تولد و بیماری‌های ریوی همه به نوعی با آلودگی هوا مرتبط اند و به جرات می‌گویم آلودگی هوا در این پنج عامل تاثیر بسیار زیادی دارد. بیشترین مشکل در تهران به واسطه آلاینده ذرات معلق با قطر کمتر از 2.5 میکرون است که به راحتی از ماسک‌های تنفسی نیز عبور می‌کنند و وارد جریان خون می‌شوند. و متأسفانه این آلاینده‌ها با ورود به جریان خون غلظت خون را بالا برده و سبب بروز ایست قلبی می‌شوند.

گاز مونواکسیدکربن CO از آگروز اتومبیل‌ها سبب آلودگی هوا می‌شود. به علت ترکیب با هموگلوبین خون، توان اکسیژن رسانی به بافت‌ها کاهش یافته است. مغز و قلب آسیب می‌بینند. سردرد، خستگی، درد سینه، اختلال ضربان قلب و سکته قلبی، اختلال هوشیاری و اختلال درک و اختلال بینایی از عوارض این آلاینده می‌باشد. بیماران قلبی و مبتلایان به آسم و زنان حامله نسبت به این گاز حساسیت بیشتری دارند.

اثر آلودگی هوا روی افراد سالمند، به شکل کاهش اکسیژن موجود در خون که سبب کاهش رسیدن اکسیژن به قلب و ایجاد مشکل ایست قلبی می‌شود و نیز ایجاد اختلال تنفسی در سالمندان به ویژه افراد مبتلا به آسم، برونشیت مزمن و آمفیزم می‌کند.

طبق تحقیقات انجام شده در مونترال کانادا، افزایش آلودگی با اوزون، مواد معلق و سولفات‌ها نسبت مستقیمی با مراجعه سالمندان بالای ۶۴ سال به بخش اورژانس بیمارستان‌ها به دلیل مشکلات

تنفسی دارد. در مورد سالمندان مشکلات دیگری چون تغذیه، استرس، مصرف الکل، سیگار و دخانیات و نیز نحوه فعالیت کاری آنها در محیط شهر با آلودگی هوا در میزان شکایات آنها دخیل است. علاوه بر این ایجاد سرطان ریه و گاه سرطان معده را در سالمندانی که در شهرهای آلوده زندگی می‌کنند به خوبی می‌توان مشاهده کرد. علاوه بر این به علت حفره اوزون در اتمسفر و ورود اشعه‌های زیانبار خورشید، سرطان‌های پوستی به ویژه در غرب و استرالیا و همچنین کاتاراکت یا آب مروارید چشم در سالمندان مشاهده می‌شود. آلودگی هوا می‌تواند سبب ایجاد اختلال در سیستم ایمنی بالغان و بزرگسالان شود.

بیش از ۷۰ درصد آلودگی هوای تهران به خاطر خودروهاست

طبق آمارهای رسمی ۷۰ تا ۷۵ درصد آلودگی هوای تهران را خودروها و آلاینده‌های ناشی از خودروها شامل می‌شوند. در حال حاضر بسیاری از خودروهای شهر تهران فاقد «مبدل کاتالیستی» هستند که به واسطه نبود این قطعه بیشترین میزان آلاینده‌ها را در هوا منتشر می‌کنند. خودروی فاقد مبدل کاتالیستی بالغ بر ۳۰ برابر خودروی استاندارد، آلودگی تولید می‌کند. موتورسیکلت‌ها نیز در جدول عوامل آلودگی هوای تهران صدرنشین هستند و با جثه کوچک بیش از یک چهارم آلودگی هوای تهران را تولید می‌کند.

راهکارهای حل معضل آلودگی هوا

در یک شهر، شهرداری به طور متوسط هزینه‌هایی را از مردم با عناوین مختلف همچون عوارض شماره‌گذاری خودرو گرفته تا صدور پروانه مسکونی و... اخذ می‌کند؛ درآمدهای شهرداری هم در اینجا درآمدهای مناسبی است یعنی شهری مثل تهران

ورود تاکسی‌های بنزین‌سوز به سیستم، دوگانه‌سوز کردن تاکسی‌های بنزینی موجود و وضع عوارض جدید برای خودروها متناسب با مصرف سوخت و انتشار آلودگی نیز از راهکارهای کاهش معضل آلودگی هست.

تفریحات موثر بر سلامت جامعه شهری

متوسط زمان اوقات فراغت در ایران ۰۹ روز در سال و در جهان ۰۹ روز در سال می‌باشد. تفریحات کنونی در جامعه شهری کشور به ویژه نوجوان در حال حاضر بیشتر به صورت فردی، غیرفعال و رایانه‌ای است. از دیدگاه متخصصان حوزه سلامت، تفریحات مجازی- الکترونیکی مثل تلویزیون و بازی‌های رایانه‌ای می‌تواند باعث عوارض زیر گردد:

- اشکال در تعاملات بین فردی
 - تمایل به پرخاشگری و خشونت به دلیل انجام بازیهای رایانه‌ای خشن
 - کم تحرکی
 - کشیده شدن به سمت انواع آسیب‌های اجتماعی
- در کشور ما نمی‌توان سازمانی را به عنوان تنها متولی تفریحات و اوقات فراغت نام برد. امور مرتبط با سیاست گذاری کلان در حوزه اوقات فراغت به عهده شورای عالی جوانان می‌باشد که با ترکیب نمایندگان عضو شورای عالی جوانان تشکیل و مسئولیت تدوین سیاست‌های کلان در این زمینه را عهده‌دار می‌باشد. سازمانها و دستگاه‌های زیادی از جمله وزارت آموزش و پرورش، وزارت ورزش و جوانان، شهرداری‌ها، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و ... در این امر دخالت دارند.

درآمد مکفی برای اداره شهر و رسیدگی به معضلاتی همچون آلودگی هوا دارد؛ بیشترین درآمد شهری کشور در شهرداری تهران حاصل می‌شود که عدد این درآمد برای سال جاری حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان است. سوال اساسی اینجاست که این درآمدها چگونه خرج می‌شود؛ قطعاً ما در شهر مکان‌های بسیار زیادی برای هزینه‌کرد این درآمدها داریم؛ از مباحث مربوط به فضای سبز گرفته تا مدیریت پسماند و مباحث مربوط به خدمات شهری (مترو، اتوبوس و...).

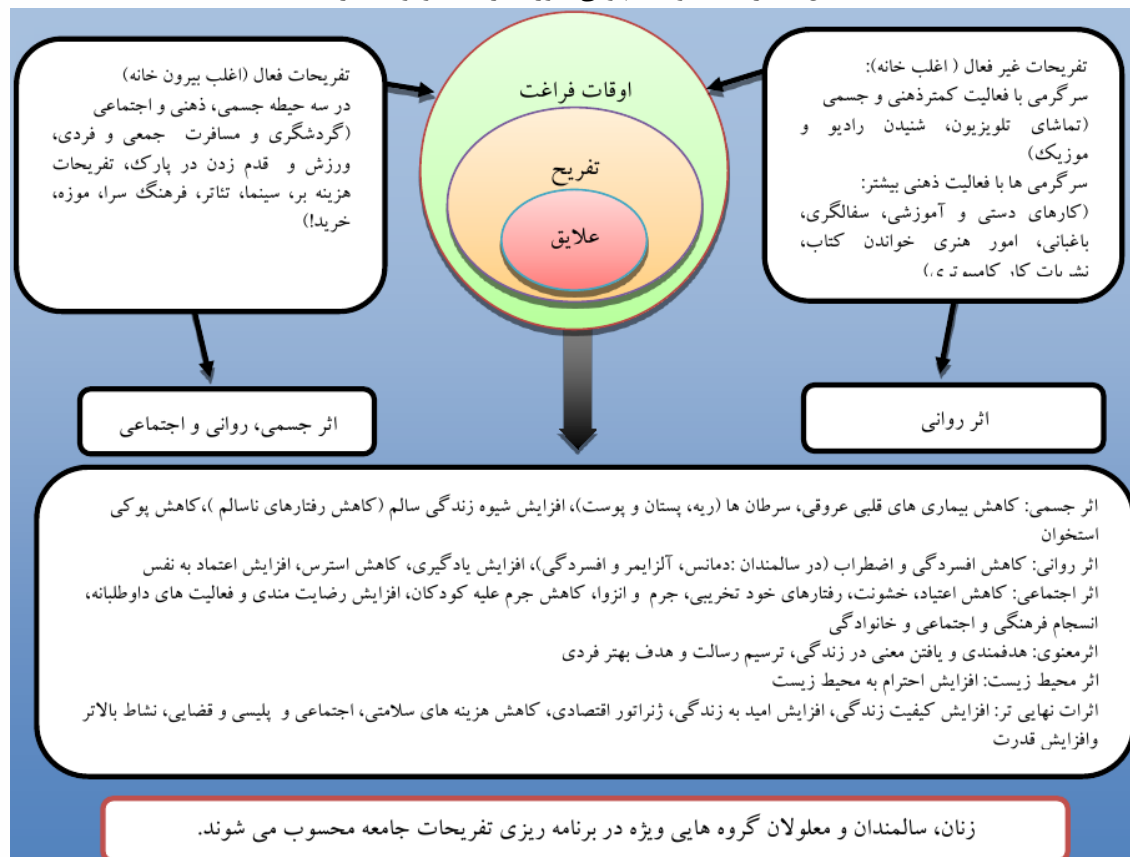
با تمام مباحثی که در بالا مطرح شد، در شهر تهران که با آلودگی بسیار زیاد هوا روبه‌رو هستیم اولویت این شهر نیز باید کاهش آلودگی هوا باشد.

در کلانشهرهای بزرگ دنیا که سابقه‌ای از آلودگی هوا دارند، سیستم مدیریت شهری اولویت را به حل معضل داده است. در شهر تهران که آلودگی هوا معضل اساسی است، مهم‌ترین استراتژی و بهترین استراتژی کاهش آلودگی هوا در این شهر، بهبود سیستم حمل‌ونقل عمومی است.

بخش حمل و نقل به تنهایی بزرگترین منبع آلودگی هوا محسوب می‌شود که در نهایت به مشکلات مختلف در سلامت منتهی می‌شود. لذا توسعه حمل و نقل عمومی، استفاده محدود از خودروهای شخصی، استفاده از حمل و نقل پاک (دوچرخه، خودرو و موتورسیکلت هیبریدی) نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا دارد.

سیاست‌های حمایتی و تشویقی دولت در بحث محیط زیست، همکاری مردم و مشارکت سازمان‌های مردم نهاد، گسترش فضاهای سبز اطراف شبکه معابر، ایجاد معابر پیاده‌رو در مناطق تجاری شهر، ممانعت از

شکل شماره ۱: الگوی مفهومی حوزه تفریحات و اوقات فراغت



سراغ همفکران خود بگردند.

از دیدگاه خبرگان تفریحات مجازی-الکترونیکی مثل تلویزیون و بازی های رایانه ای می تواند باعث عوارض زیر گردد:

- اشکال در تعاملات بین فردی
- تمایل به پرخاشگری و خشونت به دلیل انجام بازی های رایانه ای خشن
- کم تحرکی
- کشیده شدن به سمت انواع آسیب های اجتماعی

اقدامات انجام شده در زمینه ساماندهی اوقات

فراغت توسط شهرداری تهران

- توسعه بوستان ها و فضای سبز شامل: بوستان مینیاتوری، بوستان نوروز، باغ ایرانی

تفریحات کنونی در جامعه شهری به ویژه نوجوان در حال حاضر بیشتر به صورت فردی، غیرفعال و رایانه ای است. مهمترین علل این موضوع موارد زیر است:

- تک فرزندی: به نوعی تنها همبازی بچه پدر و مادرش هستند که آنها هم به دلیل مشغله سعی می کنند تا فرزند خود را با تفریحات
- کوچک شدن متراژ منازل: که بالتبع باعث کاهش میزان سرانه زیر بنا و "آپارتمانی شدن" گردیده.
- عدم امنیت: الان خود پدر و مادر هم ترجیح می دهند که فرزندشان گوشه منزل بنشیند و تلویزیون تماشا کند و یا با تبلت بازی کند تا اینک توی کوچه برود.
- افزایش سرعت شکاف بین نسلی: که باعث می شود تا نوجوانان در شبکه های اجتماعی به

هدف هر برنامه و انتقال پیام از طرق رسانه مناسب با تکیه بر تفریحات فعال و گروهی.

مشارکت خیرین حوزه سلامت در شهر تهران

در فرهنگ ما، وجود گرایش‌های مذهبی زمینه بهره‌گیری از مشارکت‌های خیرین را فراهم نموده است. نظر به تاثیر مشارکت مردمی در پیشبرد اهداف و دستیابی به پیامدهای مطلوب سلامت، و رفاه و نیکزبستی جامعه، جلب مشارکت خیرین در حوزه سلامت با توجه به محدودیت منابع، یکی از راه‌های مهم برای دستیابی به عدالت در سلامت است. از این رو تعامل صحیح با خیرین و مسوولین موسسات خیریه درباره تمایل به حوزه سلامت بسیار مهم است.

روایت تاریخ نشان دهنده تمایل بیشتر خیرین برای مشارکت در ساخت اماکن آموزشی و مذهبی است. اگرچه، در موارد محدودتری مشارکت در ساخت و ایجاد بیمارستان‌ی مراکز ارائه دهنده مراقبت‌های بهداشتی درمانی نیز مورد استقبال خیرین در جامعه ایرانی بوده است. از این رو، با توجه به تغییری که در سیاست‌های سلامت و راهبردهای آن جهت دستیابی به عدالت در سلامت و سلامت خوب برای آحاد جامعه صورت گرفته است، و به ویژه کمبود منابع مورد نیاز بخش سلامت، مقتضی است شرایطی فراهم شود تا آگاه‌سازی و توانمندسازی خیرین به عنوان یکی از گروه‌های ذینفع و نقش آفرین در این حوزه صورت پذیرد.

اعتمادسازی به عنوان یکی از هنجارهای اخلاقی بنیادی در سلامت عمومی است که برای دستیابی به اهداف سلامت باید بیش از پیش در نظر قرار گرفته شود.

شفافیت و پاسخگویی در هزینه کرد به موقع کمک‌های اهدایی در جهت تامین و حفظ نیت خیر آنان، یک اقدام کلیدی برای جلب مشارکت خیرین در

- پاتوق و سرای محلات
- مراکز فراموز (مرکز آموزش مهارت‌های رفتاری کودکان و نوجوانان)
- تاسیس مراکز تفریحی جدید شامل: باغ پرندگان، آبشار تهران، باغ موزه قصر، دریاچه چیتگر، دریاچه شهدای خلیج فارس

در حال حاضر دو مشکل عمده در این حوزه است:

- ضعف اطلاع رسانی در مورد برنامه‌های اجرا شده در حوزه تفریحات و اوقات فراغت : ۸۱ درصد جوانان معتقدند که سازمان‌های متولی اوقات فراغت، اطلاع‌رسانی مناسبی در این زمینه نداشته‌اند. ۵۸ درصد جوانان اعلام نموده‌اند که سازمان‌ها و ارگانهای متولی اوقات فراغت را نمی‌شناخته‌اند.
- عدم توجه به نیاز و خواسته مخاطبین: ۶۶ درصد جوانان معتقدند که دستگاهها و سازمانهای متولی تدوین برنامه‌های اوقات فراغت، در برنامه‌ریزی‌های فراغتی، چندان توجهی به خواسته‌ها و تقاضاهای آنها ندارند (عرضه محوری).

برای بهبود وضعیت تفریحات و اوقات فراغت راهکارهای زیر پیشنهاد می‌گردد:

- شناخت رسانه مناسب برای انتقال پیام و اطلاع رسانی مناسب در زمینه برنامه‌های سازمان‌های متولی در زمینه اوقات فراغت به گروه‌های هدف.
- شناخت نیازهای مخاطبان در زمینه تفریحات و اوقات فراغت به تفکیک گروه سنی، موقعیت جغرافیایی اجتماعی، انسانی، اقتصادی و حتی سیاسی افراد جامعه.
- تدوین برنامه اطلاع‌رسانی مناسب باتوجه به گروه

هدف افزایش رقابت و پاسخگویی شهرداران و کلیه دستگاه‌های مسئول در سلامت شهرها تدوین شده است کاهش نابرابری‌ها، با اجرای این شیوه‌نامه مفهوم شهر سالم عینی شده و وضعیت شهرها به سیاست‌گذاران برای تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد منعکس می‌شود و در نهایت انتظار می‌رود کاهش نابرابری‌ها اتفاق بیافتد.

روند اسناد بالادستی به سمت ایجاد حاکمیت واحد شهری است، اما در دو برنامه توسعه پنج ساله چهارم و پنجم به کندی پیش رفته است، رتبه‌بندی سلامت شهرها روند اجرایی کردن این قانون را سرعت می‌بخشد

اهداف قابل سنجش ناشی از اجرای این شیوه‌نامه اعتباربخشی و رتبه‌بندی سلامت شهرها عبارت است:

- افزایش تسهیلات پیشگیری کننده از بیماری‌ها و حوادث (مولفه شهر)
- افزایش رفتارهای سالم شهروندان (مولفه شهروند)
- افزایش نمره پاسخگویی مدیریت شهری در کاهش نابرابری‌های در شهروندان (مولفه مدیریت شهری)

در نهایت با دستیابی به این اهداف میزان مرگ‌ها، بیماری‌ها و حوادث کاهش یافته و نمره سرمایه اجتماعی و نشاط شهر بهبود می‌یابد.

تمامی حوزه‌ها به ویژه در حوزه سلامت است. تعهد حاکمیت و حمایت دولت و ارگان‌های مسوول مانند وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، شهرداری و... از خیرین و موسسات خیریه، برای جلب اعتماد خیرین و افزایش سطح مشارکت آنان ضرورت دارد. نقص و پیچیدگی فرایندهای خیریه بر لزوم تبدیل تغییر دیدگاه سخت‌افزاری به خیریه به دیدگاه نرم‌افزاری و تدارک فرایندهای ترویجی و تسهیلی دلالت دارد. فرهنگ‌سازی، ظرفیت‌سازی و ایجاد شناخت لازم درباره کار خیر بسته به مورد به‌عنوان یک وظیفه اخلاقی و یا یک فراوظیفه /فضیلت اخلاقی نیاز به برنامه‌ریزی و بسیج رسانه‌ها دارد.

شیوه‌نامه اعتباربخشی و رتبه‌بندی سلامت شهرها

در حال حاضر ۷۰ درصد جمعیت کشور در شهرها ساکن هستند. سلامت مردم در شهرها حداقل به سه مولفه شهر، شهروند و مدیریت شهری وابسته است، در سطحی وسیع‌تر این سه مولفه خود تحت تاثیر عوامل کلان اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فن‌آوری، محیط زیست و بین‌الملل است

شیوه‌نامه اعتباربخشی و رتبه‌بندی سلامت شهرها با



محیط زیست



مقدمه

چالش‌های زیست‌محیطی شهر تهران همانند بسیاری دیگر از شهرهای کشور دستخوش تنش‌های نگران‌کننده‌ای است که به طور یقین عدم توجه به معضلات و مشکلات موجود دیر یا زود شرایط جبران خسران‌های وارده بر پیکره شهر به ویژه شهروندان تهرانی را بسیار دشوار و دست نیافتنی خواهد ساخت. بر این باوریم که عمده مشکلات موجود و همچنین پیش رو، ناشی از برنامه‌ریزی‌های توسعه نامناسب شهری است که اجرای آن در سطح شهر تهران منجر به اثرات سوء زیست‌محیطی شده که دامنه آن شرایط نابسامان موجود را بوجود آورده است.

بسیاری از پروژه‌های عمرانی که توسط شهرداری تهران به اجرا گذاشته و یا مجوز آنها صادر شده، موجب کاهش کیفیت محیط‌زیست در شهر تهران شده‌اند. از جمله این موارد می‌توان به افزایش مجوزهای بلندمرتبه‌سازی در گلوگاه‌های ورودی هوای شهر تهران یعنی مناطق ۴، ۲۱ و ۲۲ اشاره داشت. ظهور ساختمان‌های بلند مرتبه متعدد در نواحی ذکر شده موجب تغییر آرایش باد در شهر تهران و سکون بیشتر هوا در محدوده دشت تهران و در نتیجه افزایش میزان آلودگی هوا شده است. با مشاهده و مقایسه منحنی‌های باد در سطح شهر تهران در چهار ساله اخیر درمی‌یابیم که جهت وزش باد غالب تهران از سمت غرب به سمت جنوب و جنوب غربی تغییر مبدا داده و موجب شده که هوای تهران طی این سالها تحت تاثیر اقلیم بیابانی قرار گیرد و منجر به پدیده‌هایی نظیر افزایش متوسط دما، اختلاف دمای معنادار روز و شب، کاهش میزان رطوبت و بارش و افزایش گردوغبار شود.

جدای از مسایل علمی و عملی، قوانین مصوبه نظیر اصل متریقی پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی

ایران و همینطور قوانین و تعهدات بین‌المللی در حوزه حفاظت از محیط‌زیست آموزه‌های دین مبین اسلام موکدا به رفتار اصولی با طبیعت، حفاظت و عدم بی‌مهری با آن تاکید داشته و به مقوله حفاظت از محیط‌زیست به عنوان یک وظیفه الهی نگریسته است. آنچه که در قرآن کریم از قوم سبا بیان می‌شود یادآور همین موضوع است. این قوم که در منطقه یمن فعلی زندگی می‌کردند قومی ثروتمند و به قیاس آن دوران جامعه‌ای پیشرفته بودند که برداشتهای بی‌رویه از محیط‌زیست و تخریب طبیعت موجب محو این قوم از صفحه روزگار شد و داستان آنان به عبرتی برای آیندگان تبدیل گردید.

برهمن اساس و به دلیل اهمیت موضوع و همینطور شدت خسارت‌های وارده ناشی از دخل و تصرف‌های گسترده در محیط‌زیست شهر تهران مقام معظم رهبری نیز در دیدار با مدیران شهری و سایر دست اندرکاران اداره شهرکه در تاریخ ۱۷ اسفندماه ۱۳۹۳ برگزار شد تذکرات جدی را گوشزد و دستورات اکیدی را بر تغییر نگرش و بهبود وضعیت محیط‌زیست شهری صادر فرمودند.

از این رو بنا بر اهمیت موضوع برنامه پیش رو با توجه به محورهای زیر نوشته شده است:

۱-بیانات و دستورالعمل‌های ابلاغ شده توسط مقام معظم رهبری در زمینه سیاست‌های کلی نظام در حوزه محیط‌زیست

۲-بررسی وضعیت موجود و جلوگیری از تکرار خطاهای جبران ناپذیر

۳-رعایت اصول توسعه پایدار شهری

۴-صرفه‌جویی در هزینه‌های اداره شهر و ایجاد درآمدهای پایدار شهری

۵-فرمان اقتصاد مقاومتی

۶-مدیریت اکولوژیک

در پایان این برنامه نیز جمع بندی و رویکرد مدیریت

پیشنهادی برای تحقق اهداف برنامه ارائه شده است.

پیشینه

وضعیت شهر تهران طی سالهای اخیر همانند بسیاری دیگر از شهرهای ایران دستخوش تغییرات منفی محیط‌زیستی قابل توجهی شده است. این تغییرات به علت زیاده خواهی افراد و در نتیجه ایجاد فشارهایی بر محیط‌زیست بوجود آمده است. وضعیت فعلی آب و هوایی و اقلیمی شهر تهران قابل مقایسه با چندین سال پیش نیست. بطوریکه افت کیفی شرایط توسط خوشبین‌ترین افراد هم اذعان می‌شود. بطور خلاصه وضعیت آب و هوایی و محیطی فعلی شهر تهران را می‌توان در موارد زیر ارائه نمود:

آب و فاضلاب

❖ بارش

- متوسط میزان بارش سالانه در استان تهران ۲۳۵ میلیمتر
 - میزان بارش شهر تهران در نیمه دوم سال ۱۳۹۴: ۲۷۱,۹۲۴ میلیارد متر مکعب
- به دلیل افزایش میزان سطح آسفالت و سیمان در تهران میزان نفوذپذیری آب به شدت کاهش یافته است. در نتیجه بخش قابل توجهی از باران نازل شده در شهر بدون سیراب کردن سفره‌های زیر زمینی هدر می‌رود.

❖ آبهای زیرزمینی

- ۱۱ هزار حلقه چاه مجاز و ۱۰ هزار حلقه چاه غیر مجاز در شهر تهران وجود دارد.
- در سال ۱۳۹۴ فقط ۹۰۰ حلقه چاه غیرمجاز مسدود شد.
- ۴۵۰ حلقه از چاه‌های مجاز دارای کنتور هستند.

این برداشت بی‌رویه موجب فرونشست دشت تهران به میزان ۳۷ سانتیمتر شده است.

❖ پساب

سالانه ۱۵۰ میلیون متر مکعب پساب از شهر تهران به دشتهای جنوبی شهر می‌ریزد که از این میزان ۱۰۰ میلیون مترمکعب وارد دشت ورامین و پاکدشت می‌شود.

آلودگی صدا

❖ سهم انتشار آلودگی صدا

- خودروهای سواری ۳۰٪
 - موتورسیکلت ۴۹٪
 - ماشین‌های سنگین ۲۰٪
 - اتوبوس‌های شرکت واحد ۱٪
- #### ❖ مناطق پر سروصدای شهر ۲ - ۳ - ۶ - ۷ - ۱۰ - ۱۱ - ۱۲ - ۱۳ - ۱۸ - ۱۹ (در مجموع ده منطقه)
- #### ❖ ۳۳۰ مرکز درمانی و ۱۳۲۶ مرکز آموزشی، آلودگی صوتی بیش از حد مجاز دارند.
- #### ❖ ۲۵۰ مرکز درمانی و ۴۱۹ مرکز آموزشی آلودگی صوتی در سطح شرایط بحرانی قرار دارند

پسماند

- #### ❖ میزان پسماند خانگی جمع‌آوری شده در روز ۷۰۰۰ تن
- #### ❖ میزان پسماند بیمارستانی و بهداشتی در روز ۹۰ تن
- #### ❖ سرانه تولید زباله هر شهروند تهرانی ۹۰۰ گرم

فضای سبز

- #### ❖ مساحت کل فضای سبز شهر تهران ۱۳,۵ هزار هکتار

❖ سرانه فضای سبز ۱۶,۷ متر مربع

ناسالم برای گروههای حساس ۱۰۵ روز

ناسالم ۵ روز

بسیار ناسالم ۱ روز

خطرناک ۰ روز

هوا

❖ وضعیت روزهای سال ۱۳۹۴

پاک ۲۱ روز

سالم ۲۳۳ روز

شاخص‌های EPI و ESI، وضعیت محیط‌زیست در مناطق ۲۲ گانه تهران در سال ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴

شاخص	۱۳۹۳	۱۳۹۴	نتیجه
کیفیت هوا	۲۷ درصد روزهای سال ناسالم	۲۷ درصد روزهای سال ناسالم	آلوده
کیفیت آب	آلودگی در تعدادی از نمونه‌ها مشاهده شده است آلودگی شدید آب‌های جاری و رودخانه‌ها	آلودگی شدید آب‌های جاری و رودخانه‌ها	در بخش آب شرب نسبتاً مناسب
کمیت منابع آبی	کاهش حدود ۲۰ درصدی میزان حجم آب ذخیره پشت سدها نسبت به سال گذشته	افزایش حدود ۴۰ درصدی میزان حجم آب ذخیره پشت سدها نسبت به سال گذشته بسته به شرایط منابع تأمین کننده، میزان مصرف و فصول مختلف سال، از ۲۰٪ تا ۴۰٪ کل آب از منابع زیرزمینی ۴۴۱ چاه عمیق با عمق متوسط ۲۵۰ متر (حداکثر ۳۰۰ متر)	در مجموع وضعیت بحرانی است
وضعیت خاک دشت تهران	در حال تخریب و بیابانی شدن، فرونشست در حدود ۳۶ سانتیمتر در سال و کانون ریزگردهای دشت تهران، حدود ۸۰۰۰۰ هکتار اراضی بیابانی تهران را محاصره کرده‌اند.	همان	منشأ و کانون ریزگرد و احتمال رخداد پدیده‌های خسارت زا (هشدار)
سر و صدا	۲۵ درصد بیش از حد مجاز ۶۷,۲ دسیبل در روز (۱۳۹۲) استاندارد: ۵۵ دسیبل در روز	همان	بیش از حد استاندارد
نظافت شهری	رفت و روب شهر حداقل دو بار در شبانه روز بازیافت در وضعیت مناسبی نیست. به لحاظ فرهنگی کاستی‌های زیادی وجود دارد	همان	عملکرد در حیطه جمع‌آوری مناسب بوده اما در بخش بازیافت و بخش فرهنگی نامناسب است.
فاضلاب شهری	جمعیت تحت پوشش شبکه فاضلاب در	جمعیت تحت پوشش سه میلیون و	نامناسب

شاخص	۱۳۹۳	۱۳۹۴	نتیجه
	حدود ۲۵ درصد و ۷۵ درصد فاضلاب شهروندان در چاه‌های جذبی و در محیط‌زیست تخلیه می‌شود	یکصد و پنجاه هزار نفر (۲۶٪) بیش از ۵۵ درصد از شبکه فاضلاب تأسیس شده است، اما ۲۰ درصد از این شبکه استفاده می‌شود.	
سرانه فضای سبز	بیش از ۱۵ متر مربع کیفیت و سلامت فضای سبز فاقد آمار وضعیت درختان قدیمی و باغات نامناسب	۱۵,۸ متر مربع کیفیت و سلامت فضای سبز فاقد آمار وضعیت درختان قدیمی و باغات نامناسب	نامناسب
مدیریت پسماند	روزانه بیش از ۷۵۰۰ تن زباله و بیش از ۵۰۰۰۰ تن پسماند ساختمانی جمع‌آوری و دفع می‌گردد. بازیافت نخاله‌های شهری انجام نمی‌شود	روزانه در حدود ۵۵۰۰ تن پسماند خانگی و ۱۵۰۰ تن پسماند لجن و سرشاخه، بیش از ۴۰ هزار تن پسماندهای ساختمانی و عمرانی و حدود ۸۵ تن پسماندهای بهداشتی و درمانی کاهش شیرابه در آرادکوه و کهریزک رها سازی نخاله در منابع طبیعی بالادست رودخانه جاجرود و منطقه حفاظت شده	در بخش جمع‌آوری مناسب اما در بخش بازیافت نامناسب
وضعیت حمل و نقل عمومی	سهم حمل و نقل عمومی در استفاده از مترو، اتوبوس و تاکسی به حدود ۶۰ درصد رسیده است	سهم مترو از جا به جایی‌های پایتخت ۱۸,۵ درصد، سهم اتوبوس و مینی‌بوس ۲۰ درصد و نیز سهم تاکسی و ون ۲۱,۵ درصد و در مجموع ۶۰ درصد ۱	قابل قبول
منظر شهری	حذف زوائد، پیرایش شهری و گسترش نورپردازی	حذف زوائد، پیرایش شهری و گسترش نورپردازی	در حال پیشرفت
شدت مصرف انرژی	حدود ۴ برابر متوسط جهانی، هم اکنون روزانه حدود ۱۴ میلیون لیتر بنزین، ۸,۵ میلیون لیتر نفت‌گاز، ۲۰۰ هزار لیتر نفت سفید، ۵۰۰ هزار لیتر نفت کوره، ۸۰ میلیون متر مکعب گاز طبیعی مصرف می‌گردد		نامناسب

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

همانگونه که گفته شد شهر تهران از مشکلات محیط‌زیستی متعددی رنج می‌برد. وجود این مشکلات در شهر تهران تاثیر قابل توجهی بر کیفیت زندگی، هزینه‌ها و سلامت شهروندان تهرانی و در مواردی هم شهرها و روستاهای همجوار دارد. از جمله این مشکلات می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. وضعیت بحرانی منابع آب به علت:

- ❖ برداشت بی رویه از منابع آبهای زیرزمینی
- ❖ آلودگی آبهای سطحی و رودها
- ❖ پوشش آسفالت و بتون ریزی کل سطح معابر و حتی بخش زیادی از بوستان‌ها و حذف باغچه‌های معابر که منجر به جلوگیری از نفوذ آب‌های سطحی، خشکی لایه‌های خاک و عدم تغذیه سفره‌های آب زیرزمینی می‌شود.
- ❖ انتقال آب از حوزه‌های مجاور و انتقال بخش اعظم آب سدها به تهران و عدم رعایت حق آبه حوزه‌های مجاور و اراضی پایین دست سد
- ❖ استفاده از منابع آب زیرزمینی برای تغذیه دریاچه چیتگر
- ❖ مصرف بالای آب در کارواش‌های شهری و عدم بازیافت آب مصرفی.

۲. آلودگی هوا به دلیل:

- ❖ عدم اجرای طرح LEZ
- ❖ وسایل نقلیه موتوری
- ❖ کارگاه‌های شن و ماسه
- ❖ ساخت و سازها و فعالیت‌های عمرانی
- ❖ کارخانجات و واحدهای نیروگاهی
- ❖ بیابانی شدن و خشکیدگی پوشش گیاهی طبیعی اطراف شهر به دلیل افت سطح آب‌های

زیرزمینی.

۳. نابودی روددره‌ها بخاطر:

- ❖ بتون‌ریزی و عایق نمودن بستر رودخانه‌های شهری
- ❖ تخریب اکوسیستم طبیعی و تغییر ساختار طبیعی روددره
- ❖ ورود پساب‌های شهری و کارگاهی به رود دره‌ها
- ❖ بی‌توجهی به اهمیت رود دره به عنوان کانون تنوع زیستی.

۴. فرونشست دشت‌ها:

- ❖ برداشت بی‌رویه از منابع آبی زیرزمینی.

۵. مصرف بی‌رویه انرژی شامل:

- ❖ مصرف بالای سوخت‌های فسیلی
- ❖ سهم اندک انرژی‌های نو
- ❖ کم توجهی به بهره‌گیری از حمل و نقل سبز

توسعه بی‌ضابطه شهر:

- ❖ وابستگی اقتصادی مدیریت شهری به درآمد ناپایدار حاصل از ساخت و سازها و فروش تراکم
- ❖ برج‌سازی در شمال غرب و کوچک شدن کریدور جریان هوای شهر
- ❖ ساخت و ساز در دامنه‌های کوهستانی با ارتفاع بالاتر از ۱۸۰۰ متر
- ❖ معضل شهرک زیتون و توسعه شهر به سمت شرق
- ❖ بلعیده شدن کمربند سبز شهر در اثر ساخت و سازها و توسعه بزرگراه‌ها
- ❖ تغییر کاربری بخشی از بستر روددره‌ها به

عنوان بزرگراه و خطرات در صورت بروز سیلاب.

۶. نابودی درختان حاشیه خیابان‌های شهر به علت:

- ❖ بتون‌ریزی، سنگفرش نمودن و آسفالت معابر و حذف باغچه‌های حاشیه‌ای که وجود آنها برای تنفس و تغذیه درختان لازم است. آسفالت و سنگفرش نمودن تا طوقه درختان که منجر به مرگ تدریجی درختان قدیمی شهر شده است.
- ❖ آبیاری غیراصولی و آلودگی آب‌های سطحی
- ❖ نابودی درختان حاشیه پیاده رو پس از ساخت و ساز و عدم جایگزینی آنها
- ❖ توسعه گونه‌های غیربومی و ناسازگار
- ❖ اصرار بر توسعه و افزایش کمیت و آمار به جای حفظ پوشش فعلی و توجه به کیفیت
- ❖ خشکیدگی درختان قدیمی شهر و هدر رفتن سالها سرمایه
- ❖ استفاده از نمک در زمستان و شور شدن خاک باغچه‌ها
- ❖ افت سطح آب زیرزمینی و از بین رفتن درختان قدیمی و کهنسال که به این منابع وابسته‌اند
- ❖ نابودی درختان و درختچه‌های بومی و رویشگاه‌های آنها در اطراف شهر
- ❖ ضعف و کاهش کیفیت درختان معابر به دلیل عدم نگهداری صحیح.

۷. وضعیت بحرانی فضای سبز و باغات

- ❖ خشک کردن درختان، تغییر کاربری باغات و ساخت و ساز
- ❖ قانون ضد محیط‌زیستی برج باغ
- ❖ الگوی غیربومی در طراحی و توسعه فضای سبز

- ❖ هدر رفت آب در آبیاری فضای سبز
- ❖ استفاده از گونه‌های با نیاز آبی بالا و چمن به جای گونه‌های پوششی بومی

ارزیابی فضای سبز شهری تنها مبتنی بر شاخص‌های کمی (سرانه) است و شاخص‌های کیفی و بررسی وضعیت سلامت و کیفیت فضای سبز از نظر دور مانده است.

۸. روند قهقراپی تنوع‌زیستی در شهر

- ❖ انقراض برخی گونه‌های گیاهی و جانوری بومی
- ❖ وضعیت نابسامان مناطق حفاظت شده و پارک‌های ملی اطراف شهر
- ❖ تخریب رود دره‌ها
- ❖ ساخت و ساز در ارتفاعات و دامنه‌های جنوبی البرز
- ❖ تخریب پارک‌های جنگلی شهری
- ❖ تخریب اکوسیستم‌های طبیعی باقیمانده در شهر
- ❖ خشکیدگی و نابودی گونه‌های گیاهی در مراتع اطراف شهر به دلیل افت سطح آب‌های زیرزمینی
- ❖ افزایش جمعیت موش و حشرات موذی.

۹. معضلات مربوط به پسماند، زباله و نخاله

- ❖ اجرائی نشدن قانون ممنوعیت دفن زباله در کلانشهرها از ابتدای سال ۱۳۹۴
- ❖ نواقص بسیار در فرایند تفکیک زباله و بازیافت (مشکلات فنی، اجرایی و فرهنگی)
- ❖ عدم بازیافت نخاله‌های ساختمانی و رها کردن آنها در منابع طبیعی به ویژه اراضی تلو
- ❖ عمر کوتاه ساختمان‌ها و تبدیل مصالح و مواد اولیه به نخاله پس از مدتی کوتاه
- ❖ عدم تفکیک پسماندهای ویژه شهری از سایر

❖ کم‌رنگ بودن نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در حوزه محیط‌زیست شهری.

۱۶. خلاء اطلاعاتی و نقص داده‌های اولیه موردنیاز برای برنامه‌ریزی محیط‌زیست شهری.

۱۷. اثرات منفی ناشی از احداث نامناسب دریاچه شهدای خبیج فارس.

در ادامه توضیحات مختصری در رابطه با ۷ مورد از مشکلات ویژه محیط‌زیستی شهر تهران گفته می‌شود:

۱. عدم اجرای طرح LEZ

طرح LEZ را به جرات می‌توان یکی از بهترین برنامه‌های موجود در برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران در بخش حمل و نقل و ترافیک و محیط‌زیست دانست. این طرح به عنوان جایگزینی برای طرح ترافیک و طرح زوج و فرد پیش‌بینی شده است. دو طرح ترافیک و زوج و فرد بدون توجه به مشکلات محیط‌زیستی ناشی از آلودگی هوا به مورد اجرا درآمده‌اند. به عنوان مثال خودرویی که فرسوده و قدیمی است بواسطه هماهنگی پلاک یا روز تردد می‌تواند در محدوده طرح زوج و فرد تردد داشته باشد. در حالیکه یک خودرو هیبریدی که شماره پلاک آن با روز تردد هماهنگ نیست نمی‌تواند در آن محدوده وارد شود.

اما در طرح LEZ به عنوان طرح جایگزین دو طرح کنترل محدوده ترافیک و طرح محدودیت تردد خودروهای زوج و فرد، خودروها با توجه به استاندارد و کیفیت و میزان آلاینده‌گی دسته‌بندی شده و امکان عبور و مرور در محدوده‌های (زونها) تعیین شده را دارند. یکی از پارامترهای مهم در این طرح اخذ گواهینامه اجباری معاینه فنی خودرو است. در این

پسماندها بویژه پسماندهای تر

❖ عدم بازیافت لاستیکهای فرسوده خودرو

❖ تفکیک بخش کوچکی از زباله در توسط شهروندان (اجرای نامناسب تفکیک از مبدا)

❖ عدم رعایت نظافت شهری و رهاسازی زباله در معابر و جوی‌ها.

۱۰. آلودگی و تخریب خاک

❖ جریان آلاینده‌های شیمیایی خیابان‌ها پس از بارندگی

❖ استفاده از شن و نمک در زمستان و شور شدن خاک

❖ مدیریت نامناسب شیرابه پسماندهای شهری.

۱۱. آلودگی نوری

۱۲. آلودگی دیداری

❖ سیمای ناموزون و آزاردهنده نمای ساختمان‌ها در بخش‌های تجاری، اداری و مسکونی.

۱۳. آلودگی صوتی ناشی از:

❖ فعالیت‌های عمرانی و ساخت و سازها

❖ وسایل نقلیه موتوری.

۱۴. عوارض ناشی از پارازیت‌ها و امواج ماکروویو.

۱۵. معضلات فرهنگی محیط‌زیست

❖ رهاسازی پساب تعمیرگاه‌ها و واحدهای تجاری

و صنعتی در جوی‌ها و رودها

❖ رواج فرهنگ مصرف‌گرایی و استفاده بی‌رویه

از نایلون و ظروف پلاستیکی

❖ نبود احساس مسئولیت اجتماعی و روحیه

مشارکت در اغلب شهروندان

برنامه سامانه‌ای اینترنتی ایجاد شده که هر خودرویی که موفق به اخذ معاینه فنی خودرو گردد؛ در این سامانه ثبت می‌شود. عدم ثبت خودرو در این سامانه و ورود به زون‌های تعیین شده موجب جریمه خودرو توسط دوربین‌های موجود در محدوده می‌گردد. شوربختانه این طرح بدلیل عدم ایجاد زیرساخت‌ها و هماهنگی بین پلیس راهور و شهرداری تهران از دستور کار خارج شده است.

۲. اجرائی نشدن قانون ممنوعیت دفن زباله در کلانشهرها از ابتدای سال ۱۳۹۴

طبق بند الف ماده ۱۹۳ قانون برنامه پنجم توسعه هرگونه دفن پسماند از ابتدای سال ۱۳۹۴ ممنوع شده و شهرهای مرتکب، تحت پیگرد قانونی قرار خواهند گرفت. مهمترین علت تصویب چنین قانونی کاهش عوارض و مشکلات محیط‌زیستی ناشی از این اقدام است. ولی بدلیل عدم وجود زیرساخت‌های مناسب در این زمینه اجرای این ماده قانونی تاکنون اجرائی نشده است. درنتیجه همه کلانشهرها به شیوه‌های مختلف در حال دفن پسماند هستند. ادامه چنین روشی منجر به بروز مشکلات عدیده‌ای برای شهروندان نزدیک به محل دفن زباله خواهد شد.

۳. اثرات منفی ناشی از احداث نامناسب دریاچه شهدای خلیج فارس

در دهه ۴۰ شمسی و همزمان با احداث بوستان جنگلی چیتگر طرح احداث دریاچه‌ای در شمال آن بوستان در دستور کار قرار گرفت. در طرح اولیه دریاچه دارای ساختار تالابی و در تبادل آبی با سفره‌های آب زیرزمینی منطقه بود. همچنین دورتادور آن بوستان جنگلی احداث می‌شد. اما در آنچه اجرا گردید، کف دریاچه کاملاً عایق‌بندی شده و هیچگونه ارتباطی با سفره‌های آب زیرزمینی ندارد. این عایق‌بندی و راکد

ماندن آب موجب ایجاد بوی نامطبوع در حاشیه دریاچه شده است.

از سوی دیگر پیشروی بافت مسکونی به حاشیه دریاچه (بجای احداث جنگل) موجب بروز ناراحتی‌هایی برای ساکنان محلی از قبیل بوی نامطبوع و وجود حشرات زیاد در تابستان شده است.

مدیریت نامناسب شیرابه پسماندهای شهری

شیرابه مایعی بدبو و قهوه‌ای رنگ است که درنتیجه تجزیه پسماندهای اغلب تر بوجود آمده و از آن به بیرون تراوش می‌کند. این ماده دارای اسیدیته بسیار بالا و با میزان آلودگی میکروبی بیش از ۱۳۰ برابر فاضلاب حاصل از سرویس‌های بهداشتی است. طی سالهای اخیر و با اجرای سیستم مکانیزه جمع‌آوری پسماند و به علت اینکه خودروهای جمع‌آوری پسماند فاقد مخزن مناسب برای ذخیره‌سازی این ماده به شدت خطرناک هستند، در هنگام جمع‌آوری پسماندها دریچه مخزن جمع‌آوری که در کف خودرو قرار دارد باز گذاشته شده و در نتیجه در طول مسیر و روی آسفالت خیابان پخش می‌شود. با وجود خطرات فراوان ناشی از پخش این ماده در سطح شهر برای سلامت شهروندان هیچ برنامه‌ای جهت مدیریت آن پیشنهاد و اجرا نشده است.

بیماری‌هایی همچون کزاز، حبسه، شبه حبسه، انگل‌های روده‌ای، اسهال‌های خونی، فلج اطفال، سالک پوستی و احشائی، سیاه زخم، کیست هیداتیک و ... از جمله بیماری‌هایی هستند که از طریق آلودگی ناشی از مواد زائد جامد در آب، هوا و خاک منتقل می‌شوند.

۴. عدم تفکیک پسماندهای ویژه شهری از سایر پسماندها بویژه پسماندهای تر

پسماندهای شهری در هنگام تحویل از شهروندان به دو دسته خشک و تر تقسیم می‌شوند. مواد قابل

فرسوده و مقاومت و پایداری آنها در برابر هر نوع تجزیه فیزیکی و شیمیایی و زیستی و همچنین وقوع آتش‌سوزی این ضایعات مشکلاتی محیط‌زیستی فراوانی را بوجود آورده است. از سوی دیگر باقی ماندن تایلرهای فرسوده باعث هدر رفتن حجم بالایی از سرمایه ملی می‌شود.

بازیافت تایلرهای فرسوده، یکی از روش‌های موثر در کاهش مواد دفنی و فضاء دفن و کاهش زمان باقیماندن این ضایعات در محیط‌زیست است. بسیاری از کشورها با به کارگیری سیستم‌های مدیریت بازیافت، دفن بهداشتی تایلرهای فرسوده در محیط‌زیست را به صفر رسانده و کلیه ضایعات تایلر را استفاده مجدد می‌کنند. به عنوان مثال لاستیک‌های مورد بحث مواد مناسبی برای ساخت آسفالت‌های متخلخل بوده که علاوه بر دوام و کارایی بیشتر نسبت به آسفالت‌های معمولی از میزان آلودگی صوتی کمتری هم برخوردارند.

۶. بتون‌ریزی و عایق نمودن بستر رودخانه‌های شهری

ساماندهی روددره‌ها یکی از طرح‌های بزرگی بود که توسط شهرداری تهران و با هدف ایجاد محیط تفرجگاهی، حذف آسیب‌های اجتماعی از محدوده روددره‌ها و کاهش معضلات محیط‌زیستی و کنترل سیلاب به انجام رسید. تغییر عمده و شاخص محیط‌زیستی که در اجراء این پروژه‌ها رخ داده، بتون‌ریزی و تغییر شکل بستر رودخانه با هدف کاهش سرعت سیلاب بوده است. ولی تجربه سیلاب‌های سالهای اخیر در رود دره کن و آسیب‌های وارده نشان داد که بتون‌ریزی کف بستر رودخانه نه تنها به کاهش اثرات سیل منجر نمی‌شود که شدت آنرا هم بیشتر می‌کند. از سوی دیگر عایق‌بندی بستر رودخانه چرخه طبیعی آب را برهم زده و سطح ایستایی آب‌های

بازیافت از قبیل شیشه، پلاستیک و انواع فلزات در گروه پسماندهای خشک و ضایعات حاصل از مواد غذایی و سایر پسماندها در گروه پسماندهای تر قرار می‌گیرند. گروه کوچک اما بسیار خطرناکی که در پسماندهای شهر بوفور دیده می‌شوند پسماندهای ویژه خانگی هستند. از جمله این مواد می‌توان به باتری‌های استفاده شده، لوازم طبی و بهداشتی به کار رفته در خانه‌ها، لوازم الکترونیکی و ظرف‌های خالی مواد اسیدی، قلیائی و دارویی اشاره کرد. وجود این مواد در پسماندهای تر و مجاورت این مواد با شیرابه، شرایط کیفی و بهداشتی پسماندها را به شدت کاهش می‌دهد. بطوریکه دفن و یا تبدیل این مواد به کمپوست موجب آلودگی شدید خاک و غیر قابل استفاده شدن آن می‌گردد.

در بسیاری از کشورهای جهان اهمیت تفکیک این مواد ویژه از سایر پسماندها بحدی است که شهرداری خود را موظف به جمع‌آوری کلی و جزئی این مواد می‌داند. از سوی دیگر این دولت‌ها با تصویب قوانینی خاص ممنوعیت و پیگرد قضائی در صورت مخلوط نمودن پسماندهای ویژه با پسماندهای عادی را به مورد اجرا گذاشته‌اند.

۵. عدم بازیافت لاستیک‌های فرسوده خودروها
انهدام و از بین بردن تایلرهایی که عمر مجاز استفاده از آنها پایان یافته، یکی از مشکلات جدی محیط‌زیستی کشورماست. طبق برآوردهای انجام شده در کشور از حدود ۱۳ میلیون تایلر فرسوده فقط ۳٪ آن یعنی ۳۹۰ هزار حلقه به شیوه‌های گوناگون بازیافت می‌شوند. این ضایعات شامل تایلرهای سواری، باری، هواپیما و موتورسیکلت هستند.

محصولات لاستیکی در محیط‌زیست ۵۵۰-۳۰۰ سال باقی مانده و به طبیعت باز نمی‌گردند. اشغال فضای زیاد به دلیل ذخیره و انباشت لاستیک‌های

زیرزمینی را به شدت کاهش داده است. بطوریکه چاه‌های آب تا چندین کیلومتر از حاشیه طرح خشک شده و یا دچار افت بازدهی شده‌اند. به همین علت شهرداری مجبور شده برای تامین بخشی از آب مورد نیاز آبیاری فضای سبز و سایر نیازها مربوط به خدمات شهری از آب تصفیه شده شهری استفاده نماید. این وضعیت موجب فشار بیشتر بر منابع آبی شهر شده است.

مجموعه قوانین و مقررات بالادستی در رابطه

با فعالیتهای محیط‌زیستی شهرداری

۱. اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران
۲. سیاستهای کلی نظام در زمینه محیط‌زیست ابلاغی مقام معظم رهبری
۳. قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی
 - ❖ قانون شهرداری‌ها - مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ با اصلاحات بعدی مجلس شورای ملی
 - ❖ قانون حفاظت و بهره برداری از جنگل‌ها و مراتع - مصوب ۱۳۴۶/۵/۳۰ مجلس شورای اسلامی
 - ❖ قانون پیشگیری و مبارزه با خطرات سیل - مصوب ۱۳۴۸/۳/۵ مجلس شورای اسلامی
 - ❖ قانون تاسیس شورای عالی شهرسازی و معماری - مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ با اصلاحات ۱۳۷۶/۱/۱۷
 - ❖ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست - مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ مجلس شورای ملی و اصلاحیه ۱۳۷۱/۸/۲۴
 - ❖ لایحه حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها - مصوب ۱۳۵۹/۳/۳ مجلس شورای اسلامی
 - ❖ قانون توزیع عادلانه آب - مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶ با اصلاحات ۱۳۶۴/۸/۱۴ - مجلس شورای اسلامی
 - ❖ قانون تشکیل شرکت‌های آب و فاضلاب - مصوب ۱۳۶۹/۱۰/۱۱ - مجلس شورای اسلامی

- ❖ تشکیل کمیته کاهش اثرات بلایای طبیعی - مصوب ۱۳۷۰/۹/۵ مجلس شورای اسلامی
- ❖ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا - مصوب ۱۳۷۴/۲/۳ مجلس شورای اسلامی
- ❖ قانون حفظ و کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها - مصوب ۱۳۷۴/۳/۳۱ مجلس شورای اسلامی
- ❖ قانون مجازات اسلامی - مصوب ۱۳۷۵/۳/۲ مجلس شورای اسلامی با اصلاحات ۱۳۷۶/۵/۸
- ❖ قانون مدیریت پسماند - مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰ مجلس شورای اسلامی
- ❖ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ مجلس شورای اسلامی
- ۴. مصوبات هیات دولت جمهوری اسلامی ایران
 - ❖ آئین‌نامه کمیسیون فنی موضوع تبصره ۲ ماده یک قانون پیشگیری و مبارزه با خطرات سیل - مصوب ۱۳۴۹/۱۰/۲۶
 - ❖ آئین‌نامه اجرایی موضوع تبصره ۴ الحاقی به بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها - مصوب ۱۳۵۲/۸/۱۰
 - ❖ آئین‌نامه اجرایی قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست - مصوبه شماره ۸۱۸۰۴ مورخ ۱۳۵۴/۱۲/۴ هیات وزیران با اصلاحات بعدی
 - ❖ تصویب نامه انتقال صنایع آلوده کننده و مزاحم محیط‌زیست شهر تهران - مصوبه شماره ۹۴۲/ت ۱۱۹ ه مورخ ۱۳۶۹/۴/۹ هیات وزیران
 - ❖ آئین‌نامه بهداشت محیط - مصوبه شماره ۱۳۷۱/۵/۶ هیات وزیران
 - ❖ آئین‌نامه اجرایی قانون تشکیل کمیته ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی - مصوبه شماره ۴۸۹۶/ت ۶۳ ه مورخ ۱۳۷۲/۳/۲۶ هیات وزیران
 - ❖ آئین‌نامه اجرائی جلوگیری از آلودگی آب - مصوبه شماره ۱۸۲۴۱/ت ه مورخ ۱۳۷۳/۳/۱۶ هیات وزیران
 - ❖ آیین‌نامه اجرائی قانون حفظ و کاربری اراضی

زراعی و باغ‌ها - مصوبه شماره ۱۳۱۰۵/ت ۱۵۳۹۸ ه
مورخ ۱۳۷۴/۱۱/۱ هیات وزیران

❖ آئین‌نامه اجرایی تبصره ۸۲ قانون پنجساله دوم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی - مصوبه ۴۷۹۲۱/ت ۱۵۹۷۸ ه مورخ ۱۳۷۷/۷/۲۲ هیات وزیران

❖ مصوبه هیات وزیران راجع به استاندارد گازهای خروجی از اگزوز خودروهای بنزینی سواری و وانت (وارداتی و نو) به شماره ۷۹۳۹۴/ت ۱۷۸۱۲ ه مورخ ۱۳۷۸/۲/۲۹ به استناد مواد ۸ و ۱۱ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا.

❖ آیین‌نامه اجرائی جلوگیری از آلودگی صوتی- مصوبه ۶۰۷۴۲/ت ۱۶۵۲۵ ه مورخ ۱۳۷۸/۴/۱ هیات وزیران با اصلاحات بعدی به استناد ماده ۲۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا

❖ حد مجاز یا استاندارد آلودگی صوتی موضوع ماده ۲ آئین‌نامه اجرایی نحوه جلوگیری از آلودگی صوتی مصوب ۱۳۷۸/۴/۱ هیات وزیران

❖ تصویب نامه هیات وزیران راجع به آلودگی هوای تهران - به شماره ۲۲۵۳۳/۱۶۰۴ مورخ ۱۳۷۹/۲/۲۱
❖ تصویب نامه درخصوص تشکیل کمیته ای به منظور اعمال مدیریت مصرف آب در شرایط دوره بحرانی در تهران - مصوب ۱۳۷۹/۶/۱۳

❖ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا- مصوبه شماره ۲۷۲۴۸/ت ۲۲۵۵۵ ه مورخ ۱۳۷۹/۶/۲۸ هیات وزیران

❖ آیین‌نامه مربوط به بستر و حریم رودخانه‌ها، انهار، مسیل‌ها، مرداب‌ها، برکه‌های طبیعی و شبکه‌های آبرسانی، آبیاری و زهکشی- مصوبه شماره ۳۶۰۴۶/ت ۲۳۶۸۷ ه مورخ ۱۳۷۹/۸/۱۶ هیات وزیران با اصلاحات بعدی به استناد ماده ۵۱ قانون توزیع عادلانه آب

❖ تصویب‌نامه درخصوص جایگزینی تاکسی‌ها و تاکسی‌های موقت شهر تهران با بیش از پانزده سال

عمر با خودروهای نو تولید داخل - مصوبه شماره ۶۵۹۹/ت ۲۲۱۷۵ ه مورخ ۱۳۸۱/۲/۸

❖ آئین‌نامه اجرایی تبصره ماده ۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا - مصوبه شماره ۱۵۱۴۳/ت ۲۴۴۹۹ ه مورخ ۱۳۸۱/۴/۵ هیات وزیران

❖ استفاده از منابع مالی بلا عوض جهت مطالعات زیست‌محیطی در زمینه‌های ارزیابی و ارزش‌گذاری منابع، پایش، انرژی و محیط زیست- مصوبه شماره ۲۵۹۵۴/ت ۲۵۳۷۶ ه مورخ ۱۳۸۱/۶/۲ هیات وزیران

❖ مصوبه هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۸/۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزراتخانه‌های نفت و صنایع و معادن و سازمان حفاظت محیط زیست، موضوع نامه شماره ۳۰۳۷۵-۵۲ مورخ ۱۳۸۱/۷/۲۷ سازمان حفاظت محیط‌زیست و به استناد ماده (۱) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا - ۱۳۷۴

❖ آئین‌نامه اجرائی نحوه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده - مصوبه شماره ۲۵۰۸/ت ۲۲۱۷۵ ه مورخ ۱۳۸۲/۱/۲۴ هیات وزیران

❖ آئین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو - مصوبه شماره ۴۴۰۵۵/ت ۲۷۴۵۷ ه مورخ ۱۳۸۲/۸/۷ هیات وزیران

❖ آئین‌نامه اجرایی قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی - مصوبه شماره ۱۱۴۸۳/ت ۲۹۷۸۲ ه مورخ ۱۳۸۳/۳/۱۰ هیات وزیران

❖ آئین‌نامه قانون مدیریت پسماند - مصوب ۱۳۸۴/۵/۱۰ هیات وزیران به استناد ماده ۲۲ قانون مدیریت پسماند

❖ برنامه جامع آموزش همگانی محیط‌زیست- مصوبه شماره ۴۰۶۶۲/۵۱۴۷۴ مورخ ۱۳۸۸/۳/۹ هیات وزیران.

۵. مصوبات شورایعالی محیط زیست و سایر شوراهای

عالی

❖ مصوبه شماره ۱۳۴ شورایعالی حفاظت محیط زیست راجع به دوگانه سوز نمودن خودروها مورخ ۱۳۶۹/۱۲/۷

❖ مصوبه شورایعالی حفاظت فنی راجع به آیین نامه کارهای سخت و زیان آور - مصوب ۱۳۷۱/۹/۲۹

❖ مصوبه شماره شورایعالی حفاظت محیط زیست در مورد امکان سنجی و مکان یابی پروژه ها و گازسوز کردن خودروها مورخ ۱۳۷۳/۱/۲۳

❖ استانداردهای خروجی فاضلاب ها - (به استناد ماده ۵ آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب) - مصوب ۱۳۷۳/۹/۵

❖ مصوبه شماره شورایعالی حفاظت محیط زیست مورخ ۱۳۷۶/۱۰/۲ - (آیین نامه «الگوی» ارزیابی اثرات زیست محیطی)

❖ مصوبه شماره ۱۶۲ شورایعالی حفاظت محیط زیست مورخ ۷۷/۵/۲۷ - درخصوص اجرای بند ب تبصره ۸۲ قانون برنامه پنجساله دوم جهت کاهش آلودگی هوای تهران

❖ مصوبه شماره ۱۶۱ شورایعالی حفاظت محیط زیست راجع به حد مجاز خروجی اگزوز خودروهای در حال تردد مورخ ۱۳۷۷/۵/۲۷

❖ مصوبه شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور راجع به دستورالعمل اجرایی وضعیت اضطراری آلودگی هوا موضوع ماده ۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا- مصوب دی ماه ۱۳۷۷

❖ ضوابط و مقررات مربوط به باغ های وحش - مصوب ۱۳۷۸/۳/۳۰

❖ مصوبه شورایعالی شهرسازی و معماری ایران راجع به ضوابط جلوگیری از افزایش محدوده شهرها - مصوب ۱۳۷۸/۸/۱۰

❖ برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران - مصوب

۱۳۷۸/۱۱/۲۴

❖ استانداردهای هوای پاک (Ambient Air Standards)

❖ مصوبه شماره ۲۳۶ شورایعالی حفاظت محیط زیست راجع به حدود مجاز صدا درهوی آزاد ایران - مصوب ۱۳۸۱/۳/۲۱

❖ استاندارد هیدروکربن های منتشره از منابع آلوده کننده هوا

❖ مصوبه کلیات، مشخصات و شروط تحقق اهداف طرح مجموعه شهری تهران - مصوبه شماره ۴۹۴۵/ت ۲۷۹۹۹ ه مورخ ۱۳۸۲/۳/۵ با اصلاحات بعدی

❖ دستورالعمل تفکیک، جمع آوری، حمل و دفع پسماندهای پزشکی

❖ معیارهای انتخاب محل دفن موادم زائد خطرناک

۶. مصوبات شورای اسلامی شهر تهران

❖ الزام شهرداری تهران جهت تهیه و ارائه لایحه دفاع از شهر و شهروندان تهرانی در برابر آلودگی هوا - مصوب ۱۳۷۸/۹/۳۰

❖ چگونگی دفاع از شهروندان تهرانی در برابر آلودگی هوا - مصوب ۱۳۷۸/۱۰/۲۲

❖ مساعدت جهت حل مشکلات فاضلاب زندان قصر به منظور تأمین بهداشت و حفظ محیط زیست شهروندان ساکن در حاشیه زندان مزبور- مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۲

❖ الحاق یک تبصره به ماده ۱۵ ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده یک لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها - مصوب ۱۳۷۹/۴/۱۴

❖ تعیین کمیسیون توسعه و عمران شهری جهت بررسی جامع درخصوص حفاظت حریم ۲۵ ساله محدوده تهران و اقدامات توجیهی لازم جهت این امر - مصوب ۱۳۷۹/۷/۱۳

❖ تعیین هزینه آزمایش و معاینه فنی خودروها -

❖ منوط کردن شماره شدن و ورود هر خودرو به شهر تهران به از رده خارج کردن یک خودروی فرسوده - مصوب ۱۳۸۳/۱۲/۴

❖ جانمایی گورستان‌های شرق و غرب تهران - مصوب ۱۳۸۴/۳/۲۴

❖ چگونگی صدور مجوز انتقال و قطع درختان در شهر تهران - مصوب ۱۳۸۴/۸/۱۱

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه و ارائه آئین‌نامه اجرایی زمانبندی و نحوه وصول بهای خدمات شهرداری در امور ساماندهی حمل و مدیریت مراکز تخلیه و دفع ضایعات خاک و نخاله و پسماندهای ساختمانی - مصوب ۱۳۸۴/۱۱/۲۴

❖ نحوه تأمین ایمنی و نگهداری مواد شیمیایی خطرناک در سطح شهر تهران - مصوب ۱۳۸۴/۱۱/۲۹

❖ مجوز انتقال صنوف مزاحم و آلاینده شهر تهران به اراضی تالاب بهرام - مصوب ۱۳۸۵/۳/۱۷

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض فرمانداری تهران به متن مصوبه «مجوز انتقال صنوف مزاحم و آلاینده شهر تهران به اراضی تالاب بهرام» - مصوب ۱۳۸۵/۴/۲۷

❖ ساماندهی مدیریت سیما و منظر شهری و ارتقاء کیفیت محیطی شهر تهران - مصوب ۱۳۸۵/۷/۲

❖ تعیین بهای خدمات ساماندهی ایمنی و نگهداری مواد شیمیایی خطرناک - مصوب ۱۳۸۵/۸/۱۶

❖ بهینه‌سازی مصرف سوخت در اماکن و استفاده از مصالح مناسب در نمای ساختمانها- مصوب ۱۳۸۵/۱۰/۲۵

❖ اصلاحیه اخذ عوارض حفظ و گسترش فضای سبز شهر تهران - مصوب ۱۳۸۵/۱۱/۱۵

❖ الزام شهرداری تهران به اجرای نظام مدیریت محیط زیست - مصوب ۱۳۸۶/۴/۲۰

❖ ساماندهی راه کارهای حقوقی و اجرایی برخورد با متخلفین پخش، دفع، حمل و امحاء غیر مجاز و

مصوب ۱۳۸۰/۳/۱۳

❖ مصوبه شماره ۱۹۶ شورایعالی حفاظت محیط زیست راجع به طرح‌های مشمول ارزیابی زیست محیطی - مورخ ۱۳۸۰/۷/۲۵

❖ ساماندهی معاینه فنی خودروها در تهران - مصوب ۱۳۸۱/۱/۲۶

❖ الزام شهرداری تهران به ساماندهی مدیریت محیط زیست در مجموعه شهرداری تهران - مصوب ۱۳۸۲/۳/۲۹

❖ تجدید نظر در مصوبه الحاق یک تبصره به ذیل ماده ۱۵ ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده یک قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها - مصوب ۱۳۸۲/۴/۱۰

❖ مجوز به شهرداری تهران جهت پرداخت هزینه‌های تملک زندان قصر و انجام مطالعات و آغاز عملیات اجرایی پروژه تبدیل زندان قصر به پارک و مراکز فرهنگی - مصوب ۱۳۸۲/۶/۴

❖ اصلاحیه تبصره ذیل ماده واحده مصوبه الزام شهرداری تهران به ساماندهی مدیریت محیط زیست در مجموعه شهرداری تهران - مصوب ۱۳۸۲/۹/۱۸

❖ اصلاحیه عوارض حفظ و گسترش فضای سبز - مصوب ۱۳۸۲/۱۱/۸

❖ پیش نویس لایحه قانون جایگزین قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها - مصوب ۱۳۸۲/۱۱/۲۰

❖ حفاظت و پیشگیری از بروز سوانح ناشی از مواد شیمیایی در تهران بزرگ - مصوب ۱۳۸۲/۱۲/۱۹

❖ اصلاحیه و تکمیل (جایگزین) مصوبه دستورالعمل ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده یکم قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها مصوب شورای انقلاب اسلامی ایران ابلاغی از سوی وزیر محترم کشور وقت به عنوان جانشین شورای اسلامی شهر تهران - مصوب ۱۳۸۳/۱/۲۷

نامناسب پسماندها در فضاها و معابر عمومی شهر
تهران - مصوب ۱۳۸۶/۹/۵

❖ پیشنهاد قانون تأمین اعتبار مورد نیاز توسعه
تأسیسات شبکه فاضلاب شهر تهران به دولت و مجلس
شورای اسلامی و الزام شهرداری تهران جهت مساعدت
به این امر - مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۰

❖ تعیین سلسله مراتب و فرآیند نظام برنامه‌ریزی و
طرح‌های توسعه شهری - مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۳

❖ الزام شهرداری تهران به تشکیل کمیته بررسی و
ساماندهی قنوت شهر تهران - مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۱

❖ اصلاحیه مصوبه «مجوز انتقال صنوف مزاحم و
آلاینده شهر تهران به اراضی تالاب بهرام» - مصوب
۱۳۸۶/۱۰/۳

❖ تعیین بهای خدمات و چگونگی اعمال نظارت بر
جمع‌آوری و دفع پسماندهای ویژه پزشکی، صنعتی و
کشاورزی در شهر تهران - مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۳۰

❖ الزام شهرداری به انجام اقدامات لازم جهت حفظ
پارک‌های ملی خجیر و سرخه حصار و پیشنهاد به
دولت (دستگاه‌های اجرایی ذیربط) جهت این امر -
مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۳۰

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض
فرمانداری تهران به متن مصوبه «الزام شهرداری تهران
به تشکیل کمیته بررسی و ساماندهی قنوت شهر
تهران» - مصوب ۱۳۸۶/۱۰/۳۰

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض
فرمانداری تهران به متن مصوبه «تعیین بهای خدمات
پسماندهای پزشکی، صنعتی و کشاورزی» - مصوب
۱۳۸۶/۱۱/۲۷

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه نظام جامع و ثبت
پایش و ارزشیابی محیط زیست شهر تهران - مصوب
۱۳۸۷/۲/۲۴

❖ پی‌گیری اقدامات اجرایی برای معاینه فنی
خودروهای شهر تهران - مصوب ۱۳۸۷/۳/۱

❖ اصلاحیه «مصوبه چگونگی محاسبه و اخذ بهای
خدمات مدیریت پسماند» - مصوب ۱۳۸۷/۳/۵

❖ الزام شهرداری تهران به انجام مطالعات توجیه فنی،
اقتصادی، زیست‌محیطی، فرهنگی و اجتماعی و ارائه
برنامه زمان‌بندی برای کلیه طرح‌ها و پروژه‌های
شهرداری تهران - مصوب ۱۳۸۷/۳/۲۶

❖ چگونگی جلب مشارکت شهروندان تهرانی، اصناف،
نهادهای دولتی و عمومی و مدنی در صرفه‌جویی و
بهینه سازی مصرف برق در شهر تهران - مصوب
۱۳۸۷/۴/۴

❖ تعیین بهای خدمات تشویقی و شاخص‌های
اقتصادی جلب مشارکت شهروندان در ایجاد و توسعه
فضای سبز بر بدنه و فضاها با استفاده ساختمان‌ها
در شهر تهران - مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۰

❖ اصلاحیه تبصره ذیل ماده هفتم مصوبه اصلاحیه
مصوبه ضوابط اجرایی مربوط به چگونگی اجرای ماده
یکم (۱) قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها
- مصوب ۱۳۸۷/۵/۵

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض به
متن مصوبه «چگونگی جلب مشارکت شهروندان
تهرانی، اصناف، نهادهای دولتی و عمومی و مدنی در
صرفه‌جویی و بهینه سازی مصرف برق در شهر تهران»
- مصوب ۱۳۸۷/۵/۵

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه و ارائه لایحه
ساماندهی فعالیت صنایع، صنوف و مشاغل شهر
تهران/ راهنمای تهیه لایحه ساماندهی فعالیت صنایع،
صنوف و مشاغل شهر تهران - مصوب ۱۳۸۷/۵/۱۵

❖ انتقال بخشی از صنوف خاص و مشاغل مزاحم
آلاینده شهر تهران به خاورشهر - مصوب ۱۳۸۷/۵/۲۶

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه و ارائه لایحه مدیریت
کاهش آوار و نخاله‌های ساختمانی - مصوب ۱۳۸۷/۶/۵

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض
فرمانداری تهران به متن مصوبه «انتقال بخشی از

پسماند- مصوب ۱۳۸۸/۳/۲

❖ طرح جامع مدیریت پسماندهای جامد شهر تهران - مصوب ۱۳۸۸/۳/۵

❖ الزام شهرداری تهران به اجرای برنامه اصلاح الگوی مصرف - مصوب ۱۳۸۸/۳/۱۲

❖ برنامه حفاظت از اقلیم شهر تهران- مصوب ۱۳۸۸/۱۲/۴

❖ ساماندهی قنوات شهر تهران- مصوب ۱۳۸۹/۳/۱۰

❖ الزامات به شهرداری و پیشنهادات به دستگاه‌های اجرائی ذیربط جهت کاهش آلاینده‌های آلی فرار در هوای شهر تهران - مصوبه ۱۳۸۹/۵/۲۶

❖ پیشنهاد به دولت و مجلس شورای اسلامی درخصوص بازنگری و رویکرد نوین در برنامه کاهش آلودگی هوای تهران - مصوبه ۱۳۸۹/۹/۳۰

❖ پایش و ممنوعیت واردات و مصرف محصولات آربستی - مصوبه ۱۳۹۰/۲/۶

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه برنامه عملیاتی کاهش آلودگی صوتی در شهر تهران- مصوب ۱۳۹۰/۵/۲۵

❖ پیشنهاد به مجلس شورای اسلامی و دولت جهت تدوین برنامه جامع پایش و مقابله با پدیده گردوغبار (ریزگردها) در شهر تهران - مصوبه ۱۳۹۰/۶/۸

❖ پیشنهاد به مجلس شورای اسلامی و دولت جهت تامین بودجه مورد نیاز طرح کهاب به منظور کاهش آلودگی‌های محیط‌زیست ناشی از بخارهای بنزین در شهر تهران - مصوبه ۱۳۹۰/۹/۲۲

❖ الزام شهرداری تهران به اندازه‌گیری شاخص‌های اجرایی محیط‌زیست شهری - مصوبه ۱۳۹۱/۸/۱۴

❖ الزام شهرداری تهران به استقرار سامانه مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست - مصوبه ۱۳۹۲/۲/۲۴

❖ تجهیز سیستم‌های دیزلی در ناوگان حمل و نقل شهری تهران به فیلتر به منظور کاهش آلودگی هوا - مصوب ۱۳۹۲/۲/۱۵

مشاغل و صنوف مزاحم و آلاینده شهر تهران به خاور شهر» - مصوب ۱۳۸۷/۷/۷

❖ الزام شهرداری تهران به انجام مطالعات و استفاده از فضاهای زیر سطحی در شهر تهران- مصوب ۱۳۸۷/۷/۲۲

❖ ساماندهی فضای سبز شهر تهران- مصوب ۱۳۸۷/۸/۱۸

❖ الزام شهرداری تهران به تهیه و ارائه طرح جامع روشنایی و نورپردازی فضاهای شهر تهران - مصوب ۱۳۸۷/۱۰/۱۲

❖ دستورالعمل فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی به منظور ترغیب دارندگان خودرو به انجام معاینه فنی خودرو - مصوب ۱۳۸۷/۱۱/۱

❖ مسکوت ماندن بررسی طرح الزام شهرداری تهران به انجام و اجرای طرح جمع‌آوری آب‌های سطحی شهر تهران - مصوب ۱۳۸۷/۱۱/۹

❖ الزام شهرداری تهران به انجام مطالعه و طراحی و تدوین طرح ایجاد شهر دانش و طبیعت - مصوب ۱۳۸۷/۱۱/۱۴

❖ جوابیه شورای اسلامی شهر تهران به اعتراض فرمانداری تهران به متن مصوبه الزام شهرداری تهران به انجام مطالعه و طراحی و تدوین طرح ایجاد شهر دانش و طبیعت - مصوب ۱۳۸۷/۱۲/۲۰

❖ الزام شهرداری تهران به صدور پایان کار مشروط به تکمیل سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی- مصوب ۱۳۸۸/۲/۱۹

❖ الزام شهرداری تهران تغییر الگو و کاهش مصرف کیسه‌ها، ظروف و محصولات یک بار مصرف پلاستیکی و جایگزینی کردن مواد قابل بازیافت غیر پلاستیکی در کلیه مراکز وابسته به شهرداری تهران- مصوب ۱۳۸۸/۲/۲۰

❖ شهر دوستدار کودک- مصوب ۱۳۸۸/۲/۲۳

❖ چگونگی محاسبه و اخذ بهای خدمات مدیریت

بیمارستانها

- ۵- تهیه لایحه‌ای جهت الزام گسترش و توسعه فضای سبز عمومی و بام سبز در اماکن عمومی و مجتمع تجاری و اداری نوساز
- ۶- تهیه لایحه‌ای جهت الزام انجام تست صدا در مراکز معاینه فنی خودروها
- ۷- تهیه لایحه‌ای جهت الزام شهرداری تهران به اختصاص ۵/۰٪ از بودجه پروژه‌های عمرانی به فعالیتهای بهسازی محیط‌زیستی.

