



د ښار جوړولو او ځمکو وزارت
وزارت شهر سازی و اراضی

انکشاف، شهر

ارگان نشراتی وزارت شهرسازی و اراضی - فصلنامه شماره ۳۶، زمستان ۱۳۹۷

نشریه علمی، تخصصی و تحقیقی





فهرست مطالب

- رویداد های مهم (۲)
- تحلیل کاربردی زمین شهری در محدوده (۱۲)
- د لرغونو بناونو ساتنې اړتیا (۱۶)
- تنظیم زمین در ایجاد شهر ها و شهرک ها (۱۹)
- د با ثباته بناونو ځانگړنې (۲۳)
- بهسازی و نو سای شهر کابل (۲۵)
- د بناري ترانسپورت مدیریت څېړنه (۲۹)
- د پېړیو لپاره د بناونو پراختیایي (۳۳)
- نقش زنان در طراحی و برنامه ریزی های شهری (۳۷)
- د دارالامان مانی (۴۰)

صاحب امتیاز: وزارت شهرسازی و اراضی

مدیر مسؤل: حمید اسدی

معاون مدیر مسؤل: افق روشن

تصحیح کننده گان: حشمت ناصری، مرضیه رضایی، محمد یوسف روستایی

هیئت تحریر: ضمیر ساپی، خالدہ نظامی، حامیه نادری، عبدالله فکور، احمد ضیا انتظار،

زلمی سمسور، نوید نبی زاده، افق روشن و حمید اسدی

عکاس: محمد نعیم عمر و امان الله صداقت

دیزاینر: محمد نعیم عمر

چاپ: مطبعه آزادی

مسؤل طبع و توزیع: محمد سیمع عزیز، الله یار و سید مرتضی



د ښار جوړولو او ځمکو وزارت
وزارت شهر سازی و اراضی

ایمیل: media@mudl.gov.af

ویب سایت: www.mudl.gov.af

شماره تماس: ۱۰۱۲

ټولنيز او اقتصادي ودې او چاپيريال ساتنې ته ژمن!

متعهد به رشد اجتماعی، اقتصادی و حفاظت از محیط زیست!

Committed to Social & Economic Growth and Environmental Protection!

برای ۱۲۰۰ باشنده ساحات غیررسمی شهر هرات سند ملکیت توزیع شده است



غیررسمی شهری به میان آمده و استفاده مطلوب از آن، اولویت حکومت است.

قابل ذکر است که وزارت شهرسازی و اراضی از زمان آغاز کارهای عملی برنامه ثبت ساحات غیررسمی در شهر هرات و ثبت ۶۴۰۰۰ خانه غیرپلانی، برای ۱۲۰۰ خانه واقع در ساحات غیررسمی این شهر سند ملکیت توزیع نموده است.

این وزارت تا حالا در مجموع به تعداد ۳۸۶۰ سند ملکیت را به باشنده‌های ساحات غیررسمی شهرهای کابل، هرات، جلال آباد، بامیان و نیلی توزیع نموده است.

در دومین مرحله توزیع سند ملکیت برای خانه‌های غیررسمی شهر هرات، برای ۲۰۰ باشنده این ساحات سند ملکیت توزیع گردید.

محترم محمد جواد پیکار، سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی در سخنرانی به مراسم توزیع سند ملکیت، با تقدیر از نقش و مسئولیت پذیری شهریان هرات در تطبیق برنامه ثبت ساحات غیر رسمی گفت، با این برنامه تعهد جلالتمآب رئیس جمهور کشور در پیوند به مصئونیت ملکیت‌ها در حال تطبیق است.

محترم محمد جواد پیکار با یادآوری از مزایای این برنامه ملی در عرصه‌های مختلف زنده‌گی مردم خاطر نشان کرد که در طول چهار دهه اخیر برای نخستین بار فرصتی برای معیاری سازی ساحات

د یوه تاریخي پروگرام لومړی فصل په بریالیتوب سره بشپړ شو



په هلمند، ۷۳۱۷۳ جریبه په پروان، ۱۱۸۰۲۹ جریبه په فاریاب، ۱۱۰۹۱۷ جریبه په بغلان، ۱۲۸۳۲۷ جریبه په خوست، ۶۳۶۸۰ جریبه په بامیان، ۱۲۰۷۵۷ جریبه په زابل، ۱۱۳۲۷۷ جریبه په غزني، ۱۰۹۴۳۱ جریبه په لغمان، ۵۵۷۴۴ جریبه په سمنگان، ۳۶۰۷۰ جریبه په کاپیسا، ۴۰۴۱۹ جریبه په میدان وردک، ۴۲۴۵۸ جریبه په دایکندي، ۵۸۷۰۶ جریبه په غور، ۱۰۵۰۷۶ جریبه په بادغیس او ۷۲ جریبه نور په فراه ولایت کې سروې کړې ده.

د دولتي ځمکو بانک اړوندو چارو کې له نوې ټکنالوژۍ څخه کار اخیستل کېږي او د دې تر څنګ له یوې خوا د غصب مخنیوی کېږي او له بلې خوا راستنېدونکیو، کورنیو بې ځایه شویو، د هېواد شهیدو امنیتي او دفاعي ځواکو کورنیو ته د ځمکو عادلانه وېش لپاره یوه لویه لاس ته راوړنه ده.

د ښار جوړولو او ځمکو وزارت د ۱۳۹۷ لمزیر کال د لړم میاشتې په ۱۵ مه د دولتي ځمکو بانک له لارې د سلواغې تر پایه د هېواد په ۲۸ ولایتونو کې درې میلیونه ۳۶۰ زره او ۴۵۲ جریبه دولتي ځمکه او د دولت تر استفادې لاندې عامه ملکیتونه سروې کړي.

له دې جملې ۲۱۷۳۳۶ جریبه په کابل، ۱۷۹۰۰۸ جریبه په بلخ، ۱۴۴۶۹۲ جریبه په هرات، ۱۷۴۸۲۱ جریبه په ننگرهار، ۱۲۳۰۳۱ جریبه په کندهار، ۱۸۴۴۶۹ جریبه په کندوز، ۲۰۰۱۲۴ جریبه په نیمروز، ۱۷۲۸۹۳ جریبه په سرپل، ۱۰۶۳۲۰ جریبه په جوزجان، ۱۲۹۳۹۰ جریبه په لوگر، ۱۹۴۸۲۲ جریبه په پکتیا، ۱۲۴۳۵۵ جریبه په پکتیکا ولایتونو کې سروې شوې ده.

همدا راز دې وزارت ۱۱۷۷۰۰ جریبه په تخار، ۱۱۵۳۵۵ جریبه

د لومړي ځل لپاره د گردېز ښاري پلان جوړېږي



چارو تر ارزونې وروسته، د عامه او دولتي ساختمانونو پروژې او تدارکاتو ریاست ته دنده وسپارله چې یو پلاوی دې ښار ته ولېږي او چارې یې چټکې کړي.

نوموړې همدا راز د ښاري پلانونو جوړولو پروژې ته دنده وسپارله چې ډېر ژر د گردېز ښاري پلان چمتو کولو لپاره دې ښار ته یو تخنیکي پلاوی واستوي او د گردېز بالاخصار بیارغولو په پار د جوماتونو او تاریخي اېدو ترمیم او بیا رغونې پروژې ته یې سپارښتنه وکړه چې د سیمې په سروې سره د دې لرغوني ځای د بیا رغولو پلان جوړ کړي.

محترم محمد جواد پیکار په ورته وخت کې اداري کمپلکسونو پروژې ته هم دنده وسپارله چې د سیمې تر سروې وروسته د پکتیا ولایت مقام اداري کمپلکس مهندسی ډیزاین کارونه پیل کړي.

د ښار جوړولو او ځمکو سرپرست وزیر، محترم محمد جواد پیکار په خپل کار ځای کې د پکتیا والي محترم شمیم خان کتوازي سره د لېدنې پر مهال د دې ولایت د بېلابېلو رغنیزو پروژو چارو په اړه بحث وکړ.

د پکتیا والي په دې ولایت کې د ۲۴ بابه ښوونځیو، یو پوهنتون، د ولایت مقام اداري کمپلکس او په دوو ولسوالیو کې د اداري کمپلکسونو رغولو او د گردېز ښار لرغوني بالاخصار بیا رغولو په اړه خپل وړاندیزونه شریک کړل.

ورپسې د ښار جوړولو او ځمکو وزارت سرپرست وزیر محترم محمد جواد پیکار د دې ښوونځیو او د پوهنتون رغولو تدارکاتي او سروې

رویدادهای مهم

برنامه قیمت گذاری زمین و ملکیت‌های افغانستان، از طرح تا تطبیق



نمونه در بازارک، ۲۲۱۴ نمونه در میمنه، ۱۲۰۷ نمونه در شبرغان، ۶۸۵ نمونه در تالقان، ۱۰۴۵ نمونه در فیض آباد، ۴۱۳ نمونه در اسعد آباد، ۱۶۹۷ نمونه در چاریکار، ۱۶۲۸ نمونه در میدان شهر، ۲۴۴۷ نمونه در جلال آباد، ۱۲۱۳ نمونه در سرپل، ۱۵۴ نمونه در پارون و ۲۳۶۵ نمونه در پلخمری پایان یافته و روند جمع‌آوری نمونه‌ها در بقیه شهرها همچنان ادامه دارد.

دسترسی دولت و سکتور خصوصی به قیمت معاملات املاک شخصی و دولتی، جذب سرمایه، جمع‌آوری شفاف مالیات و ایجاد بازار منظم معاملات، از اهداف عمده برنامه قیمت‌گذاری زمین و ملکیت‌های افغانستان (ALPIS) می‌باشد.

برنامه قیمت‌گذاری زمین و ملکیت‌های افغانستان (ALPIS) که از برنامه‌های کلیدی و حایز اهمیت وزارت شهرسازی و اراضی است، به هدف تعیین حداقل ارزش معاملات املاکی در تمامی شهرهای کشور در حال تطبیق است.

از زمان آغاز این برنامه ملی و نهایت اثرگذار، تا اکنون به تعداد ۳۷۶۲۶ نمونه از ارزش معاملات زمین و ملکیت‌ها در ۳۳ شهر کشور جمع‌آوری گردیده است.

گفتنیست، این برنامه با جمع‌آوری ۹۳۱۳ نمونه در کابل، ۴۰۳ نمونه در شرنه، ۱۶۲۰ نمونه در پل علم، ۲۰۷ نمونه در فیروز کوه، ۱۵۷۹ نمونه در کندز، ۲۱۴۷ نمونه در گردیز، ۱۶۳۵ نمونه در خوست، ۷۷۳

بنار د ټولو لپاره پروگرام د رهبري ملي کمېټې څلورمه ناسته وشوه



چارې پیل شوي او همدارنگه یو ان هیئتات ته سپارښتنه وشوه چې په اتو ښارونو کې د غیر رسمي او غیر پلاني کورونو ثبت او د ملکیت سند ورکړې لړۍ دې گړندی کړي.



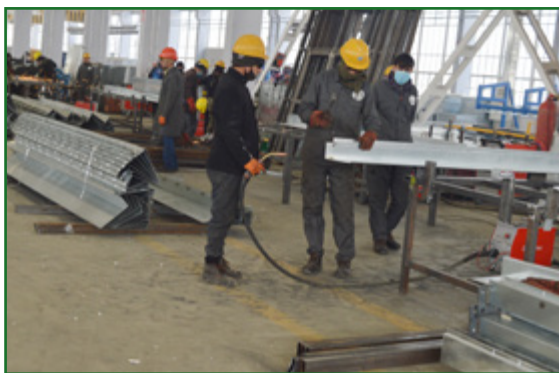
د ښار جوړولو او ځمکو سرپرست وزیر محترم محمد جواد پیکار په مشرۍ ښار د ټولو لپاره یا (CFA) پروگرام د رهبري ملي کمېټې څلورمه ناسته، د سیمه ییزو ارگانونو ادارې، کابل ښاروالي، یو ان هیئتات، USAID، او د اروپایي اتحادیې لور پوړیو استازو په گډون جوړه شوه. په سر کې د یو ان هیئتات له لورې د یاد پروگرام درېیمې غونډې پرېکړې په اړه گډونوالو ته د معلوماتو وړاندې کولو تر څنګ د غیر رسمي ښاري سیمو ثبت پروگرام د کړنو او لاس ته راوړنو په اړه بحث او خبرې وشوې.

محترم محمد جواد پیکار د (CFA) تر چتر لاندې، غیر رسمي ښاري سیمو ثبت پروگرام د هېواد په کچه یو له مهمو پروگرامونو وباله او زیاته یې کړه چې دغه پروگرام له لاس ته راوړنو ډک هغه دی. نوموړي همداراز وویل، د غیر رسمي او غیر پلاني کورونو رسمي کېدو

دیدگاه واضح برای تطبیق برنامه اعمار ۶۰۰۰ مکتب در افغانستان ایجاد شد



محترم محمد جواد پیکار همچنان با اشاره به تجربه موفق طرح شهرک‌های مهاجرین خاطر نشان ساخت که هدف از بررسی این شهرک‌ها، ایجاد یک طرح واضح برای استفاده مطلوب می‌باشد.



بر اساس هدایت جلالتمآب رئیس جمهور کشور در خصوص طرح پلان واضح برای اعمار ۶۰۰۰ باب مکتب، جلسه هماهنگی با اشتراک محترم محمد جواد پیکار سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی، محترم داکتر میرویس بلخی سرپرست وزارت معارف، محترم عبدالباقی پوپل معین اداره ارگان‌های محلی و شماری از روسای مرکزی وزارت شهرسازی و اراضی برگزار گردید.

محترم محمد جواد پیکار گفت، وزارت شهر سازی و اراضی برای اعمار ۶۰۰۰ باب مکتب در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ طرز‌العمل جامع را ترتیب کرده و با این طرز‌العمل، دیدگاه واضح برای تطبیق برنامه اعمار مکاتب ایجاد گردیده است.

حسب دومین آجندای جلسه، محترم محمد جواد پیکار ضمن یادآوری از انتقال موازی ۶۰ هزار جریب زمین به وزارت معارف جهت ایجاد شهرک‌های معلمین گفت، وزارت شهرسازی و اراضی روند بررسی تمامی شهرک‌های معلمین را به پایان رسانیده است.

محترم محمد جواد پیکار: با تطبیق برنامه ثبت ساحات غیررسمی شهری، گره تاریخی شهرها گشوده می شود



شهرسازی و اراضی ولایت های کابل، هرات، بلخ، ننگرهار، قندهار، فراه، بامیان و دایکندی وظیفه سپرد تا طرح بهسازی این ساحات را ترتیب نمایند.

سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی همچنان از شاروالی های و تمامی ادارات سکتور شهری خواست، برای انکشاف این برنامه ملی به شهرهای دیگر، به صورت مشترک کار نمایند.

