



ارزیابی مهمترین شاخص‌های جانمایی ساختمان شهرداری‌ها با رویکرد توسعه پایدار

(مطالعه موردی: پروژه ساختمان مرکزی شهرداری شیراز)

محمد عمرانی منش^۱، امین نجاتی‌فرد^۲، مهدی اکبرپور^۳، فهیمه کاکایی^۴

۱- کارشناس ارشد عمران، معاونت خدمات شهری شهرداری شیراز

۲- کارشناس عمران، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز

۳- کارشناس ارشد عمران، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز

۴- 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 در حال توسعه 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.

واژه‌های کلیدی

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

۱- 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.

^۴ مسئول امور برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری شیراز

^۱ کارشناس عمران اداره مهندسی آب، معاونت خدمات شهری شهرداری شیراز

^۲ کارشناس عمران مدیریت آسفالت، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز

^۳ کارشناس ترافیک دفتر فنی، معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز



معیار مکانی زمین، استاندارد 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، ۱۳۸۳). اصولاً مکان‌یابی به فعالیتی گفته می‌شود که در آن قابلیت‌ها و توانایی‌های یک منطقه خاص، از نظر وجود زمین مناسب و کافی و مرتبط بودن آن با سایر کاربری‌های شهری و روستایی برای انتخاب مکانی مناسب جهت کاربری موردنظر، تجزیه و تحلیل می‌شود (کریمی و شوهانی، ۱۳۹۳).

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، ۱۳۸۳). 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، ۱۳۸۷). 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 قرار گرفته 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.

۲- 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 ۱۳۹۴ آغاز شد و عملیات تکمیل آن همچنان ادامه دارد. در شکل ۱ موقعیت و مسیرهای دسترسی پروژه، در شکل ۲ وضعیت کاربری‌های پیرامونی و در شکل ۳ نما و مشخصات کلی پروژه قابل مشاهده است.



شکل ۲: وضعیت کاربری‌های پیرامون ساختمان
شهرداری مرکزی



شکل ۱: موقعیت و مسیرهای دسترسی پروژه



| محل احداث پروژه | |
|--|---|
| منطقه ۳ شهرداری شیراز - در مجاورت رودخانه خشک | |
| مشخصات معماری | |
| کارکرد اصلی ساختمان: اداری - ستادی - مدیریت | |
| مساحت تقریبی کل سایت: ۲۰۰۰۰ متر مربع | سطح اشغال تقریبی طبقه همکف: ۴۰۰۰ متر مربع |
| زیربنای تقریبی کل ساختمان: ۵۶۰۰۰ متر مربع | سطح اشغال تقریبی زیر زمین: ۱۰۰۰۰ متر مربع |
| تعداد بلوک های ساختمان: ۵ بلوک | حداکثر تعداد طبقات: ۱۱ طبقه (از زمین همکف، ۹ طبقه) |
| مساحت بلوک یک: در حدود ۲۴۰۰۰ متر مربع در ۱۱ طبقه | مساحت بلوک دو: در حدود ۱۱۰۰ متر مربع در ۱ طبقه |
| مساحت بلوک سه: در حدود ۲۴۵۰۰ متر مربع در ۱۱ طبقه | مساحت بلوک های ۴ و ۵: در حدود ۶۰۰۰ متر مربع در ۶ طبقه |
| مساحت خالص معاونت ها و حوزه شهردار: در حدود ۱۹۰۰۰ متر مربع | |
| مساحت خالص فضاهای اداری و پشتیبانی و خدماتی و رفاهی: در حدود ۲۲۰۰۰ متر مربع | |
| ویژگی های خاص طرح | |
| کاربری فضاهای طراحی شده: | |
| حوزه شهردار | مرکز کنترل BMS |
| معاونت های شهرداری | عوارض خودرو |
| نمازخانه | پانک شهر |
| رستوران و سلف سرویس | فروش الحسنه |
| دینا سنتر | صندوق رفاه |
| پایگانی | سالن های چند منظوره کوچک و بزرگ |
| نمای ایرانی اسلامی (نما به صورت دو پوسته) | |
| توجه به هویت با ارزش معماری قبل و بعد از اسلام در شهر | |
| امکان دسترسی به حوزه های معاونت شهرداری و عمرانی از طریق سایت و محوطه بدون ورود به لابی اصلی | |

شکل ۳: نما و مشخصات پروژه (پایگاه اینترنتی معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز)

۳- ارزیابی مهم ترین شاخص های مکان یابی ساختمان شهرداری شیراز

۳-۱- بررسی جانمایی پروژه بر اساس مفاهیم حمل و نقل پایدار

توسعه پایدار فراپندگی است که آینده ای مطلوب را برای جوامع بشری متصور می شود که در آن شرایط زندگی و استفاده از منابع، بدون آسیب رساندن به یکپارچگی، زیبایی و ثبات نظام های حیاتی، نیازهای انسان را برطرف می سازد. بنا به تعریف مرکز حمل و نقل پایدار^۱، یک سیستم حمل و نقل 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؛

- حمل و نقل پایدار قابل استطاعت بوده، به نحو کارآمدی عمل می کند، امکان انتخاب روش های مختلف جابجایی را فراهم کرده و از اقتصاد پویا حمایت می کند و آلودگی ها و ضایعات غیر بازیافتی را کاهش می دهد، مصرف منابع تجدید ناپذیر و استفاده از ثروت زمین را به حداقل رسانده و مصرف منابع تجدید پذیر را محدود می کند و مؤلفه های آن را بازیابی و بازیافت می کند.

همان طور که در شکل ۱ مشاهده می شود ساختمان مرکزی شهرداری شیراز در مجاورت رودخانه خشک و خیابان کنارگذر ساحلی واقع شده است؛ با توجه به این که خیابان کنارگذر ساحلی یک شریانی درجه دو با نقش عملکردی جمع و پخش کننده بوده و عمده جریان های ترافیکی در این معبر به صورت محلی و منطقه ای است و همچنین شرایط خاص همجواری این ساختمان در کنار بافت های قدیمی و معبرهای کم عرض (شکل ۲)، در صورت ایجاد یک کاربری بزرگ مقیاس 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 پارکینگ های مورد نیاز پیش بینی شود؛ از طرفی امروزه توسعه شهرها مبتنی بر حمل و نقل عمومی^۲ (TOD)، استفاده از حمل و نقل فعال (دوچرخه سواری و پیاده روی) و کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی است اما شرایط و موقعیت قرارگیری این ساختمان از لحاظ دسترسی به ایستگاه های حمل و نقل عمومی چندان مناسب نیست؛ زیرا فاصله نزدیکترین ایستگاه های مترو (ایستگاه ولی عصر و ایستگاه وکیل الرعایا) از این ساختمان حدوداً یک کیلومتر است، در حالی که مناسب ترین فاصله حدود ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر با تقریباً ۱۰ دقیقه پیاده روی توصیه شده است که افراد

¹ Center for Sustainable Transportation (CST)

² Transit Oriented Development



را به استفاده از حمل و نقل 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 و نقل فعال (پیاده و دوچرخه) نداشته و قابل پیش‌بینی خواهد بود که مراجعه‌کنندگان چندان تمایلی به پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از وسایل حمل و نقل 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

- ۱- 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 (شکل ۴))



شکل ۴: شرایط معابر دسترسی به پروژه

- ۲- عدم وجود زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل فعال (دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی)، (شکل ۴)
- ۳- عدم توجه به استفاده از حمل و نقل عمومی (به دلیل دور بودن پروژه از پایانه اتوبوسرانی و ایستگاه‌های مترو)، (شکل ۵)



شکل ۵: وضعیت فاصله نزدیک‌ترین ایستگاه‌های مترو به ساختمان شهرداری مرکزی

- ۴- عدم تطابق و تناسب کاربری‌های پیرامون ساختمان با عملکرد ساختمان شهرداری (شکل‌های ۲ و ۴)
 - ۵- 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 و نقل، 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 و نقل 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!

۳-۲- بررسی جانمایی پروژه بر اساس اصول پدافند غیرعامل

امروزه پرداختن به پدافند غیرعامل و رعایت اصول آن مخصوصاً برای کشوری همچون ایران با توجه به شرایط منطقه و نوع جغرافیای خاص آن از الزامات غیرقابل انکار است. کشور ایران بر روی کمر بند اصلی زلزله واقع شده و هرساله سیل و طغیان رودخانه‌ها موجب بروز خسارات زیادی می‌شوند. داشتن کشوری امن علاوه بر داشتن نیروی دفاعی قدرتمند نیازمند داشتن سیاست‌ها و به کار بردن اصول فراوانی 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، ۱۳۸۷).

در بافت‌های شهری نوع و چگونگی ساخت‌وسازهای شهری در مقیاس ضوابط و استانداردهای معماری، 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، ۱۳۸۸). شهرها به صورت سلسله مراتبی ایجاد می‌شوند تا بافت‌های شهری از نظر سرعت خودروهای عبوری در امنیت قرار گیرند و همچنین کاربری‌های عمومی شهری جهت حمل و نقل و تردد نیز از سرعت مناسب استفاده کنند (شهناز و رضایی نیا، ۱۳۹۱). شبکه معابر شهری برای پاسخگویی به نیازهای مربوط به سطح عملکردی، 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 بسیاری از معابر شهری در صورت وقوع حملات هوایی گردد و امکان گریز از محدوده‌های پرخطر در لحظه وقوع حملات و همچنین اجرای عملیات امداد و نجات را در ساعات بعد از وقوع را غیرممکن سازد. مسیرهای دسترسی باید به نحوی طراحی شوند که علاوه بر به حداقل رساندن تداخل میان حرکت عابران پیاده و وسایل نقلیه، کارایی را به حداکثر برساند (کامران و همکاران، ۱۳۹۱). عامل مؤثر دیگر در پدافند غیرعامل وضعیت معابر است که با توجه به مشکلات بافت قدیم وضعیت معابر اهمیت زیادی دارد، از نظر شهرسازی، راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضای عمومی یک شهر را تشکیل می‌دهند، زیرا علاوه بر اینکه درصد زیادی از اراضی شهری را به خود اختصاص می‌دهند، عنصر شکل‌دهنده شهر، محل اتصال فضاها و عناصر شهری هستند. شبکه معابر و عناصر وابسته به آن از دیدگاه شهرسازی یکی از کاربری‌های عمده بوده که تأثیرگذار بر کاربری‌های دیگر و از طرفی تأثیرپذیر از آن‌ها هستند. برای 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 زیادی تعداد، سفرهای شهری را کاهش داد. برای کاهش این آسیب‌ها دسترسی یکی از مهم‌ترین خصوصیات یک شهر خوب است. دسترسی را می‌توان به صورت 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، ۱۳۸۹). این اصل در همه سطوح محلی، شهری، منطقه‌ای، ملی و فرا ملی اهمیت بسیاری دارد. مفهوم کلی دسترسی به‌سادگی قابل فهم است؛ قابلیت دسترسی در شهرسازی به فاصله و زمان مربوط می‌شود. عامل فاصله به صورت هزینه سفر، مصرف سوخت و یا انرژی 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. از این رو، افزایش قابلیت دسترسی و کاهش فاصله و زمان، یکی دیگر از اصول اساسی شهرسازی محسوب می‌شود (حسینی، ۱۳۸۷).

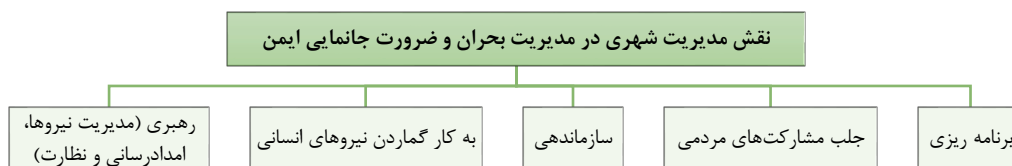


مدیران بحران، یکی از دلایل گسترده شدن ابعاد بحران را عدم امدادرسانی به موقع ناشی از آسیب‌دیدگی معابر بیان کرده‌اند. از سوی دیگر، معابر به عنوان یکی از عناصر بسیار مهم شهری، بلافاصله پس از وقوع بحران اهمیت ویژه‌ای می‌یابند، چراکه نیاز به تخلیه مجروحین و امدادرسانی در کوتاه‌ترین زمان ممکن مطرح می‌شود. این تخلیه و جابجایی به وسیله 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 عادی را گاهی تا ماه‌ها به تأخیر می‌اندازد (حسینی، ۱۳۸۷).