۲. آب و فاضلاب شهری

- ۸- بهسازی، حفاظت، نگهداری و مدیریت نهرها و مسیلهای شهر تهران و ایجاد جاذبه‌های گردشگری در حاشیه آنها
- ۹- استفاده از آبهای غیر شرب و هرزآبها در آبیاری فضای سبز و شستشوی معابر و مخازن جمع‌آوری پسماند
- ۱۰- الزام شهرداری تهران به نصب مخازن ذخیره‌سازی آب در مسیر مصرف چاه‌های آب با هدف کاهش هدر رفت آب و افزایش بهره‌وری منابع آب
- ۱۱- بازسازی، بهره‌برداری و حفاظت از قناتهای شهر تهران به عنوان قدیمی‌ترین منابع تامین آب شهر تهران
- ۱۲- تهیه و اجرای طرح مدیریت بهره‌برداری بهینه از منابع آب در شهرداری تهران
- ۱۳- اجرای طرح افزایش راندمان آبیاری در فضای سبز شهر
- ۱۴- مدیریت صحیح بارشها و نزولات جوی
- ۱۵- ممنوعیت استفاده از نمک جهت مقابله با برف و یخبندان.

۳. آلودگی دیداری (بصری)

- ۱۶- کاهش سیمای ناموزون در شهر تهران و

- ❖ برنامه پنجساله دوم (۱۳۹۷ - ۱۳۹۳) شهرداری تهران (در حوزه محیط‌زیست) - مصوبه ۱۳۹۳/۲/۳۱
- ❖ نحوه توسعه و گسترش عملکرد مراکز معاینه فنی و بهبود وضعیت هوای تهران - مصوب ۱۳۹۳/۳/۱۱
- ❖ تعیین بهای خدمات بازدید از باغ پرندگان- مصوبه ۱۳۹۳/۳/۲۷
- ❖ برف‌روبی و یخ‌زدائی مناسب با استفاده از امکانات و فن‌آوری روز در شهر تهران - مصوبه ۱۳۹۳/۶/۳۰
- ❖ الزام شهرداری تهران به ارائه برنامه جامع پیشگیری و کاهش آسیب‌پذیری و سازگاری با تغییرات اقلیم شهر تهران- مصوب ۱۳۹۴/۲/۱۵
- ❖ الزام شهرداری تهران به توسعه انرژی‌های نو و تجدیدپذیر در شهر تهران- مصوب ۱۳۹۴/۳/۱۰
- ❖ برنامه عملیاتی کاهش آلودگی صوتی در شهر تهران - مصوب ۱۳۹۴/۹/۷

سیاست‌ها و اقدام‌های پیشنهادی

با توجه به تخریب و کاهش کیفیت محیط‌زیست شهر تهران، برنامه‌های محیط‌زیستی زیر در قالب ۱۱ محور و ۵۸ برنامه اقدام پیشنهاد می‌شوند:

۱. بسترسازی و پشتوانه‌های قانونی

- ۱- ایجاد ساختاری جهت اجرای هرچه بهتر قوانین و مقررات محیط‌زیستی موجود بویژه مصوبات دارای رویکرد محیط‌زیستی شورای شهر تهران
- ۲- تهیه و تقدیم لوایحی به شورای اسلامی شهر تهران جهت کاهش تردد خودروها دودزا و فرسوده
- ۳- تهیه و تقدیم لایحه‌ای به شورای اسلامی شهر تهران جهت اجباری شدن ارزیابی محیط‌زیست پیش از آغاز طرح‌های توسعه‌ای و عمرانی
- ۴- پیشنهاد به دولت جهت صدور مجوز نصب تاسیسات زباله سوز با استانداردهای جهانی در

۳۰- تهیه و بروز رسانی بانک اطلاعات انتشار منابع در شهر تهران.

۷. حفاظت از خاک

۳۱- جلوگیری از آلودگی خاک و حفاظت از تخریب و فرسایش منابع خاک شهر تهران
۳۲- مدیریت صحیح استفاده از کودها و سموم شیمیایی
۳۳- مدیریت و گسترش مبارزه تلفیقی آفات در شهر تهران.

۸. فضای سبز و بوستان‌ها

۳۴- بازسازی و بهسازی شرایط زیستی و نگهداری فضای سبز معابر و بزرگراه‌های اصلی شهر
۳۵- توسعه فضای سبز با استفاده از گونه‌های اثرگذار بر کاهش آلودگی هوا (افقی و عمودی و بام سبز)
۳۶- اولویت توسعه فضای سبز در مناطق با آلودگی هوای بیشتر
۳۷- بازسازی عرصه‌های تخریب شده فضای سبز در شهر
۳۸- توسعه کریدورهای سبز
۳۹- توافق با وزارت جهاد جهت تسریع در کمربند سبز شهر تهران
۴۰- اصلاح طرح‌ها و پروژه‌های توسعه فضای سبز بر اساس استفاده از گونه‌هایی کم نیاز به آب و محدودیت در کاشت چمن.

۹. مدیریت پسماند

۴۱- تهیه و اجرای طرح مدیریت شیرابه پسماندهای شهری
۴۲- اجرای طرحی جهت تفکیک و جداسازی پسماندهای ویژه، بهداشتی و خطرناک از سایر پسماندهای شهری

جلوگیری از آلودگی دیداری

۱۷- بهسازی سیمای طبیعی شهر و تبدیل آن از شهر سازه محور به شهر انسان محور

۴. آلودگی صدا

۱۸- نظارت بر اجرای اجباری مبحث ۱۸ مقررات ملی ساختمان در هنگام ساخت و ساز و بازسازی ساختمان‌ها
۱۹- اجرای طرح‌هایی جهت کنترل آلودگی صوتی در زمان اجرای پروژه‌های عمرانی
۲۰- توسعه فضای سبز درختی در حاشیه بزرگراه‌ها با رویکرد عایق‌های صوتی
۲۱- استفاده از آسفالت‌های متخلخل جهت کاهش صدای خودروهای عبوری.

۵. آلودگی نوری

۲۲- کنترل آلودگی نوری از طریق حذف نورهای مزاحم از سطح شهر.

۶. آلودگی هوا و حمل و نقل شهری

۲۳- جایگزینی کلیه خودروهای حمل و نقل عمومی فرسوده شهر تهران (اعم از اتوبوس، مینی بوس و تاکسی) با خودروهای هیبریدی
۲۴- توافق با ارگانهای دولتی جهت برقراری سرویسهای حمل و نقل کارکنان ادارات
۲۵- اجرای هرچه سریعتر طرح LEZ
۲۶- ایجاد بانک اطلاعاتی برخط معاینه فنی خودرو
۲۷- الزام انجام معاینات دوره‌ای موتورسیکلت‌های پیک بادی هر سه ماه یکبار
۲۸- ایجاد زون‌هایی با آلودگی هوای کم با هدف پیاده روی و دوچرخه سواری شهروندان
۲۹- توسعه ایستگاه‌های پایش آلودگی هوا در سطح شهر تهران و اصلاح مکانی ایستگاه‌های موجود

۴۳- اجرای سامانه زباله سوز و تولید برق از پسماندهای ویژه، خطرناک، بهداشتی و غیر قابل بازیافت

۴۴- بهسازی روش تولید کمپوست و اجباری نمودن مصرف آن در فضای سبز مناطق ۲۲ گانه

۴۵- راهاندازی مجدد کارخانجات بازیافت پسماند شهرداری تهران

۴۶- احداث کارخانه تبدیل مواد در مجاورت میدان مرکزی میوه و تره باری شهرداری تهران

۴۷- برنامه‌ریزی و اجراء طرحهای بازیافت و تبدیل پسماندهای چوبی و لاستیکهای خودرو.

۱۰. مدیریت انرژی

۴۸- الزام اجرای مصوبه اصلاح الگوی مصرف انرژی در شهرداری

۴۹- استقرار و اجرای شیوه‌های بهینه سازی مصرف انرژی و تجهیز موتورخانه‌ها به سیستم کنترل هوشمند انرژی در کلیه ساختمانهای شهرداری

۵۰- ایجاد سازوکارهایی جهت جایگزینی مصرف سوختهای فسیلی به انرژی‌های پاک در کلیه ساختمانهای شهرداری

۵۱- نصب سامانه‌های تولید برق خورشیدی روی پشت بامهای ساختمانهای شهرداری با هدف تولید برق مصرفی همان ساختمان‌ها

۵۲- بهینه‌سازی مصرف انرژی در اماکن عمومی شهرداری تهران

۵۳- اتخاذ برنامه‌های تشویقی و حمایتی جهت گسترش کاربرد انرژی‌های نو در سطح شهر تهران توسط بخش خصوصی و کاربری خانگی.

۱۱. جلب مشارکت‌های اجتماعی در حفظ محیط‌زیست

۵۴- ایجاد دبیرخانه دائمی مطالبات و پیشنهادات

محیط‌زیستی شهروندان

۵۵- افزایش اعتماد عمومی به برنامه‌های محیط‌زیستی شهرداری

۵۶- ایجاد هم افزائی عمومی از طریق اجرای سیاست‌های بهسازی محیط‌زیست و آگاهی‌رسانی همزمان

۵۷- اجرای برنامه‌های محیط‌زیستی توانمندسازی- اشتغال‌زائی مردمی

۵۸- ایجاد سامانه جذب و هماهنگی داوطلبان فعال و آموزشگران مردمی در زمینه محیط‌زیست.

رویکرد مدیریتی به محیط‌زیست شهر تهران بسیاری از مشکلات شهر تهران که معضلات زیست محیطی را هم در بر گرفته است ناشی از دو مشکل عمده زیر است:

(۱) شهر تهران سیستم پیچیده‌ای از مجموعه‌ای از بازیگران کوچکتر و متمایز مانند مراکز مسکونی، ادارات دولتی، دفاتر تجاری و اقتصادی، کسب و کارهای محلی و دفاتر مراکز خارجی و بین‌المللی تشکیل شده‌اند که در غالب اوقات همکاری و تعامل لازم را با یکدیگر ندارند.

(۲) راهکارهای ارائه شده برای غلبه بر مشکلات و توسعه شهر تهران اغلب به عنوان دانشی مقیاس پذیر مورد استفاده قرار نگرفته است. شهر تهران به طور مرتب درگیر حل مشکلات و مسائل ریز و درشتی است که پیشتر توسط شهرهای دیگر مورد توجه قرار گرفته‌اند. همواره به جای اینکه برنامه‌ریزان و مدیران شهری راه حل‌ها و درس‌ها و تجارب آموخته شده را اصلاح و آنها را به منظور اثربخشی بیشتر و مقرون به صرفه بودن تغییر دهند درگیر تصمیمات زودگذر کارشناسی نشده و در گرو مسائل و جناح‌بندی‌های سیاسی و سلیقه‌ای بوده است.

در عوض آنها می‌توانند راه حل‌ها و درس‌های آموخته شده در شهرهای دیگر را اصلاح کنند، و آنها را برای

مقرون به صرفه بودن و موثر تر تغییر دهند.

رویکرد اقتصاد مقاومتی و مدیریت محیط‌زیست

اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به عنوان سند بالا دستی و بر اساس آنچه که مقام معظم رهبری بیان فرمودند و برآن نیز تاکید داشتند الگویی الهام‌بخش از نظام اقتصادی اسلام و فرصتی مناسب برای نقش‌آفرینی مردم و فعالان اقتصادی در تحقق حماسه اقتصادی خواهد بود.

توجه به دستورالعمل‌های ابلاغ شده در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در همه امور می‌تواند زمینه‌ساز تحقق اهداف عالیه آن باشد. بر همین اساس الزامی است موارد زیر در حوزه محیط‌زیست مورد مذاقه قرار گیرد.

(۱) توجه ویژه به مدیریت مصرف و ارائه راهکارها و برنامه‌های موثر در اصلاح الگوی مصرف انرژی در سطح سازمان‌های مربوطه شهرداری تهران و شهر تهران؛
(۲) پیاده‌سازی طرح‌های اقتصادی دانش بنیان در حوزه‌های شهری؛

(۳) حمایت از مشاغل کوچک با رویکرد حفاظت محیط‌زیست و بازیافت مواد و انرژی با هدف توسعه کارآفرینی.

رویکرد مدیریت اکولوژیک

شهر یک اکوسیستم انسان ساخت است که اگرچه به‌طور ذاتی ویژگی‌های "پایداری" و "خودتنظیمی" اکوسیستم‌های طبیعی را ندارد اما با مدیریت درست می‌تواند به سمت برقراری پایداری و خودتنظیمی پیش رود. یک شاخص مهم و ملموس پایداری، برقراری چرخه‌های اکولوژیک است.

برداشت بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی، مصرف و تبدیل آن به فاضلاب، همچنین برداشت سنگ‌های ساختمانی و تزئینی از معادن، بکارگیری آنها در

ساختمان‌هایی بی‌کیفیت با عمر کوتاه و تبدیل زود هنگام منابع به نخاله و دورریخت آنها در نقطه دیگری از کوه‌ها و دشت‌های اطراف شهر نمونه‌هایی از ناپایداری مجموعه شهر هستند.

اگر این فرایند تا پایان یافتن منابع و انباشت ضایعات و فضولات تا سرحد بحران پیش رود؛ از دیدگاه اکوسیستمی انتهای چنین مسیری مرگ و سقوط کل مجموعه است. اما روی دیگر ماجرا، اگر استفاده از منابع به حداقل کاهش یابد و بازیافت و بازگشت ماده مصرف شده به مجموعه جایگزین شود، مجموعه به سمت پایداری بلند مدت پیش می‌رود. مدیریت با چنین رویکردی، مدیریت اکولوژیک است.

برداشت بی‌رویه از آب‌های زیرزمینی که مدت‌ها برای تامین آب شرب و فضای سبز شهر رواج داشته است، امروز اثرات خود را به صورت افت سطح آب‌های زیرزمینی، خشکیدگی درختان قدیمی شهر، خشکیدگی گیاهان بومی مراتع و دشت‌ها، فرونشست دشت‌ها، بیابان‌زایی و هجوم ریزگردها نمایان و زندگی را برای شهروندان دشوار و دشوارتر می‌کند.

مدیریت اکولوژیک شهر، شهر را به عنوان یک اکوسیستم در نظر می‌گیرد که می‌بایست صفات "پایداری" و "خودتنظیمی" در آن برقرار باشد. مدیریت اکولوژیک یک دیدگاه و یک گفتمان است که می‌تواند گره گشای بسیاری از مشکلات فعلی کلان شهر باشد.

دیدگاه اکولوژیک و نگاه اکوسیستمی به شهر می‌بایست از سیاست‌گذاری‌های کلان تا پروژه‌های محلی حاکم شود. بر این اساس شهر یک مجموعه پویا و زنده است که کلیه اجرای آن زنجیروار به یکدیگر متصل‌اند و هر گسستگی در این زنجیره می‌تواند کل سیستم را دچار اختلال کند.

رویکرد مدیریت پایداری Sustainability به عنوان رویکردی اثر بخش

یکی از موضوعاتی که امروزه مورد توجه برنامه‌ریزان و مدیران شهری در برنامه‌های ریزی‌های کلان شهری قرار دارد استفاده از فن‌آوری و هوشمندسازی شهرها به منظور توسعه و رفع نیازهای اساسی شهر است.

اما فراتر از موضوع هوشمندسازی شهرها این موضوع همواره مطرح بوده است که آیا شهرهای هوشمند به تنهایی می‌توانند شهرهایی پایدار باشند که در راستای توسعه پایداری شهری و منطبق با آن عمل کنند؟

باید اذعان داشت مفهوم پایداری در شهر زمانی محقق خواهد شد که برنامه‌ریزی شهری ضمن توسعه اقتصادی به دنبال اهداف اجتماعی، به طور خاص اهداف مرتبط به توسعه پایدار - حفاظت از محیط‌زیست و عدالت اجتماعی باشد و به عبارتی اصول و اساس موضوع پایداری Sustainability یعنی اقتصاد، جامعه و محیط‌زیست در آن لحاظ شده باشد.

نیاز امروزه شهر تهران به عنوان بزرگترین مرکز شهری خاورمیانه افزون بر مسئله هوشمندسازی

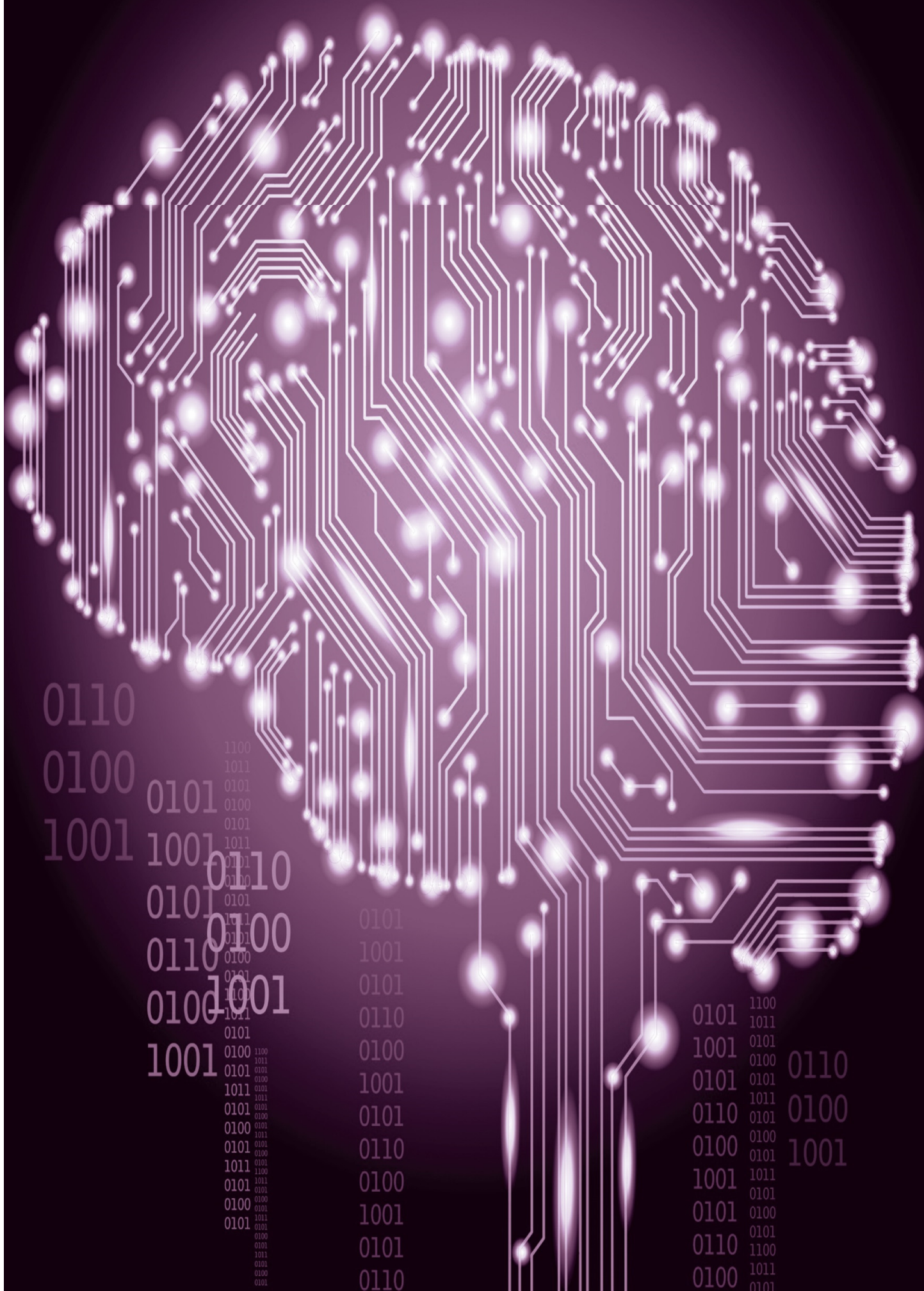
شهری، ایجاد ساختاری انعطاف‌پذیر و مقاوم با قابلیت انطباق در برابر تنش‌های مزمن و شوک‌های حادی است که هم اکنون در حال تجربه یا با آن روبرو خواهد شد؛ می‌باشد.

تنش‌های مزمن همانند آمار بالای بیکاری؛ سیستم حمل و نقل و ترافیک؛ آلودگی هوا، مشکل کمبود آب و مصرف بیش از حد انرژی و معضل خشونت‌های جامعه می‌تواند باعث تضعیف ساختار شهر شده و برخورد با شوک‌هایی حادی همانند زمین لرزه، سیل، آتش‌سوزی، شیوع بیماری و مواردی نظیر حملات تروریستی شهر را به شدت تهدید خواهد کرد.

به همین منظور می‌توان از راهکاری تحت عنوان انعطاف‌پذیری شهری (Urban Resilience) که شامل مفاهیم پایداری و ریسک است بهره جست. ایجاد انعطاف‌پذیری و مقاوم‌سازی شهری ضمن توانمندسازی رشد شهری می‌تواند در همه ابعاد به نفع تمامی شهروندان شهر به ویژه قشر آسیب‌پذیر و فقیر باشد.



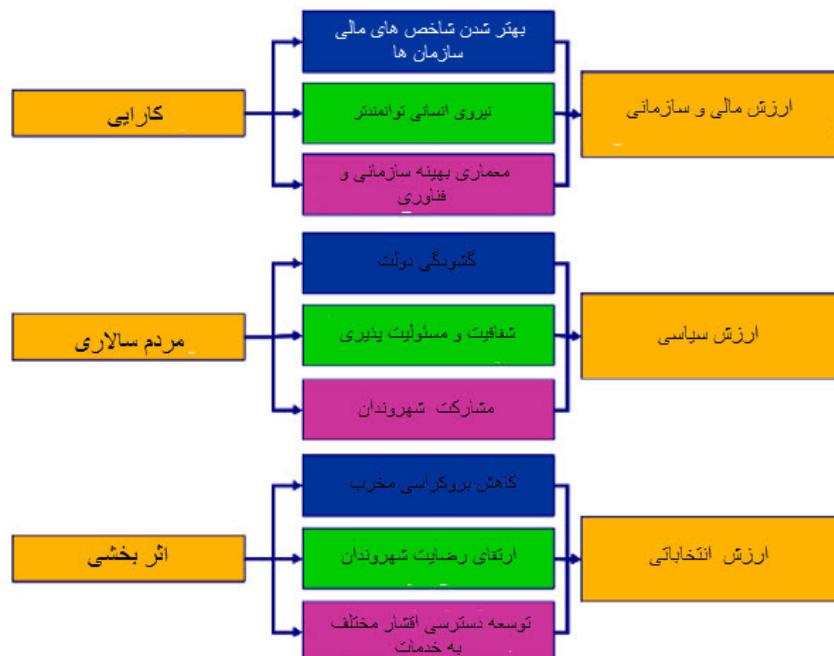
هوشمندسازی و IT



مقدمه

دو قرن اخیر شاهد ظهور پارادایم‌ها و مفاهیم جدید در حوزه مدیریت شهری بوده است که هر یک از پارادایم‌ها و مفاهیم مدیریتی جدید تحت تاثیر خواسته‌های شهروندان و در راستای پاسخگویی به نیازهای آنان و توجیه نیاز به حکمرانی شهری بوده است. ولی یکی از پارادایم‌هایی که در سالیان اخیر مسیر مدیریت شهری را دچار تحول بنیادین کرده است، پارادایم خدمات عمومی نوین است. آثار این پارادایم هم بر روی ارائه خدمات فیزیکی حوزه شهری و هم بر روی نحوه ارائه خدمات الکترونیک حوزه شهری کاملاً محسوس است. این مدل از ارائه سرویس تاثیرات قابل توجهی نه تنها

بر روی شهرداری بلکه بر روی کاربران نهایی یعنی شهروندان و کسب و کارها نیز دارد. این آثار در قالب ارتقای کارایی، اثربخشی و حکمرانی خوب قابل شناسایی و دسته بندی است. نگاهی به آثار این سیستم نشان می‌دهد که این اهداف توسط کشورهای پیشرفته برای ارائه سرویس‌های الکترونیک مورد تاکید قرار گرفته است. فالمثل اتحادیه اروپا در استراتژی ۲۰۲۰ خود برای توسعه هوشمند، با ثبات و همه جانبه خود به این اهداف اشاره نموده است. این آثار در سه محور مذکور در شکل زیر مورد اشاره قرار گرفته است. مواردی که در حال حاضر به عنوان ضعف‌های حوزه مدیریت شهری در تهران شناخته می‌شوند و در برنامه پیشنهادی به دنبال رفع آن هستیم.



مهرعلیزاده برای شهرداری تهران در حوزه الکترونیک و شهر هوشمند پرداخته شده است.

۱- ظهور پارادایم خدمات عمومی نوین:

این پارادایم که تاکیدات کلیدی آن قبلاً بصورت پراکنده

در ادامه با هدف تبیین فلسفی لزوم تغییر نحوه خدمات در حوزه شهری در تهران، به تبیین پارادایم جدید خدمات عمومی نوین پرداخته و سپس به کارکردهای آن به تفصیل در برنامه پیشنهادی آقای دکتر

جبران خسارت، و اعتراض. با اینکه این عامل‌ها در اصل در ارتباط با کالاها و خدمات در بازار شناخته شدند، می‌توان آن‌ها را به بخش‌ی انطباق داد و در جهت بهبود علایق شهروندان چه فردی و چه جمعی آن‌ها را راهنما قرارداد. دسترسی – که نشان می‌دهد چه کسی چه چیزی خواهد داشت – به طور اکید به حقوق فردی مربوط نمی‌شود بلکه موضوعی است مربوط به مسئولیت سیاسی. با این حال شهروندان می‌بایست این انتظار را داشته باشند که در این تصمیم دخالت داشته باشند. /انتخاب هم موضوعی مربوط به حق و حقوق نیست بلکه شهروندان می‌بایست انتظار دخالت داشتن در شکل دهی و بسط انتخاب‌های در دسترس شان را داشته باشند. برطبق این چارچوب نیز می‌توان مدل مفهومی ذیل را درخصوص ابعاد قدرت و آگاهی شهروندی ارائه کرد که در شکل زیر ارائه گردیده است:



شکل ۱. ابعاد آگاهی و قدرت شهروندی

مورد توجه دانشمندان و صاحب نظران قرار گرفته بود ولی بصورت یکپارچه و بصورت یک نظریه کاربردی جامع مطرح نگردیده بود. این پارادایم با تاکید دوباره بر مفاهیم شهروند – خدمت و اجتماع و مداخله و مشارکت شهروندان، تاثیراتی نیز بر نظریه رفتار شهروندی داشت. تاکیدات اصلی این پارادایم به شرح ذیل می‌باشد:

- تاکید بر شهروندی دموکراتیک
 - پاسخگویی بیشتر و ایجاد اعتماد در شهروندان
 - توجه به منافع جمعی در عین توجه به منافع فردی
 - انسانگرایی سازمانی
 - مداخله شهروندی
 - تاکید بر ارائه با کیفیت خدمات عمومی
- در این پارادایم، برای انتقال قدرت بیشتر به سمت مصرف کنندگان، نظریه پردازان پنج عامل کلیدی را شناسایی شده است: دسترسی، انتخاب، اطلاعات،

ها، خصایص و فناوری‌های مبتنی بر هر یک از نسل‌های وب بر روی فضای ارائه خدمات الکترونیک نیز تاثیر گذار بوده است. حاصل این تاثیر گذاری ایجاد نسل‌هایی

۲. تغییر رویکرد حکمرانی الکترونیک مبتنی بر تغییر پارادایم‌های وب:
با تغییر نسل‌های وب در طول سالیان اخیر عملا روش

▪ به شدت وابسته به پلتفرم و تلکنولوژی است.
 در مقابل وب نسل ۲ با قابلیت ایجاد و تولید دو طرفه محتوا و مبتنی بر مدل مشارکتی تولید محتوا امکان تولید محتوا توسط کاربر در عین استفاده از ابزارهای چندگانه و مستقل از پلتفرم را ایجاد می‌نماید. حاصل این تکامل نسلی، جابجایی در عناصری مانند زمان-مکان-اختیار-سهولت و اتصال بوده است. به نحوی که به دلیل ایجاد امکان تولید محتوای مشارکتی در هر زمان و مکان، امکان ایجاد محتوای جدید وجود دارد و در عین حال اختیار و امکان ایجاد محتوا برای کاربر نیز وجود دارد و معمولاً مانند شبکه‌ای اجتماعی سرویس دهنده فقط نقش ایجاد ساختار و راهبری شبکه را داشته و عملاً وظیفه ایجاد محتوا بر عهده کاربر است. همچنین به دلیل مستقل از پلتفرم بودن، امکان دسترسی کاربران به محتوا در هر زمان و مکانی با ابزارهای متنوع دسترسی میسر شده است.

متفاوت از شهر الکترونیک خصوصاً در حوزه شهری بوده است. با توسعه نسل‌های وب از وب نسل ۱ به ۲ و ۳ عملاً شهر الکترونیک نسل ۱، ۲ و ۳ شکل گرفته است. برای ورود به بحث شایسته است نگاهی گذارا به روند تکاملی وب و تفاوت نسل‌های مختلف آن داشته باشیم. همانگونه که در جدول زیر نیز مقایسه‌ای ساختاری بین دو نسل وب ۱ و وب ۲ شده است وب ۱ با شعار اتصال اطلاعات در مفهوم وب ۲ به شعار اتصال افراد رسیده است. وب نسل ۱ با خصوصیات زیر قابل شناسایی است:

- محتوا توسط انتشار دهنده ایجاد و کاربر فقط قادر به خواندن محتواست و توانایی ایجاد محتوا را ندارد.
- بیشتر با هدف اطلاع رسانی شکل گرفته است.
- محتوای آن به شکل یکطرفه از سرویس دهنده به کاربر منتقل می‌گردد.
- اغلب مبتنی بر مدل‌های ایزوله سیلویی است.

وب نسل ۱ اتصال اطلاعات		وب نسل ۲ اتصال مردم
 فقط خواندنی	 تغییر در زمان تغییر در مکان تغییر در اختیار راحتی و قابلیت اتصال	 خواندن-نوشتن
 حاوی اطلاعات مفید		 مشارکتی
 محتوای منتشر شده		 محتوا ایجاد شده توسط کاربر
 ذهنیت سیلویی		 معماری مشارکتی
 وابسته به پلتفرم		 دسترسی چند کاناله

شکل ۶- تفاوت‌های محتوایی و کارکردی وب نسل ۱ و نسل ۲

روش اجرایی از مدل‌های سلسله مراتبی و سخت به سمت مدل‌های منعطف و شبکه‌ای و مشارکتی تغییر رویکرد داده است. همچنین مدل ارائه سرویس نیز از مدل‌های انحصاری- تک کاناله و یک شکل به روش‌های شخصی سازی شده- انتخاب محور و چندکاناله تغییر یافته است. همچنین مدل عملکردی نیز از روش درون داد محور و بسته به سمت خروجی محور و شفاف حرکت کرده و از منظر تصمیم گیری نیز اختیار تصمیم

فضای حکمرانی الکترونیک خصوصاً در حوزه شهری نیز شاهد چنین تغییر نسلی از نسل ۱ به نسل ۲ بوده است. این تغییر در مدل اجرایی، نحوه ارائه سرویس، عملکرد و حتی مدل تصمیم گیری، خود را بروز می‌دهد. در واقع تحت تاثیر تغییر نسل از وب ۱ به وب ۲ موجی از تغییرات در شهر الکترونیک نیز حاصل گردید. در شهر الکترونیک نسل ۲ که حاصل بهره گیری از تفکر و فناوری‌های وب ۲ در فضای شهر الکترونیک بوده است

گیری از یکطرفه به سمت مدل مشارکتی تغییر یافته است. این مقایسه در جدول ۲ به تفصیل آمده است.

جدول ۲- مقایسه شهر الکترونیک نسل ۱ و نسل ۲

ابعاد	شهر الکترونیک نسل ۱	شهر الکترونیک نسل ۲
مدل کارکردی	سلسله مراتبی انعطاف ناپذیر	شبکه ای مشارکتی انعطاف پذیر
مدل های ارائه خدمات	سرویس یکسان برای همه سیلویی تک کاناله	شخصی سازی شده انتخاب مدار چندکاناله
محور عملکردی	ورودی محور بسته	خروجی محور شفاف
مدل تصمیم گیری	یکسویه	مشارکتی

استفاده از فناوری های هوش مصنوعی برچسب زنی و فناوری های مبتنی بر فراکانس های رادیویی قابل شناسایی است عملا تاثیر بسیار شگرفی در ارائه خدمات شهر الکترونیک خواهد داشت.

گذار از شهر الکترونیک نسل ۲ به نسل ۳

وب ۳،۰ به مثابه یک وب هوشمند است که می تواند نیازهای کاربران را تفسیر کند و با استفاده از آن در ارایه ی خدمات شهر الکترونیک، می توان به سطح بالاتری از رضایت کاربران دست یافت. در شکل ۹ به راحتی می توان مشخصات شهر الکترونیک نسل ۲ و نسل ۳ را با هم مقایسه نمود. ها، امروزه تلاش می کنند تا با استفاده از تکنولوژی های وب ۳،۰، از حالت ارایه ی خدمات مبتنی بر حکومت به حالت ارایه ی خدمات مبتنی بر شهروندان، منتقل شوند.

در سالیان اخیر بسیاری از شهرداری ها با هدف ارائه خدمات الکترونیک بصورت شخصی سازی شده و بر اساس نیاز شهروندان اقدام به ارائه سرویس های خود در شبکه های اجتماعی نموده اند. این حضور در شبکه های اجتماعی با هدف شناسایی دقیق نیازهای شهروندان و ارائه خدمات سفارشی سازی شده مبتنی بر نیازهای شهروندان است. در حقیقت دستگاه های ی به جای دعوت شهروندان جهت مراجعه ایشان به پیشخوان ها و پورتال های سازمان های ی، سرویس های خود را به محل گذر شهروندان یعنی شبکه های اجتماعی آورده اند تا خدمات بهتر را بر اساس مدل های مشارکتی در اختیار شهروندان قرار دهند. البته با ظهور و بروز وب نسل ۳ یا همان وب معنایی عملا شاهد شکل گیری شهر الکترونیک نسل ۳ نیز هستیم. این نسل از وب که با خصیصه های ارتباط ماشین به ماشین توزیع شده و

جدول ۳- گذار از وب ۱,۰ به وب ۲,۰ و سپس وب ۳,۰

۲۰۱۵-۲۰۲۰	۲۰۰۵-۲۰۱۰	۱۹۹۵-۲۰۰۰
وب جهان گستر واقعی	وب نسل ۲	وب جهان گستر
شهر الکترونیک نسل ۳	الکترونیک نسل ۲	شهر الکترونیک نسل ۱
پرتال سرویسهای عمومی مبتنی بر نیاز افراد	شهروند محور نقطه تماس واحد برای ارائه خدمات	محور ارائه خدمات جداگانه توسط هر دستگاه
سرویس هوشمند شخصی سازی شده	تعامل دوجانبه	سرویس تک سویه
سرویسهای یکپارچه در هر زمان و هر جا	سرویسهای سیار	وجود محدودیت زمانی و مکانی برای ارائه خدمات
سرویسهای هوشمند	سرویسهای تجمیعی مبتنی بر مشارکت بخش خصوصی و ی	سرویسهای متحدالشکل عمدتا بر اساس نوع عرضه

عمومی یک فرایند برای پاسخگویی به یک رویداد زندگی شهروندان است که قابلیت ارائه از طرق مختلف را دارد. خدمات عمومی می‌تواند در قالب خدمات چهره به چهره، از راه دور و یا به شکل الکترونیکی ارائه گردد. حتی برخی از این خدمات عمومی ممکن است در پشت صحنه سازمانی انجام شود بدون اینکه شهروند از آن باخبر و یا در آن مشارکتی داشته باشد. مانند تخصیص یک کد هویتی در سامانه‌های یک سازمان ی به یک شهروند و ایجاد پرونده سوابق برای وی بدون اینکه وی از این موضوع مطلع گردد. آنچه که این تعریف از خدمات ی عمومی را با تعاریف قبل متمایز می‌سازد عبارت رویداد زندگی است. تروکیدیس و همکاران یک تعریف روشن از رویداد زندگی ارائه نموده اند. از دید ایشان رویداد زندگی به یک موقعیت خاص گفته می‌شود که شهروند و یا یک کسب و کار می‌تواند در زندگی روزمره با آن روبرو شود(۱). این یافته‌ها پایه فلسفی برای ایجاد نقاط تماس واحد الکترونیکی برای خدمات

شهر الکترونیک نسل ۳ حکمرانی مبتنی بر وب معنایی (Semantic) است که تمامی سرویسهایی را با توجه به شرایط و اولویتهای افراد، شخصی سازی و هوشمندسازی می‌نماید. این وب معنایی، کامپیوترها را قادر می‌سازد تا تمایلات مستتر افراد - که در پروسه‌های جستجوی معمول قابل یافت نیستند- را بدون بررسی تمام اطلاعات داده شده به آنها، تعریف نمایند و اطلاعات مورد نیاز کاربران را در اختیار آنها قرار دهند. وب معنایی، اطلاعات موجود در متن را تشخیص می‌دهد و بوسیله‌ی حس موقعیت و شناسایی زیرساختهای اجتماعی، سرویسهای هوشمندی را ارائه می‌دهد.

۳. شیوه مطلوب ارائه خدمات عمومی:

یکی از مفاهیم کلیدی در پارادایم خدمات عمومی نوین که تفکر غالب حکمرانی در کشورهای پیشرفته است، مفهوم خدمات عمومی می‌باشد. در فضای ی خدمت

الکترونیکی را فراهم آورد که در ایران به نام پنجره واحد شناخته می‌شود. مبتنی بر این فلسفه دستگاه‌های عمومی و ی می‌بایست سرویس‌های خود را برای ارائه خدمات فقط در یک نقطه تماس برای شهروند یکپارچه نمایند. یکی از نشانه‌های اقبال جهانی به این مفهوم در تصویب ایجاد و توسعه نقاط تماس واحد برای شهروندان اروپایی در افق ۲۰۲۰ در کمیسیون اتحادیه اروپا بود. (۲).

یک از اهداف این خط مشی‌ها دسترس پذیری و استفاده از فاوا برای ارائه سرویس‌های عمومی بود. اهداف مشخص این بهره‌گیری از فاوا در حوزه ی، ارتقای کارایی با بهره‌گیری از ابزار فاوا، ارتقای اثربخشی ارائه خدمات عمومی و همچنین حکمرانی خوب و ارتقای رضایت شهروندان بود. توسعه سرویس‌های باز، انعطاف پذیر و شخصی سازی شده به شهروندان و کسب و کارها از اهداف اصلی این تغییر رویکرد بود.

جالب توجه است که در برنامه عملیاتی اتحادیه اروپا دقیقاً به نیاز به استفاده از رویکردهای فنی نوین مانند ابر سرویس‌های عمومی و معماری سرویس گرا برای ارائه سرویس‌های شهر الکترونیک مشارکتی و انعطاف پذیر به شهروندان در عین کاهش هزینه‌های فاوا اشاره شده است (۱) همچنین در این برنامه عملیاتی به حرکت از سیستم‌های سیلویی که بیشتر بر پشت صحنه ارائه خدمات تاکید دارند به سمت سیستم‌های اتمیک که یکپارچگی پیشخوان و پشت صحنه ارائه سرویس‌ها را در پی دارد در عین مشارکت بخش ی و غیر ی تاکید شده است.

یکی از مسائلی که سالیان سال توسط مدیران عالی به عنوان یک ارزش تلقی شده است بحث توسعه خدمات به شهروندان در سازمان هاست. موضوعی که به نوعی مدیران فاوا را نیز درگیر خود نموده و مدیران در اغلب جوامع در رقابت برای توسعه کمی سرویس‌ها هستند. فلسفه ارزش گذاری مدیران نیز در اغلب جوامع به این

شکل بوده است و مدیرانی موفق جلوه می‌نمایند که تعداد بیشتری سرویس در اختیار اقشار هدف قرار داده باشند. حاصل این تفکر رشد قارچ گونه سرویس‌های الکترونیک سازمان‌ها در جوامع از جمله ایران است که با مراجعه به پرتال‌های سازمان‌های ی و رونمایی‌های متعدد ایشان در طول سال‌های گذشته بر این واقعیت بهتر پی خواهیم برد. تعدد سرویس‌ها به حدی است که شهروند عملاً در مراجعه به پرتال‌های سازمانی با لیستی بلند و بالا از خدمات مواجه می‌شود که عملاً یافتن سرویس مطلوب برای شهروند را دشوار می‌کند. نبود مشارکت بین سازمانی و معوق شدن طرح‌های مشارکتی ملی ملنند شبکه ملی اطلاعات نیز بر آتش این فضای رقابتی افزوده است. در یکی از مطالعات در کشور تعداد سرویس‌های فناوری اطلاعات ی که توسط سازمان‌های ی و عمومی ارائه میشد بیش از سه هزار مورد بوده است (۲). حال آنکه مبتنی بر پارادایم‌های جدید فضای حاکم بر شهر الکترونیک دچار تغییر شده است. آنچه که در پارادایم جدید ارائه خدمات مورد تاکید قرار گرفته است را می‌توان در سه مورد ذیل جمع بندی کرد:

۱. تغییر رویکرد از اینکه از ابزار فاوا فقط برای پشتیبانی و یا جایگزینی فرایندهای ی استفاده شود به سمت مهندسی مجدد فرایندها و سازماندهی دوباره ساختار سازمانی و حذف محدودیت‌های سازمانی.

۲. رشد فزاینده به سمت بهره‌گیری از فناوری‌هایی مانند (امضای الکترونیک- مدیریت هویت الکترونیک و احراز الکترونیک) که امکان یکپارچگی فرایندهای اجرایی برای ارائه خدمات شخصی سازی شده به شهروندان را مهیا می‌سازد.

۳. توجه و تمایل به فناوری‌هایی که فرایندهای داخلی و خارجی سازمان‌ها را یکپارچه نماید (پشت صحنه و پیشخوان)

۴. نیاز به هم‌نوآوری قواعد و روندهای سازمانی با تاکید بر اولویت نهادن بر تعامل پذیری و ایجاد محیط‌های باز (استانداردهای باز و نرم افزارهای منبع باز).

در شکل زیر نمایی از موج‌های شهر الکترونیک در سالیان اخیر را نشان می‌دهد. همانگونه که قابل مشاهده است موج اول شهر الکترونیک با دسترسی به اطلاعات آغاز می‌گردد. در فاز دوم توسعه دسترسی و تراکنش‌ها از اهداف توسعه شهر الکترونیک است. موضوعی که در کشور ایران نیز به شکل قابل توجهی قابل مشاهده است. اغلب رونمایی‌ها و پروژه‌های اجرایی در حوزه توسعه ابزار دسترسی به خدمات مانند کارت‌های هوشمند-پورتال‌ها- تلفن همراه و اینترنت و... است. نگارنده بر این باور است که به رغم تلاش مردان هنوز گذار از موج دوم به موج سوم یعنی حرکت به سمت طراحی مجدد فرایندها حول شهروند در کشور طی نشده و یکی از دلایل رکود اقتصادی در حوزه فاوا در بخش خصوصی نیز اشباع پروژه‌های توسعه کمی خدمات و دسترسی در کشور می‌باشد. عملاً به دلیل عدم طی نقطه عطف حرکت به موج سوم نیز پروژه‌های مشارکتی و سرویس‌های تجمیعی که می‌تواند با مشارکت بخش ی و بخش خصوصی اجرایی گردد نیز اجرایی نشده و لذا شاید یکی از راه‌های گذار از رکود اقتصادی حاکم بر بخش فاوا اجرایی سازی طرح‌های مرتبط با موج سوم از جمله شبکه‌های مشارکتی می‌باشد که در برنامه پیشنهادی به تفصیل آمده است. بدیهی است طی طریق به سمت موج چهارم یعنی هوشمند در گرو عبور از موج سوم است.

"سورن اسمید ینسن" از متخصصین معماری شهری می‌گوید: شهر حاوی بسیاری از اطلاعات ارزشمند است. شهروندان، سازمان‌ها، شرکت‌های حمل و نقل و شرکت‌های انرژی که هیچ کدام از آن‌ها دانش خود را به اشتراک نمی‌گذارند و آن را برای خود نگه می‌دارند

که حقیقتاً یک مانع برای شهر هوشمند محسوب می‌شود.

پس به طور خلاصه یک شهر غیرهوشمند حداقل چهار علامت مشخص دارد:

۱. شلوغی
 ۲. عدم ارتباط اجزای مختلف درون شهری
 ۳. عدم پویایی و کم تحرکی سیستم‌ها و شبکه‌های درون شهری
 ۴. عدم حضور و مشارکت افراد، سازمانها و ذینفعان در پروسه برنامه‌ریزی توسعه شهر
- علائم فوق صراحتاً به ما می‌گویند که شهر تهران الآن هوشمند نیست و مدیران شهری و مسئولان کشوری نیز در حال حاضر به این موضوع واقف هستند و به هیچ وجه چنین ادعای هوشمندسازی شهر تهران را ندارند، بلکه بالعکس طبق آخرین تصمیمات اخذ شده در وزارت کشور، به هوشمندسازی حداقل پنج شهر ارومیه، اصفهان، تبریز، مشهد و تهران تأکید شده است. به صورت خاص در مورد تهران، شهرداری تهران نیز در ماده ۸ بخش چشم‌انداز برنامه پنج ساله توسعه شهر تهران (۱۳۹۳-۱۳۹۷) هوشمندسازی تهران را هدف گیری کرده است.

البته هوشمند نبودن تهران به این مفهوم نیست که تا کنون اقدامی در این راستا نشده است در بخشی از حوزه‌ها اقداماتی انجام شده است اما با تهران هوشمند هنوز فاصله زیادی داریم و در ابتدای این مسیر طولانی قرار داریم.

درآمدی بر شهر هوشمند

پس از آشنایی با علائم هوشمند نبودن شهر یا شناخت شهرهای غیر هوشمند، می‌خواهیم به ویژگی‌های شهر هوشمند بپردازیم. چیزی که اساس مفهوم شهر هوشمند است و چیزی که باعث ایجاد تفاوت بین شهر

زیرا این باور وجود دارد که بدون استفاده از عوامل فوق امکان رسیدن به توسعه پایدار سخت است و یا حداقل بسیار پرهزینه و زمان بر است.

صاحب‌نظران و متخصصین شهری امروزه دیگر هوشمندسازی شهر را نه یک انتخاب بلکه یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر و تنها روش در دسترس برای توسعه پایدار شهری می‌دانند. خوشبختانه این مهم توسط مسئولین کشور نیز درک شده است و حرکت به این سمت شروع شده است.

ویژگی‌های شهر هوشمند

هدف شهر هوشمند بهبود کیفیت زندگی شهروندان با تأکید بر استفاده از سرمایه اجتماعی بالای شهروندان، سازمانها و تعامل و ارتباطات آنها با یکدیگر است. به صورت خلاصه می‌توان گفت صرف نظر از تفاوت‌هایی که در تعریف شهر هوشمند ارائه می‌شود مفهوم و تصویر کلی ارائه شده از شهر هوشمند مشخص است و به صورت خاص شهر هوشمند شش مؤلفه و شاخصه اساسی دارد که عبارتند از:

اقتصاد هوشمند: مقصود از اقتصاد هوشمند، عمدتاً کسب و کار الکترونیکی، بازرگانی و تجارت الکترونیکی، بهره‌وری بیشتر، تولید و ارائه خدمات پیشرفته با محوریت فاوا و همچنین ارائه محصولات، محتوا و خدمات با انواع مدل‌های کسب‌وکار جدید می‌باشد. اقتصاد هوشمند سبب ایجاد خوشه‌ها و بوم‌سازگان هوشمند (مثل کسب و کار الکترونیکی و کارآفرینی دیجیتال) می‌شود.

مردم هوشمند: مقصود از مردم هوشمند، شهروندانی دارای مهارت‌های کار با پایانه‌ها و سامانه‌های الکترونیکی، اشتغال در مشاغل فاوا-محور، دسترسی مردم به آموزش و پرورش، منابع انسانی و مدیریت ظرفیتهای انسانی درون یک جامعه فراگیر با هدف

هوشمند و شهر پایدار می‌شود، استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) و فناوری‌های نوین در فرایند ایجاد شهر پایدار است. بنا به گفته "سورن اسمید ینسن" مفهوم شهر هوشمند برای تکثیر و زیاد کردن چیزی در سال ۲۰۰۹ شروع شد. شاید ما قبل از سال ۲۰۰۹ هم با مفهوم شهر هوشمند مواجه شده باشیم اما، در آن زمان تنها این مفهوم در وبلاگ‌ها و رسانه‌ها و کنفرانس‌ها مطرح بود. "سورن اسمید ینسن" معتقد است که مفهوم شهر هوشمند به خاطر معروف شد که محدودیت‌هایی در روش‌های سنتی برای حرکت به سمت شهری پایدار وجود داشت. "شهر هوشمند و شهر پایدار در مقابل یکدیگر نیستند. به نظر من، شهر هوشمند شیوه‌ای برای توسعه شهر پایدار است. این امکان‌پذیر است که با پیمودن راهی طولانی و با استفاده از روش‌های سنتی به شهری پایدار رسید اما به هر حال راه کارهای مبتنی بر تکنولوژی که بخشی از تفکر شهر هوشمند است ضروری و اجتناب‌ناپذیر است." به این ترتیب، شهر هوشمند همان اهداف شهر پایدار را خواهد داشت و با هم در یک مسیر طی طریق خواهند کرد.

به صورت خلاصه شهر هوشمند مفهومی مستقل از توسعه پایدار شهر نیست بلکه روشی برای توسعه پایدار شهری است با تأکید بر لزوم استفاده از فناوریهای جدید و به صورت خاص فناوریهای دیجیتال در توسعه پایدار شهر.

برای هوشمندی شهر فقط استفاده از ابزارها و تجهیزات مبتنی بر فناوری کافی نیست بلکه دو فاکتور مهم دیگر یعنی تعامل و مشارکت شهروندان و سازمانها در ایجاد شهر هوشمند نقشی اساسی دارند.

به بیان دیگر اگر هدف توسعه پایدار شهری شامل توسعه و رشد متوازن در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی و محیط زیست شود، شهر هوشمند هدف مشابهی را با تأکید بر استفاده از فناوریهای جدید، مشارکت شهروندان و تعامل سازمانها دنبال می‌کند.

ترویج خلاقیت و توسعه نوآوریها می‌باشد. این ویژگی، مردم و جامعه را قادر می‌سازد تا پایگاه داده‌هایی را ایجاد کرده و در صورت نیاز آنها را پردازش و از آنها استفاده کنند تا بتوانند از این داده‌ها در تصمیم‌گیری، تولید محتوا و ارائه خدمات و محصولات، بهره‌برداری نمایند.

حکمرانی هوشمند: مقصود از حکمرانی هوشمند (یا زمامداری هوشمند)، اعمال حاکمیت به هم پیوسته درون شهری در سراسر شهر می‌باشد که شامل خدمات و تعاملاتی می‌شود که سازمانهای مدنی، ی، خصوصی و نظام جهانی را به هم متصل نموده و در صورت نیاز، با هم ادغام می‌کند تا شهر بتواند به مانند یک ارگانیک کارآمد و اثربخش به حیات خود ادامه دهد. اصلی‌ترین ابزار برای نیل به هدف فوق، فاوا (شامل زیرساخت‌های سخت و نرم و روساخت‌های خدماتی‌اش) می‌باشد. که با فرایندهای هوشمند و افزایش مشارکت، فعال گردیده و «سوخت» مورد نیاز خود را از داده‌های در دسترس تأمین میکند. در اینجا، اهداف هوشمند شامل شفافیت و در دسترس قرار دادن اطلاعات در بستر خدمات الکترونیکی با کمک فاوا و الکترونیکی می‌باشد.

تحرک هوشمند: مقصود از تحرک هوشمند، کارکرد سامانه‌های یکپارچه آمد و پشتیبانی یا لجستیک، ترابری و مدیریت زنجیره تأمین است که به‌وسیله فاوا پشتیبانی می‌شود. به‌عنوان مثال، سیستم‌های حمل و نقل ایمن، به‌هم‌پیوسته و سازگار با محیط زیست را می‌توان شامل ترامواها، اتوبوس‌ها، قطارها، مترو، خودروها، موتورها، دوچرخه‌ها و عابرین پیاده که بنا به اقتضا از یک یا چند روش حمل‌ونقل استفاده می‌کنند، دانست.

تحرک هوشمند، اولویت را بر روی استفاده از گزینه‌های غیرموتوری پاکتر برای جابجایی قرار می‌دهد و می‌

بایست اطلاعات معتبر در مورد مسیر و سیستم حمل و نقل در دسترس عموم قرار گیرد تا با استفاده از این اطلاعات بتوان در هزینه‌ها صرفه‌جویی و از افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای جلوگیری به عمل آورده و سازوکاری ایجاد کرد تا مدیران حمل‌ونقل شبکه‌ای بتوانند خدمات خود را بهبود و بازدهی رفت و آمد و جابجایی شهروندان در شهر را افزایش دهند.

محیط زیست هوشمند: در محیط زیست هوشمند، تمرکز بر انرژی هوشمند که شامل مواردی مثل انرژیهای تجدیدپذیر، شبکه‌های انرژی فاوا محور، سیستم‌های اندازه‌گیری، کنترل و پایش آلودگی، نوسازی ساختمان‌ها و مراکز رفاهی، ساختمان‌های سبز و برنامه‌ریزی سبز شهری، قرار گرفته است و در کنار آن به موضوعاتی مثل بهره‌وری در استفاده و جایگزینی منابع در راستای رسیدن به اهداف فوق پرداخته می‌شود. خدمات شهری مثل روشنایی معابر، مدیریت پسماند، سیستم‌های تخلیه فاضلاب، سیستم‌های منبع آبی که جهت کاهش آلودگی و بهبود کیفیت آب مورد استفاده قرار می‌گیرند، مثال‌های بارز محیط زیست هوشمند می‌باشند.

زندگی هوشمند: مقصود از زندگی هوشمند، شبکه‌های زندگی، رفتار و عادات مصرف است که در نتیجه به‌کارگیری فاوا به‌وجود آمده‌اند. از زندگی هوشمند به‌عنوان یک زندگی سالم و امن در یک شهر با فرهنگ، باطراوت و با امکانات متنوع فرهنگی که در برگیرنده استانداردهای اقامتی بسیار بالا و خانه‌های با کیفیت می‌باشد نیز تعبیر می‌شود. زندگی هوشمند با سطح بالایی از انسجام اجتماعی و سرمایه‌های اجتماعی نیز مرتبط است.

مرتبط با هر کدام از مؤلفه‌های کلی شهر هوشمند آمده است.

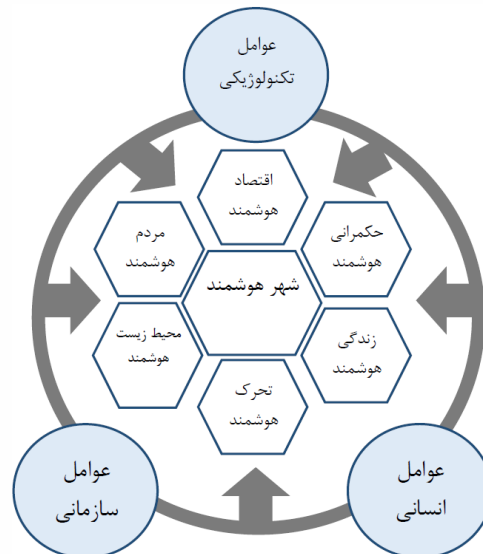
برای عملیاتی سازی شهر هوشمند این مؤلفه‌های کلی کافی نیستند و هر کدام از این مؤلفه‌ها باید به محورهای کوچکتر تقسیم شوند، در جدول زیر برخی از محورهای



اقتصاد هوشمند (رقابت پذیری)	مردم هوشمند (سرمایه انسانی و اجتماعی)
✓ روحیه نوآوری ✓ کارآفرینی ✓ برند و علامت تجاری ✓ بهره‌وری و اثربخشی ✓ انعطاف‌پذیری بازار کار ✓ تمایل به فعالیت بین‌المللی ✓ تحول‌پذیری	✓ سطح مهارت و صلاحیت ✓ میل به یادگیری مادام‌العمر ✓ تکثرگرایی قومی و اجتماعی ✓ انعطاف‌پذیری ✓ خلاقیت ✓ جهانی‌سازی روشن‌گر ✓ مشارکت در زندگی اجتماعی
تحرک هوشمند (حمل و نقل و فناوری اطلاعات و ارتباطات)	حکمرانی هوشمند (مشارکت)
✓ دسترسی محلی ✓ دسترسی کشوری و بین‌المللی ✓ در دسترس بودن زیرساخت‌های فاوا ✓ سیستم‌های حمل‌ونقل امن، خلاقانه و مقید به محیط زیست	✓ مشارکت در تصمیم‌گیری ✓ خدمات عمومی و اجتماعی ✓ حکمرانی شفاف ✓ راهبردهای سیاسی
زندگی هوشمند (کیفیت زندگی)	محیط زیست هوشمند (منابع طبیعی)
✓ امکانات فرهنگی امکانات آموزشی ✓ شرایط بهداشتی جاذبه‌های توریستی ✓ امنیت شخصی انسجام اجتماعی ✓ کیفیت اسکان	✓ خوشایند بودن شرایط طبیعی ✓ کاهش آلودگی ✓ حفاظت از محیط زیست ✓ مدیریت پایدار منابع

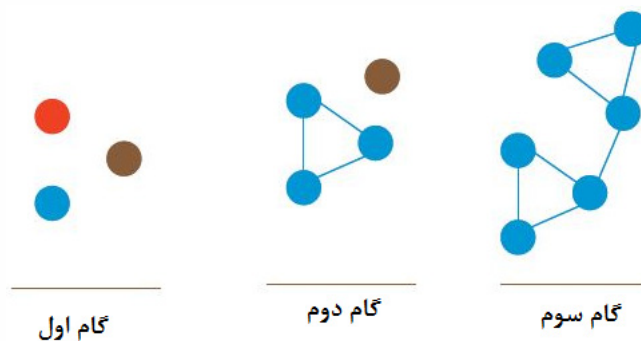
اجزای شهر هوشمند

چنانچه در بخش‌های قبلی اشاره شد، تأکید شهر هوشمند بر سه عامل فناوری، نقش شهروندان و تعامل سازمان‌ها در توسعه پایدار شهر است.



به صورت خلاصه می‌توان اجزای شهر هوشمند را در سه گام خلاصه کرد:

۱. اجزای هوشمند (شامل افراد، ساختمان‌ها، سازمان‌ها و...).
۲. شبکه هوشمند (شامل شبکه‌های انسانی، ساختمانی، اشیاء، سازمانی و...).
۳. اتصال شبکه‌های هوشمند به یکدیگر (شهر هوشمند).



به عنوان نمونه فهرستی از اقدامات شهر باستانی بارسلونا را در راستای هوشمندسازی شهر در ادامه مطالعه می‌کنیم:

بارسلونا شهری با قدمتی ۲۰۰۰ ساله است که با ویژگیهای نوآوری، پشتکار و سنت‌گزینی شناخته می‌شود. شاید وجود همین ویژگی هاست که این شهر را

شهر هوشمند؛ مطالعه موردی ۴۲ شهر در دنیا

در سال‌های اخیر شهرهای بزرگ یکی پس از دیگری به فهرست شهرهای هوشمند دنیا اضافه می‌شوند و در این زمینه وین، تورنتو، آمستردام، پاریس، نیویورک، لندن، توکیو، برلین، کپنهاگ، هنگ کنگ و بارسلونا از شهرهای مشهور و تراز اول در این فهرست هستند.

در روند تبدیل ایده شهر هوشمند به واقعیت پیشگام کرده است. نظر به استراتژی‌های بلندمدت، این شهر توانسته طبق آخرین رده‌بندی انجام شده در سال ۲۰۱۵ رتبه اول را در شهرهای هوشمند دنیا کسب کند. آنچه در چشم‌اندازهای تعیین شده برای این شهر بسیار حائز اهمیت است، مشارکت شهروندان، یکپارچه سازی نوآوری و فناوری همگام با سرعت پیشرفت بشری و استفاده از آخرین تکنولوژی روز در تبدیل این شهر به شهری باز، نوآور، خودکفا با شهروندانی بلندهمت و فعال است. طبق بررسی صورت گرفته بارسلونا برای تمام ۶ بعد کلیدی شهر هوشمند ذکر شده در قسمت قبل طرح‌هایی را تدوین و اجرا کرده است. اما به دلیل مختصر بودن این پژوهش تنها در اینجا به نمونه‌هایی از آن اشاره می‌نماییم.

می‌توان گفت شهر بارسلونا در زمینه محیط زیست هوشمند به بلوغ کافی رسیده است و دلیل این امر به‌کارگیری راه‌حلهای مبتکرانه در مدیریت محیط زیست و عوامل زیست‌محیطی می‌باشد.

آبیاری هوشمند: یکی از این ابتکار عمل‌ها مربوط به ایجاد سیستم هوشمند برای آبیاری پارک‌های شهر بارسلونا می‌باشد که در بسیاری از پارک‌های این شهر راه‌اندازی شده است. این سیستم توسط زیرساخت ارتباطی که در شبکه آبیاری شهر ایجاد شده استفاده از منابع آبی را به نحو احسن مدیریت می‌کند. در این زیرساخت از سیستم کنترل نظارتی SCADA که متناسب شهر بارسلونا سفارشی سازی شده، استفاده می‌شود.

این ابزار این امکان را ایجاد می‌کند که آبیاری به‌وسیله کنترل از راه دور سوپاپ الکتریکی نصب‌شده آغاز شود. سنسورهای نصب شده داده‌هایی را بر روی تبلت کارکنان پارک مخابره می‌کنند که از این طریق این افراد می‌توانند هر روز شرایط گیاهان، اتفاقات

احتمالی، روند آبیاری، نیاز گیاهان به آب، میزان بارش و متغیرهایی نظیر میزان تبخیر، زهکشی و تفرق گیاهان را از راه دور بررسی و نظارت کنند و آبیاری را بر اساس این متغیرها تنظیم کنند و در صورت بروز حادثه احتمالی به سرعت وارد عمل شوند. علاوه بر آن این سیستم در هنگام بارش باران به‌صورت خودکار آبیاری را قطع می‌کند و همین‌طور آبیاری را برحسب جهت وزش باد تنظیم می‌کند. هدف از اجزای این طرح ارج نهادن به ارزش منابع طبیعی و صرفه‌جویی و مدیریت منابع آبی می‌باشد.

شبکه هوشمند بارسلونا: از دیگر ابتکار عمل‌ها باید به شبکه هوشمند اشاره کرد که دارای مؤلفه‌هایی نظیر انرژی تجدیدپذیر، توزیع هوشمند، خانه‌های هوشمند و خودروهای هوشمند می‌باشد. در مورد توزیع هوشمند شهر بارسلونا سیستمی ایجاد گردیده است که ویژگی کلیدی آن تشخیص خودکار قطع برق می‌باشد. امروزه در بسیاری از نقاط دنیا قطع برق توسط شهروندان اطلاع داده می‌شود، اما این سیستم توسط توزیع، کنترلرها و سنسورهای هوشمند این امکان را فراهم کرده است که محل و علت قطع برق به‌سرعت، به‌صورت خودکار شناسایی گردد. بدین صورت به هنگام قطعی برق سیگنال‌هایی به مرکز مخابره می‌شود و این سیستم هوشمند بهترین راه را برای رسیدگی به قطع برق را یافته و جریان برق را در کوتاه مدت دوباره برقرار می‌کند.

بارسلونا در راستای سیاست‌های موجود در زمینه حمل‌ونقل هوشمند نیز اقدامات فراوانی انجام داده و تلاش‌های فراوانی برای دستیابی به حمل‌ونقل ایمن، کم هزینه و کارآ با میزان آلاینده‌گی در حد صفر صورت داده است که در عین حال امکان جابجایی افراد در سراسر شهر را نیز تسهیل می‌نماید.

شبکه ترابری کلانشهر بارسلونا: از تلاش‌های صورت

گرفته می‌توان به شبکه حمل و نقل بارسلونا اشاره کرد که TMB نام دارد. این شبکه با ایجاد خطوط اتوبوسرانی عمود بر هم امکان سفر به هر نقطه از شهر را تنها با یک جابجایی به مسافران می‌دهد و اتوبوس‌های هیبریدی استفاده شده در این شبکه به میزان قابل توجهی آلاینده‌های صوتی و زیست محیطی را کاهش می‌دهد.

از ابتکار عمل‌های صورت گرفته در این شبکه، ایستگاه‌های اتوبوس هوشمند است که در آن صفحه نمایش لمسی نصب شده و مجهز به اینترنت بیسیم و مجانی می‌باشد. این صفحات مجهز به برنامه‌های کاربردی هوشمند شهر بارسلونا است و همچنین درگاه USB برای شارژ تلفن‌های همراه در کنار این صفحات تعبیه شده است. انرژی مورد نیاز این ایستگاه‌ها از طریق پنل خورشیدی نصب شده تأمین می‌شود.

از اپلیکیشن‌های موجود در این صفحات نمایش می‌توان به برنامه کاربردی مسیریاب اشاره کرد که امکان انتخاب بهترین مسیر و وسیله نقلیه و زمان توقف در ایستگاه‌ها را می‌دهد. اپلیکیشن دیگر برنامه کاربردی ایستگاه‌ها و مسیر دوچرخه‌سواری است که اطلاعات دقیق و کافی درباره ایستگاه‌های دوچرخه و مسیر امن و مناسب ارائه می‌دهد.

از اپلیکیشن‌های دیگر می‌توان به برنامه کاربردی فرهنگی شهر بارسلون اشاره کرد که درباره رویدادهای فرهنگی شهر اطلاعات کامل ارائه می‌دهد، برنامه کاربردی گردشگری شهر بارسلونا نیز اپلیکیشن دیگری برای توریست‌ها بوده و به این افراد امکان انتخاب بهترین مسیر برای بازدید از شهر را با توجه به زمان توقفشان می‌دهد.

چراغ‌های راهنمای هوشمند: از دیگر ابتکار عمل‌های صورت گرفته در زمینه حمل و نقل هوشمند چراغ راهنمای هوشمند است که هدفش کمک به افراد نابینا

برای گذر از خیابان و کاهش آلودگی صوتی می‌باشد. این سیستم شامل یک دستگاه هوشمند کنترل از راه دور است که در نزدیکی چراغ راهنما نصب می‌شود و به هنگام سبزشدن چراغ سیگنال‌هایی صوتی برای مدت زمان مناسب جهت عبور نابینایان پخش می‌کند.

علاوه بر آن کاربرد دیگر این چراغ‌های هوشمند بازگشایی مسیر برای عبور خودروهای آتشنشانی می‌باشد. سنسورهای تعبیه شده در نزدیکی ایستگاه‌های آتشنشانی، چراغ‌های راهنما را برای گذر این وسایل سبز نگه می‌دارد و بعد از گذر این وسایل به صورت اتوماتیک چراغ را به جریان اولیه باز می‌گرداند و بدین ترتیب خللی در جریان ترافیک ایجاد نمی‌شود. هدف از این طرح حرکت ایمن و با سرعت وسایل آتشنشانی و رسیدن به مقصد در کمترین زمان ممکن می‌باشد.

سیستم خدمات مراقبت تلفنی: این سیستم، خدماتی مراقبتی و درمانی برای افراد کهنسال و یا معلول و ناتوان ارائه می‌دهد که ساعات زیادی را تنها سپری می‌کنند. این خدمت که جزو بهترین خدمات اورژانسی است به صورت ۲۴ ساعت شبانه‌روز در تمام سال ارائه می‌شود. در خانه متقاضیان سنسوری نصب می‌شود که از طریق سیستم تلفن به مرکز خدمات متصل می‌شود و افراد تحت پوشش تنها با فشار یک دکمه به مرکز متصل می‌شوند و افراد این مرکز به سرعت به درخواست‌ها رسیدگی می‌کنند. شرط لازم برای دریافت این خدمت داشتن سن ۷۵ سال به بالا یا تأییدیه پزشکی مبنی بر وجود معلولیت می‌باشد.

سیستم وای فای بارسلونا: از ابتکار عمل‌های دیگر در شهر بارسلونا در زمینه زندگی هوشمند باید به سیستم وای فای این شهر اشاره کرد. این سیستم که در ۱۹۳ تأسیسات شهری و ۲۷۶ خیابان و در مجموع ۴۶۱

سال‌های اخیر بیشتر با برگزاری همایش‌ها و سمینارها سعی شده است مفاهیم شهر هوشمند و زیرساختها و الزامات مرتبط با آن شناسایی و تبیین شود.

۱-۱-۱ کاربری‌ها و خدمات شهروندی

خدمات شهرداری-شهروندان امکان تعامل شهروندان با شهرداری را فراهم می‌نماید. این خدمات شامل استفاده از اطلاعات عمومی، استعلامات، درخواست خدمت، تعاملات مالی، ثبت نظر، گزارش، درخواست کمک ضروری و غیره می‌باشد. هنگامی که سطح پیشرفتگی در مرحله‌ی نوظهور و یا ارتقا یافته باشد، خدماتی همچون m-ID، VMS، NFC، USSD، IVR، SMS، Signiture، Voice-XML، IVVR، WAP و MAPP برای ارسال و گاهی دریافت اطلاعات از شهروندان استفاده می‌شود. خدمات مربوط به مؤلفه شهرداری به شهروندان در دنیا معمولاً به ۴ گروه موضوعی اصلی زیر تقسیم‌بندی می‌شوند:

سرویس‌های اطلاع رسانی و تبلیغات هوشمند شهری منظور از این دسته از خدمات، انتشار اطلاعات به شهروندان در حوزه‌هایی نظیر آموزش، قوانین و غیره می‌باشد. این نوع خدمات عموماً ایستا بوده و تعامل کمتری میان شهروندان و در ارائه خدمات وجود دارد.

این خدمات عمدتاً در زمینه‌های زیر وجود دارد:

- اطلاعات عمومی موردنیاز شهروندان شامل آب‌وهوا، توریسم، سلامت، قوانین و غیره.
- اطلاعات ویژه مانند نرخ بهره، نرخ ارز، اخبار خاص، نتایج برگزاری آزمون ویژه و غیره.
- هشدارهای ضروری مانند خطر سیل، آتش‌سوزی، خطرهای تهدیدکننده سلامت و غیره.
- آموزش و فرهنگسازی عمومی و شهروندی
- سیستم ارسال پیام برای یادآوری تاریخ تحویل کتاب به کتابخانه، تاریخ تمدید مجوزها و یا یادآوری

منطقه شهر ارائه می‌شود به شهروندان این امکان را می‌دهد که در بسیاری از خیابان‌های شهر به اینترنت مجانی متصل شوند. این دسترسی به اینترنت در شهرهای اروپا یک نمونه منحصر به فرد می‌باشد. شورای شهر بارسلونا در نظر دارد این سیستم را در پارک‌ها و بوستان‌ها و اماکن بازی بچه‌ها نیز گسترش دهد. طبق سیاست‌های موجود در زمینه ارائه اینترنت برای جلوگیری از ضرر شرکت‌های اینترنتی این خدمات با محدودیت سرعت ۲۵۶ کیلو بایت بر ثانیه ارائه می‌شود.

در زمینه حکومت هوشمند نیز شورای شهر بارسلونا به دنبال ایجاد راهکارهایی بر مبنای شفافیت، مشارکت و همکاری میان شورا و شهروندان می‌باشد که ابزار فناوری اطلاعات و ارتباطات این رابطه را تسهیل می‌کند.

در این زمینه شورای شهر سایتی را ایجاد کرده که در آن به مباحث شفافیت (ارتباط مسئولین و شهروندان و آگاهی و ارزیابی شهروندان از تصمیمات مربوط به بودجه، قراردادهای عمومی و سوبسیدها) و مشارکت (تبادل ایده‌ها و پیشنهادها برای مدیریت و ساخت آینده شهر) پرداخته می‌شود. در این پلتفرم شهروندان راه‌حل‌ها، طرح‌ها و پیشنهادهای خود را در امور و تصمیمات شهری پیشنهاد می‌کنند و دیگر شهروندان به بحث و تبادل نظر درباره این پیشنهادها می‌پردازند. هر طرح و پیشنهادی که آرای موافق بیش از ۵۰ درصد شهروندان را کسب کند مورد مطالعه و اجرا قرار می‌گیرد.

مقایسه بین‌المللی و منطقه‌ای ایران در حوزه شهر هوشمند

نه تنها تهران بلکه هیچ یک از دیگر شهرهای ایران در دنیا به عنوان شهر هوشمند شناخته شده نیستند. در واقع شهر هوشمند در ایران مفهوم جدیدی است که در

- خدمات آموزشی (دریافت نمرات آزمون، دریافت پذیرش و ...)
 - خدمات امنیتی (گزارش جرم، درخواست خدمت، درخواست کمک‌های اضطراری)
 - گزارش مشکلات و مسائل (اختلالات در ارائه خدمات شهری، گزارش فعالیت‌های مشکوک، شکایت و مسائل مربوط به رأی‌گیری)
 - زمان‌بندی (تنظیم و رزرو خدمات حمل نقل عمومی و ...)
- نمونه‌هایی از انجام سرویس‌های تعاملی در دنیا به شرح زیر می‌باشد:
- سیستم پیام چندرسانه‌ای از طریق پلتفرم خدمات شهری در شهر دوبلین ایرلند که این امکان را در اختیار شهروندان قرار می‌دهد که از صحنه‌های مشکوک به جرم تصویر تهیه کرده و برای آژانس‌های امنیتی مبارزه با تروریست ارسال نمایند.
 - سیستم یکپارچه تعاملی دهلی نو در هند که به شهروندان این امکان را می‌دهد که با گزارش اتوبوس‌هایی که استاندارد آلودگی را رعایت نمی‌کنند به اجرای برنامه‌های هوای پاک کمک نمایند.
 - پورتال تلفن همراه شهر منامه بحرین که بر پایه‌ی فناوری‌های نوین می‌باشد و این امکان را در اختیار شهروندان قرار می‌دهد که از خدمات پرتال عمومی در ۵۰ خدمت مختلف شهری بهره‌مند گردند. این خدمات شامل پرداخت قبوض تلفن همراه، اطلاع از شاخصه‌های قیمت، اطلاعات خدمات حمل نقل عمومی شهری، آگاهی از حقوق شهروندی، ثبت شکایات شهری و غیره می‌باشد.
 - در کشور سنگاپور هم‌اکنون ۱۵۰ سرویس و خدمات عمومی از طریق بستر پلتفرم یکپارچه خدمات همراه شهرداری در دسترس مردم قرار گرفته است. همچنین سیستم یکپارچه مدیریت کلینیک که در خصوص اطلاعات و خدمات حمل نقل عمومی و شهری که در سنگاپور راه‌اندازی گردید.
 - سیستم یکپارچه اطلاع‌رسانی مبتنی بر پلتفرم یکپارچه خدمات شهری که در ملبورن استرالیا، وظایفی همچون هشدار تأخیر در برنامه حرکت وسایل حمل‌ونقل عمومی، اعلام نتایج آزمون‌های خاص، ارائه اطلاعاتی به شهروندان در خصوص موجود بودن فضای پارکینگ در محل‌های خاص و غیره را به عهده دارد.
 - سرویس ارسال پیام انبوه برای خدمات عمومی شهری و فضای سبز در سریلانکا که به‌صورت دوره‌ای، اطلاعاتی در خصوص بازار، قیمت‌ها، معرفی انواع کودها و سایر اطلاعات مفید فضای سبز منتشر می‌نماید.
 - سیستم هشدار حوادث طبیعی و موارد اضطراری که بر بستر پیامک در شهر کپنهاگ دانمارک راه‌اندازی شده است.
- سرویس‌های تعاملی
- سرویس‌های تعاملی بستری برای برقراری ارتباط دوجانبه میان شهروندان و فراهم می‌سازد که از طریق آن، شهروندان می‌توانند به بیان مشکلات، درخواست سرویس، انتقاد و غیره از طریق خدمات مبتنی بر تلفن همراه بپردازند. همچنین از طریق این سرویس، شهروندان می‌توانند به فرم‌ها، کاربری‌ها و پایگاه‌های داده دسترسی داشته باشند. این نوع سرویس‌ها به عده خاصی از شهروندان و نوع خاصی از نیاز آن‌ها محدود می‌گردد. به عبارت دیگر ارتباط به صورت یک‌به‌یک بوده و به صورت یک به چند نمی‌باشد. هدف از سرویس‌های تعاملی افزایش راحتی شهروندان و همچنین افزایش مشارکت آنان در دریافت خدمات ی است. سرویس‌های تعاملی می‌توانند مرتبط با خدمات زیر باشند:
- خدمات حوزه سلامت (فرم‌های سلامت، آزمایش و نظارت)

امکان ثبت و بازیابی اطلاعات ثبت شده‌ی بیمار را در اختیار پزشکان قرار می‌دهد، در این کشور فعال است. شایان ذکر است، این سیستم امکان دریافت نتایج آزمایش بیماران را از طریق SMS برای پزشکان فراهم می‌نماید.

