

گزارش

وقتی توسعه از ظرفیت زیست پذیری جلو می‌زند

شرق: شهرها بزرگ‌تر شده‌اند و هر بار که آب کم آمده، منبع تازه‌ای به شبکه اضافه شده‌است. حالا کارشناسان هشدار می‌دهند مسئله فقط کمبود آب نیست؛ توسعه شهری سال‌ها ادامه پیدا کرده بی آنکه ظرفیت آب به یکی از مرزهای جدی زیست‌پذیری شهر تبدیل شود. سال‌ها پاسخ به کمبود آب تقریباً یکسان بوده است؛ منبع تازه یاد کنید؛ سد بسازید، چاه بزنید یا آب را از حوضه‌ای دیگر منتقل کنید. در همین سال‌ها شهرها هم بزرگ‌تر شده‌اند، ساختمان‌های بیشتری ساخته شده، جمعیت بیشتری پذیرفته‌اند و فعالیت‌های تازه‌تری در آنها مستقر شده است. هر بار هم که مصرف از منابع موجود جلو زده، دوباره تأمین آب بیشتر در دستور کار قرار گرفته است. چهارمین نشست تخصصی شهر و آب با موضوع «زیست‌پذیری شهر و بحران کم‌آبی» به همین رابطه پرداخت؛ رابطه میان آبی که محدودتر شده و شهری که همچنان توسعه پیدا می‌کند. محمد فاضلی، جامعه‌شناس و استاد دانشگاه، محمدسعید ایزدی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه واز مدیران پیشین حوزه شهرسازی و محمدحسین بوچانی، برنامه‌ریز و مدیر شهری، سخنرانان این نشست بودند و عباس آخوندی، وزیر پیشین راه و شهرسازی نیز در بخش‌های مختلف جلسه درباره نسبت آب، توسعه و حکمرانی شهری صحبت کرد. آخوندی هشدار داد مسئله در فلات مرکزی ایران ممکن است از «بحران آب» عبور کند و به مسئله زیست‌پذیری برسد. به گفته او این موضوع را نمی‌توان فقط در ساختار اداری نگه داشت و جامعه نیز باید با ابعاد واقعی آن درگیر شود؛ البته نه با ایجاد هراس، بلکه با تکیه بر آمار و شواهد.

مشک سوراخ آب ایران

محمد فاضلی برای توصیف وضع موجود از تصویر یک «مشک سوراخ» استفاده کرد. به گفته او کشاورزی، شهر و صنعت هرکدام سوراخ‌هایی دارند اما به‌جای آنکه ابتدا این سوراخ‌ها گرفته شوند، سال‌ها آب بیشتری داخل مشک ریخته شده است. از نگاه او، مسئله آب شهری فقط به تنظیم فشار شبکه، شکستگی لوله‌ها، تعمیرات یا تأمین منبع تازه محدود نمی‌شود. باید دید آب چگونه توزیع می‌شود، چه کسی چه مقدار دریافت می‌کند، کدام مصرف در اولویت قرار دارد و هزینه کمبود را چه کسی می‌پردازد. در این رقابت، فقط خائوارها نیستند؛ صنعت و خدمات، شهرداری، کشاورزی اطراف شهر، حوضه زیست، ساکنان حوضه‌های مبدأ انتقال آب و نسل‌های آینده نیز سهم دارند. فاضلی چهار دام را در مدیریت آب شهری برشمرد: افزایش عرضه بدون مهار تقاضا، درخواست صرفه‌جویی از مردم بدون اصلاح دیگر اجزای نظام، تکیه صرف بر تعرفه و جریمه و حفظ ظاهری آب شهر به قیمت فشار بیشتر بر آبخوان یا حوضه مبدأ، ممکن است آب همچنان در خانه‌ها جریان داشته باشد اما این آب با برداشت بیشتر از سفره زیرزمینی یا انتقال از منطقه‌ای دیگر تأمین شده باشد. در چنین وضعی، کمبود از بین نرفته، فقط هزینه آن به جغرافیای دیگری منتقل شده است. هدررفت شبکه یکی از نمونه‌هایی بود که در نشست مطرح شد. فاضلی گفت درباره تهران اعداد مختلفی اعلام می‌شود اما رقم هدررفت در کل شبکه حدود ۱۲ تا ۱۵ درصد عنوان شده و در بعضی مناطق می‌تواند به ۲۰ تا ۲۵ درصد برسد. در بخش پرسش و پاسخ نیز یکی از حاضران یادآوری کرد فناوری تشخیص نشتی در دسترس است و می‌توان محل خروج آب را با دقت بیشتری پیدا کرد. پرسش او این بود که چرا برای تأمین هر مترمکعب آب تازه هزینه سنگینی می‌شود، اما جلوگیری از هدررفت آبی که همین حالا وارد شبکه شده، همان اولویت را پیدا نکرده است. فاضلی در ادامه بر تناقض میان درخواست صرفه‌جویی از مردم و ادامه رشد تقاضا تأکید کرد؛ از یک طرف از مصرف‌کننده خواسته می‌شود کمتر آب مصرف کند، از طرف دیگر اصلاح شبکه، کنترل تقاضای تازه و دیگر تغییرات لازم هم‌زمان پیش نمی‌رود. او در این حال تأکید کرد دسترسی به میزان ضروری آب باید یک حق شهروندی باشد. پس از تعیین این حد پایه می‌توان برای مصرف مازاد تعرفه و ابزارهای بازدارنده در نظر گرفت.