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 پس از آن، ایجاد نظم و پایداری را به تعویق می‌اندازد (صالحی و همکاران، ۱۳۸۹).

۳-۲-۱- 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 ۶: نقش مدیریت شهری در مدیریت بحران (صالحی و همکاران، ۱۳۸۹)

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 (شکل ۷).



شکل ۷: موقعیت پروژه نسبت به رودخانه خشک و نمونه‌ای از سابقه بسته شدن کنارگذرهای ساحلی

۳-۳- ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه

بررسی و آسیب‌شناسی شکاف بین نتایج پیش‌بینی 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 به گونه‌ای تنظیم شوند که بدون توجه به منافع تمامی ذی‌نفعان، گروه‌های اجتماعی خاصی را متضرر و یا متحمل افزایش بار در ابعاد گوناگون زندگی گردانند؛ 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.

ارزیابی تأثیر اجتماعی و فرهنگی (Social Impact Assessment) از حدود دهه ۱۹۵۰ در ادبیات نظری و الگوهای مدیریتی در برخی از کشورهای پیشرفته شکل گرفت و هم‌اکنون یکی از مهم‌ترین و کاربردی‌ترین دانش‌ها در بیشتر جوامع توسعه‌یافته و یا در حال توسعه است. این مفهوم، به بررسی و شناسایی تأثیرات و پیامدهای نهان (مثبت و منفی) اجتماعی و فرهنگی و ارائه راهبرد و راهکار برای هرگونه مداخله در زندگی شهروندان، اعم از سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها در مقیاس فراملی، ملی، منطقه‌ای، شهری و محلی می‌پردازد.

ارزیابی تأثیر اجتماعی که به اختصار از آن به نام «اتا» یاد می‌شود، در حدود چهار دهه پیش مطرح شده است. فرانک ونکلی که یکی از فعالان ارزیابی تأثیر اجتماعی در دنیا است، اتا را این‌گونه تعریف می‌کند: «برآورد پیامدهای اجتماعی فرایند تحلیل (پیش‌بینی، برآورد و بازاندیشی) و مدیریت عواقب خواسته و ناخواسته مداخلات برنامه‌ریزی شده (سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها) برای محیط انسانی و هرگونه فرایند تغییر اجتماعی ناشی از این مداخلات، به نحوی که محیط انسانی و زیستی فیزیکی پایدارتر و عادلانه‌تری پدید آورد. اتا در ایران بیشتر به عنوان بخشی غیرمستقل و ضمنی از مطالعات اجتماعی، حضوری کم‌رنگ داشته است. مطالعات اتا ابتدا در میانه دهه ۱۳۷۰ در زمینه ساخت عوارض اجتماعی ساخت سدها آغاز شد و وزارت نفت دومین سازمانی بود که تقاضاهایی برای انجام مطالعات اتا مطرح کرد. این مطالعات از ابتدای دهه ۱۳۸۰ قوت گرفت (فاضلی، ۱۳۸۹). شهرداری تهران از جمله نهادهایی است که در این امر پیش قدم بوده است. در شهریورماه سال ۱۳۸۶ شورای اسلامی شهر تهران مصوبه واجب الاجرای را در خصوص پیش‌بینی اعتبار این امر از محل بودجه پروژه‌های در دست مطالعه، به شهرداری تهران ابلاغ کرد و نتیجه این بود که به موجب دستورالعمل اجرایی سال ۱۳۸۷ شهردار تهران،



انجام مطالعات ارزیابی در راستای مصوبه شورای شهر از طریق اختصاص درصدی از اعتبار پروژه‌های عمرانی میسر شده است (علاءالدینی، ۱۳۸۹).

برای ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه ساختمان مرکزی شهرداری شیراز، ابتدا در جدول ۱ ذینفعان و متأثران از پروژه معرفی و سپس در جدول ۲ تأثیرات احتمالی پروژه شناسایی و ارزیابی شده است.

جدول ۱: ذینفعان و متأثران از پروژه

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



جدول ۲: شناسایی تأثیرات احتمالی

| ردیف | تأثیر | علت | نوع تأثیر | ماهیت تأثیر | شدت تأثیر | گستره و اجتماع تحت تأثیر |
|------|--------------------------------|--|----------------------|---------------|-----------|---|
| ۱ | هویت محله‌ای | تبدیل بافت محله‌ای به سایت اداری | اجتماعی | مستقیم و منفی | زیاد | ساکنان محلی |
| ۲ | 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 |
| ۳ | 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 |
| ۴ | تعارضات اجتماعی | گسترده‌گی طیف مخاطبان حوزه‌های مختلف شهرداری | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | مخاطبان شهرداری |
| ۵ | جمعیت و ترکیب جمعیتی | مهاجرت اجباری ساکنان و کسبه محلی | اجتماعی | مستقیم و منفی | زیاد | شهروندان محلی |
| ۶ | شبکه‌های اجتماعی | از بین رفتن بافت سنتی | سلامت روانی اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | ساکنان محلی |
| ۷ | 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 |
| ۸ | افزایش قیمت املاک | تبدیل بافت محله‌ای به سایت اداری | اقتصادی | مستقیم و منفی | زیاد | مخاطبان جدید ساکنان محلی کسبه فعلی |
| ۹ | آسیب به شاخص‌های فرهنگی | جایگزینی سکنه جدید به جای سکنه سنتی | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | مخاطبان جدید ساکنان محلی کسبه فعلی |
| ۱۰ | شیوه و سبک زندگی | از بین رفتن بافت سنتی | اجتماعی | مستقیم و منفی | خیلی زیاد | ساکنان محلی کسبه فعلی |

۴- نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

در این پژوهش مهم‌ترین موضوعات مرتبط با جانمایی ساختمان مرکزی (در حال 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 جابجایی 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 پدافند غیرعامل انتخاب شود. بدیهی است تقویت و گسترش خدمات غیرحضور 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.

۵- قدردانی

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.

۶- مراجع

- سعیدینیا، ا.، (۱۳۸۳)، "کتاب سبز راهنمای شهرداری‌ها؛ کاربری زمین شهری"، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
- کریمی، ع. شوهانی، م.، (۱۳۹۳)، "مکان یابی پارک با رویکرد توسعه پایدار در پر کردن اوقات فراغت مورد"، مجله فرهنگ ایلام، شماره ۴۴ و ۴۵، ۹۵-۱۱۱.
- فکوهی، ن.، (۱۳۸۳)، انسان‌شناسی شهری، نشر نی، تهران.
- صالحی، ا.، (۱۳۸۷)، "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.، (۱۳۸۷)، پدافند غیرعامل شهری (چاپ اول)، انتشارات آثار معاصر، تهران.
- فتحی‌رشد، ع. قلی‌زاده، ا.، (۱۳۸۸)، "دفاع غیرعامل در بافت‌های فرسوده شهری، دومین همایش جامعه ایمن شهر تهران"، شهرداری تهران.
- شهناز، ع. ا. رضایی‌نیا، ح.، (۱۳۹۱)، "بررسی وضعیت آسیب‌پذیری لرزه‌های ناشی از شبکه معابر شهری (مطالعه موردی شهر تبریز)"، چهارمین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد.
- کامران، ح.، امینی، د.، حسینی‌امینی، ح.، (۱۳۹۱)، کاربرد پدافند غیرعامل در برنامه ریزی مسکن شهری، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال ۴، شماره ۱۵.
- صالحی، ا.، آفریدی، ص.، مهرجو، م.، (۱۳۸۹)، "ضرورت جانمایی ایمن ساختمان شهرداری در مدیریت بحران زلزله"، سومین همایش مقاوم‌سازی و مدیریت شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد خمین، خمین.



- فاضلی، م.، (۱۳۸۹)، ارزیابی تأثیرات اجتماعی، زیر نظر اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران، نشر جامعه‌شناسان
- علاءالدینی، پ.، (۱۳۸۹)، سابقه فعالیت های ارزیابی و ارزشیابی طرح ها، خبرنامه همایش ملی ارزیابی تأثیر اجتماعی؛ سیاست‌ها، برنامه ها و طرح‌ها، شماره اول، تهران