- در کشور سئول کره با استفاده از برنامه‌های کاربردی تلفن همراه امکان تهیه نقشه‌های حمل‌ونقلی شامل اطلاعات عملیاتی واقعی و اطلاعات ترافیکی از جاده‌های اصلی وجود دارد. همچنین مسیرهای قطار و اطلاعات آن‌ها و رزرو بلیت قطار را می‌توان از طریق برنامه‌های کاربردی تلفن همراه انجام داد.

سرویس‌های تراکنشی

منظور از سرویس‌های تراکنشی، توسعه تعاملات دوجانبه مالی میان شهروند- و شهروند- شهروند به صورت ۲۴ ساعته و ۷ روز هفته است. این سرویس می‌تواند دارای مضامین زیر باشد:

- پرداخت مبالغ مربوط به اشتغال شامل هزینه‌های مصاحبه، ارسال درخواست شغل و غیره.
- برنامه‌های انتقال وجوه نقدی مرتبط با شهرداری
- پرداخت مالیات و عوارض شهری
- پرداخت خدمات حمل‌ونقل عمومی مانند خرید بلیت و غیره

مثال‌هایی از سرویس‌های پرداخت در دنیا توسط فناوری تلفن همراه شامل موارد زیر می‌باشد:

- در شهر آمستردام هلند شهروندان می‌توانند با استفاده از سیستم IVR و یا اینترنت، بلیت اتوبوس، قطار و هواپیما را برای مسیری خاص و زمان خاص رزرو نمایند. بلیت سپس برای مسافران ارسال شده و مردم با ارائه کد مربوطه می‌توانند از خدمات وسایل حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند گردند.

- در آنکارای ترکیه دو اپراتور از ۳ اپراتور موجود در این کشور (ترک سل و Avea) ارائه‌دهنده خدمات امضای تلفن همراه هستند. از امضای تلفن همراه

می‌توان برای نقل و انتقالات و معاملات بانکی استفاده کرد.

- در شهر استانبول، امکان پرداخت مالیات از طریق تلفن همراه وجود دارد همچنین مازول یادآوری تاریخ پرداخت نیز در دسترس شهروندان قرار گرفته است.

- در شهرهای ادینبرگ اسکاتلند، اوکلاهما آمریکا، تارتو استونی، امکان پرداخت هزینه پارکینگ توسط تلفن همراه وجود دارد.

- سرویس‌های افزایش مشارکت شهروند و شهرداری به معنی مشارکت دادن شهروندان در فرایند تصمیم‌گیری و توسعه سیاست‌های اجرایی عمومی است. فناوری تلفن همراه، شهرداری را در رسیدن به این هدف از طریق ایجاد سهولت دسترسی و افزایش امکان مشارکت شهروندان فراهم می‌کند. یکی از سرویس‌های پرکاربرد تلفن همراه در این زمینه می‌باشد که به عنوان پایه‌ای برای اجرای استراتژی‌های همراه در توسعه فرایند دموکراسی تأثیرگذار می‌باشد. این نوع سرویس‌ها می‌تواند دارای مضامین زیر باشد:

- مشارکت دادن شهروندان (تقویت رویکرد شهروندمداری و مشارکت دادن شهروندان در فرایند تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری)

- انتخابات و رأی‌گیری

در ادامه به ذکر برخی از نمونه‌هایی می‌پردازیم که به ارائه این دسته از سرویس‌ها در دنیا پرداخته‌اند:

جایگاه شهر هوشمند در اقتصاد مقاومتی

در سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در مورد اقتصاد مقاومتی، سیاست‌های ۱، ۲، ۵، ۸ و ۱۹ را با مؤلفه‌های مختلف شهر هوشمند مانند اقتصاد هوشمند، محیط هوشمند و حکمرانی هوشمند مرتبط هستند.

سیاست شماره (۱): تأمین شرایط و فعال سازی کلیه امکانات و منابع مالی و سرمایه انسانی و علمی کشور به منظور توسعه کارآفرینی و به حداکثر رساندن مشارکت آحاد جامعه در فعالیتهای اقتصادی با تسهیل و تشویق همکاریهای جمعی و تأکید بر ارتقاء درآمد و نقش طبقات کم درآمد و متوسط. سیاست شماره (۵): سهم بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش، بویژه با افزایش سهم سرمایه انسانی از طریق ارتقاء آموزش، مهارت، خلاقیت، کارآفرینی و تجربه. سیاست شماره (۲): پیشسازی اقتصاد دانش بنیان، پیاده سازی و اجرای نقشه جامع علمی کشور و ساماندهی نظام ملی نوآوری به منظور ارتقاء جایگاه جهانی کشور و افزایش سهم تولید و صادرات محصولات و خدمات دانش بنیان و دستیابی به رتبه اول اقتصاد دانش بنیان در منطقه.	اقتصاد هوشمند
سیاست شماره (۸): مدیریت مصرف با تأکید بر اجرای سیاستهای کلی اصلاح الگوی مصرف و ترویج کالای داخلی همراه با برنامه ریزی برای ارتقاء کیفیت و رقابت پذیری در تولید.	محیط هوشمند
سیاست شماره (۱۹): شفاف سازی اقتصاد و سالم سازی آن و جلوگیری از اقدامات، فعالیتها و زمینه های فسادزا در حوزه های پولی، تجاری، ارزی و غیره.	حکمرانی هوشمند

تأثیر شهر هوشمند در اقتصاد کلان

در مقاله "ارزیابی تاثیرات هوشمندسازی شهر با تاکید بر مولفه های توسعه پایدار" که در سال ۹۴ و با همکاری دو تن از صاحب نظران حوزه شهری از دانشگاه آزاد اسلامی و دفتر نظارت بر طرح های توسعه و عمران وزارت راه و شهرسازی انجام شده است به وضوح می توان تأثیر شهر هوشمند بر اقتصاد کلان را مشاهده

کرد. در این تحقیق نتایج مؤثر هر کدام از ویژگی های شهر هوشمند به تفصیل تشریح شده است و در نهایت به صورت خلاصه این نتایج امتیازدهی شده اند. و نهایتاً در سطر آخر مجموع این امتیازها ذکر شده است. با نگاهی به نتایج به دست آمده به وضوح می توان مشاهده کرد که مؤثرترین نتیجه شهر هوشمند، ایجاد صرفه اقتصادی کلان با مجموع ۳۷ امتیاز است. در شکل زیر این ستوان با مستطیل سبز مشخص شده است.

ویژگی شهر هوشمند		نتایج موثر	
صرفه جویی در زمان	حفظ محیط و اکوسیستم های طبیعی	کاهش مصرف اراضی شهری	اصلاح روشهای استفاده از اراضی
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳
۴	۳	۳	۳</

فرصت‌ها و تهدیدات

در اردیبهشت ماه سال ۹۵ پدافند غیرعامل با همکاری یکی از اعضای باشگاه پژوهشگران جوان و نخبگان با حمایت بانک شهر پژوهشی را تحت عنوان "تدوین استراتژی‌های شهر هوشمند از دیدگاه پدافند غیرعامل با استفاده از تحلیل SWOT (با تأکید بر حوزه حمل و نقل)" در این راستا انجام دادند. این پژوهش با روش یادشده به تفصیل تأثیر عوامل داخلی و خارجی و نقاط ضعف و قوت شهر هوشمند را در مواجهه با این عوامل تشریح کرده است و در نهایت برای استفاده از نقاط قوت و پوشش نقاط ضعف، یک استراتژی را پیشنهاد کرده است.

در این پژوهش همانطور که در عنوان آن تصریح شده است از مدل SWOT برای وزن دهی استفاده شده است. جهت تحلیل سیستم حمل و نقل هوشمند به

هرکدام از عوامل داخلی و خارجی تعیین شده امتیاز داده و محاسبه مجموع وزن‌ها (جمع امتیازات گزینه‌های سؤال موردنظر)، و در نهایت بعد از محاسبه وزن نسبی هر عامل داخلی یا خارجی اولویت‌ها مشخص شدند. در جدول SOWT روش عوامل داخلی به هر یک از نقاط قوت رتبه ۳ یا ۴ بر اساس ارزش و به نقاط ضعف نمره ۱ یا ۲ داده می‌شود. این عمل همچنین برای جدول عوامل خارجی نیز عیناً تکرار خواهد گردید. در ماتریس داخلی و خارجی ۴ خانه‌ای، امتیاز نهایی از ۱ تا ۲،۵ نشان دهنده ضعف داخلی و نمره ۲،۵ تا ۴ بیانگر میزان قوت است. به همین شیوه، جمع نمره‌های نهایی ماتریس ارزیابی عوامل خارجی از ۱ تا ۲،۵ بیانگر میزان تهدید و نمره‌های ۲،۵ تا ۴ بیانگر میزان فرصت است. در ادامه ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، استراتژی پیشنهادی و نتیجه نهایی حاصل از پژوهش ذکر شده است.

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی سیستم حمل و نقل هوشمند

ردیف	عوامل داخلی	ضریب	رتبه	نمره نهایی
S1	افزایش استفاده از حمل و نقل همگانی	0.064	4	0.256
S2	رفع مشکلات ترافیک و روان سازی آن	0.0734	4	0.2936
S3	امکان برنامه ریزی قبلی برای سفرها از طریق نمایش اطلاعات مربوط به ترافیک	0.0275	3	0.0825
S4	ارتقای حرکت، کاهش زمان سفر در نتیجه ی یکپارچگی سیستم حمل و نقل هوشمند	0.0459	3	0.1377
S5	کاهش وابستگی به اتومبیل های شخصی	0.064	4	0.256
S6	کاهش میزان مصرف سوخت	0.055	4	0.22
S7	برقراری امنیت در رانندگی، امنیت شخصی و امنیت در مقابل تصادفات	0.0183	3	0.0549
S8	امکان پذیری راهنمای خودرو شخصی، هدایت کردن یک کاربر از طریق واحد نصب شده در داخل خودرو.	0.0367	3	0.1101
S9	محدود شدن عوامل انسانی در پردازش اطلاعات یا فرایندهای کنترل و مدیریت	0.064	4	0.256
S10	پرداخت به صورت خودکار و ثبت نام از طریق تحولات در زمینه شناسایی خودرو، همچنین اجازه دادن کنترل دسترسی.	0.0367	3	0.1101
W1	نیازمند بستری مناسب برای تسهیل دسترسی حمل و نقل عمومی	0.0459	1	0.0459
W2	عدم تصمیم گیری متناسب با شرایط مختلف بحران و متناسب با تهدیدات	0.055	2	0.11
W3	آسیب پذیری در مقابل تهدیدات سایبری	0.0826	2	0.1651
W4	نیاز به هزینه اولیه جهت هوشمند سازی سیستم حمل و نقل	0.064	1	0.064
W5	محدودیت در عملکرد	0.0367	1	0.0367
W6	نیاز به به روز رسانی سیستم متناسب با پیشرفت تکنولوژی	0.064	2	0.128
W7	هزینه جایگزینی وسایل نقلیه با امکانات به روز با وسایل نقلیه فرسوده	0.0275	2	0.055
W8	احتمال فریب سیستم های پایش و ایجاد سردرگمی در تصمیم گیری نظارت کنندگان	0.055	1	0.055
W9	دست کاری و ایجاد اختلال در عملکرد تجهیزات هوشمند	0.0459	2	0.0918
W10	عدم اطمینان کامل از عملکرد مناسب و بدون نقص	0.0367	2	0.0734
جمع کل نقاط قوت و ضعف سیستم حمل و نقل هوشمند				
		1		2.6018

با توجه به جدول قبل، نتیجه نهایی از ارزیابی عوامل داخلی (مجموع نمره ۲/۶۰۱۸) بیانگر آن است که نقاط قوت سیستم حمل و نقل هوشمند بیشتر از نقاط ضعف آن است. بنابراین استراتژی ها باید به گونه ای تدوین شوند که بتوان بر این ضعف ها غلبه کرده و از نقاط قوت آن نیز استفاده گردد.

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی سیستم حمل و نقل هوشمند

ردیف	عوامل خارجی	ضریب	رتبه	نمره نهایی
O1	مدیریت تقاضا	0.0689	4	0.2759
O2	ارتقای ایمنی	0.0804	4	0.3218
O3	بهبود شاخص های محیط زیست و انرژی	0.0689	4	0.2759
O4	قابل تعمیر بودن برای شیوه های مختلف حمل و نقل	0.0575	3	0.1724
O5	پیوستگی با سیستم های دیگر حمل و نقلی از طریق توسعه تسهیلات	0.0459	3	0.1379
O6	ارائه خدمات به گروه های خاص اجتماع و توسعه اقتصادی	0.0459	4	0.1839
O7	مدیریت ترافیک یا هوشمند سازی پارکینگ های عمومی	0.0345	3	0.1034
O8	صرفه جویی در هزینه	0.0575	3	0.1724
O9	کاهش زمان بین وقوع حادثه و اقدام به موقع	0.0345	3	0.1034
O10	کاهش آلودگی هوا	0.0689	4	0.2759
T1	جذابیت جهت انجام عملیات سایبری علیه سیستم حمل و نقل هوشمند	0.0805	2	0.1609
T2	آسیب پذیری با وسعت زیاد به دلیل یکپارچگی سیستم	0.0459	1	0.0459
T3	آسیب پذیری دیگر زیرساخت های مرتبط با سیستم حمل و نقل	0.0689	2	0.1379
T4	عدم تطابق با تهدیدات با ماهیت مختلف از سوی دشمن	0.0575	2	0.1149
T5	امکان ایجاد بحران در پارکینگ های هوشمند از سوی دشمن	0.0229	1	0.0229
T6	وابستگی به دیگر کشورها جهت تأمین تجهیزات هوشمند سازی سیستم حمل و نقل	0.0229	1	0.0229
T7	امکان کنترل مبدأ و مقصد سفرهای اشخاص و مدیران کلیدی کشور توسط دشمن	0.0345	1	0.0345
T8	امکان تسلط گروه های تروریستی به نقاط مهم و حساس شهر با توجه به یکپارچگی	0.0229	1	0.0229
T9	تحریم تجهیزات مورد نیاز سیستم حمل و نقل هوشمند از سوی دشمن	0.0459	1	0.0459
T10	نظارت مستمر توسط دشمن بانفوذ به سیستم نرم افزاری حمل و نقل هوشمند	0.0345	2	0.0689
جمع کل فرصت ها و تهدیدات پیشروی سیستم حمل و نقل هوشمند				
		1		2.7011

همانطور که در جدول فوق مشاهده می‌شود، نتیجه نهایی از ارزیابی عوامل خارجی (مجموع نمره ۲/۷۰۱۱) نیز، بیانگر آن است که فرصت‌های پیشروی سیستم حمل و نقل هوشمند بیشتر از تهدیدات آن است بنابراین استراتژی‌ها باید به گونه‌ای تدوین شوند که بتوان در مقابل تهدیدات، آسیب‌پذیری را به حداقل رسانده و در فرصت‌های موجود حداکثر استفاده شود.

استراتژی‌های سیستم حمل و نقل هوشمند

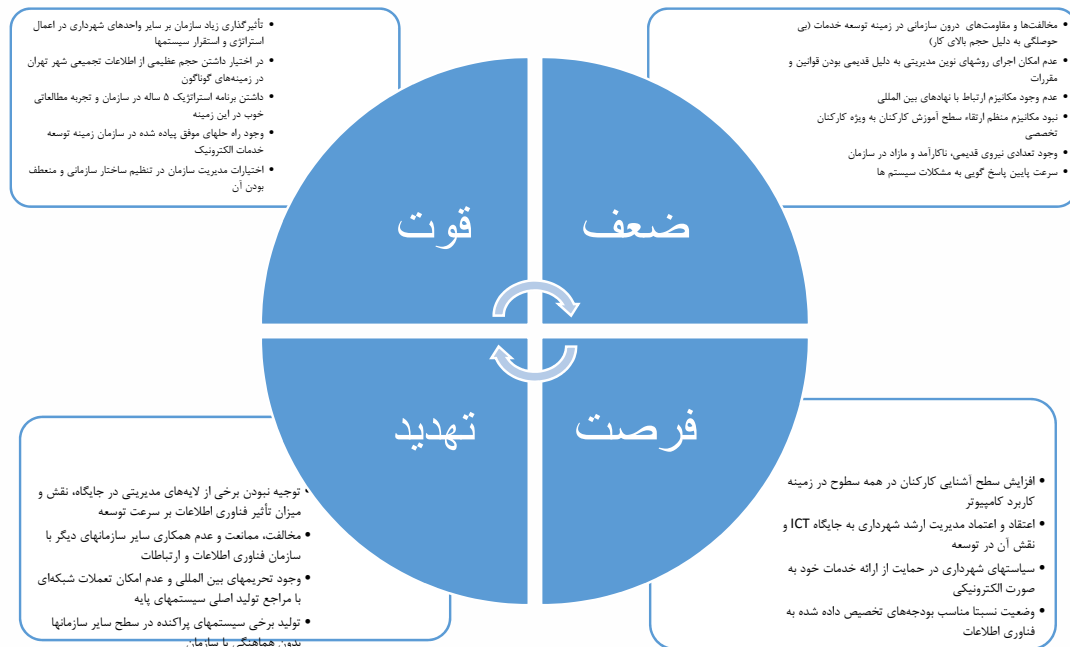
نقاط قوت (S)	نقاط ضعف (W)
استراتژی‌های SO	استراتژی‌های WO
✓ استفاده از سیستم راهنمای مسیر داخل وسیله نقلیه و سیستم انتخاب مسیر بر مبنای زیرساخت‌ها ✓ به‌کارگیری زیرساخت‌های موجود ✓ ارتقاء سطح سرویس‌دهی با هماهنگی سیستم‌ها ✓ افزایش سوددهی برای صنایع خصوصی برای سرعت بخشیدن به استقرار ITS ✓ تأکید بر رعایت اصول و مبانی پدافند غیرعامل در سیستم حمل‌ونقل	✓ تشویق مشارکت بخش دولتی و خصوصی در زیرساخت ✓ تدوین دستورالعمل‌های مناسب جهت نظارت دقیق ✓ آموزش‌های تخصصی برای مسئولین حوزه حمل‌ونقل ✓ کاهش زمان پاسخگویی به موارد اورژانس
استراتژی‌های ST	استراتژی‌های WT
✓ کاهش تراکم (کاهش تعداد انتقال وضعیت عبور و مرور از جریان آزاد به حالت ایست - حرکت) ✓ نظارت بر عملکرد سیستم‌ها و پایش مستمر آن‌ها توسط نیروی انسانی ✓ استفاده از متخصصین پدافند غیرعامل	✓ توسعه همه‌جانبه ITS ✓ ایجاد بستری مناسب جهت کاهش احتمال نفوذ سایبری ✓ پرهیز از دسترسی عموم به سیستم‌های هوشمند و مراکز کنترل

- افزایش سوددهی برای صنایع خصوصی برای سرعت بخشیدن به استقرار سیستم هوشمند.
- تأکید بر رعایت اصول و مبانی پدافند غیرعامل در سیستم حمل و نقل.

گرچه تا کنون به صورت جامع در دیگر مؤلفه‌های شهر هوشمند پژوهشی صورت نگرفته است. اما در سال ۹۳ سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران در هنگام تدوین سند طرح راهبردی ICT شهرداری تهران، با تکیه بر همین مدل سوات، نقاط ضعف و قوت و فرصت‌ها و تهدیدها را بصورت ذیل ترسیم کرده است.

این پژوهش مبتنی بر نتایج حاصل از تحلیل تأثیر عوامل داخلی و خارجی که در مجموع نقاط قوت و فرصت‌های بیشتری را در مقابل نقاط ضعف و تهدیدات داشت استراتژی‌های مختلف را بررسی می‌کند و در نهایت استراتژی پیش رونده را به عنوان بهترین استراتژی با توجه به نتیجه تحقیق پیشنهاد می‌کند که عبارت است از:

- استفاده از سیستم راهنمای مسیر داخل وسیله نقلیه و سیستم انتخاب مسیر بر مبنای زیرساخت‌ها.
- به‌کارگیری زیرساخت‌های موجود.
- ارتقاء سطح سرویس‌دهی با هماهنگی سیستم‌ها.



وضعیت تهران در حوزه هوشمندسازی

آنچه تا کنون در زمینه شهر هوشمند در تهران انجام شده است عموماً کارهای پژوهشی، مطالعاتی، برگزاری همایش‌ها و سمینارهای علمی و تدوین اسناد بوده است.

این بدان معنی نیست که هیچ کاری در این زمینه انجام نشده است. در شهرداری تهران پروژه‌های مختلفی در حوزه زیرساخت و برنامه‌های کاربردی تعریف و اجرا شده است و هیچ کدام از اینها در ایجاد شهر هوشمند تهران بی‌تأثیر نیستند اما برای اولین بار در بهار سال ۹۶ است که در سند "نظام جامع فناوری اطلاعات و ارتباطات شهر تهران - چارچوب، برنامه راهبردی و الزامات" که به سفارش سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران در دانشگاه شهید بهشتی در حال

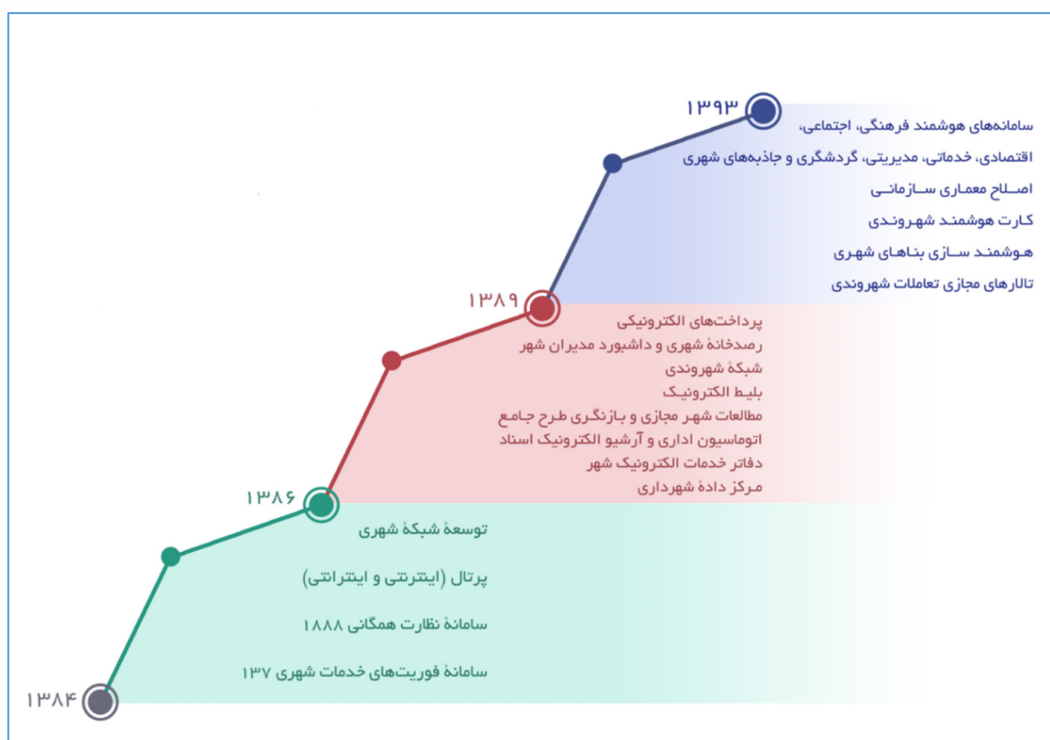
تدوین است مشخصاً و صراحتاً سعی می‌شود به صورت جامع به شهر هوشمند پرداخته شود.

شهرداری تهران در سالهای مختلف پروژه‌های مطالعاتی را با عنوان طرح جامع، برنامه جامع یا شهر مجازی تعریف کرده است و در نهایت از سال ۸۸ به خدماتی را ارائه می‌دهد که می‌توان آنها را در حوزه سرویس‌ها و خدمات مورد نیاز شهر هوشمند دسته بندی کرد. اما تا کنون نتوانسته است دستاورد شایسته ای در این حوزه کسب کند.

شاید یکی از اشکالات کندی بیش از حد فرآیندهای اداری و تصمیم‌گیری شهرداری تهران در سالهای اخیر و شتاب رو به رشد فناوری اطلاعات در جهان و به صورت خاص در حوزه شهر هوشمند بوده است. در شکل زیر برخی از مطالعات صورت گرفته در سالهای مختلف ذکر شده است.



در شکل زیر نیز نمونه‌ای از تلاشهای سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران را در حوزه‌های مختلف شهر الکترونیک به ویژه در حوزه کاربردها و زیرساخت شاهد هستیم. بدون شک این خدمات و زیرساختها از نیازهای اصلی شهر هوشمند است و در هوشمندسازی شهر تهران کمک خواهد کرد. اما هنوز با شهر هوشمند تهران فاصله زیادی داریم و در بهترین حالت می‌توانیم مدعی شویم به سوی شهر هوشمند گام برداشته‌ایم.



شکل فوق مسیر حرکت سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران به سوی هوشمند سازی را در طی سال‌های ۸۴ الی ۹۳ نشان می‌دهد. مشاهده می‌شود با وجود گذر زمان حدود ۱۰ سال مشاهده می‌شود که هیچگونه اقدام عملی در خصوص شهر هوشمند انجام نشده است.

شکل زیر نیز اقدامات انجام شده شهرداری تهران در حوزه‌های مختلف را نشان می‌دهد که با رصد آن در جامعه شهری تهران عدم اثربخشی و موفقیت این اقدامات قابل لمس است.



- برخی از اقدامات انجام شده در شهرداری تهران در سالهای گذشته که در شکل فوق نیز به آنها اشاره شده است شامل سامانه‌ها و پروژه‌های زیر است:
- نرم افزار موبایلی استعمال عوارض خودرو
- نرم افزار موبایلی نیازمندی‌های روز
- نرم افزار موبایلی نقشه تهران
- نرم افزار موبایلی اطلاعات عمومی شهر
- نرم افزار موبایلی جستجوی اموات بهشت زهرا
- نرم افزار موبایلی پیگیری موضوعات ۱۳۷
- نرم افزار موبایلی پیگیری موضوعات ۱۸۸۸
- نرم افزار موبایلی مشاهده آخرین وضعیت پرونده شهرسازی
- نرم افزار موبایلی مشاهده قبوض نوسازی
- سیستم تلفنی مبتنی بر IP شهرداری تهران (VoIP)
- سیستم ردیاب خودروهای حمل زباله و توزین
- شبکه فیبر نوری شهر تهران
- شبکه محلی ساختمان‌های شهرداری تهران
- دیتاسنتر شهرداری
- سیستم امنیت و بومی سازی ISMS

- نرم افزار کمیسیون ماده صد
- نرم افزار امور مهندسين ناظر
- نرم افزار جامع مالی
- نرم افزار املاک و درآمد
- نرم افزار تدوین بودجه
- نرم افزار اتوماسیون اداری دبیرخانه
- نرم افزار مدیریت آمار و اطلاعات شهرداری تهران
- نرم افزار جامع شهرسازی و مجوزهای ساخت و ساز

فناوری به حوزه استراتژی شدند. دفاتر خدمات الکترونیک شهر از جمله نمودهای این همراهی است که حوزه شهرسازی شهرداری را با رویکرد فناوری اطلاعات و ارتباطات دستخوش تغییرات نمود و اکنون خدمات شهرسازی در قالبی هوشمندانه و بر مبنای خدمات الکترونیکی با مشارکت بخش خصوصی در اختیار شهروندان تهرانی قرار گرفته است.

۲. ساختار از هم گسسته و جزیره‌ای موجود در فناوری اطلاعات شهرداری

شهرداری تهران قدمتی بیش از ۱۰۰ سال دارد و فناوری اطلاعات نیز در این سازمان از سال ۱۳۴۸ تاکنون وجود داشته است؛ چیزی در حدود ۴۶ سال. بدیهی است در این مدت طولانی به دلیل وجود نسل‌های مختلف فناوری‌های سخت افزاری و نرم افزاری، سیستم‌ها و سامانه‌های مختلفی به صورت جزیره‌ای ایجاد شده باشند که در بسیاری موارد در رابطه با موضوعی مانند ملک، اطلاعات جداگانه‌ای را در خود ثبت می‌کردند. از اقدامات صورت گرفته در چند سال اخیر یک دست نمودن این مجموعه بود. به نحوی که بتوان ارتباط داده‌های این سامانه‌ها را برقرار نمود و از یک زیرساخت منسجم برای انتقال اطلاعات در شبکه شهرداری بهره جست.

۳. عدم تمرکز قدرت مدیریت شهری در اختیار شهرداری تهران بر خلاف سایر کلانشهرهای دنیا

در بیشتر کشورها هماهنگی اقدامات شهری بر عهده شهرداری بوده و به طور مرسوم سایر نهادهای دخیل در مدیریت شهری با این نهاد همکاری می‌نمایند. در ایران از دیرباز بدین صورت نبوده و این هماهنگی در نهایت محدود به اخذ مجوز از شهرداری می‌باشد. با این روال، شهرداری اجازه دخالت در برنامه‌ریزی و نظارت بر اقدام سایر دستگاه‌های اجرایی فعال در شهر را ندارد. این امر

چالش‌های مسیر شهر هوشمند

در شماره ۷۱-۷۲ دو ماهنامه شهرنگار که شهرداری تهران منتشر می‌کند، به صورت خاص به چالش‌ها و اقدامات تحقق تهران الکترونیک پرداخته شده است. اقدامات شهرداری تهران را قبلاً ذکر کردیم و در اینجا به صورت خلاصه چهار چالش اصلی که سازمان فناوری اطلاعات شهرداری در مسیر الکترونیکی کردن تهران به صورت تجربی با آن مواجه بوده است را مرور می‌کنیم.

۱. ناآشنایی برخی مدیران با مفاهیم پایه و بنیادین در ابتدای راه و در نتیجه عدم

همراهی در آغاز

دیدگاه عمومی مردم و به ویژه مدیران، در رابطه با فناوری اطلاعات، استفاده ابزاری است. بدین معنی که فناوری اطلاعات ابزاری است برای مدیران جهت تسریع در انجام امور. بنابراین وارد شدن فناوری اطلاعات و ارتباطات در لایه برنامه‌ریزی شهری و حتی بالاتر از آن تدوین برنامه‌های شهری و شهرداری بر اساس فناوری اطلاعات و ارتباطات موضوعی است که برای بسیاری از مدیران چندان آشنا نبود. خوشبختانه با حمایت‌های شهردار تهران و گذشت زمان، که به تدریج مدیران شهرداری را درگیر فناوری اطلاعات نمود، باعث شد این مقاومت نه تنها کمرنگ شود بلکه بسیاری از مدیران با این رویکرد هماهنگ شده و خود از حامیان ورود

از معضلات پرسابقه در امر مدیریت شهری است که رفع آن نیازمند بازنگری در قوانین و عزمی ملی است. تنها اقدامی که کمی مرهمی برای این موضوع می‌تواند باشد توافق نهادهای مختلف به صورت مستقیم با شهرداری است که این موضوع تا حدودی در شهر تهران شکل گرفته است. اقدامات صورت گرفته در این حوزه بیشمار هستند اما همگی از یک قالب مشترک و یک استاندارد مشخص تبعیت میکنند. این موضوع زمینه فعالیت مشترک با سایر سازمان‌ها را فراهم کرده و تفاهم نامه های مختلفی بر اساس این بستر منعقد شده است. بر اساس این تفاهمنامه‌ها، بخشی از نواقصی که در مدیریت شهرها در خارج از فضای مجازی وجود داشت، برطرف شده است. همسویی و همراستایی سازمان‌های دخیل در مدیریت شهری در فضای مجازی تهران می‌تواند سرعت ارائه خدمات را افزایش داده و شفافیت اطلاعات و داده شهری را دوچندان کرده است. این امر تنها با همت و عزم کلیه مدیران میسر خواهد شد.

خوشبختانه در چند سال اخیر مردم کشور جمهوری اسلامی ایران به ویژه در شهر تهران اثبات کرده اند در برابر فناوری اطلاعات بسیار مشارکت خواهند داشت. این امر را آمار نیز نشان می‌دهد به نحوی که بیشترین تعداد کاربران اینترنت در منطقه خاورمیانه از آن ایران است. این امر فرصتی طلایی را پیش روی مدیران قرار داد تا نسبت به استفاده از این پتانسیل برنامه‌ریزی کنند. خدماتی که به صورت الکترونیکی از طریق ابزار مختلف در اختیار شهروندان قرار گرفت، به خوبی مورد استقبال قرار گرفت و در بسیاری موارد حتی فرایندهای پیچیده اداری را به طور کامل حذف نمود. پرداخت‌های الکترونیکی عوارض شهری از این جمله هستند. از دیگر نمونه‌های موفق می‌توان به حذف فرایند فیزیکی درخواست، دریافت و ارائه مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک اشاره نمود که به طور کامل الکترونیکی شده

است. علیرغم تمامی این اقدامات، هنوز بسیاری از موارد نیاز به فرهنگ سازی در سطح شهروندان دارد. ضمن آنکه کاربرد خدمات الکترونیکی، گام اول مشارکت است و گام بعدی تولید و ارائه خدمات توسط خود مردم خواهد بود. یعنی از ارتباط - مردم به ارتباط مردم - مردم باید رسید. هنوز شهروندان تهران به طور کامل به این مرحله وارد نشده‌اند. هرچند که به صورت پراکنده اقداماتی شروع شده است که به نظر می‌رسد از هم اکنون برنامه‌ریزی جهت یکپارچه نمودن این فعالیت‌ها نیز باید آغاز شود.

قطعا چالش‌ها به همین ۴ مورد خلاصه نمی‌شوند و موانع متعددی در مقابل هوشمندسازی شهر تهران قرار دارد. در سند "نظام جامع فناوری اطلاعات و ارتباطات شهر تهران" که اخیراً در شهرداری تهران با همکاری دانشگاه شهید بهشتی در حال تدوین است نگاه جامع تری به محدودیت‌ها و چالش‌های هوشمندسازی شهر تهران شده است و از جنبه‌های مختلف فرهنگی، اقتصادی، سیاسی، حقوقی، زیست محیطی و فنی این موانع احصا شده است. در شکل زیر عناوین مهمترین محدودیت‌ها و چالش‌ها در هر کدام از حوزه‌های فوق معرفی شده است.

تبیین دقیق هر کدام از این چالش‌ها در حوزه‌های مختلف و راهکار مناسب برای رفع پایدار این موانع بعضاً نیازمند پروژه‌های مطالعات دیگری است که باید به صورت خاص هر کدام از آنها به نوبه خود به صورت کارشناسی بررسی شوند. به عنوان نمونه مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی برای شناخت محدودیت‌ها و چالش‌های حقوقی شهر هوشمند، پروژه مطالعاتی را بنام "شهر هوشمند و الزامات قانونی آن" تعریف و در نهایت سندی را با این عنوان تدوین کرده است. برای بررسی کارشناسی چالش‌های سایر حوزه‌ها نیز باید مطالعه کافی صورت گیرد.



سیاست‌ها و راهبردهای پیشنهادی

با توجه شناخت حدود توانایی خود، ضمن شناسایی مسائل اساسی، از طریق نقشه راه استقرار و توسعه شهر هوشمند تهران، باید بر روی آن متمرکز شویم و از دادن وعده‌های شیرین اما مخرب، دست برداریم. تصمیمات مهم اما درستی که باید اتخاذ کنیم تا جامعه و شهر تهران بعنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران، راه صلاح و تعالی را بپیماید، با مردم شهر در میان بگذاریم و اعتماد ایشان را جلب کنیم. همواره در ارائه برنامه شهر هوشمند تهران مبتنی بر فناوری‌های نوین اطلاعات و ارتباطات توجه به آینده معقول، دست یافتنی، امیدبخش و سازگار با تجربه تیم‌های متخصص حوزه مذکور را در دستور کار قرار دادیم. مشکلات عمرانی شهر تهران عمدتاً با ارجاع به مشکل نقدینگی با محیط

کسب و کار تبیین می‌شوند و کم‌تر به جهت عقب ماندگی فناورانه شهر تهران توجه می‌شود. نه تنها عقب ماندگی فناورانه نیز باید جبران شود، بلکه با تغییر پارادایم‌های مدیریتی، ضمن برنامه ریزی برای مواجهه با فناوری‌های پیشران و صف شکن، باید همگام با جامعه جهانی جهت رسیدن به شهر هوشمند و پایدار تهران، طبق نقشه راه هوشمندسازی تهران بیش از پیش تلاش شود.

چشم‌انداز

چشم‌انداز شهر هوشمند تهران "شهری توسعه یافته، هوشمند و پایدار مبتنی بر فناوری‌های نوین و مکانیزم‌های نوآورانه و هوشمند" است.

مأموریت شهر هوشمند تهران

بیانیه مأموریت تهران هوشمند در نظام جامع فناوری اطلاعات و ارتباطات مدیریت شهری تهران به صورت زیر تدوین شده است:

"تغییر روش مدیریت شهر تهران بر مبنای جلب حداکثری مشارکت شهروندان و ارائه راه‌حلهای فناورانه

یکپارچه و تطبیق‌پذیر مبتنی بر فناوری‌های نوین و پیشران در خصوص تمام خدمات شهری با هدف افزایش کیفیت زندگی و تحصیل ارزش برای تمامی ذی‌نفعان از طریق فراهم نمودن امکان دسترسی کارا و فراگیر به خدمات و امکانات در تمام حوزه‌های عملیاتی شهر تهران"



اهداف کلان

- توسعه شهر هوشمند و پایدار تهران
- مدیریت فناورانه شبکه انتقال شهری با استفاده از زیرساختهای فناورانه و بهره‌گیری از زیرساختها و یا سرویسهای فناوری اطلاعات
- کارآمد کردن اداره امور شهر تهران از طریق کاهش بروکراسی، تجمیع و تسهیل عرضه تمامی خدمات به مدیریت شهر

- تقویت سازوکارها و ارتقاء مشارکت عمومی و خصوصی (PPP) در حوزه فناوری اطلاعات، ارتباطات و نوآوری
- کاهش مصرف انرژی با استفاده از شبکه‌های هوشمند انرژی در سازمانها (به عنوان مثال سیستمهای هوشمند سرمایشی و گرمایشی)، و منازل شخصی (به عنوان مثال سیستمهای هوشمند سرمایشی و گرمایشی، روشنایی) و داخل شهر (به عنوان مثال سیستمهای هوشمند روشنایی)
- تسهیل و نهادسازی نوآوری مبتنی بر فناوری‌های نوین و ICT
- تسهیل در تولید، انتقال و دسترسی به اطلاعات و دانش در امر تصمیمگیری و تصمیم
- امکان دسترسی فراگیر و یکپارچه به خدمات و امکانات در تمام حوزه‌های عملیاتی شهر از طریق حذف ابعاد زمان و مکان در ارائه خدمات به مردم
- ارائه خدمات فناورانه، کارا و موثر و راه‌حل‌های تسهیم‌یافته و به اشتراک گذاشته‌شده
- ایجاد فرصتهای برابر اقتصادی با فراهم کردن بسترهای اطلاعاتی
- شفاف سازی اطلاعات مالی و کاهش فساد اداری

۴۰ اقدام اساسی پیشنهادی:

۱. اولین گام شهرداری در راستای هوشمندسازی شهر تهران بازبینی، بررسی، تکمیل و توسیع سند " نظام جامع فناوری اطلاعات و ارتباطات مدیریت شهری تهران " خواهد بود.
۲. نفوذ فناوری در اقتصاد شهری از طریق:
 - توسعه نوآوری و تجاری سازی فناوری‌های نوین با اتخاذ بسته‌های تشویقی تحقیق و توسعه

بنگاه‌های

- توسعه جذب و مشارکت با شرکت‌های نوپای نوآور توسط سازمان‌ها و بنگاه‌های بزرگ
- توسعه همکاری با پیشرانان جهانی توسعه شهرهای هوشمند مبتنی بر فناوری‌های نوین

۳- توسعه زیرساخت‌های تأمین مالی فناوری و نوآوری از طریق ابزارهای:

- عرضه سهام شرکت‌های نوپای نوآور و فناورینیان
- سرمایه‌گذاری جسورانه شرکتی (CVC) از طریق صندوق‌های تخصصی شهرداری
- توسعه سازوکارهای جمع‌سپاری (Crowd Sourcing) در راستای توسعه مشارکت عمومی شهروندی و فرصت‌های برابر جامعه
- گسترش مشارکت عمومی شهروندی در بخش‌های اقتصادی و توسعه‌ای شهر در راستای فرصت‌های برابر از طریق روش‌های نوین جذب سرمایه جمعی (Crowd Founding)

۴- توازن میان توسعه فناوری از طریق توسعه بهره‌برداری در میان بنگاه‌های بزرگ وابسته به شهرداری تهران در حوزه توسعه تولید و توسعه فناوری و نوآوری

۵- تسهیل و نهادسازی نوآوری مبتنی بر فناوری‌های نوین و ICT

- افزایش ظرفیت پذیرش اجتماعی نوآوری و فناوری در تهران بعنوان اصلی‌ترین مؤلفه زیست بوم نوآوری و فناوری و زمینه‌سازی برای شکل‌گیری جامعه هوشمند در شهر هوشمند تهران

۶- تعامل سازنده و توسعه همکاری‌های بین‌المللی در راستای توسعه شهر هوشمند و پایدار تهران

a. توسعه بخش آموزش بین الملل در راستای جذب دانش جهانی و بومی سازی بمنظور تربیت نیروی انسانی ماهر در تراز جهانی در راستای رسیدن به چشم انداز تهران هوشمند و پایدار

b. جذب نیروی انسانی نوآور و خلاق در چرخه خدمت به مردم شهر تهران

c. مشارکت در توسعه همکاری‌های شهری و بین المللی در راستای توسعه فناوری و نوآوری تهران با مجموعه‌های پیشروی جهانی موفق در توسعه پایدار شهرهای هوشمند

۷- تقویت سازوکارها و ارتقاء مشارکت عمومی و خصوصی (PPP) در حوزه فناوری اطلاعات، ارتباطات و نوآوری

a. توسعه مشارکت نهادهای خصوصی و عمومی غیري در راستای استقرار خدمات هوشمند و همراه شهر تهران

۸- استقرار پلتفرم یکپارچه خدمات عمومی شهر تهران از طریق کلیه کانال‌های ارتباطی همراه و ثابت شامل:

۹- توسعه دیده بان مدیریتی الکترونیکی و داشبورد یکپارچه شهرداری تهران از داده‌های ثبتی و کلان داده‌های خدمات به جهت استقرار سیستم تصمیم ساز شهر تهران (TDMS)

۱۰- توسعه آموزش‌های عمومی شهر بر بستر پلتفرم یکپارچه خدمات تهران در راستای برخورداری از شهروندان توسعه طلب، مشارکت جو، پذیرنده نوآوری، ماهر، قانون مند، مسئولیت پذیر و دیندار که در جامعه اخلاقی زندگی می کنند، محصول این نظام است.

۱۱- تدوین نظام توسعه هوشمندسازی ناوگان حمل و نقل عمومی تهران با توجه به مشکل Flip Management مدیر ناوگان حمل نقل عمومی

از قبیل برنامه سفرهای ناوگان حمل و نقل، خطوط مسیر ناوگان، مبتنی بر رهگیری هوشمند Tracking که بر اساس آن خطوط را تعریف و مبنای تصمیم ساز، تعدا مسافری، مدیریت ترافیکی و خطوط ناوگان

۱۲- مهاجرت از سیستم الکترونیکی ناوگان حمل و نقل شهری از سیستم نا امن مایفر به سیستم دسفایر و کانال‌های هوشمند همراه با توجه ضریب نفوذ ۱۰۱ درصدی موبایل که موجب دسترسی بالای ۹۰ درصد، انعطاف پذیری بالای ۸۰ درصدی و ارتقاء مشارکت الکترونیکی مردمی خواهد شد و میتوانیم تنزل ۷۴ رتبه‌ای در مشارکت الکترونیکی بر اساس آخرین گزارش سازمان ملل متحد، را در این خصوص به سرعت جبرأت کنیم.

۱۳- استقرار کیوسک‌های هوشمند خدمات شهری و مبلمان فناوری اطلاعات و تسهیل و بهبود اطلاعاتی فرایندهای خدمات شهروندی

۱۴- توسعه خدمات سلامت، کیف پول همراه، خدمات آموزش همراه از طریق کانال‌های موبایل و فناوری NFC جهت کاهش ریسک‌های اجتماعی مبتنی بر فناوری‌های نوین

۱۵- استقرار سامانه هوشمند مدیریت انرژی شهری مبتنی بر سیستم SMART GRID شهری از طریق سیاستگذاری الزام توسعه ساختمان‌های پایدار و هوشمند شهر تهران

۱۶- استقرار و توسعه پلتفرم داده باز شهرداری تهران Open Data Platform به جهت بهینه سازی و مدیریت جامع خدمات شهروندی

۱۷- هوشمندسازی اطلاع رسانی و تبلیغات شهری مبتنی بر سیستم امن یکپارچه مدیریت محتوا اطلاعاتی ICMU

۱۸- توسعه کارت‌های شهروندی و توریسم گردشگری شهر هوشمند مبتنی بر خدمات NFC، QR CODE، BLE زیرساخت امن Trusted Service Management و

۱۹- استقرار و توسعه پلتفرم اینترنت اشیا IoT Platform as a Service (PaaS) در راستای ارائه خدمات هوشمند شهری بر بستر شبکه سنسورهای یکپارچه شهر تهران

۲۰- ارائه خدمات هوشمند مبتنی بر سرویس‌های Cloud Based و با مدل‌های SaaS، IaaS و PaaS

۲۱- گسترش سیستم استخراج کلان داده‌های شهری و داده کاوی اطلاعات شهری جهت استفاده در دیده بان مدیریتی شهرداری تهران و سیستم تصمیم ساز شهردار

۲۲- با توجه به وجه مشترک اغلب تعاریف مستند در ارتباط با شهرهای هوشمند، لازم است فناوری اطلاعات و سایر فناوریها به عنوان محور تمامی راهکارها و اقدامات برای مدیریت شهر تهران در نظر گرفته شود. به ویژه، هر اقدام، پروژه و طرح مرتبط با هوشمندسازی شهر تهران (که مخاطب آن سازمان شهرداری تهران یا هر یگ از زیرمجموعه‌های آن است) در هر یگ از حوزه‌های اقتصادی، مدیریت شهری، زیست‌محیطی، حملونقل، شهروندی، فرهنگی و اجتماعی، باید یگ پیوست مرتبط با جنبه‌های فناوری اطلاعات آن پروژه داشته باشد. قبل از تایید و اجرایی شدن هرگونه اقدام و پروژه در این راستا، لازم است پیوست مذکور به بررسی و تایید سازمان فناوری اطلاعات و

ارتباطات شهرداری تهران برسد.

۲۳- شهرداری تهران موانع و الزامات هوشمندسازی شهر تهران را در سه بخش حیاتی، زیرساختی و توسعه‌ای دسته بندی نموده و در سال اول کاری خود سعی می‌کند موانع را مرتفع نموده و زیرساختهای فنی و غیرفنی مورد نیاز تهران هوشمند را فراهم کند.

۲۴- شهرداری تهران، با ۲۲ هزار کیلومتر فیبر نوری یکی از زیرساختهای اساسی را در لایه فیزیکی هوشمندسازی شهر تهران در اختیار دارد همچنین وزارتخانه‌های نیرو با ۱۱ هزار کیلومتر فیبر نوری، وزارت نفت و شرکت مخابرات با ۵۲ هزار کیلومتر فیبر نوری، امکانات و تأسیسات فنی مناسبی را در اختیار دارند که میتوان با تسهیم این امکانات زیر ساختی، بخشی از نیازهای اساسی شهر تهران را در لایه فیزیکی شهر هوشمند تأمین کرد.

۲۵- باید قوانین حقوقی هر کدام از دست اندرکاران شهر هوشمند از جمله شهروندان حقیقی، بخش خصوصی، بخش حاکمیتی (و شهرداری) و حتی بخش بین‌المللی که در توسعه شهر هوشمند دخیل هستند با همکاری نهادهای قانونگذاری به صورت مشخص تدوین و ابلاغ گردد.

۲۶- به صورت مشخص شبکه وای فای بی سیم در سطح شهر تهران با حداقل سرعت قابل قبول برای تک تک شهروندان در سطح شهر تأمین گردد و شهروندان از اتصال به شبکه‌های پرهزینه و سرعت پایین اپراتورهای مخابرات نجات یابند.

۲۷- شهرداری مشوقهای خاصی را برای هوشمندسازی ساختمانهای شخصی و بخش خصوصی ارائه خواهد کرد و برای ساختمانهای

عمومی و نهادهای ی و ساختمانهای ی، هوشمند سازی ساختمان یک الزام خواهد بود.

۲۸- در حال حاضر استفاده از دوربینهای هوشمند تقریباً به تشخیص جرائم تخلفات رانندگی شهروندان محدود شده است و در دیگر حوزه‌ها کاربردی ندارد، شهرداری تهران با گسترش شبکه دوربینهای هوشمند، امنیت پایدار را به خصوص در ساعات پایانی شب و در نقاط تاریک و حادثه‌خیز و پارکهای بازی کودکان تأمین خواهد کرد. استفاده از دوربینهای هوشمند محدود به چهارراهها و اتوبانهای تهران نخواهد بود و برای افزایش امنیت خاطر شهروندان، این شبکه هوشمند در تهران گسترش خواهد یافت.

۲۹- توسعه شهر هوشمند تهران با محوریت شرکتهای دانش بنیان داخلی با همراهی و مشارکت شرکتهای موفق خارجی و با تجربه در زمینه ایجاد و توسعه شهر هوشمند خواهد بود.

۳۰- شهرداری تهران مشخصاً سه کارگروه خاص را در زمینه توزیع آب هوشمند، توزیع برق هوشمند و توزیع گاز هوشمند متشکل از متخصصین و صاحبانظران در حوزه مربوطه تشکیل خواهد داد و مأموریت این کارگروهها تعامل با وزارتخانه‌های نیرو و نفت و شرکتهای آب و فاضلاب و شرکت ملی گاز برای تدوین برنامه‌ها و تعریف پروژه‌های مورد نیاز در راستای هوشمندسازی شبکه‌های توزیع آب، برق و گاز خواهد بود.

۳۱- در پلها، اتوبانها، تونلها، شبکه‌های فاضلاب و سایر کانالهایی که من بعد توسط شهرداری ساخته می‌شود استفاده از سنسورهای هوشمند یک الزام خواهد بود و

شهرداری بدون تجهیزات هوشمند مورد نیاز تمام پروژه‌های جدید را تأیید نخواهد کرد.

۳۲- مدیریت هوشمند پسماند به عنوان یکی از مهمترین زیرساختهای شهر هوشمند مورد توجه قرار خواهد گرفت و با برنامه‌ریزی منظم و دعوت از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، شهرداری تهران پروژه‌های مرتبط در این حوزه را تعریف و گام به گام به مرحله اجرا درخواهد آورد.

۳۳- شهرداری بودجه خاصی را در راستای حمایت از شرکتهای فناور داخلی -(برای تولید اپلیکیشنهای جدید که به توسعه شهر هوشمند در هر کدام از شش مؤلفه اساسی آن کمک کند) در نظر خواهد گرفت.

۳۴- شهرداری تهران، هوشمندسازی چراغهای روشنایی تهران را در برنامه کاری خود قرار خواهد داد و با تقسیم‌بندی نواحی و اجرای فاز به فاز به مرور چراغهای روشنایی از شبکه توزیع برق خارج و به باتریهای آفتابی مجهز خواهند شد.

۳۵- شهرداری تهران پارک هوشمند را در برنامه کاری خود قرار خواهد داد و با نصب سنسورهای هوشمند در محل پارکهای خودرو و تولید سامانه مدیریت هوشمند پارک به همراه اپلیکیشن مورد نیاز برای موبایلها، رانندگان را در جستجوی نزدیکترین پارک، رزرو پارک و پرداخت هزینه پارک به صورت برخط یاری خواهد رساند.

۳۶- سامانه مخصوص مدیریت ترافیک در ساعت‌های اوج ترافیک همانند ساعات اولیه صبح و ساعات تعطیلی ادارات راه اندازی خواهد شد و داوطلبین می‌توانند با ارائه مدارک هویتی مورد نیاز برای جابجایی مسافر در ساعات خاص و

در مسیرهای خاص ثبت نام نمایند. با مشارکت شهروندان در این طرح دیگر شاهد صفهای طولیل صبحگاهی و عصرگاهی در میدانها و مراکز پرتردد تهران نخواهیم بود.

۳۷- شهرداری تهران به دورکاری و انجام خدمات از راه دور به صورت برخط و با امکان مکالمه صوتی و بصری اعتقاد راسخ دارد و در این راستا سعی می‌کند با تعامل وزارت مخابرات همه زیرساختهای نرم افزاری و سخت افزاری مورد نیاز، از جمله امنیت قابل اعتماد را برای این مهم فراهم کند تا سازمانهای خصوصی و ی با استفاده از این زیرساخت مطمئن بتوانند از دورکاری و خدمات از راه دور کارمندان خود بهره‌مند شوند.

۳۸- برخی از ترافیک روزانه تهران، به خاطر مراجعه دیگر هموطنان عزیز در اقصی نقاط کشور برای انجام امور اداری و قانونی در ادارات شهر تهران است، شهرداری تهران با رایزنی و تعامل مثبت و همراهی نهادهای قانونگذار به راه اندازی و توسعه خدمات نیابتی با مشارکت بخش خصوصی خواهد پرداخت و

با انجام این مهم، در بسیاری از موارد مراجعه مستقیم هموطنان سایر شهرستانها به تهران ضروری نخواهد بود و خدمات آنها توسط داوطلبین در تهران انجام می‌شود.

۳۹- شهرداری تهران، با همکاری نهادهای مرتبط امنیتی صدور مجوز پرواز پهپادهای هوشمند را به غیر از نواحی خاص در تهران در سایر نقاط تهران ساماندهی خواهد کرد و زمینه لازم را برای پست هوشمند و سریع کالاهای سبک و پست هوشمند در تهران فراهم خواهد کرد.

۴۰- شهرداری تهران ایستگاههای دوچرخه شهر تهران را توسعه خواهد داد و انگیزه‌های جدید را برای تشویق شهروندان به استفاده بیشتر از دوچرخه تعریف خواهد کرد. در این راستا نه تنها برای استفاده شهروندان از دوچرخه هزینه‌ای دریافت نمی‌شود بلکه هر روز به قید قرعه برای تعدادی از شهروندانی که دوچرخه امانت گرفته‌اند هدایایی اهدا خواهد شد.

منابع

- طرح تدوین چشم انداز و جهت گیری‌های راهبردی تهران در افق ۱۴۰۴ - ۱۳۸۴
- خلاصه طرح راهبردی - ساختاری (جامع) جدید شهر تهران - ۱۳۸۶
- سند راهبردی نظام جامع فناوری اطلاعات جمهوری اسلامی ایران - ۱۳۸۸
- مجموعه برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران - ۱۳۸۹
- نگاهی تحلیلی به جایگاه شهر هوشمند در ایران - ۱۳۹۳
- چالشها و اقدامات تحقق تهران الکترونیک - ۱۳۹۴
- شهر هوشمند و الزامات قانونی آن - ۱۳۹۵
- گزارش تطبیقی برنامه و بودجه شهرداری تهران ۱۳۹۶
- تدوین استراتژی‌های شهر هوشمند از دیدگاه پدافند غیرعامل با استفاده از تحلیل SWOT (با تأکید بر حوزه حمل و نقل) - ۱۳۹۵

- شبکه‌های عمومی تعامل پذیر - دکتر فرید احمدی - انتشارات دانشگاه صنعتی ارومیه - ۱۳۹۶
- نظام جامع فناوری اطلاعات و ارتباطات مدیریت شهری تهران - ۱۳۹۶
- *The Mobile Economy 2014*. GSMA Intelligence(2014).
- Al Ghanim, M., & Al Qamzi, M. A. (2014). *UAE mGovernment WebSite*. (Telecommunications Regulatory Authority (TRA)) From <http://www.mgov.government.ae/>
- Al Qamzi, M. A., & Al Ghanim, M. (2013). *UAE mGovernment Guideline*. Abu Dhabi: UAE Telecommunications Regulatory Authority (TRA).
- Al Qamzi, M. A., & Al Ghanim, M. (2013). *UAE mGovernment Roadmap*. Abu Dhabi: UAE Telecommunications Regulatory Authority (TRA).
- Page, M., & Molina, M. (2013). *The Mobile Economy 2013*. London: A. T. Kearney, GSMA Wireless Intelligence
 - Mohd Zahiri N. (2013) "Getting to the next level of smart government",
- MAMPU (The Malaysian Administrative Modernization and Management Planning Unit).
- Rubel T. (2015) Smart government: Creating more effective information and services Available at: http://www.govdelivery.com/pdfs/IDC_govt_insights_Thom_Rubel.pdf.
- <https://www.gartner.com/doc/2520516/smart-government-key-initiative-overview>



**بناگاه‌های دانش بنیان
و کارآفرینی**



مقدمه

در عصر فناوری وقتی صحبت از فناوری به میان می‌آید، شاخه‌های آن با واژه‌های جدیدی با پسوند نیک همانند بیونیک- سایبرنتیک- اوبونیک همراه است. میزان بهره‌مندی فرارشته‌ای خطوط تخصیص‌یافته به هر منبع از علوم مهندسی اعم از کامپیوتر، هوش مصنوعی و اتوماسیون و میزان کاربرد میان رشته‌ای کالا یا خدمات مهندسی تولید شده در ارتقاء زندگی اجتماعی و تأثیر بر مولفه‌های علوم انسانی شهری، جان کلام در رابطه با مفهوم فناوری می‌باشد.

به عنوان مثال به میزهای لرزان تخصصی زلزله جهت تست آزمایشگاهی سازه می‌توان اشاره نمود. زمانی که این شبیه سازه‌های تخصصی به منظور استفاده در مقوله علوم انسانی یعنی آموزشی مردم و نه فقط تست سازه، به صورت یک دستگاه مکاترونیک در دسترس عموم قرار می‌گیرد، یک فناوری میان رشته‌ای حاصل شده است، که بخشی از این موضوع به همت موسسه زلزله آزمای شهر به عنوان بخش خصوصی فعال در طراحی و ساخت فناوری‌های نوین شهری در شهر تهران محقق شده است. امروزه بسیاری از معضلات شهر تهران با استفاده از فن‌آوری‌های نوین به سهولت حل و فصل می‌شود که این امر آرامش ذهنی و روانی شهروندان را به همراه دارد. به عنوان مثال، نقش فن‌آوری‌های نوین در بازسازی بافت‌های فرسوده بسیار حائز اهمیت است. استفاده از فن‌آوری‌های جدید در حوزه‌های آموزشی نقش چشمگیری در کاهش تلفات ناشی از حوادث شهری خواهد داشت و در حوزه‌ی زیبایی منظر شهری بهره‌گیری از فن‌آوری‌های روز می‌تواند موثر باشد. همچنین فناوری‌های نوین می‌تواند عاملی بر کاهش هزینه‌های کلان و جبران هزینه‌های غیرمترقبه بوده و بهره‌وری اقتصاد شهری را ارتقاء داده و در حوزه‌های زیست محیطی، افزایش کیفیت زندگی، افزایش کیفیت

حمل و نقل و کاهش اتلاف وقت و کاهش آلاینده‌های شهری نقش مهم خود را ایفا نماید.

ازجمله مزایای فراگیر شدن فن‌آوری‌های جدید، تعامل میان مردم و مدیران شهری در یک چارچوب مدنی است که این رویه منجر به کاربردی شدن قانون و ملزم شدن مدیران و شهروندان به رعایت آن می‌شود.

درآمدی بر نقش بنگاه‌های دانش بنیان در توسعه شهر

در گذشته‌های نه چندان دور با وجود افزایش واردات و ارجحیت کالاهای خارجی به کالاهای ایرانی عمده تامین مایحتاج حوزه تکنولوژیک و نوآوری بخش‌های مختلف کشور اعم از دولتی و غیر دولتی بر پایه واردات استوار بوده است و همین امر سبب توسعه مصرف‌گرایی، بی‌مهری به هویت محصولات و نوآوری‌های داخلی و ملی شد و تاوان این نگرش منفی نسبت به یک نوآوری ساخت وطن توسط اجتماع و اقتصاد ایران به صورت تلویحی است که هنوز گریبانگیر محصولات و خدمات بر پایه نوآوری ۱۰۰ درصد ایرانی و بدون نیاز به خارج و خوداتکایی داخلی می‌باشد.

وضع موجود نیز بیش از برگزاری ۲ الی ۳ نمایشگاه فناوری‌های نوین در مدیریت شهری بستر ویژه‌ای را جهت تولد، رشد و بلوغ این حوزه فراهم ننموده است و خروجی آنها تا کنون آرمانها و اهداف برگزاری آن را محقق ننموده است و دلیل عدم تحقق در کارآمدی خروجی این نمایشگاهها به عنوان یک گام عمدتاً به سبب محدودیت‌های ذیل بوده که همچنان باقی است:

(۱) مشکلات نقدینگی در سیستم مدیریت شهری تهران و عدم تخصیص بودجه در فاز زایش، ترقیب و ادامه‌ی حیات حوزه فناوری و نوآوری در مدیریت شهری، حتی حوزه پژوهش در مدیریت شهری که نقش مهمی در حل معضلات اجتماعی دارد نیز مورد بی‌مهری قرار

فرصت‌های تهران نسب به دیگر شهرهای کشور و همچنین شهرهای بزرگ جهان اگر بر پایه‌ی تجارت آزاد توسعه یابد شاخص اصلی رشد اقتصادی شهر تغییر می‌یابد. امروزه مدیریت رشد کمی اقتصاد شهر را در مباحث محدود همانند درآمدزایی از منابع میرای داخلی همانند فروش عوارض و تراکم و همچنین نگرش ارزان خری از منبع داخلی، سبب تشدید سیکل معیوب در توسعه پایدار شهری شده است.

اهمیت اقتصادی

نیل به قدرت اقتصادی و افزایش توان دیپلماتیک افزایش بهره‌وری و ارزش افزوده فعالیت‌های اقتصادی با استفاده از دانش و فناوری‌های جدید ایجاد فرصت اشتغال برای نیروی انسانی تحصیل کرده کشور

رشد صادرات غیرنفتی و کاهش وابستگی به نفت کاهش وابستگی به کشورهای دیگر و افزایش وابستگی کشورهای دیگر در فناوری‌های استراتژیک

اشتغال زایی در کشور

یکی از فرصت‌های کشور، وفور نیروی انسانی تحصیل کرده است که در صورت فراهم شدن زمینه اثرگذاری آن‌ها، رشد چشمگیری در اقتصاد کشور مشاهده خواهد شد، در عین حال در صورتی که تدبیری برای آن اتخاذ نگردد این فرصت تبدیل به تهدید می‌شود. اصلی‌ترین راه خروج از این بحران شکل‌گیری شرکت‌های دانش‌بنیان و به کارگیری این نیروی انسانی است.

تعیین شاخص‌های مناسب

مقوله‌های محیط‌زیست، مدیریت پیشگیری از بحران و حوادث شهری، تقسیم و تراکم جمعیت، بهداشت، میزان مقاومت به حرکت و امیدانس راه‌های ارتباطی

گرفته است، حتی حوزه پژوهش در مدیریت شهری نیز از این قاعدن مستثنی نبوده است.

(۲) کمبود شرکت‌های دانش‌بنیان در فاز رشد یا بلوغ در حوزه مدیریت شهری در ایران.

(۳) عدم تمایل نوآوران و شرکت‌های تابع جهت تمرکز بر محصولات و خدماتی که در سبد مصرف مدیریت شهری عمدتاً به صورت کالا یا خدمات عمومی عرضه می‌گردد و این عرضه عمومی چه از جانب شهروندان و چه از جانب خود

مدیریت شهری از منظر اقتصادی عمدتاً بر مقوله‌ی "سواری مجانی" استوار است و منتج به کاهش شدید سهم مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های نوآوری و فناوری عمومی و کمک به حال در مدیریت بهینه شهری می‌گردد.

(۴) فراهم نبودن زیرساخت‌ها جهت تولد یا رشد یا بلوغ شرکت‌ها و مبتکران بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف مدیریت شهری.

تصویر جایگاه بخش در اقتصاد کلان

در تعریف مفاهیم نقش فناوری‌های نوین می‌توان به تغییر روش‌ها در مصرف، به‌روزرسانی روش‌های حل مسائل به مولفه‌های آن از جمله کاهش خطرپذیری شهری یا افزایش ایمنی شهری و بهبود شبکه‌ی تعاملات شهر نشینی اشاره نمود.

زمانی که سخن از وجود وسایل نقلیه‌ی برقی در خیابان‌های شهر به میان می‌آید، نقش اقتصاد در حوزه زیست محیطی، مصرف بهینه کاهش گازهای گلخانه‌ای مطرح می‌شود.

زمانی که سخن از فناوری در توسعه خدمات شهری به میان می‌آید نقش اقتصاد در حوزه تمایلات سرمایه‌گذاری‌های خرد و کلان داخلی و خارجی تحقق می‌یابد.

واضح است که برآیند توجیحات اقتصادی هزینه

زمینی، سیستم‌های اتوماسیون شهری، همه و همه جهت تعیین شاخص‌های مناسب لازم است و بر مبنای سطح تکنولوژی در میزان بهره‌وری زمان و کاربری آسان و در دسترس بودن مورد مطالعه قرار گیرد. در رابطه با شاخص‌های کیفی به میزان تغییرات و میزان توسعه‌ی بنیادین شهر در تحقق چشم‌انداز مدیریت ۱۰ ساله شهری اشاره می‌گردد و در رابطه با شاخصه‌های کمی به رشد اقتصادی شهر توجه می‌گردد.

گزارش آماری شاخص‌های عملکردی حوزه در دهه گذشته

در ۱۰ ساله‌ی گذشته فعالیت‌های مثبتی در توسعه عامه‌ی کیفی و پایه‌ی ظاهری تهران صورت گرفته است بعنوان مثال ساخت ۵۰ درصد از ۵۳۵ کیلومتر بزرگراه در ۱۰ سال اخیر یا سرانه‌ی ایجاد فضای سبز، اما در بحث کاهش آلودگی هوا، اگرچه گاهی صحبت از موتورسیکلت‌های برقی در برخی محافل به گوش می‌رسد، بهره‌مندی شهر از این گونه وسایل حتی از نوع وارداتی به چشم نمی‌خورد.

بجز طرح برخی مسائل در دفتر برنامه‌ریزی‌های شهری، جهت بالا بردن شاخص‌های عملکردی شهرداری تهران، از نقش فناوری‌های نوین یا استفاده از کالا و خدمات دانش‌بنیان ایرانی چیز زیادی به چشم نمی‌آید.

این مهم نقش استفاده از تراوشات فکری نخبگان حوزه صنعت و دانشگاه در زمینه صنایع دانش‌بنیان را به شکل محسوسی نمایان می‌سازد. لازم است که این شاخصه از حالت بایگانی پایان‌نامه‌ها به نهادی پویا و زایشی تبدیل گردد و فراهم نمودن واحد یا نهادی جهت تحقق سهم فناوری در مدیریت شهری و تعامل با شرکت‌های دانش‌بنیان و تخصیص اعتبار بر آن در

ساختار شهرداری تهران مورد انتظار است. واضح است که منبع اصلی درآمد شهرداری تهران نوعی تک‌محصولی و تابع میزان ساخت و ساز به واسطه‌ی فروش تراکم است در صورتی که تهران می‌تواند زاینده‌ی کالا و خدمات نوین حاصل از تراوشات فکری نخبگان ساکن در آن و شرکت‌های دانش‌بنیان پهنه‌ی آن بوده جهت توسعه کمی و کیفی شهر از یکطرف و با صادر کردن آن به شهرهای مختلف و حتی کشورهای مختلف کسب درآمد ارزی نماید. نیاز است نگرش به تک‌محصولی بودن درآمد شهرداری تهران تغییر کند، به‌روز شود و بابت تحقق آن نیز هدفمند سرمایه‌گذاری و هزینه نماید و از سوختن هزینه فرصت‌ها جلوگیری نموده و سرمایه‌های انسانی و جغرافیای خود حداکثر بهره‌وری را برنامه‌ریزی و ایجاد نماید.

تبیین و تحلیل وضع موجود با استفاده از شاخص‌های تعیین شده

با توجه به تبیین اقتصاد مقاومتی از جانب رهبر معظم انقلاب و تلاش مجدانه دولت در چهارسال گذشته جهت تغییر و بهبود شرایط اقتصادی تورم رکودی اکنون تورم به نسبت مهار شده و رکود نسبی حاکم است. نگرش‌های هیجانی و مصرف‌گرایی چه در بین شهروندان و چه در بین مدیران شهری تمایل به شکل‌گیری منطقی پیدا کرده است.

با توجه به بهبود روابط بین‌الملل، نرخ فعلی ارزش پول ملی و کاهش نرخ دستمزدها و رقابتی بودن قیمت تمام شده خدمات و کالاهای مهندسی نسبت به دیگر کشورها اکنون پتانسیل توسعه‌ی اقتصاد مقاومتی که بر اصل خوداتکایی استوار است با تعاملات روابط اقتصادی هرچه هوشمندانه‌تر با دنیای آزاد و صدور تمایزات حاصل از اقتصاد مقاومتی، می‌توان افزایش درآمد و صرفه‌جویی ارزی را انتظار داشت و در

مقایسه بین‌المللی وضعیت بخش با کشورهای

منتخب

بهره‌وری یکی از محرک‌های کلیدی برای موفقیت اقتصادی به‌شمار می‌رود. هرچه کشور نیروی کار بهره‌ورتر داشته باشد، کارفرمایان از ارزش بالاتر برخوردار خواهند بود و در نتیجه، اقتصاد آن کشور شکوفاتر می‌شود.

بهره‌وری را از منظر توسعه‌یافتگی در مقوله‌ی ارزش تولیدی در ازای هر ساعت کار می‌توان دید و هم از منظر تحقق سند چشم‌اندازهای جهانی، چه بهره‌وری داخلی و چه اثرات آن در بهره‌وری بین‌الملل. در مقوله مدیریت شهری، کلان شهری چون تهران با وسعت و جمعیت فراوان، دارای اهمیت استراتژیکی و لجستیکی خاصی است که تعریف شاخص بهره‌وری آن در اقتصاد کلان کشور مهم است.

شهر تهران در یک سری معاهدات، کنوانسیون‌ها و سند‌های چشم‌انداز جهانی سهم است از آن جمله می‌توان به برنامه سازمان ملل برای کاهش ریسک سانحه (چهارچوب سندای ۲۰۱۵-۲۰۳۰) یعنی سند کاهش خطرپذیری جهانی سندای اشاره نمود.

مفهوم پایه در این راهبرد عبارتست از "تاب‌آوری". منظور از تاب‌آوری، ظرفیت بالقوه یک نظام، سامانه و یا جامعه در مواجهه با خطرات جهت سازگاری است که با ایستادگی و یا ایجاد تغییرات برای تداوم و دستیابی به سطحی قابل بقاء، معنا می‌شود. به عبارت دیگر تاب‌آوری بیان درجه قدرت خودسازماندهی نظام اجتماعی (فردی و گروهی) در بحران‌ها می‌باشد.

در این مساله می‌توان منفعّل رفتار نمود یعنی مدیریت و اجراء پیشگیری و برنامه‌ریزی فوریت‌های آینده‌نگرانه را به بهانه‌هایی اعم از تخصیص بودجه، کاهش نقدینگی و محدودیت‌های توزیع آن مورد

توسعه‌ی پایدار گام‌های بزرگی برداشت تا منافع و مصالح بلند مدت کشور و نسل آینده تضمین گردد.

دوران پسابرجام به‌واسطه فضای تعامل اقتصادی جدید ایجاد شده با جهان، فرصت‌های ویژه‌ای را برای توسعه اقتصادی و تسریع فرآیند جهانی شدن اقتصادی ایران فراهم ساخته است. از آنجاییکه اقتصاد مقاومتی به‌عنوان رویکرد اصلی توسعه اقتصادی در ایران مدنظر قرار دارد، اتخاذ سیاست‌های کارآمد و متناسب با این رویکرد در فرآیند جهانی شدن اقتصادی در گام اول در گروی تحقق مفهوم اقتصاد مقاومتی و در گام‌های بعدی نیازمند برنامه‌ریزی هماهنگ و مطلوب در کلیه سطوح و بخشها با هدف تسهیل فرآیند دستیابی به اهداف موردنظر می‌باشد. اقتصاد دانش و صنایع دانش از ویژگی‌های اقتصاد پسا صنعتی و جهانی است و از سوی دیگر به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین رویکردها برای کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی در اکثر متون علمی طرح می‌گردد. اسناد مرتبط با چشم‌اندازها و سیاست‌های کلان ایران نیز در بخش‌های مختلف به لزوم توسعه و توجه ویژه به اقتصاد مبتنی بر دانش اشاره دارد. کلان‌شهرها به‌دلایل متعدد موتور توسعه اقتصاد دانش و اطلاعات به‌حساب می‌آیند، لذا توسعه و بالندگی اقتصاد دانش مبنا، به‌طور گریزناپذیری با سیاست‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای و شهری در مناطق کلان‌شهری گره‌خورده است. این ارتباط تنگاتنگ از بخش کلان برنامه‌ریزی شهری (سطح چشم‌اندازسازی) تا برنامه‌ای کالبدی و پروژه‌ای موضوعی و موضعی را دربر می‌گیرد. لذا برنامه‌ریزی شهری در تأمین نیازهای زیرساختی، خدماتی و افزایش توان رقابت‌پذیری اقتصاد مبتنی بر دانش در یک سرزمین نقش کلیدی ایفا می‌نماید.

بی‌مهری قرار داد و در روزهای ارائه گزارش به مجامع جهانی به گزارش‌های بسته گریخته دقیقه‌ی نودی که متأسفانه عمدتاً مرسوم است و بجز اتلاف انرژی و انگیزش و فرصت، بهره و نتیجه‌ای در بر ندارد، اکتفا نمود.