بحران آب از ندانستن نیست

فاضلی در بخش دیگری از نشست گفت مشکل آب ایران را دیگر نمی‌توان به ندانستن نسبت داد. پس از حدود ۲۵ سال کار و مطالعه درباره این حوزه، نهادهای اصلی از وضع آبخوان‌ها، فرونشست و فشار بر منابع آبی باخبرند و بسیاری از راه‌حل‌های اصلی نیز شناخته شده است. او سه مانع را برجسته کرد: توازن نیروهای صاحب قدرت، ساختار توزیع منابع و توان اجرای تصمیم. هر سیاستی که سهم گروهی از آب یا منافع اقتصادی را تغییر دهد، ممکن است با مقاومت روبه‌رو شود. این مقاومت هم لزوماً به معنای وجود یک مافیای پنهان نیست. یک صنعت بزرگ، گروهی از کشاورزان یا حتی بخشی از شهروندان می‌توانند در برابر تصمیمی که منافع آنها را تغییر می‌دهد، فاضلی برای توضیح اولویت‌های واقعی دستگاه‌ها به بودجه اشاره کرد. تجربه او در وزارت نیرو نشان داده بود گاهی گرفتن بودج‌ای کوچک برای یک برنامه اجتماعی بسیار دشوار بوده اما پروژه‌های سازه‌های بزرگ راحت‌تر منابع گرفته‌اند. از نگاه او، بودجه هر دستگاه بهتر از بسیاری از سخنرانی‌ها نشان می‌دهد چه چیزی واقعاً برای آن دستگاه اهمیت دارد. او همچنین بر محلی‌بودن مسئله آب تأکید کرد. از نظر فاضلی، چیزی به نام یک «مسئله واحد آب ایران» وجود ندارد. مسئله یزد با شهری که بارندگی بسیار بیشتری دارد، یکی نیست و نوع اقتصاد کشاورزی، شیوه زندگی و منابع نیز متفاوت است. به همین دلیل نسخه واحد برای همه شهرها نمی‌تواند پاسخ‌گو باشد.