محترم محمد جواد پیکار خاطر نشان ساخت که تقاضا برای تطبیق این برنامه در شهرهای دیگر نیز بیشتر شده است. او در اخیر سخنانش افزود که تطبیق این برنامه، گره تاریخی شهرها را می گشاید.

محترم محمد جواد پیکار، سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی با اشتراک در ورکشاپ سه روزه آموزشی در باره طرزالعمل برنامه ثبت ساحات غیررسمی شهری، ایراد سخن نمود.

محترم محمد جواد پیکار با خوش آمدید به مهمانان در این ورکشاپ گفت، اکثریت شهرهای کشور به گونه غیر رسمی انکشاف یافته، اما حالا با تطبیق موفقانه برنامه ثبت ساحات غیررسمی شهری، ساحات یادشده به بهترین ساحات رهایشی مبدل خواهند شد.

محترم محمد جواد پیکار در ادامه سخنانش افزود، با تطبیق برنامه ثبت ساحات غیررسمی شهری، نوبت بهسازی و بازسازی این ساحات می رسد. محترم پیکار برای تطبیق بهتر این بخش کار، به ریاست های

د بناري سکتور په تاريخ کې د لومړي ځل لپاره معلوماتي سېسټم جوړېږي



ښه خبر دی او سپارښتنه یې وکړه چې دغه طرحه د بناري سکتور متخصصینو له لورې تر اړونې وروسته د منظوری لپاره بناري پراختیا عالي شورا ته وړاندې شي.

هغه همدا راز ټینګار وکړ چې د (UMIS) سېسټم تطبیق دې له مرکز پیل او بیا په تدریجي توګه ولایتونو ته وغځول شي.

د بناري سکتور مدیریت معلوماتي سېسټم (UMIS) د ښار جوړولو او ځمکو وزارت په نوښت د نړیوال بانک په مالي مرسته د بناري سکتور تر منځ د همغږي پیاوړتیا، واحد سېسټم کې د معلوماتو ثبت، د ټول ګټو خدمتونو معیاري ورکړې او په چارو کې د روڼتیا په هدف رامنځ ته کېږي.

د ښار جوړولو او ځمکو سرپرست وزیر محترم محمد جواد پیکار په مشرۍ د بناري سکتور مدیریت معلوماتي سېسټم (UMIS) طرحې اړونې غونډه تر سره شوه چې په کې د ښار جوړولو او ځمکو وزارت معینانو، رئیسانو، د بناري سکتور چارواکیو او د (GPC Group) کمپنۍ متخصصینو هم ګډون کړی وو.

د (GPC Group) کمپنۍ متخصصینو د بناري سکتور مدیریت معلوماتي سېسټم طرحې، ډیزاین، منځ پانګې، د پروژو کاري پرمختګونو، د عمل پلان او تطبیقي سټراتیژۍ په اړه معلومات ورکړل.

ورپسې محترم محمد جواد پیکار وویل، د بناري سکتور مدیریت معلوماتي سېسټم (UMIS) طرحه په ټوله کې بناري سکتور لپاره یو

والی ننگرهار با سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی دیدار کرد



چه زودتر؛ کارهای صورت گرفته در این پروژه را به هدف تطبیق بهتر امور، به بررسی گیرند.

سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی به بخش‌های مربوطه وظیفه سپرد تا هرچه زودتر پلان‌های تفصیلی شهرک قاسم آباد، شهرک سیاه سنگ، شهرک بحر آباد و شهرک معلمین را نهایی سازند.

در ادامه محترم محمد جواد پیکار، با اشاره به فرصت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه برای توسعه اقتصادی در ولایت ننگرهار، از طرح ساخت یک تفریح‌گاه برای خانواده‌ها، مجتمع ورزشی ولایتی و ایجاد بندر خشکه در تورخم نیز یاد کرد.

محترم محمد جواد پیکار، سرپرست وزارت شهرسازی و اراضی در دیدار با محترم شاه محمود میاخیل والی ننگرهار، در رابطه به پروژه‌های تحت کار و برنامه‌های آینده وزارت شهرسازی و اراضی در این ولایت صحبت کرد.

والی ننگرهار ضمن پیشنهاد بررسی کارهای شهرک قالین بافان، خواستار تسریع کارهای شهرک قاسم آباد، شهرک معلمین در ساحات بحر آباد و سیاه‌سنگ و شهرک پولیس در ننگرهار شد.

محترم محمد جواد پیکار، پروژه شهرک قالین بافان در ولایت ننگرهار را با اهمیت خوانده و به بخش‌های مربوطه هدایت داد تا هر

تطبيق کامل پروژه‌های عام‌المنفعه در صدر اولويت‌های حکومت قرار دارد



برمبنای قانون استملاک حاضر است تا بدیل و یا هم قیمت عادلانه زمین‌های زراعتی، خانه‌ها، باغ‌ها و اشجار اهالی ساحه بند را بپردازد. سرپرست وزارت شهر سازی و اراضی در پایان با موافقه حضار در جلسه به بخش حقوقی این وزارت سفارش کرد تا تفاهم‌نامه‌ای را جهت وضاحت مسئولیت‌های جانبین ترتیب کرده و سپس به امضا برسد.



محترم محمد جواد پیکار، سرپرست وزارت شهر سازی و اراضی در جلسه‌ای با حضور محترم محمد گل خلمی سرپرست وزارت انرژی و آب و محترم محمد یعقوب حیدری والی کابل، با متضررین ساحه بند شاه و عروس در خصوص چگونگی جبران خساره ملکیت‌های شخصی صحبت کرد.

متضررین در ساحه بند شاه و عروس ضمن تشکری از توجه وزارت شهر سازی و اراضی در خصوص رسیده‌گی به خواست‌های آنان، پیشنهادات خویش در پیوند به جبران خساره خانه‌ها، باغ‌ها و زمین‌های زراعتی را ارایه کردند.

سپس محترم محمد جواد پیکار گفت، موازی ۱۳۰ جریب زمین دولتی لوای راکت در ولسوالی شکرده کابل سروی شده و عنقریب با داشتن کمپلکس اداری ولسوالی، نمرات رهایشی، ساحات تجارتی و بخش‌های دیگر دیزاین و قسمتی از آن بر متضررین توزیع خواهد شد.

سرپرست وزارت شهر سازی و اراضی همچنان گفت، این وزارت

تحلیل کاربردی زمین شهری در محدوده ماستر پلان شهر کابل

پوهنمل عزیز احمد گلستانی، معین امور مسکن وزارت شهرسازی و اراضی و استاد فاکولته انجینیری پوهنتون کابل
پوهنیار احمد رامین صادق، استاد فاکولته انجینیری پوهنتون کابل



مقدمه

پلان گذاری در بخش کاربردی زمین از روش‌های مؤثر جهت تنظیم نحوه استفاده زمین‌های شهری می‌باشد. هدف اصلی پلان گذاری کاربردی زمین، عبارت از تعیین و مشخص ساختن مساحت زمین برای جابجایی تاسیسات و ساختمان‌ها در شهر می‌باشد و منطق اصلی آن روی مؤثریت کاربردی زمین با نظرداشت فعالیت‌های مختلف زنده‌گی انسان‌ها در حفاظت و تقویت محیط زیست طبیعی ساخته دست انسان است.^۱

در حال حاضر بیشتر از ۵۷٪ نفوس شهری افغانستان در شهر کابل

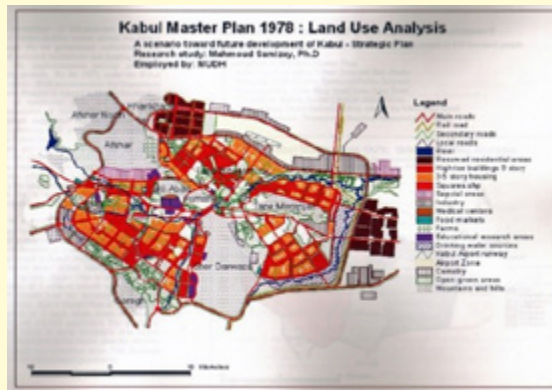
مسکن گزین است^۲ در حالی که بیشتر از ۷۰٪ شهر را ساحات غیررسمی تشکیل می‌دهد و این خود از چالش‌های عمده برای سکتور شهری و شاروالی کابل به شمار می‌آید.^۳

با نظرداشت حالت موجوده شهر کابل؛ به نظر می‌رسد که چالش‌های عمده چون درک نادرست از ماستر پلان، جوابگو نبودن مقررات و قوانین، نبود پلان‌های مشخص زون بندی و پلان‌ها در سطح محله و نظارت نا کافی از جریان تطبیق پروژه‌ها، موجب عدم موفقیت انکشاف پلانی شهر کابل گردیده است.

1. Japan International Cooperation Agency. (2007). Urban Land Use Planning Systems in Japan. JICA.
2. UN-Habitat. (2014). Afghanistan's Urban Future. Discussion Papers #01 and #02. UN-Habitat.
3. World Bank. (2013). Implementation Completion and Results, To the Islamic Republic of Afghanistan for a Kabul Urban Reconstruction Project (KURP). World Bank.

ماستر پلان دومی: این ماستر پلان در میان سالهای ۱۹۷۰-۱۹۷۱ توسط شهرسازان افغان، روس و یونسکو اصلاح گردید. این ماستر پلان برای ۱,۴ میلیون نفوس در ۲۹,۹۰۰ هکتار زمین برای مدت ۲۵ سال طرح ریزی شده بود. خیرخانه و خوشحال خان مېنه به اساس این پلان در شمال غرب و غرب کابل توسعه یافت. بنابر دلایل چون عدم موجودیت کنترل و منابع اقتصادی و کمبود افراد مسلکی در آن زمان، تطبیق ماستر پلان بر اساس اهداف و مقاصد ممکن نشد.^۴

ماستر پلان سومی: این ماستر پلان در میان سالهای ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۸ توسط شهرسازان افغان و روس برای ۲ میلیون نفر در مساحت ۳۲,۳۳۸ هکتار زمین برای مدت ۲۵ سال تا سال ۲۰۰۳ اصلاح و بروز گردید. این ماستر پلان متشکل از: پلان عمومی، ۱۰ پلان سترکچر و پلانهای تفصیلی بود. این ماستر پلان به اساس مفکوره پلان گذاری سوسیالیستی طرح گردیده بود. در این نوع پلان گذاری دولت مرکزی صلاحیت و مسئولیت توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور را به عهده داشت. مفکوره اصلی به اجرا گذاشتن چنین طرح در کابل، به دلیل ارزان بودن قیمت زمین در آن وقت بود. اجرای طرح شامل مراحل ذیل بود.^۷

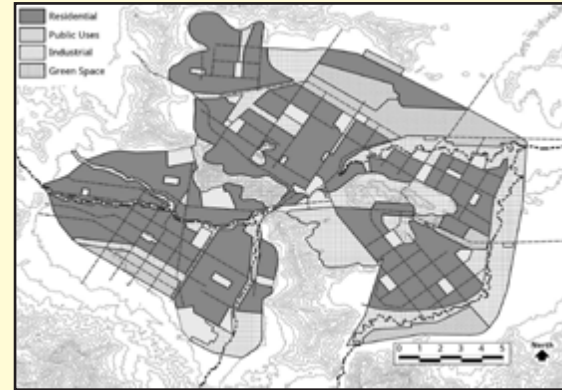


شکل ۳: ماستر پلان سال ۱۹۷۸ (Samizay, ۲۰۰۶)

۱. سلب مالکیت املاک ۲. تبادل املاک ۳. تطبیق پلان در ساحات سلب شده (دو باره استفاده زمین)
این ماستر پلان به چهار زون که هر زون دارای نفوس ۲۱۰,۰۰۰ - ۸۴۰,۰۰۰ نفر بود، تقسیم گردید. زون شمال شرقی «ساحات پلچرخ و قلعه زمان خان»، زون شمال غرب «ساحات خیرخانه و کارته پروان»، زون جنوب غرب «ساحات دارالامان و کارته چهار» و بالاخره زون جنوب شرقی «ساحات کارته نو و شاه شهید». در این پلان، شهر در شعاع ۱۰ کیلومتر از مرکز شهر محدود گردیده بود.

تجربه ماستر پلانهای شهر کابل:

ماستر پلان اولی: این ماستر پلان در میان سال ۱۹۶۲-۱۹۶۴ توسط گروهی از شهرسازان افغان و خارجی برای جمعیت ۸۰۰,۰۰۰ نفر در ۲۳,۷۸۰ هکتار زمین برای مدت ۲۵ سال طرح ریزی گردید. این گروه شهرسازان افغان و خارجی توسط شهرساز فرانسوی که ولایت سند هند را دیزاین کرده بود، مدیریت می شد.^۴ هسته و عنصر اصلی این پلان، مسکن بود. در این پلان بسیاری از بخشهای شهر کهنه توسط بلاکهای آپارتمانی مکرورپانها به استفاده عموم تعویض گردیده بود.



شکل ۱: ماستر پلان سال ۱۹۶۲-۱۹۶۴ (Pietro, ۲۰۱۱)

ایجاد ساحه رهائشی وزیر محمد اکبر خان، شفاخانه اندراگانندی و نوسازی بعضی از بخشهای شهر کهنه، جزء این پلان بود. این ماستر پلان بدون کنترل مسئولان شهری تطبیق گردید. در نتیجه بعضی از ساحات شهر مانند: سید نور محمد شاه مېنه، خوشحال خان مېنه، خیرخانه، پروان سه و وزیر آباد برای مردم توزیع گردید و بعداً به شکل غیرپلانی بر خلاف ماستر پلان انکشاف یافت.^۵



شکل ۲: ماستر پلان سال ۱۹۷۰-۱۹۷۱ (Pietro, ۲۰۱۱)

4. Pietro, A. (2011). Planning Kabul: The Politics of Urbanization in Afghanistan. Berkeley, California: University of California.

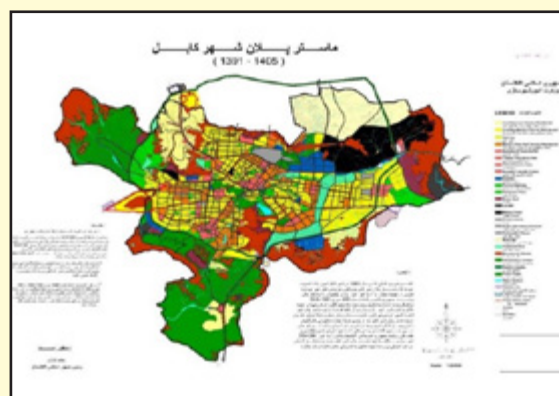
۵. نبی زاده، ط. (۱۳۹۴). تاریخچه انکشاف شهر کابل. کابل: شاروالی کابل

6. Pietro, A. (2011). Planning Kabul: The Politics of Urbanization in Afghanistan. Berkeley, California: University of California

7. Japan International Cooperation Agency. (2012). Kabul City Master Plan. Kabul: JICA.

انکشاف کابل ۱۹۷۸-۱۹۹۹: انقلاب ثور در سال ۱۹۷۸ اتفاق افتاد و نظام کمونیستی حاکم گردید. در آن زمان شهر کابل به جهت شرق و جنوب غرب توسعه یافت. بعد از آمدن روس‌ها به افغانستان در سال ۱۹۷۹، جنگ میان نیروهای اتحاد جماهیر شوروی وقت و مجاهدین در بعضی شهرها آغاز گردید. در این مدت شهر کابل نسبت به سایر ولایات نسبتاً آرام بود. از اینرو مردم شهرها و ولایات دیگر به کابل سرازیر شدند. تعدادی از پروژه‌های رهائشی مانند: قلعه زمان خان، خوشحال خان مینه، رحمان مینه و بلاک‌های از پیش ساخته شده رهائشی مکروربان‌های ۳ و ۴، تهیه مسکن و غیره به اساس ماستر پلان سال ۱۹۷۸ انکشاف یافت. بعد از سقوط حکومت داکتر نجیب‌الله در سال ۱۹۹۲ مجاهدین به قدرت رسیدند و تطبیق پلان‌ها متوقف شد.