می‌توان با تمرکز بر آن، تخصیص بودجه و هدایت سرمایه‌گذاری با اجراء مفاد آن با استفاده از همکاری بنگاه‌های دانش‌بنیان، نخبگان ثابت شده، بر پایه فناوری بومی، در درجه اول کیفیت زندگی و ایمنی شهری را درخور شرایط اقلیمی و فرهنگی و مردم‌شناسی ایران افزایش داد که این خود نماینده ثبات بیشتر و جلب سرمایه بیشتر خواهد بود همچنین اقتصاد مقاومتی محقق شده داخلی را به‌عنوان پروژه‌های موفق کالا و خدمات مهندسی با شرایط قیمت رقابتی بسیار مناسب ایران صادر کرد و کسب درآمد نمود.

این مهم در مقوله‌های توسعه‌ی خدمات یا محصولات دانش‌بنیان با شتاب تصاعدی محقق می‌گردد، به عنوان مثال از نمونه‌های محدود موجود در این زمینه می‌توان به ساخت لوله‌های غیرصلب انشعابات آب و گاز تاسیسات شهر اشاره نمود که با ایجاد اشتغال در تولید و اجراء در شهر ضمن به‌روزرسانی تاسیسات و کاهش خطرپذیری که توسط آبفای تهران انجام شده قابلیت صادرات با قیمت رقابتی ایرانی را دارا می‌باشد یا در مقوله آموزش و ارتقاء آگاهی مردم و جلب مشارکت در کاهش خطرپذیری زلزله استفاده از دستگاه‌های شبیه‌ساز آموزشی مثل زلزله آزما که توسط موسسه دانش‌بنیان زلزله آزمای شهر انجام شده، هم تحقق سهم در سند را پیش برد و هم از جنبه‌ی ایجاد اشتغال و چرخش پول و تعاملات اقتصادی بین‌المللی توجهی، سهم قابل توجه از شرایط انبساطی پولی حاکم در کشورهای مصرف‌کننده را عاید کشور نمود.

چین بزرگترین صادرکننده تکنولوژی پیشرفته است و سهم کشورهای اسلامی از صادرات تکنولوژی سهم قابل قبولی نیست.

بنابر گزارش بانک جهانی، میزان سرمایه‌گذاری خارجی در ایران طی دوره ۱۹۹۷-۲۰۰۰ به‌طور متوسط برابر ۳۹ میلیون دلار در سال بوده است. که این میزان از سرمایه‌گذاری کمتر از یک صدم کل صادرات و کمتر از چهار هزارم تولید ناخالص داخلی ایران حاصل شده است. طی دو دهه‌ی اخیر علاوه بر میزان سرمایه‌گذاری ثابت در اقتصاد، کیفیت سرمایه‌گذاری نیز تنزل کرده است به طوری که در افت شاخص بهره‌وری سرمایه منعکس است.

از میزان خروج سرمایه از کشور آمار دقیقی در دست نیست. اما طبق اطلاعات مندرج رسانه‌های دولتی طی سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹ حدود ۱۶,۵ میلیارد دلار سرمایه از کشور خارج شده است. به این ترتیب میانگین سالانه خروج سرمایه از کشور ۳,۳ میلیارد دلار است که بیش از ۸۵ برابر ورود سرمایه به داخل کشور است.

در هر حال باید توجه داشت که، رشد اقتصادی یعنی "افزایش تولید کالا و خدمات" معطوف به سرمایه‌گذاری مجددیست که قادر است باز تولید گسترده یا گسترش یابنده پدید آورد. به عبارت دیگر رشد اقتصادی تنها در صورتی امکان‌پذیر است که سرمایه بیشتری از آن چه موجود است به کار افتد و این مستلزم آن است که یا سرمایه موجود در منطقه در اثر تولید و باز تولید به مازاد یا اضافه ارزشی دست‌یافته و تمام یا بخشی از آن را دوباره به سرمایه‌گذاری بیفزاید و یا آن که سرمایه از خارج از منطقه برای سرمایه‌گذاری در منطقه جذب شده باشد. پس رشد اقتصادی با سرمایه‌گذاری بیشتر و سرمایه‌گذاری بیشتر به انباشت سرمایه بیشتر نیاز دارد.

تحلیل دلایل موفقیت و عدم موفقیت حوزه

بر اساس اطلاع‌رسانی مرکز منطقه‌ای علوم و فناوری درباره کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی و میزان سهم آنها در صادرات تکنولوژی‌های پیشرفته در سطح کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی، سهم قابل قبولی نیست. نبود زیر ساخت مناسب و کافی از یک طرف و عدم ارائه آمار به سازمان‌های بین‌المللی از سوی دیگر بررسی صادرات تکنولوژی‌های پیشرفته را با مشکل مواجه ساخته است. این مهم نوید بخش سهم کشور در دستیابی به منابع ارزی، ایجاد شغل و چرخش پول و خروج از تورم است و همه‌ی آن در بستر تجمع انسانی یعنی شهر مهیا می‌شود.

برخی چالش‌های موجود

شامل چالش‌های اقتصادی اعم از عدم تخصیص بودجه و اعتبار به منظور ایجاد بستر و انگیزش جهت تولد، رشد و بلوغ فعالیت نخبگان و شرکت‌های دانش‌بنیان در مقوله کالا و خدمات شهری و ارائه‌ی سواری مجانی.

شامل چالش‌های اداری اعم از بروکراسی شدید اداری تا حصول نتیجه، واکنش‌های دو قطبی، نبود تعریف مشخصی از نقش و جایگاه نوآوری و بنگاه‌های دانش‌بنیان در چشم‌انداز توسعه پایدار در مدیریت شهری.

شامل چالش‌های نگرشی و روانشناختی اعم از عدم باور به خودکفایی و قائل بودن ارزش در کالاها و خدمات انجام شده در کشورهای توسعه یافته.

ارزیابی تنگناها و چالش‌های فعلی در حوزه منابع

انسانی، فیزیکی، مالی و...

ارزیابی چالش‌های حوزه منابع انسانی عمدتاً مربوط به عدم تخصص فعالین در حوزه کاری خود می‌شود. از آنجا که امروزه منابع انسانی با ارزش‌ترین عامل

تولید و مهمترین سرمایه هر سازمان و منبع اصلی زاینده مزیت رقابتی و ایجادکننده قابلیت‌های اساسی هر سازمان است، یکی از عمده‌ترین برنامه‌ریزی‌های سازمانی، برنامه‌ریزی منابع انسانی است. عامل مهم برای وجود برنامه‌ریزی منابع انسانی، برنامه‌ریزی جهت نیل به نیازهای مهارتی، آموزشی و درنهایت بهسازی منابع انسانی است. موثرترین راه دستیابی به مزیت رقابتی در شرایط فعلی کارآمدتر کردن کارکنان سازمانها از طریق بهبود و بهسازی آنان است و آنچه که در راستای توسعه منابع انسانی اهمیت دارد این است که بهبود منابع انسانی تنها با آموزش‌های فنی و تخصصی حاصل نمی‌شود بلکه باید از طرق متعدد به توسعه کارکنان پرداخت و این مهم جزء با اعمال مدیریت استراتژیک در قلمرو مدیریت منابع انسانی امکان‌پذیر نخواهد بود.

پیوند میان برنامه‌ریزی استراتژیک و منابع انسانی

برنامه زمانی، برای فرآیند برنامه‌ریزی استراتژیک به ماهیت، نیازهای سازمان و محیط خارجی آن بستگی دارد. برنامه‌ریزی در سازمان‌ها در قالب تولیدی و خدماتی انجام می‌گیرد. سازمان‌هایی که به سبب پیشرفت همواره در حال تغییرند. در چنین موقعیتی، برنامه‌ریزی ممکن است یک یا دو بار در سال به صورت یک سری مراحل جامع و جزئی تدریجی با توجه به مأموریت، چشم‌انداز، ارزش‌ها، کنکاش محیطی، اهداف، استراتژی‌ها، مسئولیت‌ها، جدول زمانی، بودجه و غیره انجام گیرد. به عبارتی، اگر سازمانی سال‌های زیادی در بازار ثابت فعالیت می‌کند برنامه‌ریزی ممکن است در سال یک بار و فقط در بخش‌های مشخصی صورت گیرد. برای مثال، برنامه‌ریزی درحین کار از طریق اهداف، مسئولیت‌ها، جدول زمانی، بودجه و غیره هر سال به روز می‌شوند.

توجه به راهنمایی‌های زیر می‌تواند مؤسسات را در برنامه‌ریزی استراتژیک یاری کند و این مهم در حوزه فیزیکی بخصوص مربوط به وجود بستر ارتباطی و تخصیص امکانات و اعتماد به نخبگان جهت زایش ایده‌های برتر حوزه مدیریت و اجرائیات شهری محقق است و در قله‌ی تمامی این مؤلفه‌ها، تخصیص مالی ضرورت اساسی دارد و مانند وجود روغن در فرآیند انجام کار موتور خودرو شود. برنامه‌ریزی، تعریف عقلایی از جایگاه شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره از ایده‌های نخبگان در بهبود و تسریع مدیریت بهینه شهری و انگیزش و شایسته سالاری اگر آلات یک موتور محرکه باشد، تخصیص مالی و اعتباری، و وجود یک نظام مالی منضبط برآن، به منزله روغن خنک‌کننده و تسریع‌کننده فرآیند انجام کار مورد انتظار از موتور است.

ساختارها، ظرفیت‌ها و محدودیت‌های حقوقی و

قانونی

ساختار مدیریت در کلان شهرهای ایران، و بالاخص تهران، همان ویژگی‌ها و محدودیت‌های ساختاری شبه مدرنیستی نظام کلان مدیریت شهری کشور یعنی غیرمشارکتی، متمرکز، بخشی، از بالا به پایین، بوروکراتیک، سیاست‌زده، فاقد اندیشه و فرایند توسعه شهری، فاقد التزام عملی به اصول و برنامه‌های توسعه شهری، فاقد برنامه‌ریزی نظام‌مند و ظرفیت‌های لازم برای تحقق توسعه شهری، فاقد انطباق سلسله مراتب ساختار مدیریتی با سازمان فضایی شهر، فاقد انتظام سازمانی از حیث مغایرت ساخت با کارکرد، فاقد انتظام ساختاری از حیث ارتباط لازم سطوح ساختار سازمانی، وجود خلا در برخی عناصر ساختاری مصوب در ساختار موجود، وجود عناصر ساختاری خارج از ضرورت و اراده سازمان در ساختار موجود، انعطاف

نداشتن الگوی ساختار سازمانی در زمینه مشارکت در فعالیت‌های گروهی درون سازمانی و در نهایت، پایداری ساختاری در برابر تحول است. به عبارت دیگر، ساختار مدیریت شهری، تهران و سایر کلان شهرهای ایران، به رغم شکل‌گیری شوراهای اسلامی شهر، ویژگی‌های یک مدیریت محلی- مشارکتی مدرن و دموکراتیک را ندارد. به گونه‌ای که در این نظام، ارتباط ارگانیک میان شورا، شهرداری و شهروندان دیده نمی‌شود. این موضوع، از سویی پرداختن به مباحث جدید مدیریت شهری و تغییرات بنیادین سازوکارهای حاکم بر وضعیت موجود مدیریت شهرهای ایران و به ویژه کلان-شهر تهران را در کانون توجه مدیران و صاحب نظران مطالعات شهری قرار می‌دهد و از دیگر سو، مطالعه تجارب ارزشمند جهانی، ما را از چالش‌های مدیریتی، نیروی انسانی، منابع مالی، حقوقی و قانونی و جهت تحقق مطلوب یک نظام مدیریتی محله محور در ایران آگاه می‌سازد.

مباحث حوزه در قانون اساسی

با توجه به اینکه کشور ایران دارای ساختار دولتی است و اکثر فعالیت‌های اقتصادی آن و بخصوص عمده تولیدات و ارایه خدمات از سوی شرکتهای دولتی صورت می‌پذیرد، مجالی برای عرض اندام بخش‌های خصوصی رخ نمی‌نمود. با ابلاغ سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی تقویت بخش خصوصی و تهدید نقش دولت در فعالیت‌های اقتصادی در دستورکار دست‌اندرکاران نظام قرار گرفت و با بسترسازی‌های حقوقی گسترده و درپی آن واگذاری سهام شرکت‌های دولتی به بخش غیردولتی، تلاش شد تا زمینه‌های حضور پررنگ بخش خصوصی در عرصه فعالیت‌های اقتصادی فراهم شود.

اکنون پس از گذشت بیش از پنج سال از عملیاتی‌شدن قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴)

کسب و کارهای نوآورانه نوپا (Startup)؛
تجاری سازی پژوهش و نوآوری؛
نیروی انسانی نخبه؛
تأمین مالی فعالیت های دانش بنیان.

ضرورت توسعه این موضوع (از منظر): اسناد بالادستی:

نقشه جامع علمی کشور ابلاغی رئیس محترم جمهور
(زمستان ۸۹)
بند ۳ سیاست های کلی اشتغال ابلاغی مقام معظم
رهبری (تیر ۱۳۹۰)
بند ۳ سیاست های کلی تولید ملی، حمایت از کار و
سرمایه ایرانی ابلاغی مقام معظم رهبری (بهمن
۱۳۹۱)
سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی ابلاغی مقام معظم
رهبری (بهمن ۱۳۹۲)
بند ۵ سیاست های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام
معظم رهبری (شهریور ۱۳۹۳)
قانون حمایت از شرکت ها و مؤسسات دانش بنیان
(مصوب ۱۳۸۹)
بند ۸۰ سیاست های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی
مقام معظم رهبری (تیر ۱۳۹۴)

مباحث حوزه در برنامه های توسعه اقتصادی کشور

دیپلماسی فناوری

تعریف: عبارت است از تعاملات فناوری میان یک
کشور با دیگر بازیگران بین المللی که در خدمت
پیشبرد سیاست خارجی آن کشور قرار گیرد و یا
روابط سیاسی میان یک کشور و دیگر بازیگران
بین المللی که زمینه ساز تعاملات علم و فناوری گردد.

استفاده از ظرفیت های فناوریانه به منظور ایجاد و
تسهیل روابط دو یا چندجانبه میان کشورها به طوری
که هم منافع داخلی کشورهای درگیر را برآورده

قانون اساسی، سایه سنگین دولت بر روی فعالیت های
اقتصادی کم نشده و فضای رقابتی مناسب برای به
میدان آمدن بخش خصوصی و به دوش گرفتن
فعالیت های گسترده اقتصادی به وجود نیامده است.

شکل گیری اقتصاد مردمی با گذر از اقتصاد دولتی
نیازمند سیاست گذاری و بستر سازی اموری است که
به واسطه آن حضور بخش خصوصی و تعاونی به عنوان
فعالان اقتصادی غیردولتی به سهولت و با انگیزه
ویژه ای در تمامی زمینه های اقتصادی صورت پذیرد و
این مهم زمانی تحقق می یابد که ساز و کار و بسترهای
قانونی حضور این بخش ها به منظور فعالیت در
عرصه های مختلف از سوی سیاست گذاران اقتصادی و
قانون گذاران فراهم شود و این حضور با موانع اندک و
تسهیل بیشتری نسبت به گذشته صورت پذیرد. از این
رو تدوین برنامه های لازم مبنی بر اصلاح فرآیندهای
صدور مجوز فعالیت های اقتصادی و همچنین حذف
قوانین و مقررات زاید و دست و پاگیر و کاهش زمان و
هزینه های انجام کار و در عین حال تدوین قوانین
جدید برای شروع و توسعه فعالیت های اقتصادی
توسط این بخش ها ضروری و اجتناب ناپذیر است.

مباحث حوزه در سیاست های کلی نظام جمهوری اسلامی

اقتصاد دانش بنیان

اقتصادی است که بخش عمده ای از ارزش افزوده آن
مبتنی بر دانش، فناوری و نوآوری است و نیروی
انسانی تحصیل کرده، نقش مهمی را در تحقق آن ایفا
می کند. اقتصاد دانش بنیان یکی از مهم ترین پایه های
اقتصاد مقاومتی است.

دسته بندی های مرتبط:

نظام ملی نوآوری (NIS)؛
شرکت های دانش بنیان؛

استفاده از فرصت همکاری‌های اقتصادی و دیپلماسی برای انتقال فناوری و فروش محصولات دانش‌بنیان.

پیش بینی وضعیت بخش در صورت ادامه وضع موجود
ضرورت توسعه رصد فناوری‌های نوظهور یکی از مسائل مهم در سیاست‌گذاری فناوری سرعت بالای تغییرات و تحولات در محیط فناورانه بوده که، توانایی برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری در این حوزه را بدون درک شایسته از موقعیت حال و آینده فناوری، ناممکن ساخته است. از این‌رو، شناسایی، ایجاد و توسعه شبکه همکاران تحقیقاتی و صنعتی با بکارگیری رصد و دیده‌بانی تحولات فناورانه برای صنایع فناوری محور و پیشرفت علم و فناوری که اثر مستقیم بر حوزه کسب و کار این صنایع دارد، دارای اهمیت بالای ساخته است.

بکارگیری ابزارهای کارآمد مدیریت و سیاست‌گذاری فناوری به‌منظور توسعه توانمندی‌های صنایع پیش‌رو در ارایه و بهبود محصولات فناورانه، الزامی اجتناب‌ناپذیر برای کشورها می‌باشد. از این رو، رصد فناوری به عنوان ابزاری برای تحریک و توسعه انواع نوآوری درونی و محصولات جدید، که منجر به خلق شایستگی و توانمندی می‌شود از اهمیت به‌سزایی برخوردار است.

تبیین و تحلیل شکاف وضعیت آتی بخش در صورت ادامه وضع موجود با کشورهای منتخب
ارزش نهایی رصد فناوری در بهبود فرآیند تصمیم‌گیری سازمان نمود پیدا می‌کند و در واقع این امر به عنوان هدف اصلی فرآیند رصد فناوری در بهبود فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی فناوری، کمک به فرآیند مدیریت سبب فناوری، شناسایی و اولویت‌بندی فناوری و طرح‌های تحقیقاتی در کنار فرآیند اصلی مدیریت فناوری و نوآوری شامل انتخاب تا نگهداری فناوری، از

ساخته و هم به حل چالش‌های بین‌المللی کمک نماید.

دسته‌بندی‌های مرتبط: در تعریف دیپلماسی علم و فناوری باید به سه سطح از تعریف اشاره داشت.
فناوری به‌عنوان منبع قدرت برای دیپلماسی: تعاملات علم و فناوری میان یک کشور با دیگر بازیگران بین‌المللی که در خدمت پیشبرد سیاست خارجی آن کشور قرار گیرد.
دیپلماسی به‌عنوان منبع قدرت برای علم و فناوری: روابط سیاسی میان یک کشور و دیگر بازیگران بین‌المللی که زمینه‌ساز تعاملات علم و فناوری گردد.
استفاده از علم و فناوری برای اهداف دیپلماتیک: علم در راستای شکل‌دهی و حمایت از اهداف سیاست خارجی عمل می‌کند.

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

ارتباط بین‌الملل موضوع چه برای بهبود آسایش زندگی شهری چه جهت تحقق اقتصاد مقاومتی بر پایه ایجاد ارزش افزوده در کشور و صادرات بسیار مهم است.
راه‌حل‌ها برای عبور از چالش‌های اقتصاد دانش‌بنیان:

نگاه جامع به اقتصاد دانش‌بنیان و در نظر گرفتن آن به عنوان بخش جدیدی از اقتصاد؛
لزوم تسریع استفاده از دانش به کلیه بخش‌های اقتصادی؛

تقویت ارتباط بین بنگاه‌های دانش‌بنیان و بنگاه‌های بزرگ؛

تجاری‌سازی پژوهش‌ها و تحقیقات بنیادین؛
ترجیح استفاده از محصولات دانش‌بنیان داخلی توسط نهادهای دولتی و سایرین؛

تأمین مالی فعالیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان؛

عضویت در سازمان‌های داخلی - حاکمیتی و نیز

بین‌المللی مرتبط:

دسترسی به:

ستاد راهبری نقشه جامع علمی کشور

معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری

صندوق نوآوری و شکوفایی

پیش‌بینی تغییرات شرایط داخلی و منطقه‌ای و

بین‌المللی

در سند چشم‌انداز ۲۰ ساله ۱۴۰۴ ایران، رشد علمی و فناوری و رسیدن به جایگاه اول علمی در جنوب غرب آسیا برای سال ۱۴۰۴ به‌عنوان یکی از اهداف اصلی تدوین گردیده است، در این راستا برنامه پنج‌ساله‌ی چهارم مبتنی بر دانایی تدوین گردید و در ماده ۴۳ تا ۵۷ فصل چهارم این برنامه با عنوان توسعه مبتنی بر دانایی دولت را مکلف به نوسازی و بازسازی سیاست‌ها و راهبردهای پژوهشی، فناوری و آموزشی لازم نمود. برنامه پنجم سیاست‌های اقتصاد مقاومتی را دنبال می‌نماید که در بطن این سیاست‌ها توسعه صنایع دانش‌بنیان قرار دارد. سیاست‌های کلی برنامه ششم بر محورهای سه‌گانه اقتصاد مقاومتی، پیشسازی در عرصه علم و فناوری و تعالی و مقاوم‌سازی فرهنگی استوار خواهد بود، که مواردی چون دانش‌بنیان نمودن صنایع بالادستی و پایین‌دستی نفت و گاز از طریق تأسیس شرکت‌های طراحی، مهندسی و ساخت و نصب تجهیزات انتقال فناوری به‌منظور افزایش خودکفایی، دانش‌بنیان نمودن شیوه تولید محصولات صنعتی و خدمات وابسته به آن، نشان‌سازی تجاری و تقویت حضور در بازارهای منطقه و جهان، توسعه تجارت صادرات محصولات دانش‌بنیان و توسعه و ساماندهی نظام ملی نوآوری باید در این برنامه گنجانده شود. لذا برنامه ششم نیز بر مبنای توسعه دانش‌بنیان تدوین خواهد شد. در راستای محقق‌سازی اهداف مذکور

جمله موارد تأثیرگذاری بر فرآیند نوآوری است.

بر اساس شکل فوق، یک سیستم رصد فناوری، فرآیند شناسایی و اکتساب نوآوری و فناوری‌های مخرب و تعیین زمان صحیح اکتساب آن را تسهیل می‌کند و موجب ایجاد مزیت رقابتی می‌شود. بدین ترتیب، ابعاد زمانی در رصد فناوری دارای اهمیت است، یعنی شناسایی و دستیابی سریع به نوآوری و فناوری‌های مخرب به‌طور بهنگام و دسترسی بدون وقفه به اطلاعات نوآوری‌های فناورانه موجب افزایش فرصت برای خروجی‌های نوآورانه که یکی از عمده‌ترین اهداف رصد فناوری است را موجب می‌شود.

ظرفیت‌ها، عملکرد و نقش لازم توسعه اقتصاد

دانش‌بنیان

تبیین جایگاه اقتصاد دانش‌بنیان برای مخاطبین مختلف اعم از سیاست‌مداران، سیاست‌گذاران، اساتید دانشگاه و دانشجویان، صنعتگران، بانکداران و عموم مردم با استفاده از روش‌های مناسب هر طبقه؛ کمک به تسهیل کسب و کار شرکت‌های دانش‌بنیان با ارائه نظرات مشورتی به مراجع تصمیم‌گیری کشور؛ رصد توانمندی‌های شرکت‌های دانش‌بنیان و کمک به هم‌افزایی آنها؛

تسهیل‌گری در توسعه کسب و کارهای دانش‌بنیان اعم از تسهیل در تحقیق و توسعه، تجاری‌سازی، بازاریابی و فروش و تامین مالی؛

کمک به دریافت تسهیلات در جهت دریافت انواع ضمانت‌نامه‌ها برای حل مشکلات تامین مالی و فروش محصولات؛

کمک به تقویت ارتباط میان شرکت‌های دانش‌بنیان و بنگاه‌های بزرگ؛

کمک به انتقال فناوری‌های مورد نیاز شرکت‌های دانش‌بنیان.

برای ترغیب کارآفرینان به سرمایه‌گذاری است و اگر حقوق مالکیت نامطمئن باشد، فعالان اقتصادی حتی نسبت به استفاده از منابع مالی بانکی نیز رغبتی نخواهند داشت.

در هر حال باید به این موضوع توجه داشت که ساختار حقوق مالکیت- تعریف‌شدگی، نحوه بهره‌مندی و کیفیت حفاظت از آن- در هر جامعه‌ای به میزان زیادی ساختار انگیزشی جامعه را شکل خواهد داد. در واقع شکنندگی و انعقاد یافتگی حقوق ملکیت هر جامعه تعیین می‌کند که اعضای آن تلاش‌ها و منابع‌شان را صرف تولید و در نتیجه افزایش رفاه اجتماعی کنند یا صرف ایجاد، حفظ یا انتقال سیاسی حقوق اقتصادی.

اهتمام و التزام به احکام حقوقی از جمله پشتوانه‌های قوی در زمینه حقوق مالکیت است. براساس اصل ۴۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، هر کس مالک حاصل کسب و کار مشروع خویش است و هیچ کس نمی‌تواند به عنوان مالکیت نسبت به کسب و کار خود امکان کسب و کار را از دیگری سلب کند. همچنین اصل ۴۷ قانون اساسی نیز بیان می‌کند که مالکیت شخصی که از راه مشروع باشد، محترم است و ضوابط آن را قانون تعیین می‌کند.

تسهیل امر سرمایه‌گذاری:

سرمایه‌گذاری همواره به عنوان عاملی تأثیرگذار برای شکوفایی اقتصادی و کارآفرینی در هر کشور محسوب می‌شود و افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌ها مستلزم ثبات سیاسی و اقتصادی در یک کشور است تا به این ترتیب هراس از مخاطرات سرمایه‌گذاری و کاهش بازدهی سرمایه به حداقل رسیده و سرمایه‌گذار با خیالی آسوده نسبت به کارگیری سرمایه‌های خود برای

علاوه بر اسناد بالادستی یاد شده در حوزه اجرایی نیاز سیاست‌های تشویقی و مالیاتی متعددی توسط معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری از جمله معافیت‌های مالیاتی، گمرکی و تسهیلات استقرار به بنگاه‌های دانش‌بنیان اهدا می‌شود. بر اساس آیین‌نامه صنایع دانش‌بنیان مصوبه شماره ۱۲۰۹۹۷/ت/۴۸۶۰۸ ه مورخ ۱۳۹۴/۹/۱۵ هیأت وزیران، شرکت‌های دانش‌بنیان که دارای فعالیت تحقیق و توسعه و طراحی مهندسی بوده و به تولید کالاهای دانش‌بنیان در حد آزمایشگاهی، سفارشی (قبل از تولید انبوه) می‌پردازند، می‌توانند در کاربری‌های مجاز واقع در محدوده کلیه شهرها و از جمله شهرهای دارای محدودیت استقرار و سایر مکانهای مجاز مستقر شوند. علاوه بر آن واحدهای صنایع پیشرفته می‌توانند بر مبنای رده‌بندی (منظور میزان آلاینده‌گی محیطی می‌باشد)، در پارک‌های علم و فناوری و مراکز رشد مصوب شورای گسترش آموزش عالی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، شهرک‌های-دانش‌سلامت موضوع ماده (۳۴) قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران و شهرک‌ها و نواحی صنعتی قانونی مستقر شوند.

ارزیابی نقاط قوت و ضعف‌بخش در مواجهه با فرصت‌ها

و تهدیدهای آتی

تضمین حقوق مالکیت

امنیت حقوق مالکیت همواره به عنوان اصلی محوری در شکل‌گیری یک اقتصاد پویا شناخته شده است و به هیچ وجه قابل انکار نبوده و نیست. اگر کارآفرینان نسبت به حفظ و بازدهی سرمایه‌های خود احساس امنیت نکنند حاضر به سرمایه‌گذاری در هیچ یک از فعالیت‌های اقتصادی نخواهند بود از این رو حقوق مالکیت مطمئن و تضمین شده شرط لازم و کافی

مشکلات، ارتقاء عملکرد و بهره‌وری، و اصلاح
جهت‌های کلی نظام علم و فناوری کشور را گویند.

دسته‌بندی‌های مرتبط:

آموزش عمومی و مهارتی، آموزش عالی، پژوهش و
تولید علم، فناوری، تحقیق و توسعه، نوآوری و اقتصاد
دانش‌بنیان

ضرورت توسعه این موضوع (از منظر):

اسناد بالادستی:

سند چشم‌انداز بیست ساله

سیاست‌های ابلاغی برنامه ششم توسعه (بندهای ۷۶ تا
۸۰)

سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم
رهبری (شهریور ۹۳)

نقشه جامع علمی کشور ابلاغی رئیس محترم جمهور
(زمستان ۸۹)

حوزه‌های تأثیر:

دانشگاه‌ها، مدارس، شرکت‌های دانش‌بنیان، واحدهای
تحقیق و توسعه صنایع، مدارس، مراکز و مؤسسات
آموزشی و پژوهشی دولتی و غیردولتی

اهمیت اقتصادی:

سیاست‌های علم و فناوری، آن دسته از سیاست‌هایی
هستند که رسیدن فناوری به بازار، رسیدن ایده به
ثروت و خرید و بهره‌برداری از فناوری را تسهیل و
تسریع می‌نمایند. سیاست‌های مناسب توسعه فناوری
باعث کاهش هزینه‌های تولید، ارتقاء کیفیت تولید و
افزایش تنوع و مطلوبیت محصولات و خدماتی
می‌شوند که در نهایت مبادله این محصولات در
بازارهای داخلی و صادراتی باعث افزایش تولید
(GDP) می‌شود.

راه‌اندازی فعالیت‌های اقتصادی مبادرت نماید و این
مهم نیازمند بستری مناسب است که علاوه بر ثبات
سیاسی و اقتصادی، به میزان باز بودن اقتصاد و داشتن
روابط با بازارهای جهانی نیز بستگی دارد. این موضوع
از جمله شاخص‌های مورد ارزیابی سرمایه‌گذاران
خارجی است که بر تصمیم آنها برای سرمایه‌گذاری در
کشورهای دیگر تأثیر فراوان دارد.

همچنین باید توجه داشت چنانچه شرایط ذکر
شده برای سرمایه‌گذاری خارجی در کشور مهیا نباشد
علاوه بر آن که کشور از مزایای سرمایه‌گذاری خارجی
محروم می‌شود، سرمایه‌گذاران داخلی نیز نسبت به
خروج سرمایه‌های خود و به‌کارگیری آن در خارج از
کشور اقدام خواهند نمود که این امر از جمله آفت‌هایی
است که اقتصاد کشورها را تهدید می‌کند. در واقع
موارد یادشده بیانگر این موضوع است که بخش
خصوصی در فضایی قابلیت ورود به فعالیت‌های
اقتصادی را مهیا نماید.

سیاست‌ها و اقدام‌های پیشنهادی

وضعیت جهانی و رصد موارد مرتبط با اقتصاد
دانش‌بنیان:

در دهه‌های اخیر و با پیشرفت فناوری، کشورها
سرمایه‌گذاری‌های زیادی در حوزه R&D کرده‌اند.
افزایش سهم صنایع با فناوری بالا (high-tech) و
مبتنی بر تحقیق و توسعه (R&D intensive) از
صادرات کشورها

بخش اعظمی از دارایی‌های برندهای مطرح در
سطح جهانی در قالب دارایی نامحسوس (اعم از دانش
فنی، نیروی انسانی و...) ارزش‌گذاری شده است.

اصول کلی حوزه

راهکارها، چارچوب‌ها و باید و نبایدهای حل مسائل و

چشم‌انداز سند

اهمیت اقتصاد دانش بنیان در سیاست اقتصاد مقاومتی به عنوان یک ابزار موثر در تحولات اقتصادی و اجتماعی تلقی می‌شود، لازم به ذکر است که علاوه بر تاکید اقتصاد دانش بنیان در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، اهمیت صنایع دانش بنیان در اسناد بالادستی از جمله سند چشم‌انداز بیست ساله کشور نیز مورد تاکید قرار گرفته است. جایگاه شرکت‌های دانش بنیان در چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور به گونه‌ای پیش‌بینی شده است که در سال ۱۴۰۴ باید پنجاه درصد از تولید ناخالص داخلی کشور از محل اقتصاد دانش بنیان تولید شود.

تعیین اهداف کلان و تعیین اهداف کلی بر اساس

سیاست‌های کلی و ضوابط ملی آمایش و مطالعات

اهداف شرکت‌های دانش بنیان:

جذب و تبدیل ایده‌ها به محصول و مشاغل پایدار.
هم‌افزایی علم و ثروت (تجاری‌سازی علم و دانش).
تجاری‌سازی یافته‌های پژوهشی و تحقیقاتی.
توانمندسازی دانش‌آموختگان به منظور ورود به فضای کسب و کار.

حمایت، هدایت و سمت‌دهی در جهت نوآوری‌ها و تولید فناوری‌های برتر.

ایجاد زمینه برای به‌کارگیری هرچه بیشتر توانمندی‌های دانشگاه‌ها و واحدهای پژوهشی در جامعه.

ترغیب متخصصین، نوآوران، مخترعان، اعضای هیأت علمی دانشگاه‌ها و واحدهای پژوهشی برای فعالیت‌های بیشتر در رفع نیازهای جامعه برای ترویج فرهنگ تجاری‌سازی در دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی.

تشویق بنگاه‌های اقتصادی و دستگاه‌های اجرایی به بهره‌گیری از یافته‌های پژوهشی و فناوری‌های شکل

یافته در مراکز پژوهشی.

ارتقای فرهنگ عمومی کارآفرینی.

بر اساس مطالعات مجمع همکاری اقتصادی آسیا-اقیانوس آرام و طبق شواهد تجربی، موفق‌ترین کشورها کشورهایی هستند که اقتصاد آنها کمترین فاصله را با ویژگیهای اقتصاد دانش بنیان داشته باشد. همچنین از نظر این کمیته، دانش بنای اقتصاد دانش بنیان، بسیار فراتر از دانش فنی است و شامل دانش فرهنگی و اجتماعی و مدیریتی نیز می‌شود. فرآیند پیشرفت در اقتصاد دانش بنیان با توجه به نقش وسیع دانش و کاربرد عملی آن، وجود رابطه باز خورد بین دانش و کاربرد آن را ضروری می‌کند. در یک تحلیل نظری، به طور کلی می‌توان ویژگی‌های زیر را برای اقتصاد دانش بنیان عنوان کرد:

۱- اقتصاد دانش بنیان اقتصاد کمیابی منابع نیست، بلکه اقتصاد فراوانی منابع است؛ زیرا برخلاف بسیاری از منابع که هنگام مصرف مستهلک می‌شوند، اطلاعات و دانش، که اساس اقتصاد دانش پایه است، می‌تواند بارها مصرف شده و با مصرف بیشتر در واقع رشد کند.
۲- در اقتصاد دانش پایه، دانش به کالا تبدیل شده و به فروش می‌رسد. هم اکنون بازارهای مجازی برای خرید و فروش دانش در جهان شکل گرفته و افراد با اعلام قیمت دانش خود، آن را در معرض مبادله قرار می‌دهند. بازار دانش، بازاری بسیار ناهمگن است و هر کالا کیفیت و قیمت خاص خود را دارد. صاحبان دانش در واقع به صورت انحصاری یا شبه انحصاری عمل می‌کنند.

۳- اقتصاد دانش بنیان، به نوعی یک اقتصاد بدون وزن است نشانه‌های اقتصاد فیزیکی، کارخانه‌های فولاد، پتروشیمی، اتومبیل‌سازی و ادارات مستقر در آسمانخراش‌هاست، نشانه‌های اقتصاد دانش پایه، معمولاً به صورت مدارهای پیچیده، بسیار کوچک و تلفیق شده با یکدیگر بوده و شامل فکرها یعنی نرم‌افزارهاست.

آنچه در این اقتصاد به عنوان ارزش شناخته می‌شود معمولاً از نوع فکری و غیرقابل لمس می‌باشد.

۴- ارزش محصولات و خدمات در اقتصاد دانش پایه به شرایط افراد بستگی دارد. یک اطلاع یا دانش معین می‌تواند برای افراد مختلف در زمان‌ها و مکان‌های مختلف ارزش متفاوتی داشته باشد.

۵- در اقتصاد دانش بنیان، سهم قابل توجهی از تولید ملی سرانه در رشته فعالیت‌های دانش پایه و دانش ساز مانند صنایع دارای فناوری برتر، خدمات مالی و تجاری پیشرفته‌تر و کارآمدتر و بویژه از فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی تخصصی تولید می‌شود.

۶- در اقتصاد دانش بنیان، دانش و اطلاعات به هرجا که تقاضا برای آن بیشتر و موانع در مقابل آن کمتر باشد، نفوذ می‌کند و تأثیر می‌گذارد.

۷- در این اقتصاد کم‌پایی منابع مانند آنچه به‌طور سنتی در خصوص نهادها وجود دارد معنا ندارد بلکه آنچه کمیاب است ظرفیت‌های برداشت از دانش است و نهاده اصولاً نامشهود و در ذهن افراد است بنابراین بخش مهمی از رقابت در این اقتصاد بر مبنای جذب سرمایه‌های اجتماعی و جذب افراد خلاق است، مزیت‌های رقابتی در این اقتصاد سطح دانش و نیروی انسانی است.

۸- در اقتصاد مبتنی بر دانش معمولاً نوآوری اقتصادی و تعامل بنگاه‌ها با یکدیگر در فضای مبادله‌ای کارآمدتری صورت می‌گیرد. این تعامل زمینه‌ساز ایجاد سیستم نوآوری ملی می‌شود که خود مبتنی بر روابط متقابل صنعت، دولت و مراکز علمی دانشگاهی در راستای توسعه علوم و فناوری است. سیستم نوآوری ملی می‌تواند بین‌المللی نیز بشود. اصولاً یکی از شاخص‌های اقتصاد مبتنی بر دانش، افزایش تقاضا برای نیروی کار ماهر و متخصص است. یعنی تقاضا برای کارگرانی که بتوانند با دانش طبقه‌بندی شده کار کنند، بدیهی است فرآیند تولید تأثیرپذیری زیادی از

سطح دانش پایه بودن اقتصاد دارد. در عمل ارتقای سطح دانایی می‌توان مدیریت بنگاه را کارآمدتر کند. روش‌های مرسوم در فرآیند تولید را بهینه نماید و سازمان‌ها و تشکیلات را اثر بخش‌تر نماید.

اهداف سند

طراحی مدل سیاست‌گذاری نظام علم و فناوری در برنامه‌های توسعه، با توجه به مؤلفه‌هایی همچون "کیفیت"، "نظام تدبیر"، "بیداری علمی"، "روندهای-جهانی" و "سایر زیرنظام‌ها" صورت گرفته است:

استقرار نظام تضمین کیفیت، مستلزم تأثیرپذیری متقابل دانش و جامعه، استانداردسازی آموزش و پژوهش، رعایت اخلاق در علم و فناوری، صیانت از هویت دانش و دانشگاه، بالندگی اعضای هیأت علمی، و نظارت و ارزیابی و اصلاح مستمر فرآیندها و عملکردها است، که در نهایت به تولید علم و تربیت دانش‌آموختگان با مجموعه‌ای از توانمندی‌های دانشی، مهارتی و بینشی می‌انجامد.

از بعد نظام تدبیر، مدل سیاست‌گذاری نظام علم و فناوری ناظر به جایگاه و نقش علم و ویژگی‌های نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری در حکمرانی خوب، قانونمندی، تعهدات و نقش نظام تدبیر، آزادی بیان و نقش ذینفعان در نظام علم و فناوری، کارایی استفاده از منابع و ابزارهای کنترل فساد است.

از جنبه دیگر عملکرد مطلوب و بهینه نظام علم و فناوری مستلزم فراهم آمدن بستر و زمینه‌ای است که به موجب آن اعتقاد به علمی‌بودن و علمی فکر کردن در جامعه فراگیر شود، ساختار کلان علمی کشور به‌گونه‌ای اساسی متحول گردد، جامعه به جامعه یادگیرنده بدل شود، و رهبری مراکز علمی و دانشگاهی بر عهده عالمان قرار گیرد.

نظام علم و فناوری، همچنین مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر روندهای جهانی است. در این

نظام آموزش عالی، تحقیقات و فناوری و تحقق دانشگاه اسلامی.

تقویت عزم ملی و افزایش درک اجتماعی نسبت به اهمیت توسعه علم و فناوری.

ایجاد تحول در ارتباط میان نظام آموزش عالی، تحقیقات و فناوری با سایر بخش‌ها.

گسترش همکاری و تعامل فعال، سازنده و الهام‌بخش در حوزه علم و فناوری با سایر کشورها و مراکز علمی و فنی معتبر منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه جهان اسلام همراه با تحکیم استقلال کشور.

تبیین راهبردهای تحقق اهداف کلی

برای تحقق بندهای کلان و کلی سیاست‌های علم و فناوری می‌باید این سیاست‌ها را به بندهای با قابلیت کمی‌سازی و قابل سنجش تبدیل کنیم. ضرورت ابلاغ سیاست‌های کلی علم و فناوری، ابلاغ این سیاست‌ها را راهگشا و لازمه حرکت در مسیر توسعه علم و فناوری دانست و نسبت و جایگاه معاونت علمی در سیاست‌گذاری و ارزیابی راهبردی را در سیاست‌های کلی علم و فناوری تبیین می‌گردد. تاکنون سیاست‌های کلی در حوزه‌های مختلفی ابلاغ شده است که البته با حوزه علم و فناوری بی‌ارتباط نبوده‌اند. اما تا به حال سیاست‌های کلی خاص حوزه علم و فناوری ابلاغ نشده بودند. ستاد نقشه جامع علمی کشور تاکنون بالادستی‌ترین نهاد حوزه سیاست‌گذاری علم و فناوری در شورای عالی انقلاب فرهنگی بوده که سند اجرای نقشه جامع را نوشته و به تأیید مقام معظم رهبری رسانده است. در رابطه با گستردگی سطح سیاست‌های کلی ابلاغ شده اخیر نسبت به سند نقشه جامع علمی کشور باید بیان نمود که سیاست‌های تدوین شده که در قالب نقشه جامعی که از سوی شورای عالی انقلاب فرهنگی صورت گرفته بود به لحاظ جایگاهی پایین‌تر از ابلاغیات مقام معظم

زمینه توجه به افزایش شهرنشینی و رشد انتظارات مردم از دولت، فشارهای وارده بر منابع طبیعی اصلی، به دلایل افزایش جمعیت، تغییرات آب و هوا و رشد اقتصادی، پیر شدن جمعیت، جابجایی قدرت‌های اقتصادی، همکاری‌های بین‌المللی، گسترش دنیای مجازی و نسل جدید ماهواره‌ها و ربات‌ها از جمله روندهای حائز اهمیت در بحث مربوط به سیاست‌گذاری در حوزه علم و فناوری است.

از دیگر لوازم سیاست‌گذاری نظام علم و فناوری، توجه به چالش‌های درونی نظام علم و فناوری، چالش‌های توسعه پایدار، چالش‌های نظام اجتماعی و فرهنگی، تقاضای اجتماعی، نظام آموزش و پرورش، فرهنگ و سیاست و الزامات اقتصاد مقاومتی (اقتصاد دانش‌بنیان) است.

اهم ارزش‌های حاکم بر نظام علم و فناوری را می‌توان در چهار مؤلفه اصلی خلاصه کرد: اعتقاد به غایت روشن جهانی که صالحان وارث آن خواهند بود.

اعتقاد به اقتدارآفرینی ملی و بین‌المللی از طریق توسعه علم، فناوری و نوآوری رعایت اصل "آزاد اندیشی" و "اختیار توأم با مسئولیت اجتماعی" در محیط‌های علمی

رعایت اصل منفعت عام در مقابل انتفاع شخصی تدوین سیاست‌های علم و فناوری در برنامه ششم توسعه، همچنین با توجه به سرفصل‌های سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغ مقام معظم رهبری، در چارچوب محورهای شش‌گانه زیر صورت گرفته است: جهاد مستمر علمی با هدف کسب مرجعیت علمی و فناوری در جهان.

بهینه‌سازی عملکرد و ساختار نظام آموزشی و تحقیقاتی کشور به منظور دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز و شکوفایی علمی.

حاکمیت مبانی، ارزش‌ها، اخلاق و موازین اسلامی در

رهبری است. این موارد چتری مفهومی ایجاد می‌کند به گونه‌ای که نقشه جامع نیز ذیل این سیاست‌های کلی جای می‌گیرد.

تعیین سیاست‌های اجرایی بخش

سیاست‌های علم و فناوری در برنامه‌های توسعه، برگرفته از سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم رهبری، سمت‌گیری و مسیر حرکت برنامه‌های توسعه علمی و فناوری را در طول دوره زمانی اجرای برنامه‌ها مشخص می‌کند. این سمت‌گیری از یک‌سو لزوماً معطوف به تحقق اهداف اسناد بالادستی به‌ویژه سند چشم‌انداز است، که ایران ۱۴۰۴ را کشوری توسعه‌یافته و از حیث علمی و اقتصادی در رتبه یک کشورهای منطقه آسیای جنوب غربی تعریف می‌کند، و از سوی دیگر باید نگاهی به گذشته داشته باشد و کمابیش در امتداد برنامه‌های توسعه قبلی حرکت کند.

تحقق این مهم ایجاب می‌کند که بیان سیاست‌های علم و فناوری با ادبیاتی جریان‌ساز و تحول‌آفرین و در قالب مدلی که پاسخگوی تعهدات نظام علم و فناوری به سیستم‌های احاطه‌کننده خود باشد، انجام شود و به باز کردن افق‌ها و چشم‌اندازهای جدید کمک کند و در عین حال تأثیرگذاری بسیار جدی در برنامه ششم توسعه داشته باشد.

با این نگاه طراحی مدل سیاست‌گذاری نظام علم و فناوری در برنامه‌های توسعه، با توجه به مؤلفه‌هایی همچون "کیفیت"، "نظام تدبیر"، "بیداری علمی"، "روندهای جهانی" و "سایر زیرنظام‌ها" صورت گرفته است.

الزامات تحقق اهداف

در واقع سیاست‌های کلی علم و فناوری، چارچوب اصلی سیاست‌گذاری حوزه علم و فناوری کشور خواهد

بود. بر اساس این سیاست‌ها نقشه جامع علمی کشور روزآمدسازی و پیگیری می‌شود و ستاد اجرایی نقشه جامع در شورای عالی انقلاب فرهنگی، همراه با نهادهای دیگری همچون معاونت علمی و فناوری موظفند یک‌سری سیاست‌های راهبردی را در چارچوب خاصی برنامه‌ریزی و اجرایی کنند. معاونت علمی و فناوری، به دلیل این که دستگاهی مهم در ساختار اجرایی کشور در حوزه علم و فناوری است، وظیفه‌ای بسیار مهم و نقشی اثرگذار در اجرای این سیاست‌های کلی ایفا می‌کند. معاونت سیاست‌گذاری و ارزیابی راهبردی معاونت علمی برنامه‌های مختلفی را جهت تحقق اجرایی‌سازی این سیاست‌ها تدارک دید و تلاش کرده است بندهایی از سیاست‌های کلی، که به مأموریت‌ها و وظایف معاونت علمی و فناوری مربوط می‌شود را مورد توجه قرار دهد و در مسیر اجرایی کردن آنها قدم بگذارد. حدود نوزده بند، یعنی بالغ بر نیمی از مجموع سی و چند بند سیاست‌های کلی علم و فناوری به حوزه فعالیت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری مرتبط هستند. قسمت‌هایی که به بحث‌های علمی و توسعه علمی و آموزشی توجه دارند از مأموریت‌های این معاونت فاصله بیش‌تری داشتند، اما بخش‌هایی که به کاربرد علم و فناوری، اقتصاد مبتنی بر دانش، ثروت‌افزایی از مسیر علم و فناوری، تجاری‌سازی و توسعه اقتصادی از مسیر علم و فناوری مربوط می‌شوند، جزء مأموریت‌های نزدیک به فعالیت‌های معاونت علمی و فناوری هستند و حرکت معاونت علمی و فناوری در تحقق بندهای کلی سیاست‌های ابلاغ شده است. خوشبختانه معاونت علمی و فناوری در مسیر تحقق سیاست‌های کلی علم و فناوری گام برداشته است. برای تحقق بندهای کلان و کلی سیاست‌های علم و فناوری می‌بایست این سیاست‌ها به بندهای قابل سنجش تبدیل شوند؛ به‌طوری‌که که بتوان کنترل و نظارتی مؤثر بر اجرایی

شدن آن‌ها داشت.

پیشنهاد احکام برنامه‌ای

با توجه به الزامات اجرایی‌سازی نقشه جامع علمی کشور لزوم استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان در تحقیق و پژوهش در حوزه‌های استراتژیک کشور به عنوان سرمایه‌گذاری برای آینده که بدون شک آینده‌ی توسعه‌ای کشور را محقق می‌نماید. بعنوان مثال تشویق شرکت‌های دانش‌بنیان در زمینه‌ی حل بحران آب.

ایجاد بخش پویایی نیازهای جامع شهر و تشویق مادی بخش فناوری (شرکت‌های دانش‌بنیان و نخبگان) در جهت رفع آن. خروج از نگاه تک بعدی کسب و کار و ایجاد میدان برای استارت آپ‌های زود بازده و بخش خصوصی.

اعتماد و افتخار به محصولات تولیدی دانش‌بنیان ایرانی. زیرا بکارگیری موثر محصولات دانش‌بنیان در برنامه‌های جامع کشور است که راه را جهت تولد محصولات جدید محقق می‌نماید. ایجاد بستر گفتمان‌سازی علم و فن‌آوری و فرهنگ اقتصاد دانش‌بنیان در مبانی اجرایی کشور.

خروج از کاغذ بازی و بسنده کردن صرف به گزارشات آماری بعنوان تولید علم. قوت بخشی به بودجه‌های پژوهشی دانشگاهها می‌تواند تولید علم را افزایش دهد.

تسریع جدی ارتباط احکام برگرفته‌شده از سیاست‌های کلی برنامه ششم و نقشه جامع علمی کشور با شاخص‌ها، راهبردها و یا اقدامات ملی نقشه جامع، توجه به برنامه‌ها و اسناد بالا دستی چون برنامه ششم توسعه، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، سند تحول بنیادین آموزش و پرورش، و سند راهبردی کشور در امور نخبگان.

فعال‌سازی نهادهای مختلف و تاثیرگذار در گفتمان‌سازی علم و فن‌آوری و فرهنگ اقتصاد دانش‌بنیان و تسهیل در شناسایی گروه‌های مخاطب در گفتمان‌سازی علم و فن‌آوری و فرهنگ اقتصاد دانش‌بنیان که در کشور ما دولت خود مخاطب نتایج تولید علم در کشور است.

توجه ویژه به نقش میان رشته‌ای علوم مهندسی و علوم انسانی و اقداماتی مانند راه‌اندازی پژوهش‌سراهای دانش‌آموزی با همکاری وزارت آموزش و پرورش، برگزاری تورهای علمی و فن‌آوری ویژه مسئولین کشور، برگزاری برنامه‌های فرهنگ‌سازی و گفتمان اقتصاد دانش‌بنیان مخصوصا در امکانات موجود همانند فرهنگسراها، پویایی و تمرکز در ایجاد بستر برای نسل جوان که تا ۱۰ سال آینده وارد عرصه‌ی فعالیت‌های شهر و کشور می‌گردند را تحقق خواهد بخشید.

منابع:

<https://www.isti.ir> معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری

www.citc.ir مرکز همکاری‌های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری

Hall, R. E. (2000). The vision of a smart city. In Proceedings of the 2nd International Life Extension Technology Workshop, Paris, France, September 28 Available from http://www.osti.gov/bridge/servlets/purl/773961_oyxp82/webviewable/773961.pdf.

Lambiri, Dionysia (2006) Quality of Life in the Economic and Urban Economic Literature, JEL classification: R00, I31, R12.

Marceau, J, (2008), Introduction: Innovation in the city and innovative cities, Innovation: Management, Policy & Practice, 10(2-3), 136-145



حقوق شهروندی



مقدمه و درآمدی بر حقوق شهروندی

حقوق شهروندی مجموعه قوانین، قواعد و مقرراتی است که روابط متقابل و ادارات شهر را در امور محلی و شهری تنظیم کرده و حقوق و تکالیف ناظر بر شوراها، شهرداری‌ها و سایر نهادهای شهری را تبیین می‌کند.

این شاخه از حقوق که موضوع آن روابط مردم شهر با یکدیگر و شهرداری در اداره و انجام امور شهر و نظارت بر آن است. به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق اساسی اداری و جزئی از حقوق داخلی محسوب می‌شود.

شهروند به افرادی اطلاق می‌شود که تابعیت کشوری را دارا هستند و به تبع این وابستگی از حقوق و مزایا و مسئولیت‌هایی برخوردار می‌شوند که در قانون اساسی و دیگر قوانین عادی به تصویب رسیده است. در واقع می‌توان گفت شهروندی یکی از فرایندهای جامعه مدرن بوده و به عنوان منزلتی اجتماعی در نگرش به جامعه مدنی تلقی می‌شود که به موجب آن امکان برخورداری از حقوق و مسئولیت و قدرت فراهم می‌شود. شهروندان افزون بر حق برخورداری از فرصت‌ها و مسئولیت‌ها باید از دانش و منابعی که آنان را قادر به مشارکت می‌کند نیز بهره‌مند شوند. به عبارت دیگر شهروندی کامل در ترکیب ابعاد مختلفی از آگاهی و رفتار محقق می‌شود. شهر آنگاه از ساختارهای کالبدی آجری و سیمانی فراتر می‌رود و هویت واقعی خود را می‌یابد که از شهروندان آگاه تشکیل شود.

شهروندی از جمله مفاهیم نو پدیداری است که به طور ویژه‌ای به برابری و عدالت توجه دارد و در نظریات اجتماعی، سیاسی و حقوقی جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. مقوله «شهروندی» وقتی تحقق می‌یابد که همه افراد یک جامعه از کلیه حقوق مدنی

و سیاسی برخوردار باشند و همچنین به فرصت‌های مورد نظر زندگی از حیث اقتصادی و اجتماعی دسترسی آسان داشته باشند. ضمن اینکه شهروندان به عنوان اعضای یک جامعه در حوزه‌های مختلف مشارکت دارند و در برابر حقوقی که دارند، مسئولیت‌هایی را نیز در راستای اداره بهتر جامعه و ایجاد نظم بر عهده می‌گیرند، و شناخت این حقوق و تکالیف نقش مؤثری در ارتقاء شهروندی و ایجاد جامعه‌ای بر اساس نظم و عدالت دارد. اسلام به عنوان یک دین فراگیر که به همه ابعاد زندگی بشر توجه نموده است، دستورات صریح و شفافی برای روابط اجتماعی انسان‌ها دارد و نه تنها به کمال معنوی انسان‌ها توجه نموده است بلکه به چگونگی ساختن جامعه‌ای نمونه نیز توجه دارد. از جمله مسائل مهم حقوق شهروندی در اسلام توجه به کرامت انسان‌ها به عنوان اشرف مخلوقات، ارزش حیات و زندگی افراد، برابری بدون توجه به نژاد، رنگ، پوست و ...، هدفمند نمودن خلقت انسان‌ها و بیهوده نبودن زندگی انسان می‌باشد.

هویت شهری به عنوان هویت اکتسابی در تعامل میان شهروندان و حکومت شکل می‌گیرد. طرفین تعامل دارای حقوق و تکالیفی هستند که بدون پایبندی به آن نمی‌توان انتظار تحقق جامعه اصولی و آرمانی و ارزشی داشت.

از تعاریف حقوق شهروندی چند نکته مهم استنباط می‌شد:

۱- حقوق شهروندی از جمله حقوقی است که برای بشر به جهت رعایت کرامت ذاتی و شأن او شناخته شده است.

۲- حقوق شهروندی امتیازات و آزادی‌هایی است که به وسیله قوانین اساسی کشور مورد حمایت قرار گرفته و رعایت آن تضمین شده است.

۳- حقوق شهروندی شامل امتیازاتی است که فرد

انسانی یا طبعاً دارای آن است یا قوانین موضوع مصوب مراجع قانونگذاری به آنان اعطا کرده است.

۴- حقوق شهروندی بر خلاف حقوق بشر که از آن تابعیت مؤثر نیست، در مورد اتباع بیگانه کشور به رسمیت شناخته شده است.

۵- حقوق شهروندی پیوندی طبیعی با حقوق شهروندی داشته و در ادامه و امتداد آن قرار دارد.

سیر تاریخی طرح حقوق شهروندی

اعلامیه حقوق بشر و شهروندی سال ۱۷۸۹ م و قانون اساسی ۱۷۹۱ م کشور فرانسه که جایگاه برجسته‌ای در تحولات قرن هجدهم به خود اختصاص داده‌اند، در پی‌ریزی حاکمیت ملی و انتقال قدرت تصمیم‌گیری از «پادشاه» به «شهروندان» نقطه عطف به شمار می‌روند. در حقیقت در پرتو نگاه جدید به مفهوم حاکمیت، «رعایا» به مقام «شهروندی» ارتقاء پیدا کرده‌اند و در کنار تعهدات و وظایف از حقوق اجتماعی قابل حمایت بهره‌مند می‌شوند. از این رو قرن هیجدهم میلادی نقش غیرقابل انکاری در عبور «جامعه اقتدارگرا» به «جامعه قانونگرا» ایفا می‌کند که از درون آن «جمهوری سوم فرانسه» سر بیرون می‌آورد. بعدها در مقدمه قانون اساسی سال ۱۹۵۸ م فرانسه که آغاز دوره جمهوری پنجم فرانسه است، به طور رسمی پیوستگی خود را به «حقوق بشر» اعلام می‌کند. از سوی دیگر، مجمع عمومی سازمان ملل متحد در تاریخ ۱۰ دسامبر ۱۹۴۸ م اعلامیه حقوق بشر را پذیرفت. اعضای شورای اروپا، چهارم نوامبر ۱۹۵۰ کنوانسیون حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های بنیادین را تصویب کردند. رفته رفته مفهوم «آزادی عمومی» هم به عنوان مطالبات شهروندان در برابر قوای عمومی قد علم کرده و با مجموعه «حقوق بشری» در هم آمیخت. از دل مفهوم «آزادی» عناصر کوچکتر و فرعی‌تری زاده شدند. از جمله آنها آزادی

سیاسی، آزادی مطبوعات، آزادی تجمعات، آزادی دینی، آزادی آموزش و ... می‌باشد.

ایده حقوق شهروندی

«شهروندی» (citizenship) مفهوم جذابی است و عموم مردم در جامعه مدرن از آن بهره می‌برند. گروه‌های فکری و سیاسی نیز همواره تلاش دارند از زبان شهروندی برای حمایت از سیاست‌های خود بهره‌برداری کنند.

برای اینکه «شهروندی» دارای مفهوم و جوهره واقعی باشد، شهروندان باید بر مبنای معیارهای عینی و شفاف مورد قضاوت قرارگیرند. لذا «شهروندی» در ابتدا خودش یک قواست و در ادامه زاینده حقوق متعدد دیگری برای شهروند می‌باشد.

از این رو «شهروندی» توانائی افراد را برای قضاوت در مورد زندگی خودشان تصدیق می‌کند و زندگی آنها از پیش به وسیله نژاد، مذهب، طبقه، جنسیت و یا صرفاً از روی یکی از هویت‌شان تعیین نمی‌شود.

موقعیت شهروند به یک حس عضویت داشتن در یک جامعه گسترده دلالت دارد. این موقعیت، کمکی را که یک فرد خاص به آن جامعه می‌کند، می‌پذیرد و به او استقلال می‌دهد. این استقلال در مجموعه‌ای از حقوق انعکاس پیدا می‌کند که هر چند از نظر محتوی در زمان‌ها و مکان‌های مختلف متفاوت‌اند لیکن، همیشه بر پذیرش کارگذاری و فاعلیت سیاسی دارندگان آن حقوق دخال دارند. بنابراین، ویژگی کلیدی کلمه «شهروندی» که آن را از «تابعیت» صرف متمایز می‌کند وجود یک اخلاق مشارکت است. به این لحاظ از آنجا که «شهروندی» در مورد روابط انسانی یک تعریف ساده و ایستا را که برای همه جوامع در همه زمان‌ها به کار رود برنمی‌تابد. لیکن، می‌توان گفت که شهروندی «موقعیتی است که فرد با برخورداری از آن می‌تواند در یک جامعه سیاسی، اخلاقی شده و

مردم شهر، حقوق و تکالیف آنان در برابر یکدیگر و همچنین در برابر جامعه و اصول و هدف ما و وظایف و روش انجام آن است به عنوان اصولی است که منشعب از حقوق اساسی کشور است.

اصلی‌ترین بحث در حیطه حقوق شهری، آشنایی شهروندان با قوانین و مقررات مورد عمل و جاری است. قانون اساسی مهمترین قانونی که اصول اساسی حقوق یک دولت در آن تبیین شده است و تشکیلات و روابط بین قوای مختلف و قدرت‌های عمومی و ... را بیان می‌نماید، متضمن قواعد کلی در خصوص جنبه‌های حمایتی و پیگیرانه از حقوق شهروندی است.

همچنین قوانین و مقرراتی که توسط قوه مقننه وضع و به تصویب می‌رسد منجمله قانون مدنی، تجارت، مجازات اسلامی، کار، بیمه و بالاخره مقررات، آیین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها و حتی تصمیمات قضایی که شهر، شهرنشینی و شهروندان را به نحوی تحت تأثیر قرار می‌دهند، دائر مدار و قوام بخش «محیط حقوقی» در جامعه شهری می‌باشند.

مسئولیت‌های متقابل مدیریت شهری و شهروندان

۱- مسئولیت قانونی شهروندان

فعالیت‌های اجتماعی همواره با وقایع و حوادث گوناگونی روبرو بوده است و بدین شکل، نوع و تنوع این فعالیت‌ها تأثیر فراوانی در مسئولیت شهروندان خواهد داشت. اصولاً، رفتاری که موجب مسئولیت شهروندان خواهد شد، مخاطراتی است که برای آزادی‌های فردی دیگران بوجود می‌آورند.

۲- مدیریت شهری و حقوق شهروندی

از موضوعات مهمی که در حوزه مطالعات شهری،

زندگی خود را بر اساس وابستگی‌های متقابل و بر اساس موازین و تعادل حقوق و مسئولیت‌های اجتماعی ساماندهی کند».

حقوق شهروندی و حقوق شهری

۱- تعریف «حقوق شهروندی»

«حقوق شهروندی» مجموعه حقوقی است برای اتباع کشور در رابطه با مؤسسات عمومی مانند: حقوق اساسی، حق استخدام شدن، حق انتخاب کردن و انتخاب شدن، حق گواهی دادن در مراجع رسمی، حق داوری و مصدق واقع شدن؛ بنابراین واژه مذکور از حقوق سیاسی است. به عنوان مثال در کشور ما مسلمان بودن شرط برخورداری از حقوق شهروندی نیست. در واقع حق شهروندی به اعتبار تابعیت برقرار می‌شود. بنابراین این تعریف واقعیت است که «حقوق شهروندی» یک مفهوم نسبتاً وسیعی است که شامل حقوق سیاسی و غیرسیاسی (حقوق مدنی و بهره‌مندی‌های فردی و اجتماعی که دارای صبغه سیاسی نیستند) می‌باشد. از این رو می‌توان گفت که «حقوق شهروندی» شامل هر سه نسل حقوق بشری که در سطح دکترین مطرح شده‌اند می‌باشند. این سه نسل شامل حقوق مدنی و سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و حقوق همبستگی می‌باشند.

۲- تعریف حقوق شهری

در عصر حاضر، «شهرنشینی» به عنوان یک پدیده اجتماعی، یکی از ضروریات زندگی محسوب می‌شود. شهروندان عموماً با سلايق و انگیزه‌های مختلف در جامعه شهری به فعالیت می‌پردازند. عده‌ای برای کسب و کار، گروهی برای پر کردن اوقات فراغت و گروهی دیگر برای آموختن مهارت‌های فردی و جمعی و ...

«حقوق شهری» که موضوع آن چگونگی روابط

انطباق منشور حقوق شهروندی با برنامه شهرداری تهران

با توجه به اینکه منشور حقوق شهروندی اخیراً توسط رئیس جمهور محترم رونمایی شده است که حقیقتاً حاصل ساعت‌ها کار تخصصی و دقیق بر مبنای اصول حقوق شهروندی است، ما در این بخش سعی کرده‌ایم با حفظ اصول و ماهیت آن منشور، به ارائه مباحث مرتبط با مسئولیت شهردار تهران در شهر تهران در جهت استیفای هر چه بهتر حقوق شهروندی اقدام نماییم.

سیاست‌ها و اقدامات پیشنهادی کمیته حقوق شهروندی شهر تهران متناسب با کلیات مواد منشور حقوق شهروندی، به تفکیک ماده‌های این منشور به شرح ذیل است:

ماده ۲ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن شرایط زندگی مطلوب برای شهروندان در محیط شهری
- دسترسی صحیح و مناسب به امکانات اولیه زندگی
- ارتقاء وضعیت بهداشت و سلامت شهروندان

ماده ۳ حقوق شهروندی:

- بهبود شرایط محیطی و مبلمان شهری در جهت افزایش امنیت، حضور و نقش زنان در سطح شهر تهران
- حمایت از زنان آسیب دیده و همچنین زنان سرپرست خانوار

ماده ۴ حقوق شهروندی:

- فراهم نمودن فضاهای با نشاط بازی و تفریح برای کودکان
- فراهم نمودن فضاهای آموزشی مفید و هدفمند برای کودکان
- فراهم نمودن ایمن سازی معابر برای کودکان

برنامه‌ریزی و مدیریت شهری در سطح جهانی مطرح شده است، بحث رابطه حقوق شهری، زندگی شهری و مدیریت شهری است. چنانچه نظام «مدیریت شهری» را شامل فرایندهای سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی، سازماندهی و نظارت بر اداره امور شهر و شهرداری بدانیم و نظام حقوق شهری را به مثابه روند قانونمند کردن فرآیندهای چنگانه نظام مدیریت شهری و نیز قانونمدار نمودن وظایف و تکالیف متقابل و دو سویه شهرداری به شهروند محسوب کنیم که هدف آن به سامان کردن زندگی شهری و فعالیت‌های شهرداری و شهروندان است، به خوبی اهمیت نقش و جایگاه نظام حقوق شهری در مدیریت شهری و نیز رابطه و نسبت مدیریت شهری و حقوق مشخص می‌شود. در این میان سهم و نقش شهرداری که حلقه پیوند و اتصال نظام مدیریت شهری و نظام حقوق شهری است، اهمیت خاصی دارد.

اهمیت حقوق شهری را باید در تدوین قواعد و مقررات راجع به برنامه‌ریزی شهری و مدیریت شهری و تأثیرات مثبت ناشی از قانونمند کردن زندگی شهری و سایر پیامدهای دگرگون کننده در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری جستجو کرد. معمولاً مقامات و مسئولان شهری، با مسائل و مشکلاتی مواجه‌اند که مقابله درست و عملی با این مسائل و مشکلات محلی و شهری منوط به تدوین قوانین و مقررات برنامه‌ریزی شده است.

مهمترین قوانین و مقررات در این زمینه عبارتند از: قانون برنامه‌ریزی شهری، قانون شهرداری، قانون توسعه شهری، قانون بهسازی شهری، قانون پاکسازی مناطق حاشیه نشین شهری، قانون دستیابی به زمین و قانون مربوط به آلودگی‌های زیست محیطی.

- حمایت از کودکان کار و کودک آزاری

ماده ۵ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن فضای شهری مناسب افراد دارای معلولیت و سالمندان
- تسهیل ارائه خدمات شهری به افراد دارای معلولیت و سالمندان
- ترویج فرهنگ پذیرش افراد دارای معلولیت و سالمند برای شهروندان

ماده ۶ حقوق شهروندی:

- ترویج اخلاقیات در شهر
- ارتقاء فرهنگ شهروندی
- ترویج فرهنگ مشتری مدار و شهروند مدار در مجموعه شهرداری و کارکنان شهرداری

ماده ۷ حقوق شهروندی:

- حفظ کرامت انسانی شهروندان با تسهیل رفاهی و خدماتی در شهر
- فراهم آوردن بسستر مناسب برای شهروندان به گونه‌ای که زندگی و بودن در شهر لذت بخش باشد.

ماده ۸ حقوق شهروندی:

- ارائه خدمات شهری به صورت عادلانه و بدون تبعیض
- جلوگیری از ایجاد شکاف‌های اجتماعی بین مردم با تفاوت نگاه به شهروندان

ماده ۹ حقوق شهروندی:

- الزام برخورد صحیح پرسنل بخش‌های مختلف شهرداری به ویژه بخش‌های خدمات شهری با شهروندان
- برخورد مسئولین با مبنای حفظ هویت و ارتقاء کرامت انسانی در بین شهروندان

ماده ۱۰ حقوق شهروندی:

- الزام به رعایت حقوق شهروندی و حقوق شهری نسبت

به تمام اقشار، قومیت‌ها، ادیان و مذاهب مختلف

- عدم تبعیض و بدون نگاه قومیتی، مذهبی، جنسیتی و ... در جهت بهبود معیشت همه شهروندان

ماده ۱۱ حقوق شهروندی:

- فراهم آوردن شرایط برای حضور و افزایش نقش زنان در مدیریت شهر
- فراهم آوردن شرایط برای مشارکت در تسهیل مشکلات شهری

ماده ۱۲ حقوق شهروندی:

- آزادی فردی و عمومی شهروندان در استفاده از امکانات شهری
- آزادی فردی و عمومی شهروندان در استفاده از خدمات شهری

ماده ۱۳ حقوق شهروندی:

- حفظ امنیت حیثیتی، شغلی و نظایر آن کارکنان شهرداری
- عدم تعرض به حریم خصوصی مردم در مباحث مرتبط به شهرداری
- حفظ حقوق و آزادی‌های مشروع شهروندان و حیثیت و کرامت شهروندان در شهر تهران

ماده ۱۴ حقوق شهروندی:

- مدیریت و مأموران شهرداری بایستی بدون تبعیض و متناسب با تعرض یا تهدیدی که متوجه شهروندان باشد و با رعایت قوانین خدمات خود را ارائه دهند.

ماده ۱۵ حقوق شهروندی:

- فراهم آوردن شرایط مشارکتی شهروندان برای تعیین سرنوشت سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خویش

ماده ۱۹ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری برای رعایت حق اداره شایسته امور شهری شهروندان بر پایه‌ی قانون‌مداری، کارآمدی، پاسخگویی، شفافیت، عدالت و انصاف

ماده ۲۰ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری به رعایت قانون، بی‌طرفانه و به‌دور از هر گونه منفعت‌جویی یا غرض‌ورزی شخصی، رابطه خویشاوندی، گرایش‌های سیاسی و پیش‌داوری، در زمان معین و متناسب رسیدگی و انجام امور اداری شهروندان

ماده ۲۱ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری به ارائه اطلاعات عمومی موجود در بخش‌های مرتبط با شهروندان
- تسهیل شرایط دسترسی شهروندان به اطلاعات عمومی موجود در بدنه شهرداری تهران

ماده ۲۲ حقوق شهروندی:
- شفافیت مالی و اداری شهرداری تهران در راستای آگاهی شهروندان از تصمیمات و اقدامات اداری مرتبط با حقوق و منافع شهروندان

ماده ۲۳ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری به پاسخگو و قابل‌دسترس بودن به شهروندان

ماده ۲۴ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری به رعایت اخلاق حسنه، راست‌گویی، درستکاری، امانت‌داری، مشورت، حفظ بیت‌المال، رعایت حق‌الناس، توجه به وجدان و افکار عمومی، اعتدال و تدبیر و پرهیز از تندروی، شتاب‌زدگی، خودسری، فریبکاری، مخفی‌کاری و دست‌کاری در اطلاعات و پذیرفتن مسئولیت تصمیمات و اقدامات خود، عذرخواهی از مردم در قبال خطاها، استقبال از نظرات مخالفین و منتقدین به شهروندان

ماده ۲۵ حقوق شهروندی:
- ارائه خدمات شهری با محوریت الکترونیک و تجارت الکترونیک
- ارائه خدمات شهری الکترونیک و هوشمند با محوریت فرصت آموزشی و توانمندسازی کاربران به صورت غیر تبعیض آمیز

ماده ۲۶ حقوق شهروندی:
- الزام همه مسئولین و کارکنان شهرداری به حفظ حریم خصوصی شهروندان

ماده ۲۷ حقوق شهروندی:
- حمایت از بنگاه‌های دانش بنیان در جهت ظهور توانمندی شهروندان در حوزه‌های مختلف شهری

ماده ۴۵ حقوق شهروندی:

- تسهیل شرایط همکاری سازمان‌های مردم نهاد با شهرداری برای ارائه خدمات به شهروندان

ماده ۲۸ حقوق شهروندی:

- الزام به رعایت حقوق شهروندان در رفت و آمد آزادانه در شهر

ماده ۵۱ حقوق شهروندی:

- ترویج و گسترش فرهنگ ازدواج آسان جهت تشکیل بنیان خانواده

ماده ۵۲ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن بستر مناسب آموزشی جهت تسهیل ازدواج و تشکیل خانواده
- فراهم کردن بستر مناسب مشاوره‌ای جهت تسهیل ازدواج و تشکیل خانواده
- فراهم کردن بستر مناسب پزشکی جهت تسهیل ازدواج و تشکیل خانواده

ماده ۵۴ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن بستر مناسب آموزشی و مشاوره‌ای جهت حمایت از شهروندان آسیب پذیر مانند زنان و کودکان

ماده ۶۸ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن بستر مناسب جهت دستیابی به فرصت‌های اقتصادی و امکانات و خدمات عمومی در شهرداری
- تعریف شرایط یکسان و شفاف برای انعقاد قراردادها و پیمان‌های مدیریت شهری

ماده ۷۰ حقوق شهروندی:

- طراحی یک فرایند مشخص و با شفافیت کامل از اطلاعات اقتصادی و از جمله اطلاعات مربوط به برگزاری مزایده‌ها و مناقصه‌های شهرداری

ماده ۷۱ حقوق شهروندی:

- انجام اقدامات بنیادین در حوزه‌های مختلف شهری برای ایجاد فضای قانونمند، شفاف و رقابتی منصفانه و همچنین تسهیل انجام انواع فعالیت‌های اقتصادی شهروندان و امنیت سرمایه‌گذاری

ماده ۷۲ حقوق شهروندی:

- تلاش جهت به حداکثر رساندن مشارکت آحاد جامعه در فعالیت‌های اقتصادی، تسهیل شرایط لازم در خصوص تأمین امنیت سرمایه‌گذاری، ساده‌سازی، صراحت و ثبات در تصمیمات اقتصادی، گسترش مناسبات و پیوندهای منطقه‌ای، ایجاد تمهیدات لازم را برای حضور فعالان اقتصادی ایران در بازارهای جهانی، حمایت از نوسازی و تجهیز بنگاه‌های تولیدی به دانش روز

ماده ۷۳ حقوق شهروندی:

- تلاش برای بهره‌مندی شهروندان از مسکن ایمن و متناسب با نیاز خود و خانواده‌شان

ماده ۷۳ حقوق شهروندی:

- تلاش برای تأمین و بهبود وضعیت مسکن متناسب با ویژگی‌های بومی و ارزش‌های فرهنگی

ماده ۷۵ حقوق شهروندی:

- الزام به رعایت حق مالکیت شخصی شهروندان توسط کارکنان شهرداری

ماده ۷۶ حقوق شهروندی:

- رعایت مالکیت فکری افراد حقیقی و حقوقی مرتبط با فعالیت‌های شهرداری

ماده ۷۷ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن جذب و اشتغال شهروندان در بخش‌های مدیریت شهری بدون توجه به مباحث قومیتی، مذهبی، جنسیتی و یا اختلاف‌نظر در گرایش‌های

سیاسی و یا اجتماعی

ماده ۸۶ حقوق شهروندی:

- تسهیل سرویس دهی عمومی در سطح شهر
- تلاش برای ایجاد رفاه عمومی در سطح شهر
- ارائه خدمات امدادی در اسرع وقت به شهروندان

ماده ۸۹ حقوق شهروندی:

- ارائه امکانات ورزشی و آموزشی و تفریحات سالم برای همه شهروندان
- ارائه امکانات ورزشی و آموزشی و تفریحات سالم برای شهروندان با شرایط خاص مانند زنان و کودکان

ماده ۹۱ حقوق شهروندی:

- فراهم آوردن یک محیط زندگی عاری از آسیب‌های فردی و اجتماعی برای شهروندان
- ایجاد گروه‌های حامی اقشار آسیب پذیر و مددجو

ماده ۹۲ حقوق شهروندی:

- ارائه خدمات ویژه جامعه ایثارگران و خانواده معظم آنها
- برای حضور و مشارکت موثر در سطح شهر

ماده ۹۴ حقوق شهروندی:

- ارائه کالاها و خدمات استاندارد در مجموعه فروشگاه‌های زنجیره‌ای شهروند

ماده ۹۶ حقوق شهروندی:

- اعتقاد، احترام و بسترسازی برای حضور اقوام مختلف در شهر با عناوینی همچون برگزاری نمایشگاه‌ها و برای جذب گردشگر

ماده ۹۷ حقوق شهروندی:

- عدم تبعیض قومیتی و مذهبی در استفاده از امکانات فرهنگی شهرداری
- عدم تبعیض قومیتی و مذهبی در حضور در مراسم و اقدامات فرهنگی شهرداری

ماده ۷۹ حقوق شهروندی:

- ارائه و فراهم کردن بستر مناسب برای ارائه آموزش‌های لازم درباره مشاغل

ماده ۸۰ حقوق شهروندی:

- فراهم نمودن بهداشت محیطی و کاری سالم و ایمن
- اعمال تدابیر ضروری برای پیشگیری از آسیب‌های جسمی و روحی در محیط‌های کار

ماده ۸۲ حقوق شهروندی:

- به‌کارگیری، ارتقا و اعطای امتیازات به کارکنان شهرداری مبتنی بر تخصص، شایستگی و توانمندی‌های متناسب با شغل
- به‌کارگیری، ارتقا و اعطای امتیازات به کارکنان شهرداری بدون توجه به رویکردهای سلیقه‌ای، جناحی و تبعیض‌آمیز
- به‌کارگیری، ارتقا و اعطای امتیازات به کارکنان شهرداری بدون استفاده از روش‌های ناقض حریم خصوصی در فرایند گزینش

ماده ۸۳ حقوق شهروندی:

- تسهیل شرایط اشتغال و حضور زنان در مجموعه شهرداری

ماده ۸۴ حقوق شهروندی:

- ممنوعیت به‌کارگیری کودکان در بخش‌های مختلف خدماتی شهرداری

ماده ۸۵ حقوق شهروندی:

- ساختن شهری آرامش بخش، شادی آفرین و امیدبخش برای شهروندان
- ساختن شهری برخوردار از زندگی امن و آرام برای شهروندان
- ساختن فضاهای مناسب برای تفریح، ورزش و گردشگری درون شهری

ماده ۹۸ حقوق شهروندی:

- حفظ و حراست از میراث تمدنی و فرهنگی و حفظ آثار، بناها و یادبودهای تاریخی صرف نظر از تعلق آنها به گروه‌های مختلف فرهنگی

ماده ۹۹ حقوق شهروندی:

- در اختیار قرار دادن امکانات عمومی شهرداری برای مشارکت در امور فرهنگی و اجتماعی
- همکاری در برپایی آیین‌های مذهبی و دینی و قومی با رعایت قانون در مراسم فرهنگی شهرداری

ماده ۱۰۳ حقوق شهروندی:

- عدم تبعیض جنسیتی در استفاده، مشارکت و حضور در فضاها و مراکز عمومی، تشکله‌ها و سازمان‌های اجتماعی، فرهنگی و هنری مخصوص شهرداری

ماده ۱۰۴ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن بستر مناسب برای آموزش شهروندان به ویژه آموزش کودکان

ماده ۱۰۵ حقوق شهروندی:

- حمایت از تحقیقات علمی به ویژه از اساتید و دانشجویانی که در راستای مشکلات شهر طرح و تحقیق دارند.

ماده ۱۰۶ حقوق شهروندی:

- فراهم کردن بستر مناسب برای حضور جوامع علمی، حوزوی و دانشگاهی برای آموزش شهروندان در حوزه‌های مختلف
- برگزاری نمایشگاه‌های آموزش شهروندی با حضور متخصصین جوامع علمی، حوزوی و دانشگاهی

ماده ۱۱۰ حقوق شهروندی:

- ترویج فرهنگ عمومی برای جلوگیری از شکل‌گیری

تنفرهای قومی، مذهبی و سیاسی در ذهن کودکان

ماده ۱۱۱ حقوق شهروندی:

- ارائه خدمات ویژه افراد دارای معلولیت برای تسهیل حضور و مشارکت موثر در سطح شهر
- ایمن سازی و بهسازی سطح شهر برای تردد افراد دارای معلولیت

ماده ۱۱۲ حقوق شهروندی:

- حفاظت از محیط زیست در سطح شهر
- جلوگیری از قطع درختان در سطح شهر
- جلوگیری از ایجاد آلودگی‌های زیست محیطی
- ترویج فرهنگ محیط زیستی
- بهسازی و زیباسازی محیط زیست

ماده ۱۱۱ حقوق شهروندی:

- اتخاذ سیاست‌های حمل و نقلی پاک برای بهره‌مندی شهروندان از انواع آلودگی‌ها از جمله آلودگی هوا و آب
- الزام شهرداری به کاهش آلاینده‌های زیست محیطی

ماده ۱۱۱ حقوق شهروندی:

- اجرای طرح‌های توسعه‌ای منوط به رعایت دقیق ملاحظات زیست محیطی
- انجام ارزیابی‌های تأثیرات زیست محیطی برای پروژه‌های شهری

سیاست و راهکار

به نظر می‌رسد شهرداری تهران می‌تواند در تعلیم، تبلیغ، ترویج و تحقق حقوق شهروندی نه تنها به عنوان نهاد پیشرو بلکه الگویی برای دیگر نهادهای دولتی و عمومی و الهام بخشی شهرداری‌های سراسر کشور قلمداد شود.

کمیته ترویج حقوق شهروندی مدیریت شهری آینده تهران به منظور زمینه‌سازی تحقق و ترویج

حقوق شهروندی به اقدامات ذیل مبادرت خواهد کرد:
الف - آموزش:

به منظور آموزش حقوق شهروندی دوره‌های کوتاه مدت تربیت مربی با کمک استادان و صاحب‌نظران مجرب برگزار و آموزش دیدگان و مربیان مسئولیت آموزش عمومی حقوق شهروندی را در کلیه محلات تهران بر عهده می‌گیرند.

متن آموزشی محوری عبارت است از:

۱- آموزش عمومی حقوق شهروندی با محوریت منشور حقوق شهروندی رئیس جمهوری که متکی و مستظهر به صدها ساعت کار کارشناسی و دارای پشتوانه قانونی و افکار عمومی است.

۲- قانون شهرداری به خصوص ماده ۵۵ آن که در مقام بیان تکالیف و وظایف شهرداری و بالطبع متضمن حقوق شهروندی است.

به عنوان مثال؛ وقتی بند ۵ ماده ۵۵ قانون شهرداری در جلوگیری از گدایی و واداشتن گدایان به کار و توسعه آموزش عمومی را از وظایف شهرداری دانسته، مشاهده این همه گدا در سطح شهر از جهات گوناگون نقض حقوق شهروندی محسوب می‌شود:

اولاً - برخی و بلکه بسیاری از گدایان نیازمند واقعی نبوده و فی الواقع شیادانی هستند که با لطایف الحیل و گاه با سماجت من غیر حق وجوهی از شهروندان اخذ می‌نمایند.

ثانیاً - برخی از گدایان نیازمند واقعی‌اند و گدایی کرامت انسانی ایشان را مخدوش و ملوک می‌نماید. کرامتی که از اساسی‌ترین حقوق شهروندی است.

رابعا- در بسیاری از موارد کودکان و حتی نوزادان مورد سوء استفاده قرار می‌گیرند که ظلم مضاعف است.

خامسا- چون گدایی جرم انگاری شده و مفروض این است که جرم یک عمل اجتماعی است، وقوع یک جرم مشهود گرایی به هیچوجه قابل توجیه نیست.

سادسا- با فرض فقر مفروض گدایان واقعی، عدالت اجتماعی و اقتصادی که مسلمات و ضروریات هر جامعه صالح و سالم است به کلی مخدوش و غیرقابل دفاع خواهد بود.

ملاحظه می‌فرمایید اجرای همین یک بند از قانون شهرداری چگونه می‌تواند به تأمین و ترویج حقوق شهروندی و زیباسازی چهره شهر و رضایتمندی شهروندان کمک کند. ضمن اینکه به نظر می‌رسد اکنون با وجود ده‌ها موسسه خیریه و نهادهایی مانند کمیته امداد و سازمان بهزیستی زمینه و زیرساخت برای ریشه کن کردن این پدیده نازیبای اجتماعی کاملاً فراهم است.

ب - تبلیغ

با بهره‌گیری از متون‌های علمی و با مشورت متخصصان و هنرمندان. با مراعات موازین دینی و ملاحظات روانشناسی در معابر و اماکن وابسته به شهرداری تهران و نیز صدا و سیمای جمهوری اسلامی حقوق شهروندی تبلیغ و به کیفیت و کمیت و حتی عنداللزوم بر موضوعات قرار دادن آن نظارت می‌نماید.

ج - تحقیق

کمیته با اخذ نظر احزاب، انجمن‌ها و سمن‌ها و صاحب‌نظران و شهروندان موارد نقض حقوق شهروندی در حوزه شهرداری را تحقیق و بررسی و آسیب‌شناسی نموده، برای جلوگیری یا کاهش موارد نقض برنامه‌ریزی کرده، موارد نقض را همراه با پیشنهادها و راهکارهای عملی جهت اجرا به شهردار محترم تهران ارائه می‌نماید.

کمیته برای جلب مشارکت همگانی در ترویج حقوق شهروندی از جمله می‌تواند به شرح ذیل اقدام نماید:

۱- با مکاتبه با احزاب، انجمن‌ها و سمن‌ها و صاحب‌نظران از ایشان بخواهد موارد نقض و پیشنهادها و راهکارهای اجرایی خود را برای

بررسی و تصویب در کمیته و پیشنهاد به شهردار ارائه نمایند.

۲- کمیته می‌تواند به نمایندگی از احزاب و انجمن‌های قانونی از گرایش‌های اصلاح‌طلبی، اصولگرایی و مستقل را دعوت نماید که هر فصل یکبار با شهردار تهران جلسه تشکیل داده و نقطه نظرات خود را مستقیماً به شهردار منعکس نماید.

۳- این جلسات در صورت تشکیل ثمرات و انعکاس بسیار مثبتی برای شهردار و شهرداری خواهد داشت.

اولاً - اهتمام جدی و قطعی شهرداری برای مراعات حقوق شهروندی را به نمایش می‌گذارد.

ثانیاً - فراجناحی بودن و نگاه ملی به مسائل را نشان می‌دهد.

ثالثاً - الگویی برای تعامل میان جریان‌های مختلف فکری برای حل و فصل موضوعات اجتماعی می‌شود.

رابعاً - بی‌مزد و منت از نظر کارشناسی احزاب و جریان‌های فکری بهره‌مند می‌شویم.

خامساً - باب بسیاری از اتهام‌زنی‌ها و تخریب‌ها مسدود می‌شود.

خاطر نشان می‌نماید:

۱- حقوق شهروندی از موضوعاتی است که تمام جریان‌های سیاسی و فکری نسبت به آن حساسیت ویژه دارند و این حساسیت رو به فزونی است و کوچکترین اقدام آموزشی و تبلیغی ممکن است انعکاس زیاد مثبت یا منفی داشته باشد.

۲- حقوق شهروندی که مقوله‌ای کاملاً فرهنگی است، می‌تواند به رضایتمندی اجتماعی و تلطیف فضای سیاسی نیز کمک نموده، شهرداری تهران را در کانون توجهات قرار دهد.





طراحی و منظر شهری



مقدمه

یکی از دغدغه‌های اساسی طرح جامع تهران (۱۳۸۵) ارتقاء کیفیت طراحی شهری و منظر شهری به مثابه ابزاری جهت نیل به چشم‌انداز نهایی طرح، یعنی تبدیل تهران به شهری پایدار، جهانی، دانش پایه و بهره‌مند از هویت معماری و شهرسازی ایرانی-اسلامی است. از این رو سیاست‌های متعددی از طرح جامع تهران به این مبحث پراهمیت اختصاص یافته است که خوشبختانه فرصت دوباره‌ای جهت ارتقاء کیفیت محیط شهری پایتخت در ابعاد گوناگون و از جمله در بعد ارتقاء کیفیت طراحی شهری و منظر شهری پدید آورده است.

طراحی شهری به عنوان فعالیتی که از پیوند خجسته میان بسیاری از دانش‌ها شکل می‌گیرد را می‌توان "علم و هنر مدیریت منظر شهری" نام نهاد. بر مبنای این دیدگاه میان رشته‌ای، مدیریت جامع منظر شهری به مثابه مدیریت منظومه‌ای متشکل از سه جزء نظام "منظر عینی"، "منظر ذهنی" و "منظر ذهنی ارزیابانه" بوده و منوط به مدیریت یکپارچه کلیه ابعاد کیفی زندگی شهری، از جمله مدیریت بصری، فعالیتی، زیست محیطی و مفهومی شهر است. بنابراین ارتقای منظر شهری کلانشهر تهران، نه در گرو اقدامات سطحی، مقطعی و نتیجتاً ناپایدار در مورد آرایش جداره‌های شهری (Cosmetic Urban Design Paradigm) بلکه در گرو اتخاذ رویکردی است که منظر شهری را به مفهوم "تجلی خارجی یک کلیت واحد" که از یک سو در تعامل دایمی و همزمان با لایه‌های گوناگون "نظام فرم شهر" (متشکل از زیر-نظام‌های پنج گانه کاربری زمین، حرکت و دسترسی، فضاهای همگانی، فرم کالبدی، و منظر شهری) واز سوی دیگر تحت تاثیر بسترهای قانونی، مالی و تشکیلاتی نظام توسعه و مدیریت شهری تحلیل و

برنامه‌ریزی شده و شکل می‌یابد.

ارتقای پایدار کیفیت منظر شهری تهران تنها با پیگیری دیدگاه "طراحی شهری پایدار" Sustainable Urban Design Paradigm امکان پذیر است. در این راستا، این نوشتار "درآمدی بر سیما و مدیریت منظر شهری تهران" به صورت شفاف بیانگر ضرورت توجه همزمان به ابعاد ماهوی (فرم و منظر شهر) و رویه‌ای (فرایند تحقق) در بهسازی سیما و منظر شهری تهران خواهد بود.

پیشینه و تبیین وضع موجود

در دگردیسی فرآیند جهانی شدن از یک سو و تب و تاب‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در سلطه جهانی از سوی دیگر، امروزه کلانشهرهای برجسته‌ای نظیر تهران برای جذب سرمایه، استعداد‌های درخشان و توجه بین‌المللی با یکدیگر به رقابت برخاسته‌اند. در چنین شرایطی تدوین "چشم‌انداز" واضح و روشن از آینده شهرها در ابعاد گوناگون و به ویژه در موضوع منظر شهری، دیگر نه یک "انتخاب" بلکه به یک "ضرورت" حیاتی بدل گردیده است. درحالی‌که شهرهای برخوردار از چشم‌انداز، آینده مطلوب خویش را خود خواهند آفرید، شهرهای فاقد چشم‌انداز بر اثر روزمرگی و تداوم روندهای مخرب جاری، عملاً به آینده‌ای نامعلوم "هل" داده خواهند شد.

متأسفانه ابزارها و اسناد قبلی و متداول شهرسازی به واسطه ضعف ذاتی خود قادر به تدوین موثر چشم‌انداز شهر و آفرینش منظر شهری مطلوب نبوده‌اند. اسناد طرح‌های جامع و تفصیلی سنتی به واسطه ماهیت صلب و فروگاهشی‌اشان در بهترین حالت تنها پاسخگوی بخشی از معضلات توسعه کالبدی شهر بوده و توانایی هدایت نظام‌مند فرم سب‌بعدی شهر و آفرینش منظر شهری مطلوب، به گونه‌ای که توسعه پایدار را

هویت معماری و شهرسازی ایرانی- اسلامی آن برداشته خواهد شد.

درآمدی بر سیما و منظر شهری

طراحی شهری یک حوزه دانشی و حرفه‌ای پویا و تحول‌یابنده است که از لحظه تولد (۱۹۶۱ میلادی) تا مرحله بلوغ خود میزان قابل توجهی از تکامل نظری و پیشرفت‌های روش شناختی را تجربه نموده است. از دیرباز تا کنون هدف طراحی شهری دستیابی به محیط‌های واجد کیفیت مطلوب بوده است. ارائه تعریفی از "طراحی شهری" امری سهل و ممتنع است. از یک سو و در یک نگاه سطحی کثرت تعاریف گوناگونی که توسط صاحب‌نظران در ادبیات تخصصی این رشته ثبت گردیده است، بر سهل بودن این امر اشاره دارد. از سوی دیگر، و در نگاهی عمیق‌تر، همین تعاریف ارائه شده بر دشواری ارائه تعریفی جامع و مانع از آن، به نحوی که ضمن لحاظ شدن جمیع خصیصه‌های اصلی آن، مانع از ایجاد اختلاط و ابهام با دیگر حوزه‌های مشابه گردد، دلالت دارد. در ورای اختلاف آرای محققان در خصوص تعریف طراحی شهری، و علی‌رغم لزوم شناخت زمینه کالبدی، طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، و تکنولوژیک موقعیت مداخله برای ارائه یک تعریف دقیق از طراحی شهری، به عنوان یک نتیجه‌گیری موقت و مسلماً غیر قطعی، شاید بتوان با محور قرار دادن برخی از مشترکات تعاریف از یک‌سوء و با محور قرار دادن کیفیات اصلی طراحی شهری از سوی دیگر، با اندکی مسامحه تعریفی جامع و فراگیر از مقوله تحت بررسی ارائه نمود:

طراحی شهری فعالیتی است میان رشته‌ای و گروهی که توأماً در برگیرنده فرایند مسئله‌گشایی و راه‌حلهایی است که هدفشان سازماندهی کالبدی عرصه عمومی شهر به نحوی است که موجب ارتقای

حمایت نموده و چشم‌انداز شهر را محقق نماید را نداشته‌اند. در این راستا، طرح جامع تهران با اتخاذ رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی، که رویکردی مناسب جهت مواجهه با پیچیدگی‌های سیستم دینامیک شهری می‌باشد، خوشبختانه از آن قالب‌های صلب سنتی خارج و با نگاهی جدید توانسته است علاوه بر توجه به اصل انعطاف‌پذیری در سیاست‌گذاری، حوزه‌های جدیدی همچون حوزه‌های زیست محیطی و طراحی شهری را به قلمرو سیاست‌های طرح وارد نموده و همچنین ابزارهای تکمیلی نظیر اسناد مکمل شهرسازی (طرح‌های موضوعی) را به عنوان محملی جهت تفسیر دقیق‌تر سیاست‌های مزبور معرفی نماید. در این راستا، طراحی شهری به مثابه یک انضباط میان رشته‌ای کیفیت محور می‌تواند به تکمیل نظام سلسله‌مراتبی اسناد و ابزارهای رسمی موجود و به تدوین و تکوین چشم‌انداز مطلوب شهر کمک موثر کند.

براین اساس لازم است "برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت منظر شهری تهران" به عنوان سندی که محتوای دیگر اسناد رسمی شهر را تکمیل و تدقیق می‌نماید تهیه گردد. وظیفه اصلی چنین سندی که از "سرشت راهبردی" برخوردار خواهد بود، "تفسیر فضایی- بصری" نمودن سیاست‌های طرح جامع جدید تهران می‌باشد. سند مزبور مبنای اتخاذ تصمیمات برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت شهری قرار گرفته و کیفیت محیط و وجهه شهری تهران را در راستای اهداف طرح جامع جدید تهران ارتقاء خواهد بخشید.

با توجه به اهمیت ویژه و توان‌های بالقوه کلانشهر تهران و با در نظر داشتن چالش‌ها و روندهای نامطلوب کنونی، تهیه "برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت منظر شهری تهران" یک "ضرورت" قلمداد گردیده، ضرورتی که با انجام آن گامی اساسی در جهت احیای جایگاه شایسته پایتخت و به ویژه احیای

کیفیات عملکردی، زیست محیطی و تجربی زیباشناختی مکان‌های شهری و از آن طریق موجب ارتقای کیفیت زندگی انسان گردد.

کیفیت یکی از مفاهیم محوری دانش و حرفه طراحی شهری بوده و طبیعتاً از اهمیت نظری و عملی فراوانی برخوردار است. در رابطه با واکاو "مفهوم کیفیت در طراحی شهری"، تدوین چارچوبی جهت تبیین مفهوم مزبور و بازشناسی و معرفی مؤلفه‌های سازنده آن ضروری است. بی‌گمان، فراهم آوردن چنین چارچوبی نه تنها به ایجاد فهم مشترک از مقوله کیفیت طراحی شهری کمک میکند، بلکه می‌تواند در ارتقاء سطح مباحث علمی در این خصوص نیز موثر باشد. برای دستیابی به این چارچوب بررسی دیدگاه‌های نظری و عملی پیرامون کیفیت خوب طراحی شهری از دیدگاه نظری و عملی ضروری است. در این نوشتار، مدل مکان پایدار به عنوان بنیان نظری تدوین مؤلفه کیفیت طراحی شهری پیشنهاد می‌گردد که برمبنای آن مؤلفه‌های سه گانه سازنده آن، عبارتند از: مؤلفه تجربی- زیباشناختی، مؤلفه عملکردی و مؤلفه زیست محیطی. به طور خلاصه در مورد مؤلفه‌های مذکور می‌توان گفت:

مؤلفه عملکردی کیفیت طراحی شهری از یک سو دربرگیرنده تامین حرکت و دسترسی سهل و مناسب پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، برخلاف آموزه‌های مدرنیسم که نقش عملکردی فضای شهری را به کانال ساده‌ای برای رفت و آمد کاهش می‌دهد، در برگیرنده عملکردهای دیگری همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذا خوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و... نیز بوده تا ضامن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهر گردند.

مؤلفه تجربی- زیباشناختی کیفیت طراحی شهری با دریافت‌های ادراکی، شناختی و ترجیحات محیطی

افراد در قبال فضاهای شهری سروکار دارد و در نهایت، مؤلفه زیست محیطی کیفیت طراحی شهری در بعد خرد آن در برگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه‌اندازی و...) است و در بعد کلان، دغدغه پایداری زیست محیطی را دارد و با کیفیت تعادل مبتنی بر بوم شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و... در ارتباط با طرح‌های شهری سروکار دارد.

نوشتار سیما و منظر شهری تهران به دلیل جهت گیری استراتژیک خود و اهداف کلی طرح به سوی ارتقای جامع ابعاد کیفی زندگی شهر، از جمله کیفیت عملکردی، تجربی- زیباشناختی و زیست محیطی نیازمند ملاحظات محیطی و کالبدی در موارد خاص و مهم می‌باشد. به طور کلی، موضوعات کلیدی طراحی شهری راهبردی، شامل مباحث "اثر بخش" می‌باشد که نیازمند تأکید ویژه بوده و لازم است به صورت جداگانه بدان‌ها پرداخته شود. مباحث راهبردی طراحی شهری تهران شامل: منظر شهری، ابنیه بلند مرتبه، بافت فرسوده، عرصه‌های عمومی و زیباسازی شهری، حفاظت از میراث تاریخی و محیط زیست و حرکت پیاده می‌باشد که به دلیل تاثیر و تاثیری که بر کیفیت شهری تهران می‌گذارند از اهمیت زیادی برخوردار هستند.

تبیین و تحلیل سیما و منظر شهری در تهران
ساخت و سازه‌های گسترده و بی‌حساب و "رویه توافق و تراکم فروشی" امروز تهران را در سه سطح مالی، منطقه‌ای و محلی با مسائل جدی روبرو ساخته است. رویکردهای نادرست گذشته تهران را برای ایفای نقش‌های حساس و حیاتی در سطوح ملی و فراملی ناتوان ساخته و نقش پایتخت به تأمین هرچه بیشتر خانه و مغازه و دفتر کار برای ساکنین محدود شده و

فرصت‌های کمیاب و نادر برای تأمین فضاهای مورد نیاز کارکردهای مناسب در سطح ملی و فراملی یک به یک، از میان می‌رود.

در سطح منطقه کلانشهری (مجموعه شهری تهران و شهرهای اطراف آن)، نیز عدم توجه به ساماندهی اسکان جمعیت و استقرار فعالیت‌ها و توسعه و عمران شهرها و آبادی‌ها، ضمن تشدید آسیب‌ها و مخاطرات گسترده زیست محیطی و اجتماعی در منطقه، موجب ناامنی و فشار بیش از اندازه به شهر تهران شده است. سرانجام مشکلات متعدد، مانند آلودگی شدید هوا، ترافیک فرساینده، آسیب‌پذیری زیاد در برابر زلزله احتمالی، کمبود چشمگیر فضاهای عمومی و خدمات شهری، کاهش آسایش و ایمنی نواحی مسکونی، پراکندگی و ناکارآمدی نواحی کار و فعالیت، ناهنجاریهای فرهنگی و اجتماعی، نابسامانی سیمای منظر شهری و... تهران را به شهری غیر قابل زندگی تبدیل کرده است. بدیهی است که مقابله با این شرایط و نجات تهران، مستلزم بازنگری و اصلاح همه جانبه در نحوه مدیریت توسعه و تحولات شهر تهران است و در این زمینه طرح جامع تهران نقش بسیار مهمی به عهده خواهد داشت.

وجود تشکیلات جلوگیری و رسیدگی به تخلقات و مدون بودن روند رسیدگی به تخلقات در شهرداری تهران و نیز روند رو به رشد نوسازی در بافت فرسوده با توجه با تشکیل دفاتر خدمات نوسازی بزرگترین قوت‌های شهرداری تهران در بهبود کیفیت شهرسازی و معماری در تهران به شمار می‌روند.

عدم برنامه‌ریزی همزمان حمل و نقل و کاربری زمین، نبود هماهنگی محتوایی طرح‌های شهرسازی و معماری در محدوده‌ها و بافت‌های شهری، عدم هماهنگی در امور اجرایی کلیه بخش‌ها و سازمان‌ها در محدوده بافت‌ها و بناهای تاریخی و شهری تهران، بی توجهی به تاخر و تقدم زمانی در تهیه اسناد فرادست

شهری و فقدان برنامه‌ریزی و سازوکارهای منعطف و متنوع برای رفع مشکل مسکن شهروندان از جمله عواملی هستند که شهرداری تهران در رابطه با آنها نیازمند توجه و تمرکز بیشتری می‌باشد.

در راستای افزایش توجه و بهبود کیفیت معماری، شهرسازی و زیرساخت‌های شهری تهران، فرصت‌هایی وجود دارند که در ارتقای عملکرد شهرداری تهران موثر هستند. عزم نسبی همگانی جهت پرداختن به موضوع نوسازی و طرح آن در مجامع حرفه‌ای، تخصصی و مدیریتی کشور از جمله این فرصت‌ها است.

از موانع و تهدیدهای شهرداری در ارتقای کیفیت معماری، شهرسازی و زیرساخت‌های شهری، می‌توان به عدم ابلاغ طرح هادی در برخی روستاهای واقع در حریم، کمبود مسکن در عین وجود مساکن خالی از سکنه و خطر زلزله و نااستواری سازه اغلب ساختمان‌های شهر تهران اشاره نمود بررسی وضعیت شاخص توسعه مدیریت، هوشمندسازی و تحول سازمانی گرایش مدیران عالی و ارشد شهرداری به مدیریت غیرمتمرکز و مشارکت مردمی، توان اجرایی بالای شهرداری، بودجه‌ریزی عملیاتی و امکان مدیریت بر منابع، مهم‌ترین نقاط قوت در عملکرد شهرداری تهران در سال‌های اخیر به شمار می‌روند.

درکنار دستاوردهای مثبت ذکر شده، شهرداری تهران به دلایلی چون عدم تخصیص به هنگام منابع مالی، مدیریت و اجرای متمرکز، فقدان شفافیت اداری و ضعف نظام پاسخگویی به شهروندان و بهره‌گیری ضعیف از تسهیلات فناوری اطلاعات و ارتباطات برای خدمات شهری در توسعه مدیریت، هوشمندسازی و تحول سازمانی شهر تهران عملکرد مناسبی نداشته است. حمایت برنامه پنجم توسعه، مجلس و موسسات جهانی از رویکرد عدم تمرکز مدیریت و اجرایی امور شهری، گرایش ملی به انتقال فعالیت‌های اقتصادی،

به طور کلی مهم‌ترین مسائل شهر تهران در حوزه منظر شهری عبارتند از:

- تفوق کمیت بر کیفیت، سرعت بر تعمیق و تصمیمات عاجب و اجتناب‌ناپذیر بر تصمیمات بنیادین و آینده‌نگر در همه عرصه‌های زندگی، فعالیت، برنامه‌ریزی و مدیریت شهر تهران
 - ارجحیت تولید و تأمین فضای سکونت، بر تولید و تأمین فضای فعالیت و به همین ترتیب، بر تولید و تأمین فضاهای عمومی و خدماتی غیر انتفاعی
 - افت مداوم کیفیت محیط شهری تهران به لحاظ امکان سکونت، فعالیت و زیست سالم و پایدار
 - تداوم روند افت کمی و کیفی فضاهای عمومی
 - تداوم روند قطبی شدن شمالی- جنوبی شهر
 - تداوم تخریب و نابودی بافت‌های شهری و طبیعی ارزشمند شهر
 - تداوم روند ارجحیت ترافیک سواره و بزرگرایی در عین تشدید مسایل و تنگناهای ترافیکی
 - پیامد این روندها چیزی نبوده و نیست، جز عدم انسجام، عدم تعادل، ناکارآمدی و سختی زندگی شهری و شهروندان.
- در ادامه نیز به مهمترین مشکلات مرتبط با مباحث کالبدی، منظر شهری، حرائم و بافت فرسوده که به دلیل تاثیرات ژرفی که بر کیفیت شهری دارند از اهمیت زیادی برخوردار هستند پرداخته شده است:

الف. برخی از مهمترین چالش‌های کالبدی شهر تهران

- توزیع نامتعادل و نامتوازن مراکز خدمات و فعالیتها، در سلسله مراتب جغرافیایی شهری (شهری، فرامنطقه ای، منطقه‌ای، ناحیه‌ای، محله‌ای و...) و دسترسی نامطلوب و افزایش تقاضای سفر؛
- عقب ماندن نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده با

اجتماعی و فرهنگی به تهران، گسترش خدمات بانکداری الکترونیکی، وجود تسهیلات و امکانات فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) و... فرصتهایی هستند که زمینه‌های لازم برای تحول بنیادین در مدیریت شهر و شهرداری را فراهم می‌کنند.

چالش‌های حوزه سیما و منظر شهری در تهران

مسائل و مشکلات و محدودیت‌های کلان شهر تهران قابل طبقه بندی در زمینه‌های گوناگون و تاثیرگذار بر تهیه طرح جامع تهران می‌باشد که به طور تفصیلی مورد بازشناسی و بررسی قرار گرفته است. زمینه‌های مذکور شامل موارد زیر می‌باشد:

الف. مسائل کلانشهری تهران

• نقش ملی و جهانی (پایتخت و...)

• نقش منطقه‌ای (مادر شهر منطقه عمومی تهران)

ب. مسائل شهری تهران (سکونت، فعالیت، ترافیک، سوانح و...)

- مسئله سکونت و خدمات
- مسئله فعالیت و اشتغال
- مسئله ترافیک
- مسئله محیط زیست و آلودگی
- مسئله آب و فاضلاب
- مسئله سوانح طبیعی
- مسئله ساخت و ساز و استفاده از زمین

ج. مسائل پایه‌ای تهران

- مسئله نظام مدیریت شهری و پیراشهری تهران
- مسئله نظام مالیه و ساختار درآمد- هزینه شهر تهران

- کمبود فضای لازم برای توسعه فضاهای سبز، عمومی، فرهنگی، خدماتی و سایر موارد؛

- کمبود کالبدی فضاهای فرهنگی شهر اعم از (مکانهای ورزشی، بوستانهای شهری، پارکهای موضوعی (نظیر پارک بزرگسالی کودکان، سرزمین بازی و غیره)، فرهنگسراها و تالار اجتماعات، پیاده راهها و خیابانهای پیاده مدار)؛

- بلند مرتبه سازی در شهر و مورد توجه قرار نگرفتن معیارهای لازم در فرآیند برنامه ریزی و طراحی شهری؛

- کمبود المانهای شهری متناسب با شخصیت خیابانهای شهر؛

- تداخل حرکت سواره و پیاده؛

- کاهش فعالیت، روابط اجتماعی و انزوای شهروندان در فضای محدود بناها؛

- کم توجهی به نیمرخ شهری و خط آسمان در توده گذاریها؛

- تخصیص بی برنامه زمین به کاربریهای فرامنطقه ای و گرایش به افزایش آن در برخی از مناطق شهر؛

- نفوذ نامناسب و نسنجیده کاربریهای اداری در بافت های مسکونی (ایجاد شب مردگی در نقاط مرکزی شهر)؛

- گرایش ناآگاهانه به از بین بردن هویت اصیل الگوی استقرار خطی فعالیتها و جایگزینی با الگوی ساخت مجتمع های تجاری و پاساژ؛

- تحت الشعاع قرارگرفتن شبکه معابر محلات و نواحی به سبب ناکارآمدی شبکه های اطراف آن؛

- پایین بودن سرانه فرهنگی و ورزشی در سطح مناطق؛

ب. برخی از مهمترین چالش های بافت فرسوده شهر تهران

- گسترده گی بافت فرسوده (بیش از ۳۲۶۸ هکتار) و

توجه به پیش بینی های برنامه؛

- گسترش سکونت در پهنه غربی شهر (مناطق ۲۱ و ۲۲) به عنوان عرصه تمایز کالبدی تهران؛

- محوریت دولت در تصویب قوانین و طرح های شهرسازی و عدم مشارکت ذی نفعان در تهیه و تصویب آنها؛

- تحقق نیافتن کامل طرح های توسعه شهری به واسطه تهیه و تصویب نشدن تمامی طرح های موضعی و موضوعی و تکالیف طرح جامع و تفصیلی شهر تهران؛

- گزارش نشدن بازخوردهای اجرای طرح جامع و تفصیلی از زیر مجموعه های شهرداری؛

- استقرار کاربری ها، پروژه های بزرگ مقیاس، فعالیت ها و عملکردهای ناسازگار با الزامات شبکه معابر در شهر؛

- تدقیق نشدن پهنه های بلندمرتبه سازی در شهر تهران و صدور مجوزهای موردی بلند مرتبه سازی،

- ضعف نظارت سیستمی جامع بر حسن اجرای تمامی برنامه ها و راهبردهای طرح جامع شهر تهران؛

- عدم تکمیل و تصویب طرح های دروازه های ورودی شهر تهران؛

- عدم تهیه و تصویب مطالعات طرح توسعه فضاهای زیرسطحی شهر تهران (فضای زیرسطحی ۷ میدان اصلی شهر)؛

- استقرار نیافتن سازوکارهای صدور گواهی پایان کار ساختمانی بر مبنای دریافت بیمه تضمین کیفیت ساختمان توسط شهرداری تهران؛

- ایجاد نشدن سامانه صیانت و رصد هوشمند تغییرات فضاهای سبز و خدمات هفت گانه (آموزشی، درمانی، مذهبی، ورزشی، تفریحی، گردشگری و فرهنگی) شهر

تهران مستقل از سامانه شهرسازی شهرداری؛

- نامشخص بودن رابطه توسعه کالبدی-فضایی شهر با نظام درآمدی شهرداری تهران؛

بافت ناپایدار (بیش از ۱۴۰۰۰ هکتار) شهر تهران؛

- جمعیت ساکن در بافت فرسوده شهر تهران (حدود ۱۵ درصد جمعیت شهر) و تراکم جمعیتی بالا در بافت فرسوده (۳۷۰ نفر در هکتار)؛

- اختصاص حداقل بودجه برای نوسازی بافت‌های فرسوده در سطح شهری و ملی؛

- تحقق نیافتن انتظارات و دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده در طرح‌ها و برنامه‌ها در بخش نوسازی بافت فرسوده؛

- نبود برنامه مدون و تعریف اقدامات نرم افزاری با رویکرد توانمندسازی ساکنان بافت فرسوده؛

- اجرایی نشدن مجموعه اقدامات با رویکرد محرک برنامه‌های بازآفرینی و نوسازی شهری در تمامی محلات شهر؛

- تاثیرگذار نبودن بسته‌های تشویقی در بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده؛

- عدم اعطای وام‌های نوسازی بافت‌های فرسوده به تمامی متقاضیان نوسازی در بافت؛

- هدفمند نبودن اعطای بسته‌های تشویقی در بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده؛

- نبود الزامات قانونی جهت اقدام مالکان به نوسازی بافت‌های فرسوده تمام عیار و بحرانی؛

- فراهم نشدن سازوکارهای لازم از سوی سایر دستگاه‌های خارج از شهرداری در نوسازی بافت فرسوده؛

- ضعف در پشتوانه‌های قانونی و مصوبات حمایتی در زمینه بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده؛

- پراکندگی، ناهم‌انگهی و مجزا بودن اقدامات و سیاستگذاری‌های سازمان‌ها و نهادهای ذی مدخل نوسازی بافت‌های فرسوده؛

- آماده نبودن زیرساخت‌ها و خدمات در مناطق دارای بافت فرسوده جهت ایجاد انگیزه و ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در طرح‌ها و پروژه‌های نوسازی

شهری؛

- پایبند نبودن دستگاه‌های اجرایی و خدمات‌رسان جهت ارائه‌کننده خدمات و زیر ساخت‌های شهری مورد نیاز نوسازی بافت فرسوده برای رسیدن به سرانه‌های شهری مطلوب و ردیف بودجه اختصاصی به این منظور؛

- تامین نشدن سرمایه کافی و ضعف نقدینگی مالکان و متقاضیان سکونت در بافت فرسوده و مشکلات دریافت وام و تسهیلات برای نوسازی؛

- عدم استفاده از ظرفیت زمینهای ذخیره توسعه نوسازی برای پشتیبانی امر نوسازی بافت فرسوده شهر تهران؛

- عدم بازگشایی و اصلاح دسترسی‌های در بافت فرسوده و جهت تسهیل در فرآیند خدمات‌رسانی و رفت و آمد و تسریع نوسازی بافت فرسوده؛

- وجود آسیب‌ها، ناهنجاری‌ها، انحرافات به دلیل شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع شهری در محلات دارای بافت فرسوده؛

- تزریق نشدن منابع مالی از منابع صندوق ذخیره ارزی یا هدایت و تزریق وجوه حاصل از فروش اوراق مشارکت جهت کمک به تسریع نوسازی بافت؛

- فراهم نشدن تسهیلات مناسب جهت تشویق بخش خصوصی و تعاونی به منظور ساخت و ساز در محلات دارای بافت فرسوده شهری؛

- عدم استقبال سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت نوسازی بافت فرسوده به دلیل عدم توجیه اقتصادی نوسازی بافت فرسوده و مسایل اجتماعی و ضعف خدمات؛

- توسعه شب‌مردگی (نبود حیات شبانه) در محدوده‌های دارای بافت فرسوده؛

- دسترسی نامناسب به فضاهای باز عمومی ناشی از فشردگی بافت‌ها؛

- نارسایی خدمات شهری در بافت‌های فرسوده؛

- عدم رعایت مقررات ملی ساختمان در ساخت و سازهای جدید و ایجاد بافت فرسوده نوین؛
- طولانی بودن زمان افراز املاک مشاع؛ فرایند تجمیع؛ طولانی و پیچیده شدن اخذ تسهیلات بانکی پیش‌بینی شده در بودجه‌های سنواتی؛
- فراهم نشدن زمینه‌های تحقق مدیریت مشارکتی؛
- عدم استفاده از ظرفیت بافت فرسوده جهت توسعه درون‌زا و تولید مسکن اجتماعی؛
- یکسان بودن قوانین نوسازی و برنامه‌ها برای نوسازی بافت فرسوده تمام محله‌های شهری؛

ج. برخی از مهمترین چالش‌های سیما و منظر شهری تهران

- بی‌نظمی در خط آسمان ساختمانهای سطح شهر؛
- اغتشاشات بصری و در هم تنیدگی جنبه‌های بصری؛
- گسترده‌گی فضاهای شهری نیازمند مرمت و بازسازی با هویت تاریخی و ارزشمند در شهر تهران؛
- کم توجهی به ساماندهی میدانها و معابر در ایجاد سرزندگی محیط شهری؛
- کم توجهی به نورپردازی بناهای شاخص شهر در راستای ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری؛
- کمبود آثار حجمی و هنرهای شهری و گرافیک محیطی در سطح شهر؛
- تدوین نشدن برنامه عملیاتی زیباسازی شهر ذیل طرح جامع و تفصیلی؛
- مشارکت نداشتن بخش خصوصی در بهره‌برداری بهینه و مناسب از اماکن و فضاهای ارزشمند،

د. برخی از مهمترین چالش‌های حریم شهر تهران

- بلاتکلیفی حقوقی و مبهم بودن قوانین مربوط به حریم (حریم شهر تهران ۱۲۰۰ کیلومتر مربع، حریم مجموعه شهری تهران ۵۹۱۸ کیلومتر مربع)؛
- کاهش وسعت قلمرو حریم شهر تهران، به دلیل

- تبدیل سکونتگاه‌های روستایی محدوده حریم به شهر و تعریف حریم جداگانه بر آنها؛
- فقدان مدیریت یکپارچه در حریم شهر تهران و تعارضات قانونی؛
- طولانی شدن تصویب طرح‌های حریم پایتخت در مراجع نظارتی و قانونگذاری؛
- نبود نگرش برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای محدوده پایتخت؛
- گستردگی حریم و ناتوانی امکانات موجود جهت صیانت مستمر از حریم پایتخت؛
- عدم تکمیل طرح‌های ساماندهی حریم؛
- تاخیر در تهیه و اجرای برنامه راهبردی حریم پایتخت (به عنوان اسناد حریم تهران)؛
- مهاجرت و افزایش تعداد مراکز جمعیتی و سکونتگاه‌های پیرامون شهر و توسعه سکونتگاه‌های غیررسمی؛
- نابودی باغ‌ها و پوشش گیاهی و کاهش تنوع زیستی؛
- تداخل مرزی در محدوده‌های حریم و مانع شدن از کنترل و مدیریت آن از سوی شهرداری تهران (صدور مجوزهای دوگانه و چندگانه از سوی نهادهای مختلف)؛
- فقدان نظام مدیریت منابع مالی حریم؛
- دخالت نهادها در مدیریت روستاهای واقع در حریم؛
- زمین‌خواری و ساخت و ساز و تخلفات ساختمانی در حریم شهر؛
- تصویب و عملیاتی نشدن تمامی طرح‌های ویژه ساماندهی حریم شهر تهران در بخشهای شمالی، جنوبی، شرقی و غربی شهر تهران؛
- عدم تشکیل شعب تخصصی ویژه تخلفات واقع در حریم پایتخت؛
- نامشخص بودن فعالیت‌های مجاز حریم شهرها و هدایت سرمایه‌گذاران در راستای آن؛
- اعطای اختیار به دهیاری‌های واقع در حریم شهر

است، را ارائه نموده و بر پایه آن نحوه استفاده از اراضی در محدوده و حریم شهر، پهنه‌بندی با ضوابط و مقررات لازمه، تدوین گردیده است.

به رسمیت شناخته شدن ابزارهای جدیدی موسوم به " طرحهای موضوعی و موضعی " از طرف طرح جامع تهران، این امکان را فراهم آورده است تا راهبردهای پیشنهادی طرح جامع به منظور توسعه شهر تهران، که به واسطه ماهیتشان، طبیعتاً از خصلتی موجز و کلی برخوردارند، پیش از آنکه در سطح محلی (مناطق شهرداری) به کار گرفته شوند، به میزان کافی مورد " تفسیر " و " تدقیق " قرار گرفته و بتوانند با وضوح و دقت بیشتر راهنمایی‌های ضروری را به تهیه کنندگان طرح‌های پایین دست ارائه نمایند.

نقش سیما و منظر شهری در برنامه‌های توسعه اقتصادی

در راستای اهداف کلان طرح جامع تهران و به ویژه در وضعیت جهانی شدن، امروزه کلانشهرهای برجسته‌ای نظیر تهران برای جذب سرمایه، استعداد‌های درخشان و توجه بین‌المللی (برای برگزاری رویدادهای علمی، هنری، ورزشی، سیاسی و به خصوص جلب گردشگر و...) با یکدیگر به رقابت برخاسته‌اند.

موضوع منظر شهری در ابعاد گوناگون، دیگر نه یک انتخاب بلکه یک ضرورت حیاتی بدل گردیده است. در حالی که شهرهای برخوردار از چشم‌انداز، آینده مطلوب خویش را خود خواهند آفرید، شهرهای فاقد چشم‌انداز بر اثر روزمرگی و تداوم روندهای مخرب جاری عملاً به آینده‌ای نامعلوم هل داده خواهند شد. بر این اساس، انتخاب محیط شهری مطلوب با منظر شایسته برای اقشار اجتماع ی تأثیرگذار در جامعه جهانی نظیر اقشار خلاق (نخبگان، سرمایه‌گذاران، گردشگران و دانشگاهیان و فرهنگی آن، به عنوان

برای صدور مجوز و نظارت بر ساخت و ساز در محدوده و حریم روستا؛

- افزوده شدن برخی نواحی منفصل به محدوده شهری و ایجاد دوگانگی ساختار فضایی شهر و عدم تعادل در سطح کلانشهری و رونق ساخت و ساز در فاصله بین این نواحی با کلانشهر؛

- گسترش افقی در محدوده کلانشهری به دلیل پرشدن فضای بین شهر و نواحی سکونتگاهی جدید؛
- تفاوت وضعیت اقتصادی-اجتماعی حاکم بر ساکنان شهر مادر و نقاط سکونتگاهی جدید و افزایش نابرابری‌های در مجموعه شهری؛

- حاکم بودن رویکرد «محدوده گسترش برای آینده شهر» به جای «کمربند سبز و تنفس گاه شهر» و رویکرد «توسعه مناطق جمعیتی» به جای «حفاظت ویژه» نسبت به حریم شهر؛

- نبود دستورالعمل‌های لازم در خصوص فعالیت معادن در حریم شهر؛

- توسعه مداوم محدوده شهرها و گسترش حریم آنها و ایجاد معضلات برای واحدهای معدنی و بلاتکلیفی روند سرمایه‌گذاری در آنها؛

- ساخت و سازهای حجیم در عرصه‌های بیلاقی و رودخانه‌های شهرها و روستاهای اطراف تهران؛

- تخصیص زمین به کاربری‌های غیرساختمانی و صدور کاربری غیرمجاز برای ایجاد صنایع در اراضی کشاورزی؛

- عدم انجام مطالعات کارشناسی جهت مکانیابی تجهیزات موردنیاز شهری در حریم؛

ظرفیت‌های قانونی سیما و منظر شهری

طرح جامع تهران به عنوان سندی راهبردی-ساختاری برای ساماندهی شهر تهران تهیه گردیده است. این سند بر مبنای ایده ساختاری توسعه شهر، سازمان فضایی شهر که چشم‌انداز کالبدی توسعه شهر

ظرفیت‌ها و چالش‌های حوزه سیما و منظر

شهری

پیش‌بینی وضعیت بخش در صورت ادامه وضع

موجود

پیش‌بینی وضعیت بخش با توجه به مهم‌ترین مشکلات و چالش‌هایی که ذکر آن رفت در ادامه آورده شده است:

الف - وضعیت کالبدی شهر

تراکم زدایی پیشنهاد شده منجر به رشد نسبتاً ضعیف شهر تهران می‌شود و خطرات زیادی در بر دارد. اولین خطر این است که فشردگی شبکه راه‌های تهران به سطح منطقه گسترش یابد. دومین خطر، افزایش تفاوت‌های اجتماعی و اقتصادی بین مرکز شهر و محیط اطراف آن به وسیله محدود کردن عرضه املاک و مستغلات در داخل تهران است. خطر سوم افزایش روند افت و تنزل مناطق مرکزی و نزدیک به مرکز تهران به وسیله عرضه زیاد زمین در خارج از تهران می‌باشد. خطر چهارم این است که فقدان مدیریت کنترل رشد و توسعه بین قطب‌های شهری، منجر به شکل‌گیری یک ابر شهر کنترل نشده خواهد شد.

به رغم ایجاد شهرهای جدید پردیس، هشتگرد، اندیشه و پرند در حوزه پیرامونی تهران و به منظور عاملی در کاهش تمرکز جمعیتی این شهر در عمل شاهد اجرای برنامه‌های متمرکز در گسترش تهران هستیم. مناطق ۲۱ و ۲۲ شهرداری تهران و برنامه‌های ایجاد شهر آفتاب در ناحیه جنوبی شهر که بر روی گسل جنوبی بزرگ تهران قرار دارد، خود به مثابه یک مضاف در برابر اجرای برنامه‌های ایجاد شهرهای جدید و کاهش تراکم، تمرکز و آلودگی‌های محیطی و نظایر آنها به حساب می‌آید. تجاوز از تراکم مجاز و خریداری تراکم اضافی توسعه نا منظم ساخت و سازها را به

حقوق اصلی آنان بدل گردیده است. و شهری خواهد توانست در این رقابت جهانی گوی سبقت را از دیگر شهرهای جهان برپاید که بتواند با مدیریت شهری کلان (برنامه‌ریزی و طراحی شهری راهبردی) تصویری روشن از آینده شهر را برای ساکنین آن فراهم آورد و ساز و کارهای مدیریتی جهت هدایت و کنترل توسعه شهر را در آن جهت ایجاد نماید.

امروزه کلانشهر تهران علیرغم دارا بودن از پتانسیل‌های گوناگون برای تبدیل شدن به شهری با سطح کیفیت بالای زیست‌پذیری و فعالیت‌پذیری در مقیاس جهانی و منطقه‌ای، و تجمع فعالیت‌پذیری در مقیاس جهانی و منطقه‌ای، به شهری با غلبه کاربری سکونتی و تجمع فعالیت‌های ناسازگار و حضور سیل عظیمی از مهاجرین شهرهای پیرامون و سکونت و فعالیت در سطح بسیار نازل، بدل گردیده است. افزایش میزان حضور و ارتقاء سطح کمی و کیفی " فعالیت‌های اختیاری " و " اجتماعی " در سطح کلان شهر تهران، از جمله فعالیت‌های مورد تأکید و توجه مباحث مرتبط طراحی شهری راهبردی می‌باشد، از جمله اهداف طرح جامع تهران و همچنین " برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت شهری تهران " می‌باشد. از این روی تأمین طراحی شهری و منظر شهری مناسب به منظور تشویق و گسترش حضور اجتماعی شهروندان تهرانی در فضاهای شهری و همچنین ایجاد شرایط مساعد محیطی برای ترویج فعالیت‌های اختیاری و اجتماعی نظیر فعالیت‌های خرید، گذران اوقات فراغت، تفریح، گردشگری، تعاملات اجتماعی و فرهنگی و... از جمله دلایل ضرورت تهیه برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت منظر شهری تهران می‌باشد.

دنبال خواهد داشت.

بر اساس اظهار نظر کارشناسان ساخت و ساز در تهران و اطراف آن غیراستاندارد و نامناسب بوده و اصول شهرسازی، فرهنگ شهرنشینی و مذهبی هم در ساخت آپارتمان‌ها لحاظ نمی‌شود. در نقاط مختلف شهر برج‌های بی‌قواره و غیر استاندارد در خیابان‌های تنگ و محصور و بدون ضابطه و برنامه مشخص، ترکیبی نامناسب برای شهر رقم زده است. این ساخت و سازها به مرور به اطراف شهر نیز کشیده می‌شوند. این در حالی است که درهم ریختگی فضا و ارتفاع در تهران، چشم‌انداز شهر را به ملغمه‌ای در هم تبدیل کرده است. از سویی عدم محدودیت در گسترش ارتفاع به نوعی حقوق شهروندی دیگران را نیز ضایع می‌کند. بدین ترتیب که یک خانه ویلایی یا یک خانه کوچکتر و یک یا حداکثر دو طبقه در محاصره دیوارهای بلند همسایگان قرار می‌گیرد. چنین مسأله در درازمدت عوارض زیستی، محیطی و اجتماعی خود را در روحیه عمومی ساکنین شهر به جا می‌گذارد.

اکنون، مشکل شهر ما تنها برج‌ها یا بلندسازی‌ها نیستند، مشکل عدم قاعده، نظم ساختاری شهر و رعایت قواعد شهر است. مسأله‌ای که بیش از هر چیز در بطن آن نادیده گرفتن حقوق شهروندان وجود دارد.

معضل دیگر پیاده روهایی است که برای رفت و آمد شهروندان مناسب نبوده و چهره شهر را ناموزون کرده است. وضعیت نابسامان مسیرهای پیاده به لحاظ شرایط فیزیکی، کالبدی بر روان شهروند هم تأثیر منفی گذاشته و باعث می‌شود که افراد سعی در فرار هر چه سریعتر از آن و استفاده از خودروی شخصی نمایند. در این میان نه تنها دود و آلودگی هوای شهر بیشتر می‌شود، بلکه شهروند نسبت به بسیاری از محرک‌های محیط از جمله مکانهای تاریخی، نقاط خاطره انگیز و... بی‌توجه شوند. این بی‌توجهی در

طول زمان، زمینه‌های تخریب این نقاط را فراهم می‌نماید. به فراموشی سپردن آنها، باعث عدم واکنش مناسب از سوی شهروندان در مقابل تخریب آنها می‌شود. به این ترتیب کم کم، به هزار و یک توجیه عملکردی، این نقاط ارزشمند، بدون هیچگونه اعتراض مؤثری از بین می‌روند. نقاطی که قابلیت‌های ویژه‌ای در یادآوری خاطرات، تداعی‌ها، حس مکان، ایجاد تعلق خاطر داشته، هر کدام از آنها به تنهایی برای ایجاد محملی جهت زندگی و تعاملات اجتماعی کفایت می‌نمایند.

ب - وضعیت سیما و منظر شهری

از آن جایی که نمای هر ساختمان در مجموعه ی شهری که در آن حضور دارد، مؤثر است و این تأثیر را به بدنه ی خیابان‌ها یا میدان‌ها که در آن قرار گرفته است، انتقال می‌دهد. در حال حاضر به نمای ساختمانی واحد، بدون در نظر گرفتن نمای دیگر ساختمان‌ها دیده می‌شود، به مرور همگونی نمای شهری در کلیت از میان می‌رود. تناقض بی‌جنبه‌ی شهری و بیان فردی نما در صورتی می‌تواند از میان رود که ساختمان جزئی از شهر در نظر گرفته شود و ارتباطات آن با محیط اطراف چند جانبه باشد. اغتشاشات به وجود آمده در خط آسمان شهر تهران به مرور تمام دید و منظر شهر تهران را بسته و شهر تهران را تبدیل به خیابان‌هایی کاملاً محصور می‌نماید.

ج - وضعیت بافت فرسوده شهر

تمرکز بر افزایش تعداد ساخت و سازها در محلات با بافت فرسوده در قالب سیاست‌های تشویقی مدیریت شهری، نه تنها سبب بهبود وضعیت کیفیت سکونت در این نواحی از شهر نگردیده، بلکه با کاهش چشمگیر کیفیت ساخت و ساز، سبب کاهش کیفیت ایمنی بافت و همچنین کیفیت زندگی نیز گردیده

د - وضعیت حریم شهر

با توجه به روندی که تا کنون در زمینه حرائم وجود داشته است، مبهم بودن حریم شهر تهران و گسترش آن باعث از بین رفتن کامل زمین‌های کشاورزی و فضاهای باز و سبزی که در اطراف تهران وجود دارد می‌گردد و افزایش آلودگی‌های شهری را نیز سبب می‌شود.

ارزیابی نقاط قوت و ضعف در مواجهه با فرصت‌ها و تهدیدهای آتی

• نقاط قوت (قابلیت‌ها)

- وجود کوهستان البرز در شمال و شرق و کوه بی‌بی شهربانو در جنوب شرقی
- استقرار فضاهای سبز با ارزش در شرق، مرکز و غرب (لويزان، عباس آباد، پرديسان، چیتگر) و اتصال آنها با یکدیگر، توسط شبکه بزرگراهی
- وجود عنصر آب، در رود- دره‌ها و رودخانه‌ها، به عنوان فضاهای باز و سبز ارزشمند طبیعی، مانند کن، فرحزاد، درکه، دربند و دارآباد
- وجود بافت‌های مسکونی ارزشمند طبیعی، دارآباد، گلابدره، درکه، فرحزاد، حصارک، مرادآباد، کن و...
- وجود بافت‌های ارزشمند تاریخی (تهران تاریخی، تهران مدرن، تجریش، ری)
- وجود نشانه‌های استراتژیک در شهر تهران از جمله نشانه‌های اکولوژیکی قله دماوند و قله توچال و برج میلاد
- شکل‌گیری پهنه‌ای در مرکزیت شهر، حد فاصل شمیرانات، حوزه قدیم تهران و شهر ری به دلیل تمرکز عناصر اصلی و با اهمیت تاریخی، فرهنگی، سیاحتی، زیارتی، اداری، سیاسی و حکومتی و مهمترین کانون‌های شهری با فعالیت جذاب انسانی
- وجود حوزه‌های قدیمی شهر به عنوان سمبل و

است. مشکل کیفیت پایین ساخت و ساز در کشور به ویژه در بافت فرسوده باعث شده است در سال‌های اخیر نهادهای متولی تلاش خود را بر استفاده از ابزارهای قانونی برای ارتقا کیفیت ساخت و ساز متمرکز کنند اما تاکنون و درعمل این اقدامات نتوانسته تاثیر قابل ملاحظه‌ای در بهبود کیفیت ساخت و ساز داشته باشد.

معاصر سازی در زمینه‌های تاریخی دارای مقیاس‌های متفاوتی هستند و از طرح‌های کلان شهری در بافت تاریخی یک شهر تا مداخلات کوچک معماری در یک بنای تاریخی را شامل می‌شود. همچنین رویکردها و الگوهای متفاوت در سراسر جهان از رویکردهای مدرنیسم طراحی شهری، نوخردگرا، نوشهرسازی و... در شهرها و زمینه‌های تاریخی به طور دائم در حال پاسخ و همسازی زمینه‌های تاریخی با نیازهای جامعه معاصر در حال تغییر و رشد بوده‌اند. این بحث در حالی است که در زمینه‌های قدیمی در تهران به عنوان پایتخت میراث تاریخی از دوران صفوی و حتی پیشتر، عدم شناسایی و بکارگیری شیوه‌های متنوع معاصر سازی در زمینه‌های خاص منجر به بروز مشکلات و نزول کیفیت بافت‌های تاریخی در دهه‌های اخیر گردیده است. از جمله مسائل و مشکلات در بافت‌های تاریخی می‌توان به خروج ساکنان اصیل از بافت، حضور مهاجران، کیفیت محیطی پایین فضاهای شهری، عدم تامین نیازهای زندگی معاصر، رواج کاربری‌های پشتیبان از قبیل انبارها و کاربری‌های ناسازگار با ثروت و ارزشهای فرهنگی، مشکلات تردد، تخریب و بازسازی بناهای واجد ارزش معماری و... می‌باشد. بافت تاریخی تهران نیز به شدت با این مسائل درگیر است.

مراکز هویت بخش تهران

- وجود فضاهای باز و بزرگ خالی در سطح شهر (پادگان‌های فعلی) به عنوان امکانی برای ایجاد عرصه‌های عمومی (اراضی قلعه مرغی، جی، دوشان تپه، کوهک، اقدسیه، میدان تیر و...)
- وجود اراضی زراعت و باغات در لبه‌های جنوبی شهری به عنوان امکانی برای ممانعت از توسعه بی‌رویه شهر
- وجود دسترسی سهل و روان توسط شبکه‌های بزرگراهی بین عناصر شهری در جهت شرق به غرب و شمال به جنوب
- تأمین دسترسی مناسب توسط شبکه راه آهن شهری و امکان اتصال جنوب به شمال و شرق به غرب و ارتباط با حوزه‌های شهری همجوار غربی و جنوب غربی.

• نقاط ضعف (محدودیت‌ها)

- ساخت و سازها و افزایش تراکم‌های بی‌رویه، تجاوز به حریم کوهستان و تخریب محیط‌های طبیعی و مناظر با ارزش
- افت مداوم کیفیت محیط شهری تهران به لحاظ امکان سکونت، فعالیت و زیست سالم و پایدار
- توسعه بی‌رویه بلندمرتبه سازی (به ویژه از لحاظ مکان‌گزینی) و تخریب تدریجی باغات
- ضعف شدید سیستم و شبکه حمل و نقل عمومی و انبوه و تأکید بیش از حد بر حمل و نقل خصوصی و بزرگراهی
- وضعیت نامطلوب شاخص‌های زیست محیطی به ویژه به لحاظ آب و هوا و خاک
- تسلط و غلبه اتومبیل و تبدیل میدان‌های گذشته به گره‌های ترافیکی فاقد مقیاس‌های انسانی
- انفصال مهمترین محورهای مجهز شهری به دلیل

عبور شبکه‌های بزرگراهی

- فقدان تعریف مناسب دروازه‌های شهر و راه‌های ورودی شهر و فقدان خوانایی و تمایز محیط شهری از کالبد پیرامونی
- ضعف در استقرار نظام مدیریت و برنامه‌ریزی استراتژیک و تشخیص دهنده مسایل، نیازها، اولویت‌ها و الزامات استراتژیک توسعه پایدار شهر
- نقایص زیرساختی گسترده برای پوشش و جبران پیامدهای زندگی شهری به ویژه به لحاظ فاضلاب
- ساخت و سازهای ناهماهنگ در حاشیه مسیل‌ها به دلیل عدم حضور برنامه‌های شهری
- نارسایی و نقایص جدی پهنه مرکزی شهر، برای پذیرش عملکردهای برتر و متناسب کلان شهری و در نتیجه گسترش کالبدی آن به جای توسعه کیفی و فضایی
- عدم انطباق و تمهیدات لازم و موثر برای مواجهه با مخاطرات زلزله خیزی کل شهر و بخش‌های پرخطرتر آن
- عدم وجود فضاهای عمومی و عرصه‌های حضور برای شهروندان
- کمبود عناصر خدماتی مناسب و مورد نیاز ساکنین در تمام سطح شهر
- گسترش شهر به سوی مناطق ۲۱ و ۲۲ و همچنین شهر آفتاب که در گسل زلزله قرار دارد
- توسعه و تمرکز عناصر اداری مانند شرکت‌ها و ادارات مهم و اصلی در حوزه مرکزی و تغییر کاربری مسکونی به فعالیت و در نتیجه ایجاد ترافیک سنگین سواره در ساعات روز
- وجود بافت‌های فرسوده در حوزه‌های مرکزی و جنوبی شهر و خطر تخریب و خسارت‌های جانی فراوان در صورت بروز زمین لرزه
- عدم تأکید لازم بر اهمیت و ضرورت فعالیت‌پذیری برای پایداری توسعه شهر تهران

• فرصت‌ها

- موقعیت خاص تهران در شبکه پایتخت‌های کشورهای اسلامی
- شکل‌گیری فضای سیاسی، مدیریتی و اجتماعی مناسب و معطوف به ضرورت حل مشکلات تهران به عنوان کلان شهر و پایتخت ملی
- امکان استفاده از فرصت‌های حاصل از موقعیت ملی به عنوان پایتخت
- امکان پالاش و کاهش فشار بر تهران از طریق استفاده از نظام تعاملی مناسب با مجموعه شهری
- موقعیت‌های خاص جغرافیائی، اقتصادی و سیاسی شهر تهران در سطوح جهانی و شبکه کلان شهرهای جهانی و منطقه‌ای
- امکان ایجاد مراکز شهری جدید جهت کاهش تردد و تراکم ترافیک در حوزه مرکزی پر تراکم شهر
- سیاست‌گذاری‌های طرح مجموعه شهری در حوزه‌های غربی شهر از جمله مناطق ۲۱ و ۲۲ مبنی بر توقف توسعه مسکونی
- پتانسیل اطراف قطب‌های مبادلاتی موجود (ایستگاه تهران کرج، ترمینال غرب) و یا قطب‌های آینده (بهشتی- آزادی)
- ظرفیت زمین‌های بزرگی که به وسیله نیروهای نظامی اشغال شده است (به عنوان مثال فرودگاه قلعه مرغی) مطالعه شود.
- پتانسیل‌های ناشی از طولانی‌تر شدن شبکه متروی زیرزمینی می‌باشد

- ترغیب بخش خصوصی به باز زنده‌سازی محلات و نوسازی مسکن‌های فرسوده و کمک‌های دولتی
- حفظ و تقویت چشم‌اندازهای کلان‌شهر

• تهدیدها

- تداوم روند افت کمی و کیفی فضاهای عمومی
- فقدان صراحت و روشنی (لازم و معطوف به اراده)

- در خصوص جایگاه و عملکرد شهر تهران به ویژه در سطح بین‌المللی در لایه‌های مختلف مدیریت شهری و ملی
- فقدان مدیریت شهری یکپارچه در سطح شهر تهران و مدیریت کلان شهری یکپارچه در سطح مجموعه شهری تهران
- تداوم روند قطبی شدن شمالی- جنوبی شهر
- حل نشدن پارادوکس مدیریت شهری فراگیر و آینده نگر با مدیریت مالی شهر
- تداوم روند قطبی شدن شمالی- جنوبی شهر
- پایین بودن ضریب برنامه‌ریزی و عملکرد برنامه‌ای در سطوح مختلف مدیریت شهری
- تداوم تخریب و نابودی بافت‌های شهری و طبیعی ارزشمند شهر
- تداوم روند ارجحیت ترافیک سواره و بزرگرایی در عین تشدید مسایل و تنگناهای ترافیکی
- اتخاذ تصمیمات غیرهماهنگ در ارتباط با افزایش تراکم به ویژه در بافت‌های فرسوده
- عدم اختصاص بودجه لازم به پایان رساندن شبکه مترو شهری و افزایش سرویس‌های حمل و نقل عمومی
- کمبود جدی خدمات رفاهی در حوزه‌های همجوار و اطراف شهر تهران و تردد ساکنان این حوزه‌ها به شهر تهران، جهت استفاده از خدمات و در نتیجه افزایش ترافیک و تراکم.

راهنماها و سیاست‌های اجرایی

چشم‌انداز سند

- چشم‌انداز توسعه بلندمدت شهر تهران، که سیمای مطلوب شهر در افق طرح و میثاقی برای توسعه پایدار کلانشهر تهران و پایتخت کشور است، هماهنگ با چشم‌انداز بیست ساله کشور، مبتنی بر آرمان‌های زیر

است:

- تهران؛ شهری با اصالت و هویت ایرانی - اسلامی (شهری که برای رشد و تعالی انسان و حیات طیبه، سامان می‌یابد)
- تهران؛ شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی
- تهران؛ شهری سرسبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده
- تهران؛ شهری امن و مقاوم در برابر انواع آسیب‌ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح
- تهران؛ شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت
- تهران؛ شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب، همراه با تعدیل نابرابری‌ها و تامین عادلانه کلیه حقوق شهروندی
- تهران؛ کلانشهری با عملکردهای ملی و جهانی و با اقتصادی مدرن و مرکزیت امور فرهنگی - پژوهشی و سیاسی در سطح کشور، و حداقل یکی از سه شهر مهم و برتر منطقه آسیای جنوب غربی

اهداف کلان

برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت منظر شهری تهران به منظور دستیابی به طراحی شهری پایدار و براساس دیدگاه نظری " مکان پایدار " شکل گرفته است. از این روی به راهبردهایی از طرح جامع که دربر گیرنده ابعاد ماهوی و رویه‌ای طراحی شهری راهبردی، می‌باشند استناد گردیده و ضرورت پرداختن به مباحث طراحی شهری از دیدگاه طرح جامع تهران مورد تأکید قرار داده شده است.

۱. تثبیت سطوح اراضی مسکونی و هدایت میزان تراکم و استفاده مناسب از اراضی شهری به منظور گسترش فضاهای عمومی و کاربری‌های خدماتی
۲. ارتقاء نقش‌های فراملی، ملی و منطقه‌ای شهر تهران با استفاده مناسب از ظرفیت‌ها و

سرمایه‌های فیزیکی، اجتماعی، انسانی و مالی - اقتصادی شهر.

۳. تعیین حریم مناسب و تثبیت حدود و مرز محدوده شهر تهران، ضمن حفظ یکپارچگی و با اعمال نظام مدیریت شهری واحد در محدوده و حریم آن.
۴. رونق فعالیت و توسعه اقتصادی تهران با حفظ و پالایش پهنه‌های کنونی فعالیت و بهره‌وری مناسب از این فضاها برای ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و تامین اشتغال
۵. حفاظت از محیط زیست (به ویژه آب، هوا، صدا و منابع طبیعی) و ایمن‌سازی شهر در مقابل سوانح طبیعی و سایر مخاطرات و آسیب‌ها
۶. بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل با توسعه زیرساخت‌ها و سیستم حمل و نقل (همگانی) به ویژه قطار شهری و اعمال مدیریت تقاضای سفر
۷. بهبود و ارتقاء کیفیت محیط شهری و ساماندهی کالبدی آن، با پهنه بندی و تعیین محدوده‌های اعمال ضوابط و مقررات استفاده از اراضی و محدوده‌های نیازمند مداخله به ویژه بافت فرسوده به منظور بهسازی، نوسازی و بازسازی
۸. ساماندهی سیما و منظر شهری با تأکید بر هویت معماری و شهرسازی ایرانی - اسلامی
۹. ارتقاء کیفیت زیست محیطی شهر تهران و حفاظت از میراث طبیعی، تاریخی شهر و توسعه فضاهای عمومی و گردشگری، با اجرای طرح‌های موضعی و موضوعی برای عمران و توسعه شهری تهران

اهداف سند

همانگونه که ذکر آن رفت، طراحی شهری مدیریت یکپارچه کلیه ابعاد کیفی زندگی شهری، از جمله

مدیریت بصری، فعالیتی، زیست محیطی و مفهومی شهری باشد، از این رو مهم‌ترین اهدافی که این سند دنبال می‌کند به قرار زیر می‌باشد:

- ۱- ارتقاء کیفیت عرصه عمومی و محیط شهری
- ۲- ارتقاء تجربه شهروندان از نظم فضایی شهر و شناسا شدن هر چه بیشتر آن توسط شهروندان
- ۳- ارتقاء هویت غالب شکل و سیمای شهری در سطوح کلان تا فضای شهری معرف هویت مکانی
- ۴- ایجاد یک چشم‌انداز مشترک مابین دستگاه‌های اجرایی، بخش خصوصی و با هماهنگی عموم
- ۵- تحقق اهداف فوق به کمک معرفی پروژه‌های اجرایی برای فرصت‌های مکانی و تاسیس تشکیلات ستادی و اجرایی لازم جهت مدیریت بر تحقق تغییرات به کمک کاربران و بهره‌وران و مشارکت مردم.

همچنین بخشی از سودمندی‌های ناشی از تهیه و اجرای "برنامه راهبردی مدیریت طراحی شهری و منظر شهری تهران" عبارتند از:

- ۱- دست یافتن شهر و مدیریت شهری به ابزار مناسبی برای هدایت منطقی و طولانی مدت فرم کالبدی سه بعدی و منظر شهر.
- ۲- تامین پشتیبانی فنی از اسناد موجود شهرسازی (طرح جامع و تفصیلی) از نقطه نظر طراحی شهری.
- ۳- شناسایی و تعریف پروژه‌های عمران شهری دریک "چارچوب یکپارچه و هماهنگ" و بالابردن اثر "هم افزایی" (سینرژی) آنها و ارتقاء احتمال جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و مشارکت همگانی در آنها.
- ۴- یافتن نقش پیشگامی در شهرهای ایران به لحاظ کاربرد دانش طراحی شهری توسط تهران به مثابه یک ابزار موثر و نتیجتاً نوسازی ساختاری نظام مدیریت شهری بر مبنای فرایندهای تصمیم‌گیری کیفیت-محور.

۵- ارتقاء وجهه و توان رقابتی کلانشهر تهران در مقیاس‌های منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی در اثر اجرای برنامه راهبردی منظر شهری تهران

راهبردهای توسعه سیما و منظر شهری تهران

راهبردهای توسعه شهری تهران با محوریت ارتقاء کیفیت محیطی پایتخت، شامل موارد زیر می‌گردد:

۱. ساماندهی و صیانت از محدوده و جلوگیری از هرگونه گسترش شهر
۲. ساماندهی و صیانت از حریم تهران
۳. ارتقاء نقش و جایگاه شهر تهران در سطوح فراملی، ملی و منطقه‌ای
۴. توسعه اجتماعی و ساماندهی اسکان جمعیت
۵. توسعه اقتصادی و رونق فعالیت شهر تهران
۶. بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل و ترافیک
۷. حفاظت از محیط زیست
۸. ایمن سازی در برابر سوانح طبیعی (زلزله، سیل و...)
۹. بهبود سیستم مدیریت بحران و ارتقاء کیفیت دفاع غیرعامل شهر تهران
۱۰. تأمین آب موردنیاز و توسعه و تجهیز شبکه و تأسیسات آب و فاضلاب تهران و
۱۱. بهبود و ارتقاء وضعیت و ساماندهی کالبدی شهر تهران
۱۲. ارتقاء کیفیت کارایی محیط شهری با پهنه‌بندی نحوه استفاده از اراضی و ساماندهی ساخت و ساز
۱۳. احیاء و حفاظت فعال از میراث طبیعی، تاریخی و فرهنگی شهر تهران
۱۴. ساماندهی و ارتقاء هویت سیما و منظر شهری در جهت احیاء معماری و شهر سازی ایرانی-اسلامی

- استقرار سامانه صیانت و رصد هوشمند تغییرات کاربریهای اراضی شهری؛

- بازبینی ظرفیت جمعیت‌پذیری شهر تهران در اسناد فرادست (طرح جامع و تفصیلی)؛

- تشکیل نهاد نظارت و مدیریت طرح‌های جامع، تفصیلی و برنامه عملیاتی شهرداری به منظور هدایت و رفع نواقص آن؛

- صدور پروانه بهره‌برداری موقت بجای صدور پروانه دائمی برای واحدهای تجاری در سطح شهر (جایگزینی عوارض ساخت با عوارض بهره‌برداری)؛

- جلوگیری از تخریب ساختمان‌های بادوام شهر تهران؛

- دو مرحله‌ای شدن صدور پروانه ساختمانی در شهر تهران؛

- اصلاح فرآیند هوشمندسازی (کاهش زمان) صدور پروانه ساختمان، گواه یساختمان، پرونده‌های کمیسیون ماده صد و کمیسیون ماده ۵؛

- برون سپاری ارائه خدمات شهرسازی و حذف پستهای موازی در شهرداری تهران با رویکرد ایجاد فضایی سالم و رقابتی؛

- تدوین و ارائه ضوابط ساخت و ساز در حریم و پهنه‌های گسلی و مسیر قنوت؛

- الزام رعایت مقررات ملی ساختمان، ضوابط ایمنی و آتش‌نشانی، پدافند غیر عامل و تعمیر و نگهداری ساختمان در صدور پروانه و گواهی ساختمان و تاسیسات شهری؛

- الزام استفاده از مجری (سازنده) ذی صلاح در ساخت و ساز شهری تهران؛

- استقرار نظام کنترل ساخت و ساز در مراحل بهره‌برداری در شهر تهران؛

- تکمیل تدوین و تصویب ضوابط ساخت و ساز ساختمان‌های بلندمرتبه شهر تهران در زیرپهنه‌های مصوب و مجاز؛

۱۵. توسعه فضاهای سبز، عمومی، تفرجگاهی و گردشگری

۱۶. تأمین نیازها و ساماندهی خدمات شهری تهران

۱۷. بهسازی، نوسازی و بازسازی بافتهای فرسوده شهر تهران

۱۸. بهره‌گیری تأکید شده از پتانسیل‌های توسعه فضایی - کالبدی درونی شهر تهران

۱۹. تمرکززدایی از مرکز و توزیع مرکزیت و تراکم در تمام سطح شهر

سیاست‌های اجرایی

در این بخش بر اساس نتایج تحلیل وضعیت موجود کلانشهر تهران، برخی از مهمترین راه‌های برون رفت رفع چالش‌های شهر در حوزه‌های مختلف مأموریت‌های تخصصی شهری با توجه به اولویت‌ها پیشنهاد می‌گردد. لازم به ذکر است برخی از پیشنهادها مربوط به طرح‌ها و برنامه‌های عملیاتی حوزه‌های مختلف تخصصی شهرداری است و برخی دیگر نیز به بخش‌ها و حوزه‌های شهری خارج از حیطه مسئولیت شهرداری مانند دستگاه‌ها و سازمان‌های دولتی اختصاص دارد. در این بخش بر اساس نتایج تحلیل وضعیت موجود شهر تهران و مدیریت شهری (شهرداری)، پیشنهادها و اولویت‌های هریک از بخش‌های تخصصی شهری متناظر با مأموریت‌های برنامه عملیاتی شهرداری تهران ارائه می‌گردد:

- تکمیل و تصویب بندهای تکالیف طرح جامع (موضوعی و موضعی) و تفصیلی معوق مانده؛

- کنترل هوشمند رعایت ضوابط پهنه بندی در سامانه شهرسازی شهرداری تهران؛

- اصلاح ساختار معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران؛

نوسازی و بهسازی و مقاومسازی بافت‌های فرسوده شهری؛

- فراهم نمودن سازو کارهای لازم از سوی کلیه دستگاه‌ها و نهادهای ذیربط به صورت یکپارچه و منظم در نوسازی بافت فرسوده؛

- بهره‌گیری از ظرفیت «ستاد بازآفرینی پایدارکلانشهر تهران»، برای برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر عملکرد برنامه‌های نوسازی و بهسازی شهری تهران؛

- جلب مشارکت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری‌های بزرگ در بافت‌های فرسوده؛

- تدوین برنامه عملیاتی نوسازی و پروژه‌های محرک توسعه ویژه هر یک از مناطق دارای بافت فرسوده؛

- برگزاری برنامه‌های محلی و نشست‌ها جهت افزایش همگرایی اجتماعی و تشویق ساکنان به نوسازی محلات بافت فرسوده؛

- ارتقاء ظرفیت‌های حقوقی و اداری دفاتر تسهیل‌گری نوسازی در محلات جهت کاهش تشریفات اداری ساکنان و سرمایه‌گذاران و سیستمی شدن فرآیندهای انجام نوسازی؛

- افزایش و تنوع بسته‌های حمایتی از نوسازی بافت‌های فرسوده و فراهم آوردن زمینه نوسازی پلاک‌های با حداقل مساحت در بافت‌های فرسوده؛

- ارتقاء مشارکت شهروندان و فعالان اقتصادی در اجرای پروژه‌های مرتبط با زیباسازی شهر

- وحدت بخشی به عناصر دخیل در زیباسازی شهری از طریق بکارگیری رویکردهای کارآمد، سیاست‌ها و روش‌های اجرایی مناسب

- دریافت و پردازش بازخوردهای طرح جامع و تفصیلی و ارائه گزارش‌های دوره‌ای به شورای شهر؛

- جلوگیری از فعالیت شوراهای معماری مناطق و حذف بخشنامه‌های ستادی-حمایتی؛

- طراحی و اجرای فضاهای شهری شاخص در مقیاس جهانی؛

- شفاف سازی عوارض صدور پروانه‌ها و جرایم ساخت و ساز شهری و آگاه‌سازی شهروندان از نحوه محاسبه؛

- اجرای طرح مدیریت یکپارچه حریم شهر تهران با همکاری دستگاه‌های ذیربط؛

- اجرای طرح کنترل هوشمند حریم شهر تهران؛

- تهیه طرح‌های ساماندهی موضعی و موضوعی ویژه حریم؛

- ساماندهی کمیسیون‌های ماده صد شهرداری در چارچوب مصوبات شورای اسلامی شهر (۴ مصوبه)؛

- بهبود نظام مدیریت اجرایی و فرآیندهای نظارت و رسیدگی به تخلفات ساختمانی؛

- تهیه نظام اجرایی، تدوین فرآیند و ارائه شاخص‌های رتبه‌بندی ساختمان‌ها در راستای اجرای مباحث مقررات ملی ساختمان و ایمنی؛

- باز زنده‌سازی پهنه‌های مرکزی شهر مبتنی بر پهنه‌های طرح جامع؛

- کنترل و نظارت بر استفاده مناسب از زمینه‌ای ذخیره توسعه نوسازی شهر تهران؛

- تغییر برنامه نوسازی بافت‌های فرسوده شهر، از نوسازی کالبدی به نوسازی فضایی-کالبدی؛

- راه اندازی صندوق‌های توسعه محلی به منظور



معماری و شهرسازی



مقدمه

معاونت شهرسازی و معماری بالاترین مرجع حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری در شهرداری تهران است که مسئولیت سیاست گذاری، هماهنگی، برنامه ریزی و کنترل و نظارت بر ساخت و ساز و ارتقاء کیفیت شهرسازی و معماری شهر تهران را بر عهده دارد. محورهای «تهیه، نظارت و راهبری طرح‌های توسعه شهری»، «تهیه، تکمیل و بازنگری طرح تفصیلی یکپارچه»، «تهیه طرح‌های موضوعی و موضعی توسعه شهری»، «ساماندهی نما و سیمای شهری»، «ساماندهی حریم شهر»، «ساماندهی بافت‌های تاریخی و پهنه‌های طبیعی واجد ارزش شهر تهران» و «ساماندهی و نوسازی بافت فرسوده» در زمره فعالیت‌های حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری قرار می‌گیرد. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده ماموریت‌ها و مسئولیت‌های معاونت شهرسازی و معماری در اجرا دچار مشکلاتی است که سبب عدم تطابق گردیده نتایج و خروجی‌های قابل مشاهده در سطح شهر و چشم‌انداز تعریف شده در طرح‌های فرادست تطابق نداشته باشد. ساختار و وظایف معاونت شهرسازی و معماری در مناطق و هدایت این معاونت به سمت درآمدزایی جهت تامین نیازهای شهرداری در عمل باعث شده است، کنترل و نظارت بر کیفیت و کمیت ساخت و ساز نه تنها به درستی انجام نگیرد، بلکه منجر به احداث ساخت و سازهای بی رویه و خارج از ضابطه در مناطقی از شهر بشود. ضمن این‌که در معاونت شهرسازی و معماری مناطق که می‌بایستی وظایف ارتقای کیفی و تکمیل طرح‌ها و برنامه‌ها و به روزآوری آن‌ها با توجه به نیازهای روز شهر محقق شود. عمالاین وظیفه مهم تحت‌الشعاع ماموریت‌های درآمد زایی قرار گرفته است. با توجه به ماموریت‌های کلان معاونت شهرسازی و معماری در تدوین نقشه راه و فعالیت‌های توسعه‌ای سایر حوزه‌های

اجرایی در انطباق با طرح‌های فرادست (طرح جامع، طرح تفصیلی و...) در عمل مشاهده می‌شود که این وظیفه و نقش به درستی صورت نمی‌گیرد. و لذا پروژه‌های اجرا شده توسط حوزه‌های اجرایی منجر به تحقق هدف‌های چشم‌انداز توسعه‌ای تهران و طرح‌های فرادست نمی‌گردد.

برای مثال: احداث بزرگراه طبقاتی صدر به عنوان یک پروژه بزرگ مقیاس شهری و پیاده راه سازی خیابان ۱۷ شهریور به عنوان یک طرح طراحی شهری از مصادیق و مشکلات پیش گفته می‌باشد. به منظور رفع مشکلات فوق به نظر می‌رسد نیازمند ارائه تعریف کاملتری از وظایف و ماموریت‌های شهرسازی و معماری می‌باشد، که این برنامه در صدد ارائه چنین تعریفی است.

پیشینه و آسیب‌شناسی وضع موجود

عدم ایفای نقش راهبردی شهرسازی و معماری در نحوه تعامل فی مابین حوزه شهرسازی و معماری با سایر حوزه‌های اجرایی معاونت‌های فنی و عمرانی، حمل و نقل و ترافیک، امور اجتماعی و فرهنگی و خدمات شهری و محیط زیست در پروژه‌های کلان شهری به عنوان مرجع تصویب و ابلاغ طرح‌های شهری و نظارت بر ضوابط ساخت و سازی.

عدم تطابق ساختار سازمانی معاونت شهرسازی و معماری در پاسخ به نیازهای تهران امروز. عدم تطابق ساختار ستاد معاونت شهرسازی و معماری با معاونت شهرسازی و معماری مناطق.

وجود نگرش صرف درآمدی در ماموریت‌های حوزه معاونت شهرسازی و معماری در مناطق (صدور پروانه ساختمانی، کمیسیون توافقات، تثبیت تجاری و...)

نقص در برون سپاری خدمات شهرسازی و معماری به بخش خصوصی (دفاتر خدمات الکترونیک) و سرگردانی

تحلیل وضع موجود

۱- تحلیل آسیب شناسی وضع موجود و پیش بینی وضعیت

آتی در صورت ادامه وضع موجود

ساخت و سازه‌های بی رویه و گاه‌آگاه‌ها با ضوابط (عدم رعایت سطح اشغال - عدم رعایت مشرفیت، تناسبات بصری و سایه‌اندازی).

وجود اغتشاش بصری در نماهای شهری.

عدم وجود هماهنگی در خط آسمان موجود در شهر.

گسترش روزافزون بافت‌های فرسوده در سایه عدم توجه جدی به این بافت.

آسیب جدی به بناها و پهنه‌های ارزشمند تاریخی و میراثی.

مسائل و مشکلات زیست محیطی (آلودگی آب، هوا و صوت).

عدم توجه به محوریت حمل و نقل پاک، عمومی و پیاده مداربه دلیل ایجاد جذابیت سفر با خودروی شخصی به دلیل احداث بیش از حد بزرگراه، تونل و پل و...).

وجود فضاهای بی‌دفاع شهری در پهنه‌های با کاربری خاص تجاری و اداری که خود محلی برای وقوع جرم و بزه در شهر ایجاد کرده است.

وجود پهنه‌های فاقد فعالیت در ساعات خاصی از شبانه روز.

۲- بیانیه چشم‌انداز شهر تهران مبتنی بر سند طرح جامع

شهر تهران.

چشم‌انداز توسعه بلندمدت شهر تهران، سیمای مطلوب شهر در افق طرح و میثاقی برای توسعه پایدار کلانشهر

تهران و پایتخت کشور است، که هماهنگ با چشم‌انداز بیست ساله کشور، مبتنی بر آرمان‌های زیر است :

۵-۱: تهران؛ شهری با اصالت و هویت ایرانی - اسلامی) شهری که برای رشد و تعالی انسان و حیات طیبه،

مودیان از طریق ایجاد گردش کار اضافی در دفاتر.

ضعف در وجود نیروهای متخصص با تحصیلات مرتبط و رویکرد علمی شهرسازی و معماری.

عدم توجه به مباحث مناسب سازی برای افراد ویژه (جهت مادران همراه با کالسکه، معلولان و کم توانان جسمی و حرکتی، سالمندان و...).

عدم وجود پیوست‌های تکمیلی برای پروژه‌های بزرگ مقیاس شهری (ترافیکی، روشنایی و زیست محیطی، ایمنی و پدافند غیر عامل، اجتماعی و فرهنگی).

عدم مکانیابی مناسب و توجه به ضوابط شهرسازی و معماری در احداث پروژه‌هایی که متولی آن خود شهرداری می‌باشد.

عدم وجود برنامه کامل، جامع و اجرایی در حوزه شهرسازی و معماری برای بافت‌های فرسوده، بافت‌های تاریخی و بافت‌های تاریخی که دچار فرسودگی شده‌اند.

عدم وجود برنامه جامع و مدون در حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری در جهت تامین زیر ساخت‌های توسعه صنعت گردشگری در شهر تهران.

فقدان جایگاه مشارکت مردمی ذینفعان و ذی نفوذان در معاونت شهرسازی و معماری به عنوان رکن اساسی در تحقق پذیری برنامه‌های این حوزه.

عدم وجود رویکرد مهندسی ارزش در تهیه طرح‌ها.

عدم توجه به بهره‌وری در حوزه ماموریت‌های شهرسازی و معماری.

عدم توجه به نیازهای جمعیت شناور در تدوین ضوابط و تامین سرانه‌ها.

فقدان قوانین جامع و ساز و کارهای اجرایی مناسب جهت حفظ حریم یکپارچه پایتخت

عدم وجود طرح و برنامه برای استفاده از پتانسیل زندگی شبانه در شهر تهران.

عدم پراکنش مناسب نظام فعالیت و کاربری در سطح شهر به لحاظ زمانی و مکانی.

تهران، شهری نمونه برای تمام شهرهای کشور، به ویژه کلانشهرها.

اهداف

به منظور تحقق چشم‌انداز فوق اهداف زیر تعریف شده و دنبال خواهد شد:

ارتقاء نقش و جایگاه تهران در سطوح فراملی، ملی و منطقه‌ای

معاونت شهرسازی و معماری کارآمد، پویا و هوشمند.

توزیع متوازن و عادلانه کاربری‌ها در سطح شهر تهران بازنگری، اصلاح و تکمیل طرح تفصیلی شهر

تهران

احصاء نقشه راه حوزه‌های ماموریتی اجرایی شهرداری تهران بر اساس طرح تفصیلی تدقیق شده و راهبری اجرایی آن.

استفاده از ظرفیت مشارکت مردمی در تحقق پذیری طرح‌ها

نظارت و کنترل ساخت و ساز طبق ضوابط و مقررات پیش بینی زیرساخت‌های لازم برای توسعه شبکه حمل و نقل عمومی و انسان محور نمودن نظام حمل و نقل پیش بینی زیرساخت‌های لازم برای تامین منابع درآمدی پایدار

تامین مناسب نیازهای شهروندان در زمینه خدمات شهری بستر سازی برای جلب مشارکت فعالانه شهروندان، بخش خصوصی و سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط جهت توسعه صنعت گردشگری

ساماندهی و ارتقاء هویت سیما و منظر شهری تهران در جهت احیای شهرسازی ایرانی-اسلامی

مداخله جدی و تاثیرگذار در عرصه‌ها و بافت‌های

فرسوده شهری

بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های شهری تهران حفظ و احیاء بافت‌ها و آثار و فضاهای ارزشمند تاریخی

سامان می‌یابد)

۵-۲: تهران؛ شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی با رویکرد توسعه پایدار.

۵-۳: تهران؛ شهری سرسبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده.

۵-۴: تهران؛ شهری امن و مقاوم در برابر انواع آسیب و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح.

۵-۵: تهران؛ شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت.

۵-۶: تهران؛ شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب، همراه با تعدیل نابرابری‌ها و تأمین عادلانه کلیه حقوق شهروندی.

۵-۷: تهران؛ کلانشهری با عملکردهای ملی و جهانی و با اقتصادی مدرن و مرکزیت امور فرهنگی-پژوهشی و سیاسی در سطح کشور، و حداقل یکی از سه شهر مهم و برتر منطقه آسیای جنوب غربی.

۳- مبتنی بر چشم‌انداز شهر تهران، در حوزه ماموریتی شهرسازی و معماری می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود.

تهران، شهری ایمن، با امنیت بالا و سرزنده. تهران، شهری ۲۴/۷ (فعالیت‌های ۲۴ ساعته در ۷ روز هفته) تهران، شهری با توسعه متوازن تهران، شهری با کمربند سبز و حریم کنترل شده یکپارچه.

تهران، شهری دارای خط آسمانی همگون و متعادل تهران، شهری با نمای شهری مطلوب و فاقد اغتشاش تهران، شهری انسان مدار با اولویت حرکت پیاده تهران، شهری با مقیاس انسانی.

تهران، شهری با رویکرد توسعه حمل و نقل همگانی تهران، شهری دارای تناسبات بصری متوازن و متناسب. تهران، شهری با توزیع و پراکنش خدمات عادلانه در سطح شهر

تهران، شهری متناسب برای تمام گروه‌ها و اقشار جامعه در هر جنس و سنی.

و فرهنگی و طبیعی

حفظ حریم شهر تهران با استفاده از مدیریت یکپارچه و ایجاد کمربند سبز شهری
اصلاح و بهبود فرآیندهای مرتبط با حوزه شهرسازی و معماری و مکانیزاسیون آن به منظور حذف مداخلات دستی و سلیقه‌ای و هوشمند سازی
اصلاح فرآیند و شرح وظایف مابین شهرداری و سازمان نظام مهندسی
ایجاد نظام پایش میزان تحقق و اجرای طرح تفصیلی از جمله تامین سرانه‌های خدماتی در سطح مناطق.
بهبود سیستم مدیریت بحران از طریق تامین زیر ساخت‌های مورد نیاز در حوزه شهرسازی و معماری.

راهنماها و برنامه‌های اجرایی

بازنگری و تکمیل طرح‌های موجود

بازنگری و تکمیل لایحه مدیریت یکپارچه شهری، به منظور هماهنگی سازمان‌ها و ارگان‌های ذینفع و جلوگیری از انجام اقدامات موازی و دوباره کاری‌ها و حذر رفت منابع
بازنگری طرح تفصیلی و انطباق آن با شرایط و نیازهای روز.

بازنگری و تکمیل طرح‌های موضوعی و موضوعی

مورد نیاز برای تکمیل طرح‌های فرادست.
پالایش و اولویت بندی طرح‌های موضعی و موضوعی مناطق

بازنگری و تکمیل ضوابط و قوانین و مقررات بویژه در پهنه‌هایی که نیازمند تهیه طرح‌های ویژه هستند.

تدوین برنامه‌ها و تهیه طرح‌های پهنه‌های ویژه (بازار بزرگ تهران، اراضی عباس آباد، پادگان‌ها و مکان‌های نظامی، انتظامی و...)

تدوین ضوابط دوره بهره برداری درخصوص پروژه‌های احداثی و ایجاددی که به بخش خصوصی و سایر

سازمان‌ها واگذار می‌شود به منظور حفظ حق و حقوق شهرداری.

تهیه طرح و برنامه ویژه بافت‌های فرسوده

تدقیق محدوده‌های جدید بافت فرسوده و ناپایدار شهر تهران
جذب سرمایه‌های بخش خصوصی و مردمی و ظرفیت های بین المللی در بافت فرسوده
تسهیل اجرای پروژه‌های ارزش افزا و محرک توسعه در بافت‌های فرسوده
تدوین ضوابط و شیوه‌های مدیریتی متنوع مداخله در انواع بافت فرسوده شهری

تهیه طرح‌های ویژه برای پهنه های تاریخی و میراثی و

گردشگری و طبیعی سند جامع

تیین مسیر همکاری و هماهنگی لازم فی مابین معاونت شهرسازی و معماری با سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری شهرتهران برای شناسایی و ثبت ۱۰۰ درصدی

آثار و محوطه‌ها و بافت‌های تاریخی- فرهنگی شهرتهران

تسهیل جذب سرمایه بخش بین المللی، خصوصی و دولتی، در راستای پشتیبانی، تسهیل‌گری، حفظ و احیای آثار ارزشمند تاریخی، فرهنگی و طبیعی شهر تهران

شناسایی و برنامه‌ریزی برای تملک و مرمت محوطه ها و آثار تاریخی شهر تهران

تدوین ضوابط دوره بهره برداری از بناهای مرمتی و واجد ارزش تاریخی به منظور حفظ حق و حقوق شهرداری نظیر خانه دبیر الملک، حمام نواب و...

پیش بینی حق و حقوق شهرداری و تدوین ضوابط دوره

کلیه ساخت و سازهای شهری تهران.

راهبردهای کلان فرابخشی

جهانی شدن تهران و بهره گیری از الزامات کالبدی -
فضایی در خورشان پایتخت‌های کلان‌شهر جهانی.
برنامه محوری و تبعیت از چارچوب برنامه‌ای فرادست
ملی و منطقه‌ای به ویژه طرح‌های جامع و تفصیلی و..
ارتقای کیفیت فضایی - کالبدی شهر تهران در تمام
مقیاس‌ها اعم از تک بنا تا بافت‌های شهری.

تعریف رویکرد تعاملی سازنده و کارا با جامعه
دانشگاهی و حرفه مندان و مراکز تخصصی بین
المللی.

زیست‌پذیر و رقابت‌پذیر کردن شهر در راستای اهداف
توسعه پایدار از طریق ایجاد انسجام فضایی و کالبدی
در شهر تهران

تسهیل جذب سرمایه‌گذاری بخش بین المللی،
عمومی و خصوصی در شهر تهران.

برنامه ریزی، طراحی و به بهره برداری رساندن
اراضی ذخیره نوسازی مصوب طرح جامع شهر تهران

اصلاح و بازنگری فرایندها، ساختار سازمانی

معاونت شهرسازی و معماری شهر تهران در ستاد،

مناطق و دفاتر خدمات الکترونیک

احصاء وضع موجود فرآیندها

تحلیل ذینفعان فرآیند

آسیب شناسی وضع موجود

تبیین شاخص‌های اندازه گیری فرآیند

اصلاح فرآیند با هدف کاهش زمان و هزینه و ارتقای

کیفیت خدمات مشتری

مکانیزاسیون فرآیندها از جمله صدور پرونده ساختمانی

و انواع گواهی‌های ساختمانی و... به جهت

بهره برداری از بناهای مرمتی و واجد ارزش تاریخی که
دارای مالکیت غیر شهرداری بوده و بنا به ضرورت و
الزام مأموریت‌های شهرداری، ملزم به مداخله در آن‌ها
شده است.

فراهم سازی بستر لازم برای احیای بافت‌ها و بناهای
تاریخی و تزریق فعالیت در آن‌ها در راستای کمک به
توسعه صنعت گردشگری و رونق اقتصادی -
فرهنگی و ایجاد اشتغال در اینگونه بافت‌ها

حفاظت و صیانت از حریم شهر تهران

ضرورت اصلاح و بازنگری در قوانین و ساز و کارهای
اجرایی مربوط به حفظ یکپارچه حریم پایتخت
تدقیق محدوده حریم شهر تهران و نظارت دقیق برای
اجرای ضوابط آن

نظارت و کنترل ساخت و ساز در شهر و حریم تهران

ارتقا هویت شهرسازی و معماری ایرانی اسلامی

در معماری ابنیه، فضاهای شهری و سیما و منظر

شهری

تبیین هویت معماری ایرانی - اسلامی در طراحی
عرصه‌های مختلف از جمله نماهای شهری

تدوین سازوکار استفاده از انرژی‌های نو در
ساختمان‌های شهر تهران در بازگشت به اصالت
وجودی معماری ایرانی - اسلامی.

ایجاد و احیای گشایش‌های فضایی شهری در راستای
تبیین حیات مدنی در شهر تهران

ارتقاء کیفیت عرصه‌ها و فضاهای عمومی و همگانی
در سطح شهر تهران.

طراحی و احداث و یا احیای بناها و محوطه‌های عمومی
و یادمانی جهت ارتقا هویت محله‌ای

استقرار سازو کارهای نظارتی ویژه بر سیما و منظر

هوشمندسازی و شفاف‌سازی

اصلاح ساختار منتج از فرایند بهبود یافته.

پیگیری و ابلاغ و اجرای طرح‌های مصوب در جهت تحقق

اهداف طرح‌های مطروحه در ردیف ۱ تا ۶

تعیین پهنه‌های مداخله مستقیم که می‌بایستی توسط سازمان شهرداری اقدام شود، به ویژه بافت‌های فرسوده و بافت‌های تاریخی و...

تدوین ضوابط و مقررات در پهنه‌های مداخله غیر مستقیم.

تدوین سیاست‌ها و برنامه‌های اقدام در پهنه‌های مداخله مستقیم و غیر مستقیم.

تامین منابع

برآورد هزینه‌های اجرایی برنامه‌ها و اقدامات برای تحقق اهداف طرح‌های تفصیلی، طرح‌های اجرایی، موضوعی و موضوعی در پهنه‌های مداخله مستقیم.

ارائه برنامه‌های تامین منابع (منابع پایدار برای نگهداشت شهر، و منابع ویژه برای تحقق پروژه‌ها).

نظارت بر اجرای طرح‌ها

به منظور پایش عملکرد و اطمینان از تحقق اهداف طرح‌ها، ایجاد نظام پایش و ارزیابی عملکرد.

تعاریف و مفاهیم

شهر

شهر محلی است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده است و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل دارای سیمایی با ویژگی‌های خاص خود می‌باشد، به طوری که اکثریت ساکنان دایمی آن در مشاغل کسب تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیت‌های اداری اشتغال دارند و

در زمینه خدمات شهری از خود کفایی نسبی برخوردار می‌باشد. شهر کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ده هزار نفر جمعیت باشد

شهرسازی

شهرسازی، فن و مهارت ساخت شهر، تهیه نقشه شهر، تدبیر کردن در امور شهر و ساخت محیط شهر است که همچنین شهرسازی به عنوان طرح آگاهانه کالبدی است. از این روست که «شهرسازی» را می‌توان دانشی تلقی کرد که تلاش دارد رابطه‌ای متعادل بین «انسان»، «فعالیت» و «فضا - مکان» ایجاد نماید. تحقق این تلاش، بدون «برنامه ریزی» میسر نمی‌شود.

طراحی شهری

هنر خلق مکان، فعالیت بین رشته‌ای که هدف اصلی آن در اصل سازماندهی کالبدی عرصه‌های عمومی شهر و فراهم کردن زمینه‌های ارتقای کیفیت عملکردی، زیست محیطی و زیباشناختی، مکان‌های شهری است.

معماری

هنر و علم طراحی و بنای ساختمان.

بافت فرسوده

محدوده و گستره‌هایی از شهر که به دلیل عدم استحکام ساختمان‌ها، زیرساخت‌های نامناسب، محدودیت‌های کالبدی (معايير کم عرض، دانه بندی کوچک و...) دستخوش بی‌ثباتی و تنزل کیفیت‌های محیطی است.

بافت تاریخی

محدوده‌های واجد ارزش که به دلیل وجود فضاها، بناها و بافت‌های ارزشمند طبیعی و انسانساخت باید مورد

توجه، حراست و حفاظت قرار گیرند

می‌باشد.

بناهای ارزشمند تاریخی و معاصر

ابنیه قدیمی و جدید ارزشمند، که متشکل از بناهایی با ارزش‌های متمایز تاریخی و فرهنگی است.

طرح جامع شهری

طبق ماده یک قانون تغییر نام وزارت مسکن، طرح جامع شهر، طرح بلندمدتی است که در آن نحوه استفاده از اراضی و منطقه بندی مربوط به حوزه‌های مسکونی، صنعتی، بازرگانی، اداری و کشاورزی، تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات شهری و نیازمندی‌های عمومی شهری، خطوط کلی ارتباطی و محل مراکز انتهایی خط (ترمینال) و فرودگاه‌ها و سطح لازم برای ایجاد تأسیسات و تجهیزات و تسهیلات عمومی مناطق نوسازی، بهسازی، و اولویت‌های مربوط به آن‌ها تعیین می‌شود و ضوابط و مقررات مربوط به کلیه موارد فوق و همچنین ضوابط مربوط به حفظ بنا و نماهای تاریخی و مناظر طبیعی، تهیه و تنظیم می‌گردد.

طرح تفصیلی

طبق ماده یک قانون تغییر نام وزارت مسکن، طرح تفصیلی طرحی است که بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر به تعیین مشخصات دقیق عناصر و عوامل مختلف شهری شامل نحوه استفاده از اراضی در سطح محلات و پهنه‌های مختلف، وضعیت مشروح و تفصیلی شبکه عبور و مرور، میزان تراکم جمعیت و تراکم ساختمانی، ضوابط کامل احداث بنا و اولویت‌های مربوط به مناطق بهسازی و نوسازی و توسعه و حل مشکلات شهری می‌پردازد. همچنین مطابق این طرح، نقشه‌ها و مشخصات مربوط به مالکیت بر اساس مدارک ثبتی تهیه و تنظیم می‌گردد، طرح اجرایی طرحی جامع

طرح‌های موضوعی

سندی برای مداخله برنامه ریزی شده در زمینه‌های خاص و موارد مشخص مرتبط با شهر به منظور توسعه و عمران هماهنگ.

طرح‌های موضوعی

سندی برای مداخله برنامه ریزی شده در محدوده‌ها و عرصه‌هایی معین و مشخص از شهر به منظور توسعه و عمران هماهنگ.

حریم

حریم شهر، بخشی از اراضی بلافصل پیرامون شهر است، که طبق قانون حفاظت می‌شود و از هرگونه ساخت و ساز بی رویه در محدوده آن ممانعت می‌گردد.

سیما و منظر شهری

کیفیت فرم بصری و تناسبات کالبدی محیط که از طریق نحوه ارتباط و هماهنگی بین اجزای متشکله به عنوان یک کل و یا مجموعه واحد حاصل می‌شود.

محورهای شهری

گذرگاه‌های شهری که ضمن تسهیل امکان حرکت و جابجایی، از عملکردهای ویژه، با مقیاس‌های بالای شهری در پیرامون خود برخوردارند. محورهای شهری تهران شامل محورهای طبیعی در امتداد رود-دره‌ها (دربند، درکه، فرحزاد و...)، محورهای عملکردی و حرکتی (بزرگراه همت، خیابان انقلاب و...) و محورهای پیونددهنده (خیابان‌های ولیعصر، شریعتی و...) است. این محورها که ساختاری شبکه‌ای به سازمان فضایی شهر تهران بخشیده اند، عبارتند از:

الف) محورهای طبیعی، عملکردی - حرکتی شهر در امتداد رود دره‌ها و شامل پنج محور شمالی - جنوبی (محورهای کن، فرحزاد، درکه، دربند - ری، دارآباد - بی بی شهربانو).

ب) محورهای عملکردی - حرکتی در انطباق با معابر اصلی شرقی - غربی و شامل محور سبز همت، محور تاریخی فرهنگی انقلاب و محور کار و فعالیت شوش - بعثت.

ج) محورهای پیوند دهنده که در واقع به شکل شعاعی در درون و پیرامون هسته تاریخی و حوزه مرکزی شهر تهران شکل گرفته و بدنه شهر قدیم را به فضاها و بافت‌های نوین شهری متصل می‌سازند.

محدوده ویژه پیاده

محدوده‌هایی از شهر که مختص تردد پیاده است و حرکت سواره در آن با اعمال محدودیت و طبق شرایط ویژه‌ای مجاز است.

نماهای شهری

سطوح نمایان ساختمان‌های شهری (اعم از نمای اصلی یا نماهای جانبی) که از داخل معابر عمومی قابل مشاهده است.

فنی و عمرانی



مقدمه

مدیریت شهری بایستی به این باور برسد که در نظام اسلامی اگر ظرفیتی و تغییری در حوزه ساختمانی، کالبدی و عمرانی ایجاد می‌شود باید تاثیرات کالبدی اثر خود را در حوزه دگرگونی رفتارهای انسانی نیز نمایان کند تا این رویکرد یک حرکت اسلامی، علمی و در راستای دستیابی به توسعه پایدار باشد. معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در سال ۱۳۶۲ تاسیس شد و تا به امروز برنامه‌هایی را در جهت بهبود نظام حمل و نقل شهری تهران در نظر گرفته است ولی آنچه بدست آمده است بسیار دورتر از انتظار برنامه ریزان مدیریت شهری در حل مشکلات زیربنائی و کالبدی شهر تهران بوده است.

در حال حاضر شرکت‌ها و سازمان‌ها شامل سازمان مهندسی و عمران، سازمان مشاور فنی و مهندسی، سازمان عمرانی مناطق، شرکت یادمان سازه، شرکت خاکریز آب و ادارات کل شامل برنامه‌ریزی و توسعه شهری، هماهنگی فنی و عمرانی مناطق، دفتر مالی و اداری می‌باشد.

این معاونت در طول دوره‌های مختلف بر مبنای طرح‌های بالادستی اقدام به انجام فعالیت نموده است و بر اساس این طرح‌ها بیشتر به عنوان گسترش دهنده و سازنده بزرگراه‌های درون شهری و برون شهری مطرح بوده است. وظیفه این معاونت، انجام پروژه‌های عمرانی در شهر می‌باشد که اغلب پروژه‌ها در قالب ساخت پل، بزرگراه، تونل و ابنیه تعریف می‌شوند البته فعالیت‌های عمرانی در سطح مناطق نیز به نوعی با هماهنگی ادارات کل و نهادهای وابسته معاونت فنی و عمرانی شهرداری صورت می‌پذیرد و به این مجموعه عملکردی باید ساماندهی شبکه جمع‌آوری و مدیریت آب‌های سطحی و همچنین تعمیر، مرمت، مقاوم‌سازی و بهسازی لرزه‌ای پل‌های

شهر تهران را نیز افزود. در سال‌های گذشته بسته به توان مالی شهرداری و درآمدهای شهری موفق به احداث و راه‌اندازی طرح‌ها و پروژه‌های گذرگاهی و بزرگراهی متفاوتی شده است.

درآمدی بر حوزه فنی و عمرانی شهر تهران

معاونت عمرانی شهرداری تهران برای پنجاه سال برنامه‌ای بلند مدت در نظر گرفته که به شرح زیر است: **طرح جامع شهر تهران: (۱۳۴۷):** ایجاد یک شبکه یکپارچه بزرگراهی درون شهری جهت اتصال مناطق خودگردان.

طرح حفظ و ساماندهی شهر تهران: (۱۳۷۰): تاکید بر تکمیل و تقویت شبکه بزرگراهی.

سند طرح جامع جدید تهران: (مصوب ۱۳۸۶): نخستین سند راهبردی، ساختاری توسعه شهری تهران.

راهبردهای موثر بر توسعه فنی و عمرانی تهران

- (۱) بهبود وضعیت شبکه های ارتباطی و نظام حمل و نقل و ترافیک.
- (۲) حفاظت از محیط زیست.
- (۳) ایمن‌سازی در برابر سوانح طبیعی (زلزله، سیل و...).
- (۴) تأمین آب موردنیاز و توسعه و تجهیز شبکه و تأسیسات آب و فاضلاب تهران و ساماندهی حریم و بستر رودخانه‌ها و مسیل‌ها.
- (۵) بهبود و ارتقاء وضعیت و ساماندهی کالبدی شهر تهران.
- (۶) ارتقاء کیفیت کارایی محیط شهری.
- (۷) توسعه فضاهای سبز، عمومی، تفرجگاهی و گردشگری.

بررسی تطبیقی اقدامات فنی و عمرانی با

برنامه‌های مصوب پنج ساله دوم (۱۳۹۷-۱۳۹۳):

طراحی، تکمیل، احداث شبکه معابر مصوب، توسعه و تکمیل تونل‌ها، تقاطع‌های غیر هم سطح، تکمیل رمپ و لوپ‌های بزرگراهی. طول بزرگراه‌های احداث شده در شهر تهران می‌بایست متناسب با طرح جامع حمل و نقل و ترافیک افزایش یابد.

مهمترین احکام برنامه دوم توسعه شهرداری تهران:

- این برنامه تا سال ۹۷ نهایی‌ترین برنامه است که به صورت مشخص فعالیت اجرایی معاونت فنی و

عمرانی در مباحث احداث معابر بزرگراهی، تعمیر و نگهداری معابر، مدیریت و جمع‌آوری آب‌های سطحی و مقاوم‌سازی پل‌ها را شامل می‌شود.
- احداث شبکه اصلی جمع‌آوری آب‌های سطحی، آشغالگیرها، رفع نقاط گلوگاهی، حوضچه‌های رسوبگیر درون شهری و حوضچه‌های رسوبگیر مدخل شهری

- مقاوم‌سازی پل‌های شهر بر اساس نتایج آخرین مطالعات انجام شده در قالب ۶۶ اولویت ابلاغی

پروژه‌های در دست تکمیل و احداث :

پروژه‌های جاری	درصد پیشرفت	تاریخ بهره‌برداری
بزرگراه شهید حکیم (حد فاصل بزرگراه آزادگان تا تونل حکیم)	۹۸	۹۶/۰۵
بزرگراه شهید حکیم (تونل شهید حکیم)	۹۹	۹۶/۰۵
بزرگراه شهید حکیم (حد فاصل تونل تا کاروانسرا سنگی ۲)	۹۹	۹۶/۰۵
تقاطع غیرهمسطح حکیم و دهکده المپیک	۹۹	فاز ۱: ۹۶/۰۵
تقاطع غیرهمسطح بزرگراه ارتش با بزرگراه‌های امام علی و شهید صیادشیرازی	۸۵	۹۶/۰۶
تقاطع غیر همسطح ثامن (امام رضا-دولت آباد)	۸۵	۹۶/۱۲
بزرگراه نجفی رستگار (دولت آباد)	۸۰	فاز ۱: ۹۶/۰۶
بزرگراه شهید بروجردی	۵۱	فاز ۱: ۹۷/۰۶
بزرگراه شهید شوشتری	۵	فاز ۱: ۹۷/۰۶
بزرگراه یادگار امام (محور اصلی)	۲۰	فاز ۱: ۹۷/۰۶
بزرگراه یادگار امام (دوربرگردان غیرهمسطح جنوب به جنوب)	۵۵	۹۷/۰۶
بزرگراه یادگار امام (زیرگذر استاد معین-آزادی و امتداد بلوار استاد معین)	۴۰	۹۷/۰۶
پروژه احداث تقاطع غیرهمسطح چمران - جلال آل احمد (گیشا)	۳۵	۹۷/۰۶
تقاطع غیرهمسطح مقابل شهر آفتاب	۶۳	فاز ۱: ۰۶/۹۷
تقاطع غیرهمسطح سه راه باقرشهر	۷۱	۹۶/۰۶
تقاطع غیرهمسطح بزرگراه شهید خرازی با محور شهید باقری	۹۲	۹۶/۰۵
پارکینگ طبقاتی نیایش	۴۰	۹۶/۱۲
مجتمع فرهنگی مذهبی جنب نمایشگاه شهر آفتاب	۶۵	۹۶/۰۶

تونل آرش-اسفندیار	۸۰	فاز ۱: ۹۶/۰۶
پارکینگ شهید آژیده	۸۳	۹۶/۱۲
رمپ آشیانه پروازی	۵۵	فاز ۱: ۹۶/۰۶
پارکینگ مهران	۶۰	۹۶/۰۶
زیرگذر و تونل ضربعلی زاده	۹۹	۹۶/۰۵
آب بندی تونل توحید (از داخل به روش تزریق)	۹۰	۹۶/۰۵
بهسازی محوطه برج آزادی	۹۷	۹۶/۰۵
جمع آوری و هدایت آب های سطحی محدوده خیابان خاوران	۴۰	۹۷/۰۳
جمع آوری و هدایت آب های سطحی بزرگراه آزادگان - قطعات ۳، ۲، ۱	۶۰	۹۷/۰۳
بازسازی کانال هرنجی و هلال احمر	۵۵	۹۷/۰۳
ساماندهی و احیاء رودخانه وردآورد (بالا دست پل بزرگراه شهید خرازی)	۹۹	۹۶/۰۶
کانال کمکی سرخه حصار (حداصل میدان بسیج تا پل دولت آباد)	۹۵	۹۶/۰۶
ایمن سازی رودخانه کن (حد فاصل بزرگراه فتح تا بزرگراه آزادگان)	۹۹	۹۶/۰۶
ساماندهی و بهسازی رودخانه کن در تقاطع با اتوبان تهران - کرج (شهید)	۷۰	۹۶/۰۶
مسجد حضرت ولیعصر (عج) - ۱۱ م	۹۸	۹۶/۰۵
توسعه فضای فرهنگی و هنری برج طغرل	۸۰، ۳	فاز ۱: ۹۶/۰۶
ساماندهی میدان امام خمینی (ره) (خانه شهر)	۵	فاز ۱: ۹۶/۱۲
احداث ترمینال جدید شرق	۹۵	۹۶/۰۵
تقاطع های غیرهمسطح بزرگراه شهید باقری	۲۰	۹۷/۰۵
مسجد حجت	۳	۹۷/۱۲
مقاوم سازی پل همت-کردستان، پل صدر-شریعتی، پل صدر-مدرس	۹۹، ۹	۹۶/۰۵
مقاوم سازی پل چمران-ملاصدرا، پل چمران-نمایشگاه، پل امام علی (ع)-بابایی	۷۰	۹۶/۰۵
مقاوم سازی پل همت-امام علی (ع)	۶۸	۹۶/۰۵
مقاوم سازی پل همت-گاندی	۱۵	۹۶/۰۵
مقاوم سازی پل همت-کن	تجهیز کارگاه	۹۶/۱۲
مقاوم سازی پل کریم خان	۱۱	۹۶/۱۲
مقاوم سازی پل چمران-مدیریت، پل ولیعصر-همت	تجهیز کارگاه	۹۶/۱۲

تعدادی از پروژه‌های پیشنهادی که نیاز به اقدام فوری دارد:

ردیف	عنوان پروژه‌ها
۱	تونل شهید صیاد شیرازی (شهید احمد متوسلیان)
۲	LRT بزرگراه شهید همت
۳	ادامه بزرگراه کردستان تا بزرگراه شهید چمران
۴	تقاطع غیرهمسطح شهید نواب-شهید تندگویان-بعثت
۵	پل عابر اتصال دریاچه به بوستان چیتگر
۶	تقاطع غیرهمسطح حکیم-بلوار تعاون

اهداف کلان حوزه فنی و عمرانی

۶- احداث شبکه اصلی جمع‌آوری آب‌های سطحی، آسفالگیرها، رفع نقاط گلوگاهی، حوضچه‌های رسوب گیر درون شهری و حوضچه‌های رسوبگیر مدخل شهری به منظور بهره‌برداری مناسب از آب‌های بدون استفاده در راستای توسعه فضاهای سبز شهری.

۷- مقاوم‌سازی و بهره‌برداری و نگهداری از پل‌های شهر بر اساس نتایج آخرین مطالعات انجام شده در قالب ۶۶ اوویت مشخص شده.

۱- توسعه زیر ساخت‌ها و شبکه بزرگراهی جهت بهبود وضعیت شبکه ارتباطی و نظام حمل و نقل.

۲- تبدیل تهران به شهری ایمن، دانش پایه و هوشمند با تامین زیر ساخت‌ها و ارتباطات لازم.

۳- حفاظت از میراث طبیعی شهر و توسعه فضاهای سبز، عمومی، تفرجگاهی و گردشگری در راستای دستیابی به توسعه پایدار شهری.

۴- احداث فضاهای آلترناتیو شهری در سطح شهر به منظور افزایش ارتباطات مردم با یکدیگر و افزایش سطح نشاط جامعه و در نتیجه دستیابی به افزایش خرد جمعی در راستای.

تحلیل و آسیب شناسی حوزه فنی و عمرانی

در سال‌های اخیر طول بزرگراه‌ها و معابر شریانی تهران و تعداد پل‌ها و تقاطع‌های غیر هم سطح در رشد داشته و تعداد قابل توجهی از پل به پل‌ها و تقاطع‌های قبلی افزوده شده است اما همچنان این افزایش چشمگیر در افزایش شبکه حمل و نقل نتوانسته نقشی در کاهش ترافیک شهری و یا کاهش زمان سفرهای شهری داشته باشد. این نشان می‌دهد با افزایش تعداد اتومبیل‌ها، شریان‌های قدیمی شهری دیگر توانایی رفع نیازهای مردم را نداشته همچنین تفکر و نقشه بلند مدت در راستای افزایش تعداد پل‌های و راه‌ها و معابر شریانی نقشی در کاهش ترافیک شهری نداشته است. در راستای بهبود ترافیک معابر و شریان‌های شهری مسئولین شهری به

اهداف خرد حوزه فنی و عمرانی :

۱- بهره‌برداری از قابلیت‌های فضاهای سبز موجود برای ایجاد فضای مناسب برای فراغت شهروندان.

۲- احداث و توسعه دریاچه شهدای خلیج فارس.

۳- ایجاد مراکز خدماتی، اداری و تجاری با عملکرد جهانی به منظور ایجاد فضای لازم برای حضور شرکت‌های بزرگ.

۵- سامان‌دهی و توسعه مراکز کار، فعالیت و نمایشگاه‌ها به منظور کاهش سفرهای شهری.

اضافه شده است که زمین را در تسخیر خود قرار می‌دهد و از عمر انسان‌ها تا حدی کم می‌کند.

در سال‌های گذشته، مدیریت‌های حوزه فنی عمرانی در انجام طرح‌ها و پروژه عمرانی تنها به مأموریت‌های فنی و تخصصی خود عمل کرده است و فعالیت‌هایش تک بعدی بوده چرا که، متأسفانه هیچ توجهی در طرح‌ها و پروژه عمرانی به مواردی نقش مردم و نظرات آنها، مسائل فرهنگی، مشکلات زیست محیطی طرح‌ها و مسائل اقتصادی توجه نکرده است و تنها بعد مطرح بعد کالبدی و فیزیکی بوده است که بدون توجه به ابعاد ذکر شده نتیجه حاصل چیزی نخواهد بود جز هزینه‌های هنگفت بر روی شهر و شهرداری و مشکلات موجود را حل نخواهد کرد.

برنامه پیشنهادی:

آنچه مشخص است حوزه فنی و عمرانی با توجه به مصوبات و برنامه قبلی و طرح‌های در دست اجرا و طرح‌های آتی برنامه‌ریزی شده موظف به تکمیل آنها می‌باشد. و در تمام طرح‌های مصوب به عنوان یک مجموعه تک عملکردی و با تکیه به نگاه کالبدی بر توسعه فیزیکی شهر تکیه داشته است و نتوانسته در سالهای گذشته مسئولیت خود را به نحو احسن به انجام برساند. لازم است نگاه تک عملکردی به این معاونت تغییر پیدا کرده و به عنوان اهرم و پتانسیلی در راستای احداث فضاهای تعامل، گفتگو، فراغت در راستای دستیابی به توسعه پایدار و افزایش مشارکت شهروندان در توسعه پایدار شهری اقدام نماید. به نحوی که بتواند در نتیجه این رفتار در رشد و تعامل خرد جمعی موثر باشد بدین مظهر می‌توان در این بین، راهکارها و طرح‌های دیگری نیز در راستای اهداف و چشم‌انداز توسعه پایدار شهری مطرح نمود که باید در دست بررسی و اقدام قرار گیرد. از جمله

۱- توسعه ناوگان مترو، اتوبوس شهری و تدوین

فکر افزایش تقاطع‌های غیر هم سطح افتادند تا حدی که بتوان مشکلات را کم کنند اما با افزایش جمعیت و افزایش تعداد اتومبیل‌ها معابر با مشکلات دفع آب‌های سطحی مواجه شده که به دنبال آن به طول شبکه اصلی جمع‌آوری آب‌های سطحی ۹۴,۶ کیلومتر اضافه شده است.

حوزه فنی عمرانی در تمامی سال‌ها تنها نقش اجرا کننده و برنامه‌ریزی اجرای طرح‌های توسعه معابر شهری و احداث پل‌ها و تقاطع‌های شهری را داشته و آنچه در آمار و ارقام مشخص است در اجرای این نقش موفق و موثر بوده است اما متأسفانه تاکنون به دلیل افزایش نرخ جمعیت و افزایش میزان خودرو شخصی کاهش ترافیک را شاهد نبوده‌ایم. لذا به نظر می‌رسد با این حجم سرمایه گذاری گسترده بایستی طرح‌های توسعه معابر شهری اصلاح شده و طرح‌های جایگزین به منظور کاهش میزان سفر، کاهش طول سفر و کاهش زمان سفر را برنامه‌ریزی کرد. این برنامه‌ها بایستی در یک ساختار جامع و پیوسته در کلیه معاونت‌ها بررسی شود و طرحی جامع بدین منظور ارائه گردد.

بودجه مورد نیاز برای این نوع پروژه‌های عمرانی با احتساب نرخ تورم در هر سال از سال ۸۴ تا ۹۶ به میزان ۴ برابر رشد داشته است. در این میان بزرگراه‌هایی مانند بزرگراه امام علی (ع)، آزادگان، صدر تونل نیایش، توحید شهید زین‌الدین در جهت اتصال نقاط مهم شهری به یکدیگر احداث شدند.

طرح‌ها و برنامه‌های اجرا شده در این سال‌ها و تعدد تعداد پل‌ها و تقاطع‌های غیر هم سطح که با رشد قابل توجهی مواجه بوده و یا طول تونل بزرگراه‌ها که افزایش چشم‌گیری داشته است نه تنها نتوانسته از مشکلات ترافیک و حمل و نقل شهر بکاهد، بلکه در این بین مشکلاتی مانند عدم پایداری محیط، آلودگی‌های صوتی و هوا نیز به این چرخه

برنامه بهینه بهره‌برداری از ظرفیت شبکه موجود به عنوان نخستین گام در راستای حل بخشی از معضل پیچیده ترافیک.

۲- تهیه مسترپلن شبکه حمل و نقل ریلی درون شهری اعم از مترو، قطار سبک شهری (LRT) و احیاناً شبکه قطار حومه به منظور توسعه آتی و بهینه‌سازی بهره‌برداری از ظرفیت موجود.

۳- ایجاد کمربند ریلی پیرامونی و حلقه‌های ریلی مرکزی (به صورت زیر زمینی، روزمینی (LRT) و یا ترکیبی) با توجه به مستر پلن و با استفاده از ظرفیت موجود شبکه.

۴- جایگزینی کوریدورهای شرقی - غربی (محور آزادی - تهرانپارس) و شمالی - جنوبی (BRT محور تجریش - راه آهن) با قطار سبک شهری (LRT) در کوتاه مدت و سایر محورهای BRT در میان مدت و بلند مدت (بسته به اولویت بندی مستر پلن).

۵- حل مشکل گره‌های ترافیکی در اتوبان همت، اتوبان صدر، اتوبان امام علی، اتوبان نیایش، حقانی و کلیه گره‌های ترافیکی در ساعات اوج ترافیک با استفاده از احداث پل‌های روگذر و زیرگذر.

۶- استفاده از پتانسیل آبهای سطحی و قنوات سطح شهر برای ایجاد و احداث فضاهای تفریحی و فراغتی.

۷- پیاده راه‌سازی مناطق تفریحی و جنگل‌ها و پارک‌های سطح شهر مانند پارک جنگلی لویزان.

۸- ایجاد فضاهای فراغتی در سطح شهر به منظور ارتقا سطح زندگی و ایجاد نشاط در جامعه.

۹- احداث مراکز محله و امکان ایجاد کاربری‌های کتابخانه‌ای و فضاهای تعامل و گفتگو و فراغت در آنها جهت ارتقا سطح زندگی محلات و امکان توسعه شهری پایدار و به کار گیری خرد جمعی

در راستای توسعه محله محور.

۱۰- پیش‌بینی دسترسی به کلیه طرح‌های شهری جدید (مراکز خرید، تفریحی، اداری و...) از طریق شبکه حمل و نقل عمومی پیش از هر گونه اقدام به ساخت و اجتناب از ایجاد چنین مراکز در مناطق فاقد شبکه حمل و نقل عمومی متناسب و مطلوب.

۱۱- احداث پارکینگ‌های زیر سطحی در محل ایستگاه‌های پر تردد مترو در زیر سطوح خیابان‌ها و ایستگاه‌های اصلی.

۱۲- اصلاح ایستگاه‌های مترو در حال حاضر با استفاده از احداث آنتن (وتر ریلی) میان نقاط محروم و فاقد دسترسی به حمل و نقل ریلی.

منابع:

۱- تندیس، محسن، و محمدرضا رضایی، (۱۳۹۲)، برنامه‌ریزی راهبردی حمل‌ونقل پایدار شهری در کلانشهرهای ایران، مهندسی حمل‌ونقل، ۱۱-۱۸

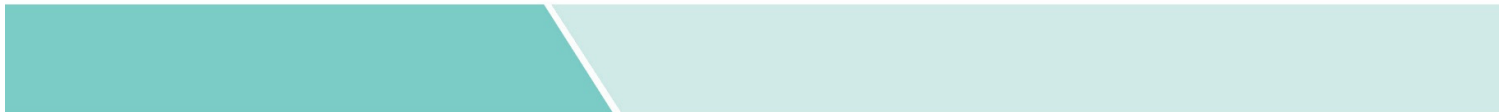
۲- مهندسین مشاور هفت شهری، (۱۳۹۰)، طرح ساماندهی محلات مسکونی وردآورد، منطقه بیست و یک تهران

۳- صابر محمدپور ۱؛ مظفر صرافی ۲؛ جمیله توکلی نیا، ۱۳۹۵، تحلیلی بر مدیریت تقاضای سفر در راستای حمل و نقل پایدار شهری (موردپژوهی: کلانشهر تهران) فصلنامه مدیریت برنامه‌ریزی منطقه ای

۴- اسماعیل آیتی، باقری، ۲۰۰۶، Coverage Method for the Location of A Light Rail Transit (LRT) روش پوششی برای مسیریابی بهینه قطار سبک شهری (LRT) پژوهشنامه حمل و نقل

۵- شیرازی رومنان حسن، علوی سیدمجتبی، ۱۳۸۹، تحلیل ماهیتی سند چشم‌انداز کشور از نگاه توسعه درون‌گرا، فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک

- ۶- ارزیابی پایداری شبکه حمل و نقل شهری با استفاده از تکنیک فرایند تحلیل شبکه‌ای (ANP) نمونه موردی منطقه ۲۱ تهران-
- ۷- محمود ملکیان؛ محمد سعید ایزدی؛ سبیل سبحان اردکانی، ۱۳۹۵، همیت فضاهاى همگانی شهری در توسعه پایدار گردشگری شهری، ویژه‌نامه شماره ۳ طراحی و مدیریت شهری
- ۸- خلیل میرزایی؛ احمد محمدزکی، ۱۳۹۵، ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه سازی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران (فاز دوم)، فصلنامه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری
- ۹- کرمی مژگان، اردشیر عبدالله*، بهزادیان کوروش، ۱۳۹۴، مدیریت خطرپذیری آبگرفتگی و آلودگی ناشی از سیلاب شهری با استفاده از راهکارهای بهینه متداول و نوین، تحقیقات منابع آب ایران
- ۱۰- توکلی نیا جمیله، رئیسی حسین*، آقایی پرویز، ۱۳۹۴، سنجش میزان کارایی زیرگذرهای شهری در راستای پایداری (مورد پژوهی: زیرگذر چهار راه ولیعصر، تهران، مطالعات مدیریت شهری



معلولين و سالمندان



پیشگفتار

سالمندان بخشی از شهروندان آسیب‌پذیر به حساب می‌آیند که باید فضاهای شهری را به‌طور خاص برای آن‌ها مناسب‌سازی کرد. آنان به تعامل با فضای اجتماعی شهری و ارتباط با طبیعت، پیاده‌روی و ورزش احتیاج دارند. اما ضعف‌های جسمی و در مواردی انزوا، الگوی استفاده آنان از فضاهای شهری را متفاوت می‌نماید. سالمندان وقتی در فضا حضور می‌یابند که مطمئن باشند فضا پاسخگوی نیازهای مختلف جسمی و روحی - روانی آنان است. تأمین ایمنی و امنیت سالمندان در محیط، ایجاد حس اعتماد به نفس و استقلال در آن‌ها، از جمله مواردی است که می‌تواند باعث حضور سالمندان در فضاهای شهری شود. همچنین تأمین خدمات و تسهیلات شهری چون حمل و نقل عمومی مناسب و ایجاد امکانات و خدمات محلی و تفریحی نزدیک به مکان‌های سکونت، از جمله مواردی است که انگیزه سالمندان را به استفاده از فضا بیشتر می‌کند. شاخص‌های مناسب‌سازی فضاهای شهری برای سالمندان را می‌توان در شش اصل کلیدی طراحی خلاصه نمود که شامل: آشنایی، خوانایی، قابل تشخیص بودن، در دسترس بودن، راحتی و امنیت است.

سازمان بهداشت جهانی هشت شاخص و مؤلفه اصلی را به‌عنوان معیارهای جهانی شهر دوستدار سالمند در نظر می‌گیرد که بعضی از کشورهای توسعه‌یافته از آن‌ها فراتر رفته‌اند. این شاخص‌ها عبارتند از: شاخص‌های فضاهای باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی، شاخص‌های حمل‌ونقل، شاخص‌های ایمنی و سهولت تردد، شاخص‌های احترام اجتماعی، شاخص‌های مشارکت و روابط اجتماعی، شاخص‌های بهداشت و درمان و شاخص‌های فرهنگی و تفریحی.

مدیریت شهر تهران که در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران با حدود ۹۰ هزار شهروند دارای حداقل یک نوع معلولیت (نابینا، ناشنوا، اختلال در گفتار و صدا، قطع دست، نقص دست، قطع پا، نقص پا، نقص تنه، اختلال ذهنی) مواجه هست، بایستی نگاه ویژه‌ای به جامعه معلولین در تهران داشته باشد. همچنین با توجه آمار بیش از ۷۵ هزار شهروند سالمند در شهر تهران، بایستی مدیریت شهر تهران برنامه و نگاه ویژه‌ای در این خصوص داشته باشد.

مقدمه

با توجه به اهمیت مشارکت حداکثری سرمایه‌های انسانی در جامعه، اهمیت توجه به محیط‌های بدون مانع و قابل‌دسترس برای مشارکت اجتماعی افراد دارای ناتوانی که تعداد قابل‌توجهی از جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند، روشن می‌شود. در این صورت حقوق بشر و احترام به کرامت انسانی در جامعه رعایت و موجب رشد و شکوفایی جامعه می‌شود. زمانی که فضا برای آسایش و حضور ایمن و فعال عابر پیاده در شهر فراهم نباشد، اولین قشری که از حضور در شهر محروم می‌شوند گروه‌های ویژه یعنی سالمندان، معلولان، کودکان، زنان باردار و افراد بزرگسال همراه با کودک هستند. در حالی که این قشر درصد زیادی از استفاده‌کنندگان از فضای شهری را تشکیل می‌دهند، عدم حضور آن‌ها به معنای محرومیت بخش مهمی از شهروندان در شهر است.

اقدامات مناسب‌سازی در جامعه تحقق نمی‌یابد مگر اینکه مسئولان و طراحان و برنامه‌ریزان همواره با دید مثبت در برنامه‌های خود راهکارهایی را برای حل مشکلات و رفع نیازهای معلولان و سالمندان لحاظ کنند. حال باید دید مدیریت شهری در ایران و به‌خصوص تهران، برای پاسخ به نیازهای دسترسی و

جابه جایی این گروه از جامعه و عدالت در دسترسی به امکانات شهری چه برنامه‌ریزی‌ای کرده است.

با توجه به آمار مشخص شهروندان دارای معلولیت بر اساس شاخص‌های سازمان بهداشت جهانی (وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سازمان بهزیستی) و با لحاظ تعریف موسع از معلولیت از یک سو و آمار افزایش نرخ سالمندی در کشور با توجه به افزایش شاخص نرخ امیدواری به زندگی در ایران و ورود انفجار جمعیتی دهه ۴۰ به بعد به سال‌های آغاز سالمندی جمعیت کثیری در کشور در ذیل تعاریف معلولیت و سالمندی می‌گنجد که چشم‌انداز آینده این جمعیت رو به افزایش است. با توجه به عدم توفیق در برنامه‌های توانمندسازی اجتماعی که تاکنون در کشور اجرا شده است، پوشش این جمعیت که هم اکنون حدود ۲۰ میلیون نفر تخمین زده می‌شود و رشد آن تا سال پایان سند چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله کشور، ۱۴۰۴، پوشش اکثریت این جمعیت ذیل سیستم حمایت رفاه اجتماعی قطعی‌ست که بار سنگینی بر عهده بودجه کشور محسوب می‌شود. با توجه به فشار فعلی بر صندوق‌های بازنشستگی و تأمین اجتماعی، توسعه کمی جمعیت نیازمند به حمایت‌های اجتماعی به ویژه معلولان و سالمندان و نیز ارتقاء نوع نیازهای این گروه به سطوح جدیدی از مشارکت‌های فرهنگی و اجتماعی، خدمات نوین مراقبتی و توانبخشی فشار این شاخص بر اقتصاد کلان کشور انکارناپذیر است که باید از سوی برنامه‌ریزی کلان توسعه اجتماعی ایران از جمله نهادهای عمومی شهرداری مورد لحاظ قرار گیرد.

در آمدي بر مسائل حوزه سالمندان و معلولين

برابرسازی فرصت‌ها

مفهوم برابرسازی فرصت‌ها یک مفهوم کلیدی است. براساس این مفهوم تمام جوامع نسبت به شهروندان

خود التزام دارند که در همه ابعاد، زمینه‌های برقراری فرصت‌های مساوی را برای همه فراهم سازند. امروزه امکان دسترسی برای همه به عنوان یک ضرورت اساسی شناخته شده است و برای تحقق بخشیدن به این امر تلاش‌هایی در سراسر جهان صورت می‌گیرد. سازمان ملل به منظور تصویب قوانینی در رابطه با برابرسازی فرصت‌ها برای افراد معلول اقداماتی کرده است، از جمله کنوانسیون پنجاه ماده‌ای حقوق افراد دارای معلولیت که ماده نهم آن در رابطه با دسترسی است. ایران نیز در سال ۱۳۸۷ در روز جهانی معلولان به این کنوانسیون پیوست. بر اساس این کنوانسیون، جامعه باید پاسخگوی نیازهای افراد کم‌توان باشد و امکان زندگی مستقل با کمترین محدودیت و بهترین کیفیت ممکن را برای آن‌ها فراهم کند تا بتوانند همانند دیگر گروه‌های جامعه از خدمات و تسهیلات اجتماعی برخوردار شوند. در مقرراتی که از سوی سازمان ملل متحد برای حقوق حرکتی معلولان و سالمندان تهیه‌شده، هدف نهایی مشارکت و برابری کامل است.

مطالعه‌ای برای نخستین بار در سال ۱۳۸۵ با حجم نمونه ۸۵۰۰ مکان در سراسر کشور اجرا گردید که این مطالعه نشان داد میانگین وضعیت موجود مناسب‌سازی اماکن عمومی در سطح کشور ۳۰٪ است. همچنین براساس بررسی میدانی صورت پذیرفته در سال ۱۳۸۹ از حدود ۹۸۷۴ مکان در سراسر کشور نتیجه وضعیت کلی ۲۸٪ گزارش شد. نتایج بررسی شهرهای ایران در سال ۱۳۸۹ بیانگر این واقعیت است که امکان دسترسی برای افراد دارای ناتوانی در استان تهران ۲۴٪ و میانگین مناسب‌سازی محیط فیزیکی و مبلمان شهری ۳٪ است که کمترین میزان دسترسی محسوب می‌شود.

نتایج یک پایش مناسب‌سازی ساختمان‌های اداری در سال ۱۳۹۴ نیز مجدداً ۲۴٪ مناسب‌سازی در استان

تهران را نشان داد. در یک ارزیابی در سال ۱۳۹۲ مشخص شد که دسترسی مناسب و امکان استفاده افشار خاص به ویژه معلولان در خطوط سه، چهار، هفت و ده سیستم BRT شهر تهران تأمین نشده است.

در پژوهشی در سال ۱۳۹۴ درباره ایستگاه‌های متروی تهران از ۷۷ ایستگاه متروی بازدید شده، ۶۱ مورد نامناسب و برای افراد دارای معلولیت غیرقابل دسترسی تشخیص داده شد. ۶ ایستگاه دسترسی دشوار و ۱۰ ایستگاه دسترسی کامل داشتند.

اقدامات کشورهای پیشرفته دنیا

در سال ۱۹۹۵ کشور انگلیس قانونی را تصویب کرد مبنی بر اینکه مجریان برنامه حمل‌ونقل عمومی و سازندگان وسایل حمل‌ونقل عمومی، استانداردهایی را در حمل‌ونقل عمومی برای استفاده راحت معلولان با ویلچر در نظر بگیرند. البته توصیه شده است که مجریان برنامه حمل‌ونقل عمومی به این استانداردها کفایت نکنند و خدمات خود را برای معلولان بیشتر گسترش دهند.

طبق قانونی که در سال ۲۰۰۵ در فرانسه به تصویب رسید باید در مدت ده سال امکانات رفاهی همگانی در دسترس معلولان هم قرار گیرد. خطوط حمل‌ونقل از سال ۲۰۰۵ در حال مناسب‌سازی است اما متروی پاریس به دلیل قدمت آن برای این بازه زمانی استثناء شده است. بودجه‌ای بیش از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون یورو به این موضوع اختصاص یافت و در مرحله نخست و در خطوط ریلی ۲۵۸ ایستگاه اصلی و پرتدد شناسایی و انتخاب شد تا در پایان سال ۲۰۱۵ تمام این ایستگاه‌ها برای معلولان مناسب‌سازی شود. از سال ۲۰۰۹ تاکنون ۶۰ خط اتوبوس‌رانی پاریس برای استفاده معلولان حرکتی

مناسب‌سازی شده است. این مناسب‌سازی در ایستگاه‌های اتوبوس و هماهنگی با پله خروج از اتوبوس، جانمایی مکان برای قرار گرفتن ویلچر و معلول در داخل اتوبوس، ایجاد رمپ‌های اتوماتیک برای پیاده‌شدن از اتوبوس و ... است. این امکانات با حمایت‌های شورای شهر پاریس فراهم شده است و از همان تاریخ ۴۴ خط اتوبوس‌رانی حومه پاریس هم مناسب‌سازی شده‌اند. هم‌اکنون ۷۰ درصد سیستم اتوبوس‌رانی پاریس برای معلولان حرکتی مناسب است.

اقدامات مثبت و دلایل موفقیت‌ها

بررسی روند ارائه خدمات به شهروندان دارای معلولیت و سالمندان در شهر تهران در سال‌های اخیر که شامل سال‌های پس از تصویب قانون جامع حمایت از حقوق معلولان در سال ۱۳۸۳ است مبین تحولات مثبت زیر است:

الف- رشد آگاهی مسئولان تصمیم‌گیر در سطح مدیریت‌های شهری نسبت به حقوق افراد دارای معلولیت به ویژه ضرورت مناسب‌سازی و دسترس‌پذیری محیط و فضاهای شهری. قطعاً آگاهی مسئولان مختلف مدیریت شهری نسبت به ضرورت و ابعاد روند دسترس‌پذیری شهری قابل مقایسه با گذشته نیست و خوشبختانه سیر آگاهی در این زمینه به روندی بازگشت‌ناپذیر و رو به رشد تبدیل شده است.

ب- شکل‌گیری نهادهای تخصصی: ظرف این مدت شاهد شکل‌گیری نهادهای تخصصی در امر دسترس‌پذیری شهری مانند ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری شهر تهران، شکل‌گیری شورای راهبردی امور معلولان در معاونت فرهنگی - اجتماعی شهرداری تهران، ایجاد شبکه کانون‌های معلولین شهر

مجموعه کتابخانه‌های تخصصی نابینایان در مجموعه کتابخانه‌های عمومی شهرداری تهران.

علل ناکامی‌ها در اقدامات

علی‌رغم شکل‌گیری روند توجه به حقوق و نیازهای شهروندان معلول و سالمند به ویژه در یک دهه اخیر از سوی شوراهای شهر و نهاد عمومی شهرداری تهران که نمونه‌های آن در بند بالا آمد، شهرداری تهران در رفع نیازهای شهروندان دارای محدودیت‌های جسمی چه معلول و چه سالمند و پاسخ مقتضی به حقوق این گروه‌های اجتماعی رو به رشد موفقیت چندانی به‌دست نیاورده است که نمونه‌های بارز آن به شرح زیر است:

الف- ناکارایی ساختارهای مشارکتی ایجادشده: با وجود شکل‌گیری ساختارهای تحقق‌بخش مشارکت شهروندان معلول و سالمند در تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌های مدیریت شهری، این ساختارها به علت عدم جایگاه مناسب در ساختار تصمیم‌گیری شهرداری، عدم باور مسئولان مختلف نسبت به حق مشارکت شهروندان در اداره امور خود، عدم شکل‌گیری این ساختارها از پایین به بالا و عمدتاً تأسیس آنها از بالا به پایین و لذا عدم مشارکت واقعی شهروندان معلول در این ساختارها و عدم حمایت نهاد عمومی شهرداری از این ساختارهای اجتماعی آنها در انجام رسالت خود یعنی امکان جریان اراده شهروندان معلول و سالمند به سوی مراکز کلان تصمیم‌گیری شهری موفق نبودند که اصلاح این امر از مهم‌ترین اولویت‌های شورای دوره پنجم و شهردار آینده تهران است.

ب- عدم جایگاه مناسب ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری: یکی از مهم‌ترین نهادهای تخصصی مربوط به تحقق حق پایه‌ای شهروندان معلول در امر

تهران ذیل اداره کل سلامت، ایجاد سامانه حمل و نقل ویژه جانبازان و معلولان شهر تهران، ایجاد شبکه کانون‌های جهاندیدگان شهر تهران بوده‌ایم که شاخصی قابل توجه در لحاظ نیازهای شهروندان دارای معلولیت و نیز سالمندان توسط مدیریت کلان شهر تهران است.

پ- تخصیص بودجه به نیازهای شهروندان دارای محدودیت‌های جسمی: برگزاری جشنواره‌های مختلف فرهنگی و مراسم مختلف اجتماعی در مناسبت‌های مربوط به افراد دارای معلولیت و سالمندان و حمایت ویژه از این رویدادها با تخصیص بودجه و لحاظ این شاخص در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهر تهران و نیز سایر نوسازی‌های سخت‌افزاری در سازمان‌ها و ادارت مختلف شهر تهران با توجه به نیاز شهروندان معلول از تحولات مثبت دیگر در این خصوص است.

ت- ایجاد بستر مشارکت گروه هدف در اداره امور شهر به شکل نسبی: سامان‌دهی سازمان‌های غیردولتی شهروندان دارای معلولیت در ستاد هم‌افزایی و توانمندسازی سمن‌های حوزه شهرداری تهران، تشکیل شورای راهبردی امور معلولان در اداره کل سلامت، تشکیل موقت کارگروه افراد دارای معلولیت در شورای چهارم شهر تهران، تشکیل شبکه کانون‌های معلولان و کانون جهاندیدگان شهر تهران نمونه‌هایی از تلاش شوراهای شهر تهران و شهرداری این شهر در خصوص ایجاد ساختارهای مشارکتی شهروندان دارای معلولیت و سالمندان در اداره امور شهر است.

ث- اجرای پروژه‌های مشخص ویژه شهروندان معلول و سالمند: در سال‌های اخیر شهرداری به اجرای پروژه‌های مشخصی در رفع نیاز شهروندان معلول و سالمند نموده است. از جمله ایجاد پارک جانبازان و معلولان شهر تهران (در غرب تهران، منطقه ۵ در خیابان سازمان برنامه)، ورزشگاه تخصصی قمربنی‌هاشم در جنوب غربی تهران (منطقه ۱۸)،

نهاد عمومی شهرداری نسبت به شهروندان معلول و سالمند بی‌بهره است و عمده فعالیت‌های این نهاد یا براساس الزام قوانین دیگر کشور مانند قانون جامع حقوق معلولان صورت می‌پذیرد یا براساس تصمیم‌گیری‌های مقطعی در مدیریت شهری که از چارچوب‌های مطالعاتی نیازسنجی، ارزیابی و نظارت محروم و فاقد صفت تداوم در زمان است.

ارزیابی تنگناها و چالش‌های فعلی در حوزه منابع انسانی، فیزیکی، مالی و ...

سطح و نوع خدمات نهاد عمومی شهرداری به شهروندان دارای معلولیت و سالمند منطبق با مفاد بندهای بالا در همین فصل منطبق با نیازهای این شهروندان نیست که برخی از مهم‌ترین علل این امر در بند ۵ همین فصل ذکر شد. از جمله تخصیص بودجه مورد نیاز این خدمات که براساس مطالعات نیازسنجی و برآورد کلی نیازهای شهروندان دارای معلولیت و سالمند نیست و عمدتاً به صورت بودجه‌های تخصیصی به پروژه‌های مشخص با تخصیص کسری از بودجه جاری دستگاه‌ها و بدون تناسب با سطح نیاز، رشد سالانه صورت می‌پذیرد. لذا یکی از مهم‌ترین تنگناهای موجود فقدان بودجه متناسب با خدمات مورد نیاز شهروندان معلول و سالمند است. لازم به تذکر است عمده‌ترین ساختارهای مشارکتی افراد معلول در شهر تهران مانند شبکه کانون‌های معلولان فاقد بودجه است و بودجه تخصیصی به سازمان‌های مردم‌نهاد نیز کاملاً سلیقه‌ای و بدون تناسب با ظرفیت عملکردی این تشکله‌ها و بعضاً به عنوان ابزار جلب حمایت سیاسی صورت می‌پذیرد. با توجه به فقدان سیاستگذاری کلان شهرداری در امور شهروندان معلول و سالمند ضعف جدی در منابع انسانی متخصص در این زمینه نیز مشهود است به ویژه آن که شهرداری ساز و کاری جهت جلب مشاوره‌های تخصصی

مشارکت یعنی مناسب‌سازی و دسترس‌پذیری فضاهای شهری ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری شهرداری ذیل معاونت معماری و شهرسازی است که علی‌رغم انتظار از آن به عنوان نهاد بالادست سیاستگذار در امر مناسب‌سازی و ناظر بر حسن اجرای آن به دلایل، عدم جایگاه اداری مناسب برای دو وظیفه اصلی محوله، دیمدخل بودن سازمان‌ها و ادارت مختلف شهرداری در امر مناسب‌سازی از جمله معاونت فنی و عمرانی که عملاً پاسخگوی ستاد مناسب‌سازی نیستند، عدم ورود قدرتمند شوراهای شهر در این امر، عدم ورود جدی شهردار به روند مناسب‌سازی علی‌رغم درخواست‌های مکرر شهروندان معلول و تشکلهای آنان، عدم تخصیص بودجه کافی و عدم باور جدی مسئولان ناظر در شهرداری به امر مناسب‌سازی به عنوان یک حق پایه‌ای شهروندی و نیز عدم اعمال نظارت کارا از سوی دولت و مجلس شورای اسلامی، عملاً موفق نبوده است.

پ- عدم نظارت قدرتمند شورای شهر تهران به عنوان پارلمان شهری و نماینده شهروندان معلول و سالمند در برنامه‌ریزی‌های شهری با لحاظ حقوق این شهروندان، عدم ایجاد زمینه مشارکت عینی تشکلهای شهروندان معلول و سالمند در اتاق‌های فکر شورای شهر و شهرداری و عدم انتقال نیازها به این نهادها، عدم تخصیص بودجه حقه شهروندان معلول و سالمند از بودجه شهر و در نهایت عدم نظارت شورای شهر بر سازمان‌ها، ادارات و نهادهای وابسته به شهرداری و مسئول در قبال امور شهروندان معلول و سالمند که در نهایت موجب ناکارایی تشکیلات شهرداری در رفع نیازهای شهروندان فوق شده است.

ت- عدم وجود سند بالادستی راهبردی: علی‌رغم ورود نهاد عمومی شهرداری به ارائه خدمات برای شهروندان معلول و سالمند هنوز این نهاد از یک سند بالادستی راهبردی حاوی رؤوس سیاست‌های الزامی

سازمان‌های غیردولتی معلولان و سالمندان در روندهای تصمیم‌گیری‌های مدیریتی خود ندارد. تنگنای دیگر شهرداری فقدان برنامه‌ریزی جهت نوسازی ناوگان‌های حمل و نقل سامانه‌های خدماتی و تجهیزات و سخت‌افزارهای نهاد عمومی شهرداری متناسب با نیاز شهروندان معلول و سالمند است از جمله عدم توسعه ناوگان حمل و نقل اتوبوسرانی و مترو ویژه ارائه تسهیلات به افراد معلول و سالمند، عدم توسعه سامانه حمل و نقل جانبازان و معلولان شهر تهران ۴ سال پس از تأسیس و عدم تناسب سامانه‌های اطلاع‌رسانی شهرداری متناسب با نیاز برخی گروه‌های دارای معلولیت از جمله نابینایان و ناشنوایان که اطلاع‌رسانی به آن‌ها مستلزم فرمت‌های خاص اطلاع‌رسانی است.

ساختارها، ظرفیت‌ها و محدودیت‌های حقوقی و قانونی

عمده‌ترین محدودیت‌های نهاد عمومی شهرداری همان طور که در بندهای بالا مورد تأکید قرار گرفت فقدان سند راهبردی بالادست در ترسیم نقشه راه خدمات مدیریت شهری به شهروندان معلول و سالمند است.

از نظر قوانین تخصصی حوزه معلولین و سالمندان و سایر اسناد بالادست کشور، شهرداری با محدودیت‌های ملموس در خدمات به شهروندان معلول و سالمند رو به رو نیست به ویژه در سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران بر مناسب‌سازی بناها و مراکز خدمات عمومی، معابر شهری، مراکز اداری، تفریحی و ورزشی و وسائط نقلیه عمومی با وضعیت جسمی جانبازان و ناتوانان جسمی و حرکتی، منطبق بر معیارهای مطلوب تأکید شده است. (سیاست‌های کلی نظام در امور «ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران»، ۱۳۸۹) در ماده دوم قانون جامع حمایت

از حقوق معلولان و تبصره‌های آن به‌ضرورت مناسب‌سازی محیط و وظایف ارگان‌های مختلف در این زمینه پرداخته شده است به طوری که وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظفاند جهت طراحی، تولید و احداث ساختمان‌ها و اماکن عمومی و معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل نمایند که امکان دسترسی و بهره‌مندی معلولان همچون افراد عادی فراهم گردد. (قانون جامع حمایت از حقوق معلولان، ۱۳۸۳)

مجلس شورای اسلامی (۱۳۸۹) در بند ب ماده ۱۶۹ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران شورای عالی شهرسازی و معماری را موظف کرده است طرح‌های مناسب‌سازی ساختمان‌ها و فضاهای شهری و روستایی برای معلولان جسمی و حرکتی را بررسی، تهیه و تدوین نماید. شهرداری‌ها و دهیاری‌ها موظفند بر اساس ضوابط و طرح‌های موضوع این بند، نسبت به مناسب‌سازی معابر و فضاهای عمومی شهری و روستایی اقدام نمایند.

هیأت وزیران (۱۳۹۴) در تصویب‌نامه تشکیل ستاد هماهنگی مناسب‌سازی کشور دستگاه‌های متولی صدور مجوز را مکلف کرده است «با رعایت قوانین و مقررات مربوط، ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد دارای معلولیت و استانداردهای مناسب‌سازی را در شرایط و الزامات صدور مجوز لحاظ نمایند. وزارت راه و شهرسازی نیز موظف است در کلیه طرح‌های آماده‌سازی و اجرای مجتمع‌های مسکونی به‌صورت انبوه و نیز طراحی و اجرای شهرهای جدید، ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد دارای معلولیت را رعایت نماید.»

در اردیبهشت ۱۳۸۵ هیأت وزیران در «دستورالعمل اجرایی اصلاح ساختار سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی و ساماندهی حمل‌ونقل درون‌شهری» شهرداری‌ها را موظف به ساماندهی معابر برای تردد عابر پیاده و افراد

کم‌توان به‌ویژه معلولان کرد و از آنان خواست گزارش تدابیر را هر سه ماه یکبار به شورای عالی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان ارائه نمایند. در آذرماه همان سال هیأت‌وزیران در «دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوس‌رانی شهرها و بهره‌برداری آن» شهرداری‌های شهرهای دارای سامانه اتوبوس‌رانی را موظف به استفاده از اتوبوس کم‌ارتفاع یا قابل‌استفاده معلولان و سایر روش‌های نوین یا بهینه بهره‌برداری کرد. در لایحه حمایت از سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه، مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس شورای اسلامی «اتخاذ تدابیر خاص به‌منظور حمل‌ونقل آسان افراد ناتوان و معلول در معابر، شبکه حمل‌ونقل و محیط‌های شهری در شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت» تأکید شده بود.

همچنین در ماده ۹ کنوانسیون بین‌المللی حقوق افراد دارای معلولیت، که ایران نیز رسماً در سال ۱۳۸۷ به آن پیوست، از دولت‌های عضو خواسته شده است برای تواناسازی افراد دارای معلولیت جهت مستقل زندگی نمودن و مشارکت کامل در تمامی جنبه‌های زندگی، تدابیر مناسبی را جهت تضمین دسترسی افراد دارای معلولیت بر مبنای برابر با سایرین به محیط فیزیکی، ترابری، اطلاعات و ارتباطات از جمله نظام و خدمات ارائه یا فراهم گردیده جهت عموم در مناطق شهری و روستایی اتخاذ کنند. (قانون تصویب کنوانسیون حقوق افراد دارای معلولیت، ۱۳۸۷).

در مصوبه «مناسب‌سازی فضاهای شهری برای جانبازان و معلولان جسمی و حرکتی» (شورای اسلامی شهر تهران، ۱۳۸۴) شهرداری تهران موظف بوده است حداکثر ظرف مدت دو سال موارد و اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) آماده‌سازی و مناسب‌سازی معابر عمومی و نصب نشانه‌ها و علائم فیزیکی لازم با اولویت میدان‌ها

و معابر اصلی و نزدیک به تقاطع‌ها.
ب) تجهیز چراغ‌های راهنمایی معابر به علائم صوتی و نیز برجسته نمودن سطح پیاده‌روهای نزدیک به تقاطع‌ها برای استفاده از نابینایان.
ج) انجام تمهیدات لازم در توقفگاه‌های عمومی با هدف در نظر گرفتن محل‌های ویژه برای توقف وسایل نقلیه معلولان.

د) تأمین تسهیلات و خدمات ویژه برای کم‌توانان جسمی و حرکتی و جانبازان در امر رفت‌وآمد از طریق شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران و حومه و شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) و سازمان تاکسی‌رانی.
در طرح راهبردی- ساختاری توسعه و عمران شهر تهران (طرح جامع تهران، ۱۳۸۶) بر «تأمین امنیت و سلامت در عرصه‌های سکونت با ساماندهی شبکه‌های دسترسی مناسب و حرکت پیاده برای تردد آرام در محلات و بین محلات مسکونی و حرکت معلولان» و نیز «مناسب‌سازی راه‌های شهری و پایانه‌ها برای حرکت و دسترسی آسان معلولان جسمی و حرکتی» تأکید شده است. در بخش ضوابط و مقررات شبکه معابر و دسترسی این سند آمده است: «در طراحی و اجرای شبکه معابر به‌ویژه در پهنه‌های مستعد شهر و فضاهای عمومی با تأکید بر بافت‌های تاریخی و باارزش شهر، ایجاد تسهیلات و پیش‌بینی‌های لازم برای گسترش و توسعه حرکت پیاده و دوچرخه و دسترسی آسان برای معلولان جسمی و حرکتی الزامی است.» در بخش برنامه‌ها و طرح‌های این سند، برنامه بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک، تهیه برنامه ساماندهی و مناسب‌سازی شهر برای حرکت جانبازان و معلولان تا سال ۱۳۹۵ تکلیف شده است.

در ضوابط و مقررات طرح تفصیلی یکپارچه شهر تهران (۱۳۹۱) شهرداری تهران طی دو سال اول اجرای طرح تفصیلی، ملزم به تهیه راهنمای طراحی شهری،

سیستم‌های حمل‌ونقل جهت روان‌سازی، ایمن‌سازی و تسهیل دسترسی و استفاده عابران و افراد معلول و ناتوان» پیشنهاد شده است. همچنین در این سند بر توسعه امکانات و زیرساخت‌های حرکت افراد پیاده، معلولان، کودکان و سالمندان در کلیه طرح‌ها و برنامه‌های توسعه شهری بر اساس ضوابط ملاک عمل در مراجع ذی‌صلاح تأکید شده است.

از مهم‌ترین محدودیت‌های دیگر شهرداری تهران عدم وجود ساختارهای مشارکتی کارا از جمله فقدان شورای شهروندان معلول و سالمند به عنوان اتاق فکر تخصصی شورای شهر تهران می‌توان نام برد که باید به عنوان نهادی برخاسته از شهروندان معلول و سالمند شهر تهران و با انتخاب نمایندگانی از شبکه‌های این شهروندان و نیز نمایندگان سمن‌های این گروه‌های اجتماعی به شکل رسمی و با جایگاه قانونی در ساختار تشکیلاتی شهرداری ایجاد و به طور مستمر از طریق جلسات با شورای شهر و شهردار نیازهای گروه هدف را به مدیریت شهری منتقل و بر عملکرد دستگاه‌های مختلف شهرداری نظارت کنند.

بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌های آینده

پیش‌بینی وضعیت حوزه در صورت ادامه وضع موجود

رشد جمعیت سالمندان قطعاً به معنای افزایش شهروندان دارای معلولیت نیز هست. زیرا براساس شاخص‌های سازمان بهداشت جهانی نرخ معلولیت در سالمندان بین ۶۵ تا ۸۰ سال ۵۶٪ و در گروه سالمندان بالای ۸۰ سال بیش از ۸۶٪ است. این آمار عملاً به آمار جمعیت قبل از سالمندی شهروندان معلول افزوده می‌شود. در ایران براساس آمارهای مختلف سالانه بین ۴۰ تا ۶۰ هزار نفر به جمعیت دارای معلولیت کشور فقط ناشی از حوادث جاده‌ای

برای کلیه معابر احداثی، اصلاحی و تعریضی، بر اساس طرح تفصیلی جدید شهر تهران است. همچنین شهرداری تهران، ملزم به تهیه دستورالعمل و راهنمای طراحی شهری، برای گسترش و توسعه حرکت پیاده و دوچرخه و دسترسی آسان معلولان جسمی و حرکتی در کلیه معابر، با استفاده از مطالعات سند موضوعی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک به‌ویژه در فضاهای عمومی شهر است. رعایت ضوابط و مقررات معلولان، مطابق مفاد مقررات موضوعه در کلیه ساخت‌وسازها الزامی است. همچنین در کلیه زیر پهنه‌های استفاده از اراضی، تأمین ۵ درصد از کل ظرفیت پارکینگ به‌منظور استفاده معلولان، ضمن رعایت مفاد «ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای عبور و مرور معلولان» مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، الزامی است. حداقل عرض مفید لازم برای پارکینگ معلولان، حداقل ۳/۵ متر و به ازای هر واحد پارکینگ اضافه‌شده معلول، ۳ متر و برای پارکینگ‌های عمومی، تابع ضوابط و مقررات مربوطه است.

از سوی دیگر در مصوبه برنامه پنج‌ساله اول شهر تهران (۱۳۸۸ - ۱۳۹۲) بر سهولت رفت‌وآمد شهری و بهبود شبکه حمل‌ونقل و ترافیک تأکید شده است. در این برنامه آمده است: «به‌منظور تأمین امنیت و سلامت شهروندان با اولویت حرکت جانبازان، معلولان و سالمندان، شهرداری تهران موظف است با توجه به مفاد مصوبات شورای اسلامی شهر تهران و سایر قوانین و مقررات موضوعه نسبت به ارائه برنامه اجرایی مشخص حداکثر ظرف مدت شش ماه در خصوص ساماندهی شبکه‌های دسترسی مناسب و حرکت پیاده برای تردد آرام و ایمن در محلات و بین محلات، اقدام نماید.»

در برنامه پنج‌ساله دوم شهر تهران (۱۳۹۳ - ۱۳۹۷) در راهبرد انسان‌محور نمودن نظام حمل‌ونقل و ترافیک، سیاست اجرایی «بهینه نمودن تسهیلات و

نگهداری از سالمندان به مؤسسات خصوصی یا عمومی وجود دارد و چالش بزرگی را برای هر دو دسته کشورهای پیشرفته و در حال توسعه در آینده قابل پیش‌بینی، ایجاد خواهد نمود.

در این میان کشورهای توسعه‌یافته با حفظ متناسب آهنگ رشد تولید ناخالص ملی خود و افزایش ثروت ملی قادر خواهند بود علی‌رغم مشکلات فشار رو به تزاید بخش حمایت اجتماعی و بهداشت و سلامت را که باید به جمعیت وسیع سالمند و معلولان خدمات نوین ارائه کنند، تحمل کرده و بتوانند تعادل میان منابع مالی و انسانی و تقاضای خدمات را مدیریت کنند.

به ویژه در این بخش این کشورها مانند کشورهای اسکاندیناوی و اروپای غربی توانسته‌اند با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، بهره‌گیری از نیروهای داوطلب اجتماعی، توانمندسازی معلولان و سالمندان نرخ بهره‌وری خدمات به این گروه‌های اجتماعی را بسیار افزایش دهند.

متأسفانه با روند موجود در کشور (پایین بودن نرخ رشد اقتصادی در مقایسه با رشد جمعیت، توسعه فقر و محرومیت‌های اجتماعی، توسعه دامنه تقاضا نسبت به حمایت‌های اجتماعی به دلیل فقر و عدم کارایی سیاست‌های توانمندسازی اجتماعی، افزایش آلودگی محیط زیست و معلولیت‌های ناشی از آن) چشم‌انداز مثبتی برای مدیریت نیازهای شهروندان سالمند با معلول وجود ندارد. تنها راه ممکن برنامه‌ریزی‌های جامع اجتماعی مبتنی بر مطالعات دقیق نیازسنجی و با رویکرد جلب مشارکت اجتماعی گروه‌های هدف در برنامه‌ریزی‌های شهری و اداره امور خود است.

افزوده می‌شود. بر این آمار معلولیت‌های ناشی از سوانح صنعتی، بیماری‌ها (نرخ رشد معلولیت‌های ناشی از ام. اس در ایران بالاتر از نرخ رشد متوسط جهانی است)، معلولیت‌های ناشی از سکت‌های مغزی و قلبی به دلیل سوء مصرف مواد مخدر، افزایش استعمال دخانیات، آلودگی‌های محیطی (به ویژه در کلان شهر تهران) عواملی هستند که به قطعی بودن رشد جمعیت شهروندان معلول و سالمند براساس وضعیت کنونی در آینده نزدیک و میان مدت منجر خواهد شد. افزایش ضریب تحصیلات و رشد آگاهی‌های این شهروندان به معنای افزایش مستقیم تقاضا برای ارائه خدمات ویژه به این افراد یا برخورداری برابر آنها از خدمات شهری خواهد بود که در نهایت ایجاب می‌کند مدیریت کلان‌شهر تهران نسبت به برنامه‌ریزی و اجرای فوری و کامل مجموعه خدمات به شهروندان معلول و سالمند اقدام کند.

تبیین و تحلیل شکاف وضعیت آتی بخش در صورت ادامه وضع موجود با کشورهای منتخب

با افزایش طول عمر و کاهش نرخ باروری، شاهد کاهش نیروی کار فعال از یک سو و افزایش جمعیت سالمند و اثرات سوء این امر بر اقتصاد کشور هستیم. در اغلب موارد، الگوهای مصرف در نتیجه نیازهای خاص تغییر می‌کنند: مسکن، آسانسورها، دسترسی افراد دارای معلولیت، تسهیلات مراقبتی - بخش‌های بیمارستانی، خانه‌های سالمندان، خدمات پشتیبانی - به آن را به یکی از سریع‌ترین بخش‌های اشتغال‌زایی تبدیل می‌کند. همچنین حکومت‌ها با نیازهای جدیدی در زمینه تقویت شبکه‌های حمایتی (پشتیبانی از حقوق، حقوق بازنشستگی)، خدمات درمانی و خدمات اجتماعی رو به رو هستند. علاوه بر این یک تحول اجتماعی تدریجی نیز در جهت انتقال مسئولیت

پیش‌بینی تغییرات شرایط داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی

عوامل مؤثر بر ایجاد سالمندی عمدتاً عواملی اجتماعی - اقتصادی هستند که عمدتاً از شرایط داخلی جوامع ناشی می‌شوند. در مورد عوامل معلولیت‌زا نیز این حقیقت صدق می‌کند به جز در مواقعی که کشور دچار بحران‌هایی فراملی مانند جنگ یا بلایای طبیعی یا آلودگی‌های وسیع زیست محیطی شود. لذا با فرض عدم وقوع جنگ در آینده نزدیک یا عدم وقوع عوامل معلولیت‌زا فراملی دیگر، عمده‌ترین شاخص‌های اثرگذار بر رشد معلولیت و سالمندی در کشورمان به ویژه شهر تهران عوامل داخلی و نامرتب با شرایط منطقه‌ای و بین‌المللی است.

ارزیابی نقاط قوت و ضعف بخش در مواجهه با فرصت‌ها و تهدیدهای آتی

رشد خارج از برنامه‌ریزی کلان‌شهر تهران، خارج از برنامه جامع توسعه شهری و طرح تفصیلی شهر تهران در بالاترین سطح به عنوان مهم‌ترین نابهنجاری در موفقیت مدیریت شهری برای برنامه‌ریزی‌های توسعه اجتماعی شهر محسوب می‌شود. رشد جمعیت بدون تناسب با ظرفیت‌های محیطی عملاً موجب فاصله‌گیری روزافزون میان منابع سخت‌افزاری، فیزیکی، مالی و انسانی شهر تهران برای پاسخ به نیازهای شهروندان است. در این میان گروه‌های دارای محدودیت‌های جسمی و حسی مانند شهروندان معلول و سالمند بیشترین آسیب را از این عدم تناسب رشد عرضه و تقاضا متحمل خواهند شد. لذا علی‌رغم بالا بودن شاخص‌های توسعه اجتماعی شهر تهران در حوزه گروه‌های هدف این سند در مقایسه با شهرستان‌ها، عدم تناسب میان رشد خدمات شهری با تقاضا برای این خدمات و فشار روزافزون بر بودجه و

ظرفیت دستگاه‌های اجرایی ذیل شهرداری تهران چالشی بسیار عمده برای شهروندان معلول و سالمند در کوتاه و میان‌مدت است. در این میان نرخ بالای سواد و تحصیلات شهروندان معلول و سالمند در شهر تهران، رشد آگاهی‌های این گروه‌ها در مورد حقوق شهروندی خود و تمایل بالای آنان برای مشارکت اجتماعی در مقایسه با شهرستان‌ها عواملی عمده برای فشار بر نهادهای تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر شهری مانند شورای شهر در جهت برنامه‌ریزی جامع برای ارائه خدمات به این گروه‌ها و ضرورت جلب مشارکت آنان در روندهای تصمیم‌گیری است که می‌تواند در کل به عنوان فرصت افزایش مشارکت اجتماعی و فرصت توسعه دموکراتیک اجتماعی مبتنی بر مشارکت شهروندان محسوب شود.

اصلاح ساختارها، فرایندها، اطلاع‌رسانی و آموزش عمومی و تخصصی از جمله راهکارهای مدیریتی تحقق ضوابط و مقررات مناسب‌سازی فضاهای شهری برای معلولان در شهر تهران است. قطعاً مهم‌ترین تهدید برای ارائه خدمات بهینه به شهروندان معلول و سالمند افزایش شدید تقاضای عمومی ارائه خدمات اجتماعی به جمعیت شهری تهران به ویژه حاشیه‌نشینان و محدودیت منابع انسانی و مالی شهرداری برای پاسخ به این تقاضاست که می‌تواند ضریب توجه مدیریت کلان شهری را به نیازهای شهروندان معلول و سالمند کاهش داده و مانع طراحی و اجرای پروژه‌های شهری در راستای برابرسازی فرصت‌ها برای این گروه‌های اجتماعی شود.

سیاست‌ها و راهبردهای اجرایی

تبیین مفاد سیاست‌های کلی

ضرورت توجه به افراد دارای معلولیت و سالمندان در طرح‌ها، برنامه‌ها و مدیریت شهری تهران پذیرفته‌شده

چشم‌انداز

تهران در چشم‌انداز ۱۴۰۴، شهری است با استقرار ساختار مشارکتی نیرومند شهروندان معلول و سالمند در قالب شبکه‌های کانون‌های شهروندان معلول و جهان‌دیده از سطح محلات تا بالاترین سطح (شورای راهبردی امور معلولان و سالمندان) تضمین‌کننده مشارکت واقعی این شهروندان در روندهای تصمیم‌سازی و مدیریت شهری، شهری با سامانه کاملاً دسترس‌پذیر حمل و نقل ریلی و اتوبوس‌رانی منطبق با استانداردهای جهانی دسترس‌پذیری، شهری با معابر اصلی دسترس‌پذیر برای افراد معلول و سالمند و با ضریب رو به رشد دسترس‌پذیری معابر فرعی و محلی، دارای کلیه اماکن عمومی دسترس‌پذیر با قدمت ۸ سال و کمتر و ضریب رو به رشد دسترس‌پذیری اماکن عمومی با قدمت بیش از ۸ سال، دارای حداقل دو پارک بزرگ منطقه‌ای دسترس‌پذیر در هر منطقه و

پارک‌های کاملاً دسترس‌پذیر با قدمت ۸ سال و کمتر و دارای حداقل دو مجموعه دسترس‌پذیر ورزشی در هر منطقه شهر و دارای ۴ مجموعه ورزشی تخصصی شهروندان معلول در چهار منطقه اضلاع‌های شهر، دارای کانون‌های فعال فرهنگی معلولان در فرهنگسراهای منطقه‌ای، دارای سامانه‌های تخصصی خدماتی به شهروندان معلول و سالمند در عرصه‌های مختلف از جمله اطلاع‌رسانی، خرید و... دارای مراکز منطقه‌ای و محلی تولید و عرضه محصولات شهروندان معلول، دارای سند راهبردی خدمات شهری به شهروندان معلول و سالمند و مجری منشور حقوق شهروندی شهروندان معلول و سالمند، شهری با شبکه خانه‌های کودک پذیرای کودک دارای معلولیت و دارای حداقل یک خانه کودک مادر منطقه‌ای با امکانات ویژه آموزش و پرورش کودکان دارای

است اما دستیابی به نتایج مطلوب نیاز به بازنگری اساسی در اهداف کیفی و سیاست‌های اجرایی مدیریت شهری در حوزه مناسب‌سازی دارد. معیارهای آمادگی شهرها برای سالمندان به برقراری فرصت‌های برابر و رفع موانع در جهت کاهش اثرات ناتوانی‌های آنان تعلق دارد که در مورد افراد دارای معلولیت نیز مصداق می‌یابد. حق دسترسی و جا به جایی در شهر از جمله حقوق اولیه شهروندان است. با تغییر نگرش و اجرای قوانین و اصلاح سیاست‌های موجود می‌توان شهرها را برای همه آحاد جامعه از جمله سالمندان، افراد دارای معلولیت، نابینایان، ناشنوایان، افراد دارای بیماری‌های اعصاب و روان، کودکان دارای سندرم دان، افرادی با محدودیت حرکتی موقت (مثل شکستگی پا و زنان باردار) و دیگر گروه‌های اجتماعی با نیازهای خاص، دسترس‌پذیر کرد و به سوی عدالت و مشارکت اجتماعی فراگیر گام برداشت. همچنین برای گام برداشتن به سوی حکمروایی خوب شهری لازم است تا مشارکت اجتماعی در فرآیند تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی و به طور کلی تمامی مراحل مدیریت شهری تسهیل شود.

اصول کلی

- تقویت ساختار مدیریت شهری فراگیر.
- افزایش مشارکت مردمی در تصمیم‌سازی‌ها و اقدامات مدیریت شهری.
- توزیع عادلانه و متعادل امکانات و فرصت‌ها بین مناطق و محلات شهری.
- تقویت و ارتقاء حس تعلق‌خاطر هر یک از شهروندان.
- توسعه برابری و عدالت اجتماعی در شهر.

معلولیت.

تبیین اهداف کلان و تعیین اهداف کلی بر اساس سیاست‌های کلی

۱- ایجاد ساز و کارهای لازم برای بهره‌مندی و دسترسی مستمر و مناسب شهروندان به ویژه افراد دارای معلولیت و سالمندان، مبتنی بر همکاری‌های بین بخشی در واحدهای مختلف عهده‌دار ارائه خدمت برای تأمین شهر دوستدار معلول و سالمند.

۲- تدوین و اجرای برنامه‌های مستمر و درازمدت به طوری که همه محیط‌های مسکونی و شهری و موقعیت‌های زندگی، کار، آموزش و تفریح شهروندان را تحت پوشش قرار دهد و برای تمامی گروه‌های سنی و جنسی، معلولان و سالمندان قابل دسترسی سازد.

۳- طراحی و تدوین یک نظام پایه مؤثر ارتباطی برای تمامی شهروندان در تمام سنین به طوری که امکان توزیع منظم و گسترده اطلاعات فراهم شده و با هماهنگی و مدیریت مناسب، هدایت گردد.

۴- تأمین سیستم حمل و نقل عمومی شهری برای دسترسی به تمامی مناطق شهری به طوری که دارای ایستگاه‌ها، خطوط مناسب و وسائل نقلیه کافی باشد.

۵- تشکیل شورای شهروندان معلول و سالمند در بالاترین سطح تصمیم‌گیری شهر تهران متشکل از نمایندگان شبکه‌های مشارکتی این گروه‌ها و نیز با حضور متخصصین توانبخشی و توانمندسازی معلولان و سالمندان به عنوان مهم‌ترین نهاد خودیار شهروندان معلول و سالمند به عنوان نهاد نظارتی بر خدمات شهرداری تهران برای این گروه‌ها و مهم‌ترین کارگروه انتقال تخصصی نیازهای این شهروندان به شورای شهر، شهردار تهران و مدیران دستگاه‌های اجرایی شهرداری تهران.

۶- نظارت در ساخت مسکن به طوری که نکات ایمنی، دسترسی‌ها، آسایش ساکنین مورد توجه واقع

شده باشد. فضاهای داخلی و کف ساختمان‌ها به گونه‌ای طراحی شوند که افراد دارای ناتوانی به راحتی بتوانند در راهروها و اتاق‌ها تردد نمایند.

۷- امکان پرداختن به فعالیت‌های اجتماعی و دسترسی به جاذبه‌های شهری از طریق سیستم حمل‌ونقل عمومی و بدون هیچ‌گونه هزینه‌های اضافی یا مخفی، برای همه به ویژه افراد دارای ناتوانی وجود دارند.

۸- قابل دسترس ساختن پایگاه‌های اطلاعاتی مورد نیاز (بانک‌های اطلاعاتی و مراکز داده‌پردازی) به خصوص پایگاه‌های اطلاعاتی هوشمند به منظور تأمین اطلاعات و خدمات علمی مورد نیاز همگان بویژه افراد دارای ناتوانی و تعامل با شهروندان و ارائه خدمات کارآمد به آنها.

اهداف

- توجه به ارتقای شاخص‌های عدالت اجتماعی - شهری
- توجه به لزوم نظارت اجتماعی غیررسمی در شهر
- توجه به تقویت سرمایه‌های انسانی و اجتماعی در شهر
- توجه به رضایت سالمندان و افراد دارای معلولیت از خدمات‌رسانی مدیریت شهری
- جذب سالمندان و افراد دارای معلولیت به مشارکت در تصمیمات و برنامه‌های شهری
- فرهنگ‌سازی چگونگی برخورد مناسب با سالمندان و افراد دارای معلولیت در سطح شهر
- حمایت‌های رفاهی، بهداشتی و پزشکی از سالمندان و افراد دارای معلولیت

تبیین راهبردهای تحقق اهداف

- بهبود دسترسی عادلانه شهروندان به خدمات جامع

سلامت.

- تأمین امنیت و سلامت در عرصه‌های سکونت با اولویت و حرکت افراد دارای معلولیت و سالمندان.
- تأمین حداقل خدمات و فضاهای عمومی به منظور تأمین عدالت اجتماعی در شهر.
- تحقق شهر شهروندمدار از طریق ایجاد زمینه‌های مشارکت شهروندان در اداره امور مرتبط با خدمات شهری.
- توجه به کیفیت زندگی شهروندان، برخورداری همگانی از مواهب توسعه و توسعه پایدار شهر.

تعیین سیاست‌های اجرایی

۱. مناسب‌سازی کلیه فضاهای شهری شامل معابر، اماکن عمومی دولتی و غیردولتی با کاربری عمومی تحت ضوابط و دستورالعمل‌های فنی ابلاغی و تحت نظارت ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری شهرداری تهران در قالب برنامه‌های مدون و با پیش‌بینی بودجه سالانه از سوی مدیریت‌های زیربط، جهت حضور و بهره‌مندی برابر حقوق گروه‌های شهروندی هدف این سند.
۲. دسترس‌پذیری سامانه‌های حمل و نقل عمومی شهری، ریلی، اتوبوس و تاکسی‌رانی شامل کلیه پایانه‌ها، ایستگاه‌ها و وسایل نقلیه مناسب‌سازی شده برای استفاده کلیه شهروندان دارای محدودیت‌های جسمی و حسی (جانبازان، افراد معلول و سالمندان) به عنوان شرط حیاتی تحقق مشارکت کامل اجتماعی این گروه‌ها، در قالب برنامه‌های مدون با پیش‌بینی بودجه سالانه از سوی مدیریت‌های زیربط و تحت ضوابط ابلاغی و نظارت ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری شهرداری تهران؛ به عنوان نهاد تخصصی دانش‌بنیاد در حوزه گروه‌های هدف سند و همچنین ارائه

- خدمات حمایتی ویژه در امر حمل‌ونقل شهری به این شهروندان تا زمان تحقق مطلوب مناسب‌سازی سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی.
۳. تدوین و اجرای شیوه‌نامه تکریم شهروندان دارای محدودیت‌های جسمی و حسی در کلیه دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران با اهداف تحقق احترام شهروندان گروه هدف سند هنگام مراجعه به کلیه دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران، کاهش حداکثری زمان و مراحل اداری لازم جهت ارائه خدمات به این عزیزان، آموزش کلیه کارکنان دستگاه‌ها و سازمان‌های مورد مراجعه در زمینه حقوق شهروندی شهروندان دارای معلولیت، جانباز و سالمند، طراحی خدمات ویژه شهروندان دارای کم‌توانی‌های جسمی و حسی جهت حذف حضور فیزیکی غیرضروری این شهروندان در دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران، با تکیه بر تدابیر مبتکرانه مدیریت خدمات شهری و با بهره‌گیری از فن‌آوری‌های روز.
 ۴. ارائه تسهیلات حداکثری به شهروندان گروه هدف سند در کلیه خدمات فرهنگی، ورزشی، رفاهی از سوی مدیریت‌های عرصه‌های مختلف خدمات شهری و لحاظ سهم حقه این شهروندان از بودجه و خدمات شهری با محوریت اصل عدم جداسازی از سایر شهروندان و در صورت لزوم طراحی خدمات منطبق با نیازهای تخصصی شهروندان مذکور بر اساس اخذ مشاوره‌های لازم و هماهنگی با شورای راهبردی امور معلولان معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران و شبکه کانون‌های شهروندان معلول و کانون‌های جهاندیدگان در مناطق، نواحی و محلات تهران به عنوان نهاد تخصصی و شبکه‌های اجتماعی گروه هدف.
 ۵. احصاء نیازهای گروه‌های هدف سند در همه عرصه‌های خدماتی با تکیه بر طرح‌های مطالعاتی و

نیازسنجی‌های علمی از سوی کلیه سطوح مدیریت خدمات شهری با محوریت شورای راهبردی امور شهروندان معلول، شبکه اجتماعی کانون‌های افراد دارای معلولیت و کانون جهان‌دیدگان با پیش‌بینی تقویت جایگاه و امکانات شورا به عنوان نهاد تخصصی و دانش‌بنیاد گروه‌های هدف سند.

۶. ایجاد تحول کیفی و بنیادی در نظام اطلاع‌رسانی به شهروندان دارای محدودیت‌های جسمی و حسی متناسب با شرایط اختصاصی این گروه مبتنی بر فن‌آوری‌های روز به منظور تحقق توزیع عادلانه اطلاعات در حوزه خدمات شهری به عنوان شرط لازم جهت تحقق مشارکت همه شهروندان در اداره امور خود از جمله راه‌اندازی سامانه‌های تخصصی اطلاع‌رسانی به نابینایان و ناشنوایان و نیز طراحی و اجرای مستمر دیدارهای گروهی شهروندان هدف سند با کلیه مدیران و مسئولان دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران، شهرداران مناطق و نواحی، مدیران محلات.

۷. مناسب‌سازی فضای درونی ساختمان‌ها و منازل محل زندگی شهروندان کم‌توان جسمی و حسی از سوی معاونت‌های تخصصی شهرداری‌های مناطق و نواحی، در جهت تکریم شهروندان پرمشکل گروه هدف سند و نیز رفع موانع دسترسی این عزیزان به مراکز تجمع و ارائه خدمات گروهی به شهروندان مذکور شامل انجمن‌ها، آموزشگاه‌ها، مراکز خدمات توانبخشی و آموزشی و... به منظور بهره‌مندی این شهروندان از خدمات تخصصی مورد نیاز خود.

۸. ارائه گزارش سالانه عملکرد کلیه دستگاه‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران به شورای راهبردی امور شهروندان دارای معلولیت و شورای پیشنهادی شهروندان معلول و سالمند به عنوان کارگروه تخصصی شورای شهر و شهرداری تهران جهت جمع‌بندی، تدوین و ارائه گزارش نهایی عملکرد

نهاد عمومی شهرداری تهران به شهردار محترم تهران جهت آگاهی، نظارت، ارائه راه‌کارها و ابلاغ دستورات لازم در جهت تحقق هرچه بیشتر حقوق پایه‌ای شهروندان گروه هدف سند.

الزامات تحقق اهداف

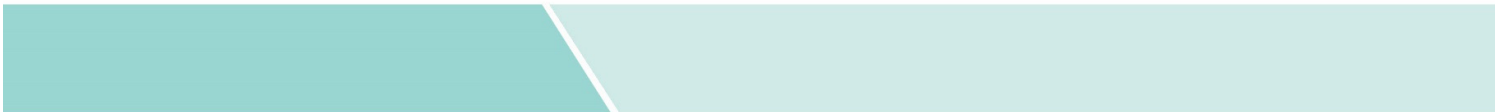
۱. اولویت دادن به حمل‌ونقل اجتماعی و توجه ویژه به افراد و گروه‌های خاص در شهر
۲. اجرای برنامه‌های عملیاتی و پروژه‌های موضعی، برای رفع موانع محیطی و نقصان‌های موجود بر اساس ضوابط مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری
۳. پیگیری اجرای قوانین موجود در مورد اتوبوس و حمل‌ونقل ریلی
۴. تقویت ناوگان سامانه حمل‌ونقل جانبازان و معلولان
- شهرداری تهران متناسب با تقاضای جمعیت
۵. بهبود شاخص توسعه پایدار شهری «نسبت دسترسی آسان مردم به حمل‌ونقل همگانی بر اساس جنسیت، سن و افراد دارای معلولیت» در برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت تهران

پیشنهاد احکام برنامه‌ای

- ۱- تهیه گزارش‌های سالانه با توجه به شاخص‌های تعیین‌شده
- ۲- دسترس‌پذیری بوستان‌ها و معابر شهری و محله‌ای
- ۳- ایجاد امنیت برای عابران پیاده در پیاده‌روها و تقاطع‌های خیابان، بوستان‌ها و معابر شهری
- ۴- توجه به اصلاح مبلمان شهری با توجه به عبور و مرور ایمن و استفاده افراد دارای معلولیت و سالمندان
- ۵- ایجاد امکانات مناسب در سرویس‌های بهداشتی عمومی

سراهای محله به سالمندان، افراد دارای معلولیت، نابینایان، ناشنوایان، افراد دارای بیماری‌های اعصاب و روان و دیگر گروه‌های اجتماعی با نیازهای خاص ۱۱- ایجاد شبکه اینترنتی، وبسایت و اپلیکیشن خدمات اورژانس و آتش‌نشانی برای ناشنوایان و دیگر گروه‌های اجتماعی با نیازهای خاص ۱۲- ایجاد و تقویت ساختارهای مشارکتی افراد معلول در تصمیم‌گیری‌ها از جمله اصلاح شبکه‌های کانون معلولان ۱۳- انتقال نیازها و خواسته‌های تخصصی به شهرداری و شورای شهر از طریق شورای مشورتی

۶- تعبیه امکانات ورزشی خاص افراد دارای معلولیت و سالمندان در بوستان‌های سطح شهر ۷- اختصاص فضاهای قابل‌دسترس افراد دارای معلولیت و سالمندان در اتوبوس‌ها و قطارهای شهری (مترو) ۸- همگانی‌کردن و قابل‌دسترس‌کردن خدمات مشاوره‌ای به خصوص برای افراد دارای بیماری‌های اعصاب و روان ۹- خدمات محلی قابل‌دسترس برای سالمندان با تقویت کانون‌های محلی سالمندی ۱۰- ارائه خدمات اجتماعی، فرهنگی، آموزشی، اوقات فراغت و شهری در تمامی فرهنگسراها و





مدیریت یکپارچه شهری



مقدمه

از آنجا که کلان شهرها عرصه پیچیده‌ی بروز بزرگترین توانمندی‌های بشر هستند، مدیریت آنها از پیچیده و دشوارترین مدیریت‌های شهری به شمار می‌رود. بر این اساس ایجاد بستر مناسب برای تحقق شایسته توانمندی‌ها و زدودن عوامل ناکامیها و شکستهای اجتماعی در کلان شهرها، مدیریتی هماهنگ و یکپارچه را می‌طلبد. در این میان، مدیریت کلانشهر تهران از یکسو به دلیل پاسخگویی به نیازهای فزاینده جمعیت رو به رشد شهری و از سوی دیگر به دلیل پیچیدگی و تنوع الگوهای زندگی امروز شهری و به تبع آن پیدایش خواسته‌ها و مطالبات جدید جامعه شهری در زمان کنونی به پیدایش مشکلات و مسایل متعددی منتهی شده است که عدم پاسخگویی مناسب به این مسایل، می‌تواند کاهش بهره‌وری اقتصاد شهری (گران شدن زیست شهری)، کاهش سطح کیفیت زندگی، کاهش سطح رفاه شهری، بروز عدم تعادل اقتصادی- اجتماعی و در نتیجه پیدایش بی‌عدالتی باشد. چنانچه این فرآیند همچنان ادامه یابد می‌تواند به افزایش نارضایتی عمومی شهروندان و کاهش انسجام اجتماعی شهر دامن زند و مدیریت شهری را با بحرانها و چالشهای اساسی بیشتری روبرو نماید.

تهران امروز نیز مانند سایر کلان شهرهای کشورمان گریبانگیر مشکلات ناشی از تعدد مراکز تصمیم‌گیری مدیریت شهری با وظایف مشابه و موازی است. این ویژگی در تمامی کلان شهرهای ایران، علاوه بر ایجاد ناهماهنگی و تداخل بین دستگاهها و موسسات ذی مدخل در مدیریت شهری، افزایش هزینه خدمات و افزایش هزینه‌های زمانی و کاهش کیفیت ارائه خدمات را نیز به دنبال داشته است. فقدان مشارکت و هماهنگی بین برنامه‌ها و تصمیمات دستگاه‌های اجرایی مدیریت شهری، به اندازه‌ای در ساختار سیاسی اداری مدیریت ناهماهنگ شهری

نهادینه شده است که دستگاه‌های مذکور هر یک دارای بانک اطلاعاتی مستقل هستند و اطلاعات، آمار، امکانات و خدمات علمی- پژوهشی سازمان خود را در انحصار خود می‌دانند و حبس اطلاعات و آمار مذکور خود به کاهش امکان تصمیم‌گیری جامع و بهره‌برداری مناسب از سرمایه‌گذاری اولیه جهت بانک اطلاعاتی اولیه می‌انجامد. به این ترتیب علاوه بر اینکه تبعیت ادارات و دستگاههای مدیریت شهری محلی از وزارتخانه و سازمان مرکزی، زمینه هماهنگی و همکاری در سطح محلی و بخشی را شدیداً محدود می‌کند، نگرش سازمانی متفاوت مدیران کلان شهرها که ناشی از تضاد اهداف و منافع مالی و اجتماعی و... بین دستگاهها و وزارتخانه‌هاست، از مهمترین دلایل مقاومت مدیریت سنتی در مقابل هماهنگی بین دستگاهی در سطح محلی (شهر، شهرستان، استان) به شمار می‌رود و بهای گزاف این ناهماهنگی و چندگانگی، به ناگزیر بر دوش شهر و شهروندان کلان شهر سنگینی می‌کند.

درآمدی بر مباحث مدیریت یکپارچه شهری

مدیریت شهری

مدیریت شهری تلاشی است برای هماهنگ کردن و یکپارچه کردن اقدامات دولتی و خصوصی جهت چیره شدن بر مسائلی که ساکنان شهرها با آن مواجه هستند و ایجاد شهرهای رقابتی‌تر، عادلانه‌تر و پایدارتر. مدیریت شهری روند توسعه، اجرا، هماهنگ‌سازی و ارزیابی راهبردی یکپارچه است که با کمک کنشگران شهری و با در نظر گرفتن اهداف بخش خصوصی و منافع شهروندان در چارچوب سیاسی اجرا می‌شود که در سطح عالی دولت برای دستیابی به توسعه اقتصادی پایدار مشخص شده است.

شالوده مدیریت شهری عبارت است از: بر عهده گرفتن نقشی فعال در توسعه، مدیریت و هماهنگ‌سازی منابع برای دستیابی به اهداف توسعه

امروزه واژه «مدیریت شهری» در شهرها مفهوم ویژه‌ای ندارد که بر اساس آن جایگاه و نظام خاص اداره شهر را در ذهن تداعی کند. به عبارت دیگر، سامانه‌های مدیریتی شهرها از حداقل ساختارهای نظام‌مند و متناسب با نیازهای امروزی شهرها برخوردارند. نیازهای وسیع شهروندان در همه زمینه‌ها از یک‌سو و سیاست‌های متفاوت و گاه متضاد دستگاه‌های خدمات رسان شهری برای پاسخگویی به این نیازها از سوی دیگر، فضایی را فراهم آورده که به دلیل ناهماهنگی دستگاه‌ها و چرخه نیمه‌کامل اداره شهر، اثربخشی سیاست‌ها را به حداقل ممکن کاهش داده است.

شهری. مدیریت شهری فراتر از ساختار و سازمان، به مجموعه نهادهای ذیربط و ذی‌نفوذ در اداره شهر و چگونگی تعاملات این عناصر با یکدیگر اشاره دارد. در سال‌های گذشته در محافل علمی و اجرایی کشور، در حیطه مسائل و مشکلات پیشروی مدیریت شهری، مفهوم مدیریت یکپارچه، هماهنگ و یا واحد شهری مطرح شده است. همچنین تصریح ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه، ماده ۱۳۷ قانون برنامه چهارم و ماده ۱۷۳ قانون برنامه پنجم توسعه به تحقق مدیریت واحد شهری، منجر به فراگیرتر شدن این مفهوم شده است. در مفهوم مدیریت یکپارچه شهری، بیشتر هماهنگی و یکپارچگی در عملکردها و وظایف مدیریت مدنظر است.

زمینه مطالعاتی	مسائل کلان و اصلی	مسائل خرد
مسائل محیطی و کلی	سطح پایین توسعه زندگی و اجتماعی	- سطح پایین مشارکت‌پذیری نظام مدیریت شهری - بی‌اعتمادی فرهنگی و اجتماعی شهروندان به نظام مدیریت - غلبه فرد یا افراد به قوانین و ضوابط - غیرقابل اعتماد شدن و عدم کارایی شیوه‌های مبتنی بر دموکراسی و انتخابات
	تعارضات سیاسی و ساختاری نظام حکومتی تمرکزگرا و مدیریت شهری عدم تمرکزگرا	- تعارض تمایلات و سیاست‌های مرکزگرایی حکومت مرکزی با تمایلات - استقلال‌طلبانه و گریز از مرکز مدیریت شهری به عنوان یکی از تجلیات حکومت‌های محلی - تعارض تمایلات کنترل مرکزی و انتخابی دولت با تمایلات انتخابی و دموکراتیک مدیریت شهری و اعمال نفوذ دولت برای کنترل و هدایت عناصر انتخابی - عدم رسمیت جدی و مبهم بودن جایگاه مدیریت شهری در سیستم مدیریت جامعه
مسائل سازمانی و تشکیلاتی	تعارض ماهیتی مدیریت شهری محلی با نظام کلان اداری اجرایی	- تعارض ماهیت چندبخشی و میان بخشی مدیریت شهری با نظام بخشی تشکیلات دولت مرکزی - تعارض روابط افقی - جغرافیایی مدیریت شهری با روابط عمودی و سلسله مراتبی سازمان‌های دولت مرکزی
	نامشخص بودن تشکیلات و روابط بین سازمانی مدیریت شهری	- دقیق نبودن تقسیم کار و وظایف ساماندهی برون سیستمی در ارتباط با مدیریت شهری - نامشخص بودن میزان مسئولیت قانونی مدیریت شهری در قبال مراجع ذی‌صلاح - نامشخص بودن و نیز عدم کارایی مراجع و حل اختلافات مدیریت شهری با سازمان‌های مرتبط
مسائل قانونی، اقتصادی و مالی	نامشخص بودن تشکیلات و روابط درون سازمانی مدیریت شهری	- نامشخص بودن عناصر نظام و حوزه وظایف و اختیارات آنها - نامشخص بودن روابط بین عناصر و چگونگی کنترل و هدایت عناصر - نامشخص بودن جایگاه و مسئولیت‌های شهرداری به عنوان عنصر اجرایی نظام مدیریت شهری
	ناکارآمدی قوانین مدیریت شهری	- عدم وجود قوانین مناسب، کافی و یا پوشش کامل موضوعات مرتبط با مدیریت شهری - عدم کارایی اغلب قوانین شهری موجود در ارتباط با نیازهای معقول زمان
	کمبود و خلأ نیروی انسانی متخصص	- کمبود مراکز آموزشی عالی متخصص مدیریت شهری و حوزه‌های مرتبط - عدم جذب متخصصان محدود موجود به نظام‌های مدیریت شهری به علت عدم جذابیت همه جانبه آنها

قانون سال ۱۳۳۴، ۵۳ وظیفه برای شهرداری‌ها تعریف کرده است که اکنون دستخوش تغییراتی شده است. این وظایف را می‌توان به ۵ قسمت تقسیم کرد: نظارتی، عمرانی، رفاه اجتماعی، عمومی و بهداشتی.

حیطه وظایف مدیریت شهری شهرداری‌ها

مهمترین ویژگی شهرداری را می‌توان محلی بودن آن دانست. این محلی بودن در برابر خصلت بخشی بودن نظام مدیریت شهری کشور است که در ایران بر اسای

جدول ۱: مهمترین وظایف شهرداری‌ها

عمرانی	نظارتی	بهداشتی	عمومی	رفاه اجتماعی
- تأسیس مراکز درمانی - تأسیس کتابخانه - تأسیس نوانخانه - ایجاد کلاس‌های مبارزه با بی‌سوادی - نگهداری کودکان بی‌سرپرست - تهیه آمار مربوط به امور شهر - مولید و متوفیات - جلوگیری از تکدی‌گری - تأسیس پرورشگاه	- تأمین روشنایی - شماره گذاری اماکن - وضع مقررات برای نام‌گذاری معابر و نصب لوحه - اقدامات مختلف برای نظافت و زیبایی شهر - نصب تابلو اعلانات - تأمین آب	- نظارت بر انبارهای عمومی - نظارت بر معابر - تعیین محل‌های مخصوص دفع زباله - جلوگیری از فروش اجناس فاسد - نظارت بر امور بهداشتی اصناف و پیشه‌وران - جلوگیری از صنایع مزاحم - ایجاد رختشوخانه - ایجاد آبریزگاه - ایجاد حمام عمومی - نظارت بر شرایط بهداشتی در کارخانه‌ها - نظارت بر پاکیزگی گرمابه‌ها - نظارت بر مجاری آب‌ها	- نصب برجسب قیمت‌ها - جلوگیری از فروش اجناس فاسد - نظارت و مراقبت در دسترسی اوزان - مراقبت نسبت به ارزانی و فراوانی خواربار - رفع خطر از بناها - تهیه مقررات صنفی - نظارت بر اداره گوشت و نان - حفظ آثار ابنیه باستانی - صدور پروانه ساختمانی	- ایجاد خیابان و کوچه‌ها - ایجاد میادین و باغ‌های عمومی - ایجاد مجاری و نگهداری آب‌ها - توسعه معابر - نگهداری اصلاح و تسطیح معابر - نگهداری فاضلاب - نگهداری انبارهای عمومی - تنقیه قنوات مربوط به شهر - ایجاد غسالخانه و گورستان - اتخاذ تدابیر برای حفظ شهر از سیل و آتش‌سوزی - تعیین میدان عمومی برای خرید و فروش - تعیین میدان عمومی برای پارک خودروها - ساخت خانه‌های ارزان قیمت - تأسیس و اداره سازمان آتش‌نشانی - انجام اقدامات مختلف برای حفاظت و زیبایی شهر

این وظایف مربوط به قانون سال ۱۳۳۴ است که در زمان خود تقریباً قانون کاملی به حساب می‌آید. ولی در طول زمان صدها قانون دیگر تصویب شد که مستقیم و غیرمستقیم موجب شد که این قانون دستخوش تغییراتی شود؛ به‌طوری که برخی از وظایف به عهده سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها و نهادهای دیگر محول شده و برخی از وظایف نیز با گذشت زمان اهمیت

خود را از دست داده است. از چهار وظیفه اصلی نظارتی، خدماتی، عمرانی، رفاه اجتماعی محوله به شهرداری در قوانین مربوطه، امروزه تنها دو وظیفه یعنی وظایف خدماتی و عمرانی را شهرداری‌ها انجام می‌دهند، دو وظیفه دیگر از سوی سازمان‌های دولتی و یا بخش خصوصی از این سازمان سلب شده است و حتی امروزه در اذهان عمومی نیز سازمان شهرداری

کارآمد شهری، وظایف بیشتری را در حوزه شهری در بیشتر به عنوان سازمانی خدماتی نگریسته می‌شود. اختیار داشته باشند. بنابراین نیاز است شهرداری‌ها جهت پیشبرد موفق و

جدول ۲: خدمات موجود در شهرها و مجری مرتبط با آنها

وظیفه	مجری فعلی	وظیفه	مجری فعلی
ایجاد خیابان و کوچه‌ها	شهرداری	تعیین قیمت اراضی و ابنیه واقع در طرح‌های شهری	شهرداری - دارایی - ثبت
ایجاد میادین و باغ‌های عمومی	شهرداری	نظارت بر حسن اداره فروش گوشت و نان	شهرداری - سازمان محیط زیست
ایجاد میادین و توسعه معابر	شهرداری	ایجاد رختشوی خانه و آبریزگاه	شهرداری - بخش خصوصی
تنظیف و نگهداری و تسطیح معابر	شهرداری	ایجاد حمام عمومی	شهرداری - بخش خصوصی
نگهداری مجاری آب ها	شهرداری	جلوگیری از شیوع امراض	وزارت بهداشت و درمان
تعیین محل‌های مخصوص دفع زباله	شهرداری	تهیه مقررات صنفی	بازرگانی - مجامع امور صنفی
مقابله با سد معبر	شهرداری	نظارت بر امور اصناف و پیشه‌وران	وزارت بهداشت (اداره کل نظارت بر مواد غذایی)
ایجاد غسالخانه و گورستان	شهرداری	خرید و فروش و پارکینگ	وزارت بازرگانی - جهاد سازندگی (گوشت و غله)
اتخاذ تدابیر برای حفظ شهر از سیل و حریق	شهرداری	نظارت و مراقبت در صحت اوزان و مقیاس‌ها	بازرگانی - مجامع صنفی
اقدامات مختلف برای نظافت و زیبایی شهر	شهرداری	تأمین روشنایی	وزارت نیرو
صدور پروانه ساختمانی	شهرداری	نصب برگه قیمت	بازرگانی
آسفالت معابر و خیابان	شهرداری	جلوگیری از فروش اجناس فاسد	وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی
پیشنهاد، وضع و الغای عوارض	شهرداری	تأمین آب	شرکت آب و فاضلاب
وضع مقررات برای نام گذاری معابر و نصب لوحه	شهرداری	تنظیف و نگهداری فاضلاب	شرکت آب و فاضلاب (وزارت نیرو)
نصب تابلوی اعلانات	شهرداری	مراقبت نسبت به ارزانی و فراوانی خواربار	بازرگانی
رفع خطر از بناها	شهرداری	ایجاد کشتارگاه	جهاد سازندگی
تأمین اراضی مورد نیاز خدمات	شهرداری	ایجاد ورزشگاه	اداره تربیت بدنی
ایجاد باغ کودکان	شهرداری	مراقبت در امور بهداشتی	وزارت بهداشت و درمان
جلوگیری از صنایع مزاحم	شهرداری	ساخت خانه‌های ارزان قیمت	مسکن و شهرسازی
شماره گذاری اماکن	شهرداری	حفظ آثار و ابنیه باستانی	میراث فرهنگی
تعیین میدان‌های عمومی	شهرداری	مراعات شرایط بهداشتی در کارخانه‌ها	وزارت بهداشت و درمان
تهیه آمار مربوط به امور شهر و موالید و متوفیات	شهرداری - مرکز آمار ایران	تأسیس پرورشگاه	بهریستی
نگهداری انبارهای عمومی	شهرداری، بازرگانی، بخش خصوصی	تأسیس مراکز درمانی	وزارت بهداشت و درمان
جلوگیری از گدایان	شهرداری و بهزیستی	تأسیس کتابخانه	وزارت فرهنگ و ارشاد
صدور پروانه کسب	شهرداری، بازرگانی، مجامع امور صنفی	تأسیس نوانخانه	بهریستی
تنقیه قنوات مربوط به شهر	شهرداری، بخش خصوصی	ایجاد کلاس‌های مبارزه با بی‌سوادی	نهضت سواد آموزی و آموزش پرورش

جدول ۳: میزان و درصد وظایف شهرداری‌ها و سازمان‌ها

وظایف شهرداری‌ها و سازمان‌ها برحسب درصد		
سازمان مجری	تعداد	درصد
شهرداری	۲۱	۳۹,۶
شهرداری + ادارات دیگر	۷	۱۳,۲
شهرداری + ادارات دیگر + بخش خصوصی	۲	۸,۳
شهرداری + بخش خصوصی	۲	۳,۸
ادارات دیگر	۲۱	۳۹,۶
مجموع	۵۳	۱۰۰

هدف اصلی مدیریت واحد شهری

برای اداره موفق شهر نمی‌توان از مدیریت‌های جداگانه و هدایت‌گرهای بخشی بهره گرفت اگر هر یک از عناصر مجموعه مدیریت شهر با توجه به حوزه اختیارات خود برای شهر تصمیم بگیرند و از منظر خرد و بخشی‌نگری به شهر بنگرند، ناهماهنگی تصمیمات در بعد کلان مشکلات عدیده‌ای را پیش خواهد آورد که بدون تعارف می‌توان بخشی از مسائل کنونی را حاصل این تفرق و عدم یکپارچگی مدیریت شهر دانست. اصولاً مدیریت واحد شهری پیش نیاز اداره شهر و عنصر کارآمد توسعه یافتگی آن تلقی می‌شود. مدیریت شهری در صورتی می‌تواند موفق باشد که از پایین‌ترین تا بالاترین سطح در آن- مدیریت کلان شهری، مدیریت شهری، مناطق شهری نواحی شهری و محلات شهری- به عنوان لایه‌های سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری وجود داشته باشند. به تعبیری معضلات شهر، در عدم وجود مدیریت واحد شهر ریشه دارد. نبود هماهنگی میان ارگان‌ها و نهادهای تصمیم‌گیرنده و تداخل فعالیت‌ها و برنامه‌ریزی‌ها از موانع جدی مدیریت کلان کشور است. اگر ما بخواهیم به توسعه پایدار شهری بیندیشیم، یعنی وضعیت کلان شهرهایمان را به صورت علمی و نظام مند و بر اساس استانداردهای مدیریتی متحول کنیم نیاز به این داریم که شیوه اداره

شهرهایمان را تغییر دهیم و مدیریت واحد و یکپارچه شهری باید محور این تغییرات باشد.

ضرورت تحقق مدیریت یکپارچه شهری، از این جهت است که در شهرهای بزرگ، سالانه هزینه‌های زیادی به دلیل ناهماهنگی دستگاه‌های اجرایی، به شهروندان تحمیل می‌شود. یکی از نمونه‌های آشکار این ناهماهنگی‌ها، تداخل دو طرح عملیاتی از سوی دو نهاد متفاوت است که این امر منجر به اتلاف مقدار زیادی از منابع ملی و محلی می‌شود. مدیریت شهری باید بتواند پروژه‌های اجرایی از سوی هر سازمانی را به نفع شهروندان سوق دهد و بدین لحاظ بایست با مفاهیم کلی فنی و جاری تمامی دستگاه‌های خدماتی آشنایی حاصل کند. دستگاه‌هایی نظیر آب و فاضلاب، برق و مخابرات و گاز و... تماس متقابل کمتری با یکدیگر دارند و لذا مدیریت شهری می‌تواند هماهنگ‌کننده و جهت‌دهنده مناسبی برای این استفاده تلقی شود.

تعدد موضوعات و سازمان‌های دخیل در امر برنامه‌ریزی به دلیل پیچیدگی ذاتی شهرها، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران شهری را ناگزیر به اتخاذ رویه برنامه‌ریزی واحد و یکپارچه جهت ایجاد هماهنگی بین اولویت‌ها و نیازهای مختلف این مداخله کنندگان می‌نماید. امروزه بیش از گذشته این نکته مورد تأکید قرار گرفته که برنامه‌ریزی شهری کارآمد و

مؤثر و یکپارچه در بین مؤسسات، نهادها و سازمان‌های مسئول ضروری است. برقراری ارتباط مؤثر و کارا میان مداخله‌کنندگان گوناگون به کاهش مدت‌زمان لازم برای واکنش در مقابل اختلالات در سیستم و نظام شهری کمک خواهد کرد. برای ایجاد ساختاری جامع و یکپارچه باید ابعاد مختلف توسعه اقتصادی، حفاظت محیط‌زیست و ساختارهای اجتماعی به‌وسیله همه مداخله‌کنندگان و یا به عبارتی افراد، گروه‌ها، نهادها و سازمان‌های ذی‌نفع در شهر به‌درستی درک شود.

مدیریت شهری تلاشی است برای هماهنگ و یکپارچه کردن اقدامات دولتی و خصوصی جهت چیره شدن بر مسائلی که ساکنان شهرها با آن مواجه هستند و ایجاد شهرهای رقابتی‌تر، عادلانه‌تر و پایدارتر. مدیریت شهری مدرن عبارت است از فرآیند ایجاد، اجرا، هماهنگی و ارزیابی استراتژی‌های یکپارچه به کمک مقامات شهری با در نظر گرفتن اهداف عملیاتی بخش خصوصی و منافع شهروندان، در چارچوب سیاستی که در سطوح بالاتر حکومت برای تحقق قابلیت توسعه اقتصادی پایدار تدوین شود. مدیریت شهری یکپارچه و هماهنگ به مرکزیت شهرداری و نهادهای ذی‌ربط (اعم از دولتی و عمومی) تحت نظارت و سیاست‌گذاری محلی شورای شهر، الگوی عمومی موردنظر در تدوین وظایف شهرداری‌ها است. بدون این وحدت و هماهنگی بین سازمانی، کارایی و اثربخشی مجموعه اقدامات و منابع صرف شده برای اداره امور شهر و توسعه آن به‌شدت مورد سؤال و تشکیک است. در همین چارچوب، جامعیت فضایی و عملکردی شهرداری و مدیریت شهری در هدایت و کنترل تمام فضای شهر و همه ابعاد حیات شهری ضرورتی اصولی است.

"ترنر و بارت" دو نظریه‌پرداز مطرح در این زمینه، مؤلفه‌های اصلی مدیریت یکپارچه شهری را موارد زیر

دانسته‌اند:

- مشروعیت حکومت: مشروعیت حکومت به وجود فرایندهای مشارکتی و رضایت حکومت‌شوندگان بستگی دارد.
 - مسئولیت و پاسخگویی عناصر سیاسی و رسمی حکومت در زمینه اقدامات خود: این مؤلفه به دسترسی‌پذیری اطلاعات، آزادی رسانه‌ها، شفافیت تصمیم‌گیری و وجود سازوکارهایی برای پاسخ‌گویی افراد و نهادها بستگی دارد.
 - شایستگی حکومت برای تدوین سیاست مناسب، تصمیم‌گیری بجا، اجرای مؤثر تصمیم‌ها و ارائه خدمات. احترام به حقوق بشر و قانونمندی، برای تضمین امنیت و حقوق فردی و گروهی، تأمین چارچوبی برای فعالیت اقتصادی و اجتماعی و روا دانستن و تشویق کردن همه افراد به مشارکت.
- "استورات" در تعریف مدیریت شهری می‌گوید: برای دستیابی به کارایی، برابری، مشارکت، پاسخگویی مدیران و امنیت شهر در فرایندهای مدیریت یک شهر، حکمروایی شایسته پیشنهاد مناسبی است. مدیریت شهری یکپارچه، راه‌حلی تمرکززدایانه و مبتنی بر قدرت چندجانبه و یکپارچه‌شده عناصر متکثر مدیریت شهری منطبق بر الگوی حکمروایی شهری است.
- "گروه تحقیق موسسه بین‌المللی علوم اداری"، مواردی همچون مشروعیت، مسئولیت و کارآمدی را به‌عنوان معیارهای نمونه برای ارزیابی یکپارچگی برشمرده است. در تعریف بانک جهانی، یکپارچگی خوب با سیاست‌گذاری قابل پیش‌بینی، آشکار و روشن‌بین، قانونمندی، فرآیند شفاف در جامعه مدنی مشارکت‌کننده در امور عمومی تجلی می‌یابد.
- بدین ترتیب در تعاریف گوناگون از یکپارچگی، مواردی همچون مسئولیت، پاسخگویی، مشروعیت، مشارکت، نمایندگی و نظایر آن به‌عنوان معیارها و ویژگی‌های یکپارچگی شهری برشمرده شده است. این

معیارها و ویژگی‌ها به‌طور جامع و روشن در سه سند مختلف و با تفاوت‌هایی جزئی نسبت به هم تدوین و تعریف شده‌اند. در سند نخست که آموخته‌های حاصل از انجام اقدامات نمونه در کشورهای آسیایی است و سند دوم که راه‌های پیشرو در مدیریت یکپارچه شهری را بیان کرده معیارهای یکپارچگی به شرح زیر بیان شده است.

مسئولیت و پاسخگویی، پذیرا بودن و پاسخ‌ده بودن، نوآوری در مدیریت، همکاری بخش‌های خصوصی و دولتی، کنش متقابل شهروندان و حکومت محلی، مدیریت غیرمتمرکز، ایجاد شبکه، توسعه منابع انسانی سازمان ملل در چارچوب فعالیت‌های خود به‌منظور استقرار مدیریت یکپارچه شهری در شهرهای جهان و در قالب برنامه ابتکار عمل حکمروایی شهری، در بیانیه‌ای که می‌توان آن را منشور مدیریت یکپارچه شهری نامید اصول ۹ گانه زیر را به‌عنوان معیار و ویژگی‌های حکمروایی خوب برشمرده است:

مشارکت، قانونمندی، شفافیت، پذیرا و پاسخ‌ده بودن، جهت‌گیری توافقی، عدالت، اثربخشی و کارایی، بینش راهبردی

مسایل و مشکلات فقدان مدیریت هماهنگ شهری در کلان شهرها

عدم وجود مدیریت هماهنگ شهری در کلانشهرها موجب بروز مشکلات عدیده‌ای شده است که تعدادی از آنها به شرح ذیل است.

۱. مشکلات کالبدی و فیزیکی ناشی از ناهماهنگی مدیریت شهری: تعدد دستگاه‌های متولی خدمات عمومی در ایران (شهرداری، آبفا، برق، گاز، مخابرات و...) با طرح‌ها، برنامه‌ها، پروژه‌ها و اعتبارات مالی متفاوت و گاه همپوشانی و تداخل وظایف و حوزه‌های عملکردی، موازی کاری و حتی اهداف و کارکردهای مغایر و متضاد، به ناهماهنگی

در اقدامات اجرایی در سطح کلان شهرها به طور عام و کلان شهر تهران به طور خاص منتهی شده است. به گونه‌ای که بدنه ی این شهرها همواره از تیغ تیز جراحی‌های موسسات اجرایی زخمی است! هنوز چند صباحی از مرمت و اصلاح روکش آسفالت فلان خیابان پس از تعریض مسیر نگذشته که طرح توسعه شبکه فاضلاب اجرا می‌شود و پس از آن نوبت به شبکه فیبر نوری و خط لوله گاز و... می‌رسد. این ناهماهنگی، علاوه بر مشکلات فیزیکی و تحمیل هزینه‌های سنگین چند باره و طولانی‌تر کردن نابسامانی در چهره و عملکرد شهر، گاه باعث تغییرات جدی در ماهیت پروژه‌ها و هزینه‌های مضاعف از این دست می‌شود.

۲. عدم وجود ضمانت اجرایی برای وظایف محوله

در بعضی امور: با وجود وظایف محدود شهرداری‌ها، ضمانت اجرایی ناکافی در جهت انجام این امور نیز یکی از مهمترین مشکلات شهرداری‌ها در امر مدیریت شهری است. پاره‌ای از امور که انجام آن بر عهده شهرداری‌ها نهاده شده است، به علت تقابل و ناهماهنگی بین بسیاری از سازمان‌های دولتی و حتی وزارتخانه‌ها با شهرداری‌ها این سازمان قدرت کافی و استقلال لازم را در جهت اعمال حاکمیت در این امور را دارا نمی‌باشد. به نظر می‌رسد این امر، باید در قوانین و مقررات مربوط به این سازمان در نظر گرفته شود.

۳. تداخل مدیریتی: تداخل مدیریت‌های دیگر،

استقلال شهرداری را محدود کرده است. به طوری که نهادها و سازمان‌های مرتبط با مدیریت شهری: فرمانداری، مسکن و شهرسازی، پست، دارایی، برق، مخابرات، آب فاضلاب، فرهنگ و ارشاد، بهزیستی، ثبت و اسناد... در سطح شهر وظایف خاص خود را در نظام مدیریت شهری بر عهده دارند که در هر تصمیمی برای اداره شهر باید به جایگاه و سهم

آنان توجه شود. این تعدد مدیریتی در شهر تداخل اصلی شهر یعنی شهرداری ایجاد کرده و استقلال وظایف، موازی کاری و تضادهایی را برای مدیریت آن را محدود ساخته است.

جدول ۴: سازمان مسئول مباحث حوزه‌های مختلف شهری به تفکیک

شرح وظایف	سازمان و نهاد ذی ربط	حوزه مداخله و مدیریت شهری
وظایف متعدد تهیه برنامه و نظارت بر اجرا تهیه برنامه و تجدید نظر در آن	وزارت کشور و واحدهای تابع آن مسکن و شهرسازی مهندسی مشاور	کنترل و نظارت و کمک فنی
تخصیص کمک‌های مالی دولت و نیز عوارض دروازه‌ای و متفرقه تخصیص اعتبار و بودجه‌های دولتی وصول عوارض شهرداری توأم با مالیات و تحویل آن به شهرداری وصول عوارض مستمر و غیرمستمر و درآمدهای ویژه	وزارت کشور سازمان برنامه و بودجه وزارت امور اقتصادی و دارایی شهرداری	تأمین بودجه و اعتبارات مالی
احداث و بهره برداری از تأسیسات آب رسانی و دفع و تصفیه فاضلاب احداث و بهره برداری از تأسیسات مربوط به برق رسانی شهری احداث و بهره برداری از تأسیسات گازرسانی شهری احداث و بهره برداری از تأسیسات مخابرات (تلفن، تلگراف، تلکس و...) احداث و بهره برداری از شبکه ارتباطات پستی	سازمان آب و فاضلاب شرکت برق منطقه‌ای شرکت گاز شرکت مخابرات شرکت پست	تأمین و ارائه زیر ساخت‌های شهری
تأمین خدمات و تسهیلات آموزش ابتدایی تا متوسطه تأمین خدمات و تسهیلات آموزش عالی تأمین خدمات و تسهیلات آموزش پزشکی و خدمات درمانی و بهداشتی تأمین خدمات و تسهیلات ورزشی تأمین خدمات و تسهیلات فرهنگی و تفریحی تأمین خدمات ثبت اسناد و املاک تأمین خدمات و تسهیلات احوال حیاتی تأمین خدمات مذهبی کنترل و جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی تعیین نظارت و کنترل نرخ‌های واحدهای صنفی کنترل نظارت و کمک به واحدهای صنعتی برقراری و حفظ امنیت عمومی شهر و کنترل ترافیک شهری کنترل و نظارت بر اجرای قوانین و مجازات متخلفین	اداره آموزش و پرورش دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش پزشکی سازمان بهداشت و درمان آموزش پزشکی سازمان تربیت بدنی اداره ارشاد اسلامی اداره ثبت اسناد و مدارک اداره اوقاف اداره حفاظت محیط زیست اداره بازرگانی و کمیته امور صنفی اداره میراث فرهنگی نیروی انتظامی	تأمین و ارائه خدمات عمومی
آماده سازی و واگذاری زمین به متقاضیان فروش زمین و احداث بنا احداث ابنیه و تأسیسات عمرانی دولتی صدور سند مالکیت و تفکیک زمین احداث تجهیزات شهری	اداره زمین شهری اداره اوقاف سازمان ملی زمین و مسکن سازمان ثبت اسناد و املاک شهرداری	تأمین زمین و مسکن و احداث بنا
خدمات بهداشتی: شامل تنظیف معابر، جمع آوری و دفع زباله، اداره کشتارگاه ها، اداره گورستان و غسلخانه، مبارزه با آلودگی‌های محیط زیست خدمات حفاظتی: جلوگیری از وقوع و اطفای حریق خدمات ایمنی: لایروبی مسیرها و دفاع غیرنظامی اداره سیستم‌های حمل و نقل عمومی شهری تعیین نرخ کرایه حمل و نقل شهری خدمات رفاهی و تفریحی شامل اداره پارک‌ها و زیباسازی شهر	شهرداری	تأمین و ارائه خدمات شهری

۴. مسایل اداری و حقوقی: عدم تجانس

دستورالعملها و ضوابط و مقررات موسسات مدیریت شهری در ایران، از دیگر سو مشکلات اداری و حقوقی متعدد را به دنبال داشته است، اختصاص بخش قابل توجهی از احکام و آرای شعب دیوان عدالت اداری و سایر مراجع حقوقی به مغایرتهای ضوابط و مصوبات سازمانها و ادارات اجرایی و مدیریتی به ویژه شهرداریها با قوانین مدنی و اساسی کشور، بیانگر تضاد دستورالعملها و ضوابط و قوانین و اتلاف سرمایه‌های مادی و انسانی ناشی از این تضادها و عدم تجانسهاست. علاوه بر این، گستردگی، تنوع و پیچیدگی ضوابط و مقررات، قوانین، دستورالعملها، بخشنامه‌ها و مصوبات درون سازمانی، انجام استعلام‌های متعدد و وقت گیر را به مؤسسات و سازمانهای اجرایی و مدیریتی کلان شهرها تحمیل کرده و اینبار نیز، این شهروندان هستند که هزینه و بار سنگین معطل ماندن در مسیر طولانی اخذ پاسخ استعلام‌ها را به دوش می‌کشند. در حالیکه گاه ابهامات و خلأهای قانونی یا ترس سنتی از پذیرش مسئولیت و تعهدات احتمالی در کنار بدبینی و ریسک عواقب منفی محتمل از پاسخگویی بین مؤسسات مدیریتی شهر، او را در نیمه راه متوقف می‌کند و علاوه بر بی‌نتیجه ماندن تلاشها و حل نشدن موردی مشکل، افزایش نارضایتی عمومی را به دنبال دارد، مردم و مسئولین را رو در روی یکدیگر قرار می‌دهد و به رواج شیوه‌های تخلف ساز و شکل‌گیری فساد و فرآیندهای غیرقانونی کمک می‌کند.

۵. نابسامانی‌های ترافیکی: تعدد حوزه‌های

مدیریتی و توزیع نامناسب آنها در کلانشهرهای ایران، منجر به تعدد نقاط جاذب و مولد سفر و در

نتیجه تراکم ترافیکی بالا به ویژه در محدوده خیابانهای مرکزی شهر شده است. در شهر تهران، ادارات، مؤسسات و سازمانهای اجرایی و مدیریتی، مبدأ و مقصد بسیاری از سفرهای درون شهری کلان شهر تهران می‌باشند. پراکندگی نامناسب این مکانها، سفرهای متعددی را بین آنها الزام‌آور می‌کند که در صورت وجود سیستم مدیریت واحد شهری، به دلیل تبعیت ادارات و مؤسسات مختلف از یک مدیریت مشترک و حذف بسیاری از استعلامها و مکاتبات بین سازمانی، حجم قابل توجهی از ترافیک اداری نیز کاسته می‌شود.

۶. مشکلات امنیتی: استقلال عملکردی حوزه‌های

امنیتی از مدیریت شهری نیز نتایج منفی دیگری را برای کلان شهرها و به طور خاص شهر تهران به دنبال داشته است.

۷. اقتصاد نابسامان شهری: با افزایش پیچیده گی

وظایف و مسئولیتهای مدیریت شهری، ساختار سازمانی مؤسسات مدیریتی نیز گسترده‌تر و حجیم‌تر می‌شود و هزینه هایشان نیز بدون هیچ گشایشی در منابع اعتباری و درآمدی، افزایش می‌یابد و نتیجه این فرآیند کاهش بهره‌وری مؤسسات مذکور و تحمیل هزینه‌ها به شهروندان و در نهایت گرانتر شدن زندگی شهری می‌باشد. بررسی عملکرد سازمانهای مدیریتی در کلانشهرهای کشور و به طور خاص شهر تهران نیز گویای عملکردهای تکراری بسیاری است که تنها در نتیجه استقلال عملکردی وزارتخانه‌های این سازمانها به وجود آمده و در صورت ادغام، اینگونه عملکردها خود به خود حذف خواهند شد و علاوه بر صرفه جویی در هزینه‌های سازمانی به تسریع عملکرد و افزایش رضایت مراجعین کمک خواهند کرد. به عنوان نمونه می‌توان از انجام

کارشناسی‌های متعدد بخش‌های مختلف شهرداری، شرکت آبفا، اداره ثبت و... نام برد که در صورت ادغام این دستگاه‌ها و وجود سیستم یکپارچه الکترونیکی، می‌توان با صرفاً یک بار کارشناسی و ثبت اطلاعات آن در بانک اطلاعات الکترونیکی، همواره از این اطلاعات برای بررسی و پاسخ به انواع استعلامها بدون صرف هزینه کارشناسی مجدد بهره گرفت. همچنین موارد کنترل مضاعف و چندگانه ناشی از افزایش گستردگی سازمانهای مدیریتی، در صورت ایجاد ساختار چابکتر و کوچکتر حذف خواهند شد.

ساختار بخش عمومی مدیریت شهری در سیستم‌های مدیریتی غیر یکپارچه و پراکنده کلان شهرهای ایران از جمله مدیریت کلان شهر تهران، از الگوی سازمانی جزءنگر و درون گرا تبعیت می‌کند. در این ساختار، هر سازمانی با توجه و تأکید صرف بر انجام وظایف و اهداف خود، از اهداف کلی و عمومی توسعه شهری غافل می‌ماند. برای حل این مشکل غالباً به تشکیل کمیته‌ها و شوراهای کارگروه‌های هماهنگ کننده متوسل می‌شوند که خود به بزرگتر شدن تشکیلات مدیریت شهری و پرنرگتر شدن نقش تصدیگری دولت در مقابل بخشهای تعاونی و خصوصی منجر می‌شود که یکی از مهمترین دلایل ناکارآمدی اقتصاد شهری و مغایر با مصوبات و قوانین برنامه‌های توسعه سوم و چهارم و اصل ۱۴۴ قانون اساسی می‌باشد.

تصدیگری سازمانهای مدیریتی و عدم واگذاری امور به بخش خصوصی، تعاونیها و سایر سازمانهای غیردولتی نیز بزرگتر شدن سازمانهای دولتی و ناکارآمدی آنها را به دنبال دارد. ضمن آنکه نقش حاکمیتی دولت را خدشه‌دار می‌کند، اندازه سازمان را افزایش داده و چابکی آن را کاهش می‌دهد.

مدیریت شهری دولتی در چنین وضعیتی مشغول اموری می‌شود که ذاتاً کار او نیست و برای آن به وجود نیامده و ساختار و ابزارهای مناسب انجام آنها را ندارد.

موضوع بسیار مهم دیگر که در اغلب مباحث توری مورد غفلت قرار می‌گیرد، چگونگی شکل‌گیری فرآیند توری و آثار متفاوت آن روی بخشهای مختلف اقتصادی است. نرخ تورم به عنوان یکی از مهمترین شاخص‌های اقتصاد شهری، یک تخمین میانگین از افزایش قیمت کالاها و خدمات مختلف است که از چگونگی توزیع متغیرهای تشکیل‌دهنده این میانگین و آمار متفاوتشان در فرآیند توری چیزی نمی‌گوید. درحالیکه تورم اساساً از افزایش بیش از حد و نامناسب نقدینگی نسبت به رشد اقتصاد واقعی نشأت می‌گیرد. اما برای شناخت آثار و تبعات واقعی تورم در عرصه شهر، لازم است مبداء ورودی نقدینگی جدید و مسیر حرکت آن در کل شبکه اقتصادی به دقت بررسی شود. واقعیت این است که تورم به محض ورود نقدینگی جدید آغاز نمی‌شود. از این رو اولین دریافت‌کنندگان آن در وضعیت ممتازتری نسبت به دیگران قرار می‌گیرند که با تأخیر زمانی به آن دسترسی پیدا می‌کنند.

گسترش اعتبارات یا وامهای بانکی مهمترین عامل افزایش نقدینگی و نهایتاً تورم است، اما باید توجه داشت اولین دریافت‌کنندگان این وامها، با تبدیل آن به داراییها می‌توانند بدون هیچ زحمتی از فرآیند تورم آینده منتفع شود. این انتفاع به معنای انتقال ناموجه دارایی از یک عده به عده دیگر است. نتیجه آشکار ادامه یافتن طولانی مدت وضعیت توری در کنار تأخیر در تأدیه بدهی‌ها توسط بدهکاران، انتقال بخشی از قدرت خرید یا دارایی‌های واقعی بستانکاران بدون هیچ توافقی به

ناکارآمدتر کردن کل نظام اقتصادی اعم از بخش‌های دولتی و غیردولتی است. نتیجه ناکارآمدی و تضعیف اقتصاد شهری، خواه ناخواه کاهش بنیه مالی مدیریت شهری به علت کمبود درآمدهای مالیاتی و نیاز به استقراض بیشتر و نهایتاً تداوم و تشدید فرآیند تورمی همانند یک دور باطل خواهد بود.

در حقیقت آنچه در چنین شرایطی اتفاق می‌افتد این است که مدیریت شهری دولتی برای حل معضلات خود با استقراض و اخذ تورم مالیاتی از یک سو فرآیند تورمی را تشدید کرده و بر داراییهای واقعی خود می‌افزاید و از سوی دیگر، اقتصاد شهری را ناکارآمدتر کرده و رشد اقتصادی را در بلندمدت کاهش می‌دهد. یعنی مدیریت شهری دولتی به جای حل مشکلات، آنها را با به تاخیر انداختن، بزرگتر و پیچیده‌تر می‌کند. مادامی که مدیریت شهری از دولت و سیاستهای دولتی تبعیت می‌کند و عملکرد بخشهای خصوصی و تعاونی را تابع دستورات خود می‌داند، امیدی به برون‌رفت از دور باطل کنونی نیست. استقلال مدیریت شهری و خصوصی سازی نظام مدیریتی شهر و افزایش نقش تعاونیها، شرطهای لازم برای بیرون آمدن از بن بست اقتصاد دولتی در مدیریت شهری است.

۸. ابعاد اجتماعی و فرهنگی فقدان مدیریت

واحد شهری: یکی از مهمترین وظایف مدیریت شهری، تامین سلامت شهروندان از جنبه‌های مختلف بهداشت جسمی و روانی و اجتماعی است و تامین این سلامت به جز از طریق ایجاد اعتماد و تعامل مثبت بین شهروندان از یکسو، مجموعه مدیریت شهری از سوی دیگر و در نهایت بین شهروندان و مسئولان مدیریت شهری ممکن

بدهکاران می‌باشد. باتوجه به اینکه دستگاه‌های اجرایی مدیریت شهری کلان شهرها به طور کلی و به صورت خاص شهر تهران، بخش بزرگی از اعتبارات بانکی و نقدینگی‌های جدید را در قالب وامهای بانکی و یا اعتبارات ملی و دولتی دریافت می‌کنند و به طور مکرر نیز تادیه بدهی‌های خود را بدون پرداخت بهره یا جریمه واقعی به تاخیر می‌اندازند، می‌توان به یقین اظهار داشت که با گذشت زمان داراییهای واقعی بخش دولتی به زیان تامین‌کنندگان این اعتبارات (عموم مردم) افزایش می‌یابد. به این پدیده که با سلب مالکیت از مردم و انتقال آن به دولت بدون رضایت و توافق قبلی صورت می‌گیرد مالیات تورمی می‌گویند، مالیاتی که بدون مجوز قانونی و به صرف استفاده از مکانسیم تورمی از مردم گرفته می‌شود. به سخن دیگر، داراییهای بخش دولتی مدیریت شهری به اندازه ارزش اسمی اعتباراتی که دریافت می‌کند، افزایش نمی‌یابد، بلکه بسته به میزان تورم، نرخ بهره و تاخیر در باز پرداخت وامها، ارزش واقعی این داراییها خیلی بیشتر رشد می‌نماید. تردیدی نیست که در چنین شرایطی با کاهش هزینه‌های وام (نرخ بهره و جریمه)، مقدار این مالیات ناموجه و غیرمنصفانه نیز افزایش می‌یابد و بخش دولتی بزرگتر می‌شود. پیامد زیان بار فرآیند تورمی به انتقال دارایی واقعی از بستانکاران به بدهکاران و در اقتصادهای دولتی از مردم به دولت محدود نمی‌شود. به هم خوردن ساختار قیمت‌های نسبی ناشی از تغییرات ناهمزمان تقاضا در بخش‌های مختلف، اتلاف منابع و تخصیص غیربهبینه آنها را به دنبال دارد. به عبارت دیگر، آنچه تناسب تقاضا در بخش‌های مختلف و در نتیجه قیمت‌های نسبی را تغییر می‌دهد، در مطلوبیت‌های مصرف‌کنندگان یا کمیابی واقعی منابع نیست بلکه یک جریان فرآیند

نیست. چنین هماهنگی و اعتماد متقابل منجر به افزایش حس مسئولیت شهروندان و مدیران برای ایجاد و حفظ سلامت شهری می‌گردد و این سلامت شهری، گسترش هنجارهای اجتماعی سلامت را به دنبال دارد.

بی‌تردید چنین فرآیندی تنها در سیستم مدیریت یکپارچه شهری، قابل تحقق است. تدوam این کنش متقابل مثبت بین شهروندان و مسئولان، ضامن کاهش هزینه‌های سلامت شهری و تقویت هنجارهای موثر بر سلامتی است. این هدف همراه با نظارت مستمر و نهادینه کردن ارزش‌های سلامتی در بین شهروندان در قالب الگوهای دوستی، آسودگی و اعتماد اجتماعی، تماس اجتماعی با دوستان و رفع فشارهای روحی و کاهش احساس ناتوانی از داشتن سلامت، و... در حوزه مدیریت شهری در قالب رشد نهادهای بوروکراتیک، تمرکز و هم‌پوشی فعالیتها، افزایش تخصص، پیروی مضمرانه مدیران از برنامه‌های سلامتی، ایجاد بستر مشارکت شهروندان در حوزه‌های مختلف سلامت، آموزش الگوهای رفتار سلامت گونه، اختصاص بودجه مشخص به سلامت شهروندان، کاهش نابرابری‌های بهداشتی، قومیتی و... امکانپذیر است. افزون بر تامین سلامت شهری، ارتقاء سطح کیفیت زندگی، انسجام اجتماعی شهروندان، افزایش احساس تعلق خاطر به شهر و مسئولیت‌پذیری و مشارکت اجتماعی مستمر، از مهمترین نتایج مدیریت واحد شهری در حوزه اجتماعی به شمار می‌آید.

و این درحالی است که هم اکنون در فقدان مدیریت واحد شهری در شهر تهران، به دلیل اهداف و منافع ناهمگون دستگاههای مدیریت شهری از یکسو و گروههای مختلف ذینفعان (مردم) از سوی دیگر، نه تنها امکان تحقق انسجام

اجتماعی و احساس تعلق خاطر به شهر و هویت شهری در بین شهروندان وجود ندارد بلکه تشکیل گروههای متعدد در تضاد، زمینه بروز هنجارشکنیهای ستیزه جویانه بین گروههای در تقابل و تهدید امنیت اجتماعی شهروندان را فراهم آورده و زمینه تحقق اهداف همه جانبه توسعه شهری را نیز از بین برده است. صفحات حوادث روزنامه‌ها شاهی بر این مدعاست. اصولاً مدیریت واحد شهری باید زمینه‌های مشارکت و فعالیت شهروندان را به گونه‌ای فراهم کند که تامین منافع شخصی مردم در تقابل با منافع شهر و سایر شهروندان نباشد و در واقع هر فعالیت شهری و اجتماعی اعم از اقدامات عمرانی یا برنامه‌های اجتماعی و طرحهای توسعه شهری، در راستای منافع و علایق بیشترین درصد از شهروندان باشد و کمترین تعداد افراد ناراضی را داشته باشد و حتی الامکان هیچ شهروندی متضرر نشود.

عوامل موثر بر عدم یکپارچگی مدیریت شهری

تفرق در مفهوم مقابل یکپارچگی و انسجام قرار می‌گیرد. مرور متون مختلف درباره تفرق حاکی از وجود دو نوع تفرق کلان در حوزه مطالعات شهری است: تفرق در ابعاد مختلف شهر و زندگی شهری و تفرق در نظام (یا نظام‌های) برنامه‌ریزی و مدیریت آن. موارد ذیل مهم‌ترین تفرق‌های قابل مشاهده و مرتبط با مدیریت هستند: سیاستی که به معنای عدم وجود-تفرق برنامه‌ریزی استراتژی و یا سیاست یکپارچه افقی و عمودی در برنامه‌ریزی شهر است. منظور از یکپارچگی سیاستی عمودی، استراتژی‌های یکپارچه در لایه‌هایی چون سیاست‌های ملی، منطقه‌ای، خردمنطقه‌ای و محلی است؛ سیاست‌های افقی نیز به معنای آن نقل و است که بخش‌های مختلفی چون

قدرت در اجتماعات محلی شناسایی می‌شود غیررسمی صاحب قدرت و ثروت را و عناصر رسمی و خصوصا که توانایی نفوذ در فرایند سیاستگذاری شهری/ منطقه ایی و تغییر آن به نفع خود را دارند در بر می‌گیرد. - تفرق مرتبط با بسترها و زمینه مدیریت شهری که به تفرق‌ها و ناهماهنگی‌های موجود در مجموعه قوانین و مقررات موجود شهری، اسناد بالادست سیاستگذاری و برنامه‌ریزی شهری، زیرساخت‌های اطلاعاتی و ارتباطی مورد نیاز تصمیم‌گیری شهری و.. دلالت دارد.

مدیریت واحد شهری از نگاه قانون

ماده ۱۳۶ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی که بیان می‌دارد: به منظور ایجاد زمینه مناسب برای رشد توسعه کشور، افزایش بهره‌وری دستگاه‌های اجرایی، تقویت امور حاکمیتی و توسعه مشارکت مردم در امور کشور، نحوه اجرای وظایف مذکور در ماده (۱۳۵) این قانون به طریق ذیل پالایش و اصلاح می‌گردد:

- الف) امور حاکمیتی دولت، توسط دستگاه‌های دولتی و در صورت نیاز با جلب مشارکت مردم انجام می‌شود و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط در ابعاد منابع انسانی، فناوری انجام کار، تجهیزات و تخصیص منابع، تقویت و توسعه کیفی خواهند یافت.

- ب) وظایف امور تصدی‌های اجتماعی، فرهنگی و خدماتی دولتی با رعایت اصول بیست و نهم و سیام قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران با استفاده از شیوه‌های ذیل انجام می‌شود:

۱. اعمال حمایت‌های لازم برای توسعه بخش

غیردولتی مجری این وظایف

۲. خرید خدمات از بخش غیردولتی

محیط زیست، حمل و یا اقتصاد شهری و.. در کنار هم و در پیوند با هم استراتژی شهری واحدی را به اجرا برسانند. در هر دو حوزه سیاستی افقی و عمودی باید استراتژی‌های هر سطح برای سطوح پایین دست چارچوب تصمیم‌گیری مشخصی فراهم سازد تا بتوان از نظام برنامه‌ریزی و مدیریت منسجم صحبت کرد.

- تفرق عملکردی زمانی به وقوع می‌پیوندد که در یک شهر یا قلمرو حکومتی خاص (مانند محدوده شهر یا شهرداری)، برنامه‌ریزی و ارائه خدمات شهری در مورد کارکردها و وظایفی که ماهیت محلی دارند بین چند نهاد، سازمان و هیئت تقسیم شده. که به عنوان مثال در شهر تهران به معنای تصمیم‌گیری و ارائه خدمات شهری به شهروندان توسط بیش از ۲۵ سازمان دولتی و عمومی است.

- تفرق قلمرویی به معنای منطقه‌بندی شهری متفاوت سازمان‌های ذیربط (نظیر مناطق شهرداری، سازمان آب، نیرو، مخابرات و...) در ارائه خدمات شهری است. خلاء قلمرویی و تداخل قلمرویی از نشانه‌های تفرق قلمرویی است و به دلیل تعدد سازمان‌های ذیربط مذکور و چگونگی تقسیم وظایف ارائه خدمات شهری میان آنها اتفاق می‌افتد.

- تفرق حکومتی/ سیاسی در سطح مناطق کلانشهری به معنای وجود تعداد زیادی از قلمروهای حکومتی و مدیریتی مستقل در درون یک منطقه کلانشهری عملکردی است به نحوی که هر قلمرو حکومتی یا مدیریت محلی دارای حق، اختیار و صلاحیت اظهار نظر در بخشی از قلمرو منطقه است و هیچ مرجع حکومتی واحدی برای تصمیم‌گیری و عمل در گستره کل مناطق کلان شهری وجود ندارد.

- تفرق ناشی از تعدد ذینفعان و عناصر ذی‌نفوذ صاحب قدرت در فرایند سیاستگذاری و تصمیم‌گیری شهری، هم به نوعی محصول سایر انواع تفرق است و هم آنها را تشدید می‌کند. این تفرق در اثر مطالعات

۳. مشارکت با بخش غیردولتی از طریق اجاره و واگذاری امکانات و تجهیزات و منابع فیزیکی

۴. واگذاری مدیریت بخشی از واحدهای دولتی به بخش غیردولتی، در چارچوب سیاست‌های کلی برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران

۵. ایجاد و اداره واحدهای دولتی با رویکرد هدفمند و نتیجه‌گرا تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور در مناطقی که هیچ کدام از حالت‌های فوق‌الذکر امکان‌پذیر نباشد.

- ج) وظایف زیربنایی دولت با مدیریت، حمایت و نظارت دستگاه‌های شرکت‌های دولتی توسط بخش غیردولتی انجام خواهد شد.

- د) وظایف مربوط به تصدی‌های اقتصادی دولت و رعایت اصل چهل و چهار قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به بخش غیردولتی واگذار می‌گردد. دولت در این بخش نسبت به تنظیم مقررات برای جلوگیری از ایجاد انحصار، تضییع حقوق تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، ایجاد فضای سالم رقابت، رشد توسعه و امنیت سرمایه‌گذاری و نظایر آن اقدام خواهد نمود. تعریف و تفضیل و همچنین اجرای کلیه موارد در این ماده تا پایان سال ۱۳۸۳ در قالب لایحه‌ای توسط دولت تهیه و به مجلس شورای اسلامی تقدیم خواهد شد.

همچنین ماده ۱۳۷ مفاد قانونی برنامه چهارم توسعه اجتماعی و فرهنگی با موضوع :

الف) دولت مکلف است، تشکیلات کلان دستگاه‌های اجرایی و وزارتخانه‌ها را متناسب با سیاست‌ها و احکام برنامه و تجربه سایر کشورها، جهت برطرف کردن اثربخشی ناقص، تعارض‌های دستگاهی ناکارآمد و عدم جامعیت، عدم کفایت، تمرکز امور، موازی‌کاری‌ها و همچنین بهره‌گیری همه جانبه از فناوری نوین و روش‌های کارآمد، با هدف نوسازی،

متناسب‌سازی ادغام و تجدید ساختار به صورت یک منظومه منسجم، کارآمد، فراگیر با کفایت، اثربخش و غیرمتمرکز نماید و لایحه ذی‌ربط را حداکثر شش ماه پس از تصویب این قانون به مجلس شورای اسلامی تقدیم کند، به طوری که امکان اجرای آن از ابتدای سال دوم برنامه چهارم میسر باشد.

ب) آن دسته از تصدی‌های قابل واگذاری دستگاه‌های دولتی، در امور توسعه و عمران شهر و روستا با تصویب هیأت وزیران همراه با منابع مالی ذی‌ربط به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها واگذار می‌شود و نیز بند ۵ ردیف ب ماده مفاد قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تنفیذی در ماده ۱۵۴ قانون برنامه اجتماعی و فرهنگی با موضوع، چهارم توسعه اقتصادی شناسایی واگذاری وظایف، امور و فعالیت‌های قابل واگذاری دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها و بخش غیردولتی با هدف رهاسازی دولت از تصدی‌های غیرضروری و همچنین تعیین نحوه ارتباط و تنظیم مناسبات نظام اداری با شوراهای اسلامی روستا، بخش و شهر را در بر می‌گیرد.

در برنامه پنجم توسعه نیز، بار دیگر به این موضوع پرداخته شده است؛ بر اساس ماده ۱۳۷ برنامه پنجم توسعه، دولت مجاز است نسبت به تهیه برنامه جامع مدیریت شهری به منظور دستیابی به ساختار مناسب و مدیریت هماهنگ و یکپارچه شهری در محدوده و حریم شهرها، با رویکرد تحقق توسعه پایدار شهرها، تمرکز مدیریت از طریق واگذاری وظایف و تصدی‌های دستگاه‌های دولتی به بخش‌های خصوصی و تعاونی و شهرداری‌ها، بازنگری و به روزرسانی قوانین و مقررات شهرداری‌ها و ارتقای جایگاه شهرداری‌ها و اتحادیه آنها اقدام قانونی به عمل آورد. در واقع رویکرد برنامه پنجم توسعه، استقلال مدیریت شهری و توجه به آن، ناشی از رویکردی است که در کشور برای خصوصی‌سازی و کوچک‌تر کردن دولت وجود داشته است. براساس

راهکارها و اولویت‌ها

یکی از راهکارهای مدیریت یکپارچه شهری، سازمان عمران شهر است که می‌تواند پاسخگوی این مشکل باشد. اعضای این سازمان به‌صورت هیأت مدیره اداره شهر و تمام رؤسای اداراتی که در امر زیرساخت‌های شهری به فعالیت مشغولند را شامل می‌شود و هر اقدامی که در زمینه نصب و راه‌اندازی و یا خدمات‌رسانی و گسترش خدمات زیرساختی انجام گیرد می‌بایست به تأیید سازمان عمران شهر برسد اما از آنجایی که قانون سوم و چهارم توسعه همچنین مطالعه برخی از شهرهای کشورهای پیشرفته در این زمینه نشان می‌دهد، لازم است که شهرداری در هماهنگی و اداره این سازمان‌ها نقش بسیار پر رنگی داشته باشد؛ لذا به نظر حتی اگر سازمان فوق هم تشکیل شود باز هم، محقق شهرداری لازم است که نقش اصلی را در هماهنگ کردن سازمان‌های ذی‌ربط برعهده بگیرد. اما به منظور حل این مشکل، محقق راهکارهایی را ارائه نموده است که شرح آن در ادامه آمده است.

به منظور ارائه راه حل در سطح کلان به نظر می‌رسد که لازم است در مرحله اول قوانین مربوط به مدیریت شهری در سطح کلان استخراج شده و تناقضات مربوط به قوانین مختلف در این زمینه بر طرف گردد. چرا که در حال حاضر و طبق برخی قوانین، تشکیل مدیریت یکپارچه شهری می‌تواند و باید در سطح شهرهای کشور اجرا گردد ولی بر اساس برخی از قوانین مربوط به بخش‌های مختلف بعضی از سازمان‌ها می‌توانند در امر مدیریت شهری دخالت نمایند. بنابراین در گام نخست لازم است قوانین متعدد مرتبط با مدیریت یکپارچه شهری استخراج و در برخی موارد اصلاح گردد. اینکه هنوز در سطح کلان به این جمع‌بندی نرسیده‌اند که در صورت

سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، مجلس برنامه جامعی برای مدیریت شهری دارد که بر واگذاری تصدی مدیریت شهر به شهرداری‌ها، بخش خصوصی و تعاونی‌ها تأکید دارد. بر اساس نظرات مجلس در برنامه پنجم، دولت برای تأمین منابع مالی و سیاستگذاری کلان مطابق با اصل ۴۴ قانون اساسی اقدام خواهد کرد مسئولیت دولت، تصمیم‌گیری‌های حاکمیتی است و شهرداری‌ها متولی اداره امور شهر هستند. به عبارتی می‌توان اجرای این قانون را تحولی عظیم در توسعه درآمدهای، پایدار و موزون شهرها، ساختار مدیریت واحد پایدار جهت اداره و مدیریت شهرها در ظرف پنج سال قلمداد نمود. اما تاکنون با وجود تأکید قوانین و مقررات بر واگذاری امور شهرها به شهرداری‌ها و همچنین تأکید قوانینی مثل قانون اصل ۴۴ قانون اساسی در ایجاد مدیریت یکپارچه شهری، هنوز گام بلند و جدی در این خصوص برداشته نشده است. در حالی که در کشور، نوعی گرایش به سوی انتزاع امور مربوط به شهرها از دولت و الحاق آن به شهرداری‌ها وجود دارد و از سوی دیگر از آنجا که دولت مطابق برنامه پنجم توسعه، مجاز در تصویب طرح مدیریت جامع شهری شده است، این فرصت موقعیت مناسبی را ایجاد می‌کند که برای تحقق چنین هدفی نقشه راه و قانون جامع و کاملی تصویب شود تا نهادهای موازی را از بین برده و وحدت وظایف را ایجاد کند. در چنین شرایطی که به خاطر از بین رفتن نهادهای موازی و تجمع امور در شهرداری‌ها، نظارت دقیق‌تر و پاسخگویی کارآمدتر خواهد شد.

حال امید این است در برنامه ششم توسعه این مهم جدی گرفته شود و تجارب تلخ گذشته تکرار نشود و کار به برنامه هفتم توسعه نکشد!!!

واگذاری اختیارات در زمینه مدیریت یکپارچه شهری، مشکلات حل خواهند شد یا خیر، نمی‌توان بهانه‌ای برای اجرا نشدن قانون باشد. چرا که تا اقدام عملی در این ارتباط صورت نگیرد محاسن و معایب و مشکلات واگذاری اختیارات حل نخواهد شد. همانطور که در قانون برنامه چهارم و پنجم و ششم پیشنهاد شده است باید در واگذاری مسئولیت‌ها و اختیارات سازمان‌ها، بودجه این سازمان‌ها نیز در اختیار شهرداری‌ها قرار گرفته تا بار اضافی برای شهر به همراه نداشته باشد. با واگذاری این اختیارات و مسئولیت‌ها به شهرداری به‌طور قطع و شهرداری‌ها و حکومت محلی اقتدار خود را در حوزه نفوذ خود کسب خواهند کرد. همچنین سازمان‌های چهارگانه (آب و فاضلاب، برق، مخابرات) جهت هماهنگی در انجام زیرساخت‌های شهری در مرحله اول نباید هیچ گونه از عملیات اجرایی خود را بدون تصمیم شهرداری در این زمینه اجرا کنند. برای به سرانجام رسیدن این مرحله و گام برداشتن به سوی مدیریت شهری یکپارچه، رؤسای این سازمان‌ها با پیشنهاد شورای شهر و شهرداری انتخاب خواهند شد. منظور از این سازمان‌ها فقط رؤسای سازمان‌ها در سطح شهر می‌باشد و در سطح بالاتر کماکان به حالت فعلی زیر نظر وزارتخانه‌های مربوطه باقی خواهند ماند.

در مرحله دوم بودجه‌های اختصاص یافته به این سازمان‌ها در بخش مربوطه در اختیار شهرداری قرار گرفته با این شرط که حداقل هر سازمان به اندازه بودجه اختصاص یافته بتواند عملیات اجرایی و کارهای عادی خود را البته با هماهنگی کامل شهرداری اجرا نماید. در واقع هنوز این سازمان‌ها جزئی از حکومت محلی نیستند ولی بودجه محلی سازمان‌ها در اختیار شهرداری قرار گرفته و در عوض شهرداری همه هزینه‌های جاری و اجرایی این سازمان‌ها را بر عهده می‌گیرد و بعد از کامل شدن در یک دوره ۵ الی ۱۰

ساله زیرساخت‌های شهر (شامل آب، فاضلاب، گاز، برق، مخابرات) بودجه این سازمان‌ها از طریق شهرداری تأمین خواهد شد و این سازمان‌ها جز حکومت محلی محسوب شده و طبیعتاً انتخاب رؤسای این سازمان‌ها در آن زمان از اختیارات شهرداری خواهد بود. با اجرای سیستم تمرکززدایی، پس از آنکه این سازمان‌های محلی از پیکره وزارتخانه‌ها جدا شدند وظایفی چون سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و تولید این خدمات همانند سابق در حوزه اختیارات وزارتخانه‌های مربوطه بوده و عمل انتقال و توزیع خدمات فوق در محدوده شهر از طریق زیرساخت‌های شهری تجهیز شده به عهده شهرداری یا مدیریت شهر خواهد بود. لازمه تشکیل مدیریت یکپارچه شهری قرار گرفتن سازمان‌های ارائه دهنده خدمات و زیرساخت‌های شهری زیر نظر مدیریت واحد شهری می‌باشد. همچنین شهرداری به عنوان مهمترین عنصر مدیریت شهری، از جایگاه خاصی در نظام سازمان‌های اداری کشور برخوردار است. شهرداری به لحاظ حقوقی و اداری جزء مؤسسه‌های عمومی محسوب می‌شود. با این مفهوم شهرداری یک نهاد عمومی اما غیردولتی است که اقتدار و رسمیت آن ناشی از رأی مردم یا نمایندگان مردم است و در قلمرو و ظرفیت خود باید دارای استقلال عمل باشد. اما با این حال در ایران گاه شهرداری‌ها به‌طور کامل از این اشکالات قانونی بی‌بهره نبوده و علاوه بر آن قوانین موجود (مانند ماده ۵۳ قانون تشکیلات شورای اسلامی شهر) موجب شده شهرداری‌ها به شدت تحت نظارت و کنترل وزارت کشور و سازمان‌ها و مقامات محلی تابع آن مانند استاندار و فرماندار باشند و وجود اصلی، چنین روابط و دیدگاهی نسبت به شهرداری ترین عامل در نقض اختیارات و مسئولیت‌های آن است. تبدیل شهرداری‌ها به یک نهاد فرابخشی در شهر نیز از دیگر عوامل مؤثر در ایجاد مدیریت واحد شهری است. بر اساس تجارب

فراهم آمده از شهرها و شرکت‌های بزرگ ارتباط مدیریت یکپارچه شهری با دستگاه‌های تصمیم و اجرای ملی به صورت چندسطحی و نیز ماتریسی می‌باشد. بدین معنی که مدیریت شهرداری‌ها در شهرها نقش یک دستگاه فرابخشی یا میان بخشی را ایفا می‌کند. بنابراین مدیریت شهرداری در جایگاه ارتباطی با مجموعه‌ای از دستگاه‌های تصمیم‌گیر و اجرایی بخشی قرار دارد. از این رو مدیریت یکپارچه شهری در جایگاه هماهنگ کننده بخش‌های مرتبط به یک موضوع معین شهری عمل می‌کند. برای نمونه در حال حاضر جهت ساماندهی بی‌خانمان‌های شهری، کودکان خیابانی و آسیب‌دیدگان شهری در تأمین و خدمات اجتماعی کلان شهر تهران ۲۸ سازمان دخیل‌اند. این سازمان‌ها جدا از مجموعه بزرگ مؤسسه‌های خیریه است. علاوه بر این لازم است نیروی انتظامی و مؤسسات اجرایی غیرخدمات اجتماعی نیز به کار گرفته شوند.

کدام مرجع باید مدیریت موضوع را بر عهده گیرد؟ در چنین شرایطی لازم است که یک نهاد معین به عنوان مرجع، به سامان دادن امور و مدیریت بخش‌های مختلف بپردازد. این مرجع معین همان مدیریت یکپارچه شهری است. همچنین ارتقاء شهرداری به همراه شورای شهر به جایگاه یک نهاد فرابخشی به عنوان مرجع هماهنگی سایر بخش‌ها هم با ماهیت سیستم شهر که از نظام‌های مختلف شهری تشکیل شده است، همخوانی دارد و هم اینکه باعث نزدیکی و ارتقاء شهرداری از یک سازمان محلی به حکومت محلی می‌شود.

پیشنهادهای

۱. وحدت فرماندهی اولین و مهمترین مؤلفه در دستیابی به مدیریت یکپارچه شهری است. به دلیل

وجود مراکز موازی و متعدد در نظام تصمیم‌گیری، مراکز تصمیم‌گیری مختلف باید ادغام گردد به صورتی که یک کانون رهبری فراسازمانی یا نهادی به‌عنوان هماهنگ‌کننده کل سازمان‌های خدمات‌رسان شهری برای سامان دادن به پراکندگی مدیریت امور شهری که متشکل از یک مرکز برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری فرا سازمانی و مرکزی برای مطالعه و طراحی قبل از برنامه‌های اجرایی و عملیات است، وجود داشته باشد.

۲. عدم انسجام در سیاست‌گذاری مدیریت شهری چه در سطح کلان و چه در سطح عملیاتی باعث شده که اجرای طرح‌های شهری با بسیاری از مشکلات روبه‌رو شود. برای دستیابی به مدیریت یکپارچه شهری ایجاد انسجام از طریق همبستگی بین مدیران سازمان و مدیران و کارکنان سازمان‌های متولی امور شهری و همچنین بین سازمان‌های متولی امور شهری و نیز متعهد کردن تمامی کارکنان سازمان نسبت به امور اجرایی، الزامی است.

۳. ایجاد همپایانی از طریق ایجاد اشتراک در اهداف بلندمدت میان متولیان امور شهری، تدوین اهداف بلندمدت هم‌راستا میان سازمان‌های متولی امور شهری، داشتن اقدامات و فعالیت‌های اجرایی در راستای چشم‌انداز مشترک و توجه کارکنان به کسب نتایج کلی که سبب انعطاف‌پذیری سیستم در مطابقت با شرایط زمان و مکان و تغییرات محیط امکان‌پذیر می‌شود.

۴. ایجاد هماهنگی بین سازمان‌های متولی امور شهری از طریق ایجاد مراکزی که تصمیم‌های کلیدی و اساسی سازمان را اخذ می‌کنند؛ مراکزی که اقدام به تصویب برنامه‌ها می‌کنند در این سازمان با سایر سازمان‌های متولی امور شهری مورد نیاز است.

۵. ایجاد تفکر سیستمی با داشتن دیدگاه کل‌نگر در مواجهه با مسائل پیچیده شهری، داشتن دیدگاه مشترک میان اقدامات کاری سازمان‌های متولی امور

شهری و نزدیکی دیدگاه‌ها و اهداف به یکدیگر.
۶. رسیدن به حکمرانی شایسته از طریق ایجاد نظام
پیشنهادها و نظام مشورتی با کارکنان و شهروندان،
افزایش شفافیت، مشارکت، پاسخگویی،
مسئولیت‌پذیری، قانونمندی یا قانون‌مداری با حذف

قوانین و مقررات قدیمی، متناقض و متعدد در نظام
شهری؛ یکپارچگی و انسجام در قوانین جاری، حضور و
مشارکت واقعی و همه‌جانبه مردم و شهروندان در
سرنوشت شهر و فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری
نظام شهری.



جدول برنامه‌ها و سیاست‌های اجرایی



جدول برنامه‌ها و سیاست‌های اجرایی:

چشم‌انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					۱۰۰ روزه	کوتاه مدت	میان مدت	بلندمدت
تهران؛ شهری با اصالت و هویت ایرانی و اسلامی	ارتقای فرهنگ و کیفیت زندگی شهروندی		تهیه، تنظیم و ارائه برنامه توسعه فرهنگ شهروندی و سبک زندگی ایرانی - اسلامی با هدف آموزش، یادگیری و تغییر رفتار شهروندان با رویکرد حق و تکلیف، افزایش مشارکت آنان، ادای سوگند شهروندی و صدور کارت شهروندی	اجتماعی و فرهنگی	×			
			ارائه برنامه جامع بالا بردن «شاخص کیفیت زندگی» در شهر تهران	اجتماعی و فرهنگی			×	
	ارتقای سرمایه اجتماعی و کاهش آسیب‌های اجتماعی شهروندان		ارائه برنامه اجرایی اعتلای امنیت محله‌محور و ارائه آن به شورای شهر	اجتماعی و فرهنگی			×	
			تنظیم و ارائه گزارش تحلیلی رسمی از وضعیت سرمایه اجتماعی شهرداری تهران	پایش و ارزیابی	×			
			برنامه‌ریزی به منظور تشکیل مرکز دیدبانی، آینده‌پژوهی و آینده‌نگاری «زنان» در شهر تهران	اجتماعی و فرهنگی			×	
			تهیه طرح‌های ارتقای کیفیت حضور بانوان در حوزه‌های فرهنگی، اجتماعی و ورزشی در شهر و ارائه پیشنهادهای لازم به شورای شهر	اجتماعی و فرهنگی			×	
			تهیه و ارائه طرح مشارکت فعال شهرداری در برگزاری اعیاد، جشن‌ها، آیین‌ها و مراسم شادی آفرین	اجتماعی و فرهنگی			×	
			تدوین و اجرای پایلوت طرح تکریم شهروندان هم‌پیما و ارائه گزارش اجرا به شورا	اجتماعی و فرهنگی			×	
		بهبود کیفیت و ترویج سبک زندگی ایرانی - اسلامی	ارائه گزارش تحلیلی رسمی از میزان و کیفیت آسیب‌های اجتماعی در شهر تهران	پایش و ارزیابی	×			
			ساماندهی کودکان کار با همراهی و مشارکت سمن‌ها	اجتماعی و فرهنگی			×	
			افزایش نقش حمایتی مشارکتی شهرداری تهران از طریق ایجاد خانه‌های حمایت از افراد بی سرپناه و بی بضاعت	اجتماعی و فرهنگی			×	
			افزایش نقش حمایتی مشارکتی شهرداری تهران از طریق هماهنگی و حمایت گسترده از سمن‌ها، جهت مدیریت حمایت از زنان آسیب دیده در سطح شهر تهران	اجتماعی و فرهنگی			×	
	تقویت و توسعه کارآفرینی و کسب‌وکار		ارائه و اجرای طرح‌های کرامت محور برای ساماندهی کسبه یدی (دست‌فروشان)	اجتماعی و فرهنگی			×	
			اجرای برنامه‌های توانمند سازی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی زنان شهر تهران بویژه در جهت تقویت روحیه کارآفرینی، محوریت نقش تربیتی زنان در خانواده و شکل گیری شبکه اشتغال خانگی				×	
			تدوین، ارائه و پیگیری اجرای برنامه «کارآفرینی سبز» و «کارآفرینی اجتماعی» به شورای شهر	اجتماعی و فرهنگی			×	
			انجام مطالعات، بسترسازی، توسعه و بهبود «کوسیستم کارآفرین» در شهر تهران	اجتماعی و فرهنگی			×	
	بهبود کیفیت بصری محیط شهری		تنظیم و ارائه برنامه جاری‌سازی کامل نظام شهرسازی و معماری با رویکرد هویت ایرانی - اسلامی در برنامه‌ریزی و طراحی فضاها و عرصه‌های مختلف شهری	شهرسازی و معماری	×			
			ارائه و اجرای طرح‌های کوتاه‌مدت با هدف تقویت ساختار گردش‌گری خرد در شهر تهران (کیوسک‌های راهنمای تور، سرویس‌های بهداشتی و ...)	شهرسازی و معماری			×	
	زیباسازی و هویت‌بخشی به سیما و منظر شهری	حفاظت فعال از میراث طبیعی، تاریخی و فرهنگی	فراهم سازی بستر لازم برای احیاء بافتها و بنا های تاریخی و تزریق فعالیت در آنها در راستای کمک به توسعه صنعت گردشگری	شهرسازی و معماری		×		
			تهیه طرح احیاء قنوات شهر تهران و ارائه آن به شورای شهر	خدمات شهری و شهرسازی و معماری			×	
			تبیین مسیر همکاری و هماهنگی با سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردش‌گری برای شناسایی و ثبت آثار، محوطه‌ها و بافت‌های تاریخی - فرهنگی شهر	شهرسازی و معماری			×	

چشم انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه مدت	میان مدت	بلند مدت
تهران؛ شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی	توسعه شهرداری هوشمند و الکترونیک	هوشمندسازی سازمانی و دانش محورسازی مدیریت شهرداری	تقویت مرکز تحقیق و پژوهش شهرداری (R&D) در کلیه حوزه ها و کاربست آن	مدیریت و مالیه شهری	×			
			بررسی و بازنگری طرح ایجاد اداره کل «فناوری های نوین» در تمام معاونت های شهرداری تهران	مدیریت و مالیه شهری		×		
			انجام مطالعات پایه و پی ریزی شبکه اینترنت اشیا (I.O.T) در شهر تهران	مدیریت و مالیه شهری				×
		ارتقای ارائه خدمات الکترونیکی	ارائه گزارش تحلیلی موانع زیرساختی تحقق شهر الکترونیک به منظور هوشمندسازی شهر و شهرداری با بهره گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات	مدیریت و مالیه شهری	×			
			بازنگری فرایند برونسپاری دفاتر خدمات الکترونیک	شهرداری و معماری		×		
	تحول سازمانی و ساختاری شهرداری		تنظیم و ارائه برنامه ادغام شرکت های موازی و هم سو در راستای اعمال سیاست کاهش هزینه و چابک سازی سازمانی	مدیریت و مالیه شهری	×			
			حذف کلیه فعالیت های غیر وظیفه ای و برون سپاری بخشی از وظایف شهرداری با هدف روان سازی کار شهروندان و کاهش هزینه های مرتبط	مدیریت و مالیه شهری	×			
			ایجاد نظام پایش و ارزیابی عملکرد به منظور پایش عملکرد و اطمینان از تحقق اهداف طرح	شهرداری و معماری		×		
			تلاش برای ارتقای جایگاه قانونی شهرداری تهران در نظام برنامه ریزی و بودجه ریزی ملی و ایجاد بسترهای قانونی لازم جهت حضور شهردار تهران در جلسات هیات دولت، شوراهای عالی و استانی	مدیریت و مالیه شهری		×		
تحقق حکمروایی خوب شهری	افزایش شفافیت و پاسخ گویی شهرداری		بررسی و ارائه گزارش آخرین وضعیت مالی و بدهی های شهرداری، راستی آزمایی آن و روش های تسویه حساب بدهی ها و وصول مطالبات شهرداری	پایش و ارزیابی	×			
			ارائه گزارش آخرین وضعیت نیروی انسانی و تهیه برنامه اجرایی استراتژی توسعه منابع انسانی با هدف افزایش بهره وری و توجه به کرامت انسانی کارکنان خدوم	پایش و ارزیابی	×			
			ارائه گزارش از پرونده های حقوقی علیه شهرداری در محاکم قضایی و پیگیری برای تعیین تکلیف آن ها	پایش و ارزیابی	×			
			تشکیل کمیته بررسی تخلفات شهردار و شورای شهر و بازبینی کلیه قراردادهای پیمانکاری طرح های عمرانی، واگذاری املاک، تهاتر، مناقصات، مصوبات کمیسیون ماده پنج، اسناد تعهدآور شهرداری و ... و ارائه گزارش به شورا برای تصمیم گیری	پایش و ارزیابی	×			
			ارائه گزارش های تحلیلی رسمی به شورای شهر در زمینه عملکرد «سازمان فرهنگی شهر تهران»، «سازمان صندوق بازنشستگی شهرداری تهران»، «بانک شهر» و «مرکز HSE (بهداشت، ایمنی و محیط زیست)»، «سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران»، «سازمان سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهر تهران» و ...	پایش و ارزیابی	×			
			تعیین تکلیف کلیه مأمورین از سایر سازمان ها و نهادهای در شهرداری و شناسایی و تعیین تکلیف افراد حقوق بگیر شهرداری بدون حضور فیزیکی	مدیریت و مالیه شهری	×			
			ایجاد سیستم پایش و کنترل پروژه هم پیوند شهر تهران (ایجاد ساختار گزارش دهی لحظه ای در طرح های عمرانی) به شورای شهر در جهت افزایش نقش نظارتی این نهاد	پایش و ارزیابی				×

	افزایش قانون‌مداری شهرداری و همبستگی آن با دولت	همکاری با شورای عالی استان‌ها و مجلس شورای اسلامی در پیگیری تصویب «لایحه مدیریت یکپارچه شهری»	مدیریت و مالیه شهری	×		
			مدیریت و مالیه شهری		×	
			مدیریت و مالیه شهری		×	
			مدیریت و مالیه شهری			×
	افزایش مشارکت زنان و شهروندان در تصمیم‌سازی	تنظیم و ارائه گزارش تحلیل رسمی از میزان و کیفیت فعالیت‌های مدیریتی جوانان و زنان در شهرداری تهران ارائه برنامه افزایش نقش مشارکت ۳۰ درصدی بانوان در عرصه‌های گوناگون مدیریت شهری بر مبنای اصل شایسته‌سالاری تا پایان برنامه سوم شهرداری راه‌اندازی سمن‌ها به عنوان مرکز مبادله خدمات داوطلبانه و طرح‌های تسهیل‌گری اجتماعی بازبینی، به‌روزرسانی و ارائه طرح تقویت فرهنگ و هویت محله‌ای با بهره‌مندی از حضور فعال نخبگان و فرهیختگان و فعالان محلات به عاملیت سمن‌های محله محور	پایش و ارزیابی	×		
			مدیریت و مالیه شهری	×		
			اجتماعی و فرهنگی	×		
			اجتماعی و فرهنگی	×		

چشم‌انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه‌مدت	میان‌مدت	بلندمدت
تهران؛ شهری سبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده	ارتقا و بهبود کیفیت محیط زیست شهری	کاهش آلودگی‌های محیطی	به‌روز رسانی برنامه کاهش آلودگی هوا و ایجاد بسترهای لازم اجرایی نمودن آن	محیط زیست	×			
			تدوین و ارائه سازوکار استفاده از انرژی‌های نو در ساختمان‌های شهر تهران در بازگشت به اصالت وجودی معماری ایرانی - اسلامی	محیط زیست		×		
			بازنگری طرح های بازآفرینی رود - دره‌های تهران و ارائه آن به شورای شهر	شهرسازی و معماری با همکاری محیط زیست		×		
		ارتقای زیستی گیاهی و جانوری	تهیه و ارائه طرح احیای چنارهای خیابان ولی عصر(عج)	محیط زیست			×	
	ارتقای سطح بهداشت و سلامت شهری و شهروندان	بهبود مدیریت پسماند	انجام مطالعات پایه و ارائه راهکارهای اجرایی جهت کمک به بقاء و گسترش حضور پرندگان در شهر تهران	محیط زیست			×	
			ارائه برنامه اجرایی بازیافت از انواع پسماندهای شهری، تجدید نظر در نحوه جمع‌آوری و تفکیک زباله از مبدا و شروع عملیات اجرایی آن	خدمات شهری	×			
			انجام مطالعات پایه و ارائه طرح اجرایی جامع مبارزه با موش و سایر حیوانات موزی در شهر تهران به شورای شهر	محیط زیست		×		
	توسعه متوازن و متعادل فضای عمومی و سبز شهری	افزایش سرانه و کیفیت فضای سبز شهری	انجام مطالعات پایه و ارائه گزارش مدیریت جامع بوستان‌های تهران به شورای شهر	خدمات شهری		×		
		توسعه فضاهای عمومی و اجتماعی	برنامه ریزی به منظور فراهم نمودن زمینه های ارائه خدمات ۲۴ ساعته به شهروندان	شهرسازی و معماری			×	
			مطالعه و مداخله در جهت کاهش فضاهای بی دفاع شهر تهران	شهرسازی و معماری				×
			مطالعه و شناسایی گره های فعالیتی شهری (پاتوق های محلی) و احیای کالبدی و عملکردی آنها در شهر تهران	شهرسازی و معماری		×		

چشم‌انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه‌مدت	میان‌مدت	بلندمدت
تهران؛ شهری امن در برابر انواع آسیب‌ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح	ارتقای ایمنی شهر و شهروندان در برابر سوانح طبیعی و انسان‌ساخت	بهبود نظام مدیریت بحران و افزایش کیفیت دفاع غیر عامل	ارائه برنامه اجرایی توسعه و تقویت ایمنی شهر و شهروندان و افزایش تاب‌آوری شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران	×			
			بازبینی در عملکرد و شرایط فعالیت ستادهای مدیریت بحران شهرداری مناطق ۲۲گانه و ارائه طرح‌های اجرایی در جهت تقویت کارکرد و عملیاتی شدن این ستادها	ایمنی و مدیریت بحران		×		
			بازبینی برنامه اقدام و اصلاح نقشه راه «خانه دوام و ایمنی» در ساختار مدیریت محلات با مشارکت سازمانهای مردم نهاد تخصصی شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران		×		
			تهیه برنامه مشارکت بخش خصوصی و نهادهای علمی و دانشگاهی و سازمان‌های مردم نهاد و خیریه در جهت طراحی و اجرای راهکارهای توسعه ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران		×		
			تهیه برنامه اجرایی فعال‌سازی مرکز تاب‌آوری شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران		×		
			تهیه برنامه اجرایی تشکیل مرکز دیدبانی و آینده‌پژوهی ایمنی و مدیریت شرایط اضطراری شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران			×	
			توسعه همکاری و تعاملات ساختار متولی مدیریت و شرایط اضطراری شهرداری تهران با نمایندگی‌های مرتبط در ساختار سازمان ملل متحد	ایمنی و مدیریت بحران			×	
			انجام مطالعات پایه و ارائه راهکارهای اجرایی جهت مقابله با پدیده فرونشست زمین در شهر تهران	ایمنی و مدیریت بحران				×
		تجدید حیات بافت‌های فرسوده شهری	بازبینی روند، ضوابط و شیوه‌های مدیریت نوسازی بافت‌های فرسوده و افزایش برنامه‌های تشویقی	شهرسازی و معماری	×			
			ایجاد رونق و رشد در بهسازی بافت‌های فرسوده و تسهیل اجرای پروژه‌های ارزش‌افزا و محرک توسعه در این نواحی	شهرسازی و معماری	×			

چشم‌انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه‌مدت	میان‌مدت	بلندمدت
تهران؛ شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت	انتظام‌بخشی و انسجام‌بخشی به کالبد و فضای شهری	ارتقای سازمان فضایی شهر منطبق با چشم‌انداز و الزامات طرح جامع	بازنگری طرح تفصیلی و انطباق آن با نیاز های روز	شهرسازی و معماری			×	
			پالایش و اولویت‌بندی طرح های موضعی و موضوعی مناطق و ارائه راهکارهای اجرایی به شورای شهر	شهرسازی و معماری	×			
		ارتقای کیفیت طراحی شهری و معماری فضاهای عمومی و خصوصی شهر	بازنگری، انجام مطالعات پایه و ارائه طرح اجرایی جهت انتقال فضاهای نظامی از شهر تهران با کمک نهادهای ذی ربط و ارائه گزارش به شورای شهر	شهرسازی و معماری		×		
			برنامه ریزی در خصوص طراحی و بهره برداری اراضی ذخیره نوسازی مصوب طرح جامع	شهرسازی و معماری				×
		افزایش نظارت و کنترل ساخت‌وساز در شهر و حریم	جلوگیری از فروش هولوگرام و بررسی اقدامات گذشته در این زمینه	شهرسازی و معماری	×			
			تدقیق محدوده حریم شهر تهران و نظارت دقیق برای اجرای ضوابط آن	شهرسازی و معماری			×	
			بازنگری در قوانین و سازو کار های اجرایی مرتبط به منظور حفظ یکپارچه حریم پایتخت	شهرسازی و معماری		×		

چشم انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه مدت	میان مدت	بلند مدت
تهران؛ شهری روان با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب برای تعدیل نابرابری ها و تأمین همگانی حقوق شهروندی	بهبود نظام حمل و نقل و ترافیک شهری	توسعه حمل و نقل عمومی	ارائه برنامه اجرایی توسعه حمل و نقل عمومی ریل پایه شهر تهران با هدف بهره‌گیری پیشینه از ظرفیت خطوط فعلی (تکمیل بخش‌های ایستگاهی، سیویل، الکترومکانیکال و ...)، خرید واگن به منظور افزایش سهم و ظرفیت تردد زیرزمینی، ایجاد خطوط جدید با اولویت دسترسی تمام نواحی جمعیتی تهران و امکان‌سنجی ایجاد خطوط تراموا	حمل و نقل و ترافیک	×			
			ارائه برنامه افزایش بهره‌وری شبکه اتوبوس‌رانی از طریق افزایش تعداد ناوگان و اعزام اتوبوس‌های میان‌خطی در ساعات پیک ترافیک در خطوط شلوغ در راستای رضایت‌مندی شهروندان	حمل و نقل و ترافیک	×			
			بازنگری، تهیه و تدوین برنامه عملیاتی مدیریت ریسک زیرساخت حمل و نقل زیرزمینی شهر تهران با هدف کاهش خطر بروز سوانح فنی و انسانی	حمل و نقل و ترافیک		×		
			افزایش تعداد واگن‌های مترو تهران تا سطح دو برابر (بر اساس نیاز و رسیدن به حداکثر کارایی و راندمان) با مشارکت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی	حمل و نقل و ترافیک			×	
			اتحاد سیاست‌های تشویقی در جهت گسترش فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی	حمل و نقل و ترافیک		×		
			انجام مطالعه و احداث مجتمع‌های ایستگاهی - تجاری	حمل و نقل و ترافیک			×	
			تبدیل محوریت حمل و نقل عمومی شهر تهران به رویکرد «حمل و نقل انبوه بر ریلی»	حمل و نقل و ترافیک	×			
			هماهنگی با پلیس راهور به منظور جلوگیری از ورود و تردد موتور سیکلت‌ها به خط اتوبوس و رعایت قوانین	حمل و نقل و ترافیک				
			جلوگیری از تردد موتور سیکلت‌ها با بار حجیم	حمل و نقل و ترافیک				
			خروج تاکسی‌های فرسوده و جایگزینی با تاکسی‌های هیبریدی	حمل و نقل و ترافیک				
			تهیه طرح مشترک با پلیس راهور و وزارت آموزش و پرورش جهت ایمنی تردد دانش آموزان	حمل و نقل و ترافیک				
			اجرای طرح ضربتی حذف نقاط حادثه خیز نقاط اتوبوس رانی و ایستگاه‌های آن	حمل و نقل و ترافیک				
		توسعه حمل و نقل انسان محور و دوستدار طبیعت	برنامه‌ریزی و ارائه مشوق‌های لازم برای گسترش استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در شهر تهران	حمل و نقل و ترافیک		×		
			توسعه شبکه پیاده راهی و مسیر های دوچرخه شهر تهران	شهرسازی و معماری با حمل و نقل و ترافیک			×	
			حذف اتوبوس‌های با آلایندگی شدید از چرخه فعالیت					
			برخورد قاطع با خودرو های آلاینده					
			افزایش راندمان مراکز معاینه فنی و ارتقای استانداردهای کنترل ایمنی					
			ارائه برنامه افزایش بهره‌وری تجهیزات هوشمند حمل و نقل و ترافیک به ویژه در سیستم‌های حمل و نقل عمومی و مدیریت ترافیک	حمل و نقل و ترافیک	×			
	هوشمندسازی سیستم حمل و نقل و مدیریت ترافیک		فراگیر نمودن نرم‌افزارهای هوشمند جهت کاهش سفرهای درون شهری شهروندان	حمل و نقل و ترافیک		×		
			هوشمندسازی، اصلاح عملکرد و ارتقاء کیفیت پارکومترهای تهران	حمل و نقل و ترافیک			×	

				شهرسازی و معماری با حمل‌ونقل و ترافیک	هوشمندسازی، ارتقای کیفی ساختاری- فضایی پل صدر		
	×			حمل‌ونقل و ترافیک	نوسازی وهوشمندسازی ناوگان حمل و نقل همگانی(ازجمله تاکسیرانی، ون و..)		
					به روز رسانی نرم افزارهای سیستم هوشمند فعلی جهت افزایش بهره وری		
					افزایش بهره وری از سیستم های زمان دارد چراغ های راهنمایی و رانندگی		
					بهره برداری از کارت الکترونیک ترافیک که بستر آن فراهم شده است		
			×	شهرسازی و معماری با حمل‌ونقل و ترافیک	بازبینی برنامه مکان‌یابی پارکینگ‌های همگانی در معابر و میادین پرتردد و ارائه برنامه اجرایی با مشارکت بخش خصوصی با اتخاذ مشوق‌های اقتصادی ممتاز	بهبود سیستم حمل‌ونقل و شبکه دسترسی‌های شهری	
	×			حمل‌ونقل و ترافیک	اجرای طرح ساماندهی تردد موتورسیکلت‌ها در شهر تهران		
		×		خدمات شهری	بازنگری در نحوه ارائه خدمات میادین و ارتقای کیفی خدمات مذکور	تأمین خدمات شهری مورد نیاز شهروندان	بهبود و گسترش تأسیسات و تجهیزات خدمات شهری

چشم‌انداز	هدف	راهبرد	سیاست/اقدام اجرایی	حوزه کاری	اولویت اجرایی			
					فوری	کوتاه‌مدت	میان مدت	بلندمدت
تهران؛ کلانشهری با عملکردهای ملی و جهانی و مرکزیت‌های سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی کشور، منطقه آسیای جنوب غربی و کشورهای اسلامی	ارتقای جایگاه و نقش ملی و بین‌المللی شهر تهران	بانک‌پذیری شهرداری و افزایش سهم درآمدهای پایدار به کل درآمد	تهیه و اجرای برنامه تجهیز منابع به منظور شناسایی مؤلفه‌های پایدار جدید درآمدی و ارائه روش‌های تأمین منابع پروژه‌های شهری	مدیریت و مالیه شهری	×			
			همکاری با شورای عالی استان‌ها و مجلس شورای اسلامی در زمینه تصویب لایحه درآمد پایدار شهری	مدیریت و مالیه شهری	×			
			تهیه برنامه بازگشت تعادل اقتصادی به زیست و شئون اقتصادی شهر تهران	مدیریت و مالیه شهری				×
		توسعه مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی	ارائه برنامه جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی در پروژه‌های شهری با تهیه مطالعات امکان‌سنجی و تدوین بسته‌های سرمایه‌گذاری	اقتصادی و سرمایه‌گذاری	×			
			شناسایی راهکارهای توسعه مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت ایمنی شهر تهران در قالب بررسی، تحلیل و بازنگری در شیوه واگذاری پروژه‌ها در شهرداری تهران و گسترش قراردادهای (R.O.T و B.O.T و ...)	اقتصادی و سرمایه‌گذاری		×		
			بازنگری در ساختار سازمان جذب سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران و ارائه راهبردهای ارتقای فعالیت‌ها و اثربخشی آن در جهت جذب سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور به شورای شهر	مدیریت و مالیه شهری		×		
			افزایش نقش حمایتی مشارکتی شهرداری تهران از طریق «بودجه‌ریزی مشارکتی» با کمک شورایی‌های مناطق	اقتصادی و سرمایه‌گذاری				×
		توسعه رویدادها فضاهای شهری در ابعاد بین‌المللی و ملی	ارتقای جایگاه جهانی شهر تهران از طریق برگزاری رویدادهای جهانی با محوریت فرهنگی	دیپلماسی شهری				×
			تبدیل تهران به مرکز شکل‌گیری استارت‌آپ‌ها در غرب آسیا	دیپلماسی شهری				×
			مطالعات، بسترسازی و ایجاد رویه‌های مبتنی بر برندسازی شهری در راستای تبدیل تهران به هاب تکنولوژی و گردشگری منطقه	دیپلماسی شهری				×

سازمان اجرایی طرح



سازمان اجرایی طرح

عناصر و ارکان برنامه	نام و نام خانوادگی	توضیحات
تدوین برنامه	حمید عزیزبان	مسئول تدوین
	حسام یزدان پناه	دبیر کارگروه‌های تخصصی
	آرش حق دوست	طراح و گرافیکست
امور طراحی و چاپ	سعیده جاویدان	صفحه آرا
	انتشارات	دانش نگار
	نیما آقایی	پشتیبانی
دبیر خانه	افشین زبردست	امور اجرایی
	حسین راغفر	اقتصاددان - دکتری اقتصاد و عضو هیئت علمی دانشگاه الزهرا
	واعظ مهدوی	معاون اسبق برنامه‌ریزی شهرداری تهران و معاون فعلی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی
اقتصاد شهری	مرتضی نوروزپور	کارشناسی عمران، کارشناسی ارشد علوم سیاسی (اقتصاد سیاسی)
	مهرداد مشیری	کارشناس مرکز همکاری‌های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری
	فرشاد صالحی	پژوهشگر دانشگاه صنعتی شریف، کارآفرین برتر کشور
	محمد رضا خبوک	کارشناس ارشد حقوق، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی
	مهدی نجفی خواه	کارشناسی اقتصاد، ارشد جامعه‌شناسی، فعال اجتماعی و کارآفرین
	محمد غیاثوند	کارشناسی ارشد مدیریت شهری
	حسام یزدان پناه	دبیر کارگروه ، دکتری تکنیک، تخصص زلزله، فعال حوزه ایمنی و مدیریت بحران
	حسام الدین نراقی	کارشناس عملیات امداد و نجات، کارشناس ارشد مدیریت منابع انسانی، موسس انجمن امداد ایرانیان
	مهدی زارع	استاد دانشگاه، عضو فرهنگستان علوم، متخصص و فعال در حوزه زلزله، پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی
	سیدمجید حجازی	مدیر ایستگاه آتش نشانی و آتش نشان
ایمنی و مدیریت شرایط اضطرار	هادی حجازی	
	وحید حسینی جناب	پزشک، از موسسین سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران، مدیریت شرایط اضطراری و HSE
	مجتبی خالدي	متخصص اورژانس و مسئول EOC (مرکز عملیات اضطراری) اورژانس کشوری
	سعید دولتشاهی	مدیر خبرگزاری بامنا (حوزه آتش‌نشانی، ایمنی و HSE)
	علیرضا آئینه‌چیان	کارشناس ارشد مدیریت اجرایی، فعال سازمان‌های مردم‌نهاد حوزه محیط زیست و ایمنی
	علیرضا سعیدی	کارشناس ارشد مدیریت شهری، دبیر کل جمعیت کاهش خطرات لرزه‌ای ایران و امدادی موج پیش‌رو
	ارشیر سیاح	استاد دانشگاه، دکترای آینده پژوهی، مشاور در زمینه آینده پژوهی تکنولوژی امداد و نجات
	میلاذ صمیمی نعمتی	کارشناس عملیات امداد و نجات، فعال رسانه و تولید محتوا در زمینه امداد و نجات و ایمنی
	کیوان صیفوری	کارشناس عملیات امداد و نجات، متخصص طب اورژانس، تکنسین اورژانس تهران
	مجید عبداللهی	پزشک، پیشکسوت و متخصص حوزه آتش‌نشانی
	شهاب عبدالهی فر	مدیر بحران دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه تهران
	هدیه گمینی	کارشناس ارشد بازسازی پس از سانحه، معمار
	محمد مرادیان	فعال حوزه ایمنی و HSE
	شهریار مزیدآبادی	پیشکسوت امداد و نجات، متخصص ارشد آواربرداری زمین‌لرزه، مدرس ارشد جمعیت هلال احمر
	حمید نظری	کارشناس ارشد علوم ارتباطات سیاسی، اولین مسئول دفتر بشردوستانه سازمان ملل در ایران (OCHAUN)
	بابک نورالهی	فعال اجتماعی، کارشناس فعال در حوزه ایمنی، آتش‌نشانی و مدیریت بحران
	جواد نوفرستی	استاد دانشگاه، مدیرعامل و عضو هیات مدیره انجمن سازمان مردم‌نهاد جامعه ایمن ایران
	محمد رضا حاتمی	دکترای ژئوفیزیک، زلزله‌شناسی، دانشگاه تهران
	علی حیدری نجات	معاونت امور جوانان جمعیت هلال احمر استان تهران
	راحله مشهدی تقی	کارشناسی ارشد ایمنی و SHE
آسیب شناسی و شفافیت مدیریتی	مهدی فولادی	دبیر کارگروه ، دکتری مدیریت
	علی اکبر فرهنگی	دکترای ارتباطات
	ظاهر روشنند	دکترای رسانه
	مجتبی امیری	دکترای مدیریت
	رضا تربت جو	فوق لیسانس مدیریت شهری
	جمشید وزیری	دکترای مدیریت ورزشی
	حامد فتحی	فوق لیسانس مدیریت شهری
	عبدالرضا احمدی	دکترای مدیریت و منابع انسانی
آلودگی هوا	نرگس مشهدی	دبیر کارگروه ، کارشناس ارشد مهندسی صنایع - وزارت نیرو
	مجتبی محبتی	کارشناس ارشد محیط زیست
	شیوا السادات طیب زاده	دکترای آلودگی‌های محیط زیست
	طیبه شریف پور	مدیرعامل سازمان مردم‌نهاد "شبکه یاری کودکان کار"

آسیب شناسی اجتماعی	میثم مجاهد اکباتانی	دبیر کارگروه، دکترای پژوهشگر اجتماعی و مسئول دبیرخانه ستاد مدیریت ساماندهی آسیب های اجتماعی
	علی شیخ الاسلام	دکترای روانشناسی و مدیرعامل کانون خانواده سلامت
	روح الله فلاحي گیلان	دکترای جامعه شناسی
	بهروز علی بخشی	کارشناسی ارشد معماری و شهرسازی، گردشگری
	کامبیز مصطفی پور	دکترای جامعه شناسی
	سعید مزبوحی	دکترای روانشناسی هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی
	امیرحسین اخوان	تحصیلات سطح ۲ حوزه، فعال اجتماعی حوزه فقر زدایی
	سید سبحان بطحایی	کارشناس فلسفه، سطح ۲ حوزه و فعال اجتماعی
	ناصر رضایی	دبیر کارگروه، مدیر گروه گردشگری پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری
	حسن الماسی	استادیار و عضو هیات علمی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری
توسعه گردشگری	محمد بلوری	گروه باستان شناسی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری
	کاوه آبخیز	کارشناسی باستان شناسی، فعال حوزه گردشگری اقوام
	علی اسماعیلی	دکترای روابط بین الملل دانشگاه علامه طباطبائی
	ابوذر محمدی	دکترای جامعه شناسی گرایش اقتصاد و توسعه
	ثمانه محمودآبادی و همکاران	دبیر کارگروه، کارشناسی ارشد رسانه، فعال حوزه محیط زیست و جوانان
حقوق شهروندی	رضا باقری	دبیر کارگروه، کارشناس ارشد حقوق عمومی، سرهنگ بازنشسته سپاه و وکیل دادگستری
	احمد رضا شبانی	دانشجوی دکترای حقوق، سرهنگ بازنشسته سپاه و وکیل دادگستری
	غلامرضا محمدی	کارشناس ارشد حقوق، سرهنگ بازنشسته سپاه و وکیل دادگستری
	محمد رضا کرمی	کارشناس حقوق کارشناس رسمی دادگستری و سرهنگ بازنشسته نیروی هوایی ارتش
	رضا دولت رفتار حقیقی	دکترای حقوق
	وحید شیبانی	دکترای علوم سیاسی و روابط بین الملل، دانشگاه علامه طباطبائی
	هادی باقری	کارشناسی ارشد حقوق خصوصی وکیل دادگستری
حمل و نقل	امیر قاضی طباطبائی	دبیر کارگروه، کارشناس ارشد راه و ترابری
	محمود رضا کی منش	استادیار دانشگاه - قائم مقام سابق راه آهن جمهوری اسلامی ایران
	علی نصراله تبار	استادیار دانشگاه، راه و ترابری
	سید فرزین فائزی	استادیار دانشگاه، راه و ترابری
	حسین رهبری	دکترای عمران، مدیریت ساخت و ساز، نشریه حمل و نقل
	آرزو فرهودی فرسادی	کارشناس ارشد راه و ترابری - عضو هیات مدیره شرکت مشاور راه و ترابری
	جاوید بهلول زاده	کارشناس ارشد راه و ترابری - مدرس دانشگاه و عضو هیات مدیره شرکت راه و ترابری
	فرشاد عسگری	کارشناس ارشد راه و ترابری - عضو هیات مدیره شرکت مشاور راه و ترابری
	محمد رضا حکمت	کارشناس ارشد راه و ترابری - عضو هیات مدیره شرکت راه و ترابری
	سمیه طهماسبی	دبیر کارگروه، دکترای فلسفه و حکمت اسلامی از دانشگاه تربیت مدرس
زنان و آینده شهر	زهره سرهنگی	کارشناس فرهنگی - ورزشی حوزه زنان، شهرداری تهران منطقه ۳
	ماریه شریفی سرائی	کارشناس برنامه ریزی و توسعه شهری، شهرداری تهران منطقه ۱۲
	زهره ططری	کارشناس فرهنگی، هنری، امور بازرگانی در نهادهای خصوصی و دولتی
	محبوبه شایانی فر	فوق لیسانس مدیریت دولتی گرایش تحول
	معصومه عسکری	دبیر کارگروه، دکترای ژنتیک، پژوهشکده روایان
حوزه سلامت	نوید المدنی	دکترای عمومی و مشاور ژنتیک، عضو هیئت علمی پژوهشگاه روایان
	حبیب الله یاراحمدی	متخصص طب فیزیکی توانبخشی
	هانیه صادقی	کارشناس ارشد ژنتیک، پژوهشکده روایان
	پرینا افتخار	عضو هیئت امنای انجمن باور، دکترای مدیریت فرهنگی
	ابراهیم میکائیل	مدیرعامل بنیاد پیشگیری و ارتقای سلامت دنیای آینده
	زهره محمدنژاد	مدیرعامل موسسان حامیان رشد و بالندگی
	مهدی حسینی	پزشک، مدرس دانشگاه
	سحر جلالیان	دبیر کارگروه، کارشناس ارشد پروژه برنامه راهبردی طراحی شهری و مدیریت منظر شهری تهران
طراحی و منظر شهری	محدثه دوراندیش	کارشناس ارشد طراحی شهری
	پرینا قاسم زاده	کارشناس ارشد طراحی شهری
	آذین خسروی	کارشناس ارشد شهرسازی
	ساجده بنزاده	دکترای معماری
	سیما هاشمی	کارشناسی ارشد معماری و شهرسازی
فنی و عمرانی	علی سامانی	دبیر کارگروه، دکترای برنامه ریزی شهری
	رضا رهبری فرد	دکترای حمل و نقل از دانشگاه مونیخ
	مهسا قائمی	کارشناسی ارشد معماری
	رضا امیدوار تجریشی	کارشناسی ارشد معماری

مسعود نوین	کارشناس ارشد عمران راه و ترابری
هادی نوین	کارشناس ارشد عمران راه و ترابری
سعید طهماسبیان	دبیر کارگروه ، کارشناسی ارتباطات-روابط عمومی
سیدعلی کاظمی	کارشناس ارشد مدیریت محیط زیست
هومن روانبخش	دکترای منابع طبیعی
مریم وثوقی فر	کارشناس ارشد اقتصاد محیط زیست
مهدی روعایابی	فوق لیسانس مهندسی محیط زیست گرایش ارزیابی و آمایش سرزمین
زهرآ طهرانی نصرآبادی	کارشناس ارشد اقتصاد محیط زیست، دانشجوی دکترای مدیریت محیط زیست
مسعود یگانه و همکاران	دبیر کارگروه ، دکترای مدیریت استراتژیک
ماریه شریفی	دبیر کارگروه ، کارشناس ارشد مهندسی شهرسازی
مجید نیکان	دکترای شهرسازی
علیرضا زمانی نژاد	دکترای صنایع برنامه ریزی و تحلیل سیستم ها
بهادر نظری فرد	دبیر کارگروه ، مدیرعامل شرکت دانش بنیان آی وین
حسن حقیقی	عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی
محمد علی اخایی	عضو هیات علمی دانشگاه تهران
حبیب الله اصغری	رئیس پژوهشکده فناوری اطلاعات و ارتباطات جهاد دانشگاهی
سید محمد حیدری	مدیر عامل شرکت طرح های عمومی همکاران سیستم
سید محمد علایی	مدیرعامل شرکت توسعه راهکارهای هوشمند آمین
احمد تولایی	مدیر اسبق فناوری اطلاعات شرکت ملی نفت
فرید احمدی	عضو هیات علمی دانشگاه ارومیه، مؤلف کتابهای شبکه های عمومی تعامل پذیر و شهر هوشمند
مهدی بنیا	مدیر فناوری های نوین ریاست جمهوری
آرش امین	دبیر کارگروه ، مهندسی طراحی و بومی سازی فناوریهای نوین شهری
الیاس حکمت شعار	مشاور حوزه عمران و زلزله - مدرس دانشگاه
پیمان شیخ الحرم	مشاور ICT و هوش مصنوعی در شهر - مدرس دانشگاه
مهدی خسروانی	مشاور حوزه بحران دبیر ستاد بحران شهرداری منطقه ۶
مهرداد مهر دوست	مشاور حمل و نقل هوایی و فرودگاه ها
آرش ولی زاده	مشاور الکترونیک حوزه امنیت شهری
سام معینی	مشاور فیزیک میدان در فرانکس شهری
امیر فولادیتجر	مشاور شیمی فیزیک آلایندہ های شهری
حمید بیدمشک	مشاور اختلالات ماکروویو فضای شهری
حمید صدرالدینی	مشاور برق و سیستم اتوماسیون شهری
غلامرضا فتحی	مشاور کنترل و ابزار دقیق تاسیسات و اتصالات شهری
مهسا جلالیان	مشاور آینده ها، آنالیز کمی و کیفی مراکز تولیدی شهری
حمید محسن زادگان	مشاوره ارزیابی و برآورد داده های و احتمالات شهری
ناصر امین	مشاور روابط اروپا - دفتر مستقر در غرب آلمان
Debi Chao	مشاور روابط جنوب شرقی آسیا - دفتر مستقر در تایوان
سهیل معینی	دبیر کارگروه ، مدیر انجمن باور و رئیس هیات مدیره کانون سراسری سازمان های مردم نهاد شهر تهران
علی صابری	عضو شورای شهر تهران
سیدمهدی صادقی نژاد	روانشناس و متخصص توانبخشی
مانی رضوی زاده	کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری
طیبه دهباشی زاده	روانشناس و مدیرعامل انجمن بیماران اسکیزوفرنی
مژگان قمیشی	مدیرعامل انجمن افراد ضایعه نخاعی استان تهران
طیبه سلیمی	عضو هیات مدیره انجمن خانواده ناشنوایان ایران
خانم زهرا یاوری	دبیر هماهنگی انجمن باور
محمود کاری	مدیرعامل انجمن ندای معلولان ایران
شعله نوذری	عضو هیات علمی مرکز تحقیقات مسکن و مدارس اصول مناسب سازی شهری
ترانه میلادی	دبیرکل اسبق کانون معلولان شهر تهران
زهرآ دربانی	مشاور بنیاد مستضعفان و جانبازان، کارشناس حقوقی سازمان تامین اجتماعی.

محیط زیست

مدیریت یکپارچه شهری

معماری و شهرسازی

هوشمندسازی

نقش
بنگاه های دانش بنیان
در آینده تهران

روان سازی زندگی معلولین
و سالمندان در تهران