آب از طرح توسعه جا مانده است

محمدسعید ایزدی از رابطه تاریخی شهر ایرانی با آب گفت؛ از اصفهان و مادی‌ها، شوشتر و دزفول، خرم‌آباد و همدان. در بسیاری از این شهرها آب فقط برای شرب یا کشاورزی نبود و در شکل شهر، فضای عمومی، اقتصاد و زندگی روزانه حضور داشت. به گفته او در دوره‌هایی میان شهر و محدودیت‌های طبیعی سازگاری بیشتری وجود داشت. آب فقط یک عدد در جدول نبود و مسیر آن در شکل‌گیری محله، فضای عمومی و حتی کیفیت زندگی نقش داشت. نقد ایزدی به طرح‌های توسعه شهری از همین جا آغاز شد. در نسل‌های مختلف طرح جامع و تفصیلی بیشتر جمعیت، مساحت و کاربری زمین مبنای محاسبه بوده است. اگر پیش‌بینی شود ۲۵۰ هزار نفر به جمعیت یک شهر اضافه می‌شود، زمین لازم برای این جمعیت محاسبه می‌شود اما کمتر برپسیده شده این جمعیت چه مقدار آب می‌خواهد و ظرفیت طبیعی شهر چقدر است. از نظر او، ظرفیت آب باید وارد برنامه‌ریزی شهری شود و مانند جمعیت و زمین یکی از معیارهای اصلی تصمیم‌گیری باشد. آخوندی هم در ادامه نشست بر همین ارتباط تأکید کرد. به گفته او، امنیت آبی مستقیماً به نحوه توسعه شهر، ظرفیت اقلیم و منابع موجود مربوط است. تهران نمونه‌ای است که آب چند حوضه آبریز به آن منتقل می‌شود، اما همچنان نگرانی درباره امنیت آبی پابرجاست. او گفت رابطه امنیت آبی، زیست‌پذیری، ظرفیت اقلیمی و حوضه‌های آبریز باید به شاخصی تعیین‌کننده در توسعه شهری تبدیل شود. آخوندی به پیامد محلی سیاست‌های ملی نیز اشاره کرد. ممکن است تصمیمی برای توسعه صنعتی در سطح ملی گرفته شود اما فشار آن بر منابع آب و کیفیت زندگی یک شهر مشخص ظاهر شود. او توسعه صنایع در اصفهان را نمونه‌ای دانست که پیامد آن را نمی‌توان جدا از وضع زاینده‌رود و زندگی شهری بررسی کرد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

«از تهران تا سنؤل» روی بیل‌بورد تا مرمت معابر در صدر ۱۳۷

رکوردهای پرسرو صدا، مشکلات ماندگار

نورا حسینی: مرمت معابر، چهار ماه پایایی پرتکرارترین مسئله ثبت‌شده شهروندان تهران بوده است. تاخیر اتوبوس در هفت ماه از هشت ماه تکرار شده و در تابستان هم درخواست‌های مربوط به آبیاری فضای سبز بالا رفته است؛ آماري که کنار گزارش‌های شهرداری از رکورد آسفالت و افزایش ناوگان معنای دیگری پیدا می‌کند. اگر از گلایه همیشگی مردم درباره نظافت شهر بگذریم، داده‌های منتشرشده از پیام‌های مدیریت شهری نشان می‌دهد شهروندان در هشت ماه گذشته بیشتر برای چه مشکلاتی سراغ شهرداری رفته‌اند؛ آسفالت کوچه و خیابان ترمیم شود، چاله‌ها برطرف شود، اتوبوس دیر نرسد، درخت خشک و در حال سقوط ایمن شود، جوی‌ها لایروبی شوند و در ماه‌های گرم به آبیاری درختان و خرابی لوله‌های آبیاری رسیدگی شود. بعضی از همین موضوعات هم‌زمان در حوزه‌هایی قرار دارند که شهرداری از افزایش عملکرد و رکوردهای تازه در آنها خبر داده است.

شهرداری تهران خرداد امسال اعلام کرد طی چهار سال حدود شش میلیون تن آسفالت در معابر پایتخت پخش شده است. چند ماه پیش‌تر نیز همین عملکرد با شعارهایی مانند «از تهران تا سنؤل را آسفالت کرده‌ایم» روی تابلوهای شهری تبلیغ شد؛ شعاری که حتی با واکنش برخی اعضای شورای شهر روبه‌رو شد. با این حال، آمار پیام‌های شهروندان نشان می‌دهد مسئله معابر هنوز از فهرست درخواست‌های اصلی مردم کنار نرفته است.