ماستر پلان چهارم: بعد از سقوط طالبان در سال ۲۰۰۱ نظر به مهاجرت‌ها و جریانی که وجود داشت، شهر کابل به طور غیررسمی و غیرپلانی توسعه یافت. به نسبت نبود دیدگاه واحد و اهداف مشخص تمام تلاش‌های که صورت می‌گرفت، به شکل ناهماهنگ و پراکنده تحقق می‌یافت و دلیل اصلی آن نبود ماستر پلان برای شهر کابل بود.^۹



شکل ۴: ماستر پلان شهر کابل الی سال ۲۰۲۵

دولت برای حل مشکلات شهر کابل، انکشاف یک شهر جدید را در شمال شهر موجوده در نظر داشت. از اینرو در سال ۲۰۱۲ به کمک دولت جاپان یک ماستر پلان جدید برای شهر موجوده و شهر جدید توسط JICA ترتیب گردید. ماستر پلان شهر جدید برای ۱,۵ میلیون نفر در مساحت ۷۴۰,۴۱ کیلومتر مربع زمین در مدت ۱۵ سال طرح گردیده است. بالاخره با حمایت جایکا «آژانس همکاری‌های بین‌المللی جاپان» چهارمین ماستر پلان در سال ۱۳۹۲ هجری شمسی آماده و به تصویب رسید. محتویات این ماستر پلان عبارت از نقشه کاربرد زمین الی سال ۲۰۲۵ و گزارش جامع شامل ۷ فصل است. در داخل نقشه ۲۲ ناحیه شاروالی کابل به نظر می‌رسد که مجموعاً ۱۰۲۳ کیلومتر مربع مساحت را احتواء نموده و به ساحه

کابل جدید واقع در ده‌سبز در داخل نواحی ۱۸ و ۱۹ این ماستر پلان جا داده شده است.^۹

در فصل چهارم گزارش ماستر پلان شهر کابل در مورد ستراتیژی‌ها، انواع پلان‌های کاربرد زمین، مشخصات و نقش هر یک آن تذکر یافته است. در اینجا سه نوع پلان: ماستر پلان شهری، پلان زون بندی و پلان‌ها در سطح محله شرح داده است.

ماستر پلان پنجم: چارچوب طراحی شهری کابل «Urban Design Framework» که اخیراً توسط یک کمپنی امریکایی به نام «SASAKI» و تحت رهبری وزارت شهرسازی و اراضی تدوین شده، به صفت ماستر پلان جدید کابل منظور گردیده است. برعلاوه پلان‌های استفاده از زمین «Land Use»، چگونگی طراحی شهری، طراحی مفصل مفهومی جاده دارالامان و جاده میدان هوایی، زیربناها و ستراتیژی تطبیقی نیز به صورت مفصل انعکاس یافته است، اما باز هم برای تطبیق مؤثر این پلان‌ها، ضرورت به ترتیب پلان‌های زونی و تفصیلی و دیگر مکانیزم‌های تطبیق دیده می‌شود. برعلاوه، هماهنگی و همکاری مؤثر ادارات ذیدخل ضروری به نظر می‌رسد.

پالیسی‌ها و قوانین نافذه در امور کاربردی زمین

قوانین مربوط به چگونگی استفاده از زمین‌های شهری شامل قانون جدید شهرسازی، قانون جدید شاروالی‌ها، قانون تنظیم امور زمین داری و قانون استملاک زمین می‌گردد. قانون شهرسازی مباحث عمده و کلیدی مسئولیت قوانین، پالیسی‌ها و ستراتیژی‌ها را در خود جا داده است. صلاحیت‌ها و وظایف عمده وزارت شهرسازی و اراضی در این قانون شامل طرح، ترتیب و منظوری پلان جامع به سطح کشور، پلان‌های منطوقی، ماستر پلان شهرها، پلان‌های هادی، پلان‌های ستراتیژیک، پلان‌های تفصیلی و اصلاحی در این سند بازتاب یافته است.

قانون شاروالی‌ها که جدیداً ترتیب گردیده است، شامل ۳۴ فصل می‌باشد که موضوعات عمده شهری و استفاده زمین را بصورت همه جانبه و مفصل انعکاس داده است. اما قانون قبلی شاروالی که به منظور تنظیم طرز فعالیت شاروالی‌ها و نواحی مربوط وضع گردیده بود، پاسخگوی نیازمندی‌های فعلی شاروالی‌ها در تمام جهات خصوصاً امور کاربردی زمین نبود.

به منظور تطبیق ماستر پلان شهر کابل، مقرره جداگانه تحت نام مقرره تطبیق طرح عمومی «ماستر پلان» که شامل ابعاد حقوقی و تخنیکی زمین است، نافذ می‌باشد. این مقرره در ۱۱ فصل و ۴۲ ماده در سال ۱۳۸۰ نافذ گردیده است. در فصل اول این مقرره، پلان‌های تفصیلی به عنوان تنها وسیله تطبیق ماستر پلان یاد گردیده و درصدی ساحه سبز تقریباً برای تمام ساختمان‌ها یکسان و ۵۰ درصد در نظر گرفته شده است.^{۱۰}

مقرره دیگری که مرتبط به چگونگی استفاده زمین وضع گردیده، عبارت از «مقرره طرز توزیع و فروش نمرات زمین رهائشی، تجارتی و

۹. وزارت عدلیه. (۱۳۴۱). جریده رسمی ۷۹۴.

9. Japan International Cooperation Agency. (2012). Kabul City Master Plan. Kabul: JICA.

10. Japan International Cooperation Agency. (2012). Kabul City Master Plan. Kabul: JICA.

قسمی که در جدول ۱ دیده می‌شود، برخی کشورها در مجموع در دو بخش عمده «چشم انداز» و «مقررات» مقایسه صورت گرفته است. نخست در بخش چشم انداز در حد سه پلان «ماستر پلان»، «پلان‌های زون بندی» و «پلان‌ها در سطح محله» هر پنج مملکت مقایسه گردیده است. دیده می‌شود که تمام ممالک متذکره دارای ماستر پلان می‌باشند، اما محتوای ماستر پلان در هر شهر تفاوت‌های در نحوه آماده ساختن آن‌ها و جزئیات خویش دارا می‌باشند.

ثانیاً در پلان‌های زون بندی، جاپان دارای سیستم زون بندی جامع و کامل می‌باشد که در هماهنگی نزدیک با ماستر پلان شهری استفاده می‌شود، شهر لاهور پاکستان نیز دارای پلان زون بندی بوده و در هماهنگی با ماستر پلان آماده گردیده است، اما به موجب بی نظمی موحود شهری، نیازمند بازنگری و اصلاحات است. در شهر یزد ایران نظر به حالاتی که در تغییر استفاده زمین در جریان سال‌های متمادی به میان آمده، دیده می‌شود که کدام پلان زون بندی مشخص موجود نیست. در ایالت راجستان هند نیز دیده می‌شود که زون‌ها برای استفاده زمین مشخص گردیده، ولی در حد ناکافی تحلیل و بررسی شده است. از اینرو به اصلاحات لازم ضرورت دارد. در شهر کابل در بخش پلان زون بندی، کار بسیار اندک صورت گرفته و تا حال هیچ پلان زون بندی وجود ندارد.

در مورد پلان‌ها در سطح محله در جاپان به حد کافی و قابل قبول کار صورت گرفته و روش‌های معاصر و قوی چون تنظیم مجدد زمین و انکشاف مجدد شهری به مقیاس زیادی استفاده می‌گردد. در لاهور پاکستان نیز این پلان‌ها در مقیاس محلات بعضاً آماده و تطبیق گردیده، اما ضرورت به اصلاحات جدی دارد. در یزد ایران نظر به نابهنجاری و بی نظمی در توسعه و انکشاف شهر، موجودیت پلان‌ها در سطح محله بسیار ضعیف به نظر رسیده و به همین علت قابل اصلاح است. در راجستان هند نیز به نظر می‌آید که در حد محلات توجه کمتر صورت گرفته و تا هنوز در حد جامع و مؤثر کاری صورت نگرفته است.

ادامه مطلب در صفحه ۴۲

بلند منزل امارتی در شهر کابل» است. این مقرر در مورد طرز توزیع و فروش نمرات زمین دولتی مطابق ماستر پلان جهت اعمار منازل مسکونی، ساختمان‌های تجارتي و مدنی وضع گردیده است. مقرر دیگری که به چگونگی استفاده زمین ارتباط دارد، عبارت از «مقرر امور اسکان پروژه‌های شهری» است. این مقرر به منظور تنظیم امور مربوط به اسکان باشندگان، تطبیق پلان‌های تفصیلی، توسعهی پروژه‌های شهری طرح «پلان» ۲۵ ساله شهر کابل وضع گردیده است.

در قانون تنظیم امور زمینداری نیز موضوعات کلیدی و مهم همچون تنظیم امور زمین، اسناد مدار اعتبار زمین و ملکیت‌ها، سروی کدستر و تثبیت حق مالکیت، تصفیه زمین، استرداد زمین، مستحق و توزیع زمین، انتقالات و تحولات زمین و ملکیت‌ها، اجاره زمین و ملکیت‌ها و غصب زمین به صورت مفصل و همه جانبه انعکاس داده شده است. قانون استملاک، سند دیگری است که به چگونگی استفاده از زمین ارتباط دارد. در کنار سایر اهداف مندرج در این قانون، فراهم نمودن زمینه تطبیق ماستر پلان‌های شهری و سایر پلان‌های پروژه‌های عام‌المنفعه از اهداف این قانون گفته شده است. در کنار تاکید روی میکانیسم و روش‌های استملاک که بتوانند به استملاک منصفانه و قابل قبول منتج گردد، کاربرد شیوه تنظیم مجدد زمین و انکشاف شهری برای پلانی ساختن ساحات پلانی و غیر پلانی برای شاروالی‌ها بیان شده است.^{۱۱}

تحلیل و ارزیابی موضوع:

تحلیل چگونگی پلان گذاری و مقررات پلان‌های شهری:

در جدول ۱ مقایسه کاربرد زمین میان شهر کابل و شهرهای ممالک مجاور و کشور جاپان ارایه گردیده است.

جدول ۱: مقایسه کاربرد زمین شهری در ممالک همجوار افغانستان، مملکت جاپان و شهر کابل (آماده شده توسط مؤلفین)

مملکت	در بخش چشم انداز			در بخش مقررات		
	ماستر پلان	پلان‌های زون بندی	پلان‌ها در سطح محله	مقرر زون بندی	مقرر تطبیق ماستر پلان	طرز العمل پلان‌ها در سطح محله
جاپان	○	○	○	○	○	○
پاکستان / لاهور	○	△	△	△	○	△
ایران / یزد	○	x	△	x	x	x
هند / راجستان	○	△	△	△	△	△
افغانستان / کابل	○	x	△	△	x	x

○ قابل قبول
△ قابل اصلاح
x وجود ندارد



د لرغونو ښارونو ساتنې اړتیا

محمد رحیم مرادي د لرغونو ښارونو ساتنې ریاست د ټولنپېژندنې متخصص
ژباړه: حمید اسدي

نورو دلایلو نه یوازې لرغوني تاریخي او فرهنگي سیمو ته یې کلکه ضربه رسولې ده؛ بلکې ډېرې هغه له منځه تللي دي. دغه عوامل او تاریخي - فرهنگي میراثونو له مفهومه د ناسم برداشت له کبله نن د ښاري هویت لمنځه تللو سربېره، معماري فرهنگ، فکر او تاریخ له پوښتنو سره مخامخ دي.

خو د نوي نظام په راتگ سره د ښارونو رغولو، له تاریخي او فرهنگي سیمو څخه د ساتنې او د هغو بیا رغولو په برخه کې تر یوه بریده پاملرنه شوې او په دې برخه کې ځینې مقدماتي کارونه شوې دي. د بامیان تاریخي - فرهنگي او تاریخي پاتې شوي آثار او همدا راز په غور ولایت کې د جام منار او د هغه تاریخي بقایا که څه هم د ملگرو ملتونو علمي، فرهنگي او روزنیز سازمان یا یونسکو کې ثبت دي، خو اوس له نږدو سره مخامخ دي. اوس گورو چې د دې خاورې ارزښتناکې تاریخي شتمنۍ د ښارونو چټکې پراختیا په پایله کې د له‌منځه تلو په حال کې دي.

له نېکه‌مرغه په دې وروستیو کې د افغانستان اسلامي جمهوري دولت د ښار جوړولو او ځمکو وزارت له‌خوا د هېواد لرغونو ښارونو زیان پېژندنې په اړه تر مطالعاتو وروسته په دې سلا شو چې د تاریخي - فرهنگي سیمو ساتنه په لومړیتوب بدل شي. دولت دې موخې ته د رسېدو لپاره دې پایلې ته ورسید چې څه ډول د ښارونو په زړونو کې د پرتو تاریخي - فرهنگي سیمو په ساتلو سره له هغو د سمې استفادې زمینه برابره کړي.

پر دې اساس د جمهوري ریاست عالي مقام په ۲۹/۷/۱۳۹۷ نېټه د «د نورو لرغونو ښارونو لپاره د نمونې په توگه د هرات ښار لرغونو تاریخي او فرهنگي آثارو ساتنې» په هدف د ۲۳۳۹ شمېرې حکم په

بشري ټولنې په تېره مخ پر ودې هېوادونه سره له دې چې پر مختللیو ښارونو ته اړ دي، خو د تاریخي - فرهنگي هویتونو ساتنې څرنگوالي، د مدرنو ښارونو او تاریخي بناوو تر منځ د تعادل په ساتنه کې له ننگونو سره مخامخ دي.

په افغانستان کې داسې ښارونه او تاریخي - فرهنگي سیمې شته چې لرغونوالی یې زرگونه کلونو ته رسېږي، د بېلگې په توگه بلخ، هرات، بامیان، کندهار، کابل او غزني د دغو ښارونو په کتار کې راځي.

په افغانستان کې د انسان په لاس جوړ او طبیعي لرغوني تاریخي - فرهنگي سیمې او ښارونه چې له خورا زيات تاریخي بډاینې برخمن دي، د دې خاورې د ځلانده تمدن ښکارندويي کوي. دغه شان سیمې له تاریخي، ټولنیز او فرهنگي اړخه د انسان په ټولنیز او فرهنگي ژوندانه کې د پام وړ ځای لري، ځکه چې له مادي ارزښتونو ورهاخوا په رسمونو، عادتونو، باورونو، دیني او اعتقادي مناسکو کې د رېښو په لرلو ټولنې ته ژور معنوي پیغام لري.

له بلې خوا دغه ارزښتونه د تاریخي او فرهنگي میراثونو په توگه د دې خاورې ولس پر ټولنیز او فرهنگي ژوندانه ډېرې اغېزې لري چې د هغو ساتنه او بیا جوړول د هېوادني فرهنگ لا بډاینې لامل ګرځي او له دې امله اړتیا ده چې دولتي او اړوندې نړیوالې ادارې ور ته پاملرنه وکړي.

له بده‌مرغه په افغانستان کې د وروستیو څو لسیزو ناامنیو، د تېرو حکومتونو او بنسټونو لږه پاملرنه، د واورو او بارانونو وړښت، سېلابونو، زلزلو او داسې نورو طبیعي پېښو، د ښارونو بې‌نظمه پراختیا، د تېر تاریخ په نظر کې نیولو پرته پلان جوړونه، د تاریخي - فرهنگي سیمو تر منځ تعارض او د هغوی وده، ښارونو ته د کلیوالو کډوالي او داسې



په لرغونو ښارونو کې د جوماتونو د طراحی لپاره د ضوابطو او مقررې جوړول: په دې طرحه کې هڅه شوې چې په افغانستان کې د اوسنیو جوماتونو طراحی علمي ضوابط او اصول، د سنتي معمارۍ تعریف په رڼا کې بنسټیز شي.

د لرغونو ښارونو په اړه معلوماتو ته د ټولو اړوندو ادارو لاسرسی او د معلوماتو هر اړخیز مدیریت په پار د مکانی ډیټا سبسټم (Spatial Data Infrastructure) جوړونه: د (SDI) پروژې موخه دا ده چې دولتونه، سازمانونه او نورې اړوندې ادارې په کم لګښت او لنډه موده کې پروسس شوي او تازه معلوماتو ته لاسرسی ومومي. په افغانستان کې د ملګرو ملتونو علمي، فرهنگي او روزنیز سازمان یا یونسکو په مرسته د هرات لرغوني ښار ساتنې په هدف د پلان (SPOCH) طرحه او تطبیق.



د هرات لرغونې ښار ساتنې مقدماتي طرحه د ښار جوړولو او ځمکو او اطلاعاتو او فرهنگ وزارتونو او د یونسکو ګډ کار په پایله کې جوړه شوې او تمه ده چې د ښار جوړولو او ځمکو وزارت، یونسکو او هرات ښاروالي دا طرحه لا غښتلې کړي.

په ملي کچه د جومات ډیزاین سیالي جوړولو طراحی: د ښار جوړولو او ځمکو وزارت د لرغونو ښارونو ساتنې ریاست په ۴/۶/۱۳۹۷ نېټه د ښاري پراختیا عالي شورا مصوبې په رڼا کې دنده واخېسته چې

ورکړې سره د ښار جوړولو او ځمکو وزارت په چوکاټ کې د لرغونو ښارونو ساتنې په نوم یو ریاست رامنځ ته کړ، څو له دې لارې د لرغونو ښارونو په ساتنه کې چې د هويت ښکارندوی دي، فعاله ونډه واخلي. دغه ریاست له لرغونو ښارونو تاریخي سیمو او فرهنگي میراثونو ساتنه او په هغو کې د مېشتو ولسونو ژوندانه کیفیت لوړول خپله دنده بولي. د تاریخي او فرهنگي سیمو او اثارو ساتنه، د ښارونو باثباته پراختیا، د توریزم پیاوړتیا او د لرغونو ښارونو جوړښت ساتنه د دې ریاست بنسټ جوړوي.

د لرغونو ښارونو ساتنې ریاست موخې:

د لرغونو ښارونو ساتنې ریاست په مرکز کې دوه آمریتونه (د ښارونو لرغونو سیمو ساتنې او طرحې او د ښارونو لرغونو سیمو د څارنې او ساتنې) او په هرات کې د یوه ولایتي آمریت په لرلو لاندې موخې تعقیبوي:

۱. د افغانستان له لرغونو ښارونو د ساتنې لپاره د هر اړخیزې طرحې او پلان جوړونه، په لومړي ګام کې هرات د نورو ښارونو لپاره د نمونوي موډل په توګه؛
۲. د هرات او نورو لرغونو ښارونو، سیمو او اثارو ویجاړې څخه د مخنیوي په هدف د پخوانیو معماريو ځانګړنو، عناصر، اجزاء او جوړښت پېژندنه او ښاري پلان جوړونه او د ښار په پراختیایي پلانونو کې د هغو شاملول؛
۳. د ټولنیز - فرهنگي او اقتصادي موخو په چوکاټ کې د مېشتو خلکو د ژوند چاپیریال پراختیا په هدف د ښار لرغونو سیمو بهسازی او بیارغونه؛
۴. له اطلاعاتو او فرهنگ وزارت او نورو اړوندو ادارو سره په ګډه د هغو تاریخي - فرهنگي میراثونو ساتنه چې د تاریخ له ټولو ارزښتناکو اړخونو سره په اړیکه لري؛
۵. د هغو لرغونو او تاریخي سیمو بیارغول او ساتنه چې د مېشتېدنې وسعت په کې تعریف شوی او د اوږدې مودې لپاره د ټولنیزو تعاملاتو او پېښو شاهدان وو؛
۶. له اوسنیو اړتیاوو سره سم د لرغونو ویجاړو شویو سیمو ساتنه، د اړتیا په صورت کې لرغونو سیمو کې د بدلونونو راوستل او له ټول ښار سره د تاریخي سیمو هر اړخیزو اړیکو ساتنه او پیاوړتیا؛
۷. د اقتصادي اړتیا او اقتصادي پانګونې له لاسه تللو او د ښارونو په ځنډو کې د ښارونو له پراختیا څخه د مخنیوي په هدف د ښارونو په مراکزو کې د پرتو لرغو سیمو ساتنه، احیاء او ځای موندنه؛ و
۸. په ۲۹/۷/۱۳۹۶ نېټه د جمهوري ریاست عالي مقام ۲۳۳۹ شمېرې حکم او د ښار جوړولو قانون نهمې مادې حکم او د شوراګانو او ښاروالیو مرکزي ونډې په ټینګار د ښارونو توان په نظر کې نیولو سره له تاریخي او فرهنگي سیمو څخه ساتنه او بیارغونه.

ترسره شوي فعالیتونه:

د ښار جوړولو او ځمکو وزارت په چوکاټ کې دغه تازه رامنځ ته شوی ریاست که څه هم څه موده وړاندې د اړتیا له مخې فعال شو، خو مهمې لاس ته راوړنې لري چې دلته ورته ځغلنده کتنه کوو.



بامیانو ښار په اړه یې ویلې دي: «د بامیان لرغونې ښار د تاریخي او فرهنگي سیمو ساتنې لپاره واضح معیارونه رامنځ ته او د هغو په رڼا کې د دغو سیمو ساتنه وشي.» د یوې څېړنې له لارې چې په هغه کې ټول تاریخي - فرهنگي سیمو کوچه ایښودنه شوې او د یوه پوښتنلیک او مرکې پر مټ، ټولنیز او فرهنگي ارزښتونو په نظر کې نیولو سره ټولې لرغونې سیمې یې درجه بندي کړې دي.

د جوماتونو د طراحی یوه ملي سیالی جوړه کړي. د دې سیالی له لارې چې ټاکل شوې په نږدې راتلونکي کې جوړه شي او په مرسته به یې گډونوال د افغانستان اسلامي او سنتي معمارۍ په رڼا کې خپلې طرحې وړاندې کړي.



د بامیانو لرغونې ښار تاریخي - فرهنگي سیمو ته ارزښت ورکول: د ښار جوړولو او ځمکو وزارت د لرغونو ښارونو ساتنې ریاست د ۱۳۹۷ کال د ښاري پراختیا عالي شورا دویمې مصوبې په رڼا کې چې د

تنظیم زمین در ایجاد شهرها و شهرک‌ها



دیپلوم انجینر محمد رضا رسولی
ماستر شهرسازی و انکشاف منطوقی

مقدمه

هدف از این تحقیق، بررسی نقش تنظیم زمین در ایجاد شهرها و شهرک‌ها می‌باشد. هویداست که کاربرد زمین در ایجاد شهرها، شهرک‌ها، طراحی شهری و پلان تفصیلی مورد استفاده بوده و زون‌بندی در شهرسازی یک اصل است. بدین وسیله، این اصل در بحث شهرسازی از جایگاه خاصی برخوردار است.

در واقع تنظیم زمین به رویت نورم‌های شهری در طراحی شهرها از بخش‌های کلیدی است. مقوله تنظیم زمین‌های شهری زمانی تحقق می‌یابد که به عنوان یکی از اساسات در طراحی شهرها مد نظر باشد. اما در افغانستان به این علت که در طراحی شهرها به تنظیم زمین توجه صورت نگرفته، از لحاظ تراکم نفوس، ترافیک شهری، تفاوت ارتفاع و سایر موارد دیگر شاهد بی‌نظمی‌های فراوانی هستیم. واژه‌های کلیدی: تنظیم زمین‌های شهری، زون‌بندی شهری، تفاوت ارتفاع

تنظیم زمین‌های شهری

برای تنظیم زمین، یک پلان جامع کشوری ضرورت است که منظور استفاده از زمین را در چهارچوب اهداف و خط مشی‌های ملی و اقتصادی از طریق بررسی امکانات و منابع، مراکز جمعیت شهری و روستایی، حدود توسعه و گسترش شهرها و شهرک‌های موجود و آینده، ساحات صنعتی و کشاورزی، محلات سیاحتی و خدماتی را بیان دارد. همه این موارد، ضمیمه یک طرح و سند اساسی برای پیش‌بینی توسعه شهر بوده که در آن نحوه استفاده از زمین و حدود شهرها واضح شده و اساسی برای طرح پلان‌های انکشاف بعدی در شهر را به وجود می‌آورد که شامل ماستر پلان طرح شهر نیز می‌شود. به اساس همین ماستر پلان و پلان استراتژیژیک، پلان دیگری نیز طرح می‌شود که به آن پلان تفصیلی می‌گویند و مسوده قانون شهرسازی سال ۱۳۹۱ آن را چنین تعریف کرده است: پلان تفصیلی عبارت از تقسیمات ساحه از لحاظ ساحات رهائشی، تجارتي، صنعتی، تفریحی، عام‌المنفعه، خدمات شهری، سرک‌ها، ساحات سبز و سایر تاسیسات ضروری به مقیاس‌های معین است.

استفاده از زمین

استفاده از زمین به ساحات آباد و غیر آن طبقه بندی می‌گردد و زیر چتر آن به ساحات فرعی مانند: رهائشی، تجارتی، دواير دولتی، زراعتی و غیره تقسیم می‌گردد. سپس از نظر طبقه بندی ساحات رهائشی به سرک بندی در ساحات پلانی و سرک بندی ساحات غیر پلانی تقسیم می‌گردد. هدف از تقسیمات زمین به قطعات، بهره‌گیری و استفاده مؤثر از آن در عرصه پلانگذاری شهری، تهیه و ترتیب پلان‌ها برای ایجاد شهرها و شهرک‌ها می‌باشد.

پلانگذاری شهری وسیله‌ای برای رشد و انکشاف شهر به صورت رسمی و قانونی، کار موثر و پایدار می‌باشد، اما متأسفانه بخشی از زمین‌های شهری در افغانستان مورد منازعه بوده و چهارچوب مدیریت ضعیف، موانع زیادی را سر راه پلانگذاری موثر مکانی و جغرافیایی ایجاد کرده است. بر علاوه، نبود پشتوانه قوی برای حکومت و سطح پایان ظرفیت در تطبیق ماستر پلان از کاستی‌های دیگری است.

استفاده از زمین در دو مورد است، اما در کارهای ساختمانی برای استفاده بهتر از آن جهت ایجاد محیط سالم زنده‌گی برای مردم، موجودیت ساحات سبز یعنی پارک‌ها و محلات تفریحی، حتمیست که در پلان استراتژیک شهرها از زمین برای ساحات سبز تفریحی استفاده شود تا همه به صورت یکسان از آن مستفید شوند.

مورد دیگر استفاده از زمین برای تنظیم بهتر، کاربرد آن در ایجاد مراکز تجارتی است که جهت اشتغال‌زایی، درآمد پولی، دسترسی به محصولات و تولیدات مختلف صنعتی و کشاورزی مد نظر است.

تنظیم زمین و ایجاد شهر و مسکن

شهرنشینی در سراسر شهرهای افغانستان به سرعت در جریان بوده و مردم بیش از پیش نیاز به مسکن دارند. تهیه مسکن مناسب نیز برای تمامی شهریان به امر ناممکن مبدل شده. در حالی که حل آن امکان پذیر است، در صورتی که حکومت آن را جدی گیرد و از برنامه‌ریزی مسکن که از ابزاری به نام متغیرها و شاخص‌های مسکن بیانگر ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی در برنامه‌ریزی مسکن، انبوه‌سازی مسکن شهری و تولید ساختمان پایه و اساس می‌باشد، استفاده بهینه نماید.

منطقه بندی

زون بندی در واقع استفاده منطقی و نظام‌مند از زمین‌های شهری در طویل‌مدت است که در آن، سطح ارتفاع و بهره‌گیری از ساختمان‌های داخلی، در هر منطقه برنامه‌ریزی می‌شود. زون بندی روشی است که در پرتوی آن با توجه به کارکردهای داخلی شهرها، از زمین‌های شهری استفاده صحیح به عمل می‌آید، به شکلی که فضای کافی برای انواع مختلف فعالیت‌های شهری، توسعه شهر



و کارکردهای شهری فراهم شده و هر بخش از فعالیت‌های مهم شهری فضای خود را می‌یابد.

زونینگ یا طبقه بندی عبارت از تقسیم یک شهر به مناطق یا نواحی مختلف، طبق کاربردهای بالفعل «موجوده» و بالقوه «آتی» زمین‌های حاصلخیز و املاک شهری، به منظور نظارت و جهت دادن

به شیوه توسعه می‌باشد.

قوانین منطقه بندی، اساساً به کاربرد زمین و ساختمان، ارتفاع و حجم ساختمان‌ها، تناسب، اندازه، تعداد ساختمان‌ها و تراکم جمعیت در یک محدوده معین می‌پردازد.

زونینگ ابزاری است برای اجرای طرح. اصول زونینگ یا منطقه بندی



کارایی منطقه بندی

۱. پراکنده‌گی، جمعیت شهری را با توجه به کارکرد مناطق داخل شهر متوازن ساخته و از تراکم جمعیت در یک بخش مشخصی از شهر جلوگیری می‌کند.
۲. زمینه کامل ساخت و ساز پارک‌ها، مکاتب، فروشگاه‌ها، محلات تفریحی و سرک‌ها را که نیاز عامه مردم در جوامع شهری است، تامین کرده و از هدر رفتن وقت و پول جلوگیری می‌کند.
۳. منطقه بندی شهرها موجب سلامتی عامه مردم گردیده و با مکان یابی منابع آلوده کننده، از تأثیرات آلودگی‌های مختلف شهری و کانون‌های آلوده، جلوگیری می‌کند.
۴. تعادل و توازن خاصی را در فعالیت‌های شهری سبب می‌گردد.

مشخصات منطقه بندی

در بحث منطقه بندی تراکمی، بر تعیین و کنترل نرخ جمعیت در واحدهای مسکونی تاکید می‌شود.

امتیازات منطقه بندی تراکمی:

- الف. از تراکم زیاد جمعیت در مناطق مسکونی جلوگیری می‌شود.
 - ب. قیمت زمین در طول مدت ثابت می‌ماند.
 - ج. سلامتی عامه مردم را تضمین می‌کند.
 - د. بهره‌گیری از امکانات و خدمات عامه سهل می‌شود.
- منطقه بندی ارتفاعی:** در این نوع منطقه بندی افزون بر کنترل ارتفاع ساختمان‌ها؛ از مجاورت ساختمان‌های بسیار مرتفع با ساحات رهاپشی جلوگیری گردیده و برای هر کدام ساحه جداگانه در نظر گرفته می‌شود.

منطقه بندی کاربردی: این نوع منطقه بندی شامل بخش‌های ذیل

به همان اندازه که با شیوه کاربری و آبادی املاک شخصی، زمین و ساختمان سرو کار دارد، با املاک، اراضی، ساختمان‌ها و تاسیسات عامه نیز مرتبط است.

عوامل موثر در منطقه بندی

۱. تعیین ارتفاع ساختمان‌های شهری.
۲. تعیین میزان تراکم در هر منطقه با توجه به نوع کارکرد آن؛ به گونه که فعالیت‌های مختلف شهری مجزا از هم، در ارتباط با همدیگر به بهترین شکل به ایفای نقش پردازد.
۳. تعیین مساحت زمین‌های مورد نیاز برای کارکردهای مهم شهری از قبیل تجارت، صنعت و بخش‌های مسکونی
۴. به کارگیری معیارهای عملی در داخل شهرها با توجه به شرایط اجتماعی - اقتصادی هر جامعه شهری
۵. حفظ و نگهداری آثار تاریخی شهرها نیز گاهی در دستورالعمل‌های منطقه بندی گنجانیده می‌شوند.

اهداف منطقه بندی

۱. اختصاص مساحت معینی از زمین‌های شهری به مورد و کارکرد خاص
۲. کنترل بر استفاده از زمین
۳. قرار دادن امکانات لازم در اختیار برنامه ریزان شهری برای توسعه آینده شهرها
۴. ایجاد هماهنگی لازم میان خدمات عمومی، حمل و نقل، تأمین و ذخیره آب و نیروی برق در شهر
۵. فعال سازی برنامه ریزی شهری
۶. سامان بخشیدن به رفاه عامه در چهارچوب نظام مشخص توسعه شهری در آینده



است:

(الف) مسکونی: مناطق مسکونی باید در ساحات دور از کانون‌های آلوده‌گی هوا، آلوده‌گی صوتی و بوهای زننده انتخاب شود. این منطقه باید در مجاورت با بازار یا پارک‌ها واقع باشد.

(ب) تجارتي: این مناطق در مجاورت با مراکز حمل و نقل واقع شده و زمین در آن برای ایجاد بانک‌ها، اداره‌ها، بازارها، انبارها و مغازه‌ها در نظر گرفته می‌شود.

(ج) صنعتی: فعالیت‌های صنعتی در صورت استفاده از نیروی برق باعث آلوده‌گی وافر نمی‌شود و به همین علت مجاورت این چنین ساحات با مناطق مسکونی مشکل‌ساز نیست، مگر اینکه میزان آلوده‌گی بسیار بالا باشد.

(د) محلات تفریحی و فرهنگی: این محلات شامل سینماها، نهادهای تعلیمی، تحصیلی و علمی، پارک‌ها و کلب‌های رزمی بوده که موقعیت آنان در هر نقطه شهر ممکن است.

سهم هر یک از این مناطق در شهرها و کشورهای مختلف جهان متنوع است، اما به صورت معمول مناطق مسکونی ۴۰ الی ۵۰ درصد، مناطق تجاری ۲ الی ۵ درصد، مناطق صنعتی ۲ الی ۲۵ درصد و درصدی باقیمانده را نیز محلات تفریحی احتواء می‌کند.

تهیه نقشه منطقه بندی

برای تهیه نقشه منطقه بندی شهری باید اطلاعاتی به این شرح گردآوری شود:

۱. میزان استفاده موجود از قطعات زمین در شهرها
۲. محل و ظرفیت سرک‌ها و مسیرها
۳. محل سرک‌های نوساز در پنج سال آینده
۴. محل و مشخصات همه زمین‌های سفید در داخل شهرها
۵. عرض سرک‌ها و ارتفاع ساختمان‌ها
۶. ابعاد قطعات زمین
۷. تعداد خانوار در هر یک از واحدهای مسکونی

۸. نقشه کاربری زمین در زمان حال برای تهیه منطقه بندی باید پاسخ منطقی به سوال‌ها را ارائه نماید.

همان طوری که در بخش اصول و مبانی برنامه ریزی شهری گفته شد، انعطاف پذیری یا انطباق پذیری یکی از اصول اساسی شهرسازی است. این اصل در مرز خشک اندیشی و هرج و مرج قرار دارد و به همین سبب، اصل بسیار حساس است. ابزار انعطاف پذیری در منطقه بندی شهری، قانون و مقررات است که با نظرخواهی و رعایت تشریفات قانونی به اجرا آورده می‌شود.

نتیجه‌گیری

ارزیابی ساحات مختلف شهر در شناخت وضع موجود، آگاهی از نقاط قوت برای اجرای امور شهری در ایجاد شهرها و نقش کلیدی در ارتقای کیفیت زنده‌گی و رضایت‌مندی شهروندان؛ همه از اهداف بحث تنظیم زمین در شهرها می‌باشد.

در افغانستان در ساخت شهرها، به طور اساسی توجه به تنظیم زمین صورت نگرفته و به همین دلیل ما شاهد بی‌نظمی‌های زیاد از نگاه تراکم نفوس، ترافیک شهری، تفاوت ارتفاع و سایر کاربری‌ها می‌باشیم.

لذا قبل از هر گونه فعالیت شهری در عرصه شهرسازی؛ اتخاذ روش‌های مناسب تنظیم زمین‌های شهری برای کاهش بی‌نظمی‌های شهری می‌تواند، تاثیر قابل ملاحظه بر طراحی شهری داشته باشد. اتخاذ تصمیم در این زمینه؛ خارج از حوزه مهندسی ساختمان نبوده و تلاش برنامه ریزان طراحی شهری را طلب می‌کند.

د باثباته ښارونو ځانگړنې

ليکوال: انور فطرت
ژباړه او زياتونه: ضمير ساپي

څېړونکيو هم فکر کړی چې له يوې مناسبې لارې د ښاري نظم، عملي پلان او پراختيا لپاره کار وکړي.

په دې ليکنه کې د ځينو پوهانو هغه نظريې په لنډ ډول تر بحث لاندې نيول شوي چې د باثباته ښاري پراختيا په برخه کې يې په عملي ډگر کې خپلې مشورې او تجربې شريکي کړې دي.

باثباته ښار هغه ته ويل کېږي چې ښاريانو ته په لوړه کيفيت او برابر ډول د ژوند اسانتياوې برابرې کړي او په ورته وخت کې د راتلونکيو نسلونو د ښه ژوند تضمين په کې په نظر کې نيول شوي وي، خو نېجل ريجارډسن بيا د باثباته ښارونو لپاره باثباته ټولنه د لومړۍ ځانگړنې په توگه وړاندیز کوي.

اوس مهال د نړۍ پنځوس سلنه نفوس په ښارونو کې ژوند کولو ته مخه کړې ده. په ښارونو کې د نفوس د زياتوالي له کبله د خلکو له هستوگنې سره هم مهاله يو لړ ستونزې پيدا شوي چې په بشپړه توگه ورته رسېدنه په ستر سرخوږي بدله شوې ده.

له حده زيات لگښت او د منابعو کموالی هغه ننگونې دي چې په سترو ښارونو کې د نفوس د زياتوالي له کبله رامنځ ته کېږي، خو په دې وروستيو کې دې ستونزو ته د حل لارو د پيدا کېدو لپاره يو لړ گامونه هم پورته شوي دي، خو په مرسته يې د ښاريانو ژوند د ودې او پرمختگ لور ته مزل وکړي.

په نننۍ نړۍ کې د تحکيم او ثبات تر لاسه کول د ډېرو هېوادونو لومړيتوب دی، په تېره په ښاري پراختيا کې او په همدې اړه ډېری





کوخی، عامه خایونه او ودانی اقتصادی، ٲولنیز او محیطی گٲی رامنخ ته کوی.

بٲه ډیزاین او نما هغه څه منعکسوی چٲ د ٲنارونو او ٲولنی لپاره اړین وی او په داسٲ ډول ډیزاین شی چٲ د ودانیو او عامه خایونو کیفیت او کلتوری ارزٲت په کٲ له منخه لار نه شی.

د باثباته ٲنارونو د رامنخ ته کولو پر مهال باید د ځینو مهارتونه له کارولو هم گٲه پورته شی چٲ په دٲ برخه کٲ پر لمړیزو، بادی، گازی او نیمه گازی برٲسنا پانگونه کول مهمٲ برخٲ دی.

همداراز، په ٲناری سیمو کٲ د کرنٲ لپاره ځانگړی خایونه برابرول، د خوړو لپاره فارمونه جوړل، د عامه ٲرانسپورت، کانالیزاسیون او د هوا پاکوالی په نظر کٲ نیول هم هغه اړتیاوٲ دی چٲ د باثباته ٲنارونو په رامنخ ته کولو کٲ باید ورته جدی پاملرنه وشی.

په پای له دٲ بحثه دوه پیغامه اڅٲستلای شو. لومړی دا چٲ ٲنارونه د اقتصادی تولید شاخصونه دی او باثباته ٲنارونه ٲناریانو ته د مناسبو دندو او د سوداگریزو زمینو په برابرولو کٲ رغنده رول لوبولی شی.

همداراز، د ٲنارونو مناسب ډیزاین د ٲولنی اړتیاوو ته رسٲدنه کوی په دٲ مانا چٲ د ٲنار جوړولو پلان باید د ٲناریانو ارزٲتونو او کلتوری میراثونو خونديتوب په نظر کٲ نیولو سره طرحه شی، خو دٲ ٲکو ته باید تر عملی چارو وړاندٲ د طرحٲ او ډیزاین پر مهال پاملرنه وشی.

ٲهجل باثباته ٲولنه داسی رایٲٲنی چٲ د رامنخ ته کٲدو په مرسته بی د ٲولنی وگری په اقتصادی او ٲولنیزو ٲٲگنو کٲ په ساله توگه ونډه اڅٲستلی شی، ځکه په خبره بی په دٲ برخه کٲ مناسب چاپیریال رامنخ ته کٲری. نوموړی همداراز، ٲناری کلتور، د وگریو سواد او په دٲ برخه کٲ د دوی د پوهٲ لوړه کچه د مهمو او مرستندویه عناصرو په توگه یاد کړی.

ٲناری باثباتی له پلان او ډیزان سره په لویه پیمانده د ٲنارونو پراختیا، عصریت، د ٲناری زیربناوو پراختیا د ٲولنو ژوند کچٲ لوړوالی، اقتصادی او کلتوری پوهای، ٲولنیزه برابری، اقتصادی ٲنارگوتی، د ځمکو د سمٲ کارونٲ تگلارٲ، باثباته ٲرانسپورت او داسٲ اړوند نور ٲسٲیز اړخونه تر پوٲسٲ لاندٲ نیسی.

ٲناری باثباتی هغه نظریه ده چٲ د چاپیریال او شاوخوا سیمو له تخریب پرته پیوستون او پراختیا ومومی او په دٲ سره د مناسبو اقتصادی زونونو او صنعتی پارکونو د رامنخ ته کٲدو تر څنگ ٲناریانو ته د دندٲ او سوداگری زمینی برابری شی.

که په لنډه توگه ووايو، ٲناری پراختیا هغه ودٲ ته وایی چٲ په مرسته بی د ٲناریانو د ژوند کیفیت لوړٲدو تر څنگ دوی ته په عادلانه ډول چاپیریالیز، کلتوری، سیاسی، ٲسٲیز، ٲولنیز او اقتصادی پرمختگ په کٲ په نظر کٲ ونیول شی. دا پرمختگ نه یوازٲ باید د اوسنی نسل د اړتیا لپاره په نظر کٲ ونیول شی؛ بلکٲ د راتلونکو نسلونو اړتیاوو ته دٲ هم په کٲ وړاندیونه وشی.

بل خوا، د ډیزاین له نظره په ٲناری پراختیا کٲ «ٲناری منظرٲ او ٲٲی» یو تر ٲولو مهمه برخه گڼل کٲری. کله چٲ د ډیزاین نظریه له ٲناری ثبات سره اڅٲنبل کٲری، د ډیزاین شویو ٲنارونو سیمی لکه

بهسازی و نوسازی شهر کابل

نویسنده: دیپلوم مهندس سیدعثمان سادات
رئیس تکنیکی مسکن وزارت شهرسازی و اراضی



مقدمه

محققان و متفکران قرن بیست در نتایج تحقیقات خود یافته بودند که رکود و عقب مانده گی کشورهای در حال توسعه معلول تسلط اقتصادی کشورهای توسعه یافته بوده و بدین ترتیب معتقد بودند که الگوی توسعه شتابان و ناهمگون شهری و شهرنشینی، نابرابری های اجتماعی و اقتصادی در شهرها، پیامد عملکرد توسعه وابسته شهرهاست.

عمیق تر شدن شکاف بین شهر و روستا، نابسامانی و بی عدالتی های اقتصادی و اجتماعی و مهاجرت های شدید روستائینان به شهرها به خصوص متروپل ها و شهرهای بزرگ، معلول سیاست های نامتعادل جهانی و داخلی است که حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی حتی در بخش مرکزی شهرها را به وجود آورده است. کشور ما افغانستان نیز از این امر مستثنی نبوده و همه شهرها به خصوص پایتخت با این معضل بزرگ مواجه است. در اثر عدم مدیریت و اداره شهری، پیدایش فقر فرهنگی، اقتصادی، تشنج های اجتماعی، بحران سیاسی و نظامی و مهاجرت های بی رویه به شهر کابل، گروه های مختلف تهی دست در حاشیه و محل های فرسوده و رو به تخریب و یا هم در زمین ها و املاک رها شده شهر، بافت های حاشیوی و

ناکارآمد را موجب گردیده است. همچنان سیاست های نا عادلانه اقتصادی، اجتماعی و به طور کلی فرهنگی در جامعه؛ موجب تضاد میان کار و سرمایه گردیده و نتیجه آن تمرکز و انباشت سرمایه به دست گروه های مشخص و رشد نامتعادل اقتصادی - اجتماعی و تضادهای اجتماعی و طبقاتی شده است.

علاوه بر این، گسترش فساد در ادارات ذیربط شهری، روابط سرمایه داری و تقسیم ناعادلانه اشتغال، درآمد، ثروت و قدرت در میان شهروندان موجب پیدایش فقر شهری و اسکان غیررسمی شده و انگیزه بهسازی و نوسازی شهری را به میان آورده است. بهسازی شهر: به معنای ایجاد شرایط زیست معقول و تامین بستر مناسب برای معیشت سالم و مولد در شهر و شهرنشینی است. نوسازی شهر: یعنی تجدید بناها و محیط های شهری که به علت اقدامات بی رویه، فرسوده گی و ویرانی از بین می رود.

علل و عوامل آسیب های ساختاری شهر کابل

۱. عوامل محیط طبیعی: آب وهوا و عناصر اقلیمی در تخریب عناصر و فضای شهر کابل تاثیرگذار بوده است.
۲. عوامل انسانی: انسان و فعالیت های او مهم ترین عامل

فرسوده‌گی و تخریب بناها و فضای شهر به حساب می‌آید.

الف. عوامل اجتماعی

ب. عوامل حقوقی

ج. عوامل اقتصادی

د. عوامل ساختاری - فضایی

الف. عوامل اجتماعی:

۱. پراکنده‌گی ناموزون و نامتعادل تراکم و سرانه جمعیت در محلات مختلف شهر کابل
۲. عدم شناخت و آگاهی ساکنان بافت‌های شهر از ارزش‌های فرهنگی - تاریخی
۳. نوگرایی و بهسازی ناموزون و نامتعادل در بخش‌های شهری
۴. تغییر و گسترده‌گی خانوار
۵. جابجایی گروه‌ها و طبقات اجتماعی
۶. ابعاد روانشناسی بهسازی و
۷. کاهش امنیت اجتماعی

ب. عوامل حقوقی موثر در ایجاد مسایل و مشکلات:

۱. توارث
۲. وقف
۳. نوع مالکیت
۴. نارسایی سیاست‌ها و قوانین بهسازی و نوسازی شهری و
۵. وجود مدیریت‌های متعدد بر بافت‌های قدیمی

ج. عوامل اقتصادی:

۱. وضع نامطلوب اشتغال و در آمد و در نتیجه کم بضاعتی مالی

و اقتصادی ساکنان

۲. موقعیت و ارزش اقتصادی زمین: زمین‌های مجاور جاده‌ها و سرک‌های اصلی از حیث ارزش اقتصادی
 ۳. تغییر و الگوی مصرف: تمایل عامه مردم به رفاه و استفاده از تسهیلات جدید از قبیل وسایط شخصی و غیره
 ۴. سرمایه‌گذاری ناموزون و متعادل در امور عمرانی شهر: عدم هماهنگی اداره‌های و ارگان‌ها در سطح آبادانی شهر
 ۵. مالیات و عوارض شهری: مبالغی دریافت مالیات و عوارض نوسازی تقریباً در سطح کل شهر یکسان بوده و سبب نوسازی بناها بر زمین‌های حاشیه و اراضی توسعه یافته جدید را بر احداث ترجیح داده است.
 ۶. ضعف همکاری نهادها و موسسات اقتصادی و فرهنگی در توسعه اقتصادی - اجتماعی بافت قدیم
- عدم شناخت ارتباط میان بهسازی و نوسازی ساختاری و بهسازی و نوسازی اجتماعی و اقتصادی را می‌توان ناشی از عدم تلفیق طرح‌های ساختاری و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و اجتماعی دانست.

مهم‌ترین دلایل که سازمان‌های مدیریت شهری به سرمایه‌گذاری نامتعادل در شهر ترجیح می‌دهند، عبارت اند از:

۱. زیاد بودن هزینه آرایه امکانات در بافت قدیمی نسبت به بافت‌های جدید؛
۲. کم‌توانی اقتصادی ساکنان بافت‌های قدیمی در مقایسه با سایر نواحی شهر و مشارکت و استقبال کم‌رنگ از امکانات موجود؛
۳. سهل بودن حفر کانال‌های تاسیسات شهری در بافت‌های جدید به علت وجود شبکه‌های عبوری عریض و منظم؛
۴. وجود خطر ریزش بناها در بافت‌های قدیمی به هنگام حفاری‌ها که این مشکل در سایر بافت‌ها کم‌تر به وجود می‌آید؛ و





- دسترسی آسان، کم‌هزینه و سریع انسان در شهر و نظارت و کنترل کامل بر فضای شهری
- کارایی مطلوب فضای شهر و توزیع عادلانه امکانات و خدمات برای بهره‌وری بهتر و بیشتر
- رعایت سلسله مراتب منطقی در مقیاس بزرگ و کوچک فضا به منظور انسجام و وحدت شهری
- فشرده سازی و توسعه متوازن شهرکابل
- توسعه موزون و هماهنگ نواحی و محلات مختلف شهر و جلوگیری از گسترش بی‌رویه به خصوص شهرک‌های خودسر
- به همراه حفاظت از هویت و میراث فرهنگی - تاریخی بافت‌های قدیم شهری
- ارتقای سطح رفاه عمومی به ویژه کیفیت مسکن و جلوگیری از ناسازگاری‌ها و هدر رفتن سرمایه های اقتصادی

پیشنهاد روش‌های برنامه‌ریزی بهسازی و نوسازی شهرکابل

ساحات غیررسمی شهر کابل را که به صورت بی‌رویه ایجاد گردیده، می‌توان به روش‌های گوناگون حسب اهداف و نیازها بهسازی نمود.

- روش حفاظتی: هدف از این روش، نگهداری و حفاظت از ساختمان یا مجموع فضاهای شهری است.
- روش سبکی: با استفاده از این روش می‌توان با توجه به خواست‌ها و اهداف فرهنگی و تاریخی - سیاسی به بهسازی و نوسازی شهرکابل پرداخت. در این روش کم‌تر به تغییر کاربری ساختمان توجه شده و با توجه به سبک ساختمان‌ها؛ هرگونه بازسازی در تعمیرات مخروبه ممنوع می‌گردد.
- روش پاک‌سازی سبکی: این روش به دنبال حذف عناصر اضافه در ساختمان‌ها است.
- روش تکمیلی: این روش به تکمیل بخش‌های از دست رفته، کمبود و حفظ اصالت ساختمان‌ها می‌پردازد.

۵. وجود افراد دارای نفوذ سیاسی - اداری که اغلب در بافت‌های جدید شهری ساکن اند و ممکن این یکی از عوامل تشدید کننده مشکل باشند.

د. عوامل ساختاری

۱. فرسوده‌گی شدید ساختمان‌های موجود در بافت قدیمی: زیر بناهای مخروبه، کمبود سرمایه‌گذاری و ضعف مالی ساکنان؛
۲. مشکلات مربوط به شبکه معابر بافت: شبکه معابر بافت قدیمی که با توجه به ساختار محیط طبیعی به ویژه توپوگرافی، اقلیم، اوضاع اقتصادی - اجتماعی و سطح علم و فن زمان به صورت ارگانیک شکل گرفته، با دگرگونی شرایط زنده‌گی معاصر، پاسخگوی نیازمندی‌های امروزی نیست؛
۳. تراکم و پیوسته‌گی بافت: همجواری بناهای با ارزش بافت با بناهای متروکه و مخروبه آسیب‌های ساختاری به بناهای کهن و ارزشمند برجا می‌گذارد؛
۴. مسایل و مشکلات مربوط به شکل و نوع ساختمان‌های مسکونی؛
۵. مسایل ناشی از مصالح به کار رفته و نحوه مرمت ساختمان‌ها؛ و
۶. مسایل زیست محیطی: به دلیل مشکلات ساختاری مانند کم عرض بودن معابر، فرسوده‌گی و نارسایی در تاسیسات و تسهیلات شهری از جمله فاضلاب شهری، عدم جمع‌آوری به موقع و مطلوب زباله، معضلات محیط زیستی را به وجود آورده است.

اهداف بهسازی و نوسازی بافت‌های شهری

- حفظ هویت و اصالت شهری شهر کابل و جلوه‌گری خطوط فرهنگی - تاریخی شهر و شهرنشینی
- مساعد نمودن شرایط رشد اقتصادی و اجتماعی شهروندان کابل



استراتژی اقتصادی - اجتماعی انکشاف شهر جدید کابل تعمق نمود. دلایل و نکات ذیل شاهد مدعای عمران عقلانی شهری در شهر کابل خواهد بود:

۱. زیاد بودن هزینه ارایه امکانات در بافت قدیمی نسبت به بافت‌های جدید؛
۲. کم‌توانی اقتصادی ساکنان بافت‌های قدیمی در مقایسه با سایر نواحی شهر، مشارکت ضعیف و استقبال کم‌رنگ از امکانات ارایه شده؛
۳. آسان‌تر بودن حفر کانال‌های تاسیسات شهری در بافت‌های جدید به علت وجود شبکه‌های عبوری عریض و منظم؛
۴. وجود خطر ریزش بناها در بافت‌های قدیمی به هنگام حفاری‌ها که این مشکل در سایر بافت‌ها کمتر به وجود می‌آید؛
۵. وجود افراد دارای نفوذ سیاسی - اداری که اغلب در بافت‌های جدید شهری ساکن اند و نیز ممکن است از عوامل تشدید کننده موضوع باشد؛ و
۶. برنامه‌ریزی شهری بر مبنای تعادل، توازن و تناسب استفاده از اراضی شهری غرض بهسازی و نوسازی شهر.

به صورت مجموع تجربه چندین ساله شاروالی کابل در عرصه بهسازی بیانگر نارضایتی شهروندان است. مصارف هنگفت در بهسازی و نوسازی محلات و مناطق شهر کابل بر مبنای برنامه‌ریزی پراکنده بر علاوه اینکه نتوانسته بر مشکلات فایق آید، متأسفانه عدم هماهنگی مراجع تمویل کننده و اجرا کننده و بی‌نظمی در بهسازی را موجب گردیده است. این امر موجب ضعف در تصمیم‌گیری منابع مالی و بشری گردیده و افزون بر این، نسبت ضعف در حاکمیت قانون و امور مدیریت شهری، تعرضات افراد غیر مسوول در پیوند به ایجاد ساحات خودسر و غیرپلانی بر زمین‌های زراعتی و باغی پایتخت را موجب گردیده است.

- روش باز زنده سازی تاریخی: این روش بیشتر به دنبال حفظ موجودیت و هویت تاریخ ساختمان‌ها بوده و کم‌تر به مسایل روز و پویایی تعمیرات می‌پردازد.
- روش استحکامی: هدف از این روش، تضمین استقامت استخوان‌بندی ساختمان‌ها است.
- روش جامع: این روش با استفاده از مناسب‌ترین مصالح و وسایل فنی با کمک اندیشه‌های فلسفی و هنری، با توجه به جمیع شرایط و ویژه‌گی‌های ساختاری مکان و زمان و هماهنگ سازی با کل شهر، علاوه بر حفظ ارزش‌ها و احترام به تاریخ و فرهنگ، شرایط احیاء و بهره‌گیری از ساختمان‌ها و بافت شهری را فراهم می‌سازد.

با نظر داشت عوامل و آسیب‌های ساختار شهری در بهسازی شهر کابل، برای ساحات مختلف با هویت‌های از هم متفاوت می‌توان تصامیم بهسازی و نوسازی را مطرح کرد. با تأسف که توسعه شهر فعلی کابل به شکل خودسر در زمین‌های زراعتی و باغ‌ها بدون برنامه‌ریزی به صورت سرسام آور جریان دارد. بازسازی و نوسازی قرابت و تشابهات زیادی دارند، اما تنها تفاوت بارزی که می‌توان میان نوسازی و بازسازی قایل شد، نوسازی، نوکردن، احیاء و به روز کردن فضای شهری مانند شهر جدید کابل بوده که به صورت اختیاری صورت می‌پذیرد و بدون شک نوسازی کابل نقش براننده‌ای خود را با حمایه سیاسی و اقتصادی دولت داشته، مشروط بر اینکه تداخل وظیفوی، بروکراسی و سلیقه‌های شخصی را با مدیریت سالم شهری مهار نماید. آنگاه است که روحیه مشارکت در امور شهری برای سهمگیری حفظ هویت ملی میان شهروندان متبارز خواهد شد.

نتایج متوقعه

تا اکنون سرمایه‌گذاری بر عمران ناموزون و نا متعادل شهر کابل ایجادگر چالش‌های اقتصادی - اجتماعی بوده و به ناچار باید به

د ښاري ترانسپورت مدیریت څېړنه

ليکواله: سمیه ميهن
ژباړه: حميد اسدي

د ښاري ترانسپورت شالید

په اتلسمه پېړۍ کې ښاري او یا د ښارونو تر منځ سفرونه د گاډیو او یا هم د حیواناتو په وسیله تر سره کېدل چې له شک پرته د لارې په اوږدو کې به ډېرې ستونزې وې او بله دا چې دې سفرونو به څو اوونۍ او یا هم څو میاشتې وخت نیوه. په دې لړ کې د صنعتي انقلاب او پر علومو د هغه تاثیراتو پایله دا شوه چې د بخار ماشینونه رامنځ ته شول او د لومړي ځل لپاره د برتانیې په پلازمېنه لندن کې د لرگیو په اورگاډو کې وکارول شول.

افغانستان ته هم د لومړي ځل لپاره مدرن ترانسپورت د شلمې پېړۍ په پیل سره د امیر حبیب الله خان «سراج الملت و الدین» ۱۹۰۱ - ۱۹۱۹ پر مهال راوړل شو. دغه پاچا په خپل حکومت کې دننه له مدرنو تخنیکي آسانتیاوو څخه د گټې په تړاو د لېوالتیا له مخې د پروان ولایت په جبل السراج کې د برېښنا سټیشن، نساجي فابریکه او د درباریانو استفادې لپاره له برتانوي هنده د لومړي ځل لپاره موټر را وارد کړل. د دغو موټرو کارولو په هدف د لته بند له لارې د کابل - جلال آباد لویه لار، تر غوربنده د کابل - پروان لویه لار، د کابل -

په اوسنۍ نړۍ کې د نقلیه وسایطو ډېروالی او زیاته ترافیکي گڼه گوڼه د هوا ککړتیا، د گلخانه یي گازونو زیاتوالي، د ژوند چاپیریال خرابوالي، د هوسا ژوند کیفیت ټیټوالي او داسې نورو ستونزو لامل شوی دی.

څرگنده ده چې د ستندرد ترانسپورتي سیستم په نه شتون کې د هېواد اقتصادي پرمختگ ناممکن دی. که څه هم افغانستان د نړۍ په کچه د طبیعي سرچینو له اړخه یو بډایه هېواد دی، خو د ستندرد ترانسپورتي سیستم د نه شتون له کبله له دې سرچینو سمه گټه نه ده شوې. د بېلگې په توگه افغانستان په طبیعي زېرمو کې ډېره برخه لیتیم لري چې کېدای شي د اټومي بټیو سون توکیو کې ترې کار واخېستل شي.

خو اوس پوښتنه دا ده چې افغانستان د مناسب او ستندرد ترانسپورت اوسنی سیستم څنگه بدلولای شي، څو د نورو گټو تر څنگ له خپلو طبیعي زېرمو هم خورا زیاته گټه پورته کړي؟

مهمې کلیمې: تل پاتې ترانسپورت، د ترانسپورت مدیریت او په افغانستان کې ترانسپورت



غزني، کابل - کندهار خامه لويې لارې بيا ورغول شوې، خو تر هغه مهاله هم په هېواد کې پاخه سرکونه نه وو.

د امير حبيب الله خان لومړی موټر په برتانيې کې جوړ او د برتانيوي هند له لارې افغانستان ته راوړل شو، خو واک ته د امان الله خان له رسېدو او د خپلواکۍ تر لاسه کېدو سره سم ترانسپورت هم لکه د نورو برخو په څېر د پام وړ پر مختگ وکړ.

غازي امان الله خان په ۱۹۲۶ کال په افغانستان کې دننه په خپل شخصي لگښت د «موتور راني» په نوم لومړی ترانسپورتي شرکت جوړ کړ. نوموړي همدا راز د لومړي ځل لپاره د پلازمېنې کابل د همزنگ او دارالامان مانۍ يې د اورگاډي پټلۍ پر مټ ونښلوله.

ځوان پاچا په دې توگه د افغانستان په کچه د د اورگاډي پټلۍ جوړولو لپاره د برلېن رېلوې پټلۍ په نوم له يوه جرمني شرکت سره تړون لاسليک کړ چې له مخې يې بيا هالنډي انجنيېر، فان لوتسنبورگ ماس په ۱۹۲۸ کال کې د اورگاډي لومړۍ پټلۍ سروې چارو لپاره کابل ته راغی.

په دې توگه د کابل - تورخم، کابل - غزني، کابل - کندهار، هلمند، فراه، هرات، اسلام قلعه او تورغندی لويې لارې د ټولو ضرورياتو په لرلو سره پخې شوې. دغه پر مختگونه د ترانسپورت خصوصي کېدو او د شرکتونو شمېر زياتېدو لامل شو او حکومت يې دې ته اړ کړ چې د مديريت لپاره يې د خصوصي ترانسپورت آمريت رامنځ ته کړي.

سرکونه

د افغانستان په کچه له ۲۱۰۰۰ کيلو متره شته سرکونو يوازې ۲۸۰۰ کيلو متره هغه پاخه دي او پاتې نور خامه او يا هم کمزوری اساس لري او همدا لامل دی چې افغانستان د ترانسپورت پياوړې شبکه نه لري.



د افغانستان لارې او تونلونه

د سالنگ تونل: دغه تونل د ۲۶۷۶ متره په اوږدو او له ۷ مترو زيات سور په درلودلو سره ۷ متره ارتفاع لري. د پلخمرې - مزار شريف او شبرغان له لارې د ۳۶۰ کيلو متره په اوږدوالي سره چې د تېرې لارې په پرتله ۴۰ کيلو متره لنډه ده، نقشه يې د روسانو له خوا اخېستل شوې وه.

د پلخمرې - شبرغان لار: دغه لويه لاره، پلخمرې له ابيک، ځلم، مزار شريف، بلخ، آقچه او شبرغان سره نښلوي چې د نقشې اخېستني چارې يې په ۱۳۴۲ کال کې پيل او په ۱۳۵۱ کال کې پای ته ورسېدې. دغه لويه لاره ۳۶۰ کيلو متره اوږدوالی او ۱۰ متره سور لري. د دې لويې لارې په جوړېدو سره نه يوازې دا چې د تېرې لارې په پرتله ۴۰ کيلو متره واټن رالند شو، بلکې د لارې په اوږدو کې

شته ستونزې هم له منځه لاړې.

د هيواد لويديزه لويه لار

کابل - کندهار: دغه لويه لاره د افغانستان لومړی درجه ترانزيتي لار ده. د دې لويې لارې په جوړېدو سره کابل، ميدان وردک، غزني، زابل، کندهار او سپين بولدک سره ونښلول شول.



له دې لارې د نقشې اخېستلو چارې په ۱۳۳۶ کال کې پيل او په ۱۳۴۵ کې پای ته ورسېدې. دغه لاره ۴۸۳ کيلو متره اوږدوالی لري چې د متحده ايالتونو د متخصصينو په مرسته جوړه شوې ده. کندهار - سپين بولدک د ۱۰۱ کيلو مترو په اوږدو سره چې په پاخه او اساسي توگه جوړه شوې ده، د هيواد په کچه يو له مهمو ترانزيتي او سوداگريزو لارو شمېرل کېږي.

د کندهار - هرات او هرات - تورغندی لويه لار: دغه لويه لاره د ۶۷۴ کيلو متره په اوږدوالي او ۱۲ متر سور په لرلو سره د يوه له مډرنو او اساسي لارو څخه گڼل کېږي چې په څلورو فصلونو کې د استفادې وړ ده.

اسلام قلعه - هرات: وروسته له هغه چې د کابل - کندهار او کندهار - هرات لويې لارې جوړې شوې، د ايران له سرحد سره د هرات - اسلام قلعه لارې جوړېدل حتمي شو، خو د هرات او مشهد تر منځ ترانسپورتي اړيکه ټينگه شي. د دې لارې پخولو کارونه په ۱۳۲۳ کال کې پيل او په ۱۳۴۶ کې پای ته ورسېدل.

بندرونه

افغانستان آزادو اوبو او يا هم سمندر ته لاره نه لري، خو يوازې د آمو سيند په وړو کښتيو کې د ۵۰۰ ټنو وزن لېږد رالېږد ظرفيت لري. د دې سيند په ځنډو کې ځينې بندرونه جوړ شوي چې مهم هغه يې خيرآباد او شېرخان بندرونه دي.





کاله مخکې د کابل دارالامان سیمه کې تر سترگو کېدې، خو اوس یې آثار نه دي پاتې.

اوس مهال د افغانستان د رېلوې لومړنۍ پټلۍ په جوړېدو ده. په افغانستان او ایران کې دغه د رېلوې پټلۍ د هرات له گمرکه تر سنگان سیمې پورې شاوخوا ۱۳۰ کیلو متره اوږدوالی لري. د اورگاډي دا پټلۍ ۷۰ کیلو متره په ایران او ۶۰ کیلو متره په افغانستان کې دننه ده چې د ۷۵ میلیونه ډالرو په لگښت جوړېږي او د جوړېدو تړون یې د ایران له پارس شرکت سره لاسلیک شوی دی.

هوايي ډگرونه

په هېواد کې د لومړي ځل لپاره هغه مهال الوتکې د پلازمېنې کابل په آسمان کې ولېدل شوې چې د افغانستان د خپلواکۍ لپاره جگړه ښه توده شوې وه. دغه الوتکې پر کابل د هوايي بريد په پار د هېواد پلازمېنې پر آسمان راوالتوې. د خپلواکۍ له تر لاسه کېدو وروسته د لومړي ځل لپاره له شوروي اتحاد او جرمني څو الوتکې وپېرل شوې او د هېواد لومړنۍ هوايي ډگر د کابل په خواجه رواش سیمه کې جوړ شو.

په افغانستان کې لومړۍ هوايي شرکت د آريانا افغان په نوم په ۱۳۳۲ کال کې رامنځ ته شو. دغه هوايي شرکت په ۱۳۶۶ کال کې دولس مسافر وړونکې الوتکې لرلې چې بېروت، انقرې، فرانکفورت، لندن، مسکو، لاهور، نوې ډهلي، جدې، روم، پاریس، امستردام او نورو ښارونو ته یې الوتنې کولې. له هېواده بهر هوايي سفرونه د آريانا افغان او کورني پروازونه د باختر افغان هوايي شرکت له خوا چې په ۱۳۴۵ کال کې رامنځ ته شوې و، ترسره کېدل.

افغانستان په ټوله کې ۴۷ هوايي ډگرونه لري چې له دې شمېرې بيا يوازې ۱۰ هغه یې اسفالت شوې رنوي يا خُغاست لیکې دي. افغانستان تر ۱۳۵۴ کاله پورې له ۲۵ هېوادونو سره د هوايي مواصلاتو جلا-جلا تړونونه لاسلیک کړي وو او د ایکاوو په نوم یې د نړیوال هوايي سازمان غړیتوب هم لره. افغانستان چې پخوا او اوس

سربېره پر دې د چاپهار بندر بیا د سیمې له هېوادونو لکه ایران او هند سره د افغانستان ترانسپورتي او ترانزیتی اړیکو په ټینګولو کې یو ستر انقلاب رامنځ ته کړ. دا بندر په رسمي بڼه پرانستل شوی او اوس د استفادې وړ دی. د دې بندر په جوړېدو سره پر نورو لارو د افغانستان اتکا هم ډېره کمه شوې ده.

د اورگاډي پټلۍ

افغانستان یو له هغو هېوادونو دی چې د د ورگاډي پټلۍ په برخه کې یې د پام وړ پر مختگ نه دی کړی. یوازې کلونه مخکې د شوروي اتحاد په مرسته د ترکمنستان له سرحد کوشک څخه تر تورغندی پورې ۱۰ کیلو متره او د ازبکستان له سرحد ترمز څخه تر خیرآباد پورې د د اورگاډي ۱۵ کیلو متره پټلۍ جوړه شوې ده.



په ۱۳۰۷ کال کې د وخت حکومت غوښتل چې افغانستان د اورگاډي پټلۍ اساس کېږدي او د هغه عملي کارونو پیل لپاره له آلماني او فرانسوي شرکتونو سره تړونونه هم لاسلیک شول، خو چارې یې د یو شمېر دلایلو له مخې وځنډېدې. د دې رېل کرښې پاتې شوني څو



هم د آسیا د زره حیثیت لري، د دې هېواد له فضا له هرې تېرېدونکي الوتکې ۴۰۰ امریکایي ډالره حق العبور اخېستل کېږي. دا هم د ویلو ده، که مسافرین په ډله ییزه توګه له مخکینې توافق پرته د هېواد له یو ښاره بل ته او یا هم بهر ته سفر کوي، دې ته عمومي ترانسپورت وایي او که چېرې دغه سفر بیا په شخصي او یا هم انفرادي ډول ترسره کېږي، دې ته شخصي ترانسپورت وایي. د مسافرینو لېږد رالېږد په ځمکني، هوایي، رېلوي پتلی او سمندر له لارې د شخصي او ټکسي موټرونو، بسونو، اورګاډو، الوتکو، وړو او لویو بېړیو په وسیله ممکنه دی.

د لېږد رالېږد مدیریت ډولونه

د لېږد رالېږد مدیریت سېسټم د بېلابېلو تګلارو په چوکاټ کې په لنډمهاله، منځمهاله او اوږد مهاله کې تنظیمېږي. دغه مدیریت د تقاضا او عرضې پر اساس سمبالېږي.

د ترانسپورت مدیریت سېسټمونه په لاندې ډول دي:

۱. د لېږد رالېږد غوښتنې مدیریت
۲. د معلوماتو راټولونې مدیریت
۳. له ترانسپورتي شبکو اطمینان او د کړکېچ مدیریت
۴. د ترانسپورتي پروژو تطبیق او د وخت مدیریت
۵. له ځمکې د ګڼې څرنگوالي مدیریت
۶. د تم ځایونو مدیریت
۷. له سیلاني اړخه د ترانسپورت مدیریت
۸. په ځانګړو ورځو کې د ترانسپورت مدیریت
۹. د عمومي لېږد رالېږد سیاست جوړونه
۱۰. د ترانسپورتي سېسټم موثریت لپاره د وسیلو پیاوړتیا
۱۱. د سمو ترانسپورتي خدمتونو ورکړې په پار د تګلارو او مناسبو سیاستونو ارزونه

اړخونه هم لري. په دې معنا چې د لېږد رالېږد سېسټم جوړونکي د ترانسپورت له عمومي وسایلو څخه د استفادې په تړاو د خلکو هڅونې په پار ځینې لګښتونه وضع کړي دي. دا کار د چاپېریال له ککړتیا مخنیوی کوي.

د ترانسپورتي سېسټم مدیریت لومړی هدف دا دی چې له شته تاسیساتو لکه سرکونو، ټرمینلونو، ټولونو او نورو برخو او امکاناتو په ښه او اساسي توګه ګټه وشي.

د ترانسپورت غوښتنې مدیریت ته چې د تحرک پذیري مدیریت هم وایي؛ هغو ستراتیژیو ته اشاره لري چې د سفر ښه بدلوي. له دې ډول مدیریت څخه موخه له شته امکاناتو سمه استفاده او ټاکل شویو موخو ته رسېدل دي او ټول هدف یې دا دی چې څه ډول له شته امکاناتو څخه په استفادې سره غوښتنو ته ځواب ووایي.

د ترانسپورت سم مدیریت ګټې په لاندې ډول:

۱. د چاپېریال ککړتیا مخنیوی، د ښاریانو ذهني فشار راکمول او روغتیا ته پاملرنه
۲. ملي اقتصادي ودې او آسانتیاوو ته لاسرسی
۳. توکيو ته د مشتریانو آسانه لاسرسی
۴. د ارتباطاتو ټکنالوژۍ په پر مخکښ سره سوداګریزو مرکزونو ته دخلکو د تګ راتګ کموالی
۵. د ترافیکي ګڼې ګونې مخنیوی او تم ځایونو ته د غوښتنې کموالی
۶. له وخت او کاري ساعتونو زیاته، مثبتې او ګټوره ګټه

په ټوله کې د ترانسپورت او یا هم لېږد رالېږد لنډمهالي، منځمهالي او اوږد مهالي مدیریت څخه موخه د غوښتنې او خدمتونو ورکړې تر منځ د تعادل رامنځ ته کول دي.

د سفر غوښتنه نه یوازې اقتصادي اړخ لري، بلکې فرهنگي او ټولنيز

پېړيو لپاره د ښارونو پراختيايي لړلید



ليکوال: ضمير ساپی

اړوندو ټکو ته پاملرنه شي، ځکه د ښار موقعيت بايد په داسې ځای کې وي چې له طبيعي افتونو، لکه زلزلې، سېلابونو، اتشفشانونو او اسماني کانو وژغورل شي. همداراز، مساحت يې بايد په دومره پيمانه وي چې د راتلونکيو څو نسلونو لپاره هم کفايت وکړي او داسې نه شي چې د يوه يا دوه نسلونو مېشتېدنه په کې په نظر کې نيول شوې وي، بلکې د ښار سيمه بايد دومره پراخه وي او يا په راتلونکي کې د لا پراخېدو لپاره دومره اضافه سيمه ولري چې د ښار نما، ماسټر پلان او نقشه ورسره خرابه نه شي. د دې تر څنگ د يوه تل پاتې ښار لپاره اړينه ده چې د هغه چاپېريال ته هم دقت وشي، خاوره يې وکتل شي چې د لوړو ودانيو او طبيعي افتونو پر وړاندې مقاومت لري او که نه؟ او همداراز د سرکونو، پارکونو، روغتونونو، بازار، ښوونيزو ادارو، د هديرو لپاره ځانگړي ځايونه او نورو اړينو او عصري اړوندو اړتياوو ته په کتو دې ورغول شي.

ټرانسپورتي سېسټيم

لکه څنگه چې په ښار کې د يوې کورنۍ لپاره د هستوگنۍ او سرپناه معياري ځای اړين دی، همدا راز منظم ټرانسپورتي سېسټيم هم يو له مهمو اړتياوو گڼل کېږي.

د ټرانسپورټ په برخه کې د منظمو سرکونو رغول چې د گڼې گونې مخنيوي په کې وشي، خورا اړين دی، ځکه اوس مهال د نړۍ په

په وروستۍ نيمه پېړۍ کې د نړۍ پنځوس سلنه نفوس د بېلابېلو دلايلو له کبله له ښاري ژوند سره لېوالتيا پيدا کړې ده او يا دا ډول ژوند کولو ته اړ شوي دي، خو په افغانستان کې بيا دا چاره بل ډول ده، ځکه دلته افغانان د تېرو څلورو لسيزو پر مهال په لرې پرتو سيمو کې د جگړو، ناامنيو او ځينو طبيعي پېښو له کبله ښارونو ته کډوال شوي دي.

د افغانستان احصايې مرکزي ادارې د اټکل له مخې په ۱۳۹۷ هـ ش کال کې له ۳۱,۶ ميليونه نفوسه ۷,۶ ميليونه يا ۲۳,۷ سلنه وگړي په ښارونو کې ژوند کوي او د ښاري مېشتېدنې دا گراف هر کال په لوړه روان دی.

د پورتنیو عواملو له کبله په ښارونو کې مېشتېدنه او د نفوس چټک زياتوالی هم مهاله يو لړ ستونزې هم زېږوي، ځکه ښاريان د ځای، کورونو او نورو سرچينو له کمښت سره مخامخ کېږي، خو که د ښارونو له جوړېدو وړاندې ځينې بنسټيز ټکي په پام کې ونيول شي؛ همدا ښارونه د څو نسلونو لپاره بسنه کوي او نه به په راتلونکي کې د ښارونو پراختيا ته اړتيا پېښېږي چې ځينې يې په لاندې ډول دي.

منظمه ښاري پراختيا او مناسب موقعيت

د يوه باثباته او معياري ښار د جوړولو لپاره بايد تر هر څه وړاندې د هغه موقعيت، مساحت، خاورې، نما، شاوخوا چاپېريال او داسې نورو



مرسته کوي او همدا راز د ښار له منځه د سپند تېرېدل د ښار د هوا په پاکوالي کې هم گټور تمامېدای شي. په ورته وخت کې منظم کانالیزاسیون نه یوازې د ښاریانو د روغتیا په برخه کې مهم رول لوبوي؛ بلکې دا ډول منظم سېسټم، ښارونه له طبیعي پېښو لکه د سېلابونو او د ډېر اورښت له گواښه ژغوري.

صنعتي پارکونه

د ښاریانو ژوند تر ډېره په ښه اقتصاد او ښه کاروبار ولاړی دی او د دوی د کاروبار لپاره په ښارونو کې د کارخانو، فابریکو او صنعتي پارکونو لرل یو له مهمو برخو گڼل کېږي، خو د ښار جوړولو په اصولو کې باید کارخانې په داسې ځایونو کې وي چې د ښار پاکه هوا ککړه نه کړي.



همدا راز، ښاریان چې د اوسېدو لپاره یې په ارامه چاپېریال کې استراحت کول د ژوند یوه اړینه برخه ده، د کارخانو لپاره هم هغه مناسب ځای غوره کړي چې له هستوگنیزو ځایونو په ډېر واټن کې

ډېری ښارونو کې مېلونونه ښاریان ژوند کوي او د دوی ژوند هغه وخت له عصر سره سم برابرېدای شي چې په ښار کې منظم هوايي ډگرونه، هوايي پلونه، حلقوي سرکونه، مېټرو، مېټرو بس، ملي بس، اورگاډي، مناسب تم ځایونه او نور اړوند ټرانسپورتي سېسټمونه موجود وي.

د ایکولاجیکل یا ایکو ښار نظریې خاوند ریچرډ راجېسټر په ۱۹۷۵ میلادي کال کې «د سالمې راتلونکې لپاره د ښارونو جوړول» کتاب کې لیکلي، د یوه سالم ښار لپاره ټرانسپورتي سېسټم دومره اړین دی لکه د انسان لپاره چې د هغه روغتیا مهمه ده.

نو موږ هم ویلای شو چې د یوه باثباته ښار لپاره ټرانسپورتي سېسټم یوه حیاتي برخه ده چې د څو نسلونو اړتیاوو ته سالمه حل لاره په کې اټکل شوې وي، څو هغوی یو ځل بیا اړ نه شي چې د ښار نقشه او ډیزاین له سره جوړ کړي او په دې برخه کې بیا پرېمانه لگښت وکړي. اوس چې د هوايي لېږد رالېږد لپاره له الوتکو کار اخیستل کېږي، ښایي د څو نسلونو وروسته ښاریان د راکټونو او بلې عصري ټکنالوژۍ پر مټ دا کار وکړي، خو د دې لپاره باید په ښار کې مخکې له مخکې اټکل وشي.

کانالیزاسیون

لکه څنگه چې د یوه باثباته ښار لپاره ټرانسپورټ، ښه چاپېریال، ښه موقعیت او مساحت اړین دي، همداراز په ښار کې د اوبو منظم سېسټم لپاره کانالیزاسیون هم یو له مهمو برخو گڼل کېږي. په یوه باثباته ښار کې د ښاریانو لپاره د پاکو او صحي اوبو منظمه رسونه او د باران او ناپاکو اوبو کنټرول لپاره کانالیزاسیون هغه اړینه برخه ده چې د ښاریانو په سالمې روغتیا او ژوند کې حیاتي ارزښت لري.

د ښار جوړولو ماهرین په اوسنۍ نړۍ کې ډېری ښارونو ته چې طبیعي اوبه نه لري، کانالونه تېروي چې په خبره یې د ښار په ښکلا کې ورسره



ته هم زینت وروینیی.

پروت وي، څکه دا چاره په ښار کې د غږ ککړتیا تر څنگ د هوا ککړتیا مخینوی هم کوي.

برېښنا

لکه څنگه چې د یوه ښار لپاره د ښه موقعیت، ټرانسپورت، منظم کانالیزاسیون او نورې برخې اړینې دي، برېښنا هم یو له مهمو اړتیاوو گڼل کېږي.

برېښنا ښايي ډېر ډولونه ولري، خو مشهور اقسام یې ابي، ډېزلي، بادي او لمريزه ده چې اوس مهال د نړۍ ټولو ښارونو کې ترې گټه اخېستل کېږي.

په یوه باثباته او عصري ښار کې د برېښنا شتون نه یوازې د ښار په روښانولو کې مرسته کوي، بلکې د ښاریانو اکثریت کارونه لکه کارخانو، نقلیه وسایلو او له نورې نړۍ سره د نښلولو په برخه کې مرسته کوي.

نن سبا چې ډېری کارونه په ماشینونو چلېږي؛ نو د ماشین د گرځونو لپاره برېښنا ته اړتیا ده او په ښار کې برېښنا د ښاریانو د اقتصاد لوړوالي کې نېغ په نېغه اغېزه کوي.

نوې ټکنالوژي/انټرنېټ

یو وېشتمه پېړۍ چې د ټکنالوژۍ عصر هم گڼل کېږي، په دې مهال کې ټکنالوژي د انسانانو لپاره یو تر ټولو مرستندویه وسیله ګرځېدلې ده، په تېره د انټرنېټ په راتګ سره خو دې برخې ته لا توجه زیاته شوې ده.

له هغې وروسته چې انټرنېټ منځ ته راغی، د نړۍ لږ او بر په یوه کلي بدل شو، د پاریس ښار اوسېدونکي د نوې ټکنالوژۍ په مرسته په ډېرې اسانۍ سره د شرق له یو بل ښار مسکو اوسېدونکو سره اړیکې نیولی شي او له ځمکې د یوې بلې سیارې له ستورمزي سره خبرې کېدای شي؛ نو د یوه باثباته ښار لپاره نوې ټکنالوژي په نظر کې نیول هم له عصري اړتیاوو گڼل کېږي.

چاپېریال ساتنه

د کابل په گیون د نړۍ ډېری ښارونو اوسېدونکي له ککړې هوا تر پزې راغلي دي او هر کال په نړۍ کې د همدې ککړې هوا له کبله زرگونه کسان خپل ارزښتمند ژوند له لاسه ورکوي او میلیونونه کسان په بېلابېلو ناروغيو اخته کېږي.



دا چې د چاپېریال ساتنه دومره اړینه ده؛ نو په ښارونو کې د زرغونو سیمو رغول، پارکونو جوړول او د ښار لمنو کې د ځنگلونو ساتل نه یوازې د ښار نما او منظري ښایسته کوي؛ بلکې د ښاریانو ژوند هم ژغوري او له بېلابېلو ناروغيو خوندي کېږي.

همدا راز، که د ښارونو پر نږدې غرونو او غونډیو د چاپېریال ساتنه و نه شي، ښايي د ډېرې تودخې له کبله د نړۍ ژوند لږ شي، خو که په ښارونو کې دې حیاتي برخې ته وار له مخه دقت وشي، له یوې خوا به له اقلیمي بدلون سره مبارزه وشي او له بلې خوا به د ښار ښایست

د نوې ټکنالوژۍ پر مختگ نه یوازې د ښاریانو د مخابراتي سېسټم او اړیکو نیولو په برخه کې گټور تمامېدای شي، بلکه په دې سره د ښاریانو اقتصاد او سوداگري څو چنده وده کوي او په مرسته یې په چارو کې چټکتیا رامنځ ته کېږي.



ښاري میراث/کلنور ساتنه

په نړۍ کې د ښار جوړولو ماهرین اوس تر ډېره په دې هڅه کې دي چې څه ډول د یوه ښار پخوانۍ او کلاسیکې بڼې وساتي، ځکه دوی په دې اند دي چې د ښاري میراثونو ساتنه د ښار لرغونتوب په ډاگه کوي او په نړۍ کې ډېری سیلانیان هم هغه ښارونو ته ورځي چې تاریخي قدامت یې تر ټولو لرغونی وي.

په ورته وخت کې باید د نوي ښار په ابادولو کې هغه پخوانۍ ودانۍ په خپل ځای پاتې شي او ترې سمه ساتنه وشي چې قدامت یې څو پېړیو ته رسېږي. په نړۍ کې چې نن د مصر تاریخي ښارونه ډېر مشهور دي، یوازېنۍ وجه یې د پخوانیو ابداتو ساتنه ده.

همدا راز، د ښاري کلنور د ساتنې لپاره اړینه ده چې ځینې ټکي په نظر کې ونیول شي. په اسلامي ټولنو کې نه شي کېدای چې د مسجد پر ځای دې کلیسا جوړه شي او یا په نورو ټولنو کې د معبد پر ځای دې سېنما یا کومه بله ودانۍ ورغول شي.



دا هغه ټکي دي چې د ښار جوړولو پر مهال باید ورته جدي پاملرنه وشي، ځکه له دې کرښو تېرېدل حساسیتونه راپاروي چې د ښاري

نظم په برخه کې بیا ستر سرخوړي رامنځ ته کېږي. د ښاري ژوند لپاره یوه ښاري ټولنه تر ټولو مهمه برخه ده چې څه ډول د ښاریانو ژوند کیفیت کچه لوړه شي او ښاریان د ښاري فرهنگ معیارونه په نظر کې ونیسي.

نفت

لکه څنگه چې په ښار کې د برېښنا، ټرانسپورټ، منظم چاپېریال او نورې برخې مهمې دي، نفتي مواد هم هغه اړینه برخه ده چې د ښاریانو پر ژوند مستقیمه اغېزه کوي. عربي هېوادونه چې نن تر ډېره پر مختللي دي، یوازېنۍ وجه یې د تېلو پرمېانه زېرمې دي. نو په یوه معاصر ښار کې د تېلو او گازو سېسټم ته توجه کول هم یو له مهمو برخو گڼل کېږي، ځکه په نننۍ نړۍ کې نقلیه وسایل په همدې تېلو او گازو چلېږي، خو د باثباته ښار لپاره بیا دې ټولو برخو ته خورا اړتیا لېدل کېږي.



پایله

له پورتنیو ټکیو سرېره ښایي ډېرې نورې اړینې برخې هم موجودې وي، خو په نننيو ښارونو کې تر ډېره همدا عمده ټکي دي چې د ښار جوړولو لپاره باید په نظر کې ونیول شي.

د طبیعي بېښو مخنیوی، د ښار موقعیت په پام کې نیول، ښاري نظم، د ښاریانو امنیت، اوبه او هوا په نظر کې نیول او هستوگنیزې، کاري او پوځي سیمو مناسب بېلوالی هغه څه دي چې د ښار جوړولو پر مهال ورته دقت په کار دی.

دې پایلې ته رسېږو چې منظمه ښار جوړونه د راتلونکو نسلونو د ژوند کیفیت تضمین په معنا ده. منظم او باثباته ښار هم هغه ښار ته وايي چې د راتلونکیو څو نسلونو اړتیاوو ته په کې له وړاندې اټکل وشي، څو راتلونکیو نسلونو ته بیا اړتیا پېښه نه شي چې د ښاري ودې او پرمختگ پر ځای پر بیا رغونې بې ځایه لگښت وکړي.

نقش و جایگاه زنان در طراحی و برنامه‌ریزی‌های شهری



نویسنده: افق روشن

طراحی‌های شهری ارایه شده است. واژه‌های کلیدی: طراحی شهری، زنان، نیازهای زنان

طراحی شهری چیست

تعریفی که به طور معمول برای طراحی شهری به کار می‌رود اینست: طراحی شهری به صورت کالبدