|  |  |
| --- | --- |
| ارزیابی مهم‌ترین شاخص‏های جانمایی ساختمان‏ شهرداری‏ها با رویکرد توسعه پایدار  (مطالعه موردی: پروژه ساختمان مرکزی شهرداری شیراز)  **محمد عمرانی­منش[[1]](#footnote-1)، امین نجاتی‏فرد[[2]](#footnote-2)، مهدی اکبرپور[[3]](#footnote-3)، فهیمه کاکایی[[4]](#footnote-4)**  1- کارشناس ارشد عمران، معاونت خدمات شهری شهرداری شیراز  2- کارشناس عمران، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز  3- کارشناس ارشد عمران، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز  4- مسئول امور برنامه­ریزی، سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری شیراز | |
| Evaluation of the most important indicators of municipalities building placement with sustainable development approach (Case Study: Project of central building of Shiraz municipality) Mohammad Omranimanesh1, Amin Nejatifard2, Mehdi Akbarpur3 and Fahimeh Kakaei4   1. Master of Civil Engineering, Deputy of Urban Services, Shiraz Municipality 2. Civil engineering expert, Deputy of Technical & Development Affairs, Shiraz Municipality 3. Master of Civil Engineering, Deputy of Technical & Development Affairs, Shiraz Municipality 4. Responsible for planning, Cultural, Social and Sports Organization, Shiraz Municipality | |
|  | |
| Mohammad.Omrani@gmail.com | |
| **چکیده** |  |

جانمایی ساختمان ادارات شهری پرمخاطب همچون شهرداری­ها تأثیر مهمی بر ترافیک، تغییر کاربری اراضی و کیفیت خدمت‏رسانی در کشورهای درحال‌توسعه مانند ایران دارد. امروزه توسعه پایدار بیش از هر زمان دیگری در قالب مطالعات ترافیکی، زیست‌محیطی، فرهنگی، اجتماعی و پدافند غیرعامل در پروژه­های شهری مورد توجه قرار گرفته است. در این پژوهش مهم‏ترین شاخص‏های مکان‏یابی همچون حمل‏ونقل پایدار، پدافند غیرعامل و تأثیرات اجتماعی و فرهنگی در مورد پروژه ساختمان مرکزی در حال احداث شهرداری شیراز بررسی می­شود. نتایج بررسی­ها و یافته­های میدانی نشان می­دهد جانمایی صورت گرفته منطبق با رویکرد توسعه پایدار نبوده و در انتها پیشنهادهایی برای بهره­برداری بهینه از ساختمان در حال احداث ارائه می­شود.

**واژه­هاي کليدي**

شهرداری شیراز، مطالعات جانمایی، ساختمان شهرداری، توسعه پایدار

**Abstract**

The placement of popular urban office buildings such as municipalities has a significant impact on traffic, land use change, and quality of service in developing countries such as Iran. These days sustainable development is more than ever considered in urban projects in the form of passive defense, traffic, environmental, cultural, social studies. In this study, the most important indicators of placement such as sustainable transportation, passive defense, social and cultural impacts of the under construction central building project in Shiraz municipality are examined. The results of field research and surveys show that the placement is not in line with the sustainable development approach and finally some suggestions are given for optimal utilization of the under construction building.

**Keywords:**

Shiraz Municipality, Locating Studies, Municipal Building, Sustainable Development

**1- مقدمه**

جانمایی صحیح ساختمان‌های اداری از اصول اولیه طراحی مطلوب فضاهای شهری است. فضاهای شهری محل برخورد رفتار انسان‌ها و محلی جهت رفع برخی نیازهای شهروندی است و همین امر سبب می‌شود تا طراحی همین فضاها نقش بسیار مهمی در سرزندگی، شادابی، حرکت زندگی شهری داشته باشند.

معیار مکانی زمین، استانداردی است که با آن، مکان بهینه یک کاربری در شهر مورد سنجش قرار می‌گیرد. معیارهای مکانی هر نوع استفاده از زمین، انعکاس وضعیت اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهرها و همچنین مردمی است، که در آینده از آن بهره‌مند خواهند شد عمده‌ترین تلاش شهرسازی، مکان‌یابی برای کاربری‌های گوناگون در سطح شهر و جداسازی کاربری‌های ناسازگار از یکدیگر است. در استانداردهای مکان‌یابی، دو عامل فاصله و زمان، واحدهای اندازه‏گیری میزان آسایش و راحتی هستند (سعیدنیا، 1383). اصولاً مکان‌یابی به فعالیتی گفته می‌شود که در آن قابلیت‌ها و توانایی‌های یک منطقه خاص، از نظر وجـود زمیـن مناسـب و کافی و مرتبط بودن آن با سایر کاربری‌های شــهری و روستایی برای انتخاب مکانی مناسب جهت کاربری موردنظر، تجزیه ‌و تحلیل می‌شود (کریمی و شوهانی، 1393).

شهر مفهومی است که می‌توان از زوایای گوناگون همچون اقتصاد، فرهنگ، قدرت،زمان، خشونت، بیان نشانه‌شناسی، فضا و... به آن نگریست. با گسترش زندگی شهرنشینی تحول جدیدی در کالبد شهر به وجود آمده است و در نتیجه فضا، خرده فضا، اماکن و محیط‌های نوظهوری را ایجاد نمود (فکوهی، 1383). فضای شهری در طول تاریخ نقش مهمی در زندگی اجتماعی- اقتصادی و فرهنگی ساکنان داشته و به‌عنوان مرکز ارتباط تحول در شهرها عمل می‏کند (صالحی، 1387). فضای شهری محلی برای نمایش فعالیت‌های گروهی و یا فردی است و کالبد آن به تبع تغییراتی که در این فعالیت‌ها طی دوران متوالی بروز کرده همواره تغییرات بسیاری دیده است. پراکندگی ساختمان‌های اداری تأثیرات سو بر ابعاد مختلف شهری از جمله تغییر کاربری اراضی، آلودگی هوا (زیست‌محیطی)، ترافیک، زمان‌بر شدن فرایندهای بین اداری (فرهنگی)، طراحی ناهمگون و نامناسب ادارات نسبت به یکدیگر (معماری) و... دارد.

در این پژوهش جانمایی ساختمان جدید در حال ساخت شهرداری شیراز به‌عنوان یک ساختمان اداری ویژه در کلان‏شهر شیراز مورد مطالعه قرارگرفته است و مسائل و موضوعات مرتبط با حمل‏ونقل پایدار، اصول پدافند غیرعامل و تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه ساختمان مرکزی (در حال ساخت) شهرداری شیراز با رویکرد انسان‌محوری و توسعه پایدار بررسی و در پایان پیشنهادهایی برای بهره‏برداری بهینه از آن ارائه می­شود.

**2- مشخصات و محدوده پروژه**

عملیات احداث ساختمان مرکزی شهرداری شیراز با اهداف تسهیل در ترافیک، صرفه‌جویی در زمان سفر، تمرکز محل استقرار معاونت‌های مختلف و ساخت یک ساختمان شاخص به عنوان نماد شهرداری شیراز در دی‌ماه 1394 آغاز شد و عملیات تکمیل آن همچنان ادامه دارد. در شکل 1 موقعیت و مسیرهای دسترسی پروژه، در شکل 2 وضعیت کاربری‏های پیرامونی و در شکل 3 نما و مشخصات کلی پروژه قابل‌مشاهده است.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| C:\Users\omranimanesh\Desktop\Article\site location.JPG |  | |
| **شکل 1: موقعیت و مسیرهای دسترسی پروژه** | **شکل 2: وضعیت کاربری­های پیرامون ساختمان شهرداری مرکزی** | |
| C:\Users\omranimanesh\Desktop\Article\index2.jpg | | | D:\Municipality\G 93\Center Building\Final\new\Shiraz\photo_2018-03-11_09-22-32.jpg |
| D:\Municipality\G 93\Center Building\Final\new\Shiraz\photo_2018-03-11_09-22-41.jpg |

**شکل 3: نما و مشخصات پروژه (پایگاه اینترنتی معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز)**

**3- ارزیابی مهم‏ترین شاخص‏های مکان‏یابی ساختمان شهرداری شیراز**

**3-1- بررسی جانمایی پروژه بر اساس مفاهیم حمل و نقل پایدار**

توسعه پایدار فرایندی است که آینده‌ای مطلوب را برای جوامع بشری متصور می‌شود که در آن شرایط زندگی و استفاده از منابع، بدون آسیب رساندن به یکپارچگی، زیبایی و ثبات نظام‌های حیاتی، نیازهای انسان را برطرف می‌سازد. بنا به تعریف مرکز حمل ونقل پایدار[[5]](#footnote-5)، یک سیستم حمل ونقل پایدار سیستمی است که برخوردار از صفات زیر باشد:

- امکان دسترسی به نیازهای اصلی افراد و جوامع را به صورت ایمن و سالم در عین رعایت عدالت بین نسلی و درون نسلی فراهم نماید؛

- حمل‌ونقل پایدار قابل استطاعت بوده، به نحو کارآمدی عمل می‌کند، امکان انتخاب روش‌های مختلف جابجایی را فراهم کــرده و از اقتصاد پویا حمایت می‌کند و آلودگی‌ها و ضایعات غیر بازیافتی را کاهش می‌دهد، مصرف منابع تجدید ناپذیر و استفاده از ثـروت زمین را بـه حـداقـل رسـانـده و مصرف منابع تجدید پذیر را محدود می­کند و مؤلفه‌های آن را بازیابی و بازیافت می‏کند.

همان‌طور که در شکل 1 مشاهده می‌شود ساختمان مرکزی شهرداری شیراز در مجاورت رودخانه خشک و خیابان کنارگذر ساحلی واقع‌شده است؛ با توجه به این­که خیابان کنارگذر ساحلی یک شریانی درجه دو با نقش عملکردی جمع و پخش­کننده بوده و عمده جریان‌های ترافیکی در این معبر به صورت محلی و منطقه­ای است و همچنین شرایط خاص همجواری این ساختمان در کنار بافت‌های قدیمی و معبرهای کم عرض (شکل 2)، در صورت ایجاد یک کاربری بزرگ‌مقیاس با جذب سفرهای بالا، مقاطع این معابر پاسخگوی بار ترافیک نخواهد بود؛ بنابراین برای دسترسی مناسب به ساختمان شهرداری مرکزی معابر یادشده باید تعریض و احداث پارکینگ‌های موردنیاز پیش­بینی شود؛ از طرفی امروزه توسعه شهرها مبتنی بر حمل‏ونقل عمومی (TOD)[[6]](#footnote-6)، استفاده از حمل‏ونقل فعال (دوچرخه‏سواری و پیاده‌روی) و کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی است اما شرایط و موقعیت قرارگیری این ساختمان از لحاظ دسترسی به ایستگاه­های حمل ونقل عمومی چندان مناسب نیست؛ زیرا فاصله نزدیکترین ایستگاه­های مترو (ایستگاه ولی­عصر و ایستگاه وکیل‏الرعایا) از این ساختمان حدوداً یک کیلومتر است، در حالی که مناسب­ترین فاصله حدود ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر با تقریباً ۱۰ دقیقه پیاده­روی توصیه‌شده است که افراد را به استفاده از حمل ونقل عمومی و ادامه مسیر به صورت پیاده ترغیب می­کند و این در صورتی است که مسیرهای منتهی به پیاده­روی، فضا و ایمنی مناسبی برای حرکت عابر پیاده را تأمین کند. بررسی‌های میدانی انجام شده از شبکه پیرامونی این ساختمان نشان می­دهد معابر وضعیت مناسبی برای حمل ونقل فعال (پیاده و دوچرخه) نداشته و قابل پیش­بینی خواهد بود که مراجعه‌کنندگان چندان تمایلی به پیاده­روی، دوچرخه­سواری و استفاده از وسایل حمل ونقل عمومی را نداشته و ترجیح خواهند داد از خودروهای شخصی برای مراجعه به ساختمان شهرداری استفاده کنند.

**مهم‌ترین ایرادهای وارد به جانمایی پروژه از دیدگاه حمل و نقل پایدار**

1. نامناسب بودن دسترسی به ساختمان مرکزی از طریق خیابان‏های فرعی و محلی (این امر باعث ازدحام و برهم‏زدن بافت شهری شده و نارضایتی‌های شهروندان را در پی خواهد داشت (شکل4)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
| **شکل 4: شرایط معابر دسترسی به پروژه** | | | |

1. عدم وجود زیرساخت های مناسب حمل و نقل فعال (دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی)، (شکل4)
2. عدم توجه به استفاده از حمل و نقل عمومی (به دلیل دور بودن پروژه از پایانه اتوبوسرانی و ایستگاه‏های مترو)، (شکل5)



**شکل 5: وضعیت فاصله نزدیک‌ترین ایستگاه­های مترو به ساختمان شهرداری مرکزی**

1. عدم تطابق و تناسب کاربری‌های پیرامون ساختمان با عملکرد ساختمان شهرداری (شکل‌های 2 و4)
2. عدم وجود پتانسیل‌های توسعه پایدار به عنوان مرکز TOD در آینده

برای پاسخگویی به تقاضای ایجاد شده باید هزینه‌های زیادی صرف تعریض معابر و ساخت پارکینگ شود و در صورت اختصاص خطوط ویژه حمل ونقل، به دلیل مناسب نبودن زیرساخت معابر و وجود بافت قدیمی چندان اقتصادی و به‌صرفه نخواهد بود و ممکن است هزینه‏ای چندین برابر هزینه احداث ساختمان برای تأمین دسترسی‏ها صرف شود. در صورت تکمیل ساختمان شهرداری، جذب سفرهای بالای این ساختمان و تردد وسایل نقلیه شخصی به دلیل نبود زیرساخت‌های حمل ونقل عمومی موجب ازدحام شبکه‌های مجاور و انسداد مسیرها خواهد شد که در نتیجه آلودگی‌های زیست‌محیطی را به دنبال خواهد داشت و زمان زیادی از مراجعه‌کنندگان تلف خواهد کرد؛ و در واقع این ساختمان با موقعیت فعلی کاربری جاذب سفر، خودرو محور بوده که با توسعه پایدار و شعار شهر انسان‌محور در مغایرت است!

**3-2- بررسی جانمایی پروژه بر اساس اصول پدافند غیرعامل**

امروزه پرداختن به پدافند غیرعامل و رعایت اصول آن مخصوصاً براى کشورى همچون ایران با توجه به شرایط منطقه و نوع جغرافیاى خاص آن از الزامات غیرقابل انکار است. کشور ایران بر روى کمربند اصلى زلزله واقع‌شده و هرساله سیل و طغیان رودخانه‌ها موجب بروز خسارات زیادى می‌شوند. داشتن کشورى امن علاوه بر داشتن نیروى دفاعى قدرتمند نیازمند داشتن سیاست‌ها و به کار بردن اصول فراوانى است. پدافند غیرعامل به مجموعه اقداماتی اطلاق می‌گردد که مستلزم به‌کارگیری جنگ‌افزار نبوده و در واقع صلح‌آمیزترین و معقول‌ترین روش دفاعی است که کاهش خسارات مالی به تجهیزات و تأسیسات حیاتی و حساس نظامی و غیرنظامی و تلفات را به دنبال دارد (حسینی، 1387).

در بافت‌های شهري نوع و چگونگی ساخت‌وسازهای شهري در مقیاس ضوابط و استانداردهاي معماري، می‌توان به نقش اساسی شبکه راه‌ها و شریان‌های ارتباطی در هنگام وقوع جنگ اشاره کرد که در مرحله کاهش اثرات احتمالی تخریبی و حتی در فرایند چرخه مدیریت بحران نیز تأثیرات اساسی دارد (فتحی رشید و قلی زاده، 1388). شهرها به صورت سلسله مراتبی ایجاد می‌شوند تا بافت‌های شهري از نظر سرعت خودروهاي عبوري در امنیت قرار گیرند و همچنین کاربری‌های عمومی شهري جهت حمل ونقل و تردد نیز از سرعت مناسب استفاده کنند (شهنار و رضایی نیا، 1391). شبکه معابر شهري برای پاسخگویی به نیازهاي مربوط به سطح عملکردي، ویژگی‌هایی را می‌پذیرند که این ویژگی‌ها در شرایط بحران‌زا مانند زلزله و حملات هوایی می‌توانند عملکرد نامطلوبی ارائه دهند.کاهش عرض معابر جمع و پخش‌کننده و معابر محلی (کوچه‌ها و بن‌بست‌ها) در کنار افزایش ارتفاع ساختمان‌ها در مهر و موم‌های اخیر می‌تواند منجر به مسدود شدن کامل بسیاري از معابر شهري در صورت وقوع حملات هوایی گردد و امکان گریز از محدوده‌های پرخطر در لحظه وقوع حملات و همچنین اجراي عملیات امداد و نجات را در ساعات بعد از وقوع را غیرممکن سازد. مسیرهاي دسترسی باید به نحوي طراحی شوند که علاوه بر به حداقل رساندن تداخل میان حرکت عابران پیاده و وسایل نقلیه، کارایی را به حداکثر برساند (کامران و همکاران، 1391).

عامل مؤثر دیگر در پدافند غیرعامل وضعیت معابر است که با توجه به مشکلات بافت قدیم وضعیت معابر اهمیت زیادي دارد، از نظر شهرسازي، راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاي عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهند، زیرا علاوه بر اینکه درصد زیادي از اراضی شهري را به خود اختصاص می‌دهند، عنصر شکل‌دهنده شهر، محل اتصال فضاها و عناصر شهري هستند. شبکه معابر و عناصر وابسته به آن از دیدگاه شهرسازي یکی از کاربری‌های عمده بوده که تأثیرگذار بر کاربری‌های دیگر و از طرفی تأثیرپذیر از آن‌ها هستند. براي کاهش مشکلات شبکه‌های ارتباطی امروزه با استفاده از کاربری‌های تلفیقی و مکان‌یابی بهینه کاربری‌ها و نزدیک کردن محل کار، زندگی و محل تأمین مایحتاج می‌توان تا اندازه زیادي تعداد، سفرهاي شهري را کاهش داد. برای کاهش این آسیب‌ها دسترسی یکی از مهم‌ترین خصوصیات یک شهر خوب است. دسترسی را می‌توان به صور مختلف تقسیم‌بندی کرد. دسترسی به فعالیت‌ها، دسترسی به کالاها و منابع، دسترسی به اماکن و دسترسی به اطلاعات، منظور از دسترسی نزدیکی مکانی، زمانی نسبت به خدمات است (صالحی و همکاران، 1389). این اصل در همه سطوح محلی، شهري، منطقه‏اي، ملی و فرا ملی اهمیت بسیاري دارد. مفهوم کلی دسترسی به‌سادگی قابل ‌فهم است؛ قابلیت دسترسی در شهرسازي به فاصله و زمان مربوط می‏شود. عامل فاصله به صورت هزینه سفر، مصرف سوخت و یا انرژي بدنی و مانند آن بازتاب می‏یابد. هر چه فاصله بیشتر باشد، زمان رسیدن به مقصد بیشتر است و در نتیجه هزینه‌ها نیز بیشتر می‌شوند. افزایش هر دو عامل یعنی فاصله و زمان به معنی دسترسی نامناسب و کاهش آن دو به معنی دسترسی مناسب است. ازاین رو، افزایش قابلیت دسترسی و کاهش فاصله و زمان، یکی دیگر از اصول اساسی شهرسازي محسوب می‌شود (حسینی، 1387).

مدیران بحران، یکی از دلایل گسترده شدن ابعاد بحران را عدم امدادرسانی به‌موقع ناشی از آسیب‌دیدگی معابر بیان کرده‌اند. از سوي دیگر، معابر به عنوان یکی از عناصر بسیار مهم شهري، بلافاصله پس از وقوع بحران اهمیت ویژه‌ای می‌یابند، چراکه نیاز به تخلیه مجروحین و امدادرسانی در کوتاه‌ترین زمان ممکن مطرح می‌شود. این تخلیه و جابجایی به‌وسیله راه‌های هوایی و زمینی امکان‌پذیر است، اما با توجه به محدود بودن ظرفیت امدادرسانی هوایی، این امر بیشتر از طریق جاده‌های بین‌شهری، خیابان‌های درون‌شهری و معابر فرعی انجام می‌شود که در صورت بسته شدن یکی از جاده‌های اصلی یا حتی معابر فرعی، صدمات و خسارات ناشی از وقوع بحران را چندین برابر می‌شود و زمان بازگشت به وضعیت عادي را گاهی تا ماه‌ها به تأخیر می‌اندازد (حسینی، 1387).

در مکان‏یابی بر اساس اصول پدافند غیرعامل باید انسداد مسیرها در هنگام وقوع بحران را پیش‏بینی کرد و محل ساختمان باید در مجاورت راه‏های اصلی و ایمن جانمایی شود تا بدین ترتیب حرکت و انتقال نیروها و کارشناسان (در صورت استقرار در ساختمان شهرداری) به محل‌های تخریبی و کاوش و نظارت با سهولت انجام شود. شاید مهم‌ترین تأثیر جانمایی ساختمان شهرداری در مکان امن در مقابل خطرات سیل و زلزله، حفظ و نگهداری سوابق، مکاتبات اداری، اسناد و مدارک رسمی است که باعث پایداری تعادل سیاسی و نظم و امنیت می‏شود. با توجه به بحران‏های بعد از زلزله محل نگهداری نقشه‏ها، فایل‏های دیجیتالی اسناد و مدارک در شهرداری اهمیت بسیاری دارد. در صورت عدم وجود راه‏های دسترسی مناسب و دستیابی به چنین اسنادی، مطالعات و برداشت‏های میدانی برای تهیه مجدد آن‌ها مسلماً نیاز به وقت و هزینه بسیار دارد که چنین تأخیری در زمان بحران و بازسازی پس‌ازآن، ایجاد نظم و پایداری را به تعویق می‏اندازد (صالحی و همکاران، 1389).

**3-2-1- برخی از ضوابط و معیارهای جانمایی کاربری‏های ویژه:**

* برگزیدن نقاط فراگیر و مرکزی برای دسترسی آسان‏تر
* ایجاد پراکندگی نسبی در کاربری‏های ویژه
* استفاده از عبورگاه‏های عریض
* جلوگیری از وقوع ساخت‌وساز در جوار لبه‏های طبیعی شهری
* دوری از مکان‌هایی که ساخت‌وساز در آن‌ها ممنوع است
* دسترسی نزدیک به محیط‌های امن و باز

**شکل 6: نقش مدیریت شهری در مدیریت بحران (صالحی و همکاران، 1389 )**

با توجه به موقعیت ساختمان مرکزی شهرداری شیراز و مجاورت آن با رودخانه و بافت‌های فرسوده و به دلیل این‏که عمده دسترسی‏های شمالی-جنوبی از طریق رودخانه و سایر دسترسی‏ها از طریق خیابان‏های فرعی و محلی است، مدیریت و خدمت‏رسانی در مواقع بحران با مشکل مواجه خواهد شد؛ برای مثال می­توان به سوابق متعدد مسدود شدن کنارگذرهای ساحلی و اختلال در رفت و آمد شهروندان در مواقع بارندگی اشاره کرد (شکل7).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

**شکل 7: موقعیت پروژه نسبت به رودخانه خشک و نمونه­ای از سابقه بسته شدن کنارگذرهای ساحلی**

**3-3- ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه**

بررسی و آسیب‌شناسی شکاف بین نتایج پیش بینی شده و نتایج محقق شده در طرح‌های توسعه منجر به ظهور مفهوم توسعه پایدار شد. از وابستگی و همکاری به عنوان ویژگی‌های اصلی توسعه پایدار نام برده می‌شود. این ویژگی‌ها توضیح می‌دهند که ارکان اصلی زندگی بشر از جمله طبیعت، اجتماع و اقتصاد در هم تنیده شده و بر یکدیگر تأثیرگذار و از هم تأثیرپذیرند. بر این اساس با مداخله در بعدی مانند جامعه، شاهد تغییرات تسلسلی در ابعاد اقتصادی، سیاسی و امثالهم خواهیم بود. اصل اخلاقی توسعه پایدار، تصمیم‌گیری‌های عادلانه است؛ بدین معنا که اهداف کلان و به تبع آن خط مشی‌ها، راهبردها و اهداف عملیاتی نباید به‌گونه‌ای تنظیم شوند که بدون توجه به منافع تمامی ذی‌نفعان، گروه‌های اجتماعی خاصی را متضرر و یا متحمل افزایش بار در ابعاد گوناگون زندگی گرداند؛ بنابراین زمانی که تصمیم به توسعه گرفته می‌شود، با پیش‌بینی آثار و ابعاد این تغییر می‌توان از سلامت فیزیکی و روانی افراد متأثر از آن مداخله حفاظت کرده و با آنان عادلانه رفتار نمود، جامعه را دلگرم کرد و خدمات ضروری را برای آن‌ها فراهم نمود و به صورت خلاصه پایداری اجتماعی را تضمین کرد. این‌گونه بررسی، با عنوان ارزیابی تأثیرات اجتماعی شناخته می‌شود.

ارزيابي تأثیر اجتماعي و فرهنگي (Social Impact Assessment) از حدود دهه 1950 در ادبيات نظري و الگوهاي مديريتي در برخي از كشورهاي پيشرفته شكل گرفت و هم‌اکنون يكي از مهم‌ترین و کاربردی‌ترین دانش‌ها در بيشتر جوامع توسعه‌یافته و يا در حال توسعه است. اين مفهوم، به بررسي و شناسايي تأثیرات و پيامدهاي نهان (مثبت و منفي) اجتماعي و فرهنگي و ارائه راهبرد و راهكار براي هرگونه مداخله در زندگي شهروندان، اعم از سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها در مقياس فراملي، ملي، منطقه‌ای، شهري و محلي می‌پردازد.

ارزيابي تأثير اجتماعي كه به اختصار از آن به نام «اتا» ياد می‌شود، در حدود چهار دهة پيش مطرح‌شده است. فرانك ونكلي كه يكي از فعالان ارزيابي تأثير اجتماعي در دنيا است، اتا را این‌گونه تعريف می‌کند: «برآورد پيامدهاي اجتماعي فرايند تحليل (پیش‌بینی، برآورد و بازانديشي) و مديريت عواقب خواسته و ناخواستة مداخلات برنامه‌ریزی شده (سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها) براي محيط انساني و هرگونه فرايند تغيير اجتماعي ناشي از اين مداخلات، به نحوي كه محيط انساني و زيستي فيزيكي پايدارتر و عادلانه‌تری پديد آورد. اتا در ايران بيشتر به‌عنوان بخشي غيرمستقل و ضمني از مطالعات اجتماعي، حضوري کم‌رنگ داشته است . مطالعات اتا ابتدا در ميانة دهة 1370 در زمينة ساخت عوارض اجتماعي ساخت سدها آغاز شد و وزارت نفت دومين سازماني بود كه تقاضاهايي براي انجام مطالعات اتا مطرح كرد. اين مطالعات از ابتداي دهة 1380 قوت گرفت (فاضلی، 1389). شهرداري تهران از جمله نهادهايي است كه در اين امر پيش قدم بوده است. در شهریورماه سال 1386 شوراي اسلامي شهر تهران مصوبه واجب الاجرايي را در خصوص پیش‌بینی اعتبار اين امر از محل بودجه پروژه‌های در دست مطالعه، به شهرداري تهران ابلاغ كرد و نتيجه اين بود كه به موجب دستورالعمل اجرايي سال 1387 شهردار تهران، انجام مطالعات ارزيابي در راستاي مصوبة شوراي شهر از طريق اختصاص درصدي از اعتبار پروژه‌های عمراني ميسر شده است (علاءالدینی، 1389).

برای ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه ساختمان مرکزی شهرداری شیراز، ابتدا در جدول 1 ذینفعان و متأثران از پروژه معرفی و سپس در جدول 2 تأثیرات احتمالی پروژه شناسایی و ارزیابی شده است.

**جدول1: ذینفعان و متأثران از پروژه**

| ذی­مدخلان فردی | ذی­مدخلان سازمانی |
| --- | --- |
| ساکنان محلی | شورای اسلامی شهر |
| کسبه خیابان‌های اطراف |
| شاغلان مرتبط با مرکز کسب و کار موجود (کارگران، باربران و ...) |
| خریداران و مشتریان کسب و کارهای فعلی | اداره راهنمایی و رانندگی |
| رانندگان وسایل حمل و نقل عمومی |
| کارمندان شهرداری |
| مخاطبان حوزه‌های مختلف شهرداری (شهروندان، پیمانکاران، هنرمندان، متخلفان در حوزه خدمات شهری و ...) | اداره کل دامپزشکی |
| کسبه موردنیاز مراجعان به حوزه‌های شهرداری (دفاتر اسناد رسمی، مراکز چاپ و تکثیر و ...) |

**جدول2: شناسایی تأثیرات احتمالی**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ردیف | تأثیر | علت | نوع تأثیر | ماهیت تأثیر | شدت  تأثیر | گستره و اجتماع تحت تأثیر |
| 1 | هویت محله‌ای | تبدیل بافت محله‌ای به سایت اداری | اجتماعی | مستقیم و منفی | زیاد | ساکنان محلی |
| 2 | معیشت و اشتغال | مهاجرت اجباری مشاغل کنونی جهت جایگزینی با مشاغل موردنیاز | اقتصادی  اجتماعی | مستقیم و منفی | زیاد | مخاطبان و اصناف ادوات کشاورزی، انبارداران و صنف فروش موتورسیکلت و دوچرخه |
| 3 | معیشت و اشتغال | مهاجرت اجباری مشاغل موردنیاز | اقتصادی  اجتماعی | مستقیم | زیاد | اصناف چاپ و کپی، دفاتر اسناد رسمی، اغذیه فروشی، حمل و نقل عمومی، بانک، دفاتر پستی |
| 4 | تعارضات اجتماعی | گستردگی طیف مخاطبان حوزه‌های مختلف شهرداری | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | مخاطبان شهرداری |
| 5 | جمعیت و ترکیب جمعیتی | مهاجرت اجباری ساکنان و کسبه محلی | اجتماعی | مستقیم و منفی | زیاد | شهروندان محلی |
| 6 | شبکه‌های اجتماعی | از بین رفتن بافت سنتی | سلامت  روانی  اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | ساکنان محلی |
| 7 | نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی | تقابل سطوح اجتماعی مخاطبان حوزه‌های مختلف شهرداری و ساکنان و کسبه فعلی | اقتصاد  روانی  اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | مخاطبان جدید  کارمندان  ساکنان محلی  کسبه فعلی |
| 8 | افزایش قیمت املاک | تبدیل بافت محله‌ای به سایت اداری | اقتصادی | مستقیم و منفی | زیاد | مخاطبان جدید  ساکنان محلی  کسبه فعلی |
| 9 | آسیب به شاخص‌های فرهنگی | جایگزینی سکنه جدید به جای سکنه سنتی | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | مخاطبان جدید  ساکنان محلی  کسبه فعلی |
| 10 | شیوه و سبک زندگی | از بین رفتن بافت سنتی | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | ساکنان محلی  کسبه فعلی |

**4- نتیجه­گیری و ارائه پیشنهادها**

در این پژوهش مهم­ترین موضوعات مرتبط با جانمایی ساختمان­ مرکزی (درحال ساخت) شهرداری شیراز از جمله حمل و نقل پایدار، پدافند غیرعامل و تأثیرات اجتماعی و فرهنگی مورد بررسی قرار گرفت. به دلایل مختلف ذکر شده در بخش‏های قبل به‌طور خلاصه باید گفت جانمایی ساختمان مرکزی شهرداری شیراز مغایر با اصول توسعه پایدار است. از دیدگاه حمل و نقل پایدار نتیجه گرفته می­شود اقدامات اصلاحی برای حل مشکلات ناشی از جانمایی نامناسب ساختمان مرکزی، همراه با صرف هزینه‏های زیاد و زمان‏بر خواهد بود؛ برای مثال حتی با فرض تملک و تعریض معابر مجاور و احداث پارکینگ طبقاتی (با صرف هزینه‌های فراوان در مدت زمان طولانی و نامشخص) این پروژه همچنان خودرو محور بوده و در آینده به یکی از نقاط ترافیک‏زا و گره‏های ترافیکی شیراز تبدیل خواهد شد. از دیدگاه پدافند غیرعامل جانمایی ساختمان مورد مطالعه مغایر با اصول و معیارهای جانمایی کاربری‏های ویژه است و همین امر باعث اختلال در مدیریت و خدمت­رسانی شهرداری در مواقع بحرانی خواهد شد. از دیدگاه تأثیرات اجتماعی و فرهنگی نیز بهره‏برداری از ساختمان مرکزی در موقعیت فعلی، پیامدهای منفی بسیاری به ویژه در خصوص ساکنان محلی و کسبه معابر اطراف ساختمان شهرداری به همراه خواهد داشت.

با شرایط فعلی پروژه پیشنهاد می‌شود گزینه‏های کاربری‏ دیگر (تجاری، آموزشی، اداری و...) برای واگذاری کامل یا بخشی از ساختمان به اشخاص و نهادهای خارج از شهرداری مورد بررسی قرار گرفته و بسته‏های اقتصادی توسط سازمان سرمایه‌گذاری شهرداری تهیه شود. همچنین در صورت اصرار به جابه‌جایی دائمی یا موقت برخی از حوزه‏ها، پیشنهاد‏ می‏شود صرفاً حوزه‏هایی به ساختمان بلوک اول (بلوک شرقی که بخش قابل توجهی از آن تکمیل شده) منتقل شوند که حجم تردد و مراجعه‌کننده کمتری دارند؛ به همین دلیل اکیداً توصیه می‏شود سه معاونت معماری و شهرسازی، مالی و اقتصادی و فنی و عمرانی در این محل مستقر نشوند. در نهایت پیشنهاد می‏شود مکان‏های دیگری برای مطالعه و جانمایی ساختمان مرکزی شهرداری با قابلیت توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل پایدار همراه با پیوست­های ترافیکی، اجتماعی، فرهنگی و پدافندغیرعامل انتخاب شود. بدیهی است تقویت و گسترش خدمات غیرحضوری شهرداری الکترونیک نقش مهمی در کاهش حجم مراجعه­کنندگان به ساختمان شهرداری­ها داشته و این گزینه همواره یکی از مؤثرترین راه­ها برای تحقق شهر سبز پایدار و شعار انسان­محوری به ویژه در کلان­شهری مانند شیراز است.

**5- قدرداني**

در پایان از آقای مهندس علی‏محمد کاکایی (مشاور محترم شهردار شیراز در امور جوانان) به دلیل حمایت­های بی­دریغ و راهبری ایشان در تهیه و تدوین این پژوهش سپاس‏گزاری می­شود.

**6- مراجع**

* سعیدنیا، ا.، (1383)، "کتاب سبز راهنمای شهرداری ها؛ کاربری زمین شهری،" انتشارات سازمان شهرداریها و دهیاری‏های کشور.
* کریمی، ع. شوهانی، م.، (1393)، "مکان یابی پارك با رویکرد توسعه ی پایدار در پر کردن اوقات فراغت مورد،" مجله فرهنگ ایلام، شماره 44 و 45، 95-111.
* فکوهی، ن.، (1383)، انسان شناسی شهری، نشر نی، تهران.
* صالحی، ا.، (1387)، "ویژگی‏های محیطی فضاهای شهری امن،" مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، تهران.
* پایگاه اینترنتی معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز، <https://omrani.shiraz.ir>
* حسینی، ا.، (1387)، پدافند غیرعامل شهري (چاپ اول)، انتشارات آثار معاصر، تهران.
* فتحی­رشید، ع. قلی­زاده، ا. (1388)، "دفاع غيرعامل در بافت هاي فرسوده شهري، دومین همایش جامعه ایمن شهر تهران،" شهرداري تهران.
* شهناز، ع ا. رضایی­نیا، ح.، (1391)، "بررسی وضعیت آسیب­پذیري لرزهاي ناشی از شبکه معابر شهری (مطالعه موردي شهر تبريز)،" چهارمین کنفرانس برنامه ریزي و مدیریت شهري، مشهد
* کامران، ح.، امینی، د.، حسینی­امینی، ح. (1391)، کاربرد پدافند غیرعامل در برنامه ریزي مسکن شهری، مطالعات و پژوهشهاي شهری و منطقه ای، سال 4، شماره 15.
* صالحی، ا.، آفریدی، ص.، مهرجو، م.، (1389)، "ضرورت جانمایی ایمن ساختمان شهرداری در مدیریت بحران زلزله،" سومین همایش مقاوم سازی و مدیریت شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد خمین، خمین.
* فاضلی، م.، (1389)، ارزيابي تأثيرات اجتماعي، زير نظر اداره كل مطالعات اجتماعي و فرهنگي معاونت امور اجتماعي و فرهنگي شهرداري تهران، نشر جامعه‏شناسان
* علاءالديني، پ.، (1389)، سابقة فعاليت هاي ارزيابي و ارزشيابي طرح ها، خبرنامه همایش ملی ارزيابي تأثير اجتماعي؛ سياست‏ها، برنامه ها و طرح­ها، شماره اول، تهران

1. 1 کارشناس عمران اداره مهندسی آب، معاونت خدمات شهری شهرداری شیراز [↑](#footnote-ref-1)
2. 2 کارشناس عمران مدیریت آسفالت، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز [↑](#footnote-ref-2)
3. 3 کارشناس ترافیک دفتر فنی، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز [↑](#footnote-ref-3)
4. 4 مسئول امور برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری شیراز [↑](#footnote-ref-4)
5. Center for Sustainable Transportation (CST) [↑](#footnote-ref-5)
6. Transit Oriented Development [↑](#footnote-ref-6)