۴ ماه مرمت معابر، بالاتر از نظافت

در دی ۱۴۰۴ رفت‌وروب با ۱۰هزارو ۸۱۳ پیام بیشترین فراوانی را داشت و مرمت معابر با ۱۰هزارو ۹۱ پیام در رتبه دوم بود. از بهمن جای این دو عوض شد؛ مرمت معابر در بهمن با ۱۴هزارو ۵۰۳ پیام در صدر قرار گرفت و رفت‌وروب ۹هزارو ۳۱۹ پیام داشت. این وضعیت در اسفند نیز ادامه پیدا کرد؛ شش‌هزارو ۲۳۶ پیام برای مرمت معابر در برابر پنج‌هزارو ۹۷۲ پیام برای رفت‌وروب. فروردین نیز مرمت معابر با هفت‌هزارو ۱۶۹ پیام اول بود و رفت‌وروب با شش‌هزارو ۸۵ پیام در رتبه بعدی قرار گرفت. اردیبهشت برای چهارمین ماه پایایی مرمت معابر در صدر ماند؛ ۱۴هزارو ۸۴۸ پیام در برابر ۱۳هزارو ۶۴۰ پیام رفت‌وروب. از خرداد دوباره نظافت شهر به مسئله اول تبدیل شد؛ ۱۴هزارو ۳۵ پیام در خرداد برای رفت‌وروب ثبت شده است. این عدد در تیر به ۱۳هزارو ۹۶۷ و در مرداد به ۱۵هزارو ۵۷۵ پیام رسیده است. مرمت معابر در هر سه ماه دومین موضوع پرتکرار باقی مانده است. حاصل هشت ماه تقریباً مساوی است؛ ۸۹هزارو ۴۰۶ پیام درباره رفت‌وروب و ۸۹هزارو ۳۵۴ پیام درباره مرمت معابر. فاصله فقط ۵۲ پیام است.

این آمار درباره رضایت یا نارضایتی عمومی حکم قطعی نمی‌دهد. سامانه پیام‌های شهری نظرسنجی نیست، اما یک واقعیت را ثبت می‌کند؛ با وجود حجم بالای آسفالت‌ریزی اعلام‌شده از سوی شهرداری، خرابی و ترمیم معابر همچنان یکی از اصلی‌ترین دلایلی است که مردم برای آن با شهرداری تماس می‌گیرند.

آسفالت نوار حفاری؛ درخواست ثابت ۸ ماه

داده‌های منتشرشده درباره نوع درخواست‌ها، این تصویر را دقیق‌تر می‌کند. «آسفالت نوار حفاری کوچه» در تمام هشت ماه مورد بررسی در میان پنج درخواست پرتکرار حوزه فنی و عمرانی دیده می‌شود. کنار آن لکه‌گیری آسفالت کوچه و خیابان و روکش آسفالت و نشست آسفالت و مرمت جدول و سنگفرش مرتب تکرار شده است. در فروردین حتی «رفع خطر چاله‌های بزرگراهی» نیز در فهرست درخواست‌های پرتکرار قرار گرفته است. بنابراین مقایسه فقط بین دو عدد نیست؛ شش میلیون تن آسفالت از یک طرف و شمار پیام‌ها از طرف دیگر.

بدینوسيله اعلام مي‌گردد دانشنامه و ريزنمرات رشته پزشكي مقطع دکتری متعلق به آقای سيد ماز يار صميری فرزند شعبان شماره شناسنامه ۳۰۸ صادره از بابلسر متولد ۱۳۴۶ مفقود واز درجه اعتبار ساقط است. از يابنده درخواست مي‌شود مدارک فوق را به اداره کل آموزش دانشگاه علوم پزشکی وخدمات بهداشتی درماني شهيد بهشتی تحويل نمايند.

