

آشنایی با پاریس و انواع طرح های توسعه شهری

(ترجمه و تدوین)

محمد هادی خلیل نژادی
کارشناس ارشد شهرسازی

فرانسه مهمترین کشور اروپای غربی از لحاظ اقتصادی، صنعتی، توریستی و فرهنگی است. مساحت این کشور ۵۴۷/۰۳۰ کیلو مترمربع و طول مرزهای خشکی آن ۲/۸۸۹ کیلومتر و همچنین طول مرزهای آبی آن ۳۴۲۷ کیلومتر است. کشورهای آندورا، بلژیک، آلمان، لوکزامبورگ، موناکو و اسپانیا و سوئیس همسایگان این کشور محسوب می شوند. ۳۳/۵٪ این کشور از گیاه پوشیده شده و ۲/۰۷٪ وسعت آن زیر کشت دائمی است. جمعیت این کشور در سال ۲۰۰۵ بالغ بر ۶۰/۶۵۶/۱۷۸ نفر می باشد و ۱۶/۴٪ جمعیت سن بالاتر از ۶۵ سال دارد. رشد جمعیت در سال ۲۰۰۵ بالغ بر ۰/۳۷٪ بوده است. نرخ مولید ۱۲/۱۵ نوزاد در هر سال ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت است. طول عمر متوسط زنان ۸۳ سال و مردان ۸۰ سال می باشد. اقلیت های سلت، لاتین، توتونیک، اسلاو، آفریقای شمالی، هندوچین، باسک تشکیل دهندگان جمعیت این کشور می باشد. درآمد سرانه ناخالص ۲۸/۷۰۰ دلار (سال ۲۰۰۴) است.



تقسیمات اداری:

(این کشور به ۲۲ منطقه (Region) و ۹۶ دپارتمان و ۳۸۰۸ کانتون تقسیم می‌گردد.) در فرانسه تعداد ۳۶۰۰۰ کمون موجود است. هر کمون به عنوان یک مرکز جمعیتی مستقل می‌تواند از کوچکترین اندازه (روستایی با جمعیت ۲۰۰ نفر) تا شهری به بزرگی پاریس (کمون پاریس) متغیر باشد. هر کمون توسط شورای شهر (شورای کمون) اداره می‌شود. تعداد اعضای این شوراها بین ۱۰ تا ۳۶ نفر متغیر است.

تقسیمات جغرافیایی و اداری کشور فرانسه

تقسیمات اداری

اختیارات دولت

امنیت، دفاع، آموزش (سیاست های ارشادی، دانشگاه ها) ، سیاست های اقتصادی، امور خارجه، حمل و نقل (ارائه سیاست های ارشادی)

اختیارات منطقه (Region)

دبیرستان ها، حمل و نقل عمومی (راه های برون شهری و راه آهن) ، تحصیلات تکمیلی، توسعه اقتصاد منطقه ای، بندرگاه ها و کانالها ، فرهنگ

اختیارات دپارتمان ها

مددکاری اجتماعی (بیکاران، خانواده، بچه ها، معلولین، سالمندان) مدارس راهنمایی، جاده ها، حمل و نقل عمومی (بیرون از مناطق شهری)

اختیارات کمون ها

برنامه ریزی شهری، مدارس ابتدایی، ثبت احوال، جاده ها، فرهنگ، پشتیبانی و حمایت های اقتصادی، کمک های اجتماعی، حمل و نقل عمومی در محدوده شهری (زیاله

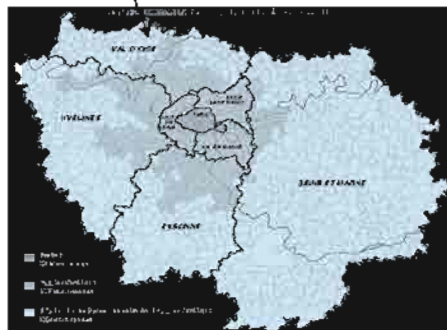
تقسیمات جغرافیایی

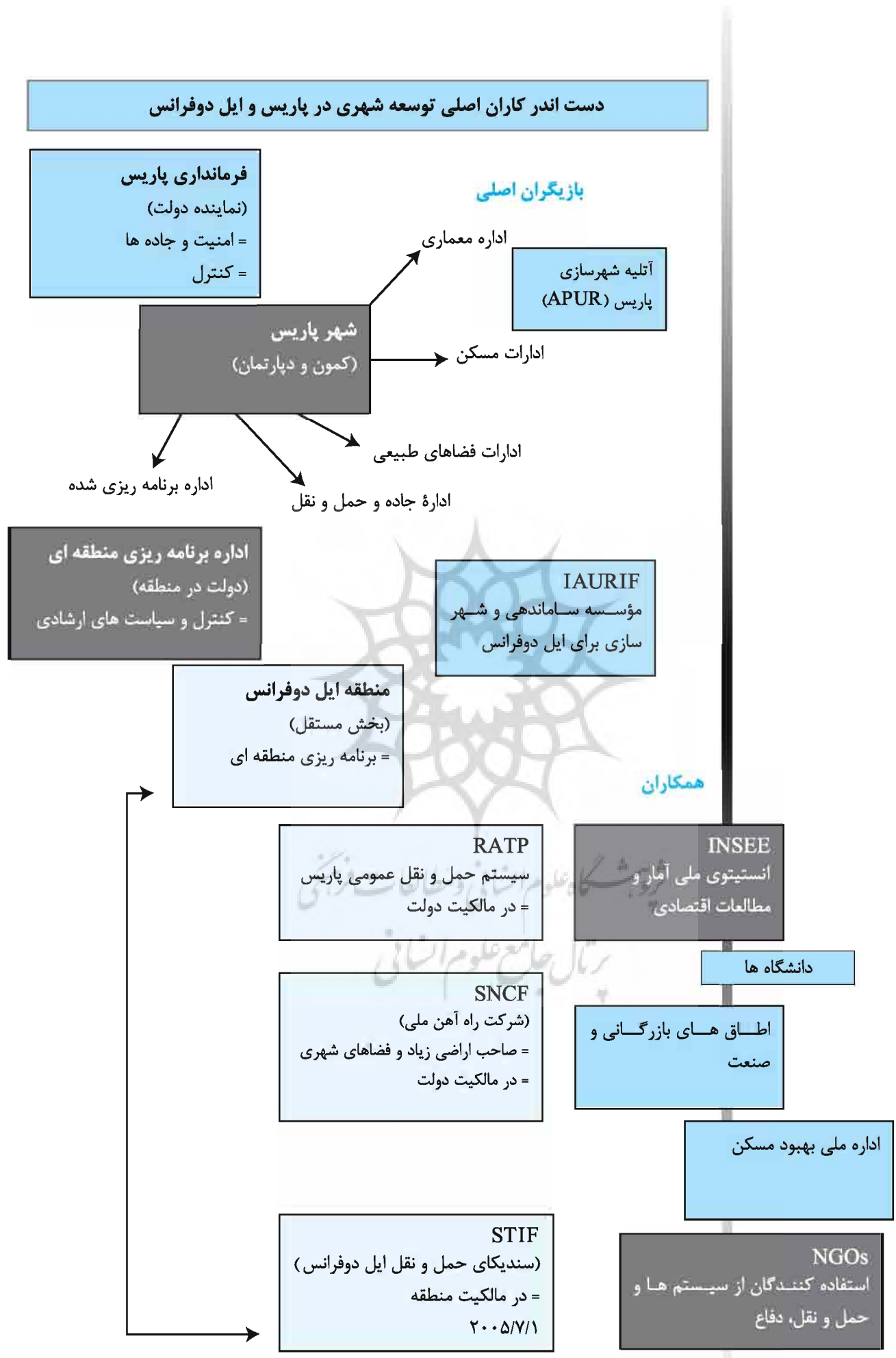
تقسیمات اداری کشور فرانسه شامل منطقه (Region) و دپارتمان (Department) است که مسئولین آن به صورت فرماندار و غیره از طرف دولت انتخاب می‌گردد.

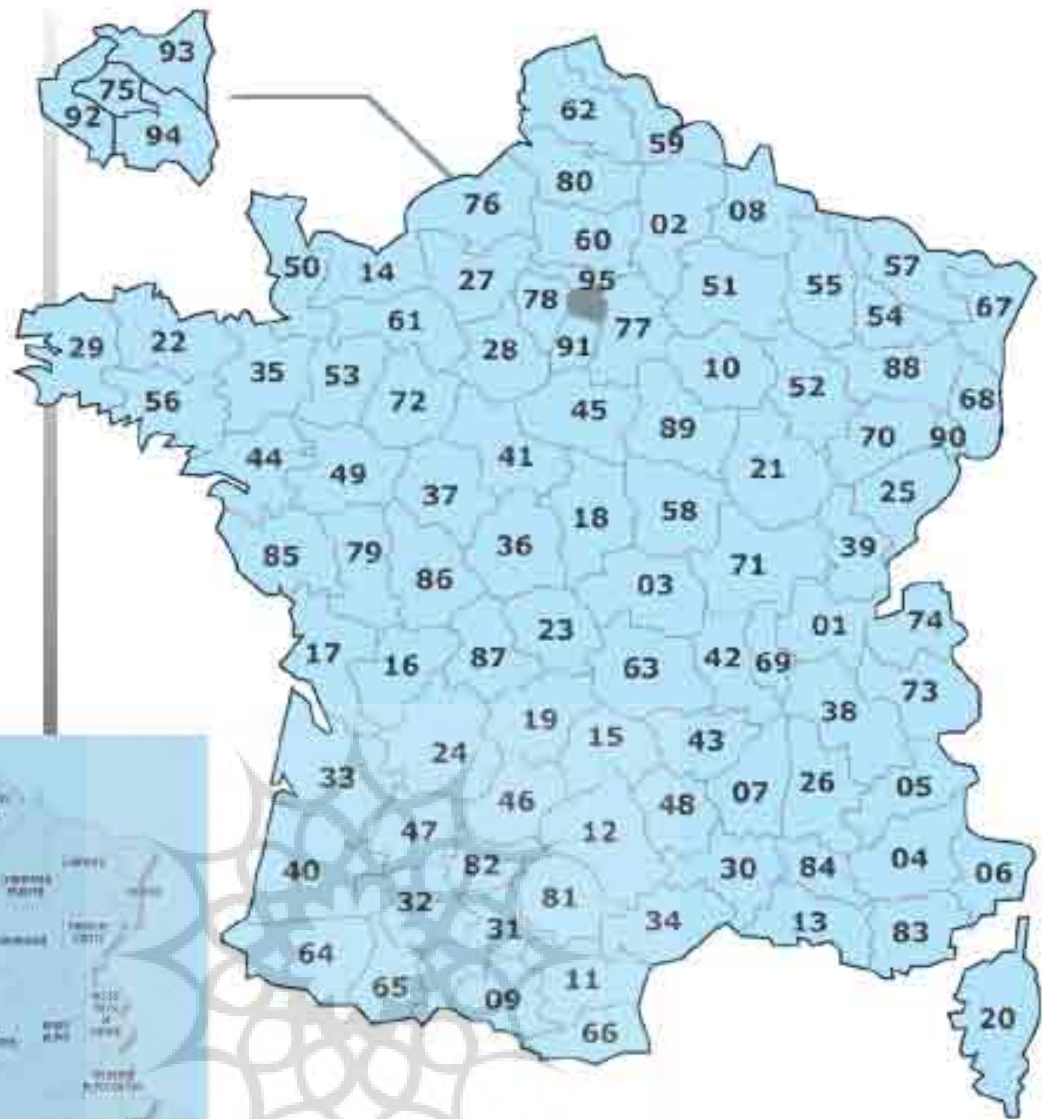


ایل دو فرانس مرکب از ۸ دپارتمان است که پاریس یکی از آنها می‌باشد و دارای وضعیت مدیریتی خاصی است؛ یعنی هم یک دپارتمان است و هم یک کمون

۲۶۰۰۰ کمون در فرانسه که ۱۳۰۰ کمون آن در ایل دو فرانس وجود دارد







شهر نشینی

ترخ شهر نشینی در فرانسه بسیار بالا است تقریباً ۷۳٪ فرانسوی ها در مجتمع های شهری با بیش از ۲۰۰۰ نفر سکنه و ۹۶٪ فرانسویان در مناطق صنعتی و شهری (ZPU) زندگی می کنند. در این کشور به استثنای پاریس، شهرهای خیلی بزرگ وجود ندارد. تعداد شهرهای بیش از ۵۰۰۰۰۰ نفری آن شش واحد است. عمده جمعیت فرانسه در شهرهایی با حدود ۲۰۰۰ نفر جمعیت زندگی می کنند. جمعیت شهری فرانسه از ۶۳٪ درصد در سال ۱۹۶۲ به ۷۱٫۳٪ در سال ۱۹۶۸ افزایش یافته و به آرامی در سال ۱۹۸۲ به ۷۳٫۵٪ رسیده است.

کشور فرانسه و لایحه شهرسازی آن

در سالهای قبل از جنگ جهانی اول نهادهای تحت عنوان موزه اجتماعی در فرانسه تشکیل شد که ضمن فعالیت های مختلف توانست تعدادی از متفکران اجتماعی و شهرسازان را گرد یکدیگر جمع کند بر اثر فعالیت های این نهاد در سال ۱۹۱۲ پیش نویس قانونی (که عملاً در سالهای بعد از جنگ تصویب شده) ارائه گردید. این قانون که می توان آنرا نخستین منشور شهرسازی در فرانسه نامید دارای عنوان « عمران، زیباسازی و گسترش » می باشد طبق این

1) zone de Production Urbaine

قانون مراکز جمعیتی اعم از کوچک یا بزرگ موظف می گردیدند ظرف سه سال نقشه عمران، زیباسازی و گسترش خود را تهیه نمایند.

سایر قوانین شهرسازی که پس از تاریخ فوق در فرانسه به تصویب رسید به شرح زیر است:

- قانون مصوب ژوئیه ۱۹۳۵ که عمدتاً در خصوص طرح آمایش تهیه شده بود .
- قانون مصوب ۱۵ ژوئن ۱۹۴۵ در جهت روشن کردن اهداف و مفاهیم قانون فوق مصوب شد .
- قانون ۷ اوت ۱۹۵۷ که تشکیلات اداری فعالیت های ساختمان و شهرسازی را تغییری اساسی می دهد . براساس این قانون شهرها و مراکز جمعیتی موظف به تهیه طرح های زیر می شوند :

○ طرح های شهرسازی ^۱ (PDU)

○ طرح شهرسازی کمون ^۲ (PUC)

○ طرح شهرسازی تفصیلی ^۳ (LOF)

▪ قانون مصوب سال ۱۹۶۷

این قانون مصوب به نام « جهت گیری زمینی »^۴ یا LOF تهیه طرح های زیر پیش بینی می کرد:

۱. طرح های هادی آمایش و شهرسازی

۲. طرح های کاربری زمینی ^۵ (SDAU)

▪ قانون مصوب ۳۱ دسامبر ۱۹۷۵ ^۶ (POS)

این قانون با عنوان اصلاح شهرسازی و سیاست زمینی تصویب گردید که تغییراتی در اختیار کمون ها و سقف قانونی تراکم (PLD)^۷ به وجود آورد. **قانون مهم دیگر « قانون همبستگی و تجدید**

حیات شهری » SRU^۸ است که در صفحات بعد به آن اشاره گردیده است.

بطور کلی، در سیاست های شهری فرانسه دو هدف عمده قابل بررسی است. یکی برنامه عدم تمرکز که در سطح کشوری و منطقه ای صورت می گیرد (سازمان DATAR مسئول آن است) و دیگری تلاش در جهت ایجاد محدودیت در رشد شهر پاریس و دیگر شهرهای بزرگ از طریق ایجاد شهرهای جدید و ارتقاء سطح شهرهای کوچک.

مشکلات عمده شهری در فرانسه به قرار زیر است:

- کمبود تاسیسات عمومی مانند تاسیسات تفریحی و درمانی .
- اجاره بها که بعضاً تا ۴۰٪ درآمد خانواده ها را به خود اختصاص می دهد.
- رفت و آمد شهری و اختلاف فاصله زمانی بین مراکز کاری و سکونتی.
- فقدان فضاهای باز و کافی.
- تمرکز و جدایی طبقات کم درآمد از دیگر طبقات.
- نارضایتی ساکنان از سکونت در محله های مسکونی نامناسب.
- آلودگی صدا و فقدان جدایی بین زندگی خصوصی و عمومی.

• فاصله داشتن برنامه های اجرایی از نظرات مردم (این اشکال با تصویب قانون سال ۱۹۸۲ و

تقویت شوراهای مرتفع گردیده است). کلیات و سیاست های عمده شهرسازی در فرانسه به شرح زیر می باشد:

• ایجاد شهرهای جدید در نواحی حومه ای شهرهای بزرگ و بهبود شرایط موجود کالبدی

شهرها .

^۱.Plan directeur d'urbanisme

^۲.Plan d'urbanisme du commun

^۳.Plan d'urbanisme de détail

^۴.Loi d'orientation foncière

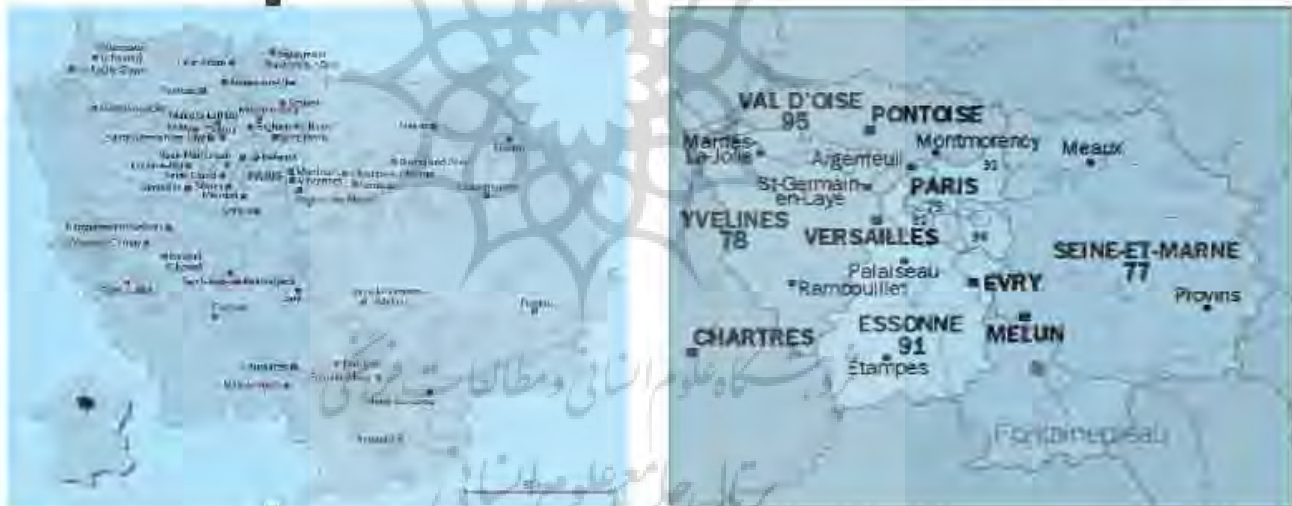
^۵.Schema directeur d'aménagement et d'urbanisme

^۶.Plan d'occupation de sols

^۷.Plan de Local Development

^۸.Solidarité et renouvellement

- ایجاد مراکز متعادل کننده در نواحی حومه‌ای شهرهای بزرگ به منظور کاهش مشکلات شهرهای موجود.
- حفظ فضاهای باز و سبز در سطوح شهری و منطقه‌ای.
- ایجاد شهرهای خوشه‌ای مرتبط با هم و با سطح کارایی بالا.
- ایجاد مراکز فرهنگی و تاسیسات و خدمات مرتبط با شهرها و حفظ میراث فرهنگی.
- کاهش مدت سفر بین مراکز مسکونی و مراکز کاری و امکان حق انتخاب استفاده‌کنندگان در استفاده از انواع وسائط نقلیه.
- بهبود راه‌های درون شهری.
- تلفیق طراحی شهرهای جدید با فضاهای سبز و باز.
- اجرای برنامه‌های ایجاد واحدهای مسکونی مناسب و با تراکم کم.
- طراحی مناسب با تنوع در شیوه‌های معماری ساختمان.
- ارتباط و اعتدال مناسب بین خدمات تجاری و نواحی مسکونی.
- ایجاد نقش اقتصادی مختلط برای شهرهای جدید.
- قابلیت انعطاف برنامه ریزی و طراحی شهری در تغییرات و تحولات آینده شهر.
- ایجاد سازمان‌های اداری مناسب.
- دسترسی مناسب در شهرهای جدید و ارتباط با راه آهن و بزرگراه‌ها.



پاریس و انواع طرح‌های توسعه شهری

سابقه این شهر به سال ۵۶ قبل از میلاد می‌رسد و به جزیره‌ای در رودخانه سن (به نام جزیره پاریس) مربوط می‌گردد. وسعت این جزیره ۲ هکتار است. با گذشت زمان وسعت شهر و جمعیت آن متناسباً زیاد شد. وسعت شهر پاریس ۱۰۵ کیلومتر مربع است. در سال ۱۹۲۱ جمعیت پاریس به بیشترین مقدار خود رسید. ولی تدریجاً رو به کم شدن نمود و متقابلاً جمعیت اطراف آن زیاد شد. در آخرین سرشماری جمعیت این شهر بالغ بر ۲,۱۲۵,۲۴۶ نفر گردید. یعنی تراکم ۲۰۲ نفر در هکتار. در زیر چند نشانه دیگر از پاریس ارائه می‌گردد: تراکم جمعیت در مناطق ۲۰ گانه شهرداری با یکدیگر تفاوت زیادی دارد که از کمتر از ۱۰۰ نفر در هکتار در منطقه ۱ تا ۴۰۰ نفر در هکتار در منطقه ۱۱ متغیر است. مسأله بازنشستگی باعث گردید که افراد مسن به شهرستانها بروند. بنابراین علیرغم نرخ ۱۲ درصدی بیکاری با اینحال

جمعیت شهر فعال میباشد . میزان جمعیت فعلی پاریس گرایش به تثبیت شدن دارد . ارتفاع پاریس از سطح دریای آزاد کم است که در نقاط مختلف شهر از جنهای ۳۰ متر تا ۱۴۸ متر متغیر است . بلندترین نقطه شهر تپه مونمارتر است که ۱۳۰ متر ارتفاع دارد . اندکزه محیط شهر بدون در نظر گرفتن جنگل و تنس و جنگل بولون برابر ۳۵ کیلومتر (با احتساب دو جنگل ۵۸ کیلومتر) میباشد . دورترین نقاط شرقی - غربی ۱۸ کیلومتر و شمالی - جنوبی ۹/۵ کیلومتر با یکدیگر فاصله دارند . منطقه ایل دو فرانس دارای ۸ شهر (دپارتمان) است که پاریس دپارتمان اصلی و مرکز آن میباشد . هفت دپارتمان دیگر تشکیل دو حلقه در اطراف شهر میدهد که به نام های کورون کوچک و کورون بزرگ مشهور میباشد . این هفت دپارتمان مجموعاً از ۱۲۸۰ مرکز سکونتی (کمون یا شهرک یا شهر) تشکیل شده است .



نقشه دپارتمان پاریس و سه دپارتمان مجاور آن

پاریس - ۱۳۰۰ سالگی



مکانهای اصلی پاریس



نمونه ای از بافت شهری پاریس



نقشه راهها و کمربندیهای پاریس

ژوشکا، علم انسان و مطالعات فرهنگی
شانی

آب و هوا

پاریس از آب و هوای معتدلی برخوردار است زیرا بین آب و هوای اقیانوسی در غرب و نیمه بری در شرق واقع شده است. متوسط کمترین درجه حرارت حدوداً صفر و متوسط بیشترین گرما حدود ۳۵ درجه سانتیگراد است. میزان متوسط بارندگی ۶۴۱ میلیمتر می باشد.

ساختار زمینی و زیرزمینی

جنس زمین در پاریس از گچ و آهک است. سطح آبهای زیرزمینی به طور متوسط ۱۰ متر است. زیر زمین پاریس نیاز به مواظبت دارد. در گذشته به علت استخراج سنگهای ساختمانی و گچ، گالری های زیادی در زیرزمین شهر ایجاد شده که بعضاً دچار تخریب میشوند. طول تونل های مترو ۱۷۰ کیلومتر و تونل مسیر فاضلاب ۲۰۰۰ کیلومتر است. کانالیزاسیون هایی که به خاطر عبور کابل برق، تلفن و لوله های آب زیرزمینی ایجاد شده پاریس را آسیب پذیر می کند. تغییرات مربوط به سفره آبهای زیرزمینی، حل شدن گچ در آب باعث ایجاد حفره های بسیار وسیع و بالا آمدن آب در نقاط مختلف میگردد. مثلاً در زیر ساختمان اپرا و باستیل به علت بالا آمدن آب بایستی هر ساعت یکصد متر مکعب آب به صورت پمپاژ تخلیه و به رودخانه سن سرازیر گردد. و یا در سال ۱۹۷۵ زمین شناسان در زیرزمین ایستگاه راه آهن شمال پاریس، حفره های به حجم چندین هزار متر مکعب کشف کردند. البته نهادهای مسئولی برای کنترل و اندازه گیری سطح آبهای زیرزمینی شکل گرفته است که کاملاً فعال میباشند. یادآوری می نماید که طول گالری های مذکور بین ۳۰۰ کیلومتر و سطح آنها ۸۳۵ هکتار است و حدوداً ۸٪ کل مساحت پاریس را تشکیل میدهد.

زباله در پاریس

روزانه ۳۰۰۰ تن زباله خانگی تولید میگردد. به ازاء هر شهروند پاریسی روزانه ۱/۴ کیلوگرم برداشته میشود. از سال ۱۹۸۳ به بعد سیستم جمع آوری و حمل و نقل کاملاً مکانیزه شده است.

فضای سبز

در پاریس ۱۴۰۰ خیابان درختکاری شده موجود است. هر درخت به طور متوسط ۶۰ سال عمر می کند.

- در پاریس حدود ۴۷۸۰۰۰ درخت وجود دارد. (۹۲۰۰۰ اصله در خیابانها، ۳۵۰۰۰ اصله در پارکها، ۳۵۰۰۰ اصله در گورستانها)
- در جنگل ونسن و بولونی جمعاً ۳۰۰/۰۰۰ اصله درخت یافت میگردد.
- پاریس پردرخت ترین پایتخت اروپا است.
- در زمستان پاشیدن نمک برای ذوب کردن برف به درختان لطمه می زند که مسئولین در صدد جایگزین کردن آن هستند.
- به درختان پاریس به عنوان میراث ملی توجه می شود.
- سعی می شود برای سمپاشی درختان از مواد سمی (سمپاشی) کمتر استفاده شود.
- هر درخت دارای شناسنامه کامپیوتری است.
- بر روی ۹۲۰۰۰ درخت پاریس یک اتیکت الکترونیکی نصب شده است. (درختان ردیفی)
- در پاریس بانک داده های درختان وجود دارد: داده ها بوسیله کامپیوتر جیبی توسط کارکنان سازمان دهی میشود و به بانک مرکزی داده های فضای سبز وارد میگردد

سپس با استفاده از Arcview کارهای آماری ویا کار توگرافی در مورد آنها انجام میشود. سعی شده تنوع درختان رعایت شود. (تنوع زیستی)

معابر پاریس

= تعداد کل خیابانها ۵۹۷۱ است که طول کوتاه ترین آنها ۵/۷۵ متر و طول بزرگترین خیابان ۴/۳۶ کیلومتر است. تنگترین معبر ۱/۸ متر و عریض ترین آنها ۱۲۰ متر است. پرشیب ترین خیابان دارای شیب ۱۷/۴٪ است.

- در پاریس معابر ویژه دوچرخه نیز وجود دارد.
- در خطوط کمربندی عمده جابجائی های شهر انجام میشود.
- علاوه بر خشکی از رودخانه سن و نیز کانالها که عامل ارتباطی مهمی بین پاریس و مراکز جمعیتی اطراف آن میباشد برای حمل و نقل استفاده میگردد.

■ میداين و پاساژها نیز جزء معابر محسوب میگرددند.

= تعداد تقاطع های این شهر ۱۳۲۶۰، تعداد میداين : ۴۷۹، تعداد میدان - چهار راه های آن ۳۱۱۶ است.

= طول معابر عام ۱۷۰۰ کیلومتر، طول پیاده روها ۲۹۱۸ کیلومتر، طول مسیره های دوچرخه رو ۲۵۶ کیلومتر است.

= جمع معابر حدود ۲۵٪ کل سطح پاریس را تشکیل میدهد.



قانون همبستگی و نوسازی شهری

این قانون زمینه و اساس قانون تهیه طرحهای شهری و منطقه ای محسوب میگردد. ذیلا^۱ مشخصات عمومی این قانون شرح داده میشود :

■ این قانون در سال ۲۰۰۰ تصویب شد. این قانون برای تهیه طرح شهرسازی جدید بنام PLU (طرح شهری شهرسازی) راهنمایی های اساسی را ارائه می نماید.

■ رسالت اصلی این قانون تغییر بنیادی و اصلاح اساسی ابزار برنامه ریزی شهری بوده است این قانون حقوق شهرسازی را متحول ساخته است. این تحولات ناشی از افزایش قدرت برنامه ریزی بخشی میباشد. این قانون تنها به مواردی چون حمل و نقل شهری فکر نمی کند، بلکه طرح جامع حمل و نقل شهری PDU را همزمان با طرح جامع مسکن شهر نیز PLH^۲ مدنظر قرار میدهد.

1) plan de Development Urbaine
2) plan Local d' Habitation

قوانین مرتبط با اسناد شهری :

هدف قانون گذار در ارتباط قراردادن سندهای برنامه ریزی شهری و اسناد برنامه ریزی حمل و نقل شهری است. مثلاً حمل و نقل شهری و طرح جامع حمل و نقل شهری PDU نقش مهمی را در اجرای بخشهای دیگر و تحقق این قانون ایفا میکند. مسأله حمل و نقل شهری، با قضیه اختلاط اجتماعی و تحقق نوسازی شهری مرتبط میگردد.

■ قانون SRU نتیجه یک سری مباحثات ملی است که در سال ۱۹۹۹ با موضوع (زندگی کردن، جابجا شدن، ... زنده کردن شهر) بین مقامات انجام شد و تاکید آن بر این بود که بایستی بین سیاستهای شهرسازی و سیاستهای حمل و نقل شهری ارتباط بیشتری وجود داشته باشد و همه در جهت توسعه پایدار شهر حرکت نمایند.

■ هدف SRU ارائه ابزار قانونی برنامه ریزی جدید شهری و نیز ارائه گزینه هایی برای گسترش شهر، متفاوت با آنچه که چند دهه گذشته شاهد بوده ایم میباشد. این قانون دارای سه هدف و بخش است: مسکن، شهرسازی و حمل و نقل شهری.

■ هدف این قانون ارتقاء رشد شهری است به شکلی که همبستگی نسبی بین گروه های اجتماعی و هماهنگی پروژه ها در مقیاس خوبی صورت گیرد. (به عبارت دیگر بین جوامع در مقیاس کلان شهر یا ملی). برای یک توسعه پایدار چه باید کرد؟ با مسئله مسکن، شهرسازی، حمل و نقل باید چگونه برخورد کرد تا در آینده بر حال بعضی مناطق و به هر حال زیرساختارهایی که امروزه آنها به وجود میاوریم تأسف نخوریم؟

■ قانون SRU مجموعه ای از مقررات جدید در زمینه شهرسازی، مسکن، به وجود آورده و حتی حقوق جدیدی همچون حق داشتن مسکن متناسب برای همه را ایجاد نموده است.

■ این قانون به مانند هر قانون دیگر، با آئین نامه و ضوابط اجرایی خود به تنهایی نمی تواند ایجاد تغییرات نماید. در نهایت امر این قانون و مقررات تنها از اقدامات اجرائی عمومی حمایت حقوقی میکند.

■ این قانون به طور غیر مستقیم قانون تمرکز زدائی هم هست زیرا که با دادن صلاحیت به مقامات محلی آنها را به سوی بسیج و تشکل جهت تحقق پروژه های ساماندهی و خدماتی در مقیاسهای مختلف جغرافیائی و نیز به سوی توسعه ای هم بسته تر و منسجم و پایدار و همیشگی هدایت می نماید.

■ هدف فوق یک هدف جمعی است ولی بار آن نباید فقط به دوش مقامات منتخب شهرداری سنگینی کند. دولت و سازمان های خدماتی هم بایستی نقش ایفا کنند. به عبارت دیگر دولت می تواند مقررات روشنگرانه جدیدی وضع کند، و فرایند این مقررات را تسهیل نماید. و یا اینکه مقیاس های جدیدی از پروژه و ساماندهی را به نمایش بگذارد. دولت می تواند اینکار را با زیر ساختارهای بزرگ ارتباطی که ابتکار عمل آن در دست آنهاست انجام دهد. و نیز می تواند این کار را با تهیه سندهای شهرسازی که مستقیماً به یک شهر و یا در مقیاس بزرگتر به طرح SCOT مربوط می شود انجام دهد و چشم انداز پویایی از شهرسازی تجاری، شبکه راه و معابر، تجهیزات شهری و یا مسکن را به نمایش بگذارد.

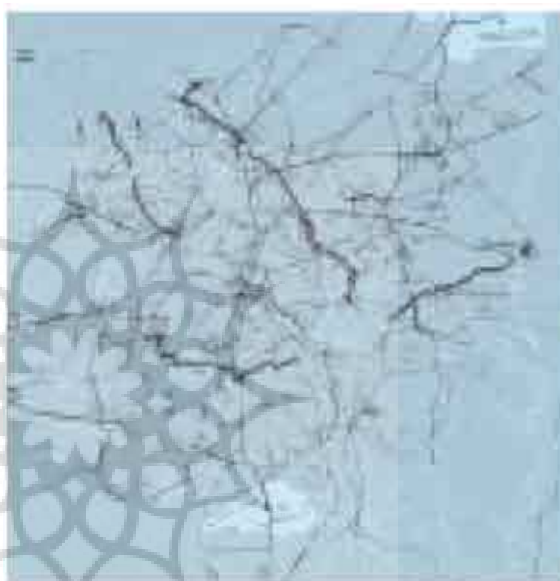
■ کافی نیست که شهرسازی به خاطر اجرای موفق اقدامات اجرایی و ابتکارات صرفاً در مقیاس خرد کنترل شود. برای کاستن از احتقان ناشی از اتوموبیل و جدایی اجتماعی (Segregation) بین محلات، میباید شهرسازی در یک مقیاس زمانی و مکانی بزرگ هدایت گردد تا از ایجاد شکاف در شهر و بین محلات بیش از پیش متفاوت و مختلف (و حتی سلسله مراتبی) جلوگیری

قانون SRU نتیجه یک سری مباحثات ملی است که در سال ۱۹۹۹ با موضوع (زندگی کردن، جابجا شدن، ... زنده کردن شهر) بین مقامات انجام شد و تاکید آن بر این بود که بایستی بین سیاستهای شهرسازی و سیاستهای حمل و نقل شهری ارتباط بیشتری وجود داشته باشد و همه در جهت توسعه پایدار شهر حرکت نمایند.

به عمل آورد.

■ قانون SRU امکان بازنویسی متن های (ابزار) برنامه ریزی شهری و برقراری یک سلسله مراتب مقررات شهری را به وجود آورده است.

■ این قانون سندهای برنامه ریزی را از نو تهیه می کند و طرح SCOT^۱ را جایگزینی سند طرح هدایت بهسازی و شهرسازی SDAU^۲ می نماید. این قانون ابزار جدید اسناد برنامه ریزی استراتژیک بوده و امکان هماهنگی سیاستهای بخشی در زمینه شهرسازی، مسکن، حمل و نقل، و تجهیزات تجاری را فراهم می آورد. این ابزار شرایطی را به وجود می آورد تا بتوان در آن بین نوسازی شهری و رشد شهری کنترل شده، توسعه فضای روستایی و حفاظت فضاهایی که تحت تاثیر فعالیتهای کشاورزی، جنگلداری قرار گرفته و نیز حفاظت از فضای طبیعی و مناظر طبیعی، تعادلی به وجود آورد و در عین حال به اهداف توسعه پایدار وفادار بماند.



طرحهای شهرسازی در پاریس

مقدمه

برنامه ریزی شهری در پاریس عملاً در سال ۱۹۶۷ با (قانون هدایت اراضی) شروع گردید. طرح جامع پاریس به نام PUD^۳ (طرح شهرسازی و توسعه) در سال ۱۹۶۹ تصویب شد. در سال ۱۹۷۷ طرح جامع جدید پاریس تحت عنوان POS (پلان کاربری زمینی) تصویب گردید. این طرح جامع یکبار در سال ۱۹۸۹ و یکبار دیگر در سال ۱۹۹۴ مورد بازبینی قرار گرفت. اساس طرح جامع قبلی POS^۴ ویژه کردن و حمایت از برخی کاربردها و فعالیتهای از قبیل اشتغال، مسکن و غیر میباشد. به عنوان مثال طبق این طرح جامع ایجاد هر اقدامی که باعث ایجاد مشاغل شود در شرق پاریس ممنوع بود. طرح جامع اصلی شهر پاریس در واقع مجموعه ای از طرح های شهرسازی PLU، طرح ترافیک و حمل و نقل PDU و طرح جامع خانه سازی است. که ذیلاً به شرح PLU و PDU پرداخته میشود.

^۱. Schéma cohérent du Territoire

^۲. Schéma Directeur d'Aménagement Urbaine

^۳. Plan d'Urbanisme et développement

^۴. Plan d'Occupation du sol

طرح جامع جابجایی شهری (PDU)^۱

طرح جامع جابجایی شهری (PDU) به تعریف اصول سازماندهی جابجایی افراد، کالا، ترافیک، توقف و پارکینگ می‌پردازد. این اهداف میبایستی در جهت کاستن ترافیک اتوموبیل، و افزایش استفاده از سیستم‌های جایگزین، یعنی سیستم حمل و نقل عمومی، پیاده‌روی، استفاده از دوچرخه تحقق یابد.

طرح جامع جابجایی شهری به عنوان ابزار اساسی

در منطقه ایل دوفرانس، PDU ابزاری اساسی جهت آمایش سرزمین است و خط هدایت استراتژیک دولت برای آینده مهمترین منطقه فرانسه محسوب میگردد. در این راستا این طرح به مبارزه علیه دوگانگی اجتماعی و سرزمینی و نیز تقویت امکانات منطقه ایل دوفرانس جهت رقابت با سایر متروپل‌های بزرگ جهانی و همچنین قطبی کردن رشد شهری و کنترل نتایج آن می‌پردازد.

طرح PDU نقطه نظرات شهروندان فرانسوی را بر اساس اقدامات سال ۱۹۹۹ جمع‌آوری و فرموله کرده است. از سوی دیگر این طرح نقطه نظرات بسیاری از نهادهای ذیربط همچون شورای منطقه‌ای، شورای شهر پاریس، سندیکای حمل و نقل پاریس را نیز منظور نموده است. این طرح عقاید و نظرات انجمن‌های محلی را هم مدنظر قرار داده است. (در سالهای ۱۹۹۹ و ۲۰۰۰ از آنان کسب نظر و مشورت نموده است) و بالأخره پس از مراجعه به افکار عمومی تغییرات نهائی یافت.

مراحل مختلف تهیه و اجرای طرح PDU

۳۰ دسامبر ۱۹۹۶: قانون هوای پاک و استفاده معقول از انرژی تصویب گردید.
 آوریل ۱۹۹۸- آسیب شناسی و تشخیص مسایل در منطقه ایل دوفرانس انجام شد.
 آوریل ۱۹۹۸- تهیه رهنمودهای PDU برای منطقه ایل دوفرانس.
 آوریل - مه ۱۹۹۹ آگاهی دادن اولیه به مردم در خصوص این برنامه.
 اکتبر ۹۹ آوریل ۲۰۰۰ اعلام نظر شوراهای عمومی و کمون‌ها و اصلاح طرح.
 ژوئن - ژوئیه ۲۰۰۰ نظر خواهی از مردم.
 نوامبر ۲۰۰۰ نظر خواهی مجدد از مردم در خصوص گزارش و نتیجه‌گیریهای کمیسیون تحقیق اصلاح PDU.
 دسامبر ۲۰۰۰ تصویب PDU.
 ۲۰۰۵-۲۰۰۱ اجرای PDU.
 مه ۲۰۰۳ ارائه بیان پیشرفت به شورای منطقه ای شورای پاریس و شوراهای عمومی.
 پایان سال ۲۰۰۵ ارائه بیان PDU منطقه ایل دوفرانس.

برنامه کار پروژه عبارتست از ساماندهی و به کارگیری شبکه اصلی راه‌ها جهت ارتقاء سطح استفاده به ویژه با به کارگیری شیوه‌های مختلف حمل و نقل و پشتیبانی از ارائه طرح‌های اطلاع‌رسانی در خصوص ترافیک.

سازماندهی توقف گاه‌ها در مناطق عمومی، در رو و زیر معابر و نیز طبقه‌بندی معابر بر حسب گروه‌های استفاده کننده از این پارکینگ‌ها، و شرایط تعرفه‌بندی بر حسب نوع اتوموبیلها و استفاده کنندگان و دادن امتیاز به اتوموبیلهایی که کمتر آلوده سازند. حمل و نقل و تحویل

۱) Plan de Deplacement Urbain

کالا به گونه‌ای که تأثیر بر ترافیک و محیط زیست را کاهش دهد. تشویق بر مؤسسات و مجتمع‌های عمومی جهت استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و استفاده از وسایل حمل و نقل مشترک جهت حمل و نقل کارکنان.



طرح جامع فعلی پاریس POS

۱- "طرح جامع استفاده از زمین" در سال ۱۹۷۲ جایگزین طرح جامع PDU (طرح جامع شهر سازی و توسعه) مصوب ۱۹۶۹ گردید. این طرح در سال‌های ۱۹۸۹ و ۱۹۸۳ مورد بازبینی قرار گرفت و با توجه به اینکه طرح جدید (PLU) در دست تهیه است ولی هنوز تصویب نگردیده طرح POS همچنان قانونی است که همراه با طرح‌های زون‌های بهسازی متراکم (ملاک حمل می باشد).

۲- منطقه بندی زون بندی فعلی به‌چندین و نمایش آن مشکل است. همان‌طور که در نقشه‌های ۱۱ زون اصلی است که به آن طرح آمایش زون ها PAZ^۱ و ۷ طرح استفاده از اراضی اضافه می گردد.

طرح جامع جدید شهر پاریس (PLU)

این طرح جامع که مراحل تهیه را می گذراند جایگزین طرح جامع قبلی POS می باشد این طرح براساس ماده چهار لاتون SRU (که در تاریخ ۲۰۰۰/۱۲/۱۳ تصویب گردید) و متأثر از

^۱. Plan d'Aménagement Zonal.

۱- طرح جامع استفاده از زمین در سال ۱۹۷۷ جایگزین طرح جامع PDU (طرح جامع شهر سازی و توسعه) مصوب ۱۹۶۹ گردید. این طرح در سال های ۱۹۸۹ و ۱۹۸۴ مورد بازبینی قرار گرفت و با توجه به اینکه طرح جدید (PLU) در دست تهیه است ولی هنوز تصویب نگردیده طرح POS همچنان قانونی است که همراه با طرح های (زون های بهسازی متراکم) ملاک عمل می باشد.

برخی تغییراتی که طبق قانون شهرسازی و مسکن انجام گرفته میباشد. (۲۰۰۳/۷/۲) هم اکنون در دست تهیه می باشد و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۰۶ تصویب گردد.

این طرح میان مدت در چهار چوب سیاست های SCOT مقررات عمومی استفاده از زمین که در مورد قطعات زمین اعمال می شود را تثبیت می کند. این طرح توسط تعدادی از متخصصان شروع گردید. این طرح باید با SCOT مجتمع های شهری نزدیک، همخوانی داشته باشد.

ویژگی اصلی این طرح جامع عبارت است از:

- ۱- ایجاد هماهنگی بیشتر بین آسیب شناسی شهر و تعریف پروژه ها
- ۲- ارتقاء کیفیت و نگهداری فضای سبز و کیفیت محیط زیست
- ۳- ارتقاء کیفیت عملکردهای لازمه شهری
- ۴- مدیریت و دخالت منصفانه تر در فضای شهری با هدف ایجاد امکانات برای اختلاط بهتر عملکردهای شهری

طرح جامع PLU شامل یک پروژه PADD (پروژه ساماندهی و توسعه پایدار) است که پروژه اخیر سیاست و خواست شهرداری و شهروندان را در زمینه مسکن، وسایل حمل و نقلو جابجائی در شهر، تجهیزات جمعی، حفاظت از فضاهای طبیعی و مناظر و نیز حفاظت در مقابل خطرات مختلف منعکس کرده راه های اجرائی آن را نیز توصیف می نماید. هدف عمده طرح جامع جدید تضمین توسعه پایدار شهر پاریس است. این طرح جامع علاوه بر پروژه PADD دارای یک سند معرفی طرح به همراه نقشه هایی چند می باشد علاوه بر آن شامل یک آئین نامه اجرائی نیز می باشد.

۱- مناطق شهری (زون U) که شامل بخشهای شهرسازی شده و جاهایی که در آن تجهیزات عمومی موجود یا در دست ساخت دارای ظرفیتی کافی برای ارائه خدمات به ساختمانهایی که بعدا ساخته می شود دارند، میباشد. طرح جامع PLU فضای شهری را به موارد زیر تقسیم می نماید:

۲- زون های طبیعی و جنگلی (N) که شامل بخشهایی از شهر (تجهیز شده و نشده) که از آنها به خاطر کیفیت و جایگاه محیط طبیعی، منظر و یا وجود یک بهره برداری جنگلی و یا به دلیل کیفیت مشخصات فضای طبیعی نگهداری می گردد، میباشد.

۳- زون هایی که قرار است در آن شهر سازی شود: (AU) بخش هایی از شهر که دارای ویژگی طبیعی بوده و برای شهرسازی مناسب نمی باشد.

۴- زون های کشاورزی: بخش هایی از شهر که دارای تجهیزات یا بدون آن می باشند و می بایستی به خاطر پتانسیل کشاورزی، زیست شناسی یا جنبه های اقتصادی زمین کشاورزی حفاظت شوند. در این زمین ها فقط اجازه داده می شود که تاسیسات و ساختمان های ضروری جهت خدمات عمومی یا منافع عمومی و یا استفاده کشاورزی ایجاد گردد.

مقررات و اسناد (به صورت کارتوگرافیک) به صورت نقشه های ۱:۲۰۰۰ (به جای ۱:۵۰۰۰ در طرح جامع قبلی) تهیه می گردد.

این طرح شامل تمام پاریس (به استثنای منطقه ۷ شهرداری و محله Marais و منطقه Senat که طبق قانون شهرسازی و مسکن مصوب ۲۰۰۳ مستثنی گردیده است، میباشد.

تجدید نظر در خصوص بخش های مستثنی شده فوق از دولت که مسئول این بخش می باشد در خواست گردیده است.

▪ پروژه های ZAC (زون های بهسازی متراکم) و طرح های جامع قدیمی POS (طرح جامع استفاده از اراضی) در طرح جدید جامع، که دارای نقشه دقیق تر (در مقیاس ساختمان) است ادغام گردیده اند.

○ PLU یک طرح جامد نیست بلکه می تواند در آینده نیازهایی را که قبلا دیده نشده را هم منظور دارد.

○ مقررات PLU (در دست تهیه) به طور کلی پاریس را به ۴ زون تقسیم می کند:

▪ زون شهری عمومی (U.G.)

▪ زون خدمات شهری عمده (G.S.U)

▪ زون شهری سبز (U.V)

▪ زون جنگل و طبیعت (N) که شامل جنگل ون سن و بولون هم می شود.

○ موضوعات اصلی و یا ضوابط اصلی توسعه پایدار شهری که در پروژه PADD و بانیچه در PLU مورد استفاده قرار می گیرد به شرح زیر است.

۱- ارزش گذاری به منظور میراث ملی و فرهنگی

۲- سامان بخشیدن و تقسیم مناسب فضای عمومی

۳- تقویت مرکزیت های (شهری) و ارتقاء زندگی در محله ها

۴- احیای فضاهای سبز و گشودن آنها به روی تمام شهروندان

۵- حمایت از تنوع بافت اجتماعی

۶- تقویت حق سکونت و اجرای تجدید حیات شهری

۷- کمک به توسعه زندگی اقتصادی و کار

۸- تحول کیفیت زندگی روزمره



سایر اهداف طرح جامع شهر سازی پاریس PLU

اهدافی که در چهار چوب تهیه و یا تجدید نظر PLU مطرح گردیده رامی توان به سه موضوع اصلی به شرح زیر تقسیم نمود:

- ۱- بهبود کیفیت زندگی تمام سکنه پاریس در چهارچوب مفهوم پایداری در شهر سازی
 - ارائه یک محیط زیست بهتر (با کم کردن مزاحمت‌های روزمره: آلودگی آب و هوا و خاک و مسئله سر و صدا)
 - تنفس بهتر شهر پاریس: از طریق توجه به مسئله حمل و نقل، جابجایی و ترافیک شهر پاریس کاستن از نقش اتومبیل در سیستم حمل و نقل عمومی: ایجاد خط تراموا، ایجاد مسیرهای ویژه اتوبوس، احداث مسیرهای دوچرخه سواری و ایجاد شبکه سبز.
 - زمینه سازی استفاده از کانال های آبی و خط راه آهن
 - بهبود فضای عمومی
 - حفاظت از میراث فرهنگی و معماری و شهرسازی، سعی درحفاظت کیفیت استثنایی سیمای پاریس همراه با مدرن سازی شهر.
- ۲- کاستن از نابرابری ها برای پاریسی متحدتر و مبارزه علیه نابرابری بین مناطق و ایجاد تجهیزات شهری در جائیکه وجود آن احساس می گردد.
 - پاریس باید برای بچه ها محیط پذیرایی بهتری باشد و شهری باشد که امکان همزیستی مناسب را به نسل های بعد بدهد.
 - تغییرات مناسب در بافت تجاری به منظور حفظ فعالیت‌های تجاری سنتی همجواری و حمایت از تنوع بافت تجاری.
 - توجه ویژه به ادغام مجدد اجتماعی و اقتصادی و به کیفیت محلات نیازمند.

مراحل تهیه PLU

- تهیه PLU پاریس در چهار مرحله مشخص صورت می گیرد.
- ۱- بررسی وضع موجود تشخیص نابسامانی ها بر حسب موضوعات ۸ گانه (به جداول مراجعه شود) این بررسی ها به تفکیک مناطق شهرداری انجام می گیرد (به استثنای منطقه ۷ و محله Marais و محله Senat)
 - ۲- جمع آوری و سنتز وضع موجود و تشخیص نابسامانی ها و نیز ارائه راه حل های پیشنهادی گروه های کار (در خصوص موضوعات ۸ گانه)
 - ۳- تهیه مجموعه مقررات و ضوابط مربوط به استفاده از زمین و شرایط ایجاد تغییرات در مورد تمام قطعات
 - ۴- در آخرین مرحله یک مراجعه به افکار عمومی صورت می گیرد و طرح PLU نهایتاً تصویب می گردد مستندات زمین پاریس (شهر پاریس مجموعه ای از ۷۲۰۰ قطعه زمین تشکیل شده است) و اسناد لازم برای تصویب نهایی PLU شامل موارد زیر است:
 - الف- گزارش معرفی و ارائه طرح
 - ب- پروژه PADD (پروژه ساماندهی و توسعه پایدار)
 - ج- آیین نامه جدید شهر سازی که همراه با مجموعه ای از نقشه هاست.
- در مراحل ۱ و ۲ تهیه PLU برای هر یک از موضوعات مطالعات زیر به شکل تهیه نقشه انجام و ارائه می گردد که حاصل آن پروژه PADD است:

- گزارش وضع موجود و نارسائی ها که هر یک از گروه های مختلف کاری ارائه می نمایند.
- شیوه و ابزار های اصلی راه حل (و اقدام) که هر یک از گروه های کاری پیشنهاد می نماید.
- بالاخره به تفکیک هر موضوع: نقشه ای که تلفیق و سنتز نظرات ارائه شده توسط گروه های کاری است تهیه می گردد. این نقشه طرح اولیه نقشه ای است که می تواند آن موضوع (معین) را در PADD (در دست تهیه) متمایز و مشخص گرداند. لازم به ذکر است که در این مرحله هیچیک از پیشنهادات ارائه شده توسط یک گروه کاری نادیده گرفته نشده است. بنابراین هر گروه می تواند نتیجه تحقیقات و پیشنهادات ارائه شده خود را در این مرحله ببیند. حتی اگر بنا به شرایط تهیه گزارش کمی مختصر شده باشند. (در حاشیه لیست گروه های کاری مختلف که درباره هر یک از موضوعات (۸ گانه) کار کرده اند آورده شده است) هر نقشه یک گزارش معرفی تحلیلی از شاخص های کار توگرافی که برای نمایش موارد زیر به کار رفته می باشد.

۱- تشخیص و آسیب شناسی

۲- احتیاجات و نیازهای تشخیص داده شده

۳- پیشنهاداتی که توسط گروه های مختلف کاری برای (هر) موضوع ارائه شده، را به همراه دارد.

■ نقشه سنتز شده همراه با شرح نقشه (لژاند) بیانگر (عناصر) اصلی (سنتزی) هستند که در مورد هر یک از موضوعات بدست آمده و بیانگر عقاید و پیشنهادات مربوطه ارائه شده توسط گروه های کاری هم می باشد. در این مرحله لازم است که گروه های کاری (هر موضوع) در خصوص گرایش های ارائه شده بحث کرده آنها را تجزیه و تحلیل نمایند و برای پیشنهادات مختلف ارائه شده آزمایش هایی انجام دهند که در انتها یک کار هماهنگ بین گروه های کاری، بازیگران و نمایندگان منتخب مربوطه شکل گیرد.

■ بدین ترتیب این مطالعات ابزاری است که به گروه های مختلف کاری امکان می دهد دیدی همه جانبه از کارهای انجام شده بدست دهند به طوریکه هماهنگ و عاری از تناقضات اجتماعی بین پیشنهادات مختلف باشد و اینکه اولویت بندی از پیشنهادات ارائه شده هم صورت گیرد.

طرح های PADD¹

همانطور که قبلاً ذکر گردید PADD یکی از اسناد اساسی PLU می باشد که با توجه و تاکید به مسائل محیط زیست و پایداری شهر دارد. موضوعات اساسی مورد مطالعه PADD به شرح زیر می باشد:

۱- ارزش گذاری به منظره و میراث فرهنگی

۱-۱- پستی و بلندی های زمین شهری

وجود پستی و بلندی های شناسائی نشده و یا در نظر گرفته نشده یکی از مشکلات شهر است. در حال حاضر رعایت قوانین موجود باعث می گردد که در هنگام ساخت و ساز پستی و بلندیهای ... طبیعی شهر از بین برود. (ساختمان هایی با عرض زیاد، در نظر نگرفتن شیب زمین برای سازی...)
۲-۱ پرسپکتیوها و نقاط دید و چشم اندازها به طور سیستماتیک شناسائی نشده اند. تصویر بافت خیابان های اصلی پاریس که اسکلت اصلی شهر است به قدر کافی جلب توجه نمی کند این خیابان ها معمولاً مربوط به قرنهای ۱۸ و ۱۹ می باشند.

۳-۱ وجود بافت های آسیب پذیر و نامتجانس: بافت های شهری که حاشیه شهر را تشکیل می

^۱ . Plan d'Aménagement et développement

دهد. مشکل از ساختمانهای قدیمی است که دارای ارتفاع های گوناگون می باشند پشت این خیابان های به قاعده بافتی پیچیده وجود دارد که مناظر شهری را به وجود می آورد به این فرم ها توجه کافی نشده است.

۴-۱ بناهای نشانه ای نقش مهمی در زیبایی منظر اقامی کند. معماری این ساختمان ها (دولتی یا غیر دولتی) لزوما مهم ترین جنبه آنها نمیباشد این بناها غالباً خاص و استثنائی بوده و تاریخچه خاصی دارند و خود حافظه جمعی آن محل و شهری می باشند، لازم است به این بناها (جهت حفظ و نگهداری) توجه کافی به عمل آید.

۵-۱ حفاظت از مجموعه بناهایی که خصالت هارمونیک و هماهنگ دارند لازم است این بناها که اغلب از بافت خرد برخوردارند و حتما دارای ساماندهی خاص خود هستند (مثلا فضای سبز کافی دارند) در برنامه های شهری دیده و شناخته و محفوظ گردند.

۶-۱ بعضی کارهای ساختمانی مدرن باید با توجه به شکل خاص آنها به صورت بهتری در سیما و منظر شهر و نیز در عملکرد آن ادغام گردند. لازم است در خصوص کناره و خط محدوده عملیات جدید برخوردار خاصی صورت گیرد (تعریف جدیدی از عناصر ساختاری مثل معابر و فضای سبز)

۷-۱ بعضی کارهای ساختمانی مدرن باید با توجه به شکل خاص آنها به صورت بهتری در سیما و منظر شهر و نیز در عملکرد آن ادغام گردد. لازم است در خصوص کناره و خط محدوده عملیات جدید برخوردار خاصی صورت گیرد (تعریف جدیدی از عناصر ساختاری مثل معابر و فضای سبز)



۲- سامان دهی و توزیع مناسب تر فضاهای عمومی

۱-۲ تراکم خیلی زیاد اتوموبیل در بعضی خیابانها و میداين، در بولوارهای حاشیه ای، در دروازه های شهر، ازدحام اتوموبیل در حوزه های توریستی.

۲-۲ کمبود توقفگاه ها و مسائل مربوط به پارکینگ مصرف فضاهای عمومی برای مصرف پارکینگ استفاده از پارکینگ مسکن های ارزان قیمت اجتماعی به صورت نامناسب کمبود پارکینگ در معابر معمولی که نتیجه آن به ضرر ساکنین آن محل می باشند.

۳-۲ ضعف سیستم اتوبوسرانی (حمل و نقل عمومی)، به طور کلی نه تنها تعداد اتوبوسها بلکه دره سرعت متوسط آنها، و وسعت شبکه ناگافی آنها است. علاوه بر آن در مسیرهای ویژه اتوبوس ترده و مسائلی نقلیه مختلف موجب افت کارایی سیستم میگردد.

۴-۲ از سیستم حمل و نقل آبی (در رودخانه سن و کانالها) استفاده کافی نمیشود.

رودخانه سن، زیرساخت خوبی برای حمل و نقل مسافر و کالا میباشد.

۵-۲- استفاده ضعیف از راه آهن شهری، و ضعف سیستم مترو RER خصوصاً در محدوده کمربند سبز و مناطق حاشیه ای پاریس.

۶-۲- عدم ارزش گذاری کافی به سایتهای رودخانه سن، کانالها و کمربند سبز کوچک.

۳- تقویت مرکزیتها و ارتقای زندگی محلی

در قانون SRU (همبستگی در نوسازی شهری) به (مرکزیت) با مکانهای داد و ستد و جنب و جوش و فعالیتهای مختلف انسانی اهمیت زیادی داده شده است از واژه (مرکزیت) تمرکز جغرافیایی تأسیسات مختلف شهری فعالیت (خصوصاً در زمینه داد و ستد)، به ذهن متبادر میگردد.

مشکلات موجود جهت تحقق هدف فوق به شرح زیر میباشد:

۱-۳- به اثرات مثبت مرکزیتها شهری مختلف (از قبیل فعالیت تجاری یا جنب و جوش و فعالیتهای انسانی، زندگی فرهنگی) توجه کافی به عمل نیامده است. فعالیتهای تجاری واقع در طبقه همکف ساختمانها به عنوان عناصر کمکی یا زندگی بخش به بافتهای فرسوده و در معرض خطر توجه نشده است.

۲-۳- وجود محله هایی در حاشیه مرکز تاریخی با تراکم زیاد جمعیتی، که در آنها ساختار مناسب تجاری جهت پاسخگویی به نیاز مردم آن محلات و نیز سایر استفاده کنندگان شهری وجود ندارد. لزوم تلاش برای تجدید حیات محلات با تراکم جمعیتی بالا، و تکمیل تأسیسات و به وجود آوردن شور زندگی و جنب و جوش در محله.

۳-۳- ضعف در قابل دسترس بودن خدمات توسط مردم لزوم هماهنگ کردن مرکزیت و حوزه عملیاتی تأسیسات جهت جوابگویی دقیق تر به درخواستهای اجتماعی.

۴-۳- وجود درگیری و تعارض بین زندگی محلی، زندگی اقتصادی و خصوصیات تجاری.

۵-۳- لزوم توجه بیشتر به فضاهای عمومی از نقطه نظر استفاده عابران پیاده و نیز توقف و تحویل کالا در مرکزیتها.

۶-۳- لزوم به وجود آوردن مرکزیتها جدید، انجام پروژه های بزرگ شهری با پیش بینی فعالیتهای پر چاذبه بدین منظور و تقویت قطبهای ایستگاه راه آهن.

لزوم توجه به تأثیر گسترش توریسم در بافتهای سنتی منجمله از بین رفتن برخی فعالیتهای تجاری و سنتی و به طور کلی مراقبت از تنوع تجارت (کسبه). لازم است ساختار و استخوان بندی تجاری در سطح کلی شهر محفوظ بماند.

۴- احیای فضاهای سبز و گشودن آنها به روی تمام شهروندان

امروزه در پاریس بدون در نظر گرفتن پارکهای جنگلی ونسن و بولوین برای هر شهروند پاریس ۲/۳۴ متر مربع پارک و فضای سبز وجود دارد. مسائل مربوط به فضای سبز این شهر به شرح زیر میباشد:

۱-۴- کمبود و فضای سبز به صورت پارک و بوستان.

۲-۴- برخی محلات فاقد فضای سبز میباشند.

۳-۴- لزوم گشودن فضای سبز ادارات به روی مردم.

۴-۴- حفظ فضای سبز در بخش خصوصی.

۵-۴- لزوم تکمیل شبکه ای از پارکها به طوریکه هر شهروند پاریسی حداکثر با فاصله ای ۳۰۰

متری به یک پارک دسترسی داشته باشد.

۴-۶- گیاهکاری و گشودن زمینهای بایر، ورزشی، تفریحی و گورستان به روی عموم.

۴-۷- جبران کمبود محسوس فضای سبز در کناره های رودخانه سن.

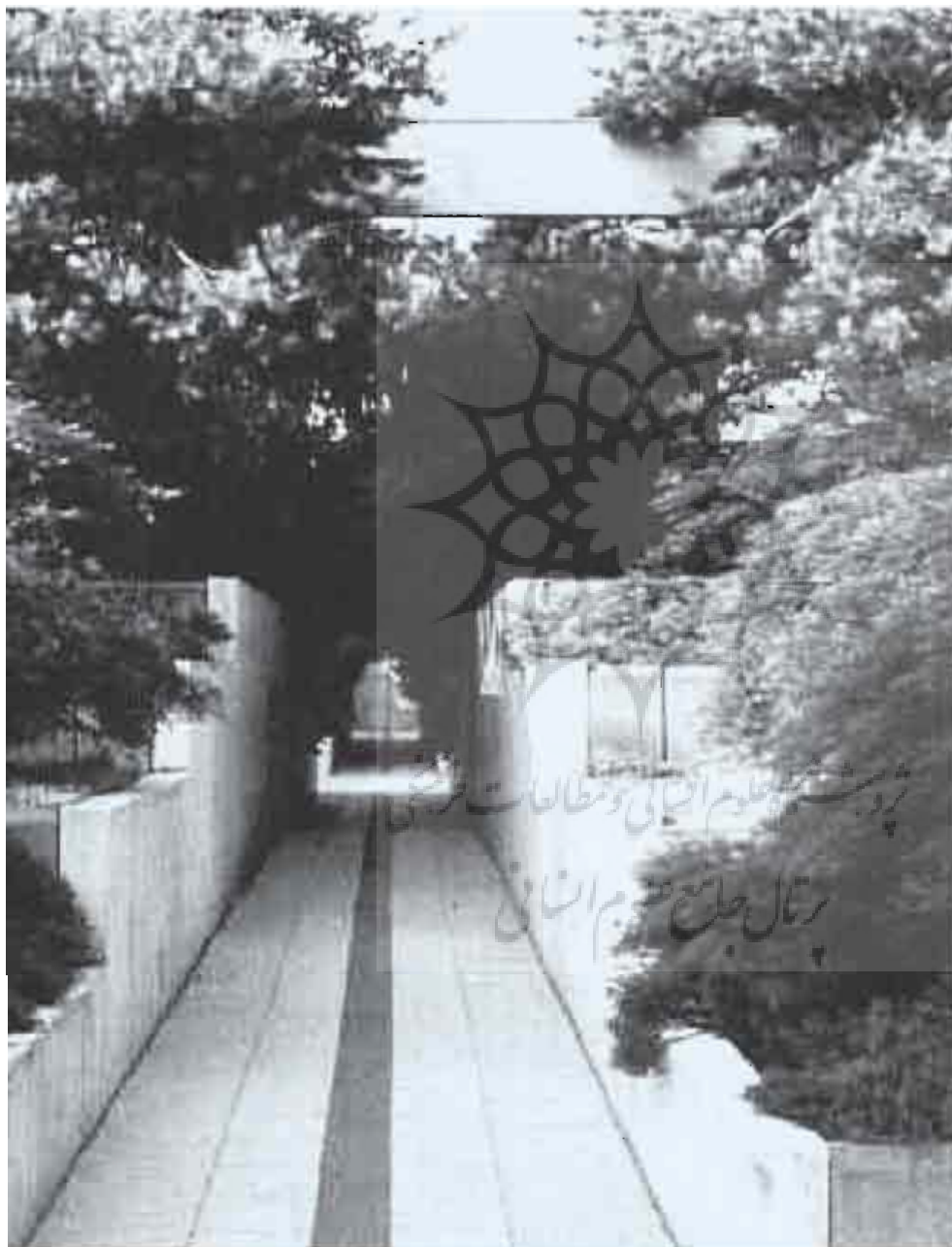
۴-۸- هماهنگ کردن تراکم و منظر شهری (هم در مقیاس و هم در مقیاس محله)، متعادل

ساختن تراکم شدید پاریس با بهره گیری بهتر از فضای عمومی و استفاده مناسب از فضای سبز

برای این منظور.

۴-۹- آسیب پذیری در جنگل بزرگ ون سن و بولوین بعلت تردد و پارک اتوموبیل ها، خرابی

ناشی از طوفان، خصوصی سازی فضاها و ...



۵- حمایت از تنوع بافت اجتماعی

یکی از نگرانیهای برنامه ریزان شهر پاریس وجود بافتهای شهری است که گرایش به عملکرد واحد دارند مثل عملکرد مسکونی (در مناطق ثروتمند ۱۵ و ۱۶) و نیز وجود بافتهای متفاوت اجتماعی در مناطق مختلف شهر است. آسیب شناسی انجام شده درخصوص این موضوع شامل موارد زیر است:

۱- کاهش شدید تعداد مشاغل در پاریس و افزایش سطح بیکاری
۲- عدم استفاده از ظرفیت استثنایی محلات ثروتمند در مختلط شدن (مسکن، مشاغل و تجارت)

۳- توسعه کنترل نشده عمده فروشی در محلات آسیب پذیر (که معمولاً بافت فرسوده دارند)
۴- لزوم ایجاد تعادل فعالیت های شغلی در بافت های مسکونی (با تراکم تعدیل شده) و تعادل بخشیدن به مناطق مسکونی با تراکم بالا.

۵- افزایش سهم مسکن اجتماعی ارزان قیمت و تعدیل مسکن های اجتماعی موجود
۶- پویا سازی محله های مرکزی پاریس از طریق تجدید امکانات تجاری و گسترش تنوع آنها، لازم به یادآوری است که این مطالعات وضع موجود براساس معیار طبقه بندی شهر پاریس به سه بخش مسکونی (که در آن تعداد سکنه حداقل ۴ برابر تعداد شاغلین است) و بخش فعالیتی (که در آن نسبت تعداد افراد شاغل به سکنه حداقل ۴ برابر تعداد است) و بخش مختلط (که نسبت ساکنین به شاغلین بین ۱ تا ۴ متغیر است انجام گرفته است.

۶- تقویت حق سکونت در پاریس و تجدید حیات شهری

بدیهی است شهری می تواند از لحاظ اقتصادی، اجتماعی و ... پویا و سرزنده باشد که در آن مسئله مسکن (به عنوان یکی از پایه ای ترین مشکلات شهر) حل شده باشد. طبق قانون SRU در پاریس کمبود مسکن ارزان قیمت (که معمولاً به آن مسکن اجتماعی می گویند) به ۷۵۳۹۷ واحد بالغ می گردد. به طور کلی مشکلات مربوط به مسکن که تاثیر زیادی بر حیات شهری می گذارد به قرار زیر است:
۱- کمبود رفاه و امکانات لازم در برخی مساکن پاریس. به عنوان مثال براساس سرشماری سال ۱۹۹۹، ۲۰٪ خانه هایی که قبل از سال ۱۹۴۹ ساخته شد فاقد امکانات دستشویی و حمام می باشند.

۲- وجود تعداد زیادی مسکن خالی: طبق سرشماری سال ۱۹۹۹ تعداد خانه های (آپارتمان یا خانه) خالی شهر پاریس بالغ بر ۱۳۶۰۰۰ دستگاه می باشد که لازم است با اتحاد سیاست هایی آنها را مورد استفاده قرار داد.

۳- کمبود مسکن جهت اسکان اضطراری برای افراد بی بضاعت که لازم است حدود ۲۰۰۰ سر پناه اضطراری در ظرف ۵ سال تامین گردد.

۴- وجود تعدادی مناطق کوچک مسکونی کوچک و سالم

۵- هنوز تعدادی از مردم پاریس از اطاق های هتل (ارزان قیمت) به عنوان محل سکونت استفاده می کنند.

۶- تعداد مسکن های کوچک به صورت اطاق های مجزا که معمولاً از کیفیت پایینی برخوردارند ۵٪ کل واحدهای مسکونی پاریس می باشند.

۷- لزوم ساماندهی و تغییر عملکرد بعضی از ادارات دولتی

۸- تقویت عملیات اجرائی پروژه های ZAC, DUP, OPAH

۷- کمک به توسعه زندگی اقتصادی و ایجاد اشتغال

در پاریس همانطوریکه قبلاً اشاره شده کاهش نگران کننده ای در ارتباط با تعداد مشاغل به چشم می خورد که از سویی باعث مهاجرت از پاریس و از طرف دیگر به دلیل افزایش گرایش به حاشیه نشینی و تفکیک به گروه های اجتماعی بیشتر، باعث تشدید نا برابری اجتماعی می گردد. این امر از

1) Opération programmée d'Amenagement et de Construction

2) Declaction d'utilite publique

3) Zone d'Amenagment Concentre

در پاریس همانطوریکه قبلا اشاره شده کاهش نگران کننده ای در ارتباط با تعداد مشاغل به چشم می خورد که از سویی باعث مهاجرت از پاریس و از طرف دیگر به دلیل افزایش گرایش به حاشیه نشینی و تفکیک به گروه های اجتماعی بیشتر، باعث تشدید نابرابری اجتماعی می گردد. این امر از اهداف شهرداری پایدار بسیار به دور است.

اهداف شهر پایدار بسیار به دور است. موارد زیر به عنوان مشکلات و رهنمودهای این بخش در نظر گرفته شده است.

- ۱- لزوم تسهیل تعادل بین عملکردهای مختلف کاری و حمایت از اختلاط کاربری
- ۲- لزوم حفاظت از چند عملکردی بودن و ارتقاء تنوع امکانات تجاری
- ۳- ایجاد تسهیلات در ساخت مراکز خدمات رسانی برای عملکردهای مختلف
- ۴- آشتی دادن فعالیت های توریستی و تجاری در سطح محله
- ۵- بهبود و جذب عملکرد فعالیت های نیمه صنعتی
- ۶- ایجاد اختلاط نسبی بین کاربری مسکن و فعالیت های مختلف
- ۷- لزوم تبدیل برخی از ساختمانهای مسکونی فرسوده به مکانهای اشتغال زا
- ۸- تجدید حیات در محله های مرکزی، پاریس از طریق به وجود آوردن مناسبتهای متنوع
- ۹- تبدیل بخش های تجاری عمده فروشی و خرده فروشی در قسمت هایی از شهر
- ۱۰- کنترل رشد دفاتر و مدرنیزه کردن آنها
- ۱۱- نوین سازی مجتمع های نمایشگاهی و سالن های کنگره.
- ۱۲- بهبود عملکرد ایستگاه های راه آهن (به عنوان قطب) از طریق توسعه فعالیت های متنوع اقتصادی در اطراف آن
- ۱۳- مکانیابی زون های توریستی از طریق تحقیق و بررسی بر روی هتل های توریستی، مکان های تاریخی یادمان ها و قطب های تجاری مورد توجه توریست ها.

۸- تحول کیفیت زندگی روزمره

تمام شهروندان علاقمند به افزایش کیفیت زندگی خود می باشند. این کیفیت عمدتاً مربوط به وجود تعداد مناسب و کافی تاسیسات فرهنگی در همجواری و دسترسی های نزدیک و آسان می گردد. شیوه مطالعه در این بخش مبتنی بر مطالعه و بررسی موارد ذیل (به صورت غیر ترکیبی) بوده است.

چرا که تهیه گزارش از نیازهای تلفیقی نارسا بنظر می رسد و تاسیسات مورد بررسی به شرح زیر می باشد:

- ۱- تاسیسات تحصیلی شامل مدارس پیش دبستانی و مدارس ابتدایی (توضیح آنکه در پاریس امور تحصیلی مقطع ابتدایی در چهارچوب وظائف شهرداری قرار می گیرد)
 - ۲- تاسیسات ورزشی (شامل استخر، استادیوم ها و زمین های تربیت بدنی، باشگاه های ورزشی و ...)
 - ۳- تاسیسات اجتماعی (شامل تاسیسات ویژه خردسالان، تاسیسات مخصوص نوجوانان، تاسیسات جذب کننده براساس نوع کار و تاسیسات مخصوص سالمندان).
 - ۴- تاسیسات فرهنگی (شامل هنرستان ها، کتابخانه های شهرداری، سینماها)
- مطالعات نشان می دهد که وضعیت اقتصادی، اجتماعی، ورزشی مدارس ابتدایی در شمال شرق و شرق بدترین کیفیت را دارد. نواحی اطراف رودخانه سن به ویژه مناطق غربی وضعیت خوبی دارند. تاسیسات ورزشی (استخر و استخر- مدرسه) در مرکز شهر و مناطق مرزی شعاع عمل کافی دارند. در این مورد منطقه ثروتمند غرب پاریس منطقه ۱۶ از پوشش کافی برخوردار است که شاید نشانی از عدم احتیاج سکنه آنها به این نوع اماکن و یا گرایش زمینی مکانها باشد. در مورد تاسیسات ورزشی سرپوشیده هم کمابیش وضع بر منوال فوق است با این تفاوت که عدم پوشش کافی این تاسیسات

علاوه بر غرب پاریس مناطق ۷ و ۸ و ۹ جنوب غربی آن را هم (غیر ثروتمند) در بر می گیرد. تاسیسات ورزشی رو باز محدوده پاریس را به خوبی پوشش می دهد. در این مورد فقدان تاسیسات سرپوشیده در کلیه مناطق مرکزی شدیداً محسوس است. در خصوص تاسیسات مهد کودک نیز بیشترین احتیاج (و یا به عبارتی دیگر کمبود) در مناطق شمالی، شرقی به جنوبی و جنوب غربی به چشم می خورد. مناطق مرکزی (در طرف رودخانه سن) هیچ گونه نیازی ندارد (مناطق ۱ و ۶ و ۸ و ۴ و ۵).



در ارتباط با تاسیسات مخصوص نوجوانان باید گفت که با توجه به تراکم جمعیت (تعداد نوجوانان) تاسیسات ویژه آنها در شرق پاریس زیاد است. نیازی به این تاسیسات در مناطق غربی (۱۶ و ۱۷) و نیز مناطق مرکزی ۷ و ۸ و ۹ به چشم می‌خورد. میزان بیکاری در شمال و شرق پاریس زیاد است: کمبود مراکز کارایی در منطقه جنوب غربی یا در مناطق ۱۵ و ۱۶ و ۱۷ دیده می‌شود. افراد سالخورده و سالمند پاریس بیشتر در شمال، شرق و جنوب و جنوب غربی ساکن هستند تراکم آنها در این مناطق معمولاً بالاتر از ۳۰ نفر در هر هکتار می‌باشد. شهرداری پاریس بیش از یکصد مرکز نگهداری سالمندان را اداره می‌کند که حدود ۷۵٪ آن به صورت مراکز آپارتمانی است. کتابخانه‌های وابسته به شهرداری اغلب قسمت‌های شهر به ویژه مناطق مرکزی او ۲ و ۳ و ۵ و ۶ را پوشش می‌دهند مناطق ۸ و ۱۶ از پوشش کافی برخوردار نیستند و بالاخره در مورد سینماها باید گفت که این تاسیسات بیشتر در مناطق مرکزی (که تراکم جمعیت کمی دارند) متمرکز است. به طور کلی پاریس از نظر تاسیسات فرهنگی دارای تراکم زیاد در نقاط و مناطق مرکزی می‌باشد.



چشم انداز پاریس

ردیف	موضوعات اصلی توسعه پایدار شهری در پروژه PADD	پروژه های معرفی شده در پروژه PADD	نقشه های نهائی پروژه PADD
۱	ارزش گذاری به منظور میراث ملی و فرهنگی	<ul style="list-style-type: none"> ۱- تکیه بر جنبه های جغرافیایی ۲- حفظ تنوع مناظر شهری ۳- بهره برداری و غنی سازی میراث طبیعی و شهری ۴- تعریف دوباره نقاط در حال تغییر ۵- تقویت پیوستگی بافت حدود شده پاریس 	یک نقشه موضوعی (از هر یک از پروژه ها) و یک نقشه تلفیقی
۲	سامان بخشیدن و تقسیم مناسب فضای عمومی	<ul style="list-style-type: none"> ۱- حمایت از زندگی محله ای در اغلب فضاهای عمومی ۲- اولویت بخشیدن به کیفیت در تردد محله ای و میان محله ای ۳- بهبود وضع پارکینگ ها با حمایت از پارکینگهای مسکونی ۴- تکمیل و بهبود شبکه ارتباطات و کیفیت حمل و نقل مسافرین شهری و کالاها ۵- تعریف دوباره دروازه های شهر و کاهش آلودگی صوتی ناشی از تردها در بولوار کمربندی 	یک نقشه از هر یک از پروژه ها و یک نقشه تلفیقی
۳	تقویت مرکزیت های شهری و ارتقاء زندگی در محله	<ul style="list-style-type: none"> ۱- حمایت از زنده نگهداشتن محلات با دخالت در مرکزیت های محلی ۲- ارزش دهی و ایجاد قطبهای مهم و مرکزیتها در سطح کل شهر 	دو نقشه موضوعی (از هر پروژه یک نقشه) و یک نقشه تلفیقی
۴	احیای فضاهای سبز و گشودن آن بر روی تمام شهروندان	<ul style="list-style-type: none"> ۱- بهبود و ارزش بخشیدن به تداوم مسیر سبز در پاریس ۲- ارزش بخشیدن به حوزه رود سن و کانالها ۳- کمربندی سبز پاریس و جنگلها 	سه نقشه موضوعی (از هر پروژه یک نقشه و یک نقشه تلفیقی)
۵	حمایت از تنوع بافت اجتماعی	<ul style="list-style-type: none"> ۱- حمایت از تنوع بافت اجتماعی ۲- تنوع بخشیدن به بخشهای مسکونی ۳- تنوع بخشیدن به بخشهای فعالیتی 	سه نقشه موضوعی (از هر پروژه یک نقشه) و یک نقشه تلفیقی
۶	تقویت حق سکونت و اجرایی تجدید حیات شهری	<ul style="list-style-type: none"> ۱- اقداماتی جهت ازدیاد و بهبود مسکن ارزان قیمت ۲- اجرای پروژه های تجدید حیات شهری ۳- ادامه عملکرد در چهارچوب عملیات پروژه های ZAC , OPAH و غیره ۴- بهبود وضعیت مسکن خصوصی 	چهار نقشه موضوعی (از هر پروژه یک نقشه) و یک نقشه تلفیقی
۷	کمک به توسعه زندگی اقتصادی و کار	<ul style="list-style-type: none"> ۱- زیر نظر گرفتن گسترش فعالیتهای مرکزی و ارتقاء شرایط همزیستی آنها ۲- ایجاد توازن در فعالیتهای اقتصادی و اهمیت دادن به ایجاد کار ۳- حفاظت و تشویق مراکز تجاری همجوار 	سه نقشه موضوعی (از هر پروژه یک نقشه) و یک نقشه تلفیقی
۸	تحول کیفیت زندگی روزمره	<ul style="list-style-type: none"> ۱- بررسی تأسیسات تحویلی ۲- تأسیسات ورزشی ۳- تأسیسات اجتماعی ۴- تأسیسات فرهنگی 	یازده نقشه موضوعی از تأسیسات فرهنگی، آموزشی، اجتماعی و ... بدون نقشه تلفیقی

ردیف	گروه های کار (کلی) آسیب شناسی پروژه PADD	ترکیب گروه های کار بر حسب هر موضوع در پروژه PADD
۱	ارزش گذاری به منظر و میراث فرهنگی	۱- گروه میراث، منظر شهری، تأسیسات ساختاری ۲- گروه محیط زیست و توسعه پایدار ۳- گروه پاریس در مجموعه شهری
۲	سامان بخشیدن و تقسیم مناسب فضای عمومی	۱- کمیسیون فوق شهرداری مربوط به تردها ۲- نقشه تردهای پاریس ۳- گروه ۱ ترافیک و پارکینگ ۴- گروه ۲ برنامه ریزی و طراحی شهری ۵- گروه ۳ حمل و نقل و تردد افراد ۶- گروه ۴ نوع حمل کالا ۷- گروه محیط زیست و توسعه پایدار ۸- گروه میراث، منظر شهری و تأسیسات ساختاری
۳	تقویت مرکزیتها و ارتقای زندگی محلی	۱- گروه کیفیت زیست با توجه به محله ها ۲- گروه تردها ۳- گروه یکپارچگی امور اجتماعی و سیاست شهر ۴- گروه توسعه اقتصادی
۴	احیای فضاهای گیاهکاری شده و گشودن آنها به روی تمام شهروندان	۱- گروه کیفیت زیست با توجه خاص به محله ها ۲- گروه زیست و توسعه پایدار ۳- گروه پاریس در مجموعه شهری ۴- گروه میراث منظر شهری و تأسیسات ساختاری
۵	حمایت از تنوع بافت اجتماعی	۱- گروه مسکن و اقامت ۱-۱- مسکن ارزان قیمت، یکپارچگی ۲- کمیسیون توسعه اقتصادی ۳- گروه میراث، منظر شهری و تأسیسات ساختاری ۴- گروه یکپارچگی، فعالیت اجتماعی و سیاست شهر ۱-۴- جذب و یکپارچگی کردن، تردد کردن ۵- کمیسیون تردها ۱-۵- (ترافیک و پارکینگ)، (حمل و نقل) و (حمل و نقل و توزیع)
۶	تقویت حق سکونت در پاریس و اجرای تجدید حیات شهری	۱- گروه مسکن و اقامت ۱-۱- مسکن ارزان قیمت اجتماعی، مسکن خصوصی، یکپارچگی ۲- گروه (یکپارچگی) (امور اجتماعی و سیاست شهر) ۱-۲- همبستگی، جذب و دفع
۷	کمک به توسعه زندگی اقتصادی و کار	۱- کمیسیون توسعه اقتصادی ۲- کمیسیون فوق شهرداری تردها ۱-۲- ترافیک و پارکینگ "برنامه ریزی و ساماندهی" و "شیوه حمل و نقل و توزیع کالا" ۳- گروه محیط زیست و توسعه پایدار ۴- گروه میراث، منظر شهری و تأسیسات ساختاری
۸	تحول کیفیت زندگی روزمره	روش کار در این قسمت، بررسی نیازها در مورد هر یک از تأسیسات متفاوت است. تهیه یک سند ترکیبی مشکل و نارسا است: مطالعه در زمینه این تأسیسات انجام شده است: ۱- تحصیلی ۲- ورزشی ۳- اجتماعی ۴- فرهنگی نقشه های تهیه شده در این زمینه ها شامل دو قسمت کلی است: ۱- توزیع تأسیسات ۲- عامل جمعیت مربوطه

حفاظت از محیط زیست پاریس

حفاظت محیط زیست یکی از ارکان اساسی نظام جدید برنامه ریزی و مدیریت شهر پاریس را تشکیل می‌دهد، شهرداری پاریس در بخش حفظ و توسعه محیط زیست به برنامه ریزی و مدیریت مسائلی همچون جمع آوری زباله، آلودگی هوا، آلودگی آب و زمین، فضای سبز منظر، تنوع زیستی و به ویژه به آموزش همگانی در رعایت توصیه های زیست محیطی اهمیت زیادی می‌دهد. ذیلاً اطلاعات و آمار اقدامات مربوط موارد فوق ارائه می‌گردد :

۱- فضای سبز پاریس

فضای سبز در پاریس علاوه بر جنبه‌های طبیعی، اجتماعی، فرهنگی از نقطه نظر میراث ملی (بویژه در خصوص درختان قدیمی و برخی پارکها) نیز مورد توجه واقع گردیده است. ۱۴۰۰ خیابان پاریس درختکاری شده میباشند. عمر درختان پاریس به طور متوسط ۶۰ سال می باشد فضای سبز پاریس توسط اداره کل پارک و فضای سبز شهرداری پاریس اداره می‌گردد که برنامه های آن به شرح زیر میباشد:

- ۱- افزایش فضای سبز.
- ۲- ایجاد تنوع بیشتر در فضای سبز.
- ۳- حفاظت درختان در مقابل بیماری.
- ۴- کاشت گونه های جدید درختان.
- ۵- تهیه شناسنامه الکترونیکی و تشکیل بانک داده ها.
- ۶- کاربرد مواد جدید شیمیایی روی آفت کشی درختان و فضای سبز.
- ۷- درختکاری جایگزین در مورد درختانی که در اثر طوفان، بیماری، پیری، قطع می‌گردند. یادآوری می‌نماید که تعداد درختان خیابانی پاریس ۹۲۰۰۰ اصله، درختان پارکها ۳۵۰۰۰ اصله، درختان گورستانها ۳۴۰۰۰ اصله و درختان در جنگل حاشیه ای پاریس مجموعاً ۳۰۰۰۰۰ اصله میباشد.



۲- آلودگی هوا

- مواد آلاینده و منابع آلوده ساز شهر پاریس به شرح زیر میباشد :
- ۱- دی اکسید کربن (تأسیسات گرمائی)
 - ۲- دی اکسید ازت (اتومبیل و گازهای ناشی از انواع احتراقها)
 - ۳- ذرات معلق (انواع احتراق، حمل و نقل، اتوموبیل)
 - ۴- مواد آلی فرار (پمپ بنزین، پتروشیمی، پالایشگاه ...)
 - ۵- مونواکسید کربن (احتراق ناقص اتوموبیل ها)

۶- اسید کلرئیدریک (مراکز سوزاندن زباله)

۷- فلزات سرب، منگنز، کادمیم، جیوه و ...

۸- ترکیبات شیمیایی حلقوی (که در چاپخانه ها، مراکز سوزاندن زباله، اتومبیلها، حمل و نقل فرودگاهی به وجود میاید)، تغییرات جوی چون بارندگی، باد تأثیر مثبتی در کاستن از آلودگی هوا دارد. در تابستان به خاطر تشعشع خورشید ترکیبات ثانوی خطرناکی توسط آلاینده های فوق الذکر به وجود میاید.

یادآوری می نماید که توجه و اقدام در خصوص کاهش آلودگی هوا در پاریس سابقه ای بیش از ۳۰ سال دارد و همکاری و همبستگی زیادی بین نهادهای دولتی و عمومی و خصوصی برای این مبارزه دیده میشود، ترجمان خواست همگانی در کاهش آلودگی هوا زمینه را برای برنامه ریزی های خاص و پروژه های مشخص از قبیل پروژه های "اتومبیلهای پاک" و "مسیرهای دوچرخه سواری" و "محله های آرام" توسعه حمل و نقل عمومی آماده ساخت. با آغاز قرن جدید این مساعی افزایش یافت و ایده جابجائی (غیرآلوده) (با استفاده از دوچرخه، اسکیت برد)، بهبود کیفی اتوبوسها افزایش تعداد (محلات سبز) با ترافیک اندک به صورت جدی مطرح گردید. در نتیجه تلاشهای مسئولین، از میزان آلودگی های صنعتی و حرارتی به نحو چشمگیری کاسته شده است.

۳- آلودگی صوتی

در سال ۱۹۹۹ خیابانهای پاریس بر حسب میزان تولید آلودگی صوتی طبقه بندی گردید. طبق این گزارش آلودگی صوتی خیابانها به ۵ گروه تقسیم شده است. یک نقشه نیز تهیه شده که به این طبقه بندی را با ۵ رنگ مختلف نمایش میدهد. شهرداری پاریس در سال ۲۰۰۱ تصمیم گرفت که این مطالعات را تکمیل نماید. لازم به ذکر است که در پاریس حدوداً ۳,۰۰۰,۰۰۰ وسیله نقلیه موتوری تردد دارد. (طول خیابانهای پاریس ۱۷۰۰ کیلومتر است) بنابراین لازم بود که اولین نقشه استراتژیک آلودگی صوتی در خصوص خیابانهای پاریس تهیه شود. قرار است در آینده مطالعات ذیربط به ترافیک راه آهن شهری و حومه ای نیز انجام شود. مدلهای تولید صدا در جاده ها بر اساس متوسط ترافیک روزانه برای سالهای ۱۹۹۹ و ۲۰۰۰ و ۲۰۰۲ توسط مدیریت معابر و ترافیک تهیه گردیده است. در این مطالعات ترافیک شبانه از ساعت ۲۲ تا ۶ صبح و ترافیک روزانه از ۶ صبح تا ۲۲ منظور گردیده است.



خیابان شانزه لیزه با عرض ۱۲۰ متر
(اخیراً ۲ لاین کند رو به پیاده رو اختصاص داده شده است)

۴- محلات سبز

در چهار چوب سیاست توزیع مناسب تر فضاهای عمومی و افزایش امنیت عابرین شهرداری پاریس از چند سال پیش طراحی و اجرای محلات سبز را آغاز نموده است. طبق اهداف این طرح اتومبیلها نمی توانند از این محلات با سرعت عبور نمایند. به جای اتومبیل سیستم "حمل و نقل ملایم" شامل دوچرخه پیاده روی جایگزین میگردد. این پروژه ساماندهی دارای مزایای زیر میباشد:

- کاهش آسیب های ناشی از ترافیک عبوری.
- توزیع مناسب تر فضاهای عمومی به نفع سیستم جابجائی و "حمل و نقل ملایم".
- تقویت بنیه اقتصادی محله.
- تقویت امنیت ترافیکی.
- ارزش دهی به فضای عمومی.
- سازماندهی جهت های رفت و آمد و کاهش سرعت ترافیک به ۳۰ کیلومتر در ساعت.
- سازماندهی چهارراه ها و آسفالت برخی خیابانها با ایجاد برخی موانع و شیبها به منظور کاهش از سرعت اتومبیلها و افزایش امنیت عابران پیاده.
- ایجاد مسیرهای حفاظت شده برای عابران پیاده.
- افزایش طول مسیرهای پیاده روی.
- یکپارچه کردن مسیرهای دوچرخه سواری و در مواردی ایجاد مسیرهای خاص.
- ساماندهی میدانهای بزرگ، متوسط و کوچک و نیز درختکاری در آنها.
- دادن اولویت به مردم محل برای استفاده از پارکینگ کنار خیابان.

در سال ۲۰۰۴ بین شهرداری پاریس و فرمانداری و استانداری ایل دوفرانس قرارداد همکاری جدیدی جهت حفاظت از محیط زیست شهری و افزایش تنوع زیستی به امضاء رسانیدند. شهرداری پاریس برای بهبود محیط زیست این شهر در حال حاضر با ۵ شرکت و اتحادیه و نهادهای مختلف (در سطح استانی) همکاری می نماید. دغدغه های شهرداری پاریس حفظ تنوع زیستی این شهر است که طبعاً بدون هماهنگی در سطح استانی و کمک تمامی نهادهای ذیربط میسر نمیشود. پارکها و جنگلها محیط مناسب مطالعه تنوع گیاهی و جانوری شهر میباشد علاوه بر آن رودخانه سن و ساحل آن و نیز کانالها نیز از منابع اینگونه مطالعات است در شهر پاریس بیش از ۱۲۹۰ گونه جانوری وجود دارد که با یکدیگر همزیستی دارند. از آهو و روباه گرفته تا پروانه های و در شهر پاریس حدوداً ۱۲۰۰ گونه گیاهی وحشی موجود میباشد. برای حفاظت بهتر از این مجموعه یک شبکه حفاظت و تحقیق پیش بینی شده و نیز برنامه ای جهت افزایش تنوع های جانوری و گیاهی در دست اجرا است. ضمناً مسأله حفاظت از محیط زیست و تنوع زیستی قرار است در برنامه درسی مدارس نیز گنجانده شود.

۶- رفتار زیست محیطی

مسأله آموزش محیط زیست و حفاظت آن از طرف مسئولین شهر پاریس به صورت یک وظیفه عمومی درآمده است شهرداری پاریس اخیراً از مردم خواسته است تا جهت حفظ و ارتقاء کیفیت محیط زیست رفتار و عادات خاص را در زندگی روزانه و مکان خانه و محل کار و خیابان الگو قرار دهند. این برنامه که تحت عنوان "۶۰ رفتار زیست محیطی" شناخته شده شامل توصیه هایی در مورد مصارف گوناگون آب (در منزل، محل کار ...) و مصرف برق، تمیزی و پاکیزه نگهداشتن محیط

منزل، خیابان ... مصرف مناسب منابع سوخت جهت گرمایش خانگی به مردم است. اگرچه هدف اصلی این توصیه ها منافع زیست محیطی است ولی در عین حال تأثیر زیادی بر منافع اقتصادی و صرفه جویی در مقابل خانه، شهر و کشور نیز دارد.

۷- جمع آوری زباله

تولید زباله شهر پاریس سالیانه به بیش از یک میلیون تن بالغ میگردد. سرانه تولید روزانه زباله در این شهر ۱/۴ کیلوگرم است. برداشت زباله در این شهر (برخلاف بسیاری از شهرهای بزرگ فرانسه و غیره) هر روز انجام میگردد. از طرف شهرداری ۲۲۵۰۰۰ ظرف بزرگ زباله در اختیار ساختمانهای پاریس قرار داده شده است. ۴۷۹ کامیون مأمور جمع آوری زباله پاریس میباشد. برداشت نیمی از زباله های در صبح و نیم دیگر عصرها بین ۵/۵ تا ۱۱/۵ شب) انجام میگردد. کامیونها زباله دریافتی را قبل از حمل در کامیون فشرده میسازند. این شیوه باعث میگردد تا نظافت شهر و بهداشت و مخصوص سلامت پرسنل برداشت زباله در خطر قرار نگیرد.



مسیر کامیونها به شکل بهینه انتخاب گردیده است. کامیونها زباله ها را به مراکز سوخت زباله منتقل میکنند در این مراکز در ازاء سوزاندن هر تن زباله میتوان ۲۳ کیلو آهن، ۲۶۰ کیلو تفاله آهن (مورد استفاده در جاده سازی) بدست می آید. از همه مهمتر بخشی از حرارت حاصله به موسسه ای جهت گرمایش شهری و بخش کوچکی جهت تولید الکتریسیته فروخته میشود با حرارت حاصله از سوزاندن زباله ۶ خانوار می توان یک خانه را گرم نمود.

ارتقاء کیفیت استفاده از معابر توسط افراد معلول

یکی از اهداف شهرداری پاریس و برنامه ریزان این شهر (در چارچوب سیاست کلان) تشویق به استفاده از وسایل نقلیه غیرموتوری و نیز (در چارچوب ارتقاء عدالت اجتماعی و حقوق شهروندان) جابجائی افراد معلول میباشد. لازم است که افراد معلول انگیزه و جرأت جابجائی و نیز تضمین و امنیت این جابجایی را بویژه در حوالی محل زندگی (کوی) و محله خود داشته باشند. لازم به یادآوری است که در فرانسه حدوداً ۱۲۰۰۰۰ نفر در شرایط معلولیت کامل یا جزئی بسر میبرند که ۱۰٪ آنان در پاریس زندگی می نمایند.

"طرح هادی دسترسی همگانی به معابر پاریس" که در تابستان ۲۰۰۲ به تصویب رسید، سندی است که دسترسی افراد معلول با معلولیت‌های مختلف حرکتی، بینایی، شنوایی به معابر پاریس و استفاده از آن را به عنوان مسأله ای فوری مدنظر قرار داده است. این برنامه در چهارچوب و سیاست جامع معابر پاریس قرار میگیرد. این برنامه ضوابط اجرایی انجام تغییرات و یا نوسازی در سطح تمام معابر پاریس و نیز امکانات سرمایه گذاری سنگین را در این فرایند معرفی می نماید. برنامه ها و سیاستهای اجرایی عبارت از موارد ذیل میباشد :

- ۱- مجهز کردن چراغهای راهنمایی به سیستمهای صوتی برای افرادی که دارای ضعف قدرت دید میباشند.
 - ۲- تعبیه نوارهای دارای برجستگی های مخصوص (که توسط کف پا و یا صندلی چرخدار ، قابل احساس است) در جلو پلکان مترو و در تقاطعی که شیب تند شروع میگردد.
 - ۳- پائین آوردن سطح پیاده روها برای عبور عابران پیاده.
 - ۴- به وجود آوردن نوارهای راهنمایی و هدایت در معابر عابران پیاده.
 - ۵- برداشتن علائم فیزیکی (مانند سنگهای نشانه) و نیز زنجیرهایی که ارتفاع کم دارند، از سر راه معلولین.
 - ۶- به وجود آوردن مکانهای ویژه، مکانهای ویژه توقف انواع افراد معلول، تعبیه طاق و سقفی که از دور قابل دیدن باشد.
 - ۷- ساماندهی ایستگاه اتوبوسها برای دسترسی به تمام خطوط.
- در برنامه های مذکور در فوق برنامه آموزش فنی و عملی اجرای مفاد این طرح پیش‌بینی شده که این آموزش به ۳۰۰ تن از عوامل اداره کل معابر و حمل و نقل داده شده است.

خیابان نمونه

خیابان کروزانیر واقع در منطقه ۱۲ شهرداری پاریس خیابان نمونه ای است که از لحاظ امکان دستیابی افراد معلول به معابر نمادی از اجرای این برنامه در سالهای آینده در تمام خیابانهای پاریس میباشد. در حال حاضر این معبر بین بولوار دیدرو و خیابان فوبورگ سن آنتوان قابل استفاده میباشد. این معبر به زودی دارای تجهیزات تکمیلی و بهسازی های مختلف برای تسهیل جابجائی افراد معلول و قابل تعمیر برای سایر در خیابانها و پیاده روهای پاریس خواهد

یکی از اهداف شهرداری پاریس و برنامه ریزان این شهر (در چارچوب سیاست کلان) تشویق به استفاده از وسایل نقلیه غیر موتوری و نیز (در چارچوب ارتقاء عدالت اجتماعی و حقوق شهروندان) جابجائی افراد معلول میباشد. لازم است که افراد معلول انگیزه و جرأت جابجائی و نیز تضمین و امنیت این جابجایی را بویژه در حوالی محل زندگی (کوی) و محله خود داشته باشند.

بود. کارهای انجام شده بر اساس طرح هادی (دسترسی و استفاده از معابر) بوده است.

دسترسی به وسائل نقلیه عمومی

۱- یکی از کارهای اجرایی که به کمک RATP (سازمان متروی پاریس) در دست انجام است و از ۲ سال پیش شروع شده است. مسأله دسترسی به اتوبوس و استفاده از آن جهت جابجایی افراد معلول میباشد. بر اساس تحقیقاتی که در مورد ۲۲ خط اتوبوس و با نظرخواهی از تعداد بیشماری افراد معلول انجام گرفته طرحی اجرایی تهیه گردیده و بودجه آن نیز تنظیم شده است. لازم به یادآوری است که این طرح غیر از بهسازی مسیرها، بر مسأله بهسازی ایستگاه های اتوبوس نیز تأکید خاص دارد. بر اساس این پروژه که موبیلن (mobilen) خوانده میشود، قرار است چند خط ویژه به وجود آید که این خطوط اتوبوس از ترافیک عمومی جدا بوده و برای معلولین مسرعت، دقت و اطلاعات و دسترسی را به ارمغان خواهد آورد. طبق برنامه تا سال ۲۰۰۶ حدوداً ۴۰٪ خطوط اتوبوسرانی پاریس برای افرادی که دارای معلولیت و یا نقص حرکتی میباشند قابل استفاده خواهد

بود.



۲- تراموا

خطوط تراموای پاریس مجدداً مورد بهره برداری گرفته است و هم اکنون قابل استفاده برای تمامی سگته پاریس میباشد. پروژه ای در دست بررسی و تحقیق دقیق است تا ساماندهی سیستم استفاده از تراموا به ویژه در چهارراه ها و تقاطع با مسیر و معابر ویژه کاربران پیاده و بالخصوص افراد معلول را به بهترین وجه انجام دهد.

۳- مترو

زمینه فعالیت شهرداری پاریس به معابر و اقداماتی که جهت دسترسی به معابر و پارکینگهای زیرزمینی صورت میگیرد محدود میگردد. برای حفظ امنیت تردد افرادی که دارای معلولیت بینایی می باشند در جلوی ورودی هایی که شیب زیاد، طرند توارهای جلو این ورودی ها نصب گردیده که دارای برجستگی های خاصی هستند. این برجستگی ها توسط کف پا و یا سندی چرخدار احساس میگردد.

۴- تاکسی

طبق توافق که بین شهرداری پاریس و استاندلری ایل دو فرانس انجام گرفته قرار است تعداد ۳۰ دستگاه تاکسی مجهز به تجهیزات ویژه جهت استفاده معلولین آماده شود.

شماره تماس: ۰۱۱۰۱۰۱۰۱

پروژه جدید جابجائی ویژه : پام (PAM)

طبق برنامه ای که قرار بود از سال ۲۰۰۳ آغاز گردد. سیستم جدیدی از حمل و نقل خاص در معرض استفاده افراد معلول و معلولهای حرکتی گرفته است. با استفاده از این سیستم افراد میتوانند به راحتی به در شهر جابه جا شده و در زندگی اجتماعی و اقتصادی شهر و یا محل خود شرکت فعال نمایند. بر اساس توافقی که بین سندیکای حمل و نقل ایل دو فرانس، شورای منطقه ای ایل دو فرانس و شهرداری پاریس انجام شده قرار است تعداد جابجائی هایی معلولین در این شهر که فعلا حدود ۸۶۰۰۰ جابجائی در سال می باشد به ۴۵۰۰۰۰ جابجائی در سال افزایش یابد. و نیز قرار است تعداد ساعات ارائه این خدمات در اواخر شب و در اواخر هفته افزایش یابد و زمان انتظار برای وسیله نقلیه نیز کاهش پیدا کند. ضمناً در این سیستم افراد معلول می توانند از همراه نیز استفاده نمایند.



پروژه حمل و نقل موبیلین

شهرداری پاریس در چهارچوب سیاست توزیع عادلانه فضاهای عمومی و بهبود ایمنی خیابانها و معابر قصد دارد کیفیت ارائه خدمات و امنیت در سیستم حمل و نقل شهر پاریس را ارتقاء بخشد. شهرداری پاریس علاوه بر تعیین حریم های ایمن برای خطوط اتوبوسرانی پروژه موبیلین را که مبتنی بر بازسازی شبکه اتوبوسرانی است به مورد اجرا گذاشته است. مشخصات این پروژه به شرح زیر میباشد:

"موبیلین" در مرکز طرح جامع حمل و نقل شهری قرارداد

برنامه موبیلین به مثابه چراغی روشنگر برنامه جامع جابجائی در استان ایل دو فرانس (PDUIF)^۱ و PDU میباشد این پروژه در چهارچوب قانون هوای پاک در سال ۲۰۰۰ به تصویب رسیده است. هدف برنامه PDUIF کاستن ۵٪ ترافیک اتوموبیل در منطقه ایل دو فرانس تا سال ۲۰۰۵ میباشد از دیگر اهداف آن توسعه سیستم حمل و نقل جمعی و استفاده از وسائط نقلیه با آلوده سازی کمتر میباشد.

"موبیلین" یک شبکه است

شبکه اتوبوسرانی ناحیه ایل دو فرانس شامل ۱۵۰ خط میباشد. ۱۷ خط اتوبوسرانی داخل پاریس جزو این برنامه میباشد. انتخاب این خطوط به میزان استفاده از آن، مکمل بودن با مترو و یا RER،

^۱ . Plan du Déplacement Urbaine d'Île de France

موقعیت آنها نسبت به قطبهای حمل و نقل و محله‌های حومه شهری میباشد.

اهداف موبیلین

- اهداف این طرح برای شهر پاریس سال ۲۰۰۶ عبارت بود از ساختن سیستم مترو هم سطح، شبکه ۱۷ خط مکمل شبکه حمل و نقل ریلی و ارائه خدمات بیشتر به شرح زیر:
- ۱- افزایش دامنه خدمات: تأمین و ارائه خدمات ۷ روز در هفته از ۶ صبح الی ساعت نیم بامداد.
 - ۲- تنظیم فواصل حرکت و سائط نقلیه و کاهش فواصل رسیدن وسیله به ایستگاه کاهش ۲۰٪ زمان طی مسیر توسط مسافر.
 - ۳- دسترسی افرادی که معلولیت دارند، به سیستم حمل و نقل عمومی.
 - ۴- تجهیز خطوط به وسائط جدید و مجهز به سیستم تهویه.
 - ۵- اعلام زمان انتظار در ایستگاه‌ها و نیز زمانیکه اتوبوسی برای طی مسیر لازم دارد.
 - ۶- تسهیل دریافت ادراکی مسیرهای اتوبوس و طرح موبیلین.



دست اندرکاران طرح موبیلین

شهرداری پاریس منطقه (استان)، دولت، STIF^۱ و سازمان حمل و نقل ریلی پاریس برای تحقق این طرح متحد گردیده اند. دست اندرکاران این طرح به شرح زیر میباشند:

شهرداری پاریس

در چهارچوب سیاست جدید تعدیل توزیع فضاهای عمومی و افزایش امنیت حمل و نقل شهرداری پاریس ارتقاء کیفیت سرویس دهی و امنیت سیستم حمل و نقل عمومی را وجهه همت خود قرار داده است. موبیلین عنصر کلیدی جابجایی و ترافیک نوین شهر پاریس است که طرح تراموا یکی از آنها میباشد.

^۱. Syndicat Transportation d île de France

منطقه ایل دو فرانس

هدف فرمانداری ایل دو فرانس بر این است که شهروندان بیشتری در تصمیم گیری‌های مربوط به سیستم حمل و نقل عمومی مشارکت نمایند. نقش موبیلین در این چهارچوب عبارتست از پیشنهاد سیستم جدید حمل و نقل منظم‌تر، مطمئن‌تر و راحت‌تر و به طور کلی سیستمی که بیشتر مناسب مقتضیات زندگی روزمره فرانسویان باشد. در چهارچوب توافق‌نامه بین دولت و منطقه، ۴/۱۲ میلیارد یورو به بهبود سیستم حمل و نقل عمومی به ویژه جهت تراموا، جایگاه‌های اتوبوس پاک، راه آهن جدید توسعه خطوط مترو تخصیص یافته است. سهم اجرای این طرح ۱۵۰ میلیون یورو برای شورای منطقه ایل دو فرانس میباشد.

امروزه نزدیک ۷۵٪ جایجائی‌های پاریس در جاده کمربندی کوچک و بزرگ انجام میشود هدف موبیلین انطباق با تحولات شهرسازی و پاسخ به افزایش تقاضای جایجائی از حومه به حومه میباشد. بدین ترتیب قصد منطقه عبارتست از تسهیل اجرای سیاستهای جایجائی و حمل و نقل که هر چه بیشتر با نیازهای فعلی و آتی فرانسویان تطابق داشته باشد. در مرحله اول، استان تصمیم گرفت که ۶ خط نمونه برقرار کند که می‌تواند ویتترینی برای نمایش آینده این شبکه به حساب آید.

