روزنامه شرق

دوشنبه ۲۴ بهمن ۱۴۰۱ • ۲۲ رجب ۱۴۴۴ • ۱۳ فوریه ۲۰۲۳ • سال بیستم • شماره ۴۴۹۵ • ۱۲ صفحه • ۱۰۰۰۰ تومان

نگاهی به تغییر و تحولات ۴۱ دوره برگزاری جشنواره فیلم فجر

وقتی فیلم‌های اجتماعی نظر داوران را جلب می‌کنند

بهناز شیربانی: جشنواره چهل‌ویکم فیلم فجر به پایان رسید؛ دوره‌ای که هم پیش از برگزاری با حواشی بسیاری همراه بود و هم در تمامی روزهای برگزاری آن، کوچک‌ترین اظهارنظر از سمت مدیران فرهنگی، دست‌اندرکاران برگزاری جشنواره یا حتی میهمانان جنجال‌برانگیز می‌شد...

صفحه ۱۱

محمدجعفر منتظری، دادستان کل تهران:

افرادی که کشته‌سازی کردند مورد عفو قرار نخواهند گرفت

محمدجعفر منتظری در بازدید از مجموعه زندان مرکزی اصفهان از خوابگاه‌ها، کارگاه‌های بنیاد تعاون و اشتغال زندانیان گفت: افرادی که کشته‌سازی کرده و خسارت به بار آوردند، مورد عفو قرار نخواهند گرفت و باید در پیشگاه قانون و مردم جوابگو باشند.

صفحه ۲

در «شرق» امروز می‌خوانید: اینترنت بی‌کیفیت است یا توقع‌ها بالاست؟، ۳ روزنامه‌نگار دیگر آزاد شدند، واکنش استانداری آذربایجان غربی به یک گزارش، وزارت اقتصاد به سرمقاله «شرق» پاسخ داد

گزارشی از سنگ‌اندازی‌های آمریکا در بازار عراق و مشکل مسافران ایرانی برای تهیه ارز در این بازار

همسایه کوک شد؟

گزارش تیتر یک را در صفحه ۴ بخوانید

پایتخت در دیگ برف

روزهای برفی دست و پای پایتخت را بست و سهم پارلمان تهران را در انتقاد از «بهشت» به هم ریخت

صفحه ۱۰

عکس: عباس کوثری، شرق

سرمقاله

نمایی از دولت‌های فرومانده در اندیشه حکمرانی

حجت میرزایی

نوام چامسکی مهم‌ترین مأموریت دولت‌ها را تضمین حقوق شهروندی در سرزمین خود و خارج از آن، حفظ و تقویت نهادهای دموکراتیک کارآمد (و نه صرفا قراردادی و صوری) و برقراری امنیت اجتماعی و انسانی می‌داند. در تحلیل او دولت‌های فرومانده (شکست‌خورده) الزاما دولت‌های ضعیف نیستند؛ بلکه دولت‌هایی هستند که با وجود برخورداری از سازوبرگ‌های متعدد دیوان‌سالارانه و نظامی از انجام این مأموریت‌ها درمی‌مانند. در نگاه او «آلمان نازی» و «شوروی استالینیستی» که با هیچ معیاری ضعیف نبودند، هم دولت‌هایی فرومانده تلقی می‌شوند. چه‌بسا دولت‌ها با ایفای نقش فرامرزی خارج از عرف قواعد معتبر جهانی و حقوق بین‌الملل، قلمرو خود را گسترش دهند و درحالی‌که شهروندان آنها با فقر و نابرابری فزاینده و تضییع مکرر حقوق شهروندی یا تضعیف نهادهای دموکراتیک روبه‌رو هستند، او دولت سرکش آمریکا در دوره بوش را نمونه بارزی از دولت‌های فرومانده می‌خواند.

اندیشمندان توسعه، سطحی از درماندگی دولت‌ها در دوران گذار از جامعه‌ای سنتی به مدرن را با بحران‌هایی مانند بحران نفوذ، بحران حاکمیت، بحران کارآمدی، بحران مقبولیت و... توصیف کرده‌اند که دولت‌ها از انجام مأموریت‌های اصلی خود برای انجام وظایف حاکمیتی مانند صدور شناسنامه، برقراری نظم و امنیت عمومی و مدیریت پول ملی، ایجاد برابری در فرصت‌ها و موهبت‌های توسعه، تنظیم روابط میان مردم یا میان دولت با مردم و پیشگیری از جرائم و بزهکاری‌های اجتماعی بازمی‌مانند. با شکل‌گیری دولت‌های رفاه و توافق عمومی برای ضرورت مداخله مؤثر دولت در دستیابی به رفاه و حقوق شهروندی، دولت‌ها وظیفه یافتند زمینه‌های حقوقی و سازوکارهای مالیه عمومی برای رونق کسب‌وکار و رقابت اقتصادی و تضمین حقوق شهروندی و رفاه شایسته انسانی را برای شهروندان خود فراهم کنند. دولت‌های فرومانده در این تحلیل، دولت‌هایی‌اند که یا همچنان در جدال پیشامدرن برای تثبیت خود تلاش می‌کنند و از اساس با مأموریت‌های نوین «نهاد دولت» بیگانه‌اند («دولت‌های بی‌تفاوت») یا دولت‌هایی که از انجام وظایف حاکمیتی خود ناتوان و در ایجاد زمینه رقابت اقتصادی، محیط کسب‌وکار مناسب و فرصت‌های برابر برای توسعه انسانی عاجزند؛ اما پرشمار و راه‌به‌راه در کسب‌وکارها و زندگی خصوصی مردم سرک می‌کشند و آزار می‌رسانند یا در هیبت یک دولت کاسب‌کار به رقابتی نابرابر با بازار و بنگاه‌های اقتصادی برمی‌خیزند و از هر ابزاری برای بیرون‌راندن رقیب (بازار و بخش خصوصی) دریغ نمی‌کنند. این گونه از دولت‌های فرومانده را «دولت متناقض» یا «دولت کارشکن، دولت توسعه‌ستیز یا دولت مردد» نامیده‌اند. از دهه ۱۳۹۰ با شکل‌گیری نظریه حکمرانی خوب، دولت‌های فرومانده دولت‌هایی‌اند که از آزادی بیان و فضای باز رسانه‌ای جلوگیری می‌کنند، با بی‌ثباتی سیاسی و خشونت‌های اجتماعی مواجه‌اند، در مبارزه و مهار فساد یا بی‌تفاوت یا ناتوان‌اند، سیاست‌ها و برنامه‌های آنها ناکارآمد و بی‌اثرند، دولت‌های فرومانده دولت‌هایی‌اند که از نظارت و تنظیم‌گری عمومی با ابزارهای متعارف بازمانده یا بی‌تفاوت‌اند، سرریزهای منفی فعالیت‌های اقتصادی مانند آلودگی‌ها به بلایی بنیان‌افکن تبدیل می‌شوند و فعالیت‌هایی با خیر همگانی و سرریزهای مثبت مانند انتشار کتاب و تولید داروهای ضروری با انبوهی از نااطمینانی یا نوسان قیمتی و مقرراتی روبه‌رو و ادامه آنها غیرممکن می‌شود. و بالاخره دولت‌های فرومانده دولت‌هایی‌اند که به جای قانون مبتنی بر قرارداد عمومی، سلیقه‌ها و پسندها یا جایگاه‌های مبتنی بر قدرت سخت تعیین‌کننده روابط بین مردم یا دولت و مردم است و نهادهای فراقانونی هر روز از جایی سر برمی‌آورند تا حقوق شهروندی و امنیت انسانی مردم را نادیده بگیرند. دولت‌های لیبی، سوریه و عراق و افغانستان بدترین نوع از این دولت‌ها در منطقه و حوالی ما به شمار می‌روند. ازاین‌رو برای نشان‌دادن شایستگی و توانایی یا فرومانده‌گی دولت‌ها بهترین معیار، سنجش و ارزیابی و مقایسه میزان پاسخ‌گویی آنها، قانون‌گرایی، کامیابی در مهار فساد و خشونت، آزادی رسانه‌های همگانی، شفافیت و دسترسی آزاد به اطلاعات و اثربخشی سیاست‌های رسمی و برنامه‌های دولت‌ها در دستیابی به توسعه، رشد درآمد سرانه و کاهش فقر و نابرابری و بی‌کاری و بهبود مستمر محیط کسب‌وکار و قدرت رقابت‌پذیری اقتصادی است. به زبان کوتاه دستاورد حکمرانی خوب، برقراری تعامل و تعادلی پایدار میان دولت، بازار و جامعه مدنی است. و بالاخره با افزایش روزافزون نااطمینانی‌ها و نوسانات و پیچیدگی‌های چندبعدی دنیای امروز، مأموریت مهم دولت‌ها در ترسیم چشم‌انداز روشنی از آینده و ایجاد و بهبود مستمر افق برنامه‌ریزی برای بنگاه‌های اقتصادی و خانوارها تعریف شده است. براساس‌این دولت‌های فرومانده دولت‌هایی‌اند که نه‌تنها در کاهش نااطمینانی و افزایش افق‌های پیش‌بینی‌پذیر، مهار و مدیریت نوسانات اقتصادی و اجتماعی، تبدیل ابهامات به روشنی و فرصت‌های عبور از پیچیدگی‌ها ناتوان‌اند؛ بلکه خود اطوار و اصنافی از پیش‌بینی‌ناپذیری و ابهام و نااطمینانی را دامن می‌زنند. تعریف و شاخص‌های دولت‌های فرومانده هرچه باشد، نتیجه آن چیزی جز درماندگی صاحبان کسب‌وکار و شهروندان در کسب‌وکار و زندگی روزمره و بازماندگی از حقوق شهروندی تراز دنیای نوین نیست.

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی؛ سیر تاریخی، تحول نظری، تفاسیر متنوع و انحرافات از رویکرد در ایران

در ستایش پیاده

۶

گزارش «شرق» از دلایل سفر رئیسی به چین

یک سفر و چند هدف

۲

در گفت‌وگو با روبن واردانیان، وزیر کشور دولت آرتساخ مطرح شد

ایران برای صلح قفقاز سیاست فعال‌تری داشته باشد

۵

تداوم حاشیه قهرمانی فصیحی در رقابت‌های قهرمانی آسیا

مورد جدید «فرزانه»

۹

واقعیت‌های برجامی چه می‌گویند؟

۲

یادداشت

کشتی‌نشینان نگران و ملوانان باایمان

محسن هاشمی‌رفسنجانی

انقلاب اسلامی وارد چهل‌وپنجمین سال عمر خود شد و مطابق با هر سال راهپیمایی ۲۲ بهمن، طلیعه سال جدید عمر انقلاب بود. من در شهرستان رفسنجان در راهپیمایی حضور داشتم و جمعیت درخور توجهی از مردم هم در راهپیمایی امسال شرکت داشتند که البته باید ضمن قدردانی از حضور مردم، مسئولان به دو نکته توجه داشته باشند:

نخست اینکه حاضران در راهپیمایی همه مردم نیستند، مثلا در شهری مثل تهران، حتی اگر ۵۰۰ هزار نفر هم در راهپیمایی شرکت کرده باشند، حدود پنج درصد شهروندان تهرانی هستند، بنابراین باید به ۹۵ درصد دیگر مردم توجه داشت که البته نمی‌توان همه آنها را مخالف دانست اما بخش شایان توجهی نیز به دلایل مختلف از حضور در راهپیمایی خودداری کردند. دوم آنکه خواسته‌های همان بخشی از جامعه را نیز که در راهپیمایی حضور یافتند، نباید مصادره کرد و به معنای تأیید و حمایت از عملکرد مسئولان دانست. اکثر راهپیمایی‌کنندگان اتفاقا از اقشار پایین‌تر از متوسط جامعه هستند و به‌شدت درگیر مسائل معیشتی و با این حال حفظ اصل انقلاب را بر هر چیز دیگر ترجیح می‌دهند و با هر اقدامی حتی شرکت در راهپیمایی سعی می‌کنند اصل انقلاب حفظ شود تا اصلاح صورت گیرد و مشکلات حل شود. برای اینکه موضوع روشن‌تر شود، به مثالی اشاره می‌کنم. همه کسانی را که در راهپیمایی ۲۲ بهمن شرکت کردند، می‌توان به حاضران در کشتی تشبیه کرد که در توفانی گرفتار شده است و این سرنشینان با هر وسیله‌ای سعی می‌کنند از غرق‌شدن کشتی جلوگیری کنند و آب داخل کشتی را تخلیه کنند.

ادامه در صفحه ۴

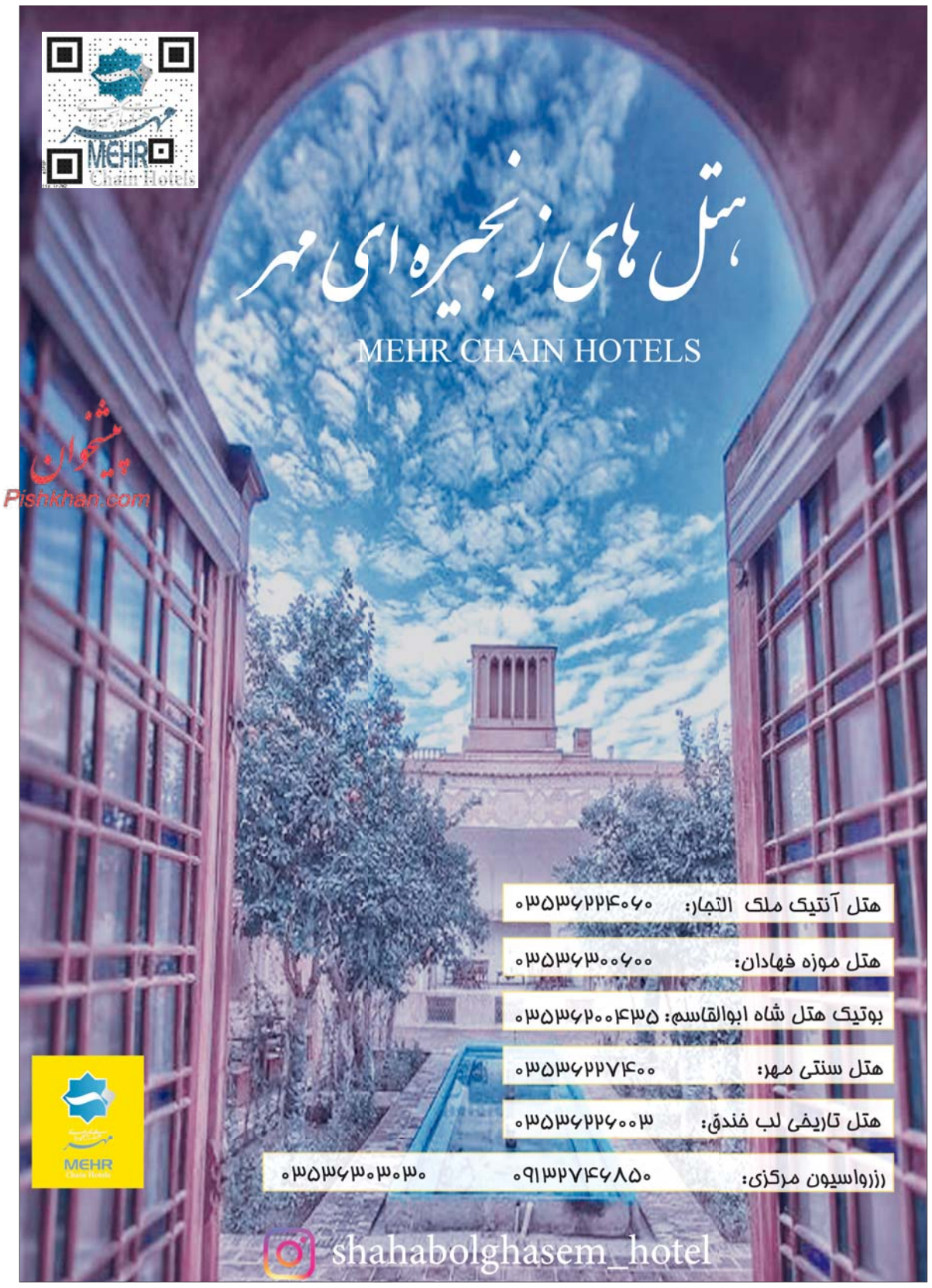
یادداشت

مولدسازی به سبک روسی

مرتضی چینی‌چیان*

جنگ و تحریم نه‌تنها ضربه‌های کاری به کارایی اقتصادی می‌زند و سبب آب‌رفتن و کوچک‌ترشدن اقتصاد ملی می‌شود بلکه معمولا از طریق ملی‌کردن، مصادره‌کردن، غیرقانونی‌کردن، فروش دارایی‌های ملی (بخوانید مولدسازی)، سبب بازتوزیع یا به‌عبارت روشن‌تر، دست به دست شدن ثروت ملی می‌شود. این روند بازتوزیع که هم‌زمان است با کوچک‌ترشدن اقتصاد ملی، فرصت طلایی برای حلقه‌های فاسد فراقانونی یا الیگارش‌ها پدید می‌آورد تا بتوانند با چنگ‌اندازی به منابع و دارایی‌های کشور به تمرکز بیشتر ثروت خود بپردازند. معمولا هیچ کشوری را گریزی از آن نیست، خواه روسیه باشد خواه ایران. در روسیه تا قبل از تحریم بیش از هزار شرکت غربی حدود ۵۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم انجام دادند و حالا ناچارند به خاطر تحریم از روسیه بیرون بروند. اکنون این صدها میلیارد دلار آماده برای چنگ‌اندازی توسط پوتین و یاران اوست. برای نمونه از ۱۴ میلیارد دلاری که بریتیش‌پترولیوم در یک شرکت نفتی روسی به نام «روس‌نفت» سرمایه‌گذاری کرده است، شاید بتواند به ازای هر دلار آن چند سنتی به دست آورد. شاخص‌ترین نمونه چنگ‌اندازی الیگارش‌ها به اقتصاد روسیه، خود ولادیمیر پوتین است. او که در دهه ۱۹۹۰ به بزرگ‌ترین الیگارش روسیه تبدیل و صاحب یکی از مهم‌ترین بانک‌های روسیه «روس‌بانک» شد، توانست آن را به سوسیته‌جنرال (Societe General) یک کمپانی چندملیتی فرانسوی بفروشد. حالا به خاطر تحریم، سوسیته‌جنرال ناچار است از روسیه خارج شود و پوتین برای خرید آن پا پیش گذاشته و آن را به مبلغ ۵۰۰ میلیون یورو خریده است. این مبلغ تنها ۳۵ درصد ارزش واقعی روس‌بانک است.

ادامه در صفحه ۴



واقعیت‌های برجامی چه می‌گویند؟

شرق: به دنبال مواضع سیدابراهیم رئیسی درباره سیاست خارجی ایران و آینده برجام، معاون سیاسی ریاست‌جمهوری در دولت روحانی در صفحه توییترش به تحلیل سخنان رئیس دولت سیزدهم در جمع سفرا و نمایندگان دیپلماتیک کشورهای خارجی پرداخت. حمید ابوطالبی در توییت جمعه خود نوشت: «فارغ از بخش‌های مختلف سخنان رئیس دولت در جمع سفرا و نمایندگان دیپلماتیک کشورهای خارجی در تهران، آنچه درمورد مذاکرات هسته‌ای گفته شده همان محورهای قدیمی و تکراری است؛ اینکه:

الف) جمهوری اسلامی ایران از ماه‌ها پیش، آمادگی خود را برای نهایی‌کردن مذاکرات رفع تحریم اعلام کرده است؛

ب) ایران آماده دست‌یابی به یک توافق خوب و منصفانه است؛

ج) ایران در مسیر تحقق این هدف، حسن نیّت خود را نشان داده است؛

د) متأسفانه دولت آمریکا و اخیرا سه کشور اروپایی گرفتار دو مشکل شده‌اند: «توهّم» و «محاسبه غلط».

برداشت دیپلمات‌ها از این سخنان، احتمالا این خواهد بود که:

۱) ایران، آمادگی لازم برای نهایی‌کردن مذاکرات هسته‌ای و رفع تحریم را ندارد؛

۲) توافق خوب و منصفانه از منظر ایران یعنی پافشاری بر مواضع قبلی؛

۳) ایران کماکان مخالف آخرین پیشنهاد است؛

۴) ایران حاضر به تفاهم با دولت‌های متوهم نیست.

معاون سیاسی ریاست‌جمهوری در دولت روحانی در ادامه می‌نویسد: «متأسفانه حاصل این نشست سالیانه دیپلماتیک، که به‌جای تبیین روابط دیپلماتیک و آینده تعاملات پیش‌رو، در آن اعلام می‌شود که «طرف غربی گرفتار توهم و محاسبه غلط شده است، چیزی جز عمیق‌ترشدن بن‌بست مذاکرات هسته‌ای، ماندگاری تحریم‌ها و بحرانی‌ترشدن وضعیت در ماه‌های آتی نخواهد بود». اما برخلاف آنچه ابوطالبی در این توییت نگاشته است، بی‌تردید دولت رئیسی و در کل تهران اکنون بیش از هر زمان دیگری به ازسرگیری مذاکرات هسته‌ای با هدف برون‌رفت از بحران کنونی به موازات تعدیل فشارها و تحریم‌ها، شکستن اجماع علیه خود نیاز دارد. پس، هم گفته‌های رئیسی در جمع سفرا و نمایندگان دیپلماتیک کشورهای خارجی رنگ‌وبوی تداوم سیاست‌های گذشته را نمی‌دهد و هم توییت اخیر رئیس‌جمهور به این معناست که دولت سیزدهم با توجه به سینرژی چالش‌های اقتصادی، معیشتی، دیپلماتیک و...، سعی دارد بستر را برای آغاز مذاکرات فراهم کند. به‌هرحال فرایند آغاز مذاکرات هسته‌ای، ولو به شکل صوری چند هدف مهم تهران را به‌صورت هم‌زمان تأمین می‌کند؛ اول تأثیر روانی موقت بر بازار، دوم ترسیم چهره‌ای مثبت از ایران به‌عنوان بازیگری اهل مذاکره و گفت‌وگو با هدف ناکام‌گذاشتن تخریب‌های چند ماه اخیر، سوم خروج از بحران کنونی در سایه توقف و یا حداقل کاهش فشارها، تحریم‌ها و اجماع جهانی علیه ایران، چهارم ایجاد فضایی برای ملغی‌کردن تلاش‌ها در جهت قراردادن سپاه پاسداران در لیست گروه‌های تروریستی توسط اتحادیه اروپا، پنجم خرید زمان در جهت مدیریت اختلافات پادمانی با آژانس، آن هم در استانه نشست فصلی شورای حکام و... . همه اهداف فوق و دیگر اهداف ناگفته این گزاره را تقویت می‌کند که تهران به آغاز پروسه مذاکرات امید دارد و بسان ادوار گذشته هم دیگر از پیش‌شرط‌های خود سخنی نخواهد گفت. البته این سناریوی احتمالی را هم باید در نظر گرفت که شاید تهران فقط با هدف گذار از مقطع بحرانی کنونی به دنبال آغاز مذاکرات هسته‌ای و سلسله نشست‌های وین خواهد بود و به محض تعدیل فضا دوباره ادامه سیاست مذاکره برای مذاکره در دستور کار دولت سیزدهم و تیم باقری‌کنی قرار گیرد. به‌ویژه که اکنون برخی اخبار و گزارش‌ها حکایت از آن دارند که طیفی از چهره‌های داخلی عملا به دنبال آن هستند که تهران به هر نحوی تا رسیدن به نقطه حساس هسته‌ای به سیاست‌های فعلی خود ادامه دهد. این طیف معتقد است که اکنون ایران در کمترین فاصله تاریخی خود در رسیدن به نقطه گریز هسته‌ای قرار دارد و به همین دلیل باید با خرید زمان و نمایش مذاکره برای مذاکره به این نقطه رسید تا تهران برای همیشه به بازدارندگی هسته‌ای برسد. حتی برخی افراد تندرو قائل به ادامه مذاکرات برای خرید زمان هم نیستند و در تلاش‌اند در فضای مبهم کنونی که به زعم آنها یک فرصت طلایی است، به نقطه گریز هسته‌ای برسند. درحالی‌که اشراف آژانس و نقش‌آفرینی دیگر کشورهای اروپایی، آمریکا در این مسیر اجازه رسیدن ایران به این نقطه را سخت خواهد کرد. ضمن آنکه تداوم اختلافات پادمانی تهران و آژانس هم در آستانه نشست شورای حکام اهرم فشار تهران درخصوص ابعاد فعالیت‌های هسته‌ای را کم‌اثر خواهد کرد.

پیشخوان Pishkhan.com

اینترنت بی‌کیفیت است یا توقع‌ها بالاست؟

توجیه با چاشنی «متهم‌پنداری مردم»

شرق: «سرعت اینترنت در گوشی‌ها کم نشده بلکه در ذهنتان کم شده است»؛ این توجیه جدید برای گریز از مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی در قبال حق نادیده انگاشته‌شده کاربران فضای مجازی در ماه‌های اخیر است که محمد امامی بر زبان رانده است. این ماجرای «متهم‌پنداری مردم» سر دراز دارد و حتی قبل از محدودیت‌های گسترده و شبه‌صیانت اینترنت و اجرای اینترنت طبقاتی به بهانه اعتراضات هم شاهد کاهش سرعت و کیفیت اینترنت بودیم که باقری‌اصل، معاون وزیر ارتباطات در همین رابطه گفته بود: «علت نارضایتی مردم از کیفیت اینترنت رشد شتابان تقاضاست، البته کیفیت پایین نیامده و آمارها این را اثبات می‌کند اما سطح توقع مردم از سرویس‌ها و تعداد کاربرانی که از سرویس‌ها استفاده می‌کنند نیز افزایش یافته است». البته چندصباحی است که اصولگرایان کم و کاستی‌ها را به توقع بالای مردم یا زیاده‌خواهی و ذهن آنها حواله می‌دهند. چند روز پیش بود که شریعتمداری در روزنامه‌اش کیهان مدعی شد «سطح رفاه اغلب اقشار جامعه به طرز ملموسی افزایش یافته و مردم فقیر نیستند بلکه توقعشان بالا رفته است». حال نیز محمد امامی، مدیرکل نظارت بر سرویس‌های ارتباطی و فناوری اطلاعات سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در گفت‌وگویی در واکنش به وضعیت پیش‌آمده برای اینترنت گفته است: «به عنوان کسی که در حوزه خدمات اینترنتی فعالیت می‌کند و به‌عنوان کسی که اپراتور شبکه و رگولاتور شبکه و رگولاتور حوزه است، می‌توان گفت احساسی که ایجاد شده است، شاید سابقه‌ای در بین مردم دارد و برمی‌گردد به برداشت مردم». او افزوده است: «اگر بخواهیم آن را بررسی کنیم، برای مثال زمانی که اپراتورهای ما چه در حوزه ثابت و چه در حوزه سیار، سرعت دسترسی مشترکین را روی شبکه‌هایشان افزایش دادند، در حوزه تلفن همراه که می‌توان گفت همه مردم آن را حس کردند؛ سرعت اینترنت از EG ارتقا پیدا کرد به 4G، عملا محدودیت‌های مردم و کاربران برای دسترسی به شبکه‌ها و خدمات سرویس اینترنتی خیلی آسان‌تر شد و یا ارتقای 3G به 4G را داشتیم. در بین این موضوعات، بحث سرعت دسترسی مردم به شبکه‌های اینترنتی افزایش پیدا کرده است و اینترنت ما به‌صورت حجمی به کاربران ارائه می‌شود اما مشترکین خیلی سریع‌تر حجم خودشان را از دست می‌دهند. بحث دیگری که وجود دارد این است که کاربران بیشتر از محتواهای ویدئویی و عکس استفاده می‌کنند یا بازی می‌کنند، در تمامی اینها هرچقدر کیفیت محتوا بالا رود، پهنای باند و حجم اینترنتی که نیاز دارند بالا می‌رود. هرکسی به عنوان کاربر می‌تواند این موضوع را تجربه کند و صحت این حرف را به عین ببیند». اجرای طرح صیانت که به محدودسازی اینترنت مشهور شده یکی از مهم‌ترین تصمیمات در مسیر نادیده‌گرفتن قانون و قانون‌گذاری بود که با خارج‌کردن مجلس از گردونه قانون‌گذاری در شورای‌عالی فضای مجازی تصویب و اجرائی شد. مجلس هم که دید باید خودی نشان دهد بدون رعایت تشریفات قانون‌گذاری طرح رهاشده خود را در کمیسیون مشترکی که منحل شده و دیگر وجاهت قانونی نداشت نه با حضور حداکثر اعضا که با نادیده‌گرفتن حداقل‌های قانون‌گذاری، تصویب و راهی شورای نگهبان کرد. خلاصه از چند جهت اینترنت مردم درحال صیانت‌شدن است و با فیلترینگ گسترده که ماه‌هاست فعالیت کسب‌وکارهای مجازی مردم را به مرز نابودی کشانده و کمترین ارتباط و فعالیت در فضای مجازی با تلف‌شدن زمان بسیار همراه است، خبری از بهبود خدمات اینترنتی نیست. هرچند، در همین

روزهای گذشته که گلایه مردم از کیفیت پایین خدمات اینترنت و ادامه محدودیت‌ها چندبرابر شده، رئیس‌جمهور چندباری دستور به بهبود کیفیت و رفع محدودیت‌ها داده است. برای نمونه اواخر دی‌ماه با اشاره به فراگیرشدن استفاده از فضای مجازی در زندگی و کسب‌وکار مردم، از وزیر ارتباطات خواست دغدغه‌های مردم در زمینه کندی سرعت و دیگر مشکلات موجود را با فوریت پیگیری و رفع کند. یا همین سه‌شنبه هفته گذشته رئیسی در جلسه شورای‌عالی فضای مجازی با تأکید بر لزوم اعمال و اجرای قانون در زمینه سامانه‌ها و پلتفرم‌های خارجی، تصریح کرد: دسترسی آسان مردم به اینترنت با هدف تسهیل در امور، گشایش کسب‌وکارها و ارائه سریع‌تر خدمات امری ضروری است که تحقق آن تلاش بیشتر دست‌اندرکاران این بخش را می‌طلبد. انتظار برای استماع و اجرای دستور رئیس‌جمهور معمولا باید یک امر واقعی و ملموس باشد اما در ایران از این دست دستورها کم صادر نمی‌شود که درنهایت در حد یک رفتار سیاسی باقی می‌مانند که این فرهنگ سیاسی خود جای تأمل و بررسی و ریشه‌یابی در فرصتی دیگر دارد. در همین راستا، هفته گذشته احمد وحیدی وزیر کشور در جمع خبرنگاران در پاسخ به سؤال یکی از خبرنگاران مبنی بر تصمیم نهایی دولت درباره فیلترینگ برخی از پیام‌رسان‌های خارجی اظهار کرد: در ارتباط با فیلترینگ دو شبکه اینستاگرام و واتس‌اپ تا زمانی که صاحبان این شبکه‌ها برابر چارچوب قانونی عمل کنند و تعهد دهند، وزارت ارتباطات براساس تکالیفش عمل خواهد کرد در این زمینه منتظر پاسخ صاحبان این شبکه‌ها هستیم ولی هنوز جواب روشنی در این زمینه داده نشده است. وزیر ارتباطات هم در همین رابطه گفته است: «من قبلا اعلام کرده‌ام که کمیته تعیین مصادیق محتوای مجرمانه، متولی فیلترینگ است که ۱۳ عضو دارد که وزارت ارتباطات یکی از اعضای آن به شمار می‌رود اما تلاش‌مان بر این است که محدودیت‌هایی که قابلیت برطرف‌شدن دارند را برداریم و ان‌شاءالله طی روزهای آینده خبرهای خوبی در این زمینه منتشر خواهد شد». او افزوده است: «دو پلتفرم اینستاگرام و واتس‌اپ که با مصوبه نهادهای امنیتی مسدود شدند، فعلا مشمول این اتفاق نیستند اما سرویس‌ها و خدماتی هستند که از نظر وزارت ارتباطات قابلیت بازنگری دارند و اکنون مسیر بازنگری در انسداد آنها را دنبال می‌کنیم و در گام اول کلاب‌هاوس طی روزهای آینده رفع فیلتر می‌شود». به هرروی وضعیت نه‌چندان مطلوب اینترنت با هیچ توجیه و توضیحی قابل چشم‌پوشی نیست و انتظار برای رفع موانع و بهبود خدمات و دسترسی آسان به جریان آزاد اطلاعات جزء حداقل‌های توسعه است که باید در ایران هم جدی گرفته شود. درحالی‌که در دنیا رقابت بر بهبود سرعت و افزایش سرعت است در ایران وصل‌شدن به اینترنت و آپلود یک فیلم یا گزارش تصویری یا فایل با حجم بالا در مدت زمانی کوتاه درحال تبدیل‌شدن به یک آرزو است. اینکه فضای مجازی متأثر از فضای سیاسی هرروز محدودتر شود جز افزایش نارضایتی حاصلی در بر نخواهد داشت و افکار عمومی حاضر نیست به شرایط این روزهای اینترنت تن دهد و ادامه وضع موجود که به بی‌کاری و ورشکستگی مالی بخشی از کسب‌وکارهای مجازی ختم شده به نارضایتی‌های سیاسی ختم خواهد شد.

گزارش «شرق» از دلایل سفر رئیسی به چین

یک سفر و چند هدف

چین از آن میزان هوشمندی برخوردار است که ظرفیت بازیگر مهمی چون ایران را در منطقه استراتژیک خاورمیانه از دست ندهد

شرق: دیروز یکشنبه وزارت امور خارجه چین اعلام کرد، رئیس‌جمهوری ایران قرار است در هفته جاری به پکن سفر کند. به گزارش پایگاه وزارت خارجه چین، هوآ چان‌ینگ، سخنگوی وزارت امور خارجه چین (یکشنبه) اعلام کرد که ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری ایران بنا به دعوت همتای چینی خود روز سه‌شنبه ۱۴ فوریه (۲۵ بهمن‌ماه) به این کشور وارد خواهد شد. وی در ادامه گفت که سفر ابراهیم رئیسی به چین تا روز پنجشنبه به طول خواهد انجامید. سیدابراهیم رئیسی، در پاسخ به دعوت رسمی «شی جین‌پینگ» رئیس‌جمهور چین در رأس هیئتی بلندپایه و برای دیدار رسمی سه‌روزه عصر دوشنبه عازم پکن پایتخت چین خواهد شد. حسین امیرعبداللهیان، وزیر امور خارجه، احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد، مهرداد بذرپاش، وزیر راه، جواد اوجی، وزیر نفت، جواد ساداتی‌نژاد، وزیر کشاورزی، رضا فاطمی‌امین وزیر صمت، محمدرضا فرزین، رئیس‌کل بانک مرکزی و علی باقری‌کنی، مذاکره‌کننده ارشد کشورمان رئیسی را در این سفر همراهی می‌کنند. رئیسی در این سفر پس از استقبال رسمی از سوی همتای چینی، ابتدا دیداری خصوصی با شی جین‌پینگ خواهد داشت و سپس مذاکرات هیئت‌های عالی‌رتبه دو کشور و نیز مراسم امضای اسناد همکاری، در حضور رؤسای جمهور برگزار خواهد شد. رئیسی در این سفر همچنین در نشست مشترک تجار و فعالان اقتصادی دو کشور شرکت خواهد کرد و دیداری نیز با ایرانیان مقیم چین خواهد داشت. نشست و گفت‌وگو با اندیشمندان و فرهیختگان برتر چینی از دیگر برنامه‌های دکتر رئیسی در پکن خواهد بود. جمعی از وزرا و اعضای کابینه رئیس‌جمهور را در سفر به این کشور همراهی می‌کنند. رئیسی نخستین میهمان ارشد رئیس‌جمهور چین در سال نو چینی است.

اما دعوت رئیس‌جمهور چین از همتای ایرانی خود برای سفر به این کشور بعد از حضور جنجالی شی جین‌پینگ در عربستان و همراهی با سیاست‌های ضدایرانی برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس چه معنایی می‌دهد؟ در سوی دیگر پذیرش و انجام این دعوت از سوی تهران در شرایطی که سیاست خارجی ایران در ماه‌های گذشته با چالش‌های زیادی مواجهه بوده است، چه اهمیتی می‌تواند داشته باشد؟ احمد اسفندیاری‌منفرد، پاسخ این دو سؤال مهم را در راستای یکدیگر تعریف می‌کند و به «شرق» می‌گوید: «اگرچه شی جین‌پینگ با سفر به عربستان سعودی و همراهی با ریاض در مطرح‌کردن برخی از ادعاهای ضدایرانی شائبه شکاف در مناسبات تهران و پکن را در محافل سیاسی و رسانه‌ای داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی تقویت کرد اما چین از آن میزان هوشمندی برخوردار است که ظرفیت‌ها و پتانسیل بازیگر مهمی چون جمهوری اسلامی ایران را در منطقه استراتژیک خاورمیانه از دست ندهد». بااین‌حال تحلیلگر مسائل شرق آسیا این نکته را هم یادآور می‌شود که چینی‌ها بعد از آغاز دور تازه ریاست‌جمهوری شی جین‌پینگ و سفر او به عربستان سعودی فصل جدیدی را در سیاست خارجی خود گشوده‌اند که از نگاه این کارشناس اصل بر توازن‌بخشی است. به همین دلیل اسفندیاری‌منفرد اذعان دارد که تهران با وجود آنکه در دیپلماسی چین حذف نمی‌شود اما جایگاه سابق را ندارد، به‌خصوص آنکه این مفسر حوزه سیاست خارجی تأکید دارد طی ماه‌های اخیر موقعیت فعلی جایگاه دیپلماتیک ایران، چینی‌ها هم تمایل و رغبت کمتری برای تقویت روابط اقتصادی و دیپلماتیک با تهران پیدا کرده‌اند. با این خوانش، تحلیلگر مسائل آسیای جنوب شرقی این سناریو را مطرح می‌کند که چینی‌ها سعی کرده‌اند با دعوت از رئیسی در سایه توازن‌بخشی جدید، ایران را به‌عنوان یک اهرم فشار برای خود حفظ کنند تا به باور اسفندیاری‌منفرد، هم دلخوری ایران از سفر «شی» به عربستان برطرف شود و هم پکن بتواند ریل‌گذاری جدیدی را در آغاز فصلی نوین از سیاست خارجی‌اش عملیاتی کند. در سوی دیگر محمدمهدی سبحان‌نیا روی اهمیت این سفر تأکید می‌کند و در گپ‌وگفتی با «شرق» بر این باور است که انجام این سفر از سوی رئیس‌جمهور ایران می‌تواند یک گام برای خروج از انزوای دیپلماتیک طی ماه‌های اخیر باشد. اگرچه این تحلیلگر حوزه بین‌الملل اذعان دارد سفر رئیسی به چین نمی‌تواند پیام و پالس جدی مبنی بر خروج تهران از شرایط فعلی دیپلماتیک را با خود به همراه داشته باشد اما از نگاه او به‌هرحال انجام این سفر یک تحرک دیپلماتیک را برای جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. از این منظر سبحانی‌نیا روی نکته مهمی دست می‌گذارد و پیرو آن اعتقاد دارد چون اروپایی‌ها و آمریکا اکنون به دنبال فشار، تحریم، اجماع و انزوا علیه ایران هستند و به موازاتش فعلا ازسرگیری مذاکرات هسته‌ای را هم در دستور کار خود ندارند، لذا تهران سعی دارد با این سفر رئیسی به چین و تلاش برای نزدیکی هرچه بیشتر با پکن و همچنین مسکو نوعی نگرانی و فشار را در طرف غربی برای تعدیل سیاست‌های ضدایرانی خود ایجاد کند. پیرو تحلیل سبحان‌نیا، احمد اسفندیاری‌منفرد هم از جنبه دیگری به ارتباط دو موضوع سفر رئیسی به چین و پرونده فعالیت‌های هسته‌ای ایران می‌پردازد و دراین‌باره به «شرق» از نگرانی پکن درخصوص تداوم و تشدید اختلافات پادمانی تهران و آژانس می‌گوید و تأکید دارد که «چینی‌ها به‌هیچ‌وجه از ادامه این شرایط پیرامون ابعاد فعالیت‌های هسته‌ای ایران راضی نیستند». لذا کارشناس مسائل بین‌الملل این احتمال را می‌دهد که شاید پکن در جریان دیدار رئیسی و شی به دنبال تعدیل نگاه تهران در مقابل آژانس باشد تا وضعیت اصطلاحا به «مرحله غیرقابل مدیریت» میل نکند که در آن صورت به زعم اسفندیاری‌منفرد دیگر اهرم فشار ایران برای چین کارکرد خود را از دست می‌دهد. به ویژه که بعد از موضوع بالن چینی و تشدید مناقشه پکن - واشنگتن، شی به اهرم فشار تهران بیشتر از قبل نیاز دارد. اینها علاوه بر آن است که اسماعیل فلاح‌زاده، دیگر کارشناس در گپ‌وگفتی با «شرق»، موضوع سفر رئیس‌جمهور ایران به چین را از زاویه جدیدی مورد ارزیابی قرار می‌دهد و اعتقاد دارد: «شاید مهم‌ترین دغدغه تهران در این سفر به تلاش‌های اخیر دولت بایدن برای رایزنی با طرف چینی در جهت توقف خرید نفت از ایران بازمی‌گردد». از این منظر، تحلیلگر حوزه انرژی سفر رئیسی را و دیدار او با همتای چینی‌اش را بسیار مهم ارزیابی می‌کند. به‌خصوص آنکه فلاح‌زاده تأکید دارد که وضعیت بودجه ایران در سال ۱۴۰۲ چندان مساعد نیست و کسری بودجه شدید در سال آتی قطعی خواهد بود. البته اوج‌گیری مشکلات اقتصادی و معیشتی در کشور هم به باور این کارشناس، اهمیت تداوم خرید نفت ایران توسط چین را بیش از پیش گوشزد می‌کند. به همین دلیل فلاح‌زاده معتقد است یکی از مهم‌ترین دستور کارهای رئیسی در سفر به چین ناظر به تداوم فروش نفت و حتی افزایش میزان صادرات محصولات نفتی به طرف چینی است و در این راستا تحلیلگر حوزه انرژی این احتمال را هم می‌دهد که طرف ایرانی در این سفر با برخی تخفیف‌ها و مشوق‌ها، چین را ترغیب به تداوم خرید نفت از ایران کند.

در ادامه نکته مهم دیگری که این کارشناس روی آن از تأکید دارد به مسئله اجرائی‌شدن سند جامع همکاری‌های راهبردی ۲۵ساله ایران و چین بازمی‌گردد که بعد از عضویت دائمی ایران در پیمان شانگهای و همچنین تصویب لوایح و قوانین مربوط به این عضویت توسط مجلس شورای اسلامی اکنون باید دید که طرف چینی تا چه اندازه نسبت به ادعای خود در تحقق اهداف و بندهای این سند صداقت دارد. البته فلاح‌زاده به این مهم نیز اشاره دارد که طی پنج ماه گذشته شدت تحریم‌ها، فشارهای سیاسی و دیپلماتیک و نیز تقابل علیه ایران به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش پیدا کرده است. به همین دلیل شاید اکنون طرف چینی تمایل و یا توانی برای گسترش روابط اقتصادی با ایران نداشته باشد.

اخبار برگزیده

محمدجعفر منتظری، دادستان کل تهران:

افرادی که کشته‌سازی کردند، مورد عفو قرار نخواهند گرفت

محمدجعفر منتظری در بازدید از مجموعه زندان مرکزی اصفهان از خوابگاه‌ها، کارگاه‌های بنیاد تعاون و اشتغال زندانیان گفت: افرادی که کشته‌سازی کرده و خسارت به بار آوردند، مورد عفو قرار نخواهند گرفت و باید در پیشگاه قانون و مردم جوابگو باشند.

دادستان کل کشور در این دیدارها با اشاره به عفو گسترده مقام معظم رهبری و بالاخص عفو زندانیان اغتشاشات اخیر از زندانیان خواست پس از آزادی و بازگشت به جامعه در راه خدمت به نظام و مردم گام بردارند. وی گفت: بنده به نوبه خود از رهبر حکیم انقلاب تشکر می‌کنم که در آستانه پیروزی بزرگ انقلاب با این عفو، عیدی ارزشمندی را به ملت ایران و خصوصا افرادی که در اثر اشتباه و غفلت گرفتار زندان شدند، به درخواست رئیس قوه قضائیه و مطالبات جامعی که شده بود، این لطف و محبت را ارائه فرمودند.

دادستان کل کشور با اشاره به نوع عفو اعطاشده گفت: فرایند دادرسی که طی شود و جرم هر فردی به اثبات برسد، به موجب قانون محکوم می‌شود و باید مجازات شود. وی ادامه داد: در قانون اساسی حق عفو به رهبری انقلاب داده شده که به درخواست رئیس قوه قضائیه با فرایندی که طی می‌شود؛ اگر مصلحت بدانند افراد مجرم و محکوم را عفو کنند. منتظری در بیان نوع عفو در کشور گفت: در کشور ارائه عفو به دو روش است، یکی عفو مصداقی که در طول سال و ایام رضایت‌های مختلف با ارائه لیست و مشخصات فرد توسط ریاست قوه قضائیه پیشنهاد می‌شود و یکی هم عفو معیاری است که طی فرایندی توسط قوه قضائیه درخواست می‌شود و معیارهایی را انتخاب می‌کنند که دامنه آن گسترده و فراگیر است و به‌مراتب بیشتر از حبس مصداقی و تعینی است. دادستان کل کشور تصریح کرد: تفاوت این عفو با عفوهای گذشته در این بود که علاوه بر محکومین عمدی، زندانیان حوادث اخیر را هم مشمول و حتی متهمین هم در این گروه قرار گرفتند و دامنه عفو بسیار گسترده شد.

وی ضمن قدردانی از حضور خیرین در این آیین گفت: از همه کسانی که در طول سال در جهت کمک و مساعدت به محکومین در زندان‌ها تلاش می‌کنند، تشکر می‌کنم.

منتظری در ادامه سخنانش توصیه‌هایی نیز به جوانان بازداشت‌شده حوادث اخیر هم داشت و از آنها خواست تا مورد سوءاستفاده دشمنان قرار نگیرند؛ چراکه برای انسان تلخ است که جوانان به‌جای اینکه در دانشگاه یا کار باشند و چون سرمایه‌های کشور هستند، مورد غفلت قرار بگیرند. دادستان کل کشور ادامه داد: یک نکته مهم در عفو رهبری انقلاب این است که این افرادی که کشته‌سازی کرده و خسارت به بار آوردند، مورد عفو قرار نخواهند گرفت و باید در پیشگاه قانون و مردم جوابگو باشند.

تلاش برای حاشیه‌سازی‌های ژورنالیستی پیرامون عفو گسترده اخیر

خبر اخذ تعهدات مختلف از زندانیان آزادشده، غیرواقعی است

برخی اخبار منتشرشده درخصوص اخذ تعهدات مختلف از زندانیانی که شامل عفو اخیر شده‌اند، غیردقیق و غیرصحیح بوده و به‌هیچ‌وجه با واقعیت جاری منطبق نیست.

به گزارش مرکز رسانه قوه قضائیه درحالی‌که طی چند روز گذشته و پس از موافقت رهبر معظم انقلاب با پیشنهاد رئیس دستگاه قضائی، بخش قابل‌توجهی از بازداشتی‌های اعتراضات اخیر و سایر محکومین یا آزاد شده‌اند یا در آستانه آزادی و مختومه‌شدن پرونده قضائی خود قرار دارند و این حرکت با استقبال گسترده مردم و نخبگان روبه‌رو شده و فضای اجتماعی پرنشاطی را در کشور ایجاد کرده است، انتشار برخی اخبار مخدوش و غیرصحیح در بعضی رسانه‌های رسمی و همچنین فضای مجازی ظاهرا در تلاش است تا اصل این حرکت مهم و بزرگ را تحت‌الشعاع قرار دهد.

از جمله این اخبار غیردقیق، اشاره به اخذ تعهدات متنوع از زندانیان است که بر اساس بررسی‌های دقیق مرکز رسانه قوه قضائیه با واقعیت جاری در زندان‌ها تطبیق نداشته و غیرصحیح هستند.

بر این اساس تنها تعهدی که از بازداشتی‌های وقایع اخیر کشور برای آزادی آنها یا مختومه‌شدن پرونده‌هایشان گرفته شده است، متمرکز بر تعهد البته اختیاری آنها با موضوع عدم تکرار جرمی بوده که مرتکب شده‌اند که این تعهد نیز مبنا و منطق کاملا روشن و مشخص حقوقی و قضائی دارد.

لذا آنچه در بعضی رسانه‌ها منتشر شده و شایعات غیرواقعی را پیرامون این تعهدات مطرح کرده، تکذیب می‌شود و هیچ ارتباطی با واقعیت جاری در چند روز گذشته و اصولی که قوه قضائیه در عفو اخیر آن را دنبال و اجرا می‌کند، ندارد.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای

سازمان ملی بهره وری ایران

سازمان ملی بهره وری ایران در نظر دارد مناقصه عمومی خدمات(انجام امور خدمات پشتیبانی و عمومی) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ساعت ۱۰:۰۰صبح یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۳۰

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۳

زمان بازگشایی پاکت ها: ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۱

تضمین شرکت در مناقصه : ضمانت نامه بانکی با اعتبار سه ماهه و قابل تمدید به مبلغ ۳/۹۷۳/۶۱۱/۷۲۱ ریال (سه میلیارد و نهصد و هفتاد وسه میلیون و ششصد و یازده هزار و هفتصد و بیست و یک ریال)

جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت ها با تلفن های زیر تماس حاصل فرمائید.

تلفن : ۰۹۳۶۴۲۵۱۷۴۹ زارع ۰۹۳۵۵۱۶۷۸۱۸ نورمحمدی

آدرس: خیابان بهشتی نبش خیابان میرعماد جنب بانک ملی پلاک ۱۶ ساختمان شهید سلیمی

م الف ۴۴۴۳ شناسه آگهی ۱۴۵۳۴۱۴

سازمان ملی بهره وری ایران

omegawatches.com

پیشخوان Pishkhan.com

SEAMASTER AQUA TERRA 150M
CO-AXIAL MASTER CHRONOMETER

LOOKS MAGICAL. WORKS BEAUTIFULLY.

Although not your typical watch interior, our dreamlike world is not too far removed from the real thing. An OMEGA watch calibre is a tiny universe of components. Each working so wonderfully together, our precision timepieces have earned the trust of athletes, deep sea adventurers – and even astronauts.

اُمگا

OMEGA

TEHRAN WATCH
SINCE 1901

گزارشی از سنگ اندازی های آمریکا در بازار عراق و مشکل مسافران ایرانی برای تهیه ارز در این بازار

همسایه کوک شد؟

شرق: «پیداکردن اسکناس یک دلاری در عراق دشوار شده است؛ به ویژه آنکه صرافی‌ها متوجه شوند ایرانی هستید!» این تجربه اخیر مسافری از ایران است. مسافری که هفته گذشته به نجف سفر کرده و برای برگشت به ایران با کمبود ارز مواجه شده است.

او می‌گوید سرانجام با کمک یکی از دوستان عراقی‌اش توانسته است به سختی حدود ۱۰۰ دلار تهیه کند. این موضوع اما تجربه بسیاری از ایرانیانی است که در هفته‌های اخیر راهی عراق شده‌اند.

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس و با استناد به سالنامه آماری سازمان جهانی جهانگردی، عراق پس از ترکیه دومین مقصد گردشگری ایرانیان است و تا سال ۲۰۱۳ میلادی سالانه چیزی حدود ۸۰۰ هزار ایرانی به عراق سفر می‌کردند که حالا شمار گردشگران ایرانی عراق افزایش قابل توجهی داشته است.

بر اساس گزارش‌های منتشرشده از ستاد اربعین، تنها در ایام عزاداری امام حسین (ع) بیشتر از دو میلیون ایرانی سفر زیارتی به عراق دارند.

گذشته از این، عراق یکی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران است و حجم تجارت سالانه دو کشور تا حدود ۱۰ میلیارد دلار می‌رسد؛ بنابراین به جز سفر زیارتی ایرانیان به عراق، شمار زیادی از تجار ایرانی به عراق تردد دارند و حالا وضعیت سفر ایرانی‌ها به عراق دشوارتر از همیشه شده است.

صرافی‌ها به مسافران ایرانی ارز نمی‌دهند

مسافران ایرانی عراق می‌گویند که برای خرید ارز در بازار این کشور با مضیقه مواجه شده‌اند.

مهدی کرمی‌پورمقدم، دبیر کل سابق اتاق ایران و عراق، با تأیید این موضوع به «شرق» می‌گوید خود او اخیرا مسافر عراق بوده و حتی برای تأمین کرایه تاکسی خود در این کشور دچار مشکلات عدیده شده است.

او تاکید می‌کند با وجود آنکه سابقه فعالیت در اتاق بازرگانی ایران و عراق داشته و در بین فعالان بازرگانی این کشور آشنایان زیادی دارد اما برای تأمین میزان بسیار ناچیز دلار در این کشور با گرفتاری‌های فراوانی مواجه شده و این وضعیت برای مسافران عادی بسیار پیچیده‌تر است.

بنا به توضیحات کرمی‌پورمقدم صرافی‌های عراق به مسافران ایرانی می‌گویند که نگران تبعات مالی و تحریمی فروش ارز به مسافران ایرانی هستند و از تبدیل ارز برای آنها خودداری می‌کنند.

علی شریعتی دیگر عضو اتاق بازرگانی ایران و فعال بازرگانی در عراق هم این مسئله را تأیید می‌کند و می‌گوید که دیروز از سفر عراق به ایران برگشته است.

او به «شرق» توضیح می‌دهد: عراق سیستم بانکی پیشرفته‌ای ندارد و حدود ۹۵ درصد مبادلات ارزی این کشور را صرافی‌ها انجام می‌دهند و حالا با مقررات تازه بانکی در این کشور، صرافی‌ها از فروش ارز بدون ارائه اسناد معتبر منع شده‌اند. به همین دلیل آنها به راحتی زیر بار فروش اسکناس به هیچ مسافر خارجی و به ویژه ایرانیان نمی‌روند.

عراق به دنبال پیوستن به FATF

چندی پیش وال‌استریت‌ژورنال و فیگارو به نقل از مقام‌های آمریکایی و عراقی گزارش دادند که آمریکا با هدف کاهش پول‌شویی و جلوگیری از انتقال غیرقانونی دلار به برخی کشورهای تحت تحریم در خاورمیانه به‌ویژه ایران، محدودیت‌های شدیدتری را برای بانک‌های خصوصی عراق وضع کرده است. بر اساس این گزارش‌ها یک مقام آمریکایی به وال‌استریت‌ژورنال گفته که هدف از این کنترل سخت‌گیرانه، جلوگیری از انتقال دلار به ایران، سوریه و لبنان است. به نوشته این روزنامه آمریکایی، از نوامبر گذشته تمامی انتقال‌های الکترونیکی دلار از آمریکا به عراق به‌شدت کنترل می‌شود و حدود ۸۰ درصد از نقل و انتقالات بانکی که ممکن بود در گذشته به بیش از ۲۵۰ میلیون دلار در برخی روزها برسد، مسدود شده‌اند. بنا بر اظهارات مقام‌های آمریکایی و عراقی، فقط مواردی از انتقال دلار مسدود می‌شوند که اطلاعات کافی درباره مقصد حواله و سایر اطلاعات ضروری را ارائه ندهند.

هم‌اکنون با وجود گذشت حدود دو دهه از سرنگونی رژیم صدام‌حسین، تمامی مبالغ مربوط به فروش نفت عراق به حساب بانکی ویژه‌ای در بانک مرکزی آمریکا واریز می‌شوند و بخشی از دلاری که وارد عراق می‌شود، هر چند ماه یک بار از طریق پرواز مستقیم از آمریکا به بغداد منتقل می‌شود. بااین‌حال، رقم بسیار بزرگ‌تری از طریق انتقال الکترونیکی ارز توسط بانک‌های خصوصی عراق از حساب صندوق ذخیره ارزی آن کشور در بانک مرکزی آمریکا به کشور سرازیر می‌شود. البته این اولین بار نیست که دولت آمریکا انتقال دلار به عراق را محدود می‌کند؛ در سال ۲۰۱۵ نیز وزارت خزانه‌داری و بانک مرکزی آمریکا اعلام کردند به دلیل نگرانی از تأمین مالی داعش، به‌طور موقت انتقال میلیاردها دلار به بانک مرکزی عراق را متوقف می‌کنند.

رسانه‌های عراقی ایرانیان را مقصر افزایش تورم می‌دانند!

این اتفاق سبب کاهش ارزش پول عراق مقابل دلار و افزایش تورم در این کشور شده است. درحال‌حاضر ارزش برابری دینار عراق در برابر دلار آمریکا حدود ۱۰ درصد کاهش یافته و در نتیجه بهای بسیاری از کالاهای مصرفی و مواد غذایی که از خارج وارد می‌شوند، ازجمله آرد، تخم‌مرغ و روغن‌های خوراکی در عراق افزایش داشته است. عراق که سال‌هاست تورم یک‌رقمی را تجربه می‌کند، مقابل این کاهش ارزش پول خود با واکنش مردم و رسانه‌ها مواجه شده است.

علی شریعتی، عضو اتاق بازرگانی ایران و فعال بازرگانی عراق به «شرق» می‌گوید که محدودیت‌های جدید نقل و انتقالات ارزی در عراق و افزایش تورم با واکنش گسترده عراقی‌ها روبه‌رو بوده است و متأسفانه در رسانه‌ها و فضای مجازی کشور عراق، ایران را عامل این اتفاقات وانمود می‌کنند و همین مسئله موجب موضع‌گیری عراقی‌ها نسبت به کالاهای ایرانی شده است.

با این حال علی شریعتی اعتقاد دارد که مسئله فروش ارز به مسافران و تجار ایرانی در آینده حل می‌شود چراکه سیستم بانکی این کشور در حال ساماندهی است و عراقی‌ها با عبور از این مرحله روال مراودات مالی خود با ایرانیان را سامان می‌دهند.

به گفته این فعال اقتصادی، بخشی از فعالیت ایرانی‌ها در عراق بدون هویت مشخص انجام می‌شود و شرکت ثبت‌شده معتبری برای این قبیل فعالیت‌ها وجود ندارد.

شریعتی تأکید می‌کند این گروهی که به صورت خاکستری در عراق فعالیت تجاری می‌کنند حتما در آینده دچار مشکل می‌شوند و دورزدن تحریم در بازار عراق دشوار می‌شود اما شرکت‌های ایرانی شناسنامه‌دار و مسافران ایرانی با مصارف ارزی خرد در آینده مشکل چندانی برای تجارت در عراق نخواهند داشت.

شریعتی ادامه می‌دهد که عراق به سمت صنعتی‌شدن پیش می‌رود و در حال ساماندهی ساختارهای حقوقی و بانکی خود است، بنابراین امکان فعالیت اقتصادی غیرشفاف در این کشور دشوار در آینده دشوار خواهد بود.

مهدی کرمی‌پورمقدم هم تأکید می‌کند که عراق آینده اقتصادی خوبی در پیش خواهد داشت و دیگر نه تنها نمی‌تواند بازار بی چون و چرای کالای ایرانی باشد که در آینده رقیب بزرگی برای ایران خواهد بود.

رویترز گزارش داده است که وزارت خزانه‌داری آمریکا علاوه بر عراق، درخواست مشابهی از امارات، ترکیه و عمان داشته تا مانع از دورزدن تحریم‌های بانکی توسط ایران و انتقال ارز به این کشور شوند.

فعالان اقتصادی ایرانی می‌گویند که دورزدن تحریم از سمت امارات و ترکیه دشوار است و عراق از این نظر گزینه مهم‌تری برای ایران بوده است. آنها همچنین می‌گویند رسانه‌های عراقی از موافقت دولت و بانک مرکزی این کشور برای پیوستن به FATF می‌گویند. اتفاقی که می‌تواند جابه‌جایی مقادیر کلان ارز را به صورت چمدانی و خارج از مبادلات شفاف بانکی بسیار دشوار کند.

بازتاب

وزارت اقتصاد به گزارش «شرق» پاسخ داد

رد یک ضرورت اقتصادی با بهانه‌جویی‌های سیاسی

مرکز روابط‌عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت اقتصاد در پاسخ به مطلب روزنامه «شرق» مورخ ۱۴۰۱،۱۱،۱۷ با عنوان «رفتار سال آخری دولت در سال دوم» توضیح داد: همه کشورهای پیشرفته، امکان رصد و پایش دقیقی از دارایی‌های دولت دارند و اجازه نمی‌دهند که دارایی‌ها به رکود و وضعیت غیرمولد دچار شود.

نتایج دو مطالعه انجام‌شده که ۲۸ کشور اتحادیه اروپا را بررسی کرده و مطالعه دیگری که کشورهای آمریکای لاتین را بررسی کرده است، نشان می‌دهند که همه این کشورها یا به بهترین جایگاه مولدسازی دارایی‌های ثابت خود رسیده‌اند یا در مسیر این مولدسازی قرار دارند. تهاتر و معاوضه از شیوه‌هایی است که قرار است دارایی راکد را به دارایی مولد تبدیل کند و یکی از مهم‌ترین دستور کارها نیز که اولین مصوبه هیئت هم بود، همین شیوه یعنی دارایی‌های مازاد وزارتخانه‌ها صرف تکمیل پروژه‌های مهم زیرساختی و عمرانی شود.

همچنین مواردی که فروش مستقیم و مزایده باشد نیز عواید ۵۰ درصد آن مستقیم صرف دارایی تملک دارایی سرمایه‌ای می‌شود و ۵۰ درصد نیز باید به خزانه واریز شود.

در لایحه بودجه ۱۴۰۲ نیز تمام عواید حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای (مشمول این مصوبه هم می‌شود) باید صرف تملک دارایی سرمایه‌ای شود و این یعنی ریالی از این عواید نباید صرف هزینه جاری شود. بارها از سوی متولیان امر اعلام شده است که دادن اختیارات به اعضای هیئت به معنای عدم نظارت مجلس و نهادهای نظارتی نیست و در فضای کاملا شفاف گزارش‌ها ارائه خواهد شد و به‌هیچ‌عنوان هیچ چیزی در مسیر مولدسازی محرمانه نیست و نخواهد بود؛ موضوعی که بارها از سوی مسئولان امر روی آن تأکید شده است.

بنابراین به بهانه‌های واهی ازجمله فسادزابودن نباید جلوی اجرای کارهای مهم را گرفت. همین نگاه‌ها و اظهارنظرها در سال‌های گذشته موجب شد که مولدسازی به نتیجه نرسد.

دولت سیزدهم از ابتدای روی‌کارآمدن بارها اعلام کرده که اهل کارهای نمایشی آنچه در دولت‌های گذشته رخ داده، نیست و تمام سعی و تلاش خود را برای بهبود شرایط اقتصادی کشور به کار گرفته است و سعی کرده با بهره‌گیری از تمام ظرفیت‌های کشور مشکلات اقتصادی را که نتیجه اقدامات دولت‌های گذشته است، برطرف کند و مولدسازی نیز یکی از اقداماتی است که به منظور انجمادزدایی از دارایی‌ها است تا بدین وسیله بتواند طرح‌هایی را که سال‌ها نیمه‌تمام مانده است، تکمیل کند تا از اقتصاد کشور گره‌گشایی شود و هم مردم به سمت رفاه اجتماعی سوق پیدا کنند.

Pishkhan.com

کشتی‌نشینان نگران و ملوانان باایمان

ادامه از صفحه اول

در این میان، برخی از ملوانان و پرسنل کشتی هم با بی توجهی مشغول سوراخ‌کردن بدنه کشتی برای ایجاد تغییرات دلخواه در آن هستند که خود باعث می‌شود حجم زیادی از آب وارد کشتی شود و تلاش‌های سرنشینان برای بیرون‌ریختن آب از کشتی بی‌ثمر شود. ناخدای کشتی نیز به پرسنل خود و مسیر ایمان کامل دارد و با خیال آسوده، به مسیر که در دل توفان است، می‌رود و اضافه بر توفان خطر حمله کشتی‌های جنگی رقیب نیز سرنشینیان را نگران کرده است. حال وضعیت راهپیمایی ما و سخنرانی جناب آقای رئیسی بی‌شباهت به این حکایت نیست. همه کسانی که دل در گرو انقلاب دارند، از جریانات سیاسی تا مردم عادی، از متدینین و سنتی‌ها تا دانشگاهیان و هنرمندان، همه و همه تلاش می‌کنند با انگشتان یک دست خود جلوی سوراخ‌هایی را که در بدنه کشتی ایجاد شده، بگیرند و با دست دیگر با سطلی آب را از درون کشتی خالی کنند تا خدای نکرده، کشتی آسیب نبیند؛ اما ملوانان که همان مسئولان باشند، در حوزه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مشغول سوراخ‌کاری‌های جدید در بدنه کشتی هستند و رئیس‌جمهور نیز به‌عنوان ناخدا، با ایمان کشتی را به سمت توفان و تله کشتی‌های جنگی دشمن می‌برد و به درستی مسیر اطمینان دارد. با وجود خدماتی که انقلاب در ۴۴ سال گذشته در حوزه‌های مختلف نظیر آموزش، صنایع مادر، راه‌ها و سلامت به کشور ارائه داده است، جامعه‌ای که خط فقر در آن ۱۵ میلیون تومان اعلام شده و اکثریت جامعه زیر این رقم درآمد دارند، یعنی در حال غرق‌شدن در مشکلات اقتصادی است، جامعه‌ای که هزینه اجاره خانه از حقوق کارگر و کارمند عادی بیشتر شده است، جامعه‌ای که مصرف گوشت و مرغ و لبنیات آن در دو سال گذشته کمتر از نصف شده و بسیاری از مردم به‌خصوص کودکان و سالمندان از سوءتغذیه رنج می‌برند، جامعه‌ای که وضعیت فرهنگی و اجتماعی آن در محدوده هشدار قرار دارد، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین منابع انرژی دنیا، در زمستان کمبود گاز دارد و در تابستان کمبود برق و در سراسر سال مشکل آلودگی هوا به دلیل زیرساخت‌های فرسوده، این جامعه، همان کشتی در حال حرکت است. حالا ناخدا به سرنشینانی که تا کمر در آب فرورفته‌اند، از دهه‌های روشن بعد مژده می‌دهد و در کابین خود مراسم جشن پیشرفت و دعوت میهمانان ویژه برگزار می‌کند و اگر هم وجود مشکلی را بپذیرد، آن را گردن برخی سرنشینانی می‌اندازند که بیشترین تلاش را برای غرق‌نشدن کشتی دارند.

مسئولان محترم جمهوری اسلامی، به‌ویژه سران قوا:

اولا، بپذیرید که شاخص‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی کشور در مرحله هشدار قرار دارد؛ پس لطفا از ایجاد سوراخ‌های بیشتر در بدنه این کشتی خودداری کنید.

ثانیا، مسیر حرکت کشتی را تغییر دهید و از رفتن به دل توفان و تله دشمن خودداری کنید .

مولدسازی به سبک روسی

ادامه از صفحه اول

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، هیچ‌گاه نقش چشمگیری در اقتصاد ایران نداشته است و آن اندک میزان مشارکت‌های خارجی نیز با سخت‌ترشدن تحریم‌ها، از کشور خارج شدند. اما سرگذشت پرآب چشم و فسادآور خصوصی‌سازی یا به‌عبارت درست‌تر «خصولتی‌سازی» صنایع ایران بر کسی پوشیده نیست. اینک که کفگیر دولت به ته دیگ خورده، قرار است این تجربه کاملا ناموفق، یک بار دیگر در ابعاد وسیع‌تر و خطرناک‌تر آن تکرار شود. مسئولان درصدد فروش منابع و دارایی‌های کشور بدون هیچ مسئولیت‌پذیری و حساب و کتابی هستند.

پرسش اساسی این است که چه کسانی قادر به خرید این حجم از ثروت ملی هستند؟

*** استاد اقتصاد بازنشسته دانشگاه علامه طباطبایی**

جلیل هاشمی: اسنا نیاز به اتوبوس ۱۸متری دوکابین را برطرف می‌کند

بیوک علیمرادلو، مدیرعامل گروه بهمن از آمادگی این گروه برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، تجاری و شهری خبر داده است. در همین راستا گروه بهمن، حسین خضری مدیرعامل بهمن‌دیزل و مهرداد حق‌بر مدیرعامل سیباموتور از ظرفیت‌های این تجاری‌سازان در نوسازی ناوگان تجاری گفته‌اند.

به تازگی نیز جلیل هاشمی مدیرعامل شرکت اتوبوس‌سازی اسنا - از شرکت‌های تابعه گروه بهمن- از امضای موافقت‌نامه ساخت دو هزار دستگاه اتوبوس شهری با شهرداری تهران خبر داد. به گفته جلیل هاشمی این اتوبوس‌ها ۱۲ متری و ۱۸ متری خواهند بود که قابلیت خدمت‌رسانی در خطوط ویژه BRT و معابر عمومی شهر تهران را خواهند داشت. اتوبوس‌های این موافقت‌نامه طی دو سال تحویل می‌شوند.

هاشمی درباره تلاش‌های فنی این شرکت به منظور کاهش آلودگی هوای تهران و سایر شهرهای ایران گفت: اتوبوس‌های ۱۲ متری و ۱۸ متری تولیدی اسنا استاندارد یورو 5EEV دارند و در مقایسه با اتوبوس‌هایی که اکنون در تهران تردد دارند، آلودگی به مراتب کمتری دارند. این مدیر گروه بهمن در ادامه تأکید کرد، چنانچه مراحل مقدماتی این توافق به تأخیر نیفتد، شهروندان تهرانی تا نیمه ۱۴۰۲ اولین سری این محصولات را استفاده خواهند کرد. جلیل هاشمی در ادامه یادآور شد: اتوبوس‌های شهری اسنا، امکانات رفاهی ارزشمندی برای راننده و مسافران خود دارد که اطمینان داریم رضایتمندی شهروندان را در مقایسه با اتوبوس‌های فعلی به همراه دارد. وی در همین رابطه افزود: امیدواریم بتوانیم محصولی در شأن مردم ایران و شهروندان تهرانی تولید کنیم تا هم رضایت شهروندان را جلب کرده باشیم و هم گرهی از گره‌های ترافیکی شهر باز شده باشد. مدیرعامل اسنا در همین رابطه گفت: اتوبوس‌های دوکابین تولیدی اسنا، محصولاتی به‌روز و مدرن هستند. برای ساخت این محصول، نیازسنجی و مطالعات طولانی‌مدت انجام شده تا اشکالات و نواقص برطرف شود. وی در همین رابطه گفت: این اتوبوس‌های دوکابین با پنج در طراحی شده که از هر دو طرف باز می‌شوند. بنابراین در تمامی خطوط قابل استفاده هستند، در حالی که این نقص در اتوبوس‌های فعلی وجود دارد. این مدیر گروه بهمن در ادامه یادآور شد: اتوبوس ۱۸ متری یا دوکابین اسنا، مورد توجه مدیران شهری قرار گرفته است و اخیرا علیرضا زاکانی شهردار به همراه مهدی چمران، رئیس شورای شهر و جلال بهرامی معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران از این محصول بازدید کردند و در جریان توانایی‌های فنی و امکانات رفاهی آن قرار گرفتند.

مدیرعامل گروه بهمن: به دلیل برخی مسائل بوروکراتیک تعدادی از اتوبوس‌های ما در گمرک معطل مانده است

بیوک علیمرادلو، مدیرعامل گروه بهمن نیز درخصوص توانایی این گروه بهمن در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران گفت: بنگاه‌های صنعتی، وزارت صمت و شهرداری‌ها می‌توانند هم‌راستا با یکدیگر گام بردارند. وزارت صمت و شهرداری‌ها باید به خودروسازان فشار بیاورند تا تولید وسایل حمل‌ونقل عمومی افزایش پیدا کند. آنها باید از خودروسازان بخواهند که تولید خود را افزایش دهند.

وی درخصوص موانع افزایش تولید اتوبوس‌های شهری گفت: به دلیل وجود برخی مسائل بوروکراتیک تعدادی از اتوبوس‌های ما در گمرک معطل مانده است. این مشکلات تحویل اتوبوس‌ها را به تأخیر می‌اندازد.

مدیرعامل گروه بهمن یادآور شد: شأن و منزلت مردم ایران، حمل‌ونقل عمومی باکیفیت است. ما در گروه بهمن، هرگز از استانداردهای کیفی خود کوتاه نمی‌آییم.

علیمرادلو در همین رابطه افزود: در پروژه BRT مطالعات زیادی انجام و نیازمندی‌های شهر تهران در اتوبوس‌های دوکابین و حتی سه‌کابین شناسایی شده است.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای

نوبت اول

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی دو مرحله ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۱۰۹۷۵۷۶۰۰۰۴۸
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضای ۹۹۴۰۱۸۱ مناقصه شماره ۹۹/۱۰۷
موضوع مناقصه/ شرح مختصر اقلام درخواستی	DRY GAS SEAL
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۳،۵۲۶،۸۷۵،۰۰۰ریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران می باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	۷۰،۵۳۷،۵۰۰،۰۰۰ریال
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	۵ روز پس از درج نوبت دوم آگهی در صفحه اعلان عمومی سامانه ستاد ایران می باشد.
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	ظرف مدت دو هفته پس از انقضای مهلت دریافت اسناد می باشد.
آخرین مهلت بارگزاری پیشنهادات فنی/ مالی در سامانه ستاد	پس از ارزیابی کیفی مناقصه گران، مستندات دریافت پیشنهاد فنی و مالی بهمراه برنامه زمانی از طریق سامانه ستاد ارسال می گردد.
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر- شهرستان عسلویه- شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی- فاز های ۱۵ و ۱۶- ساختمان امور کالا-اداره خرید پالایشگاه ششم

بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد و به پیشنهاد های خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۴۴-۳۶-۰۷۷۳۱۳۱۸۳۳۵ تماس حاصل فرمایند.

شناسه آگهی : ۱۴۵۳۶۷۴
نوبت اول : ۱۴۰۱/۱۱/۲۴ نوبت دوم : ۱۴۰۱/۱۱/۲۵

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

۳۹۲

« آگهی مناقصه عمومی خرید – نوبت اول »
شماره های ۲۹۲، ۲۹۴ سال ۱۴۰۱

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی در نظر دارد اقلام به مقدار و مشخصات ذیل به روش مناقصه عمومی :

شماره مندرج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت	شماره فراخوان	ردیف	نام و و مشخصات کالا	تعداد یا مقدار	واحد	تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار(ریال)	محل اعتبار
شماره ۲۰۰۱۰۰۱۴۰۳۰۰۰۲۹۳ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۰	۲۹۲	۱	دستگاه Gc/Mas طبق مشخصات پیوستی	یک	دستگاه	۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	عمرانی
شماره ۲۰۰۱۰۰۱۴۰۳۰۰۰۲۹۵ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۰	۲۹۴	۱	وسل ممبران	۶	عدد	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	غیر عمرانی
		۲	ممبران	۳۰	عدد		

و از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت خریداری نماید . کلیه مراحل مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. بدیهی است شرکت در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار خواهد بود. هزینه آگهی از برنده مناقصه اخذ خواهد شد.
مهلت فروش اسناد از تاریخ درج آگهی لغایت ساعت ۱۹ مورخه ۱۴۰۱/۱۲/۰۲
آخرین مهلت تسلیم پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۱/۱۲/۱۶
زمان و تاریخ بازگشایی پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۱۰ صبح مورخه ۱۴۰۱/۱۲/۱۶
شناسه آگهی : ۱۴۵۴۷۶۷ نوبت اول : ۱۴۰۱/۱۱/۲۴ نوبت دوم : ۱۴۰۱/۱۱/۲۵

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی

۳۹۳

آنارشیست‌های بین‌المللی علیه ایتالیا

محمود فاضلی
تحلیلگر مسائل بین‌الملل

اعتصاب غذای آلفردو کوسپیتو، زندانی آنارشیست ایتالیایی که از اکتبر سال ۲۰۲۲ علیه قوانین زندان آغاز شده، به یک بحران داخلی این کشور تبدیل شده است. او که به اتهام تروریسم در زندان میلان محبوس است، از طریق وکیل‌مدافع خود به وزارت دادگستری اعلام کرد در صورت بیهوش‌شدن بر اثر اعتصاب غذا، هیچ‌کس اجازه ندارد وی را با سرم تغذیه کند. این زندانی ۵۵ساله به اتهام تروریسم، در زندان اصرار دارد تا بتواند از خدمات پزشکی ویژه‌ای که در این زندان وجود دارد، استفاده کند. کاسپیتو اخیرا از زندانی در «ساردینیا» به زندانی در میلان با زیرساخت‌های بهداشتی بهتر منتقل شد. کاسپیتو تاکنون بیش از ۴۰ کیلوگرم کاهش وزن داشته و طبق گزارش‌ها بسیار ضعیف شده و با خوردن آب، شکر و عسل زنده مانده است. کاسپیتو در می سال گذشته پس از نوشتن مقاله‌ای از داخل زندان، تحت این شرایط سخت قرار گرفت. وی در این مقاله از دوستان آنارشیست خود خواسته بود به تلاش‌های مسلحانه خود ادامه دهند. او به ۳۰ سال حبس محکوم شده، اما دادستان‌ها برای او خواستار حبس ابد بدون امکان عفو شده بودند. وی در حال گذراندن دوران محکومیت خود برای تیراندازی غیرکشنده به یک مدیر انرژی هسته‌ای در سال ۲۰۱۲ و یک حمله بمب‌گذاری به آکادمی پلیس در سال ۲۰۱۶ است که هیچ مجروحی در پی نداشت. اگرچه دولت جناح راست جورجیا ملونی (نخست‌وزیر ایتالیا) تسهیل شرایط حبس کاسپیتو را رد کرده و تاکید دارد که نمی‌تواند در برابر تهدیدات یا اقدامات تروریستی تسلیم شود، اما تنش در پارلمان بر سر پرونده این زندانی آنارشیست همچنان بالاست. به نظر می‌رسد جناح اپوزیسیون رویکرد دوگانه‌ای در پیش گرفته و درحالی‌که احزاب دموکرات، پنج ستاره و ائتلاف چپ و سبزهای ایتالیا شدیدا به دولت و حزب برادران ایتالیا تاخته و در اعتراض به سخنان وزیر دادگستری صحن سنا را ترک کردند، سناتورهای قطب سوم در جای خود باقی ماندند و به انتقاد از دولت اکتفا کردند. کارلو نوردیو، وزیر دادگستری، در مجلس نمایندگان و مجلس سنا حضور یافت تا توضیح دهد که جووانی دونزلی، نماینده حزب برادران ایتالیا و عضو کمیسیون پارلمانی امنیت جمهوری ایتالیا، چگونه به شنودهای محرمانه محیطی در زندان بین آلفردو کوسپیتو و دو نفر از سران مافیا دسترسی داشته است. در این شنودهای محرمانه که در اختیار وزارت دادگستری قرار دارد، کوسپیتو و اعضای مافیا علیه قانون زندان سخت موسوم به «۴۱» یا «سیستم حبس دشوار» صحبت می‌کنند. این ماده که معمولا برای رؤسای گروه‌های مافیا به کار می‌رود، به منظور جلوگیری از ارتباط زندانیان با افراد وابسته در خارج از زندان وضع شده است. در پایان سخنرانی نوردیو، جنبش پنج ستاره و حزب دموکرات و ائتلاف چپ - سبزها خواستار استعفای معاون وزیر دادگستری، آندره آ دلماسترو (حزب برادران ایتالیا) شدند. معاون وزیر اذعان کرده محتوای شنودها را در جریان گفت‌وگوهای دوستانه با دونزلی، هم‌حزبی خود، مطرح کرده است. احزاب اپوزیسیون همچنین بار دیگر بر درخواست خود برای استعفای جووانی دونزلی از عضویت در کمیسیون پارلمانی امنیت جمهوری ایتالیا به دلیل افشای اطلاعات طبقه‌بندی‌شده در صحن علنی مجلس تأکید دارند. تهاجم گروه‌های آنارشیستی تعدادی از کشورها علیه دولت ایتالیا در ارتباط با آلفردو کوسپیتو، متوقف نشده است. پس از آتش‌زدن خودروی دیپلمات ایتالیایی در برلین و شکستن پنجره سرکنسولگری ایتالیا در بارسلون و رنگ‌پاشی به دیوار آن در میلان، خودروی پلیس در رم و پنج خودروی شرکت مخابرات TIM نیز با کوکتل‌مولوتف به آتش کشیده شد.

اخیرا سفارتخانه‌ها، کنسولگری‌ها یا مراکز فرهنگی ایتالیا در بولیوی، شیلی، آرژانتین، برزیل، اسپانیا، آلمان و سوئیس هدف قرار گرفته‌اند که آخرین نمونه آن حمله به دیپلمات‌ها و اماکن دیپلماتیک این کشور در آلمان و اسپانیا بود. افراد ناشناس پس از شکستن پنجره ساختمان سرکنسولگری ایتالیا در بارسلون، دیوار ورودی ساختمان را رنگ‌پاشی کردند و به صورت هم‌زمان، خودروی یکی از کارمندان شاغل در سفارت ایتالیا در برلین به آتش کشیده شد. آنارشیست‌ها همچنین مسئولیت انفجار در سفارتخانه‌های شیلی و سوئیس در رم را که به زخمی‌شدن دو نفر منجر شد، بر عهده گرفتند. بسیاری معتقدند این اقدام توسط جنبش‌های آنارشیستی صورت گرفته که با آنارشیست‌های زندانی در زندان‌های سوئیس ارتباط دارند. دولت ایتالیا این موارد جدید خشونت علیه نمایندگی‌های دیپلماتیک را با نگرانی و توجه دنبال می‌کند. در دسامبر سال گذشته، یک گروه آنارشیست یونانی مسئولیت آتش‌زدن در مقابل خانه یک دیپلمات ایتالیایی را بر عهده گرفته و تأکید داشتند که این اقدام برای نشان‌دادن همبستگی با کاسپیتو انجام شده است. آنارشیست‌های یونان نیز در سال‌های اخیر متهم‌اند در پاره‌ای از حملات به اتومبیل‌های شرکت‌های بزرگ بین‌المللی، بانک‌ها (به‌عنوان نمادهای ضد مردمی و نظام سرمایه‌داری) و همچنین چند سفارتخانه خارجی نقش داشته‌اند.

وزیر امور خارجه ایتالیا تأکید دارد «سفارتخانه‌های ایتالیا در سراسر جهان با خطر حملات آنارشیستی مرتبط با پرونده «آلفردو کاسپیتو» مواجه هستند. ما سطح امنیتی در تمامی سفارتخانه‌ها و کنسولگری‌هایمان را بالا برده‌ایم؛ چراکه در حال حاضر آنارشیست‌های بین‌المللی علیه ایتالیا بسیج شده‌اند».

در گفت‌وگو با با روبن واردانیان، وزیر کشور دولت آرتساخ مطرح شد

ایران برای صلح قفقاز سیاست فعال‌تری داشته باشد

جمهوری آذربایجان و ترکیه به دنبال اشغال هر دو منطقه آرتساخ و سیونیک هستند

احسان موحدیان

نزدیک به دو ماه است که شبه‌نظامیان وابسته به دولت علی‌اف با مسدودکردن تنها جاده ارتباطی میان ارمنستان و آرتساخ (قره‌باغ کوهستانی) مانع از دسترسی ارامنه ساکن این منطقه به بدیهی‌ترین نیازهای حیاتی خود شده‌اند. قطع مکرر برق و گاز از طرف دولت باکو نیز به مشکلات مردم آرتساخ افزوده است. سرنوشت این محاصره ارتباطی مستقیم و حیاتی با منافع ملی ایران در قفقاز دارد. علی‌اف در جریان این اقدام از حمایت مستقیم رژیم صهیونیستی، انگلیس و ترکیه برخوردار است و چنانچه در تحمیل این شرایط ضدانسانی به ۱۲۰ هزار نفر شهروند آرتساخ موفق شده و این منطقه را از ارامنه خالی کند، یک منطقه دیگر در نزدیکی نوار مرزی ایران و باکو به منطقه نفوذ نیروهای تکفیری، وهابی و نیروهای امنیتی و اطلاعاتی وابسته به رژیم صهیونیستی مبدل شده و تهدید و اشغال استان سیونیک در جنوب ارمنستان که هم‌مرز با ایران است، برای علی‌اف ساده‌تر می‌شود؛ بنابراین دولت باکو راحت‌تر می‌تواند برای اشغال این منطقه، ازبین‌بردن مرز ایران با ارمنستان، تکمیل دالان تورانی ناتو و حذف ایران از مسیرهای مهم کریدوری انتقال کالا و انرژی و در نهایت بازکردن پای ناتو و تجزیه‌طلبان و اسرائیل به قفقاز و آسیای میانه برنامه‌ریزی کند. با توجه به این شرایط، کسب اطلاع از شرایط بحرانی آرتساخ و تحلیل عالی‌ترین مقام حاضر در این منطقه روبن واردانیان، وزیر کشور دولت آرتساخ از اهمیت انکارناپذیری برخوردار است. این اولین مصاحبه او با یک رسانه ایرانی محسوب می‌شود که حاوی ظرایف و نکات فراوانی برای تحلیلگران منطقه قفقاز و فعالان دستگاه سیاست خارجی ایران است. این گفت‌وگو را با هم می‌خوانیم.

◆ لطفا آخرین وضعیت آرتساخ را شرح دهید. چگونه مردم در این شرایط که تحت محاصره باکو هستند، زنده می‌مانند و برنامه شما برای کمک به مردم برای مقاومت بیشتر چیست؟

وضعیت بسیار نزدیک به یک بحران انسانی است. ما با کمبود شدید غذا، دارو و سایر نیازمندی‌ها مواجه هستیم. کریدور ارتباطی آرتساخ با جهان خارج که به آن جاده زندگی نیز می‌گوییم، از ۵۵ روز پیش بسته شده است. علاوه بر مشکل محاصره، جمهوری آذربایجان همچنان موانع جدی برای تأمین گاز و برقی که از ارمنستان به آرتساخ ارسال می‌شود، ایجاد می‌کند؛ بنابراین دولت باکو تمام اقدامات ممکن و حتی غیرممکن را برای وادارکردن ارامنه آرتساخ به ترک وطن خود انجام می‌دهد. خود علی‌اف گفته است: «راه برای کسانی که می‌خواهند بروند؛ باز است...».

به‌عنوان وزیر کشور، من با افراد زیادی که سعی در کاهش تأثیر محاصره داشتند، بحث‌ها و رایزنی‌های زیادی انجام داده‌ام. ما چندین برنامه را برای تحقق این اهداف پیشنهاد کرده‌ایم. ما همچنین از جامعه بین‌المللی درخواست کرده‌ایم تا یک سازوکار واکنش بشردوستانه برای اتصال آرتساخ به جهان خارج برای اهداف بشردوستانه ایجاد شود؛ اما متأسفانه شرایط بسیار سخت است. با این حال، من از اراده قوی و مقاومت مردم‌مان در شگفتم. آنها آماده تحمل همه مشکلات هستند و نمی‌خواهند وطن خود را که از هزاران سال پیش در آن زندگی کرده‌اند، ترک کنند. من مطمئن هستم که دولت باکو انتظار چنین مقاومتی را از آرتساخ نداشته است. آنها فکر می‌کردند که اراده مردم را در جنگ ۲۰۲۰ شکستند؛ اما چنین چیزی رخ نداد. مردم اینجا بسیار قوی‌تر از آن چیزی هستند که دیگران فکر می‌کنند. هدف از بستن جاده ارتباطی آرتساخ تنها یک چیز است: خالی‌کردن آرتساخ از سکنه. جهان باید درک کند که این فقط یک فاجعه انسانی نیست؛ بلکه اقداماتی است که به نوبه خود به نسل‌کشی منجر می‌شود تا آرتساخ بدون ارامنه باشد.

◆ عملکرد نیروهای حافظ صلح روسیه در دفاع از آرتساخ را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا آنها به وظایف خود عمل می‌کنند؟

نیروهای حافظ صلح روسیه در اینجا مأموریت بسیار محدودی دارند. البته ما از آنها می‌خواهیم که باکو را به طور رسمی مجبور کنند که کریدور را باز کند؛ اما به نظر می‌رسد شرایط ژئوپلیتیک منطقه‌ای این اجازه را به روسیه نمی‌دهد. من فکر می‌کنم که ما بیش از حد روی نیروهای حافظ صلح تمرکز می‌کنیم و در اینجا به یک راه‌حل سیاسی نیاز داریم. روسیه میانجی اصلی و همچنین ضامن بیانیه سه‌جانبه ۹ نوامبر است؛ اما متأسفانه روس‌ها در مقطع فعلی فاقد اهرم مناسب برای اعمال فشار بر جمهوری آذربایجان هستند که البته این مسئله شرایط را پیچیده می‌کند.

همچنین برای ما مهم است که جامعه بین‌المللی به‌صراحت اعلام کند درحال‌حاضر تضمین امنیت آرتساخ بدون حضور نیروهای حافظ صلح غیرممکن است و تنها با تضمین امنیت بین‌المللی می‌توان درمورد مسائل آرتساخ و جمهوری آذربایجان که در همسایگی آرتساخ زندگی می‌کند، صحبت کرد.

◆ به نظر شما، نقاط قوت و ضعف سیاست روسیه در قفقاز، به‌ویژه در رابطه با ارمنستان و قفقاز چیست؟

اگرچه روسیه متحد طبیعی ارمنستان است؛ اما همکاری نزدیک روسیه با ترکیه و جمهوری آذربایجان- در پس‌زمینه سیاسی نفرت این دو کشور از ارامنه - توازن قوا در منطقه را به طور درخورتوجهی تغییر می‌دهد. بدیهی است که ترکیه منحصرا حافظ منافع جمهوری آذربایجان است که استقرار صلح در منطقه را تهدید می‌کند. در این زمینه، موضع صریح ایران را با هدف برقراری صلح در منطقه مهم می‌دانم و درعین‌حال از ایران به‌عنوان کشوری دوست انتظار سیاست فعال‌تری را در منطقه دارم.

این یک واقعیت است که آرتساخ در حال تبدیل‌شدن به یک موضوع مهم در منطقه است و حتی به‌عنوان کشوری که به رسمیت شناخته نشده است، همچنان بر رویدادهای منطقه تأثیر می‌گذارد؛ بنابراین ما آمادگی داریم درمورد اقدامات مشترک با هدف هم‌زیستی مسالمت‌آمیز ابتدا با کشورهای منطقه گفت‌وگو کنیم.

◆ دولت باکو قصد دارد با ادامه مأموریت صلح‌بانان روسیه مخالفت کند و نیروهای نظامی ترکیه و ناتو را تا سال ۲۰۲۵ جایگزین روس‌ها کند. پیامدهای این رویداد برای ارمنستان و قفقاز چه خواهد بود؟

البته من اطلاعی ندارم که ناتو بخواهد در اینجا- منظورم به طور خاص در آرتساخ است - حضور داشته باشد؛ زیرا من تنها می‌توانم از طرف دولت خودم صحبت کنم. بدیهی است که اقدام جمهوری آذربایجان علیه نیروهای حافظ صلح روسیه بوده و با تبلیغات فعالانه ضد روسی در جمهوری آذربایجان همراه است. گمان می‌کنم باکو قصد دارد به طور رسمی از سال ۲۰۲۵ به بعد مانع تداوم مأموریت حفظ صلح روسیه در منطقه شود.

همان‌طورکه قبلا اشاره کردم، برای ما مهم است که ضمانت‌های امنیتی جامعه بین‌المللی را به وجود آوریم تا باکو اجازه نیابد سیاست پاک‌سازی قومی را ادامه دهد. تضادهای موجود بین غرب و روسیه و نیز غرب و ایران نباید مانعی برای تأمین امنیت آرتساخ باشد. از این رو، امیدوارم کشورهایی که دغدغه صلح واقعی در منطقه را دارند، از جمله کشور دوست ما ایران، تمام تلاش خود را برای تضمین طولانی‌مدت این مسئله در آرتساخ و کل منطقه به کار گیرند.

> علی‌اف فکر می‌کند همیشه بدون مجازات خواهد ماند که البته غیرقابل قبول است. اما این نه تنها برای آرتساخ، بلکه برای کل منطقه یک تهدید جدی است. او حتی گاهی ایران را با طرح ادعاهای سرزمینی و دیگر ادعاهای غیرموجه و کاملا بی‌اساس تهدید می‌کند. او و رژیمش باید درک کنند که این نوع رفتارعواقبی جدی برای آنها و شاید حتی برای کشورشان خواهد داشت

◆ چگونه می‌توان دولت علی‌اف را تحت فشار قرار داد تا رفتار و سیاست تجاوزکارانه خود در قبال آرتساخ را متوقف کند و به محاصره این منطقه پایان دهد؟

علی‌اف فکر می‌کند همیشه بدون مجازات خواهد ماند که البته غیرقابل قبول است. اما این نه تنها برای آرتساخ، بلکه برای کل منطقه یک تهدید جدی است. او حتی گاهی ایران را با طرح ادعاهای سرزمینی و دیگر ادعاهای غیرموجه و کاملا بی‌اساس تهدید می‌کند. او و رژیمش باید درک کنند که این نوع رفتار عواقبی جدی برای آنها و شاید حتی برای کشورشان خواهد داشت. جامعه جهانی همچنین مسئولیت سیاسی و اخلاقی برای جلوگیری از تشدید بحران و تضمین امنیت و حفاظت از مردم آرتساخ و برقراری صلح پایدار در منطقه را بر عهده دارد.

◆ آیا شما با این ایده موافق هستید که رژیم علی‌اف تنها در صورتی با پایان‌دادن به محاصره آرتساخ موافقت می‌کند که دولت ارمنستان با ایجاد و افتتاح کریدور به اصطلاح زنگه‌زور موافقت کند؟ به نظر شما پیامدهای چنین اتفاقی چیست؟

فکر نمی‌کنم این تصادفی باشد که رژیم باکو درست پس از رزمایش نظامی مشترک ترکیه و آذربایجان در امتداد مرز با ایران، کریدور لاچین را مسدود کرده است. آنها در حال بررسی واکنش ایران در مورد رویدادهای پیش‌رو بودند. آذربایجان و ترکیه جاه‌طلبی‌های نظامی فزاینده‌ای در منطقه دارند که برای همه کشورهای منطقه خطرناک است. برای رژیم باکو ابعاد این ماجرا محدود به تبادل آرتساخ و منطقه سیونیک ارمنستان در قالب یک تجارت نیست، آنها هر دو را می‌خواهند و اگر از آرتساخ عقب‌نشینی کنیم، دولت ارمنستان می‌تواند در قلمروی سیونیک بسیار آسیب‌پذیر باشد. بنابراین، مقاومت امروز آرتساخ برای دست‌نیافتنی‌کردن مرزهای هزاران‌ساله ایران و ارمنستان بسیار ضروری است. این امر مهم باید هم در ایروان و هم در تهران مورد تصدیق و توجه قرار بگیرد.

◆ سیاست جمهوری اسلامی ایران در قفقاز را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ ایران چگونه می‌تواند به پایان محاصره آرتساخ کمک کند؟

من درک می‌کنم که ایران رسما تلاش می‌کند در منطقه بی‌طرف بماند. با این حال ایران یک قدرت جدی در منطقه است. قرن‌ها همین‌طور بوده و ایران همیشه خود را در جایگاه بازیگر مهمی که نقش متعادل‌کننده‌ای ایفا می‌کند، قرار می‌دهد. باید تأکید کنیم که دوستی ارمنیان و ایرانیان سابقه‌ای هزاران‌ساله دارد و هرگز علیه کشورهای ثالث نبوده است. از نقش مهم ایران در ایجاد ملوک خمسه قره‌باغ از قرن شانزدهم تا هجدهم نباید غافل شویم. (مِلیک‌ها یا ملوک ارمنی، رهبران ارمنیانی بودند که در جنگ‌های شاه عباس با عثمانی‌ها به کمک او شتافتند و در کسب پیروزی وی نقش بسزایی داشتند. به پاس این جان‌فشانی‌ها و فداکاری‌ها بود که شاه عباس به آنها لقب مِلیک داد. حکومت ملیک‌ها بر ماورای قفقاز تا استیلای حکومت روسیه تزاری ادامه داشت). من می‌خواهم تأکید کنم که آرتساخ همیشه برای ایران اهمیت امنیتی داشته و تنها پس از تجاوز جمهوری آذربایجان به ارمنستان در سال ۲۰۲۰ بود که اسرائیل در نزدیکی مرزهای ایران ظاهر شد. این امر با کمک آذربایجان و ترکیه انجام شده است. بر این اساس، پس از اشغال این اراضی توسط آذربایجان، ایران با مشکلات امنیتی مواجه شد. بنابراین، ایران باید برای جلوگیری از تشدید مسائل امنیتی که می‌تواند برای کل منطقه فاجعه‌بار باشد، مشارکت سیاسی و نقش تثبیت‌کننده داشته باشد.

همچنین می‌خواهم سخنان مقام معظم رهبری ایران، آیت‌الله علی خامنه‌ای در زمان جنگ را یادآوری کنم که گفته بودند امنیت ارمنی‌هایی که در قره‌باغ زندگی می‌کنند باید حفظ شود. بنابراین، اطمینان دارم که ایران با درنظرگرفتن حفظ منافع عادلانه برای همه طرف‌ها، نقش خود را در برقراری صلح واقعی در منطقه فعالانه ایفا خواهد کرد.

◆ آیا با برگزاری مانور نظامی مشترک بین ایران و ارمنستان برای جلوگیری از تجاوزات علی‌اف به ارمنستان موافق هستید؟ به نظر شما این مانور چه زمانی و در کجا باید برگزار شود؟

من فقط از طرف آرتساخ می‌توانم صحبت کنم و به شما اطمینان می‌دهم که حفظ آرتساخ نقش مهمی برای تداوم امنیت ایران دارد و همچنین ایران نقش بزرگی به عنوان یک متعادل‌کننده در قفقاز جنوبی ایفا می‌کند.

◆ مردم عادی در آرتساخ چه نظری در مورد سیاست ایران، روسیه، ترکیه و بریتانیا دارند؟

ارامنه همواره نگرش مثبتی نسبت به ایران و مردم ایران داشته‌اند. ارمنیان و ایرانیان در زمینه بهره‌مندی از تاریخ، فرهنگ و تمدن باستانی دارای اشتراکاتی هستند. مردم آرتساخ مردم ایران را دوست خود نیز می‌دانند. دوستی چندصد ساله، به روزگار ما رسیده که نمونه‌های آن بسیار است. چند سال پیش، من خودم شروع به بازسازی مسجد ایرانی «گوهرآقا» در شوشی کردم که نماد دوستی فرهنگی و تمدنی چندصد ساله دو ملت نیز بود. حدود ۱۳۰ سال پیش، ترجمه ارمنی شاهنامه جاودانه فردوسی، یکی از ارکان فرهنگ و هویت ایرانی، در شهر باستانی ارمنستان شوشی که اکنون در اشغال آذربایجان است، منتشر شد که نشان می‌دهد تا چه اندازه ریشه‌های فرهنگی و احترام آرتساخ عمیق و تزلزل‌ناپذیر است و همچنین ملت ایران تا چه اندازه در آرتساخ مورد احترام هستند.

مردم اینجا درک می‌کنند که تغییر وضعیت موجود پس از جنگ ۴۴روزه آرتساخ مشکلات زیادی را برای امنیت ایران ایجاد کرد. البته نقش روسیه در منطقه بسیار مهم است. نیروهای حافظ صلح روسیه در حال حاضر در آرتساخ هستند و تلاش می‌کنند از تشدید تنش جلوگیری کنند. البته انتظارات مردم از روسیه بسیار بیشتر از آن چیزی است که روسیه در مرحله فعلی انجام می‌دهد. ترکیه بدون شک از سیاست تهاجمی و توسعه‌طلبانه آذربایجان حمایت می‌کند که البته با واکنش منفی مردم مواجه می‌شود. بریتانیا نیز خود را در کنار اسرائیل متحد جمهوری آذربایجان قرار داده که البته بر نگرش مردم ما تأثیر می‌گذارد.

در حوالی میدان سرخ

از سند عشق و دوستی تا روابطی خصمانه

احمد وخشیته
استاد دانشگاه دوستی ملل روسیه

می گویند نخستین معاهده‌ای که از توافق روسیه با دولت دیگری یافت شده، به سال ۸۶۰ میلادی بازمی‌گردد که پیمانی «درباره صلح و عشق» با امپراتوری بیزانس منعقد شده است. در واقع این رخداد، سنگ‌بنای آغاز روابط دیپلماتیک در روسیه باستانی است که البته نقطه عطف آن در سال ۸۳۸ شکل می‌گیرد که هیئتی از این کشور عازم قسطنطنیه می‌شوند تا ارتباط با بیزانس را جست‌وجو کنند.

چرا دهم فوریه در روسیه «روز دیپلمات» نام‌گذاری شده است؟

اگر تاریخ دیپلماسی در روسیه را ورق بزنیم، ظهور دستگاه سیاست خارجی به دوران ایوان واسیلیویچ (ایوان چهارم) بازمی‌گردد که اغلب ایرانیان او را با عنوان ایوان مخوف می‌شناسند؛ فردی که خود را تزار روسیه نامید؛ لقبی که تا سال ۱۹۱۷ فرمانروایان روسیه با این نام خطاب می‌شدند و تأکیدی بر فرمانروایی با قدرت نامحدود آنها بود. گفته می‌شود نخستین اسناد و مدارک مکتوب در ارتباط با ساختار دستگاه دیپلماسی در روسیه تزاری به دهم فوریه ۱۵۴۹ بازمی‌گردد؛ هنگامی که ایوان مخوف به ایوان میخائیلوویچ ویسکاواتیخ دستور می‌دهد موضوعاتی درخصوص تجارت روسیه را پیگیری کند. در واقع او نخستین فردی است که مشخصا هدایت سیاست خارجی در دوران روسیه تزاری را بر عهده می‌گیرد؛ فردی که معتمد ایوان مخوف بود و اولین کسی بود که ایده تزار نامیده‌شدن ایوان مخوف را مطرح کرد و تزار او را دیپلماتی ماهر در مهم‌ترین مسائل سیاست داخلی و خارجی می‌دانست؛ اما با وجود این در نهایت به خیانت متهم، دستگیر و اعدام شد. پس از ایوان ویسکاواتیخ، آندری واسیلیف مسئولیت رسیدگی به امور سفیران را بر عهده داشت. از سال ۲۰۰۲ با فرمان ولادیمیر پوتین، دهم فوریه با عنوان روز دیپلمات در تقویم فدراسیون روسیه نامیده می‌شود؛ روزی که به نظر می‌رسد ریشه آن به دهم فوریه ۱۵۴۹ یعنی پیدایش دستگاه دیپلماسی در روسیه تزاری بازمی‌گردد.

روند شکل‌گیری وزارت خارجه روسیه

بار دیگر اگر به نخستین دستگاه سیاست خارجی روسیه در دوران ایوان مخوف معطوف شویم که با نام «فرمان سفارتخانه‌ها» شکل گرفته بود، درمی‌یابیم که مشخصا بر ارسال سفیر و روابط با همسایگان نظیر سوئد و لهستان توجه بوده است. دستگاه دیپلماسی در دوران پتر کبیر میان سال‌های ۱۷۱۸ تا ۱۷۲۰ به «شورای امور خارجی» تغییر نام پیدا کرد و به دو بخش دفتر مخفی و دیپلماسی عمومی تقسیم شد. در سال ۱۷۹۶ یک بخش ویژه برای امور آسیایی نیز ایجاد شد. در نهایت در سال ۱۸۰۲ یعنی در دوران الکساندر اول، وزارت خارجه در روسیه تزاری تشکیل شد و کنت الکساندر ورونوسوف به عنوان اولین وزیر انتخاب شد که میان سال‌های ۱۸۰۲ تا ۱۸۰۴ سکان دیپلماسی را بر عهده داشت. تا پایان دوره تزاری، روسیه بیش از ۲۰۰ دفتر نمایندگی در دیگر کشورها افتتاح کرد و با ۴۷ کشور روابط دیپلماتیک داشت. اما پس از انقلاب ۱۹۱۷ و برپایی اتحاد جماهیر شوروی، به موجب فرمان دومین کنگره در هشتم نوامبر ۱۹۱۷، بار دیگر دستگاه دیپلماسی روسیه تغییر نام داد و به «کمیساریای خلق برای امور خارجه» شهرت یافت و لئون تروتسکی هدایت آن را بر عهده گرفت. در دهه ۱۹۲۰ کمیساریای خلق برای امور خارجی تلاش بسیاری برای خارج‌کردن شوروی از انزوای سیاسی انجام می‌دهد و به دنبال آن در سال ۱۹۲۴ دومینوی به رسمیت شناختن اتحاد جماهیر شوروی آغاز و روابط دیپلماتیک با بریتانیا، فرانسه، ایتالیا، نروژ، اتریش، سوئد، یونان، دانمارک، ژاپن، چین و مکزیک برقرار می‌شود. روابط با شرق نیز توسعه می‌یابد و قراردادهایی با افغانستان، ترکیه و ایران منعقد می‌شود و در سال ۱۹۲۵ روابط دیپلماتیک با ۲۲ کشور وجود داشته است. در مارس ۱۹۴۶ «کمیساریای خلق برای امور خارجه» به نام سابق خود یعنی وزارت امور خارجه تغییر نام می‌دهد. جالب است که ۲۸ سال از دوران شوروی یعنی از فوریه ۱۹۵۷ تا جولای ۱۹۸۵ تنها یک نفر، یعنی آندری گرومیکو، دیپلمات برجسته شوروی ریاست دستگاه دیپلماسی را بر عهده داشته و حالا سرگئی لاوروف ۱۹ سال است که وزیر خارجه روسیه است. وزارت خارجه روسیه اکنون ۱۲ هزار کارمند دارد و با ۱۹۱ کشور روابط دیپلماتیک دارد و سفارتخانه‌های ۱۵۱ کشور نیز در مسکو دایر هستند. اما امسال روز دیپلمات در حالی در روسیه برگزار شد که به واسطه بحران اوکراین، روابط بسیار تاریک دیپلماتیکی با غرب در مقابل روسیه قرار دارد و اگرچه نخستین معاهده خارجی از سند عشق و دوستی با بیزانس سخن می‌گوید، اما امروز بدون هیچ تردیدی روابط خصمانه میان روسیه و ناتو آشکار است؛ قطب‌بندی‌هایی که در پیام امسال وزارت خارجه روسیه به مناسب روز دیپلمات نیز می‌توان دریافت. در عین حال، توجه به دیپلمات بزرگ روس یعنی الکساندر گورچاکوف نیز وجود دارد؛ فردی که سهم بزرگی در احیای اعتبار بین‌المللی و موقعیت روسیه در عرصه بین‌المللی و موقعیت روسیه در عرصه اروپا پس از جنگ کریمه در اواسط قرن نوزدهم دارد.

Pishkhan.com

خاستگاه TOD

درنا اسدی، کارشناس ارشد شهرسازی: هر یک از شهرها دارای ارکان مشخصی به لحاظ کار و فعالیت، سکونت، دسترسی و نفوذپذیری در مقیاس متنوع هستند. یکی از مهم‌ترین ساختارهای شکل‌گیری و توسعه شهرها، مراکز کار و فعالیت در آنهاست که در سازمان فضایی هسته‌های اولیه شهر دارای جایگاه ویژه‌ای است. به عبارتی شهرها ضمن ملحوظ‌کردن الزامات اقلیمی و طبیعی در شکل‌گیری ساختار کالبدی آنها، هریک پیرامون هسته‌های اصلی کار و فعالیتی شکل گرفته‌اند که این هسته‌های اولیه به فراخور رشد شهری و رشد جمعیت، توسعه و ارتقا یافته‌اند. ولی عموما به دلیل دربرداشتن خزائن بزرگی از ثروت‌های شهری نظیر ساختمان‌ها، تجهیزات و تأسیسات مربوطه، شبکه نفوذپذیری و بافت‌های ارزشمند وابسته و شکل‌گرفته به‌طور هم‌پیوند با این مراکز، کمتر دچار تغییر و جابه‌جایی در سطح شهرها شدند. به عبارتی با توجه به اهمیت این مراکز کار و فعالیت و همه هزینه‌های شهری وابسته به آنها، با اینکه این مراکز در هسته‌های اولیه شهری و در ارتباط با بافت‌های قدیمی، فرسوده و با نفوذپذیری محدود قرار دارند یا دسترس‌پذیری آنها از دوران قبل با ظرفیت‌های کمتری برنامه‌ریزی شده‌اند، ولی با این حال قابل جابه‌جایی نخواهند بود.

بنابراین در دوران رشد جمعیت شهرها، این مراکز توسعه می‌یابند و از سوی دیگر تقاضا و جریان مراجعان حوزه‌های مختلف از اشتغال تا مراجعان عملکردها در آن افزایش می‌یابد. به‌علاوه تغییر سبک زندگی و به تبع آن شکل شهرها با ایجاد امکان استفاده از اتومبیل، فرایند دسترس‌پذیری و نظام توسعه شهری را بیش از پیش متحول ساخته و امکان توسعه بیشتر کالبدی شهر و در نتیجه رشد هسته‌های کار و فعالیت را به وجود آورده که در طول روز عمده جریان‌های حرکت و ترافیک به سمت این مراکز در ارتباط با حوزه‌های سکونتی شکل می‌گیرد. به مرور و با رشد فزاینده شهرها و ازدیاد جمعیت و در نتیجه توسعه خدمات و فعالیت‌های وابسته به آن، دیگر در مراکز اصلی کار و فعالیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی جواب‌گوی تأمین مراجعات در ابعاد توسعه شهری نبوده و استفاده و بهره‌برداری از حوزه‌های فعالیتی شهری با توجه به حجم روزافزون مراجعان، تنها در لوای توسعه حمل‌ونقل عمومی قابل دستیابی است. چنانچه در بسیاری از حوزه‌های مرکز شهری که محل استقرار ثروت‌های غیرقابل جبرانی از گنجینه‌های کار و فعالیت، صنوف، معماری و بافت‌های ارزشمند و هویت تاریخی شهر هستند، توسعه شبکه پیاده‌راه‌ها و استفاده از شهر در این محدوده‌ها به‌صورت پیاده مورد برنامه‌ریزی شهری قرار می‌گیرد. به عبارتی در این محدوده‌ها به منظور تسهیل استفاده و افزایش ظرفیت مراجعان به امکان دسترسی به حوزه‌های کار و فعالیت مرکزی، راهبردهای اصلی بر عدم استفاده یا حداقل با استفاده محدود از حمل‌ونقل شخصی و اتومبیل متمرکز بوده است. در این صورت راهکار جایگزین، حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر است که در ارتباط با سایر انواع حمل‌ونقل عمومی نظیر خطوط اتوبوس، منو ریل و تراموا تکمیل می‌شود.

شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی، حجم گسترده‌ای از شهروندان را در سطوح مختلف شهری جابه‌جا کرده و افراد را در مقیاس وسیع به محدوده‌های مختلف شهری منتقل می‌کند. این پدیده جریانی از دسترس‌پذیری را در سطح شهر به وجود می‌آورد که می‌تواند در برنامه‌ریزی‌های توسعه و ایجاد انتفاع و ارتقای کیفیت بافت‌های شهری بسیار مؤثر و تعیین‌کننده باشد. به عبارتی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی به‌نوعی از توسعه اتلاق می‌شود که با محوریت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر در سطح شهر و متناسب با ظرفیت، نیاز و هویت بافت شهری در محدوده آن ایستگاه شکل می‌گیرد. بنا بر ضرورت‌های مطرح‌شده در ارتباط با اهمیت توسعه حمل‌ونقل عمومی به خصوص انبوه‌بر در سطح شهرها ظرفیت‌ها و قابلیت‌های نوینی به منظور توسعه و ارتقای محیطی در شهرها به‌ویژه در کلان‌شهرها شکل می‌گیرد که بسیار در برنامه‌ریزی ساختارهای کالبدی، هویتی و توزیع کار و فعالیت و خدمات در آینده شهرها مؤثر خواهد بود. در واقع شبکه حمل‌ونقل عمومی با پشتوانه انبوه جمعیتی که در مبادی و مقاصد سفر جمع‌آوری می‌کند ظرفیتی را برای تمرکز و توسعه شهر و رفع نیازهای بافت‌های شهری متناسب با هویت‌های متنوع در سطح شهر امکان‌پذیر می‌سازد و از طرفی امکان جابه‌جایی یا انتظام بسیاری از برنامه‌ریزی‌های توسعه را در محدوده‌های کالبدی از شهر فراهم می‌آورد که قبل از این بصرفه و منطقی نمی‌نمود.

شبکه حمل‌ونقل عمومی که در سطوح مختلفی از شهر -در لایه‌های زیرزمینی، سطوح بالاتر از سطح کالبدی یا در پوسته کالبدی شهر- قرار دارند، محل تلاقی شبکه یا مدهای مختلف حمل‌ونقل بوده و نقاط عطفی هستند که ضمن پیوند انواع مدهای حمل‌ونقل عمومی و دسترسی به تمام سطوح شهری، محل توزیع یا جذب سفرها یا پخش و جذب مراجعان در محدوده‌های شهر خواهد بود. این مکان‌ها در سطح شهر به دلیل تزریق و جمع‌آوری حجم گسترده‌ای از جمعیت شهر، مورد توجه برنامه‌ریزان شهری بوده است تا بتوانند از فرصت حضور افراد و نظام حمل‌ونقل شهری بهترین استفاده را در بهره‌برداری از خدمات شهری داشته باشند. از طرفی با توجه به اینکه در حوزه‌های مختلف شهری، هویت‌های کالبدی و کارکردی ویژه‌ای و در نتیجه نیازها و ملزومات خاص هر حوزه تعریف می‌شود، از این رو پیش از آنکه نقاط عطف و استراتژیک شبکه حمل‌ونقل عمومی توسط برنامه‌ریزان شهری مورد برنامه‌ریزی و تمرکز خدمات و تجهیزات قرار گیرد، لازم است موقعیت قرارگیری این نقاط عطف و کانونی در سطح شهر بررسی و به تناسب نیاز حوزه‌های شهری امکان استقرار آنها سنجیده شود. به عبارتی توسعه شهری ایجادشده در اثر حمل‌ونقل عمومی با نیاز یک محدوده شهری به امکانات حمل‌ونقل عمومی و نوع مشخصی از توسعه مربوط به آن، یک تعامل دوطرفه است که لازم است از دیدگاه شهری، موقعیت و نوع توسعه مورد نیاز هر محدوده بررسی و برنامه‌ریزی شود و از سوی دیگر حمل‌ونقل عمومی امکان توسعه را برای آن عرصه شهری فراهم کند.

بنا بر موارد مطروحه در محل توزیع و جمع‌آوری توده جمعیتی به کمک حمل‌ونقل عمومی، زون‌های شهری شکل می‌گیرد که به‌صورت زون‌های خدمات شناسایی می‌شوند و در برخی گونه‌ها صرفا به ارائه خدمات حمل‌ونقل یا خدمات حمل‌ونقل در کنار خدمات شهری یا هر دو خدمات موصوف به همراه فعالیت‌های اقتصادی پویای شهری، اختصاص می‌یابند. به عبارتی، برنامه‌ریزی بافت شهری در زمینه انتظام حوزه‌های خدماتی، ایجاد تنوع کاربری‌ها و کار و فعالیت بر اساس نقاط اصلی توزیع و تجمیع مسافران و متناسب با نیاز، ظرفیت و هویت‌های متنوع بافت‌های شهری، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی یا همان TOD نام دارد.

بر اساس مطالب عنوان‌شده، توسعه حمل‌ونقل‌محور با توجه به افزایش روزافزون جمعیت و نیاز به تأمین خدمات و تخصیص عادلانه امکانات شهری در کلان‌شهری نظیر تهران، ضروری است و موضوع موصوف راهکار مهمی در راستای حل بسیاری از مشکلات شهری تهران و حتی ارتقای کیفی شرایط محیطی در زمینه‌های محیط زیست، ترافیک و کاهش آلودگی‌ها خواهد بود. از طرفی چنان‌که مطرح شد، هریک از عرصه‌ها و محدوده‌های شهری دارای هویت‌های مختلفی هستند؛ به عبارتی برخی ایستگاه‌های حمل‌ونقل انبوه‌بر در بافت‌های صرفا محلی قرار دارند و برخی دیگر در مراکز کار و فعالیت در مقیاس‌های مختلف منطقه‌ای یا شهری هستند. بافت‌های شهری مجاور این ایستگاه‌ها دارای شاخصه‌های ویژه‌ای نظیر اهمیت تاریخی، زیست‌محیطی و... بوده و علاوه بر آن برخی ایستگاه‌ها دارای ظرفیت‌های جابه‌جایی (transit) بزرگی هستند. از این رو لازم است با توجه به هویت‌های شهری و قابلیت‌های ایستگاهی، تنوع رویکرد TOD در حوزه‌های شهری مورد بررسی و دسته‌بندی و اصطلاحا گونه‌شناسی قرار گیرد تا مبنای تعیین ضوابط توسعه، نظیر تراکم و تخصیص کاربری و تعیین لیست کاربری‌های قابل استقرار قرار گیرد.

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی؛ سیر تاریخی، تحول نظری، تفاسیر متنوع و انحرافات از رویکرد در ایران

در ستایش پیاده

محمدرضا یاس‌کندی، دبیر اسبق کمیته TOD شورای شهر تهران و مشاور فعلی کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران: در سال‌های اخیر، استراتژی‌هایی نظیر احداث یا تعریض معابر شهری، توسعه پارکینگ‌های طبقاتی و احداث بزرگراه‌های درون‌شهری مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران حوزه حمل‌ونقل در تهران بوده است. نظام شهرسازی در ایران نیز با الگوبرداری از شیوه‌های مرسوم برنامه‌ریزی جوامع غربی در قرن بیستم، همچنان بر اصول تفکیک کاربری‌ها استوار است. این در حالی است که خود این جوامع سال‌هاست روش‌ها و سیاست‌های نوینی را جایگزین رویکردهای سنتی کرده‌اند. امروزه مشخص شده است راهکارها و شیوه‌های کنونی برنامه‌ریزی در ایران، چه در حوزه شهرسازی و چه در حوزه حمل‌ونقل، نه‌تنها در حل معضلاتی نظیر ترافیک و آلودگی هوا مؤثر نبوده‌اند؛ بلکه با تأثیر بر عوامل رفتاری و تحریک تقاضای شهروندان برای استفاده از اتومبیل، آنها را به استفاده بیشتر از وسایل نقلیه شخصی سوق داده‌اند. پرواضح است که ادامه روندهای کنونی به تشدید پیامدها می‌انجامد و ضرورت یک بازنگری بنیادین بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. در پاسخ به این مسائل از اواخر قرن بیستم رویکردهای نوینی در نظام برنامه‌ریزی شهری مطرح شده است که ازجمله آنها می‌توان به نظریه «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» یا به اختصار «TOD» اشاره کرد. «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» رویکردی متأخر است که جایگاه و اهمیت ویژه‌ای در برنامه‌ریزی شهری نوین پیدا کرده است. در ایران و به‌ویژه تهران نیز مدتی است مدیران شهری مکررا از آن به‌عنوان یکی از رویکردهای مدنظر خود یاد می‌کنند. در چنین شرایطی شناخت سیر تاریخی، تحول نظری و تفاسیر متنوع از TOD برای جلوگیری از انحراف از آن بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد.

سیر تاریخی؛ عصر جوامع سنتی (پیش از قرن نوزدهم میلادی)

«دسترسی پیاده» فاصله‌ای است که یک انسان حاضر است بدون استفاده از وسیله نقلیه و تنها با پای پیاده طی کند. اگرچه این مسافت به عوامل متعددی نظیر ویژگی‌های طبیعی، شیب زمین، آب و هوا و... بستگی دارد؛ اما به طور معمول حدود هزار متر و معادل ۱۰ دقیقه پیاده‌روی با سرعت متوسط برای آدم در نظر گرفته می‌شود. تا پیش از اختراع وسایل نقلیه موتوری، مهم‌ترین شیوه جابه‌جایی انسان‌ها پیاده‌روی بود. به‌همین‌دلیل آنها مجبور بودند در نزدیکی مهم‌ترین نیازهای روزمره خود ساکن شوند. این جبر فیزیکی سبب شده بود شهرهای سنتی همگی دارای ویژگی‌هایی نظیر مقیاس انسانی، خودکفایی و اختلاط کاربری در مقیاس محلی باشند. حتی با گسترش ابعاد شهرها در سده‌های میانی، جوامع سنتی همچنان به نیازهای شهروندان در مقیاس انسانی پاسخ‌گو بودند. هنگامی که شهرها از مقیاس پیاده‌روی فراتر رفتند محلات شهری قادر بودند نیازهای مردم را در فاصله پیاده‌روی از محل سکونت‌شان برطرف کنند. این واقعیت انکارناپذیر است که این جوامع علاوه بر پاسخ‌گوبودن و سرزندگی، از پیوندهای اجتماعی قدرتمندی نیز برخوردار بودند.

مقیاس پیاده محلات در شهر پاریس (سده‌های میانی)

آغاز قرن بیستم با مهاجرت گسترده مردم برای کار در شهرهای صنعتی همراه بود. آسیب‌هایی نظیر آلودگی و افت کیفیت زندگی مردم، پیامد ازدحام جمعیت در شهرهای صنعتی بود. اسکان مردم در حومه‌ها و دورکردن مکان زندگی آنها از پیرامون کارخانه‌های آلوده، مهم‌ترین راهکاری بود که برنامه‌ریزان شهری در این دوران مطرح می‌کردند.

عصر تراموا (قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی)

حومه‌های ترامواییِ که قبل از قرن بیستم در اروپا و آمریکا وجود داشتند، در شرایط متفاوتی از امروز ایجاد شدند. اغلب، خطوط تراموا و سکونتگاه‌های مجاور آنها از سوی مالک یا یک شرکت اقتصادی ایجاد می‌شد که از طریق حمل‌ونقل عمومی و برقراری ارتباط بین شغل در یک مرکز شهری و مسکن در حومه، در تلاش بودند تا برای توسعه‌های مسکونی ارزش اقتصادی ایجاد کنند.

شرکت‌های خصوصی، حمل‌ونقل عمومی را برای خدمت به توسعه املاک خود می‌ساختند. به‌عنوان بخشی از این الگو، ایستگاه‌های تراموا اغلب دارای فروشگاه‌های خرده‌فروشی کوچکی بودند تا به مسافران و همچنین ساکنان محلی خدمات ارائه کنند. این مناطق تجاری کوچک، اگرچه با مفهوم اصلی «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» فاصله داشتند؛ اما تا حدی، پیش‌درآمدی بر TOD بودند و تعادل بین کاربری زمین و حمل‌ونقل را نشان می‌دادند. «سام باس وارنر»، مورخ شهری حومه‌های تراموا، الگویی را توصیف می‌کند که در آن حمل‌ونقل و توسعه املاک حومه‌ای دست به دست هم می‌دادند تا ازدحام و تمرکز را در شهرهای آمریکایی کاهش دهند. کلید این امر همان چیزی بود که وارنر آن را «شهر دو قسمتی» می‌نامید. شهر کار و شهر خانه‌ها. مردم ساکن در حومه‌ها روزها به وسیله تراموا به محل اشتغال خود در مرکز شهر مراجعه می‌کردند و شب‌ها به وسیله همان تراموا به محل سکونت خود در حومه بازمی‌گشتند.

حومه‌های وابسته به تراموا؛ عصر خودرو

با اختراع خودروها دیگر الزامی برای وجود ایستگاه تراموا به‌عنوان شرط توسعه وجود نداشت. خودروها قادر بودند در مدت‌زمان اندکی انسان‌ها را به هر جایی منتقل کنند. کاربری‌هایی که تا پیش از این در مقیاس کوچک در همه محلات شهر وجود داشتند، روزبه‌روز تمرکز یافته و بزرگ‌تر شدند. افزایش جمعیت شهرها، تمرکز روزافزون همراه با تفکیک کاربری‌ها و تقاضای انبوه خودرو، افزون بر پیامدهایی نظیر آلودگی هوا و ترافیک، آسیب‌های اجتماعی فراوانی به دنبال داشت. پیوندهای اجتماعی درون محلات سنتی باقی‌مانده از عصر پیش از خودرو نیز با ورود اتومبیل‌ها به بطن زندگی مردم، روزبه‌روز ضعیف‌تر شد. به‌تدریج خیابان‌های زیست‌پذیر و قلمرو عمومی سرزنده در محلات، جای خود را به حجم انبوه وسایل نقلیه شخصی واگذار کردند.

گسترش روزافزون تولید و استفاده از خودروها

همزمان با ظهور این پیامدها به مدت نیم‌قرن تلاش متخصصان بر پاسخ به تقاضای سفر با اتومبیل‌ها متمرکز بود. در چنین پارادایم فکری، تأمین زیرساخت‌های جدید برای وسایل نقلیه در دستور کار مدیران شهری قرار گرفت. در ابتدا تصور می‌شد با احداث بزرگراه‌ها و تامین هرچه بیشتر پارکینگ در مبدأ و مقصد، می‌توان به تقاضای استفاده از اتومبیل پاسخ داد؛ اما اندیشمندان به‌تدریج متوجه این پارادوکس شدند که رابطه میان عرضه و تقاضا ثابت نیست و با ایجاد ظرفیت بیشتر، تمایل شهروندان به استفاده از وسایل نقلیه شخصی افزایش می‌یابد.

عصر حمل‌ونقل عمومی

در نیمه دوم قرن بیستم بسیاری از متخصصان، راهکار پاسخ به ازدحام خودروها را در توسعه حمل‌ونقل همگانی جست‌وجو می‌کردند؛ اما سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل مطلوبیت پایین‌تر همواره در رقابت با خودروها شکست می‌خوردند. آنها مدت زیادی را برای پیداکردن مسافر در میان بلوک‌های شهری یا در ازدحام معابر شهری صرف می‌کردند.

با این پیش‌فرض که بیشتر مردم به جای پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری تا ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی رانندگی می‌کنند، سیستم‌هایی نظیر مترو یا BRT نیز به‌صراحت برای هماهنگی با خودرو طراحی شده بودند. بسیاری از ایستگاه‌ها به جای ادغام در محله‌هایی که در آنها خدمات‌رسانی می‌کردند، با مقادیر زیادی پارکینگ احاطه شده بودند. این پارکینگ‌ها خود موانعی بزرگ برای دسترسی مردم به ایستگاه‌ها بودند. درحالی‌که امروزه تصور کلان‌شهرها بدون مترو یا BRT ناممکن به نظر می‌رسد؛ اما آنها به‌تدریج محدودیت‌های خود را نشان می‌دهند. با وجود برخی موفقیت‌ها، سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی در ارائه طیف کاملی از مزایایی که حمل‌ونقل می‌تواند ایجاد کند، کوتاهی می‌کنند. به طور کلی، آنها نمی‌توانند به احیای محله‌ها کمک کنند، وابستگی به خودرو را به میزان درخورتوجهی کاهش نمی‌دهند یا در تشویق الگوهای کارآمدتر استفاده از زمین ناتوان هستند. به طور خلاصه، این ایده که توسعه (شهرسازی) باید به حمل‌ونقل عمومی مرتبط باشد، در فلسفه حمل‌ونقل عمومی جایگاهی ندارد. از سوی دیگر برخی اندیشمندان حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر (مترو یا BRT) را همانند بزرگراه‌های درون‌شهری ابزاری برای نظام سرمایه‌داری توصیف می‌کنند که به تشدید جدایی‌گزینی میان ثروتمندان و فقرا دامن می‌زند. امروزه بسیاری از مشاغل به واسطه صرفه‌های ناشی از تجمع و دسترسی در هسته اداری-تجاری شهرها متمرکز شده‌اند. سرمایه‌دارانی که در مناطق خوش‌آب‌وهوای شهر زندگی می‌کنند، سوار بر اتومبیل‌های لوکس و فقرا از مناطق با آب‌وهوای نامساعد سوار بر اتومبیل‌های ارزان‌قیمت و فرسوده خود را به مرکز شهر می‌رسانند. به‌این‌ترتیب اتومبیل و بزرگراه‌های درون‌شهری و حتی حمل‌ونقل عمومی را می‌توان ابزاری مهم برای جدایی طبقات ضعیف و برخوردار جامعه تصور کرد. تا پیش از اختراع خودرو در شهرهای سنتی، انسان‌ها ناچار بودند پیاده به نیازهای خود دسترسی داشته باشند. در نتیجه ترکیبی از شغل و خدمات و سکونت در همه جا وجود داشت و ثروتمند و کم‌برخوردار در کنار یکدیگر زندگی می‌کردند. این همزیستی مزایای بسیاری دارد که مهم‌ترین آن کاهش فقر در جامعه است. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری اولیه در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر به‌ویژه مترو بسیار زیاد بوده و نیازمند صرف منابع مالی سنگین است که چندان در دسترس نیست.

عصر رویکردهای انسان‌محور (اواخر قرن بیستم و قرن بیست‌ویکم میلادی)

اختراع خودرو این فرصت را برای انسان‌ها فراهم کرد تا بدون محدودیتِ «دسترسی پیاده» برنامه‌ریزی کنند. اصل همه چیز در مقیاس پیاده، از میان برداشته شد. مشاغل و خدمات از محل سکونت انسان‌ها دور شدند و هر چیزی برای خود مرکزیت یافت. خودروها قادر بودند این فواصل را به‌راحتی طی کنند و آنها را به یکدیگر مرتبط کنند. جدایی سکونت از نیازهای انسان نقطه شروع بسیاری از مشکلات امروزی ما نظیر ترافیک و آلودگی هوا و در عین حال آغازی برای رویکردهای نوین نظیر «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» (Transit oriented development) یا به اختصار «TOD» بود. در اواخر قرن بیستم بسیاری از اندیشمندان با الهام از گذشته و توانایی انسان‌ها تا پیش از اختراع خودرو در رفع نیازهای خود به وسیله پیاده‌روی، مفاهیم نوینی را مطرح کردند که همگی مبتنی بر فاصله پیاده‌روی تا مهم‌ترین نیازهای روزمره و عناصر شهری ازجمله ایستگاه حمل‌ونقل عمومی بود. در ادامه سیر تحول نظریه «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» را از دیدگاه برخی از مهم‌ترین نظریه‌پردازان و پژوهشگران مرور می‌کنیم.

تحول نظری؛ «کلان‌شهر بعدی آمریکایی»

در پاسخ به رشد پراکنده و نامنظم شهری در عصری که نارضایتی فزاینده از شیوه زندگی حومه‌ای و جدا از هم و تبعات منفی اجتماعی و محیط‌زیستی ناشی از آن وجود داشت، رویکرد جدیدی از برنامه‌ریزی شهری تحت عنوان «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» با محوریت جوامع فشرده و پایدار مطرح شد که به اثرات محیط ساخته‌شده بر سفرهای درون‌شهری می‌پردازد. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، برای نخستین بار در کتاب «کلان‌شهر بعدی آمریکایی»، (The Next American Metropolis) توسط «پیتر کلتورپ» در ابتدای دهه ۹۰ میلادی معرفی شد. او «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» را «یک جامعه با شعاع دوهزار فوت پیرامون ایستگاه حمل‌ونقل همگانی معرفی می‌کند که دارای یک هسته اداری تجاری در مرکز است. زون‌های توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TODs) کاربری‌های مسکونی، اداری-تجاری، فضاهای باز، خدمات عمومی و خرده‌فروشی را در یک محدوده پیاده‌مدار با یکدیگر ترکیب می‌کند تا دسترسی به آنها را برای ساکنان یا شاغلانی که درون محدوده پیاده‌روی می‌کنند یا از دوچرخه، حمل‌ونقل عمومی و حتی خودرو استفاده می‌کنند، تسهیل کنند».

طراحی کلتورپ از یک زون TOD

همان‌گونه که از نام کتاب برمی‌آید، کلتورپ پیش از هرچیز بر ضرورت وجود یک نگاه کلان منطقه‌ای (کلان‌شهر) برای پاسخ به رشد پراکنده سکونتگاه‌ها تأکید می‌کند. مکان‌یابی مناسب توسعه مستلزم طرحی منطقه‌ای است. کلتورپ ایجاد یک نقشه دقیق کالبدی از کلان‌شهر را پیشنهاد می‌کند که مرزها، فضاهای باز، راه‌های ارتباطی و مراکز آن را در بر می‌گیرد. از دیدگاه او آنچه بیش از هرچیز در یک طرح منطقه‌ای ضرورت دارد، مکان‌یابی مناسب برای توسعه و بررسی میزان سازگاری و انطباق آن با کلان‌شهر است. او تأکید می‌کند بدون ترسیم عواملی از قبیل مناطق حفاظت‌شده کشاورزی و زیستگاه‌ها، مرزهای رشد شهری، موقعیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و مراکز شهری که عناصر شکل‌دهنده یک کلان‌شهر هستند، حتی طراحی انسان‌محور محلات شهر (به دلیل نبود انسجام و نادیده‌گرفتن آنچه خارج از آنها رخ می‌دهد) نیز می‌تواند به افزایش رشد پراکنده و نامنظم شهری بینجامد. یک برنامه منطقه‌ای برای استقرار شهرک‌ها، محلات یا روستاهای جدید به‌مثابه یک ساختار یا چارچوب عمل می‌کند. کلتورپ با الهام از سکونتگاه‌های پیش از عصر خودرو بر ایجاد یک کمون (جامعه) با حال‌وهوای شهرهای سنتی در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی متمرکز است. تأکید کالتورپ بر بوم‌شناسی و زمینه جوامع (Community)، انتقادات زیادی را از TOD به‌عنوان یک مفهوم آرمان‌شهری مطرح کرد؛ انتقاداتی که از نوع خاصی از مهندسی اجتماعی را در یک مرز با جبر فیزیکی فرض می‌کرد. در تعریف کلتورپ، فرض بر این بود که فضاهای عمومی و امکانات اشتراکی در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل باعث ایجاد حسی از جامعه (Community) و همان حال‌وهوای سرزنده محلات قدیمی می‌شود که مدت‌ها در شهرسازی ایالات متحده به فراموشی سپرده شده بود. نقد دیگری که بعدها بر توصیف کلتورپ از «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» وارد شد، نگاه آرمان‌گرایانه او به جانمایی و طراحی فضاهای شهری در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی بود. وی در ترسیم محدوده پیرامونی ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (TODs)، جانمایی نسبتا دقیقی از همه کاربری‌ها و عناصر شهری مانند خرده‌فروشی‌ها، پارک‌ها و زمین‌های بازی، مدارس، خدمات و کاربری‌های اداری - تجاری و مسکونی ارائه می‌دهد که ایده او را بیشتر به آرمانشهرهای قرن ۱۹ نزدیک می‌کند تا یک نظریه متأخر. ایده کلتورپ بعدها ازسوی پژوهشگران بزرگی از جمله رابرت سرورو، هنک دیتمار، گلوریا اوهلند، شلی پوتیکا، رید اووینگ، دنیل چتمن، امیلی تلن و ... توسعه یافت.

سفر درون‌شهری و محیط ساخته‌شده

یکی دیگر از مهم‌ترین منابعی که به رابطه میان محیط ساخته‌شده و رفتار سفر می‌پردازد، مقاله مشهور «رابرت سرورو» و «رید اووینگ» تحت عنوان «سفر درون‌شهری و محیط ساخته‌شده، مشهور به 5ds است. سرورو و اووینگ اثرات تکی و تجمعی پنج ویژگی محیط ساخته‌شده را که از «مسافت طی‌شده توسط وسایل نقلیه شخصی» (VKT) می‌کاهد، معرفی می‌کنند. این ویژگی‌ها عبارت‌اند از تراکم (Density)، اختلاط کاربری (Diversity)، طول بلوک‌ها یا تراکم تقاطع‌ها (Design)، دسترسی به مقاصد سفر (Destination accessibility) و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی (Distance to transit). به عقیده سرورو و اووینگ در هر محدوده‌ای از شهر که این ویژگی‌ها در محیط ساخته‌شده وجود داشته باشند، شهروندان وابستگی کمتری به اتومبیل شخصی دارند. نکته حائز اهمیت در این رویکرد محدودنبودن عوامل به حوزه نفوذ ایستگاه است. به این معنا که اگر دسترسی به حمل‌ونقل عمومی در یک محدوده شهری میسر نباشد اما چهار عامل دیگر وجود داشته باشند، بازهم وابستگی به اتومبیل کمتر بوده و از «مسافت طی‌شده توسط وسایل نقلیه شخصی» (VKT)، کاسته می‌شود. محدودکردن برخی اصول مانند فشردگی، اختلاط کاربری و هرگونه طراحی انسان‌محور به پیرامون ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و غفلت از سایر نقاط شهر آسیبی است که از تفاسیر اشتباه از TOD ناشی می‌شود.

آیا TOD به حمل‌ونقل عمومی نیاز دارد؟

«آیا TOD به حمل‌ونقل عمومی نیاز دارد؟»، عنوان مقاله‌ای است از «دنیل چت‌من» که در ستایش اثرات سایر عوامل محیط ساخته‌شده در فقدان عنصر حمل‌ونقل عمومی نگارش شده است. وی معتقد است زون‌های TOD ممکن است اصلا به ایستگاه خود نیاز نداشته باشند. نکته کلیدی برای رانندگی کمتر در زون‌ها ممکن است وجود ایستگاه نباشد بلکه عوامل دیگری مانند تراکم بیشتر، قابلیت پیاده‌روی بیشتر و پارکینگ کمتر باشد. بسیاری از مطالعات نشان داده‌اند خانوارهایی که در نزدیکی ایستگاه‌های ریلی زندگی می‌کنند، بیشتر از سایر خانوارها از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند اما استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی به معنای رانندگی کمتر نیست. حتی اگر شهروندان در یک زون TOD کمتر از سایر نقاط رانندگی کنند، نمی‌توانیم مطمئن باشیم که به دلیل وجود ایستگاه بوده است. اگرچه دسترسی آسان به ایستگاه ممکن است مردم را به پیاده‌روی به‌جای رانندگی تشویق کند اما نمی‌توان تأثیر پیاده‌روهای عریض‌تر، خیابان‌های باریک‌تر و مقاصد نزدیک‌تر را نادیده گرفت، مکان‌های متراکم‌تر نیز ازدحام بیشتر و فضای پارکینگ کمتر دارند. به عبارت دیگر، زون‌های TOD ممکن است نه با آسان‌کردن سفر با حمل‌ونقل عمومی بلکه با کاهش جذابیت خودرو، شهروندان را از رانندگی منصرف کنند. اگر چنین باشد، زون‌های TOD ممکن است اصلا به ایستگاه نیاز نداشته باشند. کلید کاهش استفاده از خودرو در حوزه نفوذ ایستگاه‌ها ممکن است وجود ایستگاه نباشد بلکه عوامل دیگری مانند تراکم بیشتر، قابلیت پیاده‌روی بیشتر و پارکینگ کمتر باشد.

ضوابط مبتنی بر زمینه

برند TOD از تئوری‌های مطرح‌شده در جنبش نوشهرگرایی بود. یکی از مهم‌ترین ابزارهی نوشهرگرایان برای برنامه‌ریزی مفهومی به نام «ترنسکت» (Transect)، است. اگرچه این مفهوم بسیار گسترده است اما به‌طور خلاصه به‌معنای یک برش عرضی از زمینه‌ای است که محیط ساخته‌شده در آن واقع شده است. نوشهرگرایان به برنامه‌ریزی مبتنی بر زمینه معتقدند، بر همین اساس هرکدام از ویژگی‌های محیط ساخته‌شده باید از ماهیت و DNA محیطی که در آن قرار گرفته است، پیروی کند. برای مثال در مراکز شهری تردد عابران پیاده نسبت به خودروهای سواری بسیار بیشتر از پیرامون شهر است. در نتیجه بسیاری از ضوابط طراحی و برنامه‌ریزی شهری نیز متناسب با ویژگی‌های مرکز شهر تغییر می‌کنند. پیاده‌روهای عریض‌تر، خطوط سواره کم‌عرض و پارکینگ کمتر نمونه‌ای از این ویژگی‌ها هستند. در ضوابط شهرسازی نیز استدلال مشابهی وجود دارد. هرچه میزان افرادی که در مرکز شهر به‌صورت فشرده سکونت دارند بیشتر باشد، متعاقبا تعداد شهروندانی که به خدمات، مشاغل و سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی دسترسی دارند، بیشتر خواهد بود و این به‌معنای مقابله با پراکنده‌رویی به‌عنوان مهم‌ترین مسئله رویکردهای نوین است. در چنین شرایطی ضوابط شهرسازی نیز می‌توانند به‌صورت شناور در سطح شهر متغیر باشند. سطح اشغال و تراکم بیشتر در مرکز شهر و سطح اشغال و تراکم کمتر در حومه‌ها نمودی از ضوابط مبتنی بر زمینه است. در چنین رویکردی همه عناصر محیط ساخته‌شده از المان‌ها و عناصر شهری تا ساختمان‌ها و معابر شهر از ویژگی‌های زمینه خود تبعیت می‌کنند، در نتیجه یک ارتباط متقابل میان همه آنها با یکدیگر برقرار خواهد شد. در ضوابط مبتنی بر زمینه، حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی نیز در تبعیت از ویژگی‌های زمینه خود مستثنا نیستند. این رویکرد که برای نخستین بار توسط «آندره‌س دوانی» و «الیزابت پلاتر زایبرک» مطرح شد، بعدها توسط پژوهشگران برجسته‌ای مانند «امیلی تلن» توسعه یافت و امروزه یکی از پیشروترین ابزارهای برنامه‌ریزی شهری است که جایگزین شیوه‌های منسوخ تدوین ضوابط سنتی مثل طرح تفصیلی شده است.

تفاسیر متنوع از TOD؛ تفسیرهای متعاقب

همزمان در خیل وسیع مقالات درباره TOD می‌توان تعاریف مختلفی یافت که بر روش‌های تحقیق و چارچوب‌های نظری مختلف دلالت دارد. اصطلاح توسعه (Development) همان واژه‌ای است که به فهم‌های متعدد منجر می‌شود. تعاریف TOD در دو بعد متفاوت هستند. از یک سو، برخی از تعاریف بر نتایج توسعه شهری (برای مثال، توسعه زمین، توسعه املاک و مستغلات) تمرکز دارند، درحالی‌که برخی دیگر بر فرایندها یا اصول (مانند توسعه پایدار) تمرکز دارند. از طرفی از نظر مقیاس با هم تفاوت دارند. در گسترده‌ترین مفهوم، TOD به نوعی مکتب شهرگرایی اشاره دارد، درحالی‌که در مفهوم محدود، به ساختمان‌های مسکونی مستقل یا با کاربری مختلط اشاره دارد.

الف) تفسیر اول: تشکیل حسی از جامعه در پیرامون ایستگاه (Community): اولین تفسیر اما تفسیری نسبتا نادر، رویکردی حتی گسترده‌تر از مفهوم‌سازی اصلی را اتخاذ می‌کند. این برداشت به نوع خاصی از شهرگرایی به عنوان مدلی از توسعه شهری، با تأکید مکرر بر اهمیت زندگی اجتماعی اشاره می‌کند؛ به عنوان مثال، «دانفی» و «پورتر» TOD را «شیوه‌ای از زندگی» می‌دانند که دقیقا با تعریف اولیه «ویرث» از شهرگرایی به عنوان شیوه زندگی شهری منطبق است. به گفته «دیتمار»، TOD پتانسیل ایجاد رویکرد جدیدی برای توسعه را دارد. «TOD یک ساختار تبیین‌کننده برای بازنگری اساسی در مورد چگونگی ساخت جوامع است». «سالات» و «اولیویر»، در TOD یک اصل راهنما برای دستیابی به چشم‌انداز شهری بهتر می‌بینند، شهری که زیست‌پذیرتر، عادلانه‌تر و پایدارتر باشد.

ب) تفسیر دوم: توسعه پایدار بدون تأکید بر اهمیت زندگی اجتماعی: دومین و رایج‌ترین تفسیر اما هم بر فرایندهای توسعه شهری و برنامه‌ریزی و هم بر نتایج مورد انتظار تمرکز دارد. این تعبیر نزدیک به مفهوم‌سازی اولیه است اما بدون تأکید بر زندگی اجتماعی. در عوض، تأکید بر ابزار است: بر ادغام حمل‌ونقل و کاربری زمین و همکاری لازم بین بازیگران متعدد در بخش‌های مختلف و در سطوح مختلف تصمیم‌گیری. TOD در واقع به عنوان ادغام فرایندهای برنامه‌ریزی محلی و منطقه‌ای در مورد طیف وسیعی از مسائل - محیطی، اجتماعی و اقتصادی و ادغام حمل‌ونقل با کاربری مختلط و رشد با تراکم بالا در نزدیکی ایستگاه تعریف می‌شود. ایستگاه‌هایی برای پشتیبانی از تشکیل مناطق مناسب برای عابر پیاده از دیدگاه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، تلاشی است که برای تمرکز رشد جمعیت و اشتغال در پیرامون مناطق حمل‌ونقلی انجام می‌شود. با این حال، از نظر نتایج، TOD به طور کلی به عنوان ابزاری برای برنامه‌ریزی و توسعه در حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل‌ونقل، تعریف می‌شود و در این تفسیر شعاع بهینه آن، تنها موضوع بحث است که باقی می‌ماند.

توسعه در مجاورت ایستگاه (TAD)

تفسیر سوم تمرکز بسیار محدودتری نسبت به مفهوم‌سازی اصلی دارد و برای مقیاس ساختمان اعمال می‌شود. در چنین رویکرد خاصی که محدود به سایت است، زون‌های TOD عموما به ساخت‌وساز در نزدیکی ایستگاه‌های حمل‌ونقل محدود می‌شوند. این تفسیر در گفت‌وگوهای اخیر TOD به طور فزاینده‌ای رایج شده است. این برداشت در راستای استراتژی‌های توسعه کوتاه‌مدت است که هدف آن برآوردن نیازهای تراکم شهری است. در نتیجه، زون‌های TOD به نتایج ملموس از نظر توسعه منفرد در نزدیکی ایستگاه حمل‌ونقل عمومی اشاره می‌کنند؛ از این منظر، زون‌های TOD خودکفا و همچنین «گستره‌ای از انواع زون‌ها» را می‌توان شناسایی کرد. در این حالت می‌توان بین زون‌های TOD یکپارچه که شامل ادغام نهادی حمل‌ونقل، طراحی و توسعه املاک و مستغلات است با ساخت‌سازهای مجاور ایستگاه (TADs) که فقط از مکانیسم‌های بازار ناشی می‌شوند تمایز قائل شد.

انحرافات از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در ایران

متأسفانه با وجود توجه روزافزون به رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، به ویژه در مدیریت شهری تهران، تناقضات زیادی میان سیاست‌های حاکم بر نظام برنامه‌ریزی در ایران و عملکرد مدیران شهری با اهداف TOD وجود دارد که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود.

۱) فقدان راهبرد و سیاست یکپارچه در مقیاس منطقه‌ای: متأسفانه هیچ‌گونه سیاست کلانی در مقیاس شهری و منطقه‌ای در تهران و سایر شهرهای ایران وجود ندارد. طرح‌های منطقه‌ای نقشه راه منسجمی از توزیع جمعیت و درآمدها و مرزهای رشد شهری ترسیم می‌کنند. هنگامی که بدون وجود یک طرح منطقه‌ای بر حوزه نفوذ یک ایستگاه تمرکز می‌کنیم، در اصل رابطه آن را با سایر نقاط شهر نادیده گرفته‌ایم. در چنین شرایطی تصویر درستی از تراکم، اختلاط کاربری و سایر ویژگی‌های محیط ساخته‌شده که در ارتباط با سایر نقاط شهر تعریف می‌شوند وجود نخواهد داشت. متأسفانه اخیرا شهرداری تهران سیاست مشابهی را در پیش گرفته و تمرکز بر تعداد محدودی ایستگاه مترو، به دنبال بازنگری ضوابط در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است.

۲) نادیده‌گرفتن محلات و نگارش ضوابط در حوزه نفوذ ایستگاه: یکی از مهم‌ترین اسناد بالادست رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در ایران راهنمای ملی توسعه مبتنی برحمل‌ونقل همگانی است. متأسفانه در یک برداشت نادرست، یکی سطوح برنامه‌ریزی، پهنه ایستگاهی (حوزه نفوذ ایستگاه) تعریف شده است، حال آنکه در منشور نوشهرگرایی تأکید بر نگارش ضوابط در مقیاس محله برای حفظ هویت محلی است. به عبارت دیگر ضوابط نه در حوزه نفوذ ایستگاه بلکه روی محلات شهری تدوین می‌شوند. یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی ممکن است در حالتی نادر، در مرکز یک محله قرار داشته باشد، اما در اغلب موارد انطباقی میان مرکز محلات و موقعیت ایستگاه وجود ندارد. یک ایستگاه ممکن است بخش‌هایی از چندین محله را تحت تأثیر قرار دهد. هنگامی که ضوابط روی یک زون TOD تدوین می‌شوند، این خطر وجود دارد که هویت محلات تحت تأثیر ایستگاه در برنامه‌ریزی نادیده گرفته شود.

۳) تمرکز بر تراکم: اگرچه تراکم یکی از اصول مهم در توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی است اما عوامل متعدد دیگری نیز اثرگذار هستند. تراکم جمعیتی از خدمات و خرده‌فروشی‌ها حمایت می‌کند و موجب می‌شود شهروندان بیشتری از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند، اما در فقدان اصول دیگر به ویژه اختلاط کاربری همچنان سفرهای طولانی در شهر پابرجا خواهند بود و مردم فرصت پاسخ به نیازهای روزمره در فاصله پیاده‌روی از محل زندگی خود را نخواهند داشت. بسیاری از مدیران شهری با برداشت نادرست از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی آن را با افزایش تراکم و بلندمرتبه‌سازی در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی اشتباه می‌گیرند. پیتر کلتورپ برای جلوگیری از چنین برداشتی تأکید می‌کند که «منظور من از شهرسازی، تراکم‌های شهری و ساختمان‌های مرتفع نیست، منظور من کیفیت طراحی جامعه است که تنوع را ایجاد می‌کند. مقیاس عابر پیاده و هویت عمومی بدون توجه به موقعیت یا تراکم».

۴) برنامه‌ریزی مبتنی بر جدایی کاربری‌ها و نه مبتنی بر ارتباط میان کاربری‌ها: شیوه کنونی نظام برنامه‌ریزی در ایران مبتنی بر جدایی کاربری‌هاست که ریشه در شیوه‌های سنتی برنامه‌ریزی در قرن بیستم دارد. در این شیوه از برنامه‌ریزی، پهنه‌های شهری در دسته‌های تک‌کاربری نظیر پهنه مسکونی، پهنه اداری - تجاری، پهنه فضای سبز و... طبقه‌بندی می‌شوند. همچنین این پهنه‌ها عمدتا بزرگ‌تر از مقیاس پیاده هستند که موجب می‌شود فواصل دسترسی شهروندان به خدمات و مشاغل بیشتر از میزان مطلوب برای پیاده‌روی شود. از سوی دیگر تحقق‌پذیری استقرار برخی خدمات روزمره نظیر خرده‌فروشی‌ها درون زون‌های TOD چندان مشخص نیست. حال آنکه رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی بر اختلاط کاربری و ضرورت دسترسی به خدمات روزمره در مقیاس پیاده تأکید می‌کند.

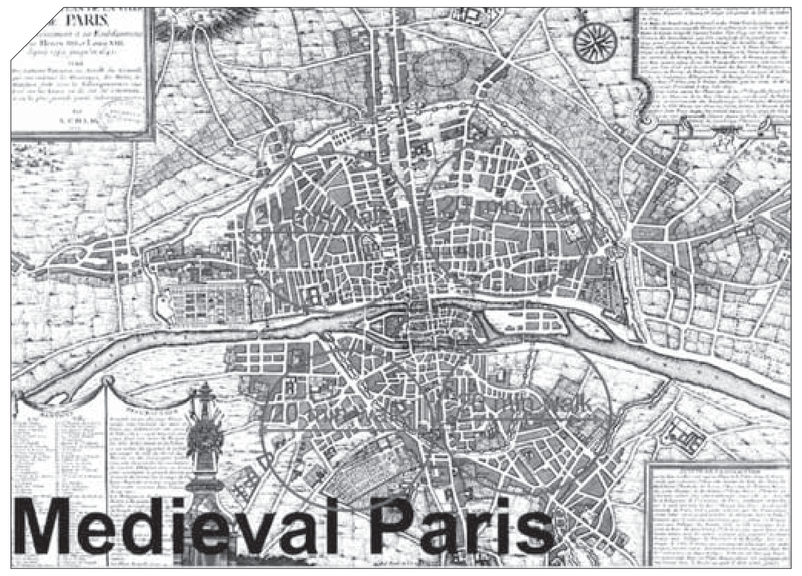
۵) تمرکز صرف بر حوزه نفوذ ایستگاه و نادیده‌انگاشتن سایر نواحی شهر: توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی یک رویکرد همه‌جانبه و در سراسر شهر است و محدود به حوزه نفوذ ایستگاه‌ها نیست. سایر نقاط شهر بر حوزه نفوذ ایستگاه‌ها اثرگذار هستند و عکس این موضوع نیز برقرار است. حاکم‌بودن سیاست‌هایی نظیر توسعه شبکه بزرگراهی، تعریض معابر، الزامات پارکینگ غیرحاشیه‌ای، عدم مدیریت پارکینگ حاشیه‌ای و... روزبه‌روز به افزایش تعداد سفر با وسایل نقلیه شخصی می‌انجامد. توجه‌نکردن به این سیاست‌ها، حتی اگر زون‌های TOD به بهترین شکل ممکن طراحی شوند، موجب می‌شوند نتایج مورد انتظار حاصل نشود. مطرح‌شدن پیشنهاداتی نظیر تهیه طرح‌های موضعی پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی با تعریف پهنه جدیدی تحت عنوان پهنه «تی» (Transit) نیز نشانه دیگری از تمرکز شهرداری تهران بر حوزه نفوذ ایستگاه‌ها و نادیده‌گرفتن سایر نواحی شهر است.

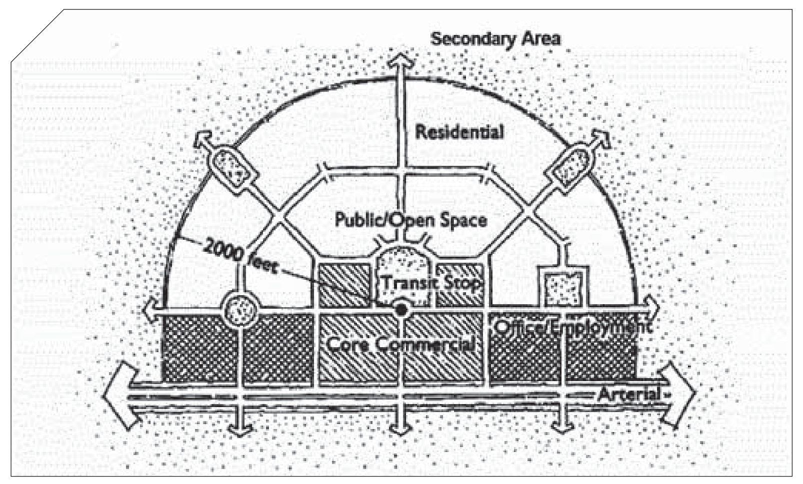
۶) مجتمع‌های ایستگاهی: برای سال‌ها خوانش اشتباهی از رویکرد TOD تحت عنوان مجتمع‌های ایستگاهی بر تفکرات مدیریت شهری در تهران حاکم بود. مدیران شهری به دنبال ارزش‌افزوده حاصل از مجاورت اراضی شهری در نزدیکی ایستگاه‌های مترو، صرفا درصدد درآمدزایی بودند. هم‌اکنون ذیل معاونت حمل‌ونقل شهرداری تهران، شرکتی تحت همین عنوان (شرکت مجتمع‌های ایستگاهی) مشغول فعالیت است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که سهم عمده زیربنای احداث‌شده در مجتمع‌های ایستگاهی طی سالیان گذشته، حتی در مناطق غیرمسکونی، عمدتا کاربری‌های اداری - تجاری بوده است. موضوعی که با اصل اختلاط کاربری در توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در تناقض است.

۷) تجویز ضوابط استاندارد برای همه شهر، بدون توجه به زمینه: متأسفانه هم‌اکنون بسیاری از ضوابط شهرسازی و حمل‌ونقل به صورت یکسان در تمام سطح شهر اعمال می‌شوند. ضوابط تأمین پارکینگ غیرحاشیه‌ای بدون توجه به فاکتورهایی نظیر موقعیت مکانی، مرکزیت، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، فرسودگی بافت و... از جمله این ضوابط یکسان در حوزه حمل‌ونقل است. در شهرسازی نیز از این دست ضوابط به چشم می‌خورد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به ضوابط سطح اشغال ۶۰ درصد (اخیرا ۶۰ درصد + ۲ متر) اشاره کرد که به طور یکسان در تمام سطح شهر اعمال می‌شوند. همان‌گونه که از سیر تحول رویکردهای نوین به ویژه ضوابط مبتنی بر زمینه (Transect-based codes) مشخص است، امروزه رویکردهای برنامه‌ریزی شهری در جهان از ارائه الگوهای استاندارد فاصله گرفته و زمینه‌مند و شناور شده‌اند.

۸) ساختار درختی و سلسله‌مراتبی: ساختار درختی اگرچه ساده است اما در عین حال بسیار ناکارآمد است. تقسیم وظایف مدیریت شهری به حوزه‌های حمل‌ونقل و شهرسازی سبب شده است هر کدام به صورت جزیره‌ای عمل کنند و سیاست‌های آنها ارتباطی با یکدیگر نداشته باشد. مهم‌ترین نمود این عدم ارتباط را در گسستگی میان طرح‌های جامع حمل‌ونقل و طرح‌های جامع و تفصیلی شهر می‌توان مشاهده کرد. تهیه و تصویب طرح جامع شهر تهران در سال ۱۳۸۶، طرح جامع حمل‌ونقل ریلی تهران در سال ۹۸ و بازنگری طرح جامع حمل‌ونقل تهران در سال ۱۴۰۱ نمونه‌های بارزی از عدم ارتباط میان حمل‌ونقل و کاربری زمین به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی است.

به عنوان جمع‌بندی، آنچه از کلام و اقدامات مدیران شهری در ایران و به ویژه تهران استنباط می‌شود، حاکی از آن است که هنوز درک مشخصی از TOD در نظام برنامه‌ریزی شهری ایران وجود ندارد. برخی از اشتباهات به قدری فاحش و در تناقض با اهداف TOD هستند که نشان می‌دهد تا زمان دستیابی به یک فهم مشترک و نزدیک به رویکرد، هنوز فاصله زیادی وجود دارد.





یادداشت

TOD چگونه شهرسازی را هدایت می‌کند

زهرا السادات منصوری: TOD توسعه‌ای است که در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی یا حدودا ۰.۵ مایلی ایستگاه‌های قطار سبک یا سنگین شهری یا ایستگاه‌های اتوبوس پررفت‌وآمد یا تندرو و حتی در مواردی حمل‌ونقل آبی واقع شده و مشخصه اصلی آن اختلاط کاربری‌ها از جمله مسکونی، خرده‌فروشی، اداری، پژوهشی، خدماتی و... است. از جمله دیگر ویژگی‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور می‌توان به توسعه با تراکم‌های بیش از حد معمول به منظور بهره‌برداری از مجاورت ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و همچنین برنامه‌ریزی و طراحی به‌منظور تشویق پیاده‌روی و اتصالات پیاده به حوزه خدماتی مجاور اشاره کرد. پروژه‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور از لحاظ اندازه بسیار متنوع هستند و از پروژه‌های توسعه میان‌افزا تا مراکز شهری با کاربری مختلط و طراحی کامل مجاور ایستگاه را دربر می‌گیرند.

در این رویکرد، حوزه متراکم و مختلط حول یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی به‌گونه‌ای طراحی شده است که اهالی، شاغلان و خریداران را به استفاده بیشتر از سامانه حمل‌ونقل عمومی و کاهش استفاده از خودروی شخصی تشویق می‌کند. چنین محدوده‌ای که حوزه ایستگاهی نامیده می‌شود، فضایی حدودا به شعاع یک‌چهارم مایل (حدودا ۴۰۰ متر) حول ایستگاه حمل‌ونقل عمومی را شامل می‌شود که با حدود پنج دقیقه پیاده‌روی قابل پیمایش است. مرکز این حوزه ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و فضاهای عمومی مجاور آن است. ایستگاه ارتباط و اتصال حوزه با سایر منطقه را فراهم می‌کند و فضای عمومی مجاور علاوه بر امکان تأمین نیازهای اولیه از طریق پیاده‌روی، نقشی مانند میادین سنتی در شهرسازی ایرانی داشته محل شکل‌گیری مراودات اجتماعی، فرهنگی و... است.

مفهوم توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور را در دهه ۸۰ میلادی پیتر کالتورپ، معمار و شهرساز برجسته و از پیشگامان مکتب نوشهرگرایی، مطرح کرد و در دهه ۹۰ و با انتشار کتاب «کلان‌شهرهای آمریکایی آینده» بیش‌ازپیش مطرح شد. کالتورپ معتقد بود با توجه به تحولات درآمدی، سنی، نژادی و ساختارهای خانوادگی شهرنشینان آمریکایی و همچنین روند فزاینده آلودگی و تخریب محیط‌زیست، ادامه الگوهای توسعه شهری حومه‌محور مبتنی بر استفاده از خودروی شخصی امکان‌پذیر نخواهد بود. وی بدیل پیشنهادی خود را توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور نام نهاد. قدمت پیاده‌سازی بسیاری از اصول پیشنهادی او -به‌ویژه در اروپا و خاور دور- به چندین دهه پیش از شکل‌گیری مفهوم توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور بازمی‌گردد. رویکرد TOD بر مبنای هشت فاکتور اصلی شهرسازی، هر حوزه ایستگاهی را مورد مداخله قرار می‌دهد و هدف آن ساماندهی فضای شهری کیفی، انسان‌مدار و پیاده‌محور است و نیز تمرکز توسعه در این حوزه‌ها به‌منظور استفاده از ظرفیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است.

اصل اول با تدوین راهبرد پیاده‌مداری تعریف شده است؛ به‌گونه‌ای که فضای پیاده‌روی امن و کامل، خوانا و یکپارچه، امکان دسترسی به کاربری‌ها را در تمام حوزه TOD فراهم کند. این مسیر پیاده‌روی به‌طور فعال و سرزنده، با طراحی و امکانات پیاده‌روی مناسب برای همه افراد و توانایی‌های فردی شکل می‌گیرد.

اصل دوم که توسعه مسیر دوچرخه و استفاده از این وسیله در حوزه TOD را میسر می‌سازد و لازم است امتداد مسیرهای امن و راحت در جوار مسیرهای پیاده را شکل دهد که امکانات لازم و فضای کافی و امن برای پارک دوچرخه داشته باشد.

اصل سوم بر مبنای اتصال طراحی شده است که بر مسئله اتصال مسیرهای پیاده و دوچرخه کوتاه، مستقیم و متنوع به یکدیگر و به حمل‌ونقل عمومی موجود استوار است.

در اصل چهارم بر امکان دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی باکیفیت تاکید می‌شود و موضوع اتصال و امکان انتقال مناسب و آسان مراجعه‌کنندگان در شبکه از انواع حمل‌ونقل عمومی مانند مترو، اتوبوس، منوریل و ... را برنامه‌ریزی می‌کند.

اصل پنجم بر اختلاط کاربری‌ها تاکید دارد که به وجود طیف متنوعی از کاربری‌ها در حوزه‌های ایستگاهی و امکان خودکفایی هر محدوده نسبت به نیازهای مراجعه‌کنندگان می‌پردازد و بر آن است تا طول سفرها را از طریق تأمین کاربری‌های متنوع و مکمل کاهش دهد.

اصل ششم که امکان ایجاد تراکم را مطرح می‌کند، به نحوه تمرکز کاربری‌ها و توسعه زیربنای آنها در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی می‌پردازد و از تراکم مسکونی و مشاغل باکیفیت و خدمات‌رسانی محلی در سامانه حمل‌ونقل عمومی پشتیبانی می‌کند.

اصل هفتم بر توسعه فشرده و توسعه در مناطق شهری موجود دلالت دارد و ضرورت تمرکزگرایی در سطوح شهری و پرهیز از پراکنده‌رویی را اشاعه می‌دهد.

اصل هشتم نهایتا با عنوان تغییر رویکرد طراحی خیابان بوده و کارکرد آن را به نفع مراجعه‌کنندگان پیاده برنامه‌ریزی می‌کند.

آنچه رویکرد TOD تلاش می‌کند در اسناد هدایت تحولات شهری به تصویر بکشد، در واقع حوزه‌هایی از بافت شهری در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است که در آن مردم به هریک از این حوزه‌ها از طریق شبکه حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر دسترسی می‌یابند. این حوزه‌ها در شعاع ۸۰۰ متری، یعنی به فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی برای یک فرد برنامه‌ریزی می‌شوند که تمام سطوح این حوزه علاوه بر پیاده‌روی از طریق سایر شیوه‌های حمل‌ونقلی نیز در دسترس است. در این حوزه ساختارهای اصلی بر مسیرهای پیاده‌روی اصلی منطبق شده‌اند و این مسیرهای پیاده‌روی با تنوع کاربری‌های (فعالیت‌ها) موردنیاز مراجعین از قبیل انواع خرده‌فروشی‌ها، رستوران‌ها و کاربری‌های مربوط به صنوف موجود و... به‌طور سرزنده‌ای فعال هستند. علاوه بر آنها فضاهای شهری سبز و باز در کنار مسیرهای پیاده، فضاهای عمومی پویایی را ایجاد می‌کند که محل مناسبی برای تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های شهری و نیز تأمین فضاهای سبز پرطراوت در سطح بافت و محلات مجاور است. پیاده‌راه‌ها و فضاهای باز با استفاده از طراحی منظر از طریق خوانایی فضایی و امکانات مناسب مبلمان شهری و روشنایی جاذبه‌های شهری بسیاری دارد که این جاذبه‌ها در کنار تنوع فعالیت‌های جداره‌های مجاور آنها، دوچندان خواهد بود. به دلیل اهمیت تمرکز کاربری‌ها در مجاورت ایستگاه‌ها، تراکمات ساختمانی در نزدیکی ایستگاه (همان شعاع ۴۰۰ متر) افزایش می‌یابد و ازاین‌رو با افزایش تراکمات، ضرورت ایجاد و توسعه فضاهای باز شهری نمایان می‌شود. از طرفی بعضی از ایستگاه‌های حمل‌ونقل در مراکز شهری شلوغ، جایی که قلب اقتصادی منطقه هستند قرار دارند ولی برخی دیگر در بافت مسکونی هستند؛ جایی که امکان جابه‌جایی مسافران به سمت محل کار یا مراکز دیگر وجود دارد. بعضی ایستگاه‌ها در محدوده‌های شهری واقع هستند که فرایند رشد و تغییرات سریعی را تجربه کرده‌اند، درصورتی‌که برخی موارد دیگر در بافت‌های دارای ثبات که هر تغییری در آنها امکان‌پذیر نیست، قرار دارند. درواقع هر محدوده ایستگاهی موجود یا پیشنهادی با چالش‌های منحصربه‌فردی روبه‌رو است و به سیاست‌های برنامه‌ریزی منحصربه‌فردی نیازمند است که بتواند به توسعه اجرائی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی دست یابد.

پیشخوان Pishkhan.com

دوشنبه ۲۴ بهمن ۱۴۰۱
سال بیستم • شماره ۴۴۹۵
روزنامه شرق
www.sharghdaily.com
پیشخوان
Pishkhan.com

خاستگاه TOD

درنا اسدی، کارشناس ارشد شهرسازی: هریک از شهرها دارای ارکان مشخصی به لحاظ کار و فعالیت، سکونت، دسترسی و نفوذپذیری در مقیاس متنوع هستند. یکی از مهم‌ترین ساختارهای شکل‌گیری و توسعه شهرها، مراکز کار و فعالیت در آنهاست که در سازمان فضایی هسته‌های اولیه شهر دارای جایگاه ویژه‌ای است. به عبارتی شهرها ضمن ملحوظ‌کردن الزامات اقلیمی و طبیعی در شکل‌گیری ساختار کالبدی آنها، هریک پیرامون هسته‌های اصلی کار و فعالیتی شکل گرفته‌اند که این هسته‌های اولیه به فراخور رشد شهری و رشد جمعیت، توسعه و ارتقا یافته‌اند. ولی عموما به دلیل دربرداشتن خزائن بزرگی از ثروت‌های شهری نظیر ساختمان‌ها، تجهیزات و تأسیسات مربوطه، شبکه نفوذپذیری و بافت‌های ارزشمند وابسته و شکل‌گرفته به‌طور هم‌پیوند با این مراکز، کمتر دچار تغییر و جابه‌جایی در سطح شهرها شدند. به عبارتی با توجه به اهمیت این مراکز کار و فعالیت و همه هزینه‌های شهری وابسته به آنها، با اینکه این مراکز در هسته‌های اولیه شهری و در ارتباط با بافت‌های قدیمی، فرسوده و با نفوذپذیری محدود قرار دارند یا دسترس‌پذیری آنها از دوران قبل با ظرفیت‌های کمتری برنامه‌ریزی شده‌اند، ولی با این حال قابل جابه‌جایی نخواهند بود.

بنابراین در دوران رشد جمعیت شهرها، این مراکز توسعه می‌یابند و از سوی دیگر تقاضا و جریان مراجعان حوزه‌های مختلف از اشتغال تا مراجعان عملکردها در آن افزایش می‌یابد. به‌علاوه تغییر سبک زندگی و به تبع آن شکل شهرها با ایجاد امکان استفاده از اتومبیل، فرایند دسترس‌پذیری و نظام توسعه شهری را بیش از پیش متحول ساخته و امکان توسعه بیشتر کالبدی شهر و در نتیجه رشد هسته‌های کار و فعالیت را به وجود آورده که در طول روز عمده جریان‌های حرکت و ترافیک به سمت این مراکز در ارتباط با حوزه‌های سکونتی شکل می‌گیرد. به مرور و با رشد فزاینده شهرها و ازدیاد جمعیت و در نتیجه توسعه خدمات و فعالیت‌های وابسته به آن، دیگر در مراکز اصلی کار و فعالیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی جواب‌گوی تأمین مراجعات در ابعاد توسعه شهری نبوده و استفاده و بهره‌برداری از حوزه‌های فعالیتی شهری با توجه به حجم روزافزون مراجعان، تنها در لوای توسعه حمل‌ونقل عمومی قابل دستیابی است. چنانچه در بسیاری از حوزه‌های مرکز شهری که محل استقرار ثروت‌های غیرقابل جبرانی از گنجینه‌های کار و فعالیت، صنوف، معماری و بافت‌های ارزشمند و هویت تاریخی شهر هستند، توسعه شبکه پیاده‌راه‌ها و استفاده از شهر در این محدوده‌ها به‌صورت پیاده مورد برنامه‌ریزی شهری قرار می‌گیرد. به عبارتی در این محدوده‌ها به منظور تسهیل استفاده و افزایش ظرفیت مراجعان به امکان دسترسی به حوزه‌های کار و فعالیت مرکزی، راهبردهای اصلی بر عدم استفاده یا حداقل با استفاده محدود از حمل‌ونقل شخصی و اتومبیل متمرکز بوده است. در این صورت راهکار جایگزین، حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر است که در ارتباط با سایر انواع حمل‌ونقل عمومی نظیر خطوط اتوبوس، منو ریل و تراموا تکمیل می‌شود.

شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی، حجم گسترده‌ای از شهروندان را در سطوح مختلف شهری جابه‌جا کرده و افراد را در مقیاس وسیع به محدوده‌های مختلف شهری منتقل می‌کند. این پدیده جریانی از دسترس‌پذیری را در سطح شهر به وجود می‌آورد که می‌تواند در برنامه‌ریزی‌های توسعه و ایجاد انتفاع و ارتقای کیفیت بافت‌های شهری بسیار مؤثر و تعیین‌کننده باشد. به عبارتی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی به‌نوعی از توسعه اتلاق می‌شود که با محوریت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر در سطح شهر و متناسب با ظرفیت، نیاز و هویت بافت شهری در محدوده آن ایستگاه شکل می‌گیرد. بنا بر ضرورت‌های مطرح‌شده در ارتباط با اهمیت توسعه حمل‌ونقل عمومی به خصوص انبوه‌بر در سطح شهرها ظرفیت‌ها و قابلیت‌های نوینی به منظور توسعه و ارتقای محیطی در شهرها به‌ویژه در کلان‌شهرها شکل می‌گیرد که بسیار در برنامه‌ریزی ساختارهای کالبدی، هویتی و توزیع کار و فعالیت و خدمات در آینده شهرها مؤثر خواهد بود. در واقع شبکه حمل‌ونقل عمومی با پشتوانه انبوه جمعیتی که در مبادی و مقاصد سفر جمع‌آوری می‌کند ظرفیتی را برای تمرکز و توسعه شهر و رفع نیازهای بافت‌های شهری متناسب با هویت‌های متنوع در سطح شهر امکان‌پذیر می‌سازد و از طرفی امکان جابه‌جایی یا انتظام بسیاری از برنامه‌ریزی‌های توسعه را در محدوده‌های کالبدی از شهر فراهم می‌آورد که قبل از این بصرفه و منطقی نمی‌نمود.

شبکه حمل‌ونقل عمومی که در سطوح مختلفی از شهر -در لایه‌های زیرزمینی، سطوح بالاتر از سطح کالبدی یا در پوسته کالبدی شهر- قرار دارند، محل تلاقی شبکه یا مدهای مختلف حمل‌ونقل بوده و نقاط عطفی هستند که ضمن پیوند انواع مدهای حمل‌ونقل عمومی و دسترسی به تمام سطوح شهری، محل توزیع یا جذب سفرها یا پخش و جذب مراجعان در محدوده‌های شهر خواهد بود. این مکان‌ها در سطح شهر به دلیل تزریق و جمع‌آوری حجم گسترده‌ای از جمعیت شهر، مورد توجه برنامه‌ریزان شهری بوده است تا بتوانند از فرصت حضور افراد و نظام حمل‌ونقل شهری بهترین استفاده را در بهره‌برداری از خدمات شهری داشته باشند. از طرفی با توجه به اینکه در حوزه‌های مختلف شهری، هویت‌های کالبدی و کارکردی ویژه‌ای و در نتیجه نیازها و ملزومات خاص هر حوزه تعریف می‌شود، از این رو پیش از آنکه نقاط عطف و استراتژیک شبکه حمل‌ونقل عمومی توسط برنامه‌ریزان شهری مورد برنامه‌ریزی و تمرکز خدمات و تجهیزات قرار گیرد، لازم است موقعیت قرارگیری این نقاط عطف و کانونی در سطح شهر بررسی و به تناسب نیاز حوزه‌های شهری امکان استقرار آنها سنجیده شود. به عبارتی توسعه شهری ایجادشده در اثر حمل‌ونقل عمومی با نیاز یک محدوده شهری به امکانات حمل‌ونقل عمومی و نوع مشخصی از توسعه مربوط به آن، یک تعامل دوطرفه است که لازم است از دیدگاه شهری، موقعیت و نوع توسعه مورد نیاز هر محدوده بررسی و برنامه‌ریزی شود و از سوی دیگر حمل‌ونقل عمومی امکان توسعه را برای آن عرصه شهری فراهم کند.

بنا بر موارد مطروحه در محل توزیع و جمع‌آوری توده جمعیتی به کمک حمل‌ونقل عمومی، زون‌های شهری شکل می‌گیرد که به‌صورت زون‌های خدمات شناسایی می‌شوند و در برخی گونه‌ها صرفا به ارائه خدمات حمل‌ونقل یا خدمات حمل‌ونقل در کنار خدمات شهری یا هر دو خدمات موصوف به همراه فعالیت‌های اقتصادی پویای شهری، اختصاص می‌یابند. به عبارتی، برنامه‌ریزی بافت شهری در زمینه انتظام حوزه‌های خدماتی، ایجاد تنوع کاربری‌ها و کار و فعالیت بر اساس نقاط اصلی توزیع و تجمیع مسافران و متناسب با نیاز، ظرفیت و هویت‌های متنوع بافت‌های شهری، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی یا همان TOD نام دارد.

بر اساس مطالب عنوان‌شده، توسعه حمل‌ونقل‌محور با توجه به افزایش روزافزون جمعیت و نیاز به تأمین خدمات و تخصیص عادلانه امکانات شهری در کلان‌شهری نظیر تهران، ضروری است و موضوع موصوف راهکار مهمی در راستای حل بسیاری از مشکلات شهری تهران و حتی ارتقای کیفی شرایط محیطی در زمینه‌های محیط زیست، ترافیک و کاهش آلودگی‌ها خواهد بود. از طرفی چنان‌که مطرح شد، هریک از عرصه‌ها و محدوده‌های شهری دارای هویت‌های مختلفی هستند؛ به عبارتی برخی ایستگاه‌های حمل‌ونقل انبوه‌بر در بافت‌های صرفا محلی قرار دارند و برخی دیگر در مراکز کار و فعالیت در مقیاس‌های مختلف منطقه‌ای یا شهری هستند. بافت‌های شهری مجاور این ایستگاه‌ها دارای شاخصه‌های ویژه‌ای نظیر اهمیت تاریخی، زیست‌محیطی و... بوده و علاوه بر آن برخی ایستگاه‌ها دارای ظرفیت‌های جابه‌جایی (transit) بزرگی هستند. از این رو لازم است با توجه به هویت‌های شهری و قابلیت‌های ایستگاهی، تنوع رویکرد TOD در حوزه‌های شهری مورد بررسی و دسته‌بندی و اصطلاحا گونه‌شناسی قرار گیرد تا مبنای تعیین ضوابط توسعه، نظیر تراکم و تخصیص کاربری و تعیین لیست کاربری‌های قابل استقرار قرار گیرد.

توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی؛ سیر تاریخی، تحول نظری، تفاسیر متنوع و انحرافات از رویکرد در ایران

در ستایش پیاده

محمدرضا یاس‌کندی، دبیر اسبق کمیته TOD شورای شهر تهران و مشاور فعلی کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران: در سال‌های اخیر، استراتژی‌هایی نظیر احداث یا تعریض معابر شهری، توسعه پارکینگ‌های طبقاتی و احداث بزرگراه‌های درون‌شهری مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران حوزه حمل‌ونقل در تهران بوده است. نظام شهرسازی در ایران نیز با الگوبرداری از شیوه‌های مرسوم برنامه‌ریزی جوامع غربی در قرن بیستم، همچنان بر اصول تفکیک کاربری‌ها استوار است. این در حالی است که خود این جوامع سال‌هاست روش‌ها و سیاست‌های نوینی را جایگزین رویکردهای سنتی کرده‌اند. امروزه مشخص شده است راهکارها و شیوه‌های کنونی برنامه‌ریزی در ایران، چه در حوزه شهرسازی و چه در حوزه حمل‌ونقل، نه‌تنها در حل معضلاتی نظیر ترافیک و آلودگی هوا مؤثر نبوده‌اند؛ بلکه با تأثیر بر عوامل رفتاری و تحریک تقاضای شهروندان برای استفاده از اتومبیل، آنها را به استفاده بیشتر از وسایل نقلیه شخصی سوق داده‌اند. پرواضح است که ادامه روندهای کنونی به تشدید پیامدها می‌انجامد و ضرورت یک بازنگری بنیادین بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. در پاسخ به این مسائل از اواخر قرن بیستم رویکردهای نوینی در نظام برنامه‌ریزی شهری مطرح شده است که ازجمله آنها می‌توان به نظریه «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» یا به اختصار «TOD» اشاره کرد. «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» رویکردی متأخر است که جایگاه و اهمیت ویژه‌ای در برنامه‌ریزی شهری نوین پیدا کرده است. در ایران و به‌ویژه تهران نیز مدتی است مدیران شهری مکررا از آن به‌عنوان یکی از رویکردهای مدنظر خود یاد می‌کنند. در چنین شرایطی شناخت سیر تاریخی، تحول نظری و تفاسیر متنوع از TOD برای جلوگیری از انحراف از آن بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد.

سیر تاریخی؛ عصر جوامع سنتی (پیش از قرن نوزدهم میلادی)

«دسترسی پیاده» فاصله‌ای است که یک انسان حاضر است بدون استفاده از وسیله نقلیه و تنها با پای پیاده طی کند. اگرچه این مسافت به عوامل متعددی نظیر ویژگی‌های طبیعی، شیب زمین، آب و هوا و... بستگی دارد؛ اما به طور معمول حدود هزار متر و معادل ۱۰ دقیقه پیاده‌روی با سرعت متوسط برای آدر نظر گرفته می‌شود. تا پیش از اختراع وسایل نقلیه موتوری، مهم‌ترین شیوه جابه‌جایی انسان‌ها پیاده‌روی بود. به‌همین‌دلیل آنها مجبور بودند در نزدیکی مهم‌ترین نیازهای روزمره خود ساکن شوند. این جبر فیزیکی سبب شده بود شهرهای سنتی همگی دارای ویژگی‌هایی نظیر مقیاس انسانی، خودکفایی و اختلاط کاربری در مقیاس محلی باشند. حتی با گسترش ابعاد شهرها در سده‌های میانی، جوامع سنتی همچنان به نیازهای شهروندان در مقیاس انسانی پاسخ‌گو بودند. هنگامی که شهرها از مقیاس پیاده‌روی فراتر رفتند محلات شهری قادر بودند نیازهای مردم را در فاصله پیاده‌روی از محل سکونتشان برطرف کنند. این واقعیت انکارناپذیر است که این جوامع علاوه بر پاسخ‌گوبودن و سرزندگی، از پیوندهای اجتماعی قدرتمندی نیز برخوردار بودند.

مقیاس پیاده محلات در شهر پاریس (سده‌های میانی)

آغاز قرن بیستم با مهاجرت گسترده مردم برای کار در شهرهای صنعتی همراه بود. آسیب‌هایی نظیر آلودگی و افت کیفیت زندگی مردم، پیامد ازدحام جمعیت در شهرهای صنعتی بود. اسکان مردم در حومه‌ها و دورکردن مکان زندگی آنها از پیرامون کارخانه‌های آلوده، مهم‌ترین راهکاری بود که برنامه‌ریزان شهری در این دوران مطرح می‌کردند.

عصر تراموا (قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی)

حومه‌های ترامواپی که قبل از قرن بیستم در اروپا و آمریکا وجود داشتند، در شرایط متفاوتی از امروز ایجاد شدند. اغلب، خطوط تراموا و سکونتگاه‌های مجاور آنها از سوی مالک یا یک شرکت اقتصادی ایجاد می‌شد که از طریق حمل‌ونقل عمومی و برقراری ارتباط بین شغل در یک مرکز شهری و مسکن در حومه، در تلاش بودند تا برای توسعه‌های مسکونی ارزش اقتصادی ایجاد کنند.

شرکت‌های خصوصی، حمل‌ونقل عمومی را برای خدمت به توسعه املاک خود می‌ساختند. به‌عنوان بخشی از این الگو، ایستگاه‌های تراموا اغلب دارای فروشگاه‌های خرده‌فروشی کوچکی بودند تا به مسافران و همچنین ساکنان محلی خدمات ارائه کنند. این مناطق تجاری کوچک، اگرچه با مفهوم اصلی «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» فاصله داشتند؛ اما تا حدی، پیش‌درآمدی بر TOD بودند و تعادل بین کاربری زمین و حمل‌ونقل را نشان می‌دادند. «سام باس وارنر»، مورخ شهری حومه‌های تراموا، الگویی را توصیف می‌کند که در آن حمل‌ونقل و توسعه املاک حومه‌ای دست به دست هم می‌دادند تا ازدحام و تمرکز را در شهرهای آمریکایی کاهش دهند. کلید این امر همان چیزی بود که وارنر آن را «شهر دو قسمتی» می‌نامید. شهر کار و شهر خانه‌ها. مردم ساکن در حومه‌ها روزها به وسیله تراموا به محل اشتغال خود در مرکز شهر مراجعه می‌کردند و شب‌ها به وسیله همان تراموا به محل سکونت خود در حومه بازمی‌گشتند.

حومه‌های وابسته به تراموا؛ عصر خودرو

با اختراع خودروها دیگر الزامی برای وجود ایستگاه تراموا به‌عنوان شرط توسعه وجود نداشت. خودروها قادر بودند در مدت‌زمان اندکی انسان‌ها را به هر جایی منتقل کنند. کاربری‌هایی که تا پیش از این در مقیاس کوچک در همه محلات شهر وجود داشتند، روزبه‌روز تمرکز یافته و بزرگ‌تر شدند. افزایش جمعیت شهرها، تمرکز روزافزون همراه با تفکیک کاربری‌ها و تقاضای انبوه خودرو، افزون بر پیامدهایی نظیر آلودگی هوا و ترافیک، آسیب‌های اجتماعی فراوانی به دنبال داشت. پیوندهای اجتماعی درون محلات سنتی باقی‌مانده از عصر پیش از خودرو نیز با ورود اتومبیل‌ها به بطن زندگی مردم، روزبه‌روز ضعیف‌تر شد. به‌تدریج خیابان‌های زیست‌پذیر و قلمرو عمومی سرزنده در محلات، جای خود را به حجم انبوه وسایل نقلیه شخصی واگذار کردند.

گسترش روزافزون تولید و استفاده از خودروها

همزمان با ظهور این پیامدها به مدت نیم‌قرن تلاش متخصصان بر پاسخ به تقاضای سفر با اتومبیل‌ها متمرکز بود. در چنین پارادایم فکری، تأمین زیرساخت‌های جدید برای وسایل نقلیه در دستور کار مدیران شهری قرار گرفت. در ابتدا تصور می‌شد با احداث بزرگراه‌ها و تأمین هرچه بیشتر پارکینگ در مبدأ و مقصد، می‌توان به تقاضای استفاده از اتومبیل پاسخ داد؛ اما اندیشمندان به‌تدریج متوجه این پارادوکس شدند که رابطه میان عرضه و تقاضا ثابت نیست و با ایجاد ظرفیت بیشتر، تمایل شهروندان به استفاده از وسایل نقلیه شخصی افزایش می‌یابد.

عصر حمل‌ونقل عمومی

در نیمه دوم قرن بیستم بسیاری از متخصصان، راهکار پاسخ به ازدحام خودروها را در توسعه حمل‌ونقل همگانی جست‌وجو می‌کردند؛ اما سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی به دلیل مطلوبیت پایین‌تر همواره در رقابت با خودروها شکست می‌خوردند. آنها مدت زیادی را برای پیداکردن مسافر در میان بلوک‌های شهری یا در ازدحام معابر شهری صرف می‌کردند.

با این پیش‌فرض که بیشتر مردم به جای پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری تا ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی رانندگی می‌کنند، سیستم‌هایی نظیر مترو یا BRT نیز به‌صراحت برای هماهنگی با خودرو طراحی شده بودند. بسیاری از ایستگاه‌ها به جای ادغام در محله‌هایی که در آنها خدمات‌رسانی می‌کردند، با مقادیر زیادی پارکینگ احاطه شده بودند. این پارکینگ‌ها خود موانعی بزرگ برای دسترسی مردم به ایستگاه بودند. درحالی‌که امروزه تصور کلان‌شهرها بدون مترو یا BRT ناممکن به نظر می‌رسد؛ اما آنها به‌تدریج محدودیت‌های خود را نشان می‌دهند. با وجود برخی موفقیت‌ها، سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی در ارائه طیف کاملی از مزایایی که حمل‌ونقل می‌تواند ایجاد کند، کوتاهی می‌کنند. به طور کلی، آنها نمی‌توانند به احیای محله‌ها کمک کنند، وابستگی به خودرو را به میزان درخورتوجهی کاهش نمی‌دهند یا در تشویق الگوهای کارآمدتر استفاده از زمین ناتوان هستند. به طور خلاصه، این ایده که توسعه (شهرسازی) باید به حمل‌ونقل عمومی مرتبط باشد، در فلسفه حمل‌ونقل عمومی جایگاهی ندارد. از سوی دیگر برخی اندیشمندان حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر (مترو یا BRT) را همانند بزرگراه‌های درون‌شهری ابزاری برای نظام سرمایه‌داری توصیف می‌کنند که به تشدید جدایی‌گزینی میان ثروتمندان و فقرا دامن می‌زند. امروزه بسیاری از مشاغل به واسطه صرفه‌های ناشی از تجمع و دسترسی در هسته اداری-تجاری شهرها متمرکز شده‌اند. سرمایه‌دارانی که در مناطق خوش‌آب‌وهوای شهر زندگی می‌کنند، سوار بر اتومبیل‌های لوکس و فقرا از مناطق با آب‌وهوای نامساعد سوار بر اتومبیل‌های ارزان‌قیمت و فرسوده خود را به مرکز شهر می‌رسانند. بدین‌ترتیب اتومبیل و بزرگراه‌های درون‌شهری و حتی حمل‌ونقل عمومی را می‌توان ابزاری مهم برای جدایی طبقات ضعیف و برخوردار جامعه تصور کرد. تا پیش از اختراع خودرو در شهرهای سنتی، انسان‌ها ناچار بودند پیاده به نیازهای خود دسترسی داشته باشند. در نتیجه ترکیبی از شغل و خدمات و سکونت در همه جا وجود داشت و ثروتمند و کم‌برخوردار در کنار یکدیگر زندگی می‌کردند. این همزیستی مزایای بسیاری دارد که مهم‌ترین آن کاهش فقر در جامعه است. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری اولیه در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر به‌ویژه مترو بسیار زیاد بوده و نیازمند صرف منابع مالی سنگین است که چندان در دسترس نیست.

عصر رویکردهای انسان‌محور (اواخر قرن بیستم و قرن بیست‌ویکم میلادی)

اختراع خودرو این فرصت را برای انسان‌ها فراهم کرد تا بدون محدودیت «دسترسی پیاده» برنامه‌ریزی کنند. اصل همه چیز در مقیاس پیاده، از میان برداشته شد. مشاغل و خدمات از محل سکونت انسان‌ها دور شدند و هر چیزی برای خود مرکزیت یافت. خودروها قادر بودند این فواصل را به‌راحتی طی کنند و آنها را به یکدیگر مرتبط کنند. جدایی سکونت از نیازهای انسان نقطه شروع بسیاری از مشکلات امروزی ما نظیر ترافیک و آلودگی هوا و در عین حال آغازی برای رویکردهای نوین نظیر «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» (Transit oriented development) یا به اختصار «TOD» بود. در اواخر قرن بیستم بسیاری از اندیشمندان با الهام از گذشته و توانایی انسان‌ها تا پیش از اختراع خودرو در رفع نیازهای خود به وسیله پیاده‌روی، مفاهیم نوینی را مطرح کردند که همگی مبتنی بر فاصله پیاده‌روی تا مهم‌ترین نیازهای روزمره و عناصر شهری ازجمله ایستگاه حمل‌ونقل عمومی بود. در ادامه سیر تحول نظریه «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» را از دیدگاه برخی از مهم‌ترین نظریه‌پردازان و پژوهشگران مرور می‌کنیم.

تحول نظری؛ «کلان‌شهر بعدی آمریکایی»

در پاسخ به رشد پراکنده و نامنظم شهری در عصری که نارضایتی فزاینده از شیوه زندگی حومه‌ای و جدا از هم و تبعات منفی اجتماعی و محیط‌زیستی ناشی از آن وجود داشت، رویکرد جدیدی از برنامه‌ریزی شهری تحت عنوان «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» با محوریت جوامع فشرده و پایدار مطرح شد که به اثرات محیط ساخته‌شده بر سفرهای درون‌شهری می‌پردازد. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، برای نخستین بار در کتاب «کلان‌شهر بعدی آمریکایی»، (The Next American Metropolis) توسط «پیتر کلتورپ» در ابتدای دهه ۹۰ میلادی معرفی شد. او «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» را «یک جامعه با شعاع دوهزار فوت پیرامون ایستگاه حمل‌ونقل همگانی معرفی می‌کند که دارای یک هسته اداری تجاری در مرکز است. زون‌های توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TODs) کاربری‌های مسکونی، اداری-تجاری، فضاهای باز، خدمات عمومی و خرده‌فروشی را در یک محدوده پیاده‌مدار با یکدیگر ترکیب می‌کند تا دسترسی به آنها را برای ساکنان یا شاغلانی که درون محدوده پیاده‌روی می‌کنند یا از دوچرخه، حمل‌ونقل عمومی و حتی خودرو استفاده می‌کنند، تسهیل کنند».

طراحی کلتورپ از یک زون TOD

همان‌گونه که از نام کتاب برمی‌آید، کلتورپ پیش از هرچیز بر ضرورت وجود یک نگاه کلان منطقه‌ای (کلان‌شهر) برای پاسخ به رشد پراکنده سکونتگاه‌ها تأکید می‌کند. مکان‌یابی مناسب توسعه مستلزم طرحی منطقه‌ای است. کلتورپ ایجاد یک نقشه دقیق کالبدی از کلان‌شهر را پیشنهاد می‌کند که مرزها، فضاهای باز، راه‌های ارتباطی و مراکز آن را در بر می‌گیرد. از دیدگاه او آنچه بیش از هرچیز در یک طرح منطقه‌ای ضرورت دارد، مکان‌یابی مناسب برای توسعه و بررسی میزان سازگاری و انطباق آن با کلان‌شهر است. او تأکید می‌کند بدون ترسیم عواملی از قبیل مناطق حفاظت‌شده کشاورزی و زیستگاه‌ها، مرزهای رشد شهری، موقعیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و مراکز شهری که عناصر شکل‌دهنده یک کلان‌شهر هستند، حتی طراحی انسان‌محور محلات شهر (به دلیل نبود انسجام و نادیده‌گرفتن آنچه خارج از آنها رخ می‌دهد) نیز می‌تواند با افزایش رشد پراکنده و نامنظم شهری بینجامد. یک برنامه منطقه‌ای برای استقرار شهرک‌ها، محلات یا روستاهای جدید به‌مثابه یک ساختار یا چارچوب عمل می‌کند. کلتورپ با الهام از سکونتگاه‌های پیش از عصر خودرو بر ایجاد یک کمون (جامعه) با حال‌وهوای شهرهای سنتی در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی متمرکز است. تأکید کلتورپ بر بوم‌شناسی و زمینه جوامع (Community)، انتقادات زیادی را از TOD به‌عنوان یک مفهوم آرمان‌شهری مطرح کرد؛ انتقاداتی که از نوع خاصی از مهندسی اجتماعی را در یک مرز با جبر فیزیکی فرض می‌کرد. در تعریف کلتورپ، فرض بر این بود که فضاهای عمومی و امکانات اشتراکی در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل باعث ایجاد حسی از جامعه (Community) و همان حال‌وهوای سرزنده محلات قدیمی می‌شود که مدت‌ها در شهرسازی ایالات متحده به فراموشی سپرده شده بود. نقد دیگری که بعدها بر توصیف کلتورپ از «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» وارد شد، نگاه آرمان‌گرایانه او به جانمایی و طراحی فضاهای شهری در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی بود. وی در ترسیم محدوده پیرامونی ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (TODs)، جانمایی نسبتا دقیقی از همه کاربری‌ها و عناصر شهری مانند خرده‌فروشی‌ها، پارک‌ها و زمین‌های بازی، مدارس، خدمات و کاربری‌های اداری - تجاری و مسکونی ارائه می‌دهد که ایده او را به بیشتر به آرمانشهرهای قرن ۱۹ نزدیک می‌کند تا یک نظریه متأخر. ایده کلتورپ بعدها ازسوی پژوهشگران بزرگی از جمله رابرت سرورو، هنک دیتمار، گلوریا اوهلند، شلی پوتیکا، رید اووینگ، دنیل چتمن، امیلی تلن و ... توسعه یافت.

سفر درون‌شهری و محیط ساخته‌شده

یکی دیگر از مهم‌ترین منابعی که به رابطه میان محیط ساخته‌شده و رفتار سفر می‌پردازد، مقاله مشهور «رابرت سرورو» و «رید اووینگ» تحت عنوان «سفر درون‌شهری و محیط ساخته‌شده، مشهور به 5ds است. سرورو و اووینگ اثرات تکی و تجمعی پنج ویژگی محیط ساخته‌شده را که از «مسافت طی‌شده توسط وسایل نقلیه شخصی» (VKT) می‌کاهد، معرفی می‌کنند. این ویژگی‌ها عبارت‌اند از تراکم (Density)، اختلاط کاربری (Diversity)، طول بلوک‌ها یا تراکم تقاطع‌ها (Design)، دسترسی به مقاصد سفر (Destination accessibility) و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی (Distance to transit). به عقیده سرورو و اووینگ در هر محدوده‌ای از شهر که این ویژگی‌ها در محیط ساخته‌شده وجود داشته باشند، شهروندان وابستگی کمتری به اتومبیل شخصی دارند. نکته حائز اهمیت در این رویکرد محدودنبودن عوامل به حوزه نفوذ ایستگاه است. به این معنا که اگر دسترسی به حمل‌ونقل عمومی در یک محدوده شهری میسر نباشد اما چهار عامل دیگر وجود داشته باشند، بازهم وابستگی به اتومبیل کمتر بوده و از «مسافت طی‌شده توسط وسایل نقلیه شخصی» (VKT)، کاسته می‌شود. محدودکردن برخی اصول مانند فشردگی، اختلاط کاربری و هرگونه طراحی انسان‌محور به پیرامون ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و غفلت از سایر نقاط شهر آسیبی است که از تفاسیر اشتباه از TOD ناشی می‌شود.

آیا TOD به حمل‌ونقل عمومی نیاز دارد؟

«آیا TOD به حمل‌ونقل عمومی نیاز دارد؟»، عنوان مقاله‌ای است از «دنیل چت‌من» که در ستایش اثرات سایر عوامل محیط ساخته‌شده در فقدان عنصر حمل‌ونقل عمومی نگارش شده است. وی معتقد است زون‌های TOD ممکن است اصلا به ایستگاه خود نیاز نداشته باشند. نکته کلیدی برای رانندگی کمتر در زون‌ها ممکن است وجود ایستگاه نباشد بلکه عوامل دیگری مانند تراکم بیشتر، قابلیت پیاده‌روی بیشتر و پارکینگ کمتر باشد. بسیاری از مطالعات نشان داده‌اند خانوارهایی که در نزدیکی ایستگاه‌های ریلی زندگی می‌کنند، بیشتر از سایر خانوارها از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند اما استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی به معنای رانندگی کمتر نیست. حتی اگر شهروندان در یک زون TOD کمتر از سایر نقاط رانندگی کنند، نمی‌توانیم مطمئن باشیم که به دلیل وجود ایستگاه بوده است. اگرچه دسترسی آسان به ایستگاه ممکن است مردم را به پیاده‌روی به‌جای رانندگی تشویق کند اما نمی‌توان تأثیر پیاده‌روهای عریض‌تر، خیابان‌های باریک‌تر و مقاصد نزدیک‌تر را نادیده گرفت، مکان‌های متراکم‌تر نیز ازدحام بیشتر و فضای پارکینگ کمتر دارند. به عبارت دیگر، زون‌های TOD ممکن است نه با آسان‌کردن سفر با حمل‌ونقل عمومی بلکه با کاهش جذابیت خودرو، شهروندان را از رانندگی منصرف کنند. اگر چنین باشد، زون‌های TOD ممکن است اصلا به ایستگاه نیاز نداشته باشند. کلید کاهش استفاده از خودرو در حوزه نفوذ ایستگاه‌ها ممکن است وجود ایستگاه نباشد بلکه عوامل دیگری مانند تراکم بیشتر، قابلیت پیاده‌روی بیشتر و پارکینگ کمتر باشد.

ضوابط مبتنی بر زمینه

برند TOD از تئوری‌های مطرح‌شده در جنبش نوشهرگرایی بود. یکی از مهم‌ترین ابزارهی نوشهرگرایان برای برنامه‌ریزی مفهومی به نام «ترنسکت» (Transect)، است. اگرچه این مفهوم بسیار گسترده است اما به‌طور خلاصه به‌معنای یک برش عرضی از زمینه‌ای است که محیط ساخته‌شده در آن واقع شده است. نوشهرگرایان به برنامه‌ریزی مبتنی بر زمینه معتقدند، بر همین اساس هرکدام از ویژگی‌های محیط ساخته‌شده باید از ماهیت و DNA محیطی که در آن قرار گرفته است، پیروی کند. برای مثال در مراکز شهری تردد عابران پیاده نسبت به خودروهای سواری بسیار بیشتر از پیرامون شهر است. در نتیجه بسیاری از ضوابط طراحی و برنامه‌ریزی شهری نیز متناسب با ویژگی‌های مرکز شهر تغییر می‌کنند. پیاده‌روهای عریض‌تر، خطوط سواره کم‌عرض و پارکینگ کمتر نمونه‌ای از این ویژگی‌ها هستند. در ضوابط شهرسازی نیز استدلال مشابهی وجود دارد. هرچه میزان افرادی که در مرکز شهر به‌صورت فشرده سکونت دارند بیشتر باشد، متعاقبا تعداد شهروندانی که به خدمات، مشاغل و سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی دسترسی دارند، بیشتر خواهد بود و این به‌معنای مقابله با پراکنده‌رویی به‌عنوان مهم‌ترین مسئله رویکردهای نوین است. در چنین شرایطی ضوابط شهرسازی نیز می‌توانند به‌صورت شناور در سطح شهر متغیر باشند. سطح اشغال و تراکم بیشتر در مرکز شهر و سطح اشغال و تراکم کمتر در حومه‌ها نمودی از ضوابط مبتنی بر زمینه است. در چنین رویکردی همه عناصر محیط ساخته‌شده از المان‌ها و عناصر شهری تا ساختمان‌ها و معابر شهر از ویژگی‌های زمینه خود تبعیت می‌کنند، در نتیجه یک ارتباط متقابل میان همه آنها با یکدیگر برقرار خواهد شد. در ضوابط مبتنی بر زمینه، حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی نیز در تبعیت از ویژگی‌های زمینه خود مستثنا نیستند. این رویکرد که برای نخستین بار توسط «آندره‌س دوانی» و «الیزابت پلاتر زایبرک» مطرح شد، بعدها توسط پژوهشگران برجسته‌ای مانند «امیلی تلن» توسعه یافت و امروزه یکی از پیشروترین ابزارهای برنامه‌ریزی شهری است که جایگزین شیوه‌های منسوخ تدوین ضوابط سنتی مثل طرح تفصیلی شده است.

تفاسیر متنوع از TOD؛ تفسیرهای متعاقب

همزمان در خیل وسیع مقالات درباره TOD می‌توان تعاریف مختلفی یافت که بر روش‌های تحقیق و چارچوب‌های نظری مختلف دلالت دارد. اصطلاح توسعه (Development) همان واژه‌ای است که به فهم‌های متعدد منجر می‌شود. تعاریف TOD در دو بعد متفاوت هستند. از یک سو، برخی از تعاریف بر نتایج توسعه شهری (برای مثال، توسعه زمین، توسعه املاک و مستغلات) تمرکز دارند، درحالی‌که برخی دیگر بر فرایندها یا اصول (مانند توسعه پایدار) تمرکز دارند. از طرفی از نظر مقیاس با هم تفاوت دارند. در گسترده‌ترین مفهوم، TOD به نوعی مکتب شهرگرایی اشاره دارد، درحالی‌که در مفهوم محدود، به ساختمان‌های مسکونی مستقل یا با کاربری مختلط اشاره دارد.

الف) تفسیر اول: تشکیل حسی از جامعه در پیرامون ایستگاه (Community): اولین تفسیر اما تفسیری نسبتا نادر، رویکردی حتی گسترده‌تر از مفهوم‌سازی اصلی را اتخاذ می‌کند. این برداشت به نوع خاصی از شهرگرایی به عنوان مدلی از توسعه شهری، با تأکید مکرر بر اهمیت زندگی اجتماعی اشاره می‌کند؛ به عنوان مثال، «دانفی» و «پورتر» TOD را «شیوه‌ای از زندگی» می‌دانند که دقیقا با تعریف اولیه «ویرث» از شهرگرایی به عنوان شیوه زندگی منطبق است. به گفته «دیتمار»، TOD پتانسیل ایجاد رویکرد جدیدی برای توسعه را دارد. «TOD یک ساختار تبیین‌کننده برای بازنگری اساسی در مورد چگونگی ساخت جوامع است». «سالات» و «اولیویر»، در TOD یک اصل راهنما برای دستیابی به چشم‌انداز شهری بهتر می‌بینند، شهری که زیست‌پذیرتر، عادلانه‌تر و پایدارتر باشد.

ب) تفسیر دوم: توسعه پایدار بدون تأکید بر اهمیت زندگی اجتماعی: دومین و رایج‌ترین تفسیر اما هم بر فرایندهای توسعه شهری و برنامه‌ریزی و هم بر نتایج مورد انتظار تمرکز دارد. این تعبیر نزدیک به مفهوم‌سازی اولیه است اما بدون تأکید بر زندگی اجتماعی. در عوض، تأکید بر ابزار است: بر ادغام حمل‌ونقل و کاربری زمین و همکاری لازم بین بازیگران متعدد در بخش‌های مختلف و در سطوح مختلف تصمیم‌گیری. TOD در واقع به عنوان ادغام فرایندهای برنامه‌ریزی محلی و منطقه‌ای در مورد طیف وسیعی از مسائل - محیطی، اجتماعی و اقتصادی و ادغام حمل‌ونقل با کاربری مختلط و رشد با تراکم بالا در نزدیکی ایستگاه تعریف می‌شود. ایستگاه‌هایی برای پشتیبانی از تشکیل مناطق مناسب برای عابر پیاده از دیدگاه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، تلاشی است که برای تمرکز رشد جمعیت و اشتغال در پیرامون مناطق حمل‌ونقلی انجام می‌شود. با این حال، از نظر نتایج، TOD به طور کلی به عنوان ابزاری برای برنامه‌ریزی و توسعه در حوزه نفوذ ایستگاه‌های حمل‌ونقل، تعریف می‌شود و در این تفسیر شعاع بهینه آن، تنها موضوع بحث است که باقی می‌ماند.

توسعه در مجاورت ایستگاه (TAD)

تفسیر سوم تمرکز بسیار محدودتری نسبت به مفهوم‌سازی اصلی دارد و برای مقیاس ساختمان اعمال می‌شود. در چنین رویکرد خاصی که محدود به سایت است، زون‌های TOD عموما به ساخت‌وساز در نزدیکی ایستگاه‌های حمل‌ونقل محدود می‌شوند. این تفسیر در گفت‌وگوهای اخیر TOD به طور فزاینده‌ای رایج شده است. این برداشت در راستای استراتژی‌های توسعه کوتاه‌مدت است که هدف آن برآوردن نیازهای تراکم شهری است. در نتیجه، زون‌های TOD به نتایج ملموس از نظر توسعه منفرد در نزدیکی ایستگاه حمل‌ونقل عمومی اشاره می‌کنند؛ از این منظر، زون‌های TOD خودکفا و همچنین «گستره‌ای از انواع زون‌ها» را می‌توان شناسایی کرد. در این حالت می‌توان بین زون‌های TOD یکپارچه که شامل ادغام نهادی حمل‌ونقل، طراحی و توسعه املاک و مستغلات است با ساخت‌سازهای مجاور ایستگاه (TADs) که فقط از مکانیسم‌های بازار ناشی می‌شوند تمایز قائل شد.

انحرافات از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در ایران

متأسفانه با وجود توجه روزافزون به رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، به ویژه در مدیریت شهری تهران، تناقضات زیادی میان سیاست‌های حاکم بر نظام برنامه‌ریزی در ایران و عملکرد مدیران شهری با اهداف TOD وجود دارد که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود.

۱) فقدان راهبرد و سیاست یکپارچه در مقیاس منطقه‌ای: متأسفانه هیچ‌گونه سیاست کلانی در مقیاس شهری و منطقه‌ای در تهران و سایر شهرهای ایران وجود ندارد. طرح‌های منطقه‌ای نقشه راه منسجمی از توزیع جمعیت و درآمدها و مرزهای رشد شهری ترسیم می‌کنند. هنگامی که بدون وجود یک طرح منطقه‌ای بر حوزه نفوذ یک ایستگاه تمرکز می‌کنیم، در اصل رابطه آن را با سایر نقاط شهر نادیده گرفته‌ایم. در چنین شرایطی تصویر درستی از تراکم، اختلاط کاربری و سایر ویژگی‌های محیط ساخته‌شده که در ارتباط با سایر نقاط شهر تعریف می‌شوند وجود نخواهد داشت. متأسفانه اخیرا شهرداری تهران سیاست مشابهی را در پیش گرفته و تمرکز بر تعداد محدودی ایستگاه مترو، به دنبال بازنگری ضوابط در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است.

۲) نادیده‌گرفتن محلات و نگارش ضوابط در حوزه نفوذ ایستگاه: یکی از مهم‌ترین اسناد بالادست رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در ایران راهنمای ملی توسعه مبتنی برحمل‌ونقل همگانی است. متأسفانه در یک برداشت نادرست، یکی سطوح برنامه‌ریزی، پهنه ایستگاهی (حوزه نفوذ ایستگاه) تعریف شده است، حال آنکه در منشور نوشهرگرایی تأکید بر نگارش ضوابط در مقیاس محله برای حفظ هویت محلی است. به عبارت دیگر ضوابط نه در حوزه نفوذ ایستگاه بلکه روی محلات شهری تدوین می‌شوند. یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی ممکن است در حالتی نادر، در مرکز یک محله قرار داشته باشد، اما در اغلب موارد انطباقی میان مرکز محلات و موقعیت ایستگاه وجود ندارد. یک ایستگاه ممکن است بخش‌هایی از چندین محله را تحت تأثیر قرار دهد. هنگامی که ضوابط روی یک زون TOD تدوین می‌شوند، این خطر وجود دارد که هویت محلات تحت تأثیر ایستگاه در برنامه‌ریزی نادیده گرفته شود.

۳) تمرکز بر تراکم: اگرچه تراکم یکی از اصول مهم در توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی است اما عوامل متعدد دیگری نیز اثرگذار هستند. تراکم جمعیتی از خدمات و خرده‌فروشی‌ها حمایت می‌کند و موجب می‌شود شهروندان بیشتری از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند، اما در فقدان اصول دیگر به ویژه اختلاط کاربری همچنان سفرهای طولانی در شهر پابرجا خواهند بود و مردم فرصت پاسخ به نیازهای روزمره در فاصله پیاده‌روی از محل زندگی خود را نخواهند داشت. بسیاری از مدیران شهری با برداشت نادرست از رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی آن را با افزایش تراکم و بلندمرتبه‌سازی در پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی اشتباه می‌گیرند. پیتر کلتورپ برای جلوگیری از چنین برداشتی تأکید می‌کند که «منظور من از شهرسازی، تراکم‌های شهری و ساختمان‌های مرتفع نیست، منظور من کیفیت طراحی جامعه است که تنوع را ایجاد می‌کند. مقیاس عابر پیاده و هویت عمومی بدون توجه به موقعیت یا تراکم».

۴) برنامه‌ریزی مبتنی بر جدایی کاربری‌ها و نه مبتنی بر ارتباط میان کاربری‌ها: شیوه کنونی نظام برنامه‌ریزی در ایران مبتنی بر جدایی کاربری‌هاست که ریشه در شیوه‌های سنتی برنامه‌ریزی در قرن بیستم دارد. در این شیوه از برنامه‌ریزی، پهنه‌های شهری در دسته‌های تک‌کاربری نظیر پهنه مسکونی، پهنه اداری - تجاری، پهنه فضای سبز و... طبقه‌بندی می‌شوند. همچنین این پهنه‌ها عمدتا بزرگ‌تر از مقیاس پیاده هستند که موجب می‌شود فواصل دسترسی شهروندان به خدمات و مشاغل بیشتر از میزان مطلوب برای پیاده‌روی شود. از سوی دیگر تحقق‌پذیری استقرار برخی خدمات روزمره نظیر خرده‌فروشی‌ها درون زون‌های TOD چندان مشخص نیست. حال آنکه رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی بر اختلاط کاربری و ضرورت دسترسی به خدمات روزمره در مقیاس پیاده تأکید می‌کند.

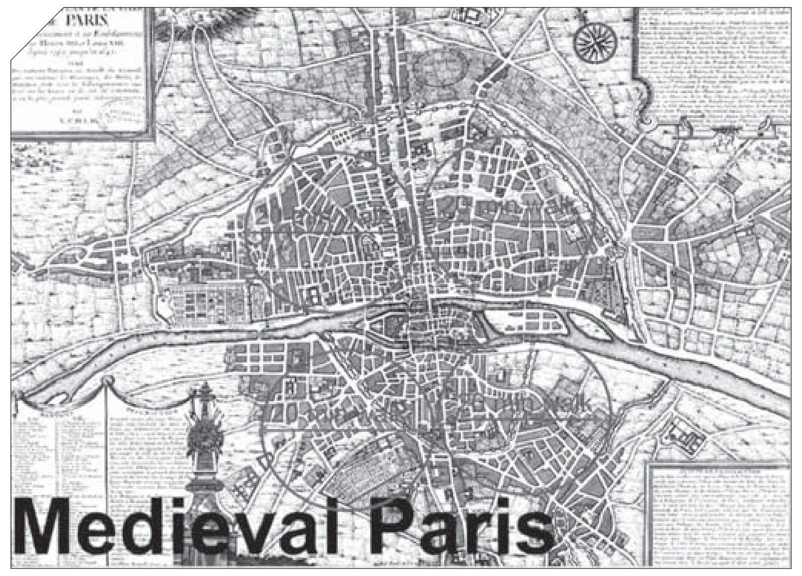
۵) تمرکز صرف بر حوزه نفوذ ایستگاه و نادیده‌انگاشتن سایر نواحی شهر: توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی یک رویکرد همه‌جانبه و در سراسر شهر است و محدود به حوزه نفوذ ایستگاه‌ها نیست. سایر نقاط شهر بر حوزه نفوذ ایستگاه‌ها اثرگذار هستند و عکس این موضوع نیز برقرار است. حاکم‌بودن سیاست‌هایی نظیر توسعه شبکه بزرگراهی، تعریض معابر، الزامات پارکینگ غیرحاشیه‌ای، عدم مدیریت پارکینگ حاشیه‌ای و... روزبه‌روز به افزایش تعداد سفر با وسایل نقلیه شخصی می‌انجامد. توجه‌نکردن به این سیاست‌ها، حتی اگر زون‌های TOD به بهترین شکل ممکن طراحی شوند، موجب می‌شوند نتایج مورد انتظار حاصل نشود. مطرح‌شدن پیشنهاداتی نظیر تهیه طرح‌های موضعی پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی با تعریف پهنه جدیدی تحت عنوان پهنه «تی» (Transit) نیز نشانه دیگری از تمرکز شهرداری تهران بر حوزه نفوذ ایستگاه‌ها و نادیده‌گرفتن سایر نواحی شهر است.

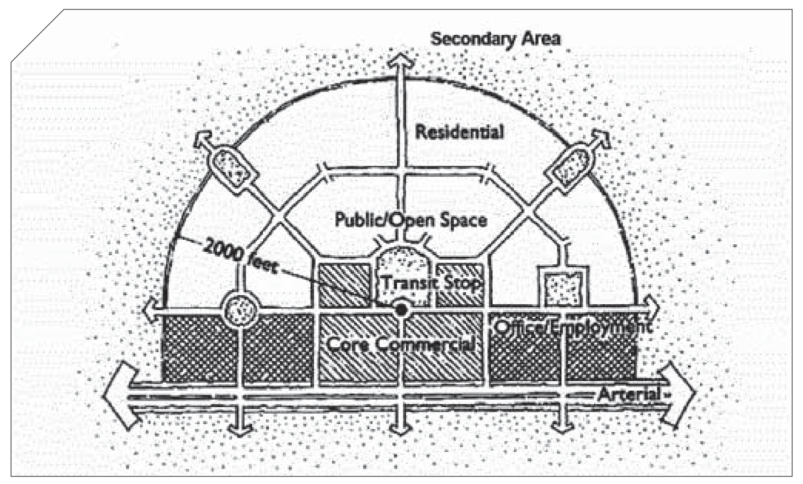
۶) مجتمع‌های ایستگاهی: برای سال‌ها خوانش اشتباهی از رویکرد TOD تحت عنوان مجتمع‌های ایستگاهی بر تفکرات مدیریت شهری در تهران حاکم بود. مدیران شهری به دنبال ارزش‌افزوده حاصل از مجاورت اراضی شهری در نزدیکی ایستگاه‌های مترو، صرفا درصدد درآمدزایی بودند. هم‌اکنون ذیل معاونت حمل‌ونقل شهرداری تهران، شرکتی تحت همین عنوان (شرکت مجتمع‌های ایستگاهی) مشغول فعالیت است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که سهم عمده زیربنای احداث‌شده در مجتمع‌های ایستگاهی طی سالیان گذشته، حتی در مناطق غیرمسکونی، عمدتا کاربری‌های اداری - تجاری بوده است. موضوعی که با اصل اختلاط کاربری در توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در تناقض است.

۷) تجویز ضوابط استاندارد برای همه شهر، بدون توجه به زمینه: متأسفانه هم‌اکنون بسیاری از ضوابط شهرسازی و حمل‌ونقل به صورت یکسان در تمام سطح شهر اعمال می‌شوند. ضوابط تأمین پارکینگ غیرحاشیه‌ای بدون توجه به فاکتورهایی نظیر موقعیت مکانی، مرکزیت، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، فرسودگی بافت و... از جمله این ضوابط یکسان در حوزه حمل‌ونقل است. در شهرسازی نیز از این دست ضوابط به چشم می‌خورد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به ضوابط سطح اشغال ۶۰ درصد (اخیرا ۶۰ درصد + ۲ متر) اشاره کرد که به طور یکسان در تمام سطح شهر اعمال می‌شوند. همان‌گونه که از سیر تحول رویکردهای نوین به ویژه ضوابط مبتنی بر زمینه (Transect-based codes) مشخص است، امروزه رویکردهای برنامه‌ریزی شهری در جهان از ارائه الگوهای استاندارد فاصله گرفته و زمینه‌مند و شناور شده‌اند.

۸) ساختار درختی و سلسله‌مراتبی: ساختار درختی اگرچه ساده است اما در عین حال بسیار ناکارآمد است. تقسیم وظایف مدیریت شهری به حوزه‌های حمل‌ونقل و شهرسازی سبب شده است هر کدام به صورت جزیره‌ای عمل کنند و سیاست‌های آنها ارتباطی با یکدیگر نداشته باشد. مهم‌ترین نمود این عدم ارتباط را در گسستگی میان طرح‌های جامع حمل‌ونقل و طرح‌های جامع و تفصیلی شهر می‌توان مشاهده کرد. تهیه و تصویب طرح جامع شهر تهران در سال ۱۳۸۶، طرح جامع حمل‌ونقل ریلی تهران در سال ۹۸ و بازنگری طرح جامع حمل‌ونقل تهران در سال ۱۴۰۱ نمونه‌های بارزی از عدم ارتباط میان حمل‌ونقل و کاربری زمین به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی است.

به عنوان جمع‌بندی، آنچه از کلام و اقدامات مدیران شهری در ایران و به ویژه تهران استنباط می‌شود، حاکی از آن است که هنوز درک مشخصی از TOD در نظام برنامه‌ریزی شهری ایران وجود ندارد. برخی از اشتباهات به قدری فاحش و در تناقض با اهداف TOD هستند که نشان می‌دهد تا زمان دستیابی به یک فهم مشترک و نزدیک به رویکرد، هنوز فاصله زیادی وجود دارد.





یادداشت

TOD چگونه شهرسازی را هدایت می‌کند

زهرا السادات منصوری: TOD توسعه‌ای است که در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی یا حدودا ۰.۵ مایلی ایستگاه‌های قطار سبک یا سنگین شهری یا ایستگاه‌های اتوبوس پررفت‌وآمد یا تندرو و حتی در مواردی حمل‌ونقل آبی واقع شده و مشخصه اصلی آن اختلاط کاربری‌ها از جمله مسکونی، خرده‌فروشی، اداری، پژوهشی، خدماتی و... است. از جمله دیگر ویژگی‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور می‌توان به توسعه با تراکم‌های بیش از حد معمول به منظور بهره‌برداری از مجاورت ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و همچنین برنامه‌ریزی و طراحی به‌منظور تشویق پیاده‌روی و اتصالات پیاده به حوزه خدماتی مجاور اشاره کرد. پروژه‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور از لحاظ اندازه بسیار متنوع هستند و از پروژه‌های توسعه میان‌افزا تا مراکز شهری با کاربری مختلط و طراحی کامل مجاور ایستگاه را دربر می‌گیرند.

در این رویکرد، حوزه متراکم و مختلط حول یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی به‌گونه‌ای طراحی شده است که اهالی، شاغلان و خریداران را به استفاده بیشتر از سامانه حمل‌ونقل عمومی و کاهش استفاده از خودروی شخصی تشویق می‌کند. چنین محدوده‌ای که حوزه ایستگاهی نامیده می‌شود، فضایی حدودا به شعاع یک‌چهارم مایل (حدودا ۴۰۰ متر) حول ایستگاه حمل‌ونقل عمومی را شامل می‌شود که با حدود پنج دقیقه پیاده‌روی قابل پیمایش است. مرکز این حوزه ایستگاه حمل‌ونقل عمومی و فضاهای عمومی مجاور آن است. ایستگاه ارتباط و اتصال حوزه با سایر منطقه را فراهم می‌کند و فضای عمومی مجاور علاوه بر امکان تأمین نیازهای اولیه از طریق پیاده‌روی، نقشی مانند میادین سنتی در شهرسازی ایرانی داشته و محل شکل‌گیری مراودات اجتماعی، فرهنگی و... است.

مفهوم توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور را در دهه ۸۰ میلادی پیتر کالتورپ، معمار و شهرساز برجسته و از پیشگامان مکتب نوشهرگرایی، مطرح کرد و در دهه ۹۰ و با انتشار کتاب «کلان‌شهرهای آمریکایی آینده» بیش‌ازپیش مطرح شد. کالتورپ معتقد بود با توجه به تحولات درآمدی، سنی، نژادی و ساختارهای خانوادگی شهرنشینان آمریکایی و همچنین روند فزاینده آلودگی و تخریب محیط‌زیست، ادامه الگوهای توسعه شهری حومه‌محور مبتنی بر استفاده از خودروی شخصی امکان‌پذیر نخواهد بود. وی بدیل پیشنهادی خود را توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور نام نهاد. قدمت پیاده‌سازی بسیاری از اصول پیشنهادی او -به‌ویژه در اروپا و خاور دور- به چندین دهه پیش از شکل‌گیری مفهوم توسعه حمل‌ونقل عمومی‌محور بازمی‌گردد. رویکرد TOD بر مبنای هشت فاکتور اصلی شهرسازی، هر حوزه ایستگاهی را مورد مداخله قرار می‌دهد و هدف آن ساماندهی فضای شهری کیفی، انسان‌مدار و پیاده‌محور است و نیز تمرکز توسعه در این حوزه‌ها به‌منظور استفاده از ظرفیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است.

اصل اول با تدوین راهبرد پیاده‌مداری تعریف شده است؛ به‌گونه‌ای که فضای پیاده‌روی امن و کامل، خوانا و یکپارچه، امکان دسترسی به کاربری‌ها را در تمام حوزه TOD فراهم کند. این مسیر پیاده‌روی به‌طور فعال و سرزنده، با طراحی و امکانات پیاده‌روی مناسب برای همه افراد و توانایی‌های فردی شکل می‌گیرد.

اصل دوم که توسعه مسیر دوچرخه و استفاده از این وسیله در حوزه TOD را میسر می‌سازد و لازم است امتداد مسیرهای امن و راحت در جوار مسیرهای پیاده را شکل دهد که امکانات لازم و فضای کافی و امن برای پارک دوچرخه داشته باشد.

اصل سوم بر مبنای اتصال طراحی شده است که بر مسئله اتصال مسیرهای پیاده و دوچرخه کوتاه، مستقیم و متنوع به یکدیگر و به حمل‌ونقل عمومی موجود استوار است.

در اصل چهارم بر امکان دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی باکیفیت تأکید می‌شود و موضوع اتصال و امکان انتقال مناسب و آسان مراجعه‌کنندگان در شبکه از انواع حمل‌ونقل عمومی مانند مترو، اتوبوس، منوریل و ... را برنامه‌ریزی می‌کند.

اصل پنجم بر اختلاط کاربری‌ها تأکید دارد که به وجود طیف متنوعی از کاربری‌ها در حوزه‌های ایستگاهی و امکان خودکفایی هر محدوده نسبت به نیازهای مراجعه‌کنندگان می‌پردازد و بر آن است تا طول سفرها را از طریق تأمین کاربری‌های متنوع و مکمل کاهش دهد.

اصل ششم که امکان ایجاد تراکم را مطرح می‌کند، به نحوه تمرکز کاربری‌ها و توسعه زیربنای آنها در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی می‌پردازد و از تراکم مسکونی و مشاغل باکیفیت و خدمات‌رسانی محلی در سامانه حمل‌ونقل عمومی پشتیبانی می‌کند.

اصل هفتم بر توسعه فشرده و توسعه در مناطق شهری موجود دلالت دارد و ضرورت تمرکزگرایی در سطوح شهری و پرهیز از پراکنده‌رویی را اشاعه می‌دهد.

اصل هشتم نهایتا با عنوان تغییر رویکرد طراحی خیابان بوده و کارکرد آن را به نفع مراجعه‌کنندگان پیاده برنامه‌ریزی می‌کند.

آنچه رویکرد TOD تلاش می‌کند در اسناد هدایت تحولات شهری به تصویر بکشد، در واقع حوزه‌هایی از بافت شهری در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است که در آن مردم به هریک از این حوزه‌ها از طریق شبکه حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر دسترسی می‌یابند. این حوزه‌ها در شعاع ۸۰۰ متری، یعنی به فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی برای یک فرد برنامه‌ریزی می‌شوند که تمام سطوح این حوزه علاوه بر پیاده‌روی از طریق سایر شیوه‌های حمل‌ونقلی نیز در دسترس است. در این حوزه ساختارهای اصلی بر مسیرهای پیاده‌روی اصلی منطبق شده‌اند و این مسیرهای پیاده‌روی با تنوع کاربری‌های (فعالیت‌ها) موردنیاز مراجعین از قبیل انواع خرده‌فروشی‌ها، رستوران‌ها و کاربری‌های مربوط به صنوف موجود و... به‌طور سرزنده‌ای فعال هستند. علاوه بر آنها فضاهای شهری سبز و باز در کنار مسیرهای پیاده، فضاهای عمومی پویایی را ایجاد می‌کند که محل مناسبی برای تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های شهری و نیز تأمین فضاهای سبز پرطراوت در سطح بافت و محلات مجاور است. پیاده‌راه‌ها و فضاهای باز با استفاده از طراحی منظر از طریق خوانایی فضایی و امکانات مناسب مبلمان شهری و روشنایی جاذبه‌های شهری بسیاری دارد که این جاذبه‌ها در کنار تنوع فعالیت‌های جداره‌های مجاور آنها، دوچندان خواهد بود. به دلیل اهمیت تمرکز کاربری‌ها در مجاورت ایستگاه‌ها، تراکمات ساختمانی در نزدیکی ایستگاه (همان شعاع ۴۰۰ متر) افزایش می‌یابد و ازاین‌رو با افزایش این تراکمات، ضرورت ایجاد و توسعه فضاهای باز شهری نمایان می‌شود. از طرفی بعضی از ایستگاه‌های حمل‌ونقل در مراکز شهری شلوغ، جایی که قلب اقتصادی منطقه هستند قرار دارند ولی برخی دیگر در بافت مسکونی هستند؛ جایی که امکان جابه‌جایی مسافران به سمت محل کار یا مراکز دیگر وجود دارد. بعضی ایستگاه‌ها در محدوده‌های شهری واقع هستند که فرایند رشد و تغییرات سریعی را تجربه کرده‌اند، درصورتی‌که برخی موارد دیگر در بافت‌های دارای ثبات که هر تغییری در آنها امکان‌پذیر نیست، قرار دارند. درواقع هر محدوده ایستگاهی موجود یا پیشنهادی با چالش‌های منحصربه‌فردی روبه‌رو است و به سیاست‌های برنامه‌ریزی منحصربه‌فردی نیازمند است که بتواند به توسعه اجرائی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی دست یابد.

گزارش «شرق» درباره اظهارات وزیر بهداشت برای تخصیص اعتبار بیمارستانی به شرط رعایت حجاب

بازی با جان بیمار برای اجرای قوانین نانوشته

عکس: کاوه بغدادچی

نسترن فرخه: ماجرای حجاب به اعتباربخشی بیمارستان‌های خصوصی هم راه پیدا کرد. وزیر بهداشت در روزهای گذشت با اشاره به حجاب در مراکز درمانی اعلام کرده بود «در مراکز خصوصی نیز این امر در اعتباربخشی مراکز خصوصی مؤثر خواهد بود. در اعتباربخشی این مراکز موضوع فرهنگ نیز درنظر گرفته شده است و اگر مرکز خصوصی مسائل فرهنگی از جمله حجاب را رعایت نکند، امتیاز لازم برای اعتباربخشی را کسب نخواهد کرد و ممکن است اعتباربخشی بیمارستان تأیید نشود». در صورتی که اعتباربخشی بیمارستان‌ها بر اساس پارامترهای استاندارد بین‌المللی انجام می‌شود که اولویت آن میزان کیفیت و نحوه خدمت‌رسانی به بیمار است و همین ماجرا منجر به انتقاداتی در حوزه سلامت کشور شده است. همچنین انتقاد دیگری که به این اظهارات وارد شده این است که وزیر بهداشت قانون‌گذار نیست و تنها مجری قانون محسوب می‌شود ولی در بسیاری موارد مسئولین اظهاراتی را مطرح می‌کنند که اصل تفکیک قوا را زیر سؤال می‌برد. در همین مورد یک وکیل به ابعاد حقوقی موضوع و یک پزشک به خطرات احتمالی چنین طرح‌هایی برای بیماران پرداخته که در ادامه می‌خوانید.

استاندارد خدمات مطلوب برای بیمار است

ماجرای اعتباربخشی به بیمارستان‌ها بر اساس میزان رعایت حجاب در آن طی روزهای گذشته واکنش‌برانگیز شد و سیمین کاظمی، پزشک و جامعه‌شناس حوزه سلامت، در گفت‌وگو با «شرق» به آن اشاره می‌کند و می‌گوید: واقعا در حوزه سلامت مشکلات بسیار زیادی داریم، مثل حجم بالای بیمارانی که متقاضی خدمات بیمارستان‌های دولتی هستند و به دلیل هزینه بالای بیمارستان خصوصی مجبورند از بیمارستان دولتی استفاده کنند که آنجا هم امکانات کم است. در کنارش فقدان پوشش بیمه‌ای مناسب هم وجود دارد که خدمات درمانی هزینه بالایی دارد و امکانات درمانی به‌صورت نابرابر به‌خصوص در مناطق محروم توزیع می‌شود. ما چنین مشکلات مهمی داریم ولی اینکه به چنین مشکلاتی اشاره کنند و بحثی مثل حجاب را مطرح کنند، بیشتر به نظر می‌آید بحث انحرافی و تبلیغاتی باشد.

این جامعه‌شناس اضافه می‌کند: این چیزی که مطرح کردند، دقیقا نمی‌دانم منظورشان بیماران یا پرسنل هستند اما در کل زن‌ها در نظام سلامت یا ارائه‌دهنده خدمت یا دریافت‌کننده آن هستند. درهرحال اگر منظور بیماران هستند، این به‌وضوح نقض حقوق بیمار است و منشور حقوق بیمار است که در آن توصیه شده بیمار حق دارد از خدمات مطلوب با احترام کامل و بدون توجه به عوامل نژادی و فرهنگی و مذهبی به‌طورکامل بهره‌مند شود. منشور حقوق در ایران هم تأکید دارد بیمار حق دارد از خدمات مطلوب برخوردار شود، تصریح می‌کند خدماتی که شایسته شأن و منزلت انسان و با احترام به ارزش‌ها و اعتقادات فرهنگی و مذهبی بیمار باشد، یعنی این بیمارستان موظف است به اعتقادات و ارزش‌های فرهنگی بیمار احترام بگذارد و نه اینکه بیمار خودش را با بیمارستان منطبق کند.

کاظمی تأکید دارد: اگر قرار است ارائه خدمات به بیمار مشروط به رعایت حجاب شود، این نقض حقوق بیمار است و فکر نمی‌کنم چنین چیزی در مراکز درمانی قابل‌اجرا باشد.

این توجه‌ها را از مسائل اصلی منحرف می‌کند به موضوعات فرعی و غیرضروری می‌برد، مثلا ایشان بحث اعتباربخشی به بیمارستان را پیش می‌کشد، اعتباربخشی برای ارزیابی و خدمات تخصصی است که بیمارستان ارائه می‌دهد، اصلا یک ابزار سنجش آن استاندارد بین‌المللی است و نمی‌شود سلایق غیرتخصصی را به آن اضافه کرد. مثلا در همین اعتبارسنجی بخشی دارد به نام حمایت از خدمت‌گیرنده که احترام به حقوق خدمت‌گیرنده طبق آن اعتبارسنجی ارزیابی می‌شود که این را هم در اظهارنظر خود لحاظ نکردند.

وزیر بهداشت در اظهارات خود به موضوع سونوگرافی پزشک زن برای بیمار زن تأکید داشته و باوجود کمبود متخصص رادیولوژی به برگزاری دوره‌های کوتاه رادیولوژی برای پزشکان عمومی اشاره کرده بود که کاظمی درباره آن گوید: درباره سونوگرافی گفتند باید حتما انطباق جنسیتی در نظر گرفته شود. در پزشکی جزئی از روند تشریع معاینه است، یعنی یکی از ابزارهای طبابت معاینه است، هر پزشکی فارغ از جنسیت می‌تواند بیمار را معاینه کند، البته در صورت اجازه بیمار، غیر از معاینه هم یک اقدامات دیگری مثل اکوکاردیوگرافی است که متخصص قلب انجام می‌دهد یا بقیه اقدامات تشخیصی که پزشک مستقیم با بدن بیمار مواجهه دارد اما سؤال است که ایشان چرا مستقیما بر موضوع سونوگرافی پافشاری دارند؟ آن‌هم با این وضعیت کمبود متخصص رادیولوژی که داریم، ایشان راهکار دادند که زنان پزشک عمومی و متخصصان زنان آموزش کوتاه‌مدت ببینند که این واقعا کار پرخطری است و احتمال خطا را بالا می‌برد، مخصوصا در شرایط تشخیص اورژانسی و جاهایی که تشخیص نقش حیاتی دارد، این بازی‌کردن با جان بیماران است و به نظر من همه صحبت‌های ایشان دراین‌باره اقدامی تبلیغاتی در راستای گفته‌های برخی گروه‌هاست که از حرفشان پایین نمی‌آیند.

اهمیت کیفیت درمان ملاک است: وزیر قانون‌گذار نیست

ابوذر نصرالهی، وکیل پایه‌یک دادگستری و عضو کانون وکلای مرکز با نگاه حقوقی به این اظهارات درباره تخصیص اعتبار به شرط حجاب و تفکیک جنسیتی پزشک و بیمار اشاره می‌کند و به «شرق» می‌گوید: اعتباربخشی به بیمارستان بر اساس یک‌سری استانداردها مثل کیفیت و ایمنی مواجهه با بیمار انجام می‌شود. برخلاف صحبت‌های آقای وزیر من جایی ندیدم مسائل فرهنگی به‌عنوان یک پارامتر در استانداردهای بین‌المللی برای اعتباربخشی در نظرگرفته باشند. آنچه در درمان اهمیت دارد کیفیت درمان است، در بحث فرهنگی هم اگر قرار باشد چیزی مهم باشد، پوشش تمیز و مناسب، نحوه رفتار و خوش‌رفتاری مهم است، ای کاش وزیر محترم به‌جای نگرانی برای موارد غیرتخصصی و فنی، دقت می‌کردند تا پرسنل بیمارستان مخصوصا در بخش حسابداری رفتار صمیمانه‌ای با مردم داشته باشند، زیرا چنین چیزهایی اعتبار بیمارستان را بالا می‌برد.

این وکیل اضافه می‌کند: بنابراین اعتبار بیمارستان یک‌سری پارامترها و استانداردهای بین‌المللی دارد، اصل قانونی‌بودن جرائم و مجازات‌ها را داریم که بر مبنای یک بحث فقهی پایه‌ریزی شده، یعنی اگر شما یک تخلفی می‌بینید، یک جزای خاص دارد و نمی‌توانید یک چیز دیگر را به آن تعمیم دهید، مثلا یک بیمارستان متشکل از افراد متخصص است ولی ممکن است حجاب موردتأیید نباشد، اصلا قابل‌توجیه نیست که اعتبارسنجی برای آن صورت نگیرد.

ایشان به ماجرای سونوگرافی هم اشاره می‌کند: اما در کنار آن ماجرای سونوگرافی اهمیت دارد که به دلیل نیروی کم خانم، گفتند دوره‌های کوتاه‌مدت برای آنها در نظر گرفته شود. صحبتی که ایشان کردند بر خلاف شرع و قانون است؛ چون فتواهای مختلف از جمله آیت‌الله تبریزی گفته اگر ضرورت به احتیاج باشد یا پزشک مرد حاذق‌تر باشد، زن می‌تواند به پزشک مرد مراجعه کند. رهبری هم در فتوایی عنوان کرده اگر حضور پزشک زن حاذق ممکن نباشد، معاینه بیمار زن جایز است، در کنار آن چند فتوای دیگر هم در این مورد داریم.

نصرالهی ادامه می‌دهد: ایشان می‌گوید پزشک زن رادیولوژیست به تعداد کافی نداریم و بعد می‌خواهد یک کار خطرناک انجام دهد، اینکه با یک دوره آموزشی کوتاه‌مدت پزشکان این کار را انجام دهند. اگر با یک دوره کوتاه‌مدت پزشک عمومی می‌تواند یک رادیولوژیست شود، پس دوره‌های آموزشی بیهوده بوده است، درصورتی‌که یک بی‌دقتی کوچک سبب از دست رفتن جان یک انسان شود که همین هم برای خود شرح حقوقی خاصی خواهد داشت. در نظر بگیرید بیمارستانی که فاقد پرسنل متخصص است اما حجاب در آن رعایت می‌شود، آیا باید اعتبارات را برای آن در نظر گرفت؟ حال بیمارستانی که تمام استانداردهای بین‌المللی را دارد اما حجاب چندان در آن رعایت نمی‌شود، بر چه اساس اعتبارات را برای آن در نظر نمی‌گیرد؟ درواقع وزیر قانون‌گذار نیست بلکه مجری قانون است و اصل تفکیک قوا به‌درستی اجرا نمی‌شود. اگر هم قرار باشد آیین‌نامه‌ای ابلاغ شود، باید طبق قانون انجام شود. درواقع باید اختیار قانونی برای بخش‌نامه‌ای که ابلاغ می‌کند هم وجود داشته باشد، درصورتی‌که الان قانون‌گذاری می‌کنند که این خطرناک است. در رابطه با بحث حجاب هم که ما هنوز یک استاندارد مشخص نداریم، حتی عرف تهران، گیلان، کرمانشاه و اصفهان هم باهم متفاوت است.

این وکیل در پایان اشاره می‌کند: مسئولین کشور به‌جای پرداختن به حاشیه به فکر یک کارنامه مثبت و رضایت مردم باشند، هنوز در بخش‌هایی از کشور استاندارد لازم برای برخورداری مردم از خدمات سلامت را نداریم. آقای وزیر باید مسائلی مثل این را حل کنند که مردم شهرهایی برای درمان باید کیلومترها طی کنند و چون جای خواب ندارند، مجبور می‌شود جلوی بیمارستان چادر بزنند. پس به دنبال محرومیت‌زدایی بهداشتی و ارتقای علم دانشگاه‌ها باشند و به متن بپردازند.

حقوق بیمار ارجحیت دارد

منشور حقوق بیمار در رابطه با حقوق بیماران نکاتی را یادآور می‌کند که در این مطلب شرحی از آن را خواهیم خواند. یکایک افراد جامعه متعهد به حفظ و احترام به کرامت انسان‌ها هستند. این امر در شرایط بیماری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بر اساس قانون اساسی توجه به کرامت والای انسانی از اصول پایه نظام جمهوری اسلامی بوده، دولت موظف است خدمات بهداشتی و درمانی را برای یکایک افراد کشور تأمین کند. بر این اساس ارائه خدمات سلامت باید عادلانه و مبتنی بر احترام به حقوق و رعایت کرامت انسانی بیماران صورت پذیرد.

محوراول: دریافت مطلوب خدمات سلامت حق بیمار است.

ارائه خدمات سلامت بایستی به گونه‌ای باشد که:

۱- شایسته شأن و منزلت انسان و با احترام به ارزش‌ها، اعتقادات فرهنگی و مذهبی باشد

۲- بر پایه صداقت، انصاف، ادب و همراه با مهربانی باشد

۳- فارغ از هرگونه تبعیض از جمله قومی، فرهنگی، مذهبی، نوع بیماری و جنسیتی باشد

۴- بر اساس دانش روز باشد

۵- مبتنی بر برتری منافع بیمار باشد

۶- توزیع منابع سلامت مبتنی بر عدالت و اولویت‌های درمانی بیماران باشد

۷- مبتنی بر هماهنگی ارکان مراقبت اعم از پیشگیری، تشخیص، درمان و توان‌بخشی باشد

۸- به همراه تأمین کلیه امکانات رفاهی پایه و ضروری و به دور از تحمیل درد و رنج و محدودیت‌های غیرضروری باشد

۹- توجه ویژه‌ای به حقوق گروه‌های آسیب‌پذیر جامعه از جمله کودکان، زنان باردار، سالمندان، بیماران روانی، زندانیان، معلولان ذهنی و جسمی و افراد بدون سرپرست داشته باشد

۱۰- در سریع‌ترین زمان ممکن و با احترام به وقت بیمار باشد

۱۱- با درنظرگرفتن متغیرهایی چون زبان، سن و جنس گیرندگان خدمت باشد.

محوردوم: اطلاعات باید به نحو مطلوب و به میزان کافی در اختیار بیمار قرار گیرد.

محتوای اطلاعات باید شامل موارد ذیل باشد:

۱- مفاد منشور حقوق بیمار در زمان پذیرش

۲- ضوابط و هزینه‌های قابل پیش‌بینی بیمارستان اعم از خدمات درمانی و غیردرمانی و ضوابط بیمه و معرفی سیستم‌های حمایتی در زمان پذیرش

۳- نام، مسئولیت و رتبه حرفه‌ای اعضای گروه پزشکی مسئول ارائه مراقبت از جمله پزشک، پرستار و دانشجو و ارتباط حرفه‌ای آنها با یکدیگر

۴- روش‌های تشخیصی و درمانی و نقاط ضعف و قوت هر روش و عوارض احتمالی آن، تشخیص بیماری، پیش‌آگهی و عوارض آن و نیز کلیه اطلاعات تأثیرگذار در روند تصمیم‌گیری بیمار

۵- نحوه دسترسی به پزشک معالج و اعضای اصلی گروه پزشکی در طول درمان

۶- کلیه اقداماتی که ماهیت پژوهشی دارند.

۷- ارائه آموزش‌های ضروری برای استمرار درمان

نحوه ارائه اطلاعات باید به صورت ذیل باشد:

• اطلاعات باید در زمان مناسب و متناسب با شرایط بیمار از جمله اضطراب، درد و ویژگی‌های فردی وی از جمله زبان، تحصیلات و توان درک در اختیار وی قرار گیرد مگر اینکه:

• تأخیر در شروع درمان به‌واسطه ارائه اطلاعات فوق سبب آسیب به بیمار شود (در این صورت انتقال اطلاعات پس از اقدام ضروری، در اولین زمان مناسب باید انجام شود).

• بیمار علی‌رغم اطلاع از حق دریافت اطلاعات، از این امر امتناع نماید که در این صورت باید خواست بیمار محترم شمرده شود، مگر اینکه عدم اطلاع بیمار، وی یا سایرین را در معرض خطر جدی قرار دهد.

• بیمار می‌تواند به کلیه تصاویر اطلاعات ثبت‌شده در پرونده بالینی خود دسترسی داشته باشد و آن را دریافت نموده و تصحیح اشتباهات مندرج در آن را درخواست نماید.

محورسوم: حق انتخاب و تصمیم‌گیری آزادانه بیمار در دریافت خدمات سلامت باید محترم شمرده شود.

محدوده انتخاب و تصمیم‌گیری در باره موارد ذیل است:

۱- انتخاب پزشک معالج و مرکز ارائه‌کننده خدمات سلامت در چارچوب ضوابط

۲- انتخاب و نظرخواهی از پزشک دوم به‌عنوان مشاور

۳- شرکت یا عدم شرکت در پژوهش‌های زیستی با اطمینان از اینکه تصمیم‌گیری وی تأثیری در تداوم و نحوه دریافت خدمات سلامت ندارد.

۴- قبول یا رد درمان‌های پیشنهادی پس از آگاهی از عوارض احتمالی ناشی از پذیرش یا رد آن مگر در موارد خودکشی یا در مواردی که امتناع از درمان شخص دیگری را در معرض خطر جدی قرار می‌دهد.

۵- اعلام نظر قبلی بیمار در مورد اقدامات درمانی آتی در زمانی که بیمار واجد ظرفیت تصمیم‌گیری می‌باشد، ثبت و به عنوان راهنمای اقدامات پزشکی در زمان فقدان ظرفیت تصمیم‌گیری وی با رعایت موازین قانونی مدنظر ارائه‌کنندگان خدمات سلامت و تصمیم‌گیرنده جایگزین بیمار قرار گیرد.

شرایط انتخاب و تصمیم‌گیری شامل موارد ذیل است:

۱- انتخاب و تصمیم‌گیری بیمار باید آزادانه و آگاهانه، مبتنی بر دریافت اطلاعات کافی و جامع (مذکور در بند دوم) باشد.

۲- پس از ارائه اطلاعات، زمان لازم و کافی به بیمار جهت تصمیم‌گیری و انتخاب داده شود.

محورچهارم: ارائه خدمات سلامت باید مبتنی بر احترام به حریم خصوصی بیمار و رعایت اصل رازداری باشد.

۱- رعایت اصل رازداری راجع به کلیه اطلاعات مربوط به بیمار الزامی است مگر در مواردی که قانون آن را استثنا کرده باشد.

۲- در کلیه مراحل مراقبت اعم از تشخیص و درمان، باید به حریم خصوصی بیمار احترام گذاشته شود. ضروری است بدین منظور کلیه امکانات لازم جهت تضمین حریم خصوصی بیمار فراهم گردد.

۳- فقط بیمار و گروه درمانی و افراد مجاز از طرف بیمار و افرادی که به حکم قانون مجاز تلقی می‌شوند، می‌توانند به اطلاعات دسترسی داشته باشند.

۴- بیمار حق دارد در مراحل تشخیصی از جمله معاینات، فرد معتمد خود را همراه داشته باشد. همراهی یکی از والدین کودک در تمام مراحل درمان حق کودک می‌باشد مگر اینکه این امر ب خلاف ضرورت‌های پزشکی باشد.

محورپنجم: دسترسی به نظام کارآمد رسیدگی به شکایات حق بیمار است.

۱- هر بیمار حق دارد در صورت ادعای نقض حقوق خود که موضوع این منشور است، بدون اختلال در کیفیت دریافت خدمات سلامت به مقامات ذی‌صلاح شکایت نماید.

۲- بیماران حق دارند از نحوه رسیدگی و نتایج شکایت خود آگاه شوند.

۳- خسارت ناشی از خطای ارائه‌کنندگان خدمات سلامت باید پس از رسیدگی و اثبات مطابق مقررات در کوتاه‌ترین زمان ممکن جبران شود.

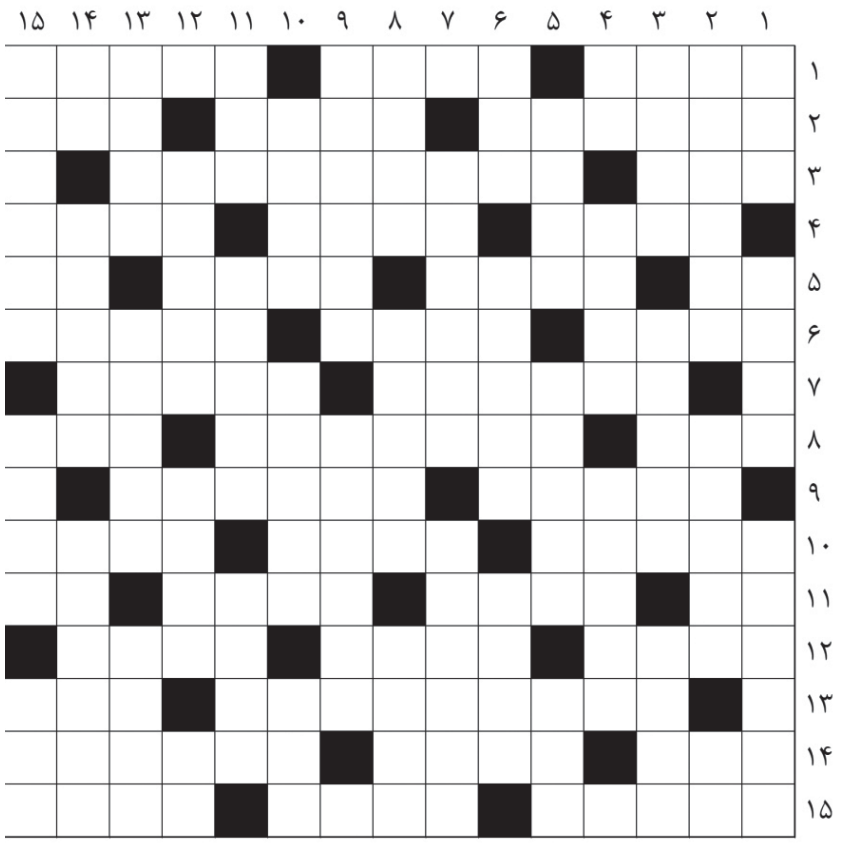
• جدول ۴۴۳۸ • طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- چند رئیس- فرمانروا- اتاق قابل حمل ۲- لجباز- پوشاننده- چاه جهنم۳- خالکوبی- کتابی نوشته محمدرضا بایرامی درباره دفاع مقدس۴- اهل رشت- همسر مرد- هر بخش یک مجموعه ۵- نت چهارم- نوعی پارچه با الیاف طبیعی- ضرباهنگ- پوستین ۶- به‌جاآوردن- زنده کردن مردگان از معجزات این پیامبر الهی بود- دوچرخه مسابقه‌ای ۷- از جمله طرح‌های اساسی هنرهای تزیینی ایران- لباس ۸- شیشه آزمایشگاهی- معامله کالا به کالا- حشره‌ای گزنده ۹- هنر نمایش روی صحنه- هریک از نمک‌های اسید نیتریک۱۰- نام قدیم بیت‌المقدس- واگیردار- ترشی بادمجان ۱۱- فرمان اتومبیل- منقضی- شب چله- سمت‌وسو ۱۲- پناهگاه- خرده‌فروش پارچه- ترمز کشتی ۱۳- از جاذبه‌های گردشگری شهر رشت- جوانمرد ۱۴- غربال- خوشنویس- روبه‌روشدن ۱۵- عفت و پاکدامنی- دل از فرزندداشتن بریده است- رسم و سنت.

عمودی:

۱- لباس ، جامه- جداکننده دو چیز از هم- سوغات سفر ۲- نقاشی روی شیشه- رهبر قوم هون- یکدندگی ۳- فرشته آسمانی- خویشاوند- بالش ۴- از دل پرسوز برآید- برقرارکردن ارتباط تلفنی- خبرگزاری دانشجویان ۵- ستاره کم‌پیدا- کامپیوتر قابل‌حمل- عریان ۶- هر یک از نشانه‌های نوشتاری- ملاک سنجش- پایتخت مراکش ۷- شعر یا داستان با محتوای اخلاقی و آموزشی- مهماندار ۸- عنوان هریک از پادشاهان ساسانی- هر نوبت نمایش فیلم در سینما- عطا کردن ۹- پنهان‌شده- بنیان‌نهادن ۱۰- بی‌آغاز- دیگ دهان گشاد- روکار ساختمان ۱۱- اجاره‌بها- سوره هشتاد و یکم قرآن- از اجزای مهم موتور خودرو ۱۲- تخلص مولانا- اکنون- یک‌ویک ۱۳- نوعی زردآلو- به گیتی به از ... پیشه نیست- زبانی از خانواده زبان‌های قفقازی ۱۴- چه کسی- درختی برگ‌ریز که به نام رازدار هم معروف است- بچه‌ای که هنوز به دنیا نیامده ۱۵- تندرستی- آسمان- دهان کوچک.



• حل جدول ۴۴۳۷

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱	ک	ه	ف	■	س	ح	ا	ب	■	ق	ص	ص	■	ب	غ
۲	ف	ا	ل	■	پ	ا	د	ش	ا	ه	ف	ص	ل	ه	ا
۳	■	ن	ا	ا	ه	ل	■	ا	ب	ق	ا	■	س	م	ر
۴	ن	ی	ش	ک	ر	■	ع	ش	و	ه	■	ن	ا	ن	ت
۵	ا	■	ب	س	ی	ا	ر	■	ن	ه	ا	د	ن	■	ک
۶	م	ت	ک	ی	■	ب	ص	ر	ه	■	ب	ی	ج	ا	ر
۷	ر	ن	■	د	ا	ر	ا	ب	■	ش	ا	م	ل	و	■
۸	د	ی	ک	■	ر	ف	ت	و	ا	م	د	■	س	ب	ا
۹	■	د	و	ن	ا	ت	■	ب	و	ش	ه	ر	■	ا	خ
۱۰	م	ه	ش	ی	د	■	م	ی	ر	ا	■	و	ح	ش	ت
۱۱	ع	■	خ	س	ت	ک	ی	■	ا	د	ر	ا	ک	■	ف
۱۲	ا	پ	ر	ت	■	ی	ر	ا	ق	■	ب	ر	م	ل	ا
۱۳	ر	ی	ا	■	س	و	ا	ل	■	م	ا	و	ر	ا	■
۱۴	ف	ر	ش	ی	د	م	ث	ق	ا	ل	ی	■	ا	ر	ز
۱۵	ه	ی	■	د	ه	ه	■	ا	ر	ت	ش	■	ن	و	ه

• حل سودوکو سخت

۸	۴	۲	۹	۵	۱	۶	۳	۷
۱	۳	۷	۴	۶	۲	۸	۵	۹
۵	۹	۶	۳	۷	۸	۴	۱	۲
۲	۱	۸	۶	۴	۳	۷	۹	۵
۷	۵	۳	۸	۲	۹	۱	۶	۴
۴	۶	۹	۵	۱	۷	۲	۸	۳
۳	۸	۴	۷	۹	۶	۵	۲	۱
۶	۷	۱	۲	۳	۵	۹	۴	۸
۹	۲	۵	۱	۸	۴	۳	۷	۶

• حل سودوکو ۳۴۳۳

۴	۹	۶	۳	۱	۵	۸	۲	۷
۷	۱	۵	۲	۶	۸	۹	۳	۴
۲	۸	۳	۴	۹	۷	۱	۵	۶
۱	۵	۲	۷	۳	۴	۶	۸	۹
۳	۶	۷	۱	۸	۹	۲	۴	۵
۹	۴	۸	۶	۵	۲	۳	۷	۱
۸	۲	۴	۹	۷	۱	۵	۶	۳
۶	۷	۱	۵	۲	۳	۴	۹	۸
۵	۳	۹	۸	۴	۶	۷	۱	۲

• سودوکو سخت ۳۴۳۴

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

قانون‌های حل جدول سودوکو:

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

	۱		۶					
۶				۴	۷	۸		۵
۳				۸				
۸	۷	۳				۵		۶
۱		۶				۲	۷	۴
				۷				۹
۹		۱	۴	۵				۳
					۲		۶	

پیشخوان Pishkhan.com

• سودوکو ساده ۳۴۳۴

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

۶		۸	۱					۵
۴	۳			۲	۷			۸
		۲				۷		
					۹	۴	۸	
	۴			۷			۹	
	۹	۱	۸					
		۵				۳		
۲			۷	۵			۴	۹
۷					۱	۲		۶

عکس: Gettyimages

مورد جدید «فرزانه»

فینال رقابت‌های دو ۶۰ متر مسابقات داخل سالن قهرمانی آسیا جمعه ۲۱ بهمن، برگزار شد و فرزانه فصیحی، یکی از دو نماینده ایران در این ماده، به مقام اول رسید. فصیحی با ثبت رکورد ۷.۲۸ ثانیه زودتر از سایر رقبای خود از خط پایان گذشت و قهرمان شد. البته او در مرحله مقدماتی هم رکورد ۷.۲۳ ثانیه را ثبت کرد و به‌عنوان نفر اول راهی فینال شد. موضوع قهرمانی فصیحی اگرچه ارزش خاص خودش را داشت ولی چندان مرکز توجه قرار نگرفت و داستان‌هایی که در پی آن رقم خورد، بازتاب خاص‌تری به خود گرفت. در اولین فیلمی که پس از قهرمانی او در این رقابت‌ها منتشر شد، فرزانه که به‌طور مشخصی احساساتی شده، با بغض رو به دوربین فریاد می‌زند: «برای مردم ایران. برای شادی مردم ایران». برخلاف عرف همیشگی دونده‌ها در چنین شرایطی، این بار پس از عبور از خط پایان به‌عنوان فردی که صاحب مدال شده، خبری از حمل پرچم ایران روی شانه‌های این دختر دونده نبود. همین موضوع اولین جرقه چالشی را برای فرزانه فصیحی در پی داشت. گو اینکه اتفاق بعدی همچنان خبرسازتر بود. فرزانه زمانی که قرار بود روی سکوی قهرمانی برود تا مدال طلایش را دریافت کند، بازهم پرچم ایران را همراه نداشت. او زمانی که روی سکو قرار گرفت، سرش را پایین انداخت، سرود ایران را نخواند و اشک امانش نداد. انتشار تصاویر ناراحت فرزانه فصیحی روی سکو کافی بود تا اخبار مرتبط با این ورزشکار به‌سرعت در فضای مجازی بچرخد و خیلی سریع، دوقطبی مرسوم و رایجی که اخیرا برای رفتار ورزشکاران ایرانی شکل گرفته، در رسانه‌ها رقم بخورد. یکی، دو رسانه مرتبط با جریان خاص، به‌سرعت از رفتار فرزانه فصیحی انتقاد کرده و با یادآوری این مورد که او با پول و هزینه ایران به جایگاه کنونی‌اش رسیده، خواستار برخورد با این ورزشکار جوان شدند. در سوی دیگر ولی نگاه معتدل‌تری هم به رفتار فرزانه فصیحی وجود داشت؛ اینکه او به‌عنوان یک زن، به‌ویژه یک زن ورزشکار، علاوه بر اینکه توانسته افتخارآفرینی کند، ناراحتی و اعتراضش را بروز داده و بهتر است صدایش شنیده شود. موج تبریک‌ها در اینستاگرام از سوی همین افراد به فرزانه فصیحی که توانسته با محدودیت‌های موجود برای زنان ورزشکار ایرانی، افتخارآفرینی کند، اهدا شد. در کنارش ولی همان‌طور که عنوان شد، نقدهای تندوتیزی نیز خطاب به او مطرح شد. در این بین ولی رسول خادم، اسطوره کشتی ایران که روزگار مدیدی ریاست فدراسیون فوتبال و سرمربیگری تیم ملی کشتی آزاد را در اختیار داشته، پست معناداری در جهت حمایت از او منتشر کرد. رسول خادم، قهرمان سابق جهان و المپیک، با تبریک قهرمانی فصیحی، درباره اقدام خبرساز این ورزشکار سرعتی نوشت: «گام‌هایی که روزبه‌روز سریع‌تر می‌شوند... گام‌هایی که نمونه‌ای از توانمندی و خواستن بانوان ایرانی را نشان می‌دهند... گام‌هایی که تنها خط پایان را فتح نمی‌کند بلکه بر افکار نادرست و موانع اجتماعی حاصل از آن نیز فرود می‌آید! گام‌هایی که باید صدایش به بلندی تمام، به گوش قانون‌گذاران و تصمیم‌گیران... برسد! گام‌هایی واقعی و اثرگذار. فرزانه فصیحی قهرمان دوی سرعت داخل آسیا در ۶۰ متر شد... بانوی سرعت ایران، قهرمان آسیا شد...». گمانه‌زنی درباره تصمیم فرزانه فصیحی در شرایطی در فضای مجازی و حقیقی درحال رقم‌خوردن بود که طولی نکشید فدراسیون دوومیدانی با انتشار ویدئویی از این ورزشکار، به جنجال راه‌افتاده در این زمینه تا حدودی پایان داد. در ویدئوی مذکور، فرزانه فصیحی درحالی‌که پرچم ایران را روی شانه‌هایش انداخته، مقابل دوربین قرار می‌گیرد و می‌گوید که همیشه برای اهتزاز پرچم ایران تلاش کرده است: «خیلی خوشحالم که توانستم این اتفاق بزرگ را با کسب مدال طلای ماده ۶۰ متر مسابقات دوومیدانی داخل سالن قهرمانی آسیا رقم بزنم که از همین‌جا کسب این مدال را به همه مردم تبریک می‌گویم. خدا را شاکرم که بازهم توانستم پس از سال‌ها خودم را در دوهای سرعت ثابت کنم و مدال طلای ماده ۶۰ متر را از شرق به غرب قاره آسیا بیاورم. همیشه هدفم این بوده است که بتوانم پرچم کشورم را به اهتزاز دربیاورم و برای ایران و خوشحالی دل مردمم بجنگم. امیدوارم در آینده بتوانم بازهم مدال‌های خوش‌رنگی را برای ایران عزیز کسب کنم». انتشار این ویدئو اگرچه با هدف پایان‌دادن به شایعات به‌راه‌افتاده بود ولی به مطرح‌شدن موضوعاتی جدیدتر انجامید. اگرچه همان رسانه‌های خاص با بازتاب این خبر از «بازگشت فرزانه به دل مردم» نوشتند ولی زمزمه سفارشی‌بودن ضبط چنین ویدئویی فضا را چندان آرام نگذاشت. اتفاقی که شبیه به رفتار بازیکنان تیم ملی فوتسال زنان ایران از رقابت‌ها کافا تعبیر شد یا در سطحی بالاتر، بسیاری را به یاد داستان الناز رکابی انداخت.

با وجود وعده قبلی باز هم خبری از حضور زنان نیست

«تاج» وعده‌ها

هفته بیستم رقابت‌های لیگ برتر فوتبال ایران قرار بود از روز گذشته و با دیدار تیم‌های پیکان و استقلال به‌طور رسمی آغاز شود. بااین‌حال، بارش برف این بازی را به تعویق انداخته و قرار است این دیدار، مطابق با چند رقابت دیگری که از قبل در برنامه گنجانده شده، امروز از ساعت ۱۴:۰۰ برگزار شود؛ البته شرط برگزاری‌اش همان شروط دیروز است و مرتبط به اوضاع جوی. از آنجا که میزبان دیدار مذکور تیم پیکان است، قاعدتا نمی‌شد انتظار داشت که جایی برای ورود تماشاگران به ورزشگاه باشد. این یکی هم از آن دست ابهامات گسترده‌ای است که بر فوتبال ایران سایه افکنده؛ چون طبق رویه‌ای که وزارت ورزش و فدراسیون فوتبال ایران در پیش گرفته‌اند، فعلا قرار است فقط بازی‌هایی که در ورزشگاه آزادی برگزار می‌شود با حضور تماشاگران زن باشد. به‌این‌ترتیب، بسیاری انتظار داشتند که بعد از رفع ممنوعیت ورود تماشاگران به ورزشگاه که در پی رخ‌دادن اعتراضات اخیر رقم خورده بود، بعد از قریب به چهار ماه غیبت، امروز دوباره پای زنان به ورزشگاه باز شود. این یکی مربوط به جدال امروز تیم‌های پرسپولیس و هوادار است که طبق برنامه قرار است در ورزشگاه آزادی برگزار شود. چند روز پیش بود که مهدی تاج، رئیس فدراسیون فوتبال ایران که وعده‌اش برای بازگشت تماشاگران به ورزشگاه با یکی، دو هفته تأخیر عملی شد، خبر داد از این هفته و به‌طور مشخص همین امروز، دوشنبه، قرار است دوباره زنان به ورزشگاه بیایند و بازی تیم موردعلاقه‌شان را از نزدیک ببینند. تاج در توضیحات خود درباره حضور زنان در ورزشگاه‌ها گفته بود: «دلیل عدم حضور زنان در ورزشگاه‌ها به خاطر مخالفت ما با این قضیه نیست بلکه به دلیل نبود برخی زیرساخت های لازم جهت حضور آنان است و به عقیده بنده شاید بتوان از حضور زنان در ورزشگاه آزادی در تهران بهره برد. معتقدم زیرساخت‌های لازم برای حضور زنان در ورزشگاه آزادی از هفته آینده فراهم است و بنده به این قضیه خوش‌بین هستم». مهدی تاج در شرایطی وعده حضور زنان در ورزشگاه از این هفته را داده بود که از روز گذشته مشخص شده بود قرار نیست چنین شود. موضوع مربوط به سامانه بلیت‌فروشی این دیدار است که اجازه خریدن بلیت به هیچ تماشاگر زنی را نمی‌داد. وعده تاج فعلا عملی نشده و به نظر می‌رسد نهاد متبوع او هنوز نتوانسته چراغ سبز لازم از نهادهای بالاتر برای برگرداندن تماشاگران زن به ورزشگاه را بگیرد. البته این بخش از داستان به تنهایی موردار نیست؛ چون هنوز هم برای مخاطبان زیادی این پرسش مطرح است که چطور ممکن است در ورزشگاهی با این گنجایش، فقط اجازه ورود پنج‌هزار تماشاگر داده شود؟ اگرچه می‌توان دلیل واقعی چنین موضوعی را حدس زد ولی در همین مورد هم دوباره پای «آماده‌نبودن زیرساخت» و «تعمیرات» در بخش‌هایی از ورزشگاه آزادی به میان کشیده شده تا این ابهام بزرگ توجیه شود. پس امروز که وعده تاج دوباره عملی نشده، می‌توان به روزهای آینده امیدوار ماند. کنفدراسیون فوتبال آسیا از یک‌سو و در سطحی بالاتر فیفا از سوی دیگر، مدت‌هاست فدراسیون فوتبال ایران را زیر ذره‌بین برده‌اند و از اینکه این نهاد بازی‌های لیگ برتر فوتبال ایران را بدون حضور تماشاگران برگزار می‌کند، شاکی هستند. این به آن معناست که شاید فدراسیون و وزارت ورزش بتوانند چند هفته وقت بخرند ولی درنهایت به‌واسطه شرط و شروطی که فیفا برای آنها گذاشته، چاره‌ای به غیر از راه‌دادن تماشاگران زن به ورزشگاه ندارند. موضوعی که شاید بتوان در اسفند آن را عملی دانست؛ چراکه لیگ برتر فوتبال ایران بعد از انجام مسابقات هفته بیستم، به تعطیلاتی دوهفته‌ای خواهد رفت و در این فاصله، قرار است مسابقات جام حذفی برگزار شود که استقلال در ورزشگاه آزادی که تنها ورزشگاه تأییدشده برای حضور زنان است، میزبان ملوان بندر انزلی خواهد بود. مسابقه‌ای که اول اسفند انجام می‌شود و باید دید تا آن زمان آیا وعده رئیس فدراسیون فوتبال عملی خواهد شد یا خیر.

عکس: سپند تاکی، شرق

اخبار برگزیده

تیم «قلعه‌نویی» در انزلی احیا می‌شود؟

در ادامه دیدارهای هفته بیستم، سه مسابقه حساس و سرنوشت‌ساز به انجام می‌رسد. به گزارش فوتبال ۳۶۰، سازمان لیگ برخلاف روال همیشگی برگزاری مسابقات لیگ برتر تصمیم گرفته بود تا مسابقات هفته بیستم در سه روز به انجام برسد که بارش برف اجازه این کار را نداد و دوباره قرار است همه‌چیز در دو روز جمع شود. امروز قرار است تقابل حساس پیکان- استقلال و پرسپولیس- هوادار به انجام برسد؛ اما در کنار این بازی قرار است سه دیدار دیگر هم به انجام برسد که نتایج آن می‌تواند معادلات میانه جدول را دستخوش تغییرات جدی و جالب توجهی کند.

ژنرال در رؤیای اولین دبل فصل

گل‌گهر ضعیف‌ترین شروع ممکن را در نیم‌فصل دوم داشت و شاگردان امیر قلعه‌نویی در چهار بازی فقط سه امتیاز به دست آوردند تا رتبه چهارم جدول را از دست بدهند. سیرجانی‌ها برای بازگشت به کورس قهرمانی، باید در بندر انزلی مقابل تیم سختکوش ملوان به پیروزی برسند تا بتوانند امیدوار به لغزش احتمالی تراکتور و رسیدن به جایگاه چهارم جدول باشند. شاگردان امیر قلعه‌نویی در دور رفت هم دوئل دشواری مقابل ملوان داشتند و به‌سختی توانستند در خانه با یک گل به پیروزی برسند. ملوان در مقابل تیم‌های مدعی همواره حریف سرسختی بوده و شاگردان مازیار زارع توانسته‌اند در هفته‌های اخیر به‌خوبی خود را به میانه‌های جدول نزدیک کنند و اگر امروز هم بتوانند مقابل گل‌گهر در خانه سه امتیاز کامل را کسب کنند، شانس رسیدن به رتبه هشتم جدول را دارند تا برای اولین‌بار در فصل جاری به رتبه‌ای تک‌رقمی دست پیدا کنند.

«خمس» به دنبال پوکر در تبریز

تراکتور تبریز یکی از رویِ فرم‌ترین تیم‌های لیگ بیست‌ودوم است و شاگردان پاکو خمس در پنج بازی اخیر خود توانسته‌اند ۱۳ امتیاز به دست آورند تا به رتبه چهارم جدول صعود کنند و فاصله‌شان با صدر جدول را به هفت امتیاز کاهش دهند. سرخ‌پوشان تبریزی که در دور رفت توانستند سه امتیاز ارزشمند مقابل آلومینیوم را در خانه حریف به دست آورند، حالا در دیداری خانگی به دنبال کسب چهارمین برد متوالی خود در لیگ بیست‌ودوم همراه با خمس هستند تا سیر صعودی‌شان در جدول ادامه داشته باشد. شاگردان مهدی رحمتی در تیم آلومینیوم اراک هم در پنج بازی اخیر شکست‌ناپذیر بوده‌اند و حفظ این شکست‌ناپذیری می‌تواند به کمک اراکی‌ها در مسیر نزدیک‌ترشدن آنها به کورس مدعیان بالای جدول بیاید و به نظر می‌رسد نیاز مبرم دو تیم به کسب سه امتیاز باعث خواهد شد تا تقابل تراکتور تبریز و آلومینیوم اراک که قرار است از ساعت ۱۵:۰۰ در ورزشگاه یادگار امام تبریز به انجام برسد، در اوج حساسیت و هیجان دنبال شود.

دوئل مرگ و زندگی در رفسنجان

مس رفسنجان و فولاد خوزستان برگزارکننده دیگر مسابقه هفته بیستم لیگ برتر هستند. مسی‌ها که فصل پرفرازونشیبی را پشت‌سر گذاشته‌اند، در چهار بازی اخیر ناکام در کسب پیروزی بوده‌اند و حالا جایگاه‌شان در رتبه هفتم جدول هم در خطر است. شاگردان محمد ربیعی که هفته گذشته در دوئلی حساس در اراک مغلوب آلومینیوم شدند، حالا در خانه به دنبال جبران مافات هستند؛ اما حریف سرسختی را در مقابل خود می‌بینند. قرمزپوشان اهوازی با هدایت جواد نکونام که با روندی سینوسی در جایگاه هشتم جدول قرار گرفته‌اند، بعد از دو باخت مقابل تراکتور و سپاهان در سودای بازگشت به روزهای خوب و نزدیک‌شدن به کورس مدعیان هستند و با رؤیای کسب سه امتیاز به رفسنجان سفر کرده‌اند. پیروزی در این مسابقه برای هرکدام از دو تیم می‌تواند به قیمت خروج از بحران زودرس باشد.

تیم شمشیربازی اسلحه سابر از صعود به مرحله یک‌چهارم بازماند

رقابت‌های شمشیربازی جام جهانی لهستان در اسلحه سابر دیروز با برگزاری رقابت‌های تیمی پیگیری شد. در این مرحله از رقابت‌ها تیم ایران با ترکیب علی پاکدامن، محمد رهبری، محمد فتوحی و فرزاد باهرارسباران عازم لهستان شده است، در نخستین دیدار مقابل ونزوئلا به برتری ۴۵ بر ۲۳ دست یافت. این دیدار از مرحله یک‌شانزدهم برگزار شد و با کسب برتری در آن تیم ایران راهی مرحله یک‌هشتم شد. ژاپن حریف ملی‌پوشان اسلحه سابر ایران در این مرحله بود. آنها در این دیدار متحمل شکست ۴۵ به ۳۷ شدند. با این نتیجه، تیم ملی شمشیربازی اسلحه سابر از صعود به مرحله یک‌چهارم نهایی و قرارگرفتن در جمع هشت تیم برتر مسابقات بازماند.

فوتبال در امروز

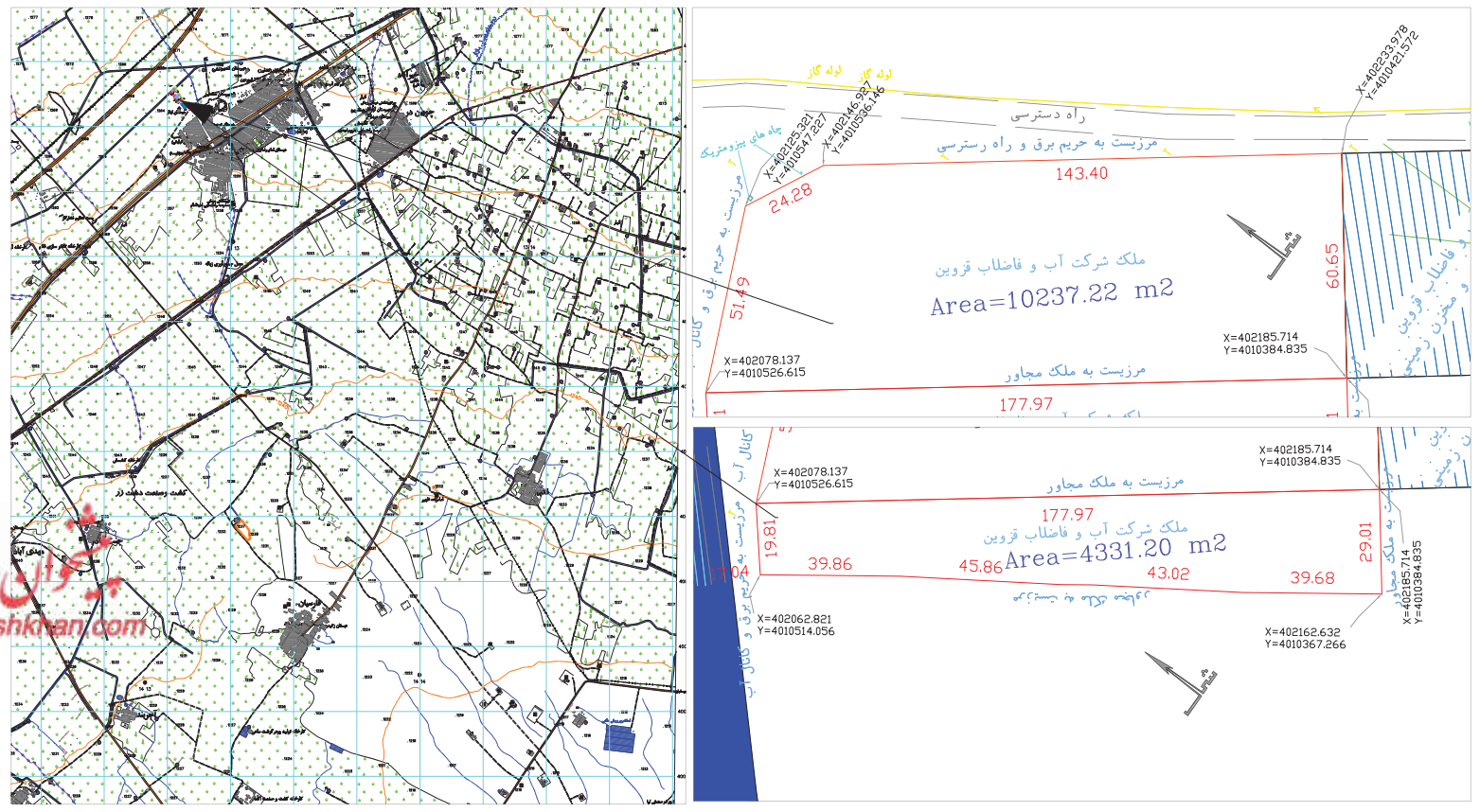
پیکان - استقلال ۱۴:۰۰	مس رفسنجان - فولاد ۱۷:۰۰
تراکتور - آلومینیوم ۱۵:۰۰	لیورپول - اورتون ۲۳:۳۰
ملوان - گل‌گهر ۱۵:۰۰	سمپدوریا - اینتر ۲۳:۱۵
پرسپولیس - هوادار ۱۶:۱۰	-

«آگهی خرید و تملک اراضی» نوبت اول

وزارت نیرو
شرکت آب و فاضلاب استان قزوین

شرکت آب و فاضلاب استان قزوین در نظر دارد در اجرای برنامه‌های عمومی و عمرانی دولت جهت ایجاد مخزن جدید ده هزار مترمکعبی شهر اقبالیه، قسمتی از اراضی شهر اقبالیه، به مساحت‌های ۱۰۲۳۷/۲۲ و ۴۳۳۱/۲۰مترمربع (دو قطعه زمین) مطابق کروکی ذیل طبق ماده۱۴ قانون تشکیل شرکت‌های آب و فاضلاب و لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک دولت مصوب شورای انقلاب تملک نماید. علیهذا از کلیه مالکین و ذینفعان اراضی فوق دعوت می‌شود از تاریخ نشر آگهی ظرف مدت یک ماه برای توافق در میزان بهاء و تعیین کارشناس اختصاصی و مرضی الطرفین به گروه املاک شرکت آب و فاضلاب استان قزوین واقع در میدان ولیعصر بلوارآیت‌الله خامنه‌ای ـ گلستان پنجم ـ پلاک۴ مراجعه نمایند. شایان ذکر است عدم مراجعه هر یک از مالکین و ذینفعان در مدت تعیین شده مانع از اجرای طرح تملک نخواهد گردید.

شناسه آگهی : ۱۴۵۴۸۰۰
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۱/۲۴
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۲/۲۴



تملک زمین مخزن پیشنهادی اقبالیه

روابط عمومی شرکت آب و فاضلاب استان قزوین

۳۹۴

روزهای برفی دست و پای پایتخت را بست و سهم پارلمان تهران را در انتقاد از «بهشت» به هم ریخت

پایتخت در دیگ برف

عکس: عباس کوثری، شرق

نورا حسینی: شهردار تهران در پنجشنبه برفی پایتخت در خوزستان بود. او در سخنانش تأکید کرده بود نیازمند جهاد خدمت هستیم و همه مسئولان باید به پا خیزند و خوزستان را دریابند اما در تهران خبری از جهاد خدمت نبود. شهروندان تهرانی آنها که در بزرگراه‌های شمالی و غربی پایتخت گرفتار شده بودند، مسیری ۱۰دقیقه‌ای را چهارساعته طی کردند. یک عضو شورای شهر تهران هم در یکی از بزرگراه‌های برفی گرفتار شده بود. همسر یکی دیگر از اعضای شورای شهر که فرزندی تازه متولدشده دارد، ساعت‌ها در ترافیک مسیری مانده که هرروز ۱۰دقیقه‌ای طی می‌کرده. یکی از اعضای شورای شهر تهران همان روز نحوه خدمات‌رسانی شهرداری را مایه شرمساری توصیف و از تهرانی‌ها عذرخواهی کرد.

روز گذشته بازهم بارش برف معابر شهر را پرترافیک کرد. مدیران شهری تأکید داشتند که تمام معابر شهر تهران باز است اما نقشه‌های آنلاین گوگل‌مپ نشان می‌داد تقریبا همه معابر سطح شهر به‌شدت درگیر ترافیک و در آستانه انسداد کامل بود. علی نصیری، رئیس سازمان مدیریت بحران تهران از شهروندان درخواست کرد تنها برای سفرهای ضروری از خانه خارج شوند و گفت: پیش‌بینی می‌کنیم که تا ۱۰سانتی‌متر برف داشته باشیم. ۲۴ ساعت سخت را پیش‌رو داریم. شهروندان برای تردد زنجیرچرخ به همراه داشته باشند و سوخت لازم هم در خودروها وجود داشته باشد. در مناطق یک، دو، پنج، چهار و ۲۲ قطعا زنجیرچرخ نیاز است.

حسین نظری، معاون خدمات شهری نیز درباره مشکلات برای شهروندان در بارش برف روز پنجشنبه گفت: در روز پنجشنبه برف گسترده‌ای داشتیم و همکارانم نسبت به شن‌پاشی و رفع موانع زحمات زیادی کشیدند؛ اما در برخی نقاط کوتاهی‌هایی بود که بنده از شهروندان و اعضای شورای شهر تهران عذرخواهی می‌کنم.

اما سخنگوی شورای شهر تهران تأکید کرد که برخی از نقدها غیرمنصفانه است. علیرضا نادعلی با دفاع از عملکرد شهرداری گفت: من هم سال گذشته و هم امسال از جریان برف‌روبی بازدید کردم. یک‌بار نیز نشده که یا بازدید نکرده باشم یا گزارش نگرفته باشم. باید به کسانی که فعالیت می‌کنند، اعتماد کنیم. البته اگر نقد نیز کنیم، ایرادها برطرف می‌شود اما باید انتقادها منصفانه باشد. برای غیرمنصفانه نقدکردن، نیت بد کافی نیست. در برف‌روبی یکی از مناطق با مشکل بیشتر روبه‌رو بود و باید گزارش دهیم تا ابهامات برطرف شود اما باید توجه کنیم که در یک روز سه بار برف بارید و ساعت هشت و ۱۱ صبح و بعدازظهر برف بارید و با کاهش دما به سه درجه زیر صفر، دیگر شن‌پاشی اثرگذار نیست.

نادعلی با بیان اینکه باید به دنبال روش‌های جدید برای برف‌روبی در سطح شهر باشیم، ادامه داد: اینکه روی غافلگیرشدن شهرداری تأکید کنیم، خالی از حقیقت است؛ چراکه واقعا شهرداران یک طرف و این تعداد کارگر نیز از یک طرف شب تا صبح کار می‌کنند و نباید این زحمات را نادیده گرفت. هرچند باید نقص‌ها را پذیرفت و کار قابل‌دفاع ارائه داد. مهدی چمران اما پاسخ داد که عملکرد شهرداری شایسته نبود. احمد صادقی هم معتقد بود مشکل امروز ما بحث نمک‌پاشی و شن‌پاشی نیست بلکه مشکل ما نبود مدیریت واحد شهری است. آیا در شهر فقط شهرداری است که متولی ترافیک است؟ این درحالی است که در زمان بارش برف از لحاظ علمی ثابت شده که دید رانندگان کمتر می‌شود، سرعت کاهش می‌یابد، امکان جابه‌جایی در سطح کندتر و درنهایت ترافیک افزایش می‌یابد. حال آنکه ما در حوزه آموزش نیز کمبود داریم و به شهروندان آموزش داده نشده که در چنین روزهایی کمتر به کارهای روزمره برسند. متأسفانه امروز جهت انتقادها تنها به سمت کسانی است که شبانه‌روز تلاش می‌کنند و زحمت می‌کشند اما هیچ‌کس نگفت راهور کجا بوده، نقش مسئولیت اجتماعی نهادها و اشخاص کجاست؟ هیچ‌کس نیامد آسیب‌شناسی کند و نقش سایر سازمان‌ها را مشخص کنند. محمد آقامیری از دیگر مدافعان عملکرد شهرداری در روزهای برفی گفت: درباره برف تهران باید بگویم به‌طور طبیعی وقتی یک نم باران در تهران می‌آید، ترافیک می‌شود و این در حالی است که در برف اخیر در ۶۰ درصد تهران برف باریده بود و مشکلاتی را برای مردم ایجاد کرد اما اشاره به این نکته لازم است که باید فرهنگ‌سازی برای مردم انجام شود و مردم بدانند که به‌خصوص در مناطق شمالی شهر که اختلاف سطح وجود دارد و احتمال یخ‌زدگی بالاست، باید از همان لحظه خروج از پارکینگ از زنجیرچرخ استفاده کنند. پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای شهر تهران نیز که معمولا در مقام دفاع از عملکرد شهرداری در صحن سخن می‌گوید، وجود مشکلاتی در چند نقطه تهران را پذیرفت و گفت: عوامل شهرداری زحمت زیادی کشیدند. البته در یکی، دو مکان مشکلاتی وجود داشت، به‌گونه‌ای که من در یک مسیر چهار ساعت در ترافیک بودم اما وقتی به گره ترافیکی رسیدم مشاهده شد که شن هست اما حجم برف آن‌قدر زیاد است که شن‌ها پاسخ‌گو نیست و باید شهرداری از راهکارهای مناسب‌تری استفاده کند.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران اما منتقد جدی عملکرد شهرداری در روزهای برفی بود. او با اشاره به اینکه با بارش برف در روزهای گذشته، تردد مردم دچار اختلال شد و این نکته را یادآوری کرد که در مدیریت بحران و کنترل ترافیک در هنگام بارش برف، به‌شدت دچار مشکل هستیم، گفت این مشکلات تنها با قراردادن ماشین‌های گریدر در حاشیه پارک‌ها و معابر، تشکیل ستاد و صرف هزینه‌های بالا برطرف نخواهد شد؛ شهر نیازمند استفاده از ابزار و ادوات روز دنیا مانند انواع محلول‌ها و مواد ضدیخ برای جلوگیری از یخ‌زدگی معابر است. او با اشاره به اهمیت و ضرورت ریشه‌یابی مسائل و مشکلات ترافیکی در هنگام بارش برف، اظهار کرد: بهتر بود مدیران اصلی شهر در حوزه‌های مرتبط به‌جای حضور در جلسه شورا، در مرکز کنترل ترافیک تهران و سطح شهر حاضر می‌شدند و از نزدیک بر روند فعالیت شهرداران و سایر نیروهای مناطق و نواحی و حضور به‌موقع آنها در محدوده مأموریت‌شان و نقاطی که با گره‌های ترافیکی و مشکلات عبور و مرور مواجه هستند، نظارت می‌کردند. تشکری‌هاشمی با بیان اینکه این حضور نباید تنها به معاونان شهردار و مدیران مرتبط و شهرداران مناطق معطوف شود، گفت: جا داشت شهردار تهران نیز در مرکز مدیریت بحران حضور پیدا می‌کرد و شخصا نسبت به مدیریت شهر اقدام می‌کرد؛ زیرا در این شرایط با ابلاغ دستورالعمل و صدور بخش‌نامه نمی‌توان وضعیت را هدایت و کنترل کرد.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر، بر لزوم همکاری هرچه بیشتر پلیس راهور و مدیریت شهری و همسوشدن آنها از طریق تشکیل جلسات مشترک و انجام هماهنگی‌های نزدیک بین این دو نهاد خدوم تأکید کرد و گفت: البته لزوم اطلاع‌رسانی‌های لحظه‌ای به مردم از طریق صداوسیما و دستگاه‌های خبری برای حل‌وفصل سریع‌تر معضلات ترافیکی در این وضعیت از اهمیت و ضرورتی دوچندان برخوردار است. تشکری‌هاشمی، سطح آموزش‌های شهروندی در حوزه مواجهه با شرایط بد جوی در شهرها و جاده‌ها را بسیار ضعیف دانست و افزود: نیازمندیم تا از طریق فرهنگ‌سازی‌های مناسب به مردم، ضعف‌های این حوزه را برطرف کنیم تا مردم نیز بتوانند در این شرایط جوی با مسئولان مربوطه، همراهی و همکاری کنند. نماینده مردم تهران در شورای شهر با تأکید بر اینکه هیچ راه‌حلی اثربخش‌تر از حضور میدانی مدیران شهری در سطح شهر نیست، خاطرنشان کرد: انتظار می‌رود به‌منظور تکمیل و تجهیز دوربین‌های ترافیکی در سطح شهر و هوشمندسازی هرچه سریع‌تر تجهیزات نظارت و کنترل بر ترافیک سطح شهر، اهتمام ویژه‌ای را شاهد باشیم.

ناصر امانی، عضو دیگر شورای شهر تهران با بیان اینکه اگر ما انتقادی از شهرداری می‌کنیم به‌معنای نادیده‌گرفتن زحمات آنها به‌خصوص کارگران خدمات شهری نیست، گفت: ما از مجریان و تصمیم‌گیران انتقاد می‌کنیم.

وی با اشاره به عذرخواهی معاون خدمات شهری شهرداری تهران بابت برف هفته گذشته پایتخت، گفت: عذرخواهی کردید اما دیر است و من این بار را به دوش کشیدم و بروید ببینید که مردم چه پاسخ‌هایی به توییت عذرخواهی من دادند و شرمم می‌آید آنها را بخوانم. مردم به ما گفته‌اند که همه‌تان از شورا بروید و شهر را رها کنید تا خودش اداره شود. امانی با بیان اینکه انتقاد من به تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان است، گفت: آقای زاکانی باید چهارشنبه به اتاق مانیتورینگ شهرداری می‌رفت و از آنجا تنها سه منطقه‌ای را که درگیر برف بودند، هدایت می‌کرد و همه مناطق را بسیج می‌کرد تا این فاجعه رخ ندهد.

وی با بیان اینکه من شش ساعت طول کشید که از سئول به اوین رفتم و بعد از آن از پشت پنجره تا ساعت سه بامداد مردم را دیدم که یا ماشین‌هایشان را هل می‌دادند یا آن را پارک می‌کردند و دست زن و بچه‌شان را گرفته و زمین‌خواران به خانه می‌رفتند، گفت: به من حق دهید که توییت بزنم و از مردم عذرخواهی کنم و بگویم که بودجه برف‌روبی هدر می‌رود. بگذارید ما که نماینده مردم هستیم، انتقاد کنیم که البته انتقادکردن به‌معنای نادیده‌گرفتن زحمات نیست؛ اما باید روش اداره شهر تغییر کند و تا زمانی که این تغییر اتفاق نیفتد هر حادثه و مسئله‌ای که در شهر پیش بیاید، مدیریت همین است. به مدیران شهرداری توصیه می‌کنم که اگر می‌خواهند مقصرانی را برکنار کنند، به سراغ معاونان خدمات شهری مناطق و نواحی نروند بلکه دانه‌درشت‌ها را که مقصر بودند برکنار کنند و به سراغ کسی نروند که تقصیری نداشته است.

ناصر امانی روز پنجشنبه در حساب شخصی‌اش در توییتر نوشته بود: کارنامه شهرداری در برف‌روبی دیروز خیابان‌ها و اتوبان‌های تهران باعث شرمساری بنده به‌عنوان عضو شورای شهر شد. از مردم تهران عذرخواهم که میلیاردها تومان از خزانه شهر به‌عنوان (ستاد برف‌روبی) این‌گونه هدر می‌رود.

واکنش به مردم به این توییت که امانی به آن اشاره می‌کند، گلایه از حضور زاکانی در اهواز بود. سیدصادق حسینی با انتشار فیلم انتقادات ناصر امانی از مدیریت بحران برف در شهرداری تهران نوشت: «آقای زاکانی بعدازظهر پنجشنبه باید به اتاق مانیتورینگ معاونت حمل‌ونقل می‌رفت و ۹ معاونت‌ها و شهرداران را به خط می‌کرد تا آن فاجعه نصف شب اتفاق نیفتد. اما آقای زاکانی عصر پنجشنبه بحرانی تهران کجا بود؟ مسجد باغ فیض دیدار مردمی!».

یکی دیگر از کاربران نوشته بود: «عذرخواهی شما به چه درد مردم می‌خورد؟ بنده معلولی که باید سر وقت نلاتون بزنم تا به عفونت ادراری دچار نشوم به خیال راه نیم‌ساعته بیش از سه ساعت و نیم در راه بودم، آن‌هم در مسیری که کلا اتوبان بود! پس شما در شورا چه‌کاره‌اید؟ توییت‌زدن را که من هیچ‌کاره هم بلدم». یکی دیگر از اعضای منتقد به عملکرد شهرداری در پنجشنبه برفی مهدی عباسی بود. او پس از استماع گزارش معاون خدمات شهری در صحن علنی شورای شهر تهران درباره روزهای برفی تهران با اشاره به ترافیک ایجادشده به دنبال بارش برف در پایتخت، گفت: ما باید فرهنگ عذرخواهی را در شهرداری تهران نهادینه کنیم. او با بیان اینکه مردم در بارش‌های اخیر واقعا گرفتار شدند، ادامه داد: چرا یک مسیر ۱۰دقیقه‌ای باید چهار ساعت طول بکشد؟ آنچه از شهرداری و مسئولان مرتبط دراین‌باره شنیدیم، چیزی جز توجیه نبود، عذرخواهی در جایی که ما نتوانستیم به وظایف خود به‌درستی عمل کنیم، بهترین واکنش در برابر مسئله است. علیرضا جاوید در حاشیه شورای شهر تهران در گفت‌وگو با رسانه‌ها برخی از مشکلات پنجشنبه برفی پایتخت را پذیرفت. او گفت: در بارش برف روز پنجشنبه به‌طورکلی هشت منطقه درگیر موضوع برف بودند که عملکرد مناطق ۳، ۴، ۵، ۶، ۲۱ و ۲۲ به‌صورت نسبی خوب بود اما در منطقه ۲ در دو نقطه بزرگراه یادگار امام علی‌رغم انجام عملیات شن‌پاشی با ایجاد یخ‌زدگی دچار مشکل شدیم و در همین منطقه در بالای کوی فراز و بخش‌هایی از سعادت‌آباد، مشکل داشتیم. در منطقه یک نیز روز پنجشنبه در معابر مرتفع یعنی بخش‌هایی از دربند و زعفرانیه دچار مشکل بودیم.

معاون هماهنگی امور مناطق شهرداری تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود در پاسخ به سؤالی درخصوص استعفای افرادی که در برف‌روبی روز پنجشنبه ضعف داشته‌اند، گفت: در فرایند اجرائی اگر کسی استعفا کند جای وی خالی خواهد شد و باید فرایند اجرائی به اتمام برسد. سازمان بازرسی وظیفه پیدا کرده درخصوص برف‌روبی امسال پایش دقیقی انجام دهد و در مواردی که قصور وجود داشته احصا و در مواردی که تقصیر در انجام وظایف وجود داشته برخورد متناسب را انجام دهد. بنده هم به عنوان یک مدیر اجرائی از شهروندانی که در برف روز پنجشنبه و ترافیک ناشی از آن دچار چالش شدند عذرخواهی می‌کنم. بی‌تردید برف روی معابر تأثیرگذار است و موجب کندی حرکت می‌شود و به‌این‌ترتیب ترافیک شهر را تشدید می‌کند. البته شاید یکی از عواملی که در برف روز پنجشنبه مشکل‌آفرین شد، آماده‌باش زودهنگام نیروها بود که این آماده‌باش از روز چهارشنبه موجب خستگی نیروها شد و شاید همین موضوع مشکلاتی را به وجود آورد. شن‌پاشی‌ها از قبل انجام شد اما در پیک بارش اثربخشی خود را از دست داده بود که همین موارد مشکلاتی را فراهم کرد.

سازمان آگهی‌های روزنامه شرق
۸۶۰۳۶۱۱۹
WWW.SHARGHDAILY.IR

ارتباط با روزنامه شرق
T.ME/ALOSHARGH
WWW.SHARGHDAILY.IR

برگ سبز سواری پراید مدل صبا بنزینی به رنگ بژ متالیک به نام **اصغر نویدی تملی** به شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۹۶۲۰۲۹۴ و شماره پلاک ۹۱۳ ب ۲۶ ایران ۲۰ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

گواهینامه موقت پایان تحصیلات **اینجانب سارا سادات میرعبدالغفور** فرزند سید حسین به شماره شناسنامه ۲۲۲۴۰ صادره از تهران در مقطع کارشناسی پیوسته رشته مهندسی کامپیوتر نرم افزار صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحد پرند با شماره ۰۲۱۹۳۱۵ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد پرند به نشانی تهران کیلومتر ۳۳ اتوبان تهران ساوه شهر جدید پرند بلوار باهنر ارسال نمایید

کارت موتور و سند کمپانی **موتورسیکلت وگو** رنگ سفید مدل ۱۳۹۷ به شماره پلاک ۱۳۶/۷۷۶۲۱ و شماره موتور BG5DJ1X00758 و شماره شاسی N14FMWGBLJ1B13228 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز **خودرو پراید جی تی ایکس آی** رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۵ به شماره پلاک ایران ۳۸ - ۴۱۶ ب ۵۵ و شماره موتور ۰۱۳۷۹۸۶۶ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۴۷۳۰۴۸۹ به نام **سیده حوراء پاینده** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

بدینوسیله اعلام می دارد برگه فروش کارخانه (سند کمپانی) و سند مالکیت (برگ سبز) **خودرو پژو ۴۰۵** مدل ۱۳۹۴ به شماره پلاک ایران ۷۷ _ ۴۹۳ ل ۵۱ به شماره موتور 124K0585992 و شماره شاسی NAAM01CA8FK501273 متعلق به **اینجانب جعفر قاسمی بختیاری** به کد ملی ۰۴۹۰۱۵۵۸۳۹ مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

دانش نامه‌ی **اینجانب مریم عباس بیگی** فرزند جواد به شماره ملی ۲۲۹۸۵۳۸۵۹۱ صادره از شیراز، در مقطع کارشناسی رشته زبان فرانسه-مترجمی صادره از واحد دانشگاهی الزهرا (س)، دانشکده ادبیات به شماره ۱۰۹۰/۱۰-ز و تاریخ ۱۳۹۱/۰۵/۰۲ مفقود گردیده است. از یابنده تقاضا می گردد اصل مدرک را به دانشگاه الزهرا به نشانی تهران، خیابان ده‌ونک، دانشگاه الزهرا (س) به کد پستی ۱۹۹۳۸۹۳۹۷۳ تحویل دهد.

بازتاب

واکنش استانداری آذربایجان غربی به یک گزارش

نظر به انتشار مطلبی با عنوان «زیر صفر در خیابان‌های خوی» در آن روزنامه در مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۳، توضیحات استانداری آذربایجان غربی درباره مطلب مطرح‌شده ارائه می‌شود.

لطفا ترتیبی اتخاذ فرمایید که این توضیحات برای آگاهی مخاطبان شریف، طبق ماده ۲۳ قانون مطبوعات، به نحو متناسب منتشر شود؛

باسمه تعالی

به اطلاع مخاطبان عزیز می‌رساند به دنبال وقوع زمین‌لرزه ۵.۹ ریشتری در شهرستان خوی که موجب مرگ سه تن از هم‌وطنان‌مان و نیز مصدومیت هزارو ۱۶۷ نفر شد، دوهزارو ۱۲۰ واحد مسکونی دچار تخریب کامل شد. برابر ارزیابی‌های صورت‌گرفته ۱۱هزارو صد واحد مسکونی نیز نیازمند تعمیرات شناسایی شده است.

در گزارش منتشره در این روزنامه وضعیت مناطق زلزله‌زده در روز پنجم پس از وقوع زلزله بیان شده که باید به اطلاع نویسنده محترم و مخاطبان عزیز رساند، در همان سه روز پس از زلزله بیش از ۱۰ هزار تخته پتو در بین زلزله‌زدگان توزیع شد و اینکه همه مردم شب را در سرمای بیرون بدون پتو و چادر سپری می‌کردند، دور از انصاف است.

در همان لحظات نخست پس از زمین‌لرزه گروه‌های امدادی و درمانی در مناطق زلزله‌زده حاضر شدند و به دنبال دستورات ریاست محترم جمهوری روند امدادرسانی با سرعت پیگیری شد. با اذعان به کم و کاستی‌های اولیه در لحظات نخست پس از زمین‌لرزه که عمدتا ناشی از تجمع مردم برای دریافت خدمات بود و عذرخواهی از مردم شریف و نجیب شهرستان خوی، توزیع بیش از ۴۰ هزار دستگاه چادر با بسیج همه امکانات به‌ویژه همکاری جمعیت هلال‌احمر و نهادهای نظامی و انتظامی، ۱۱۰ اردوگاه اسکان اضطراری در شهرستان ایجاد شد و حضور گروه‌های جهادی و مردمی و نیز مشارکت درخشان نیروهای مسلح در برقراری امنیت و نیز توزیع اقلام امدادی و معیشتی از نکات برجسته امدادرسانی به‌شمار می‌رود.

با پایان‌یافتن اسکان اضطراری، ۱۶۰ هزار تخته پتو، ۴۷ هزار تخته موکت، ۱۵ هزار دستگاه وسایل گرمایشی در مناطق زلزله‌زده توزیع شده است.

همچنین ۱۲۰ هزار بسته غذایی ۷۲ساعته توسط جمعیت هلال‌احمر توزیع و با تلاش و همراهی مردم، خیرین، موکب‌ها، نهادهای نظامی و جهادی، بیش از ۸۰ هزار غذای گرم به‌صورت رایگان توزیع می‌شود.

با نگاه ویژه رئیس‌جمهور محترم و اعضای هیئت دولت، سه‌هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان کمک‌های بلاعوض و تسهیلات برای بازسازی مناطق زلزله‌زده شهرستان خوی تصویب شد؛ به‌طوری‌که برای هر واحد مبلغ ۶۰ میلیون تومان کمک بلاعوض و برای مناطق شهری ۳۰۰ میلیون تومان و مناطق روستایی ۲۵۰ میلیون تومان تسهیلات قرض‌الحسنه پرداخت خواهد شد.

دو استان آذربایجان شرقی و زنجان به‌عنوان استان‌های معین برای زلزله شهرستان خوی توسط بنیاد مسکن معرفی شدند که با استفاده از امکانات و ماشین‌آلات این دو استان، آواربرداری و ساخت‌وساز مناطق آسیب‌دیده به‌زودی آغاز خواهد شد.

هیئت دولت ۳۰ میلیون تومان کمک بلاعوض و ۴۰ میلیون تومان نیز تسهیلات قرض‌الحسنه برای هر واحد جهت تعمیرات اختصاص داد. با توجه به تخریب ۵۵۰۰ واحد دامی در مناطق روستایی شهرستان خوی، ۲۰ میلیون تومان کمک بلاعوض و ۳۰ میلیون تومان نیز تسهیلات قرض‌الحسنه برای بازسازی این واحدها مصوب شد.

امهال شش‌ماهه وام پرداختی به زلزله‌زدگان و پرداخت کمک بلاعوض و تسهیلات بانکی به لوازم خانگی سه‌هزار واحد مسکونی نیز در جلسه هیئت دولت مورد تصویب قرار گرفت.

روند ارائه خدمات به مردم مناطق زلزله‌زده متوقف نشده و با توجه به حضور مستمر و شبانه‌روزی دولت و گروه‌های مردمی، این خدمت با ارائه امکانات لازم تداوم دارد و به‌طور قطع حضور ریاست محترم جمهوری، معاون‌اول محترم رئیس‌جمهور، وزیر محترم کشور و دیگر وزرا در مناطق زلزله‌زده بیانگر اهمیت موضوع برای دولت مردمی بوده است که همواره خود را در کنار مردم می‌داند. مردم زلزله‌زده شهرستان خوی و ملت ایران عزیز اطمینان خاطر داشته باشند تا اتمام آخرین واحد مسکونی آسیب‌دیده و روشن‌شدن دوباره چراغ امید در مناطق زلزله‌زده در کنار مردم هستیم و از هیچ تلاشی دریغ نخواهد شد.

اخبار برگزیده

مداخله‌گران غیرمجاز در امر سلامت را به نظام پزشکی معرفی کنید

سازمان نظام پزشکی: مدیرکل نظارت و ارزشیابی و اعتباربخشی سازمان نظام پزشکی با اشاره به تبلیغات گسترده پزشکی به‌ویژه در فضای مجازی توسط افراد فاقد صلاحیت، از عموم مردم خواست مداخله‌گران غیرمجاز در امر سلامت و درمان را به این سازمان معرفی کنند.

دکتر شیرین شجاعی با اشاره به اینکه تبلیغات گسترده‌ای در فضای مجازی توسط افراد فاقد صلاحیت و غیرپزشک جهت انجام خدمات درمانی صورت می‌گیرد، اظهارکرد: این افراد با تبلیغات فریبنده سعی در جذب عموم مردم برای ارائه خدمات درمانی دارند، درحالی‌که هیچ نوع صلاحیت علمی و عملی برای این امر ندارند.

وی با تأکید بر اینکه فعالیت این نوع مداخله‌گران می‌تواند آسیب‌های جبران‌ناپذیری را برای سلامت افراد به دنبال داشته باشد، خاطرنشان کرد: سازمان نظام پزشکی در راستای شفافیت فعالیت جامعه پزشکی و صیانت از حقوق بیماران و آحاد مردم در سنوات گذشته اقدام به راه‌اندازی سامانه جست‌وجوی پزشک کرده است که با ورود به سامانه مذکور و واردکردن اطلاعات هریک از اعضای سازمان نظام پزشکی، اعم از نام، نام خانوادگی یا شماره نظام پزشکی و رشته تحصیلی، با جست‌وجو می‌توانند تمام اطلاعات موردنیاز جهت فعالیت قانونی و اطمینان از پزشک‌بودن فردی که می‌خواهند به او برای انجام امور درمانی خود مراجعه کنند، قابل مشاهده است.

بنا بر اعلام روابط‌عمومی سازمان نظام پزشکی، شجاعی با تأکید بر اینکه افراد برای انجام امور درمانی خود صرفا به پزشکان باید مراجعه کنند، اذعان کرد: در مواردی که مشخصات درمانگر در صفحه فضای مجازی درج شده باشد، افراد می‌توانند با مراجعه به سامانه جست‌وجوی پزشک در سایت سازمان نظام پزشکی به نشانی https://membersearch.irimc.org، نسبت به راستی‌آزمایی اطلاعات مندرج در صفحه تبلیغاتی اقدام کنند و در صورت غیرپزشک‌بودن فرد خاطی مستندات خود را به شماره اداره کل نظارت، ارزشیابی و اعتباربخشی در پیام‌رسان «بله» ۰۹۱۲۱۵۹۴۲۷۲ ارسال کنند.

نگاهی به تغییر و تحولات ۴۱ دوره برگزاری جشنواره فیلم فجر

وقتی فیلم‌های اجتماعی نظر داوران را جلب می‌کنند

عکس: اصغر خمسه، ایرنا

بهناز شیربانی: جشنواره چهل‌ویکم فیلم فجر به پایان رسید؛ دوره‌ای که هم پیش از برگزاری با حواشی بسیاری همراه بود و هم در تمامی روزهای برگزاری آن، کوچک‌ترین اظهارنظر از سمت مدیران فرهنگی، دست‌اندرکاران برگزاری جشنواره یا حتی میهمانان جنجال‌برانگیز می‌شد و این دوره را می‌توان به یقین از پرتلاطم‌ترین ادوار جشنواره فیلم فجر توصیف کرد. با همه این تفاسیر باید پذیرفت که جشنواره فیلم فجر از مرز ۴۰سالگی عبور کرده و به تعبیر بسیاری از اهالی سینما دیگر باید با جشنواره‌ای از تمامی جهات به‌بلوغ‌رسیده روبه‌رو باشیم، جشنواره‌ای که در منطقه جایگاه و اسم‌ورسمی دارد. بی‌تردید نمی‌توان از این موضوع به‌راحتی گذشت که برگزاری هر رویداد هنری در سال‌های اولیه همواره با آزمون و خطاهایی همراه است و به مرور انتظار می‌رود که تمامی کاستی‌ها، کم‌رنگ‌تر از سابق شود. بااین‌حال برگزاری ادوار مختلف جشنواره فیلم فجر نشان می‌دهد گویا برگزاری این جشنواره قدمت‌دار، همچنان نیاز به بازنگری دارد. شاهد هستیم که در دوره‌هایی بنا بر تصمیمات دبیران و سیاست‌گذاران جشنواره فیلم فجر، بخش‌هایی به جشنواره اضافه و بخش‌هایی دیگر حذف شد. چنانچه در دوره سوم، بخش فیلم‌های اول اضافه و در دوره چهارم شاهد اضافه‌شدن بخش کودک و نوجوان در جشنواره فیلم فجر بودیم و چند سال بعدتر، یعنی در دوره هشتم، بخش کودک و نوجوان و فیلم‌های کوتاه و مستند از جشنواره فیلم فجر جدا شدند. در دوره شانزدهم بخش بین‌الملل رقابتی شد و سیمرغ بلورین بهترین فیلم از نگاه تماشاگران به جوایز اهدایی اضافه شد یا در جشنواره سی‌وسوم، بخش بین‌الملل به زمان و جشنواره دیگری منتقل شد و بخش هنر و تجربه به جشنواره اضافه شد و در دوره سی‌وچهارم شاهد اضافه‌شدن بخش انیمیشن به جشنواره فیلم فجر بودیم. سال ۹۴ با جداشدن بخش ملی از بین‌المللی واکنش‌های بسیاری میان اهالی سینما ایجاد شد و برخی معتقد بودند سال‌های پیش باید شاهد تفکیک این دو بخش می‌بودیم و برخی دیگر به این سیاست معترض بودند. بااین‌حال، چند سال شاهد جدایی این دو بخش بودیم و سال ۱۴۰۰ آخرین دوره‌ای بود که این دو جشنواره در دو زمان متفاوت برگزار شدند و امسال بار دیگر شاهد تلفیق بخش ملی و بین‌الملل جشنواره بودیم و به نظر می‌رسد دست‌کم در چند سال آینده باید شاهد تفکیک این دو بخش باشیم. مهدی اسماعیلی (وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی) در حاشیه برگزاری جشنواره چهل‌ویکم فیلم فجر با اشاره به برگزاری جشنواره بین‌المللی فیلم پس از سال‌ها تأکید کرد: «امسال بخش بین‌الملل درخشیده، درحالی‌که سال‌های قبل به دلیل تفکیکی که وجود داشت، اصلا دیده نمی‌شد ولی با تدبیر خوبی که آقای خزاعی و آقای امینی در پیش گرفتند، میهمان‌های خارجی درخور توجهی داریم و بخش بین‌الملل پررونق است. فکر می‌کنم با این هم‌زمانی، سال‌های آینده بخش بین‌الملل جشنواره درخشش بیشتری هم خواهد داشت».

او همچنین پیش از برگزاری جشنواره فیلم فجر در پیامی اشاره کرد: «با تجدیدنظر صورت‌گرفته، بخش بین‌الملل جشنواره فیلم فجر مجددا در کنار بخش ملی آن قرار گرفت تا جذابیت‌های جشنواره دوچندان شود و امکانی برای مقایسه توانمندی سینماگران ایرانی با همتایان خارجی فراهم و زمینه تعامل سینمای ایران با سینمای دیگر کشورها فراهم شود. ادغام دو بخش مجزاشده جشنواره فیلم فجر، معنایی جز این ندارد که بخش‌های ملی و جهانی جشنواره از این پس مانند دو بال قدرتمند می‌توانند شعاع پیام‌ها و اندیشه پنهان و پیدای فیلم‌سازان را به واسطه فیلم‌های منتخب وسعت دهند».

سیمرغ بلورین بهترین فیلم مردمی که همواره یکی از مهم‌ترین عناوین و جوایز برای اهالی سینما و تولیدکنندگان آثار محسوب می‌شد، دو سال متوالی است که از میان جوایز اهدایی جشنواره حذف شده و تا به امروز حواشی زیادی ایجاد کرده است.

مجتبی امینی، دبیر چهل‌ویکمین جشنواره فیلم فجر، در پاسخ به انتقادهایی مبنی بر حذف سیمرغ مردمی از فهرست سیمرغ‌های جشنواره پس از حاشیه‌های سال قبل ضمن اشاره به درخواست فیلم‌سازان برای زمان بیشتر جهت آماده‌کردن آثار خود، در نشست خبری این رویداد هنری گفت: «ما موضوع دوستان را درک کردیم وگرنه یک ماه قبل می‌توانستیم ۲۰ اثر را انتخاب کنیم و درگیر کیفیت نشویم ولی امسال شش فیلم با پروداکشن بزرگ داریم، به همین دلیل صبر کردیم و با توجه به ترافیک استودیوها همراهی کردیم. بااین‌حال یک‌سری آثار از نیمه‌های جشنواره به ناوگان اکران اضافه می‌شوند؛ بنابراین اینها شرایط را برای برقراری عدالت در بخش آرای مردمی فراهم نمی‌کند».

این موارد تنها بخشی از فرازوفرودهای برگزاری جشنواره فیلم فجر در سال‌های متمادی است و به نظر می‌رسد با پشت سر گذاشتن تمامی سال‌های رفته، وقت آن رسیده که با جشنواره‌ای مستحکم‌تر روبه‌رو باشیم. در ادامه نگاهی گذرا به ۴۱ دوره برگزاری جشنواره فیلم فجر و بخش‌های مختلف آن انداخته‌ایم و در این میان نگاهی به سیمرغ‌های بهترین فیلم‌های جشنواره در ادوار متمادی داشته‌ایم و به نظر می‌رسد فیلم‌هایی با عنوان اجتماعی، در تمامی سال‌های گذشته محبوب‌ترین فیلم‌ها از نگاه هیئت داوران جشنواره فیلم فجر بوده است.*

***طبیعی است که سینمای ایران همواره در غیاب یا عدم شکل‌گیری ژانرهای سینمایی در تولیداتش با عناوینی در تعریف فیلم‌ها همراه بوده و در توضیح این جدول و تعریف فیلم‌های برگزیده از عناوین رایج در سینمای ایران استفاده شده است.**

دوره	تعداد فیلم	دبیر	بهترین فیلم	نوع فیلم
۱۳۶۱-۱	۲۳ اثر از سینمای ایران و ۱۷ اثر در بخش فیلم‌کوتاه	حسین وخشوری	در این دوره هیئت انتخاب و داوری بخش اصلی اعلام نشدند و بخش حرفه‌ای جشنواره برگزیده‌ای نداشت.	–
۱۳۶۲-۲	۲۴ فیلم در بخش مسابقه و ۱۷ اثر در بخش فیلم کوتاه	این دوره از جشنواره دبیر نداشت و کارها به صورت شورایی مرکب از نمایندگان وزارت ارشاد اسلامی و بخش فرهنگی بنیاد مستضعفان برگزار شد	در این دوره از جشنواره هیئت داوران هیچ‌یک از فیلم‌ها را به عنوان بهترین فیلم مفهوم مطلق واجد شرایط ندانست. جایزه ویژه هیئت داوران به فیلم «دیار عاشقان» حسن کاربخش تعلق گرفت.	دفاع مقدس
۱۳۶۳-۳	۱۹ اثر در بخش مسابقه فیلم‌های بلند و ۱۹ فیلم کوتاه	سید محمد بهشتی	لوح زرین بهترین فیلم این جشنواره به «مترسک» حسن محمدزاده تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۶۴-۴	۲۲ اثر در بخش مسابقه فیلم‌های بلند و ۲۴ فیلم در بخش فیلم‌های کوتاه	سید محمد بهشتی	در این سال هم فیلمی برگزیده انتخاب نشد و به شش فیلم، «اولی‌ها» عباس کیارستمی، «بهار» ابوالفضل جلیلی، «جاده‌های سرد» مسعود جعفری‌جوزانی، «پدربزرگ» مجید قاری‌زاده، «خط پایان» محمدعلی طالبی، «اتوبوس» یداللّه صمدی جایزه ویژه هیئت داوران تعلق گرفت.	–
۱۳۶۵-۵	۲۳ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های بلند و ۲۰ اثر در بخش فیلم کوتاه	سید محمد بهشتی	لوح زرین بهترین فیلم جشنواره به فیلم «پرواز در شب» رسول ملاقلی‌پور تعلق گرفت.	–
۱۳۶۶-۶	۲۷ فیلم در بخش مسابقه فیلم بلند و ۲۳ فیلم در بخش فیلم کوتاه	سید محمد بهشتی	در این دوره هیئت داوران برای معرفی بهترین فیلم مفهوم مطلق به اکثریت آرا دست نیافتند. دو فیلم «پرنده کوچک خوشبختی» به کارگردانی پوران درخشنده و «کانی مانگا» ساخته سیف‌اللّه داد بیشترین آرا را برای دریافت جوایز ویژه هیئت داوران به خود اختصاص دادند.	–
۱۳۶۷-۷	۲۱ عنوان فیلم بلند، ۷ فیلم میان‌مدت و ۱۵ فیلم کوتاه در جشنواره	سید محمد بهشتی	«در مسیر تندباد» مسعود جعفری‌جوزانی در این دوره بهترین فیلم معرفی شد و سیمرغ بلورین به این فیلم اهدا شد.	تاریخی
۱۳۶۸-۸	۲۰ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۱۶ اثر در بخش مسابقه فیلم‌های اول	سید محمد بهشتی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «مهاجر» ساخته ابراهیم حاتمی‌کیا اهدا شد.	
۱۳۶۹-۹	۱۲ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۱۰ اثر خارج از مسابقه و ۲۱ اثر در بخش فیلم‌های اول و دوم	سید محمد بهشتی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «آپارتمان شماره ۱۳» به کارگردانی یداللّه صمدی تعلق گرفت.	کمدی
۱۳۷۰-۱۰	۲۳ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۱۷ اثر در بخش فیلم‌های اول و دوم	سید محمد بهشتی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «نیاز» علیرضا داودنژاد – علی واجدسمیعی اهدا شد.	ملودرام اجتماعی/دفاع مقدس
۱۳۷۱-۱۱	۳۳ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۵ اثر در بخش مسابقه اول و دوم	سید محمد بهشتی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «از کرخه تا راین» سازمان سینمایی سینا اهدا شد.	تاریخی-مذهبی
۱۳۷۲-۱۲	۲۰ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۰ فیلم در بخش فیلم‌های اول و دوم	سید محمد بهشتی	اثری به عنوان فیلم برگزیده معرفی نشد.	–
۱۳۷۳-۱۳	۳۳ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۱ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم	مهدی فریدزاده	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «روز واقعه» محصول بنیاد سینمایی فارابی تعلق گرفت.	تاریخی-مذهبی
۱۳۷۴-۱۴	۴۱ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۱ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم	عزت‌اللّه ضرغامی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «پدر» مجید مجیدی اهدا شد.	ملودرام اجتماعی
۱۳۷۵-۱۵	۲۹ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۲ فیلم در بخش فیلم‌های اول و دوم	عزت‌اللّه ضرغامی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «بچه‌های آسمان» مجید مجیدی تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۷۶-۱۶	۲۰ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۰ اثر در بخش مسابقه بین‌المللی	سیف‌اللّه داد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «آژانس شیشه‌ای» ابراهیم حاتمی‌کیا تعلق گرفت.	ملودرام سیاسی
۱۳۷۷-۱۷	۲۲ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۰ فیلم مسابقه بین‌المللی	سیف‌اللّه داد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «هیوا» مؤسسه فرهنگی نگین و سازمان توسعه سینمایی سوره تعلق گرفت.	دفاع مقدس
۱۳۷۸-۱۸	۲۰ اثر در بخش مسابقه بین‌الملل و ۲۱ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران	سیف‌اللّه داد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «بوی کافور، عطر یاس» مراضی شایسته تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۷۹-۱۹	۲۱ اثر در بخش مسابقه بین‌الملل و ۲۴ اثر در بخش مسابقه سینمای ایران	سیف‌اللّه داد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «باران» مجید مجیدی تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۰-۲۰	۲۱ فیلم در بخش مسابقه بین‌الملل و ۲۴ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران	محمدمهدی عسگرپور	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «خانه‌ای روی آب» بهمن فرمان‌آرا تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۱-۲۱	۲۲ فیلم در بخش مسابقه بین‌الملل و ۲۲ فیلم در مسابقه سینمای ایران و ۲۷ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول	محمدمهدی عسگرپور	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «دیوانه‌ای از قفس پرید» محمدرضا تختکشیان تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۲-۲۲	۲۴ فیلم در بخش مسابقه بین‌الملل و ۳۱ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۸ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «مهمان مامان» داریوش مهرجویی تعلق گرفت.	کمدی
۱۳۸۳-۲۳	۲۰ فیلم در بخش مسابقه سینمای بین‌الملل، ۲۵ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های کوتاه و ۲۴ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۱۵ فیلم در بخش مسابقه سینمای اول و دوم	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «خیلی دور، خیلی نزدیک» سیدرضا میرکریمی و حوزه هنری تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۴-۲۴	۲۲ فیلم در بخش مسابقه سینمای بین‌الملل، ۲۵ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۱۷ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «به نام پدر» ابراهیم حاتمی‌کیا تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی/دفاع مقدس
۱۳۸۵-۲۵	۲۰ فیلم در بخش مسابقه سینمای بین‌الملل، ۲۹ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۱۷ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «روز سوم» علیرضا جلالی و حمید آخوندی تعلق گرفت.	دفاع مقدس
۱۳۸۶-۲۶	۱۹ فیلم در بخش مسابقه سینمای بین‌الملل و ۲۳ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۹ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول	مجید شاه‌حسینی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «به همین سادگی» سیدرضا میرکریمی تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۷-۲۷	۲۹ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۳ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم و ۱۷ فیلم در بخش مسابقه آثار بلند ویدئویی	مجید شاه‌حسینی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «تردید» سعید سعدی تعلق گرفت.	ملودرام اجتماعی
۱۳۸۸-۲۸	۲۸ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۶ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و دوم و ۲۲ فیلم در بخش مسابقه آثار ویدئویی	مهدی مسعودشاهی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «به رنگ ارغوان» سید جمال ساداتیان تعلق گرفت.	ملودرام/ماجرایی
۱۳۸۹-۲۹	۳۳ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۲۴ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و ۲۵ فیلم در بخش مسابقه آثار ویدئویی	مهدی مسعودشاهی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «جرم» مسعود کیمیایی اهدا شد.	ملودرام اجتماعی
۱۳۹۰-۳۰	۳۲ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران و ۲۲ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول و ۲۰ فیلم در بخش مسابقه آثار بلند مستند	محمد خزاعی	دیپلم افتخار بهترین فیلم به «روزهای زندگی» سعید سعیدی و «ضد گلوله» رضا رخشان اهدا شد.	دفاع مقدس/کمدی
۱۳۹۱-۳۱	۲۹ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۱۷ اثر در بخش نگاه نو، ۱۵ اثر در بخش سینما حقیقت، ۱۲ اثر در بخش سینمای سعادت، ۱۶ اثر در بخش مسابقه سینمای جهان	محمدرضا عباسیان	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «استرداد» محسن علی‌اکبری – بنیاد سینمایی فارابی اهدا شد.	تاریخی
۱۳۹۲-۳۲	۳۱ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۱۹ فیلم در بخش نگاه نو، ۲۲ اثر در بخش مستند	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «رستاخیر» تقی علیقلی‌زاده و «آذر، شهدخت، پرویز و دیگران» سید جمال ساداتیان و بهروز افخمی اهدا شد.	تاریخی/مذهبی ملودرام اجتماعی
۱۳۹۳-۳۳	۲۸ فیلم در بخش مسابقه سینمای ایران، ۱۱ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های اول، ۱۱ فیلم در بخش مسابقه فیلم‌های مستند و ۱۲ فیلم در بخش هنر و تجربه	علیرضا رضاداد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «رخ دیوانه» بیتا منصوری اهدا شد.	ملودرام اجتماعی
۱۳۹۴-۳۴	۲۲ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۱ فیلم در بخش نگاه نو، ۱۱ فیلم در بخش هنر و تجربه و ۱۸ انیمیشن و ۱۱ مستند در بخش سینماحقیقت	محمد حیدری	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «ابد و یک روز» سعید ملکان اهدا شد.	ملودرام اجتماعی
۱۳۹۵-۳۵	۳۳ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۱ فیلم در بخش سینما حقیقت، ۲۳ فیلم در بخش فیلم‌کوتاه	محمد حیدری	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «ماجرای نیمروز» سیدمحمود رضوی اهدا شد.	ملودرام سیاسی
۱۳۹۶-۳۶	۲۲ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۲ فیلم در بخش مستند و ۴ فیلم کوتاه	ابراهیم داروغه‌زاده	سیمرغ بلورین بهترین فیلم ب«تنگه ابوقریب» سعید ملکان تعلق گرفت.	دفاع مقدس
۱۳۹۷-۳۷	۲۲ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۰ فیلم در بخش نگاه نو، ۵ فیلم مستند و ۷ فیلم کوتاه	ابراهیم داروغه‌زاده	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به«شبی که ماه کامل شد» محمدحسین قاسمی اهدا شد.	ملودرام سیاسی
۱۳۹۸-۳۸	۲۳ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۰ فیلم در بخش نگاه نو، ۱۰ فیلم مستند و ۱۰ فیلم کوتاه	ابراهیم داروغه‌زاده	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «خورشید» مجید مجیدی– امیر بنیان اهدا شد.	ملودرام اجتماعی
۱۳۹۹-۳۹	۱۶ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۵ فیلم در بخش مستند و ۱۰ فیلم در بخش کوتاه	سیدمحمدمهدی طباطبایی‌نژاد	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «یدو» محمدرضا مصباح اهدا شد.	دفاع مقدس
۱۴۰۰-۴۰	۲۲ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۰ فیلم در بخش کوتاه و ۸ فیلم در بخش مستند	مسعود نقاش‌زاده	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «موقعیت مهدی» حبیب‌اللّه والی‌نژاد اهدا شد.	دفاع مقدس
۱۴۰۱-۴۱	۲۴ فیلم در بخش سودای سیمرغ، ۱۱ فیلم در بخش کوتاه و مستند بلند و ۲۶ اثر در بخش بین‌الملل و ۱۱ فیلم در بخش جشنواره جشنواره‌ها	مجتبی امینی	سیمرغ بلورین بهترین فیلم به «سینما متروپل» سیدحامد حسینی اهد شد.	ملودرام اجتماعی/ دفاع مقدس

پیشخوان
Pishkhan.com

روزنامه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، ورزشی صبح ایران • صاحب امتیاز و مدیرمسئول: مهدی رحمانیان
نشانی: میدان فاطمی، خیابان بهرام مصیری، پلاک ۲۲ • تلفن: ۵۴ و ۸۸۹۳۶۲۷۰ • نمابر: ۸۸۹۲۵۴۶۷
تلفن آگهی‌ها: ۸۶۰۳۶۱۱۹ • تلفن امور آگهی‌های شهرستان‌ها: ۷-۴۴۰۱۹۸۰۵ • تلفن امور مشترکین: ۸۸۹۰۳۵۴۸
توزیع: شرکت پیام‌رسان سبز تلفن: ۶۶۲۸۷۳۴۴ • چاپ: صمیم تلفن: ۴۴۵۳۳۷۲۵
www.sharghdaily.ir
دوشنبه ۲۴ بهمن ۱۴۰۱ • ۲۲ رجب ۱۴۴۴ • ۱۳ فوریه ۲۰۲۳ • سال بیستم • شماره ۴۴۹۵ • ۱۲ صفحه
اذان ظهر تهران ۱۲:۱۸ • اذان مغرب ۱۸:۰۲
اذان صبح فردا ۵:۲۸ • طلوع آفتاب ۶:۵۳

روزنامه شرق

◆ خروجی سد زاینده‌رود که با هدف بازگشایی این رودخانه و تخصیص آب برای آبیاری کشت کشاورزان قبل از نیمه‌شب پنجشنبه افزایش یافته بود، ظهر شنبه به شهر اصفهان رسید.
عکس: زهرا باغبان، ایرنا

دیالوگ روز

تاریخ مجهول آمریکا - تونی کی - ۱۹۹۸

بـــاب (ایوری بروکس): زمانی بود که من همه چیز و همه کس رو متهم می‌کردم، به خاطر همه دردها و رنج‌ها و چیزهای زننده‌ای که مواجه‌شـــون می‌شـــدم... اما دیدم که این چیزها برای مردم هم اتفاق می‌افته... هرکســـی رو متهم می‌کردم، جامعه رو متهم می‌کردم، خدا رو متهم می‌کردم... ولی هیچ وقت هیچ جوابی نگرفتم. به‌این‌دلیل که همیشه از خودم سؤال‌های غلط می‌پرسیدم. تو باید سؤال‌های درست از خودت بپرسی.
درک (ادوارد نورتون): مثل چی؟
باب: چه کاری تا حالا انجام دادی که باعث شده زندگیت بهتر بشه؟

اتفاق‌خوانی

از قربانیان تبعیض

ارسیا تقوا

۱- آمارهـــا می‌گویند طی چند ســـال اخیر ۱۰ درصد جمعیت فعال اقتصادی کشـــور بی‌کار هســـتند. حتـــی در جوانان تحصیل‌کـــرده نیز بی‌کاری رقم قابل‌توجهی دارد. این آمار برای زنان ناگوارتر است. متأسفانه به این ارقام باید کسانی را افزود که با وجود امکان کارکردن از یافتن شغل ناامید شده‌اند و دیگر برای جست‌وجوی کار تلاشی نمی‌کنند.

فقر در همه جوامع هســـت. در شـــهرهای بزرگ غربی خیل عظیمی از فقرا دیده می‌شـــوند که بی‌جا و ســـرپناه همه داروندار خود را در یک گاری این طرف و آن طرف می‌برند. در گرما به دنبال سایه و در سرما دنبال سرپناهی گرم هستند.

۲- امـــا امـــروز بـــا فقرایی در ایـــران روبه‌رو هســـتیم که از بامداد تا پاســـی از شـــب سخت‌کوشانه کار می‌کنند و امیدوارند تا دنیای بهتری به فرزندانشان هدیه کنند اما در آخر مجبورند در گوشه‌ای از خانه کوچک و قدیمی پدری سکنا گزینند چراکه این همه دویدن، تنها هزینه‌های حداقلی زندگی را تأمین می‌کند و از پس مخارجی چون خانه و ماشین برنمی‌آیند. و متأسفانه جمعیت این زحمتکشان کم اجر و قرب فراتر از تصور اســـت. افراد توانمندی که می‌خواستند با تلاش خستگی‌ناپذیر جهان بهتری بسازند، اما چیدمان ســـاختارها به گونه‌ای بوده اســـت که این همه تکاپو و زحمت در آخر به دستاورد ارزشمندی ختم نمی‌شود.

۳- فقر در بســـیاری از جوامع هست اما برای ما با مفاهیم دیگری عجین می‌شود که شرایط را وخیم‌تر می‌سازد. فقر فقدان و کمبودهـــای دیگری با خـــود به همراه دارد. امـــکان زیســـت برابـــر را می‌گیرد. شانس برخورداری از فرصت‌های یکسان را از بیشـــتر مـــردم دریغ می‌کنـــد، مانع دستیابی به حقوق شهروندی می‌شود و اختلاف طبقاتی را بیشتر می‌کند.

۴- آنها که شرایط «نداری» را پذیرفته‌اند، بـــه ســـختی‌های آن عـــادت می‌کنند اما آنهایی که خود را سزاوار زندگی بهتر می‌دانند، از اینکه مدام حس کنند تلاش‌هایشان بیهوده اســـت، عذاب می‌کشند. وحشتناک است که در یک سرزمین کسانی به این باور برســـند که هرچه تلاش کنند به جایی نمی‌رسد؛ و هولناک‌تر آنکه حس کنند سختی زندگی امروزشـــان ابدی اســـت؛ فرجام چنین مقدر شـــده اســـت و آنها شانسی برای کنده‌شدن از موقعیت ناخوش امروزشان ندارند.

۵- شاید با فقر و نداری بتوان کنار آمد اما بشر واهمه‌ای برای پذیرش نابرابری و تبعیض ندارد. شـــاکله طبیعی روانی ما به‌گونه‌ای تعبیه نشده که بدبختی را به راحتی بپذیرد مگر اینکه آن را جوری دســـتکاری کنیم که درکی از آن نداشته باشد. در گستره‌ای که تبعیض حکم‌فرمایی می‌کند، آنهایی را که دنیای بهتری می‌جویند، به‌راحتی نمی‌توان بـــا امیدهای واهی فریب داد. مگر اینکه مجال ادراک را هم از آنها بگیریم. مثلا اینکه آنها را چنان زیر بمباران اخبار پرت رسانه‌ای قرار بدهیم که فرصت بازاندیشی نداشته باشند. هر راستی را دروغ و هر دروغی را چنان بزک کنیم که مخاطب در راستی آن گیج و متحیر شود. اما به این روش تا کجا می‌توان پیش رفت و انتظار تداوم توفیق داشت.

۶- صحبت از نداری و فقر و کمبود در ایران ســـال ۱۴۰۱ شاید عبث به‌نظر برسد. شاید بگوییم چه نیازی به گفتن و شـــنیدن درباره مفاهیمی که از اعماق وجود آن را حس می‌کنیم. تجربه نشـــان داده اندیشـــه‌ورزی علمی درباره واقعیت‌های تلخ بهترین راه برون‌رفت از سختی‌های مکرر در مکرر است. سختی‌هایی که انگار تمامی ندارند و تنها در گذر تاریخ رخت عوض می‌کنند. «تبعیض، نابرابری و سلامت روان» عنوان همایشی اســـت که دو روز اول اســـفندماه امســـال در مجموعه رعد برگزار می‌شود. امیدواریم حاصل گفت‌وگوهای علمی دوازدهمین گردهمایی «سلامت روان و رسانه» که توسط جمعی از نخبگان علمی ارائه می‌شـــود، پاسخی درخور برای ذهن‌های اندیشه‌ورز به همراه داشته باشد.

رسانه‌ها؛ صدای ملت یا تریبون دولت؟!

قادر باستانی

وزیر ارشـــاد گفته اســـت پنج خبرگزاری دولتی را در ایرنا ادغام می‌کنیم. اگر ارشـــاد زورش برســـد و این کار را برای روزنامه‌های دولتـــی و البته خبرگزاری‌هایی که توســـط برخی نهادها ایجاد شـــده‌اند و غیرمســـتقیم از بودجـــه عمومی ارتزاق می‌کنند، بتواند انجام دهد، قدم خوبی در بهبود فعالیت رســـانه‌ای کشـــور خواهد بود. معلوم نیست، سیاست ادغام، صرفا اقدام مدیریتی برای هم‌افزایی است یا اصلاح عمیق‌تری مدنظر دولت است.

در شرایط فعلی، دولت از سلطه خبری رسانه‌های بیگانه در برخی موارد شـــاکی اســـت و البته دلیل این ســـلطه،کژکارکردی رســـانه‌های بـــزرگ داخلی و در رأس آن رسانه ملی اســـت. مسئولان، تلقی نادرستی از مقوله رســـانه دارند؛ آنها در عین حال که دوســـت دارند رســـانه نقش بـــوق تبلیغاتی را ایفـــا کند، از آن طرف میل دارند که همین رســـانه، مرجع خبری مردم باشـــد و بتواند افکار عمومی را با دولت همراه کند که چنین امری شدنی نیست. رسانه حتی در حوزه تقویت باورهای دینی نیـــز دچار لکنت و ناکارآمدی شـــده و حـــال آنکه پیش از این در این حوزه توفیقاتی داشـــته است. اغراق نیست اگر بگوییم یکی از عوامل کاهش دینـــداری و ضربه‌خـــوردن به تعمیق‌یافتـــن باورهای دینی، رسانه‌های دولتی هستند.

ایـــراد عمـــده رســـانه‌های دولتـــی آن اســـت کـــه مخاطب‌محور نیستند و متولیانشان، اغلب دنبال جلب رضایت افراد مافوق خود هســـتند. یک باور مهم مکتوم در متولیان رســـانه‌های دولتی، آن اســـت که وظیفه ما تولید محتوا برای هسته سخت دولت است؛ یعنی دنبال مخاطب عام نیستیم و فقط سلیقه بخشی از جامعه را پوشش می‌دهیم. به همین خاطر بود که در وقایع تلخ پاییز امسال، این رسانه‌ها از صدا و سیما تا خبرگزاری‌ها، قرارگاه‌ها و مؤسســـات رسانه‌ای، لشـــکرهای سایبری و نظایر آن موفقیتی نداشتند.

اکنون کانال ارتباطـــی داخلی با مردم، دچار اختلال جدی است و سیاست‌گذاران توجهی به ترمیم این نقص مهم ندارند. زمانی رســـانه‌های داخلی، کانال ارتباطی مطمئنی بود و پیام ارســـالی به درستی دریافت می‌شد. با ریـــزش مخاطبان صدا و ســـیما و انتقـــال مرجعیت خبری به خارج از کشـــور، آنچه مدنظر مسئولان است، با آنچه بـــه ذهن مردم، مخصوصا نســـل جوان متبادر می‌شود، دچار گســـست بزرگ شده است. همچنین این رسانه‌ها، توان ترمیم هویتی و تقویت انسجام اجتماعی را از دســـت داده‌اند و محتوای آنها بیشـــتر ضد انسجام اجتماعی است و نه تنها هویت دینی، بلکه هویت ملی را هم تقویت نمی‌کند، پس لازم است برای این مشکل، تدبیر فوری شود.

رسانه‌های رســـمی داخلی که زیر نظر سازمان‌ها و دولت هستند، کژکاردی‌های فراوانی داشته و کمکی به حل معضـــلات نکرده‌اند و حتی گاه خود عامل افزایش ناامیدی شده و در بسیاری موارد هم عصبانیت و ناآرامی را به جامعه تزریق کرده‌اند. اصلاح رویکرد این رسانه‌ها و بازگردانـــدن آنها بـــه نقطه مرجعیت خبـــری مردم، گرچه بسیار سخت و دردناک است، اما اختلال ارتباطی دولـــت - ملـــت، برنامه‌های گـــذار از بحـــران فعلی و بحران‌های بعدی را دچار شکســـت خواهد کرد و نتایج معکوسی برای دولت به دست خواهد داد.

برای مثال، بخشی از مردم، خبر راهپیمایی ۲۲ بهمن و مواعید آقای رئیسی را از شبکه‌های ماهواره و با ادبیات و رویکرد آنها دریافت کردند. جوانان هم عموما اخبار را از گروه دوستان و شبکه‌های اجتماعی دریافت می‌کنند که بیشتر آن حاشیه‌هاست و خبر اصلی، عموما وارونه منتقل می‌شـــود. برای همین، آنچه بـــه جامعه انتقال می‌یابد، همان نیست که سیاست‌گذاران تصور می‌کنند و این مسئله مهمی است.

شرایط کنونی، بهترین موقعیت را برای هدایت افکار عمومی در جهت هم‌نوایی و همداستانی با اپوزیسیون خارج، فراهم آورده است. کژکارکردی رسانه های بزرگ، مخصوصا رســـانه ملی و خبرگزاری‌های جریان اصلی، مخاطب را تارانده و در مشـــت جریان برانداز قرار داده است. مصرف رســـانه‌ای مردم تغییر یافته و رسانه‌های دولتـــی، از عرصه جدید جا مانده‌اند. اندک رســـانه‌های مستقل و حرفه‌ای هم مدت‌ها زیر فشار بوده‌اند و دیگر رمقی برای جذب مخاطب ندارند.

وضع صدا وســـیما، از همه دوران‌ها بغرنج‌تر است. در یک سال اخیر، رســـانه ملی، نه تنها نتوانسته صدای مردم باشـــد، بلکه زمینه‌ساز چندقطبی‌سازی اجتماعی شـــده اســـت. به همین جهـــت، اطلاق عنوان رســـانه ملی، از حیث فراگیری مخاطب و تعیین سیاســـت‌های برنامه‌ســـازی دیگر بر آن صدق نمی‌کنـــد. موفقیت در پیشـــبرد برنامه اصلاح رویکرد در صداوسیما، می‌تواند باعث تقویت انســـجام اجتماعی و بسیج افکار عمومی در جهت حل مشکلات جاری کشور شود.

برخی تغییرات سخت نیســـت. این رسانه‌ها، مردم را واقعـــا قبول داشـــته باشـــند و مخاطـــب را صرفا به گروه‌های اجتماعی طرفدار خود تقلیل ندهند. همچنین رســـانه‌های خصوصـــی، امـــکان دریافت مجـــوز برای تأســـیس شبکه تلویزیونی و ایســـتگاه رادیویی را داشته باشند و هر نوع انحصار پخش از رسانه ملی گرفته شود. رسانه ملی، دربرگیرنده همه سلایق جامعه ایران باشد؛ یک رسانه بدون انحصار که تریبون رسمی دولت است و در کنار رســـانه‌های خصوصی کـــه گروه‌های مختلف جامعه را نمایندگی می‌کنند، فعال است.

ادغام خبرگزاری‌های دولتی، کار خوبی اســـت، ولی به تنهایی کارســـاز نیست. وزارت ارشاد به عنوان متولی امر رسانه‌ها باید تلاش کند در درجه اول، دید مسئولان کشور را به مقوله رســـانه اصلاح کند. سپس برنامه‌ای جامع برای اصلاحات رســـانه‌ای داشـــته باشـــد. محور این برنامه بایـــد مخاطب‌محوری، بازگرداندن مرجعیت رســـانه‌ای به داخل، تقویت رسانه‌های مستقل منتقد و در نهایت بسترســـازی برای فعالیت آزادانه، مسئولانه و حرفه‌ای تولیدکنندگان محتوای رسانه‌ای در کشور باشد. رســـانه اگر صدای ملت باشـــد، اول دولت از آن منتفع خواهد شد.

شعرخوانی

دستم را بگیر پدر*

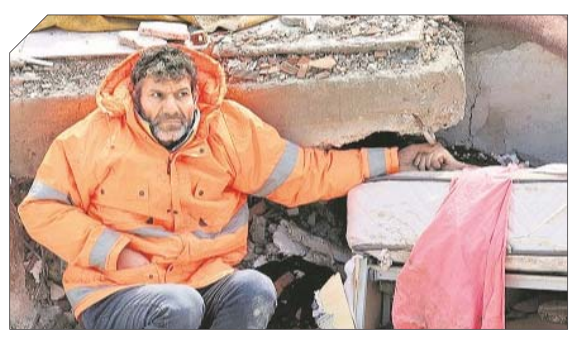
شعری از شبنم ایشی گوزل**

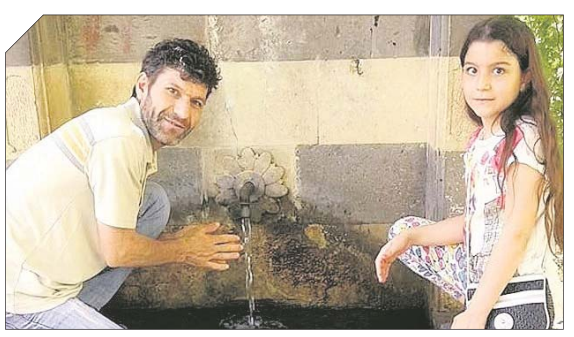
برگردان فارسی: فرهاد سخا

دستم را بگیر پدر،
مثل روزهای خوب دستم را بگیر و رهایش مکن
...
مرگ است که انسان را خشمگین می‌کند یا نومیدی؟
نه! تو را توان بلندکردن این بلوک‌های سیمانی نیست،
اما باید که قدرت بازستاندن حق‌مان را داشته باشی
ما، همه در اوج درماندگی این دست را می‌گیریم
و تا این بار از زمین برداشته نشود آن را رها نخواهیم کرد.
...
به آنها نگاه نکن پدر
همه می‌بینند دردمندی‌ات را و رنج‌ات را،
و به اندوه از پای درآمدن‌ات را
از درد سنگ شده‌ای پدر.
سردت نیست؛
چراکه درماندگی آتش شعله‌وری است؛
آتشی که تو را سوزاند و خاکستر کرد.
و آن نیم‌تنه گرمی را که بر تو پوشاندند تا سردت نشود، خوب نگه دار
تا روزهای خوب دستم را محکم بگیر پدر.
باور نمی‌کنی که مرده‌ام.
باور نکن!
بگذار زنده بمانم،
تا آن روز که کسی از غفلت نمیرد،
و بگذار رؤیاهامان زنده بمانند،
فرقی نمی‌کند چه فصلی از ســـال باشد ــ دست در دست هم به خانه بازمی‌گردیم پدر
به جایی که مرگ و درماندگی در انتظار نباشد.

*** این شـــعر به مناسبت خاموشی لیلا حانچر سروده شـــده که در ۱۵ سالگی در زلزله شهر ماراش ترکیه در زیر آوار ماند و پدرش مسعود حانچر به امید رسیدن گروه نجات ناامیدانه دست دخترش را گرفت و او را تا دم مرگ تنها نگذاشت.**

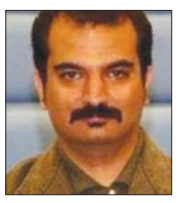
****. Şebnem İşigüzel، رمان‌نویس ترک. متولد ۱۹۷۵. از او تاکنون رمان «خوبی» با برگردان فرهاد سخا در سال ۱۳۹۹ به فارسی منتشر شده است.**





صنف

۳ روزنامه‌نگار دیگر آزاد شدند



النـــاز محمدی دبیر روزنامه هم‌میهن که ۱۶ بهمن پس از حضور در دادســـرای اوین بازداشت شـــده بود، عصر دیروز با قرار وثیقه آزاد شد. هرچند هنوز خبری از آزادی الهه محمدی خواهرش که اول مهرماه بازداشت شده بود، نیست.

همچنین پیش از آغاز اعتراضات چند ماه اخیر، شش نفر از روزنامه‌نگاران به دلیل فعالیت‌های مطبوعاتی حکم‌های طولانی‌مدت دریافت کرده بودند و برای اجرای حکم در زندان به ســـر می‌بُردند کـــه از بین این افراد، چندی پیش کیوان صمیمی پس از گذراندن محکومیتش آزاد شد و طی چند روز گذشته چهار نفر دیگر از آنان شـــامل عالیه مطلب‌زاده، خسرو صادقی‌بروجنی، عباس آزرم‌وند و کامیار فکور نیز آزاد شدند.

خسرو صادقی‌بروجنی، روزنامه‌نگار آزاد و پژوهشگر از مرداد سال ۹۹ دوران محکومیت پنج‌ســـاله خود را در زندان اوین سپری می‌کرد. او روز ۲۱ بهمن آزاد شد.

همچنیـــن امیرعبـــاس آزرم‌وند روزنامه‌نگار حـــوزه کارگری، از اســـفندماه ۱۴۰۰، در جریان تجمعی به مناســـبت روز جهانی زنان بازداشـــت و برای اجرای حکم ســـه ســـال و هفت ماه خود روانه زندان اوین شـــده بود کـــه روز ۲۶ دی ۱۴۰۱ در خبری اعلام شـــد برای این روزنامه‌نگار بازداشتی پرونده جدیدی درباره آتش‌ســـوزی در زندان اوین تشکیل شده و به دادسرا ارجاع شده است. آزرم‌وند پس از آتش‌ســـوزی در زندان اوین به زندان رجایی‌شهر کرج منتقل شده بود. او شب ۲۲ بهمن از زندان آزاد شد.

هنوز خبری از آزادی «مرتضی حق‌بیان»، روزنامه‌نگار نیست. این روزنامه‌نگار از ۲۹ اردیبهشـــت ۱۴۰۱ برای گذراندن دوران محکومیت دو ســـال و شش ماهه خود به زندان مرکزی سنندج منتقل شده است.

در حال حاضر حدود ۱۰ روزنامه‌نگار که اســـامی آنها توســـط هیئت اجرائی پیگیری وضعیت روزنامه‌نگاران بازداشـــتی انجمن صنفی روزنامه‌نگاران استان تهران رصد شده است، هنوز در زندان هستند.

شبکه‌خوانی

هوش مصنوعی و تصرف جهان

این روزها بحث گسترش توانایی‌های هوش مصنوعی ابعاد خاصی گرفته است.

ســـارا، ربات انسان‌نما: اولین ربات انســـان‌نمای مبتنی بر هوش مصنوعی ساخت عربستان معرفی شد. این ربات به نام «سارا»، دوربین دارد و با کمک هوش مصنوعی می‌تواند حضور افراد را در مقابل خود تشخیص دهد.

عربســـتان ســـعودی از اولین ربات خود که مبتنی بر هوش مصنوعی ساخته شده است و می‌تواند با زبان عربی صحبت کند، رونمایی کرد. این ربات قرار است با انسان‌ها تعامل داشته باشد و با کمک هوش مصنوعی می‌تواند حضور افراد را در مقابل خود تشـــخیص دهد. این ربات پس از تشخیص انسان‌ها و شنیدن فرمان «سلام سارا»، قادر است با افراد وارد گفت‌وگو شود.

ربات جدید عربســـتان می‌تواند گویش‌های مختلف عربی در این کشور را تشخیص دهد و با تحلیل جملات، محتوای آنها را بفهمد. به همین خاطر، او به هر ســـؤال به شکل متفاوتی پاسخ می‌دهد.

عربستان ســـعودی در سال‌های اخیر تمرکز زیادی بر توسعه صنعت رباتیک خود داشـــته است. این کشور در تابســـتان ســـه ربات جدید را معرفی کرد که می‌توانستند آیه‌های قـــرآن را بخوانند و اذان بگویند. آن برنامه بخشـــی از طـــرح راهبردی بزرگ عربستان و ارائه خدمات هوشمند به مسافران در این کشور در سال ۲۰۳۰ است.

عربســـتان همچنین در ســـال ۲۰۱۷ به اولین کشـــوری تبدیل شـــد که به یک ربات شهروندی داده است. دولت این کشور در آن سال ربات «سوفیا» را به شهروندی قبول کرد.

یک ماه بعد، سوفیا خواستار رسیدگی به حقوق بشر در قبال زنان عربستانی شد. این اتفاق در شرایطی افتاد که زنان سراسر دنیا نسبت به اعطای شهروندی به این ربات، آن هم در کشوری که زنان حتی حق رانندگی نداشتند، انتقاد کرده بودند.

بیل گیتس و تحول دنیا

این در حالی اســـت که بیل گیتس در مصاحبه با سی‌ان‌بی‌سی گفت بهبود هوش مصنوعی در واقع «مهم‌ترین» نوآوری حال حاضر اســـت. او اعتقاد دارد سیستم‌های هوش مصنوعـــی مانند چت جی‌پی‌تی، دنیای ما را تغییر خواهند داد و آن را بســـیار کارآمدتر خواهند کرد. به گفته او، هوش مصنوعی برای بهبود نتایج و کارایی محل کار، مراقبت‌های بهداشـــتی و نیز آموزش، فرصت‌های معناداری دارد. گیتس در ادامه به این موضوع اشاره کرد که هفته گذشته از بینگ جدید مایکروسافت با نسخه پیشرفته‌تر ChatGPT رونمایی شد و گوگل نیز اخیرا Bard را معرفی کرده است که البته اشتباهی که این ربات مرتکب شد، سبب شد ۱۶۰ میلیون دلار ضرر نصیبش شود.

او در ادامـــه ادعا کرد که در دو ســـال آینـــده برای بهترکردن هـــوش مصنوعی و کاربردهای آن پیشرفت زیادی حاصل خواهد شد.

پیشخوان
Pishkhan.com