فاکتور آبی‌رنگ اتاق پژو پارس به شماره فاکتور ۰۷۲۰۹۰۴۲۰۱۴۰۴۰۳۰۶۸ شماره پلاک ۶۸ایران ۶۸۵۴۷۷ شماره شاسی NAAN۰۱CE۲YH۸۳۴۰۳۶ به شماره موتور ۰۸۲۲۱۹۰۱۲۴K۱ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط مي‌باشد.
--

برگ سبز خودرو پرايد مشکی مدل ۱۳۸۴ به شماره پلاک ۲۰ ایران ۸۸ن۴۷۸ شماره شاسی ۶۷۳۳۶۶۷۵۷۳۱۲۲۸S۱۴۱ و شماره موتور ۰۸۱۵۸۰۹۰۱۰۲ به نام سعید رستمی با کدملی ۰۳۲۳۳۶۵۵۹۰ در ۰۱/۲/۱۴۰۵مفقود شده و فاقد اعتبار است.
--

برگ سبز خودرو پروتون سفید مدل ۱۳۸۳ به شمار پلاک ۵۴ایران۴۸۷۱۱ب شماره شاسی ۷۴۷۲۰۷۴۹۷PL۱C۹۷LNL۴B۹ و شماره موتور ۰۹۰۶۱۵PLA۴G۱۵ به نام سيد هدايت الله طباطبائي بغرويی با کد ملی ۰۳۴۸۹۴۵۲۴۰۳ در ۰۶/۵/۱۴۰۵مفقود شده و فاقد اعتبار است.

مدرک فارغ التحصيلی اينجناب جمال الدين باشقره فرزند آنامحمد با کدملی ۰۹۱۱۱۶۹۰۲۲۶ در مقطع کارشناسی رشته شيمي کاربردی صادره از دانشگاه سيستان و بلوچستان و تاريخ ۰۶/۳۱/۱۳۹۸ مفقود شده و فاقد اعتبار است. از يابنده تقاضا مي‌شود اصل مدرک را به دانشگاه سيستان و بلوچستان به نشانی زاهدان، خیابان دانشگاه درب علوم پایه ارسال نمايد.

پروانه کسب آرايشگاه مردانه به شناسه صنفی ۰۴۴۶۵۴۲۵۴۸ و تاريخ ۰۵/۱۶/۱۴۰۵ متعلق به آرش پيري با کد ملی ۰۰۱۱۶۳۸۵۱۶ مفقود شده و فاقد اعتبار است.

یادداشت

نقض مقررات شهرسازی درپوشش مسکن‌کارگری

سيدمحمود کاشاني، استاد دانشکده حقوق دانشگاه شهيد بهشتی: روز یکشنبه ۲۳ شهریور ۱۴۰۴، صداوسیمای امضای تفاهم‌نامه‌ای میان وزیر «راه و شهرسازی» و وزیر تعاون، کار و امور اجتماعی خبر داد که در چارچوب آن، وزارت راه و شهرسازی زمین‌های دولتی در بیرون از محدوده شهرها را با تغییر کاربری آنها در دسترس وزارت تعاون و کار برای ساخت «مسکن کارگری» بگذارد و این وزارتخانه با سرمایه‌های شرکت‌های بزرگ صنعتی، این ساخت‌وسازها را انجام دهد. به گفته وزیر تعاون و کار در همین روز، «شهرداری‌ها می‌توانند تا ۳۵ درصد در هزینه‌ها سهم داشته باشند و نقش مهمی در تحقق این طرح اجرا کنند» (سایت وزارت تعاون و کار- ۲۳ شهریور ۱۴۰۴). آقای دکتر پزنشکیان نیز در مراسم مبادله تفاهم‌نامه میان این دو وزیر که در سیمای بازتاب یافت، با صلوات بر محمد و آل محمد، آن را تأیید کرد و روز بعد هم بارها از صداوسیمای پخش شد. این تصمیم‌ها جایگاهی در نظام شهرسازی در کشور ما ندارند و به دلایل زیر، تخلف از اصول قانون اساسی و قوانین لازم‌الاجرای کشور هستند:

۱- وزارت راه و شهرسازی غیرقانونی است
قانون تشکیل وزارت مسکن و شهرسازی در سال ۱۳۵۳ به تصویب مجلس شورای ملی و سنا رسید که همچنان اعتبار دارد و یک وزارتخانه راهبردی در بسیاری از کشورهای جهان است. قانون وزارت طرق و شوارع نیز که در سال ۱۳۰۸ خورشیدی به تصویب مجلس رسیده بود، در سال ۱۳۵۳ با عنوان جدید «وزارت راه و ترابری» در چارچوب قانون ۲۴ تیر ۱۳۵۳ به تصویب مجلس شورای ملی و سنا رسید که این وزارتخانه نیز همچنان اعتبار دارد.
یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

«از تهران تا سنؤل» روی بیل‌بورد تا مرمت معابر در صدر ۱۳۷

رکوردهای پرسرو صدا، مشکلات ماندگار



مسئله مهم‌تر این است که بخش مشخصی از درخواست‌های مردم هنوز به همان نقطه‌ای برمی‌گردد که شهرداری آن را یکی از مهم‌ترین رکوردهای این دوره معرفی می‌کند.

اتوبوس بیشتر شده، تاخیر هنوز تکرار می‌شود

در ناوگان اتوبوسرانی نیز وضعیت مشابهی دیده می‌شود. معاون حمل‌ونقل شهرداری شهریور امسال اعلام کرد از شهریور ۱۴۰۰ تا شهریور ۱۴۰۵ حدود دوهزارو ۵۰۰ اتوبوس نو وارد چرخه تردد تهران شده که ۵۰۰ دستگاه آن برقی است.

اما در پیام‌های شهروندان «تاخیر اتوبوس» در هفت ماه از هشت ماه مورد بررسی در میان پنج موضوع پرتکرار حوزه حمل‌ونقل دیده می‌شود. دی، بهمن، اسفند و فروردین این موضوع در فهرست بوده است. خرداد، تیر و مرداد نیز دوباره تکرار شده و فقط در اردیبهشت در میان پنج موضوع اول دیده نمی‌شود. مرمت تجهیزات ترافیکی خیابان و نصب سرعت‌گیر و حذف زوائد فیزیکی و مشکلات پله‌برقی پل‌های عابر نیز بارها در درخواست‌های مردم آمده است. افزایش ناوگان لزوماً به معنای برطرف‌شدن فاصله حرکت اتوبوس‌ها در همه خطوط نیست. داده‌های پیام‌های شهری نیز چنین چیزی را اندازه نمی‌گیرد. اما تکرار «تاخیر اتوبوس» نشان می‌دهد افزایش تعداد ناوگان هنوز این مسئله را از تماس‌های پرتکرار مردم با شهرداری حذف نکرده است.

کم‌آبی و گلایه از آبیاری

تابستان یک موضوع تازه را به بالای جدول آورده است. در خرداد، شش‌هزارو ۵۴۵ پیام با عنوان آبیاری ثبت شده که ۴۲.۶ درصد بیشتر از خرداد سال قبل است. در تیر تعداد این پیام‌ها به هفت‌هزارو ۲۷۳ رسیده و ۱۵.۴ درصد افزایش داشته است. مرداد نیز هفت‌هزارو ۴۲۷ پیام در این حوزه ثبت شده که ۱۲.۶ درصد بیشتر از مرداد سال گذشته است. موضوع فقط عنوان کلی «آبیاری» نیست. از خرداد تا مرداد، «آبیاری درختان باغچه» و «ترکیدگی لوله آبیاری باغچه» سه ماه پایایی در میان پنج درخواست پرتکرار خدمات شهری قرار گرفته‌اند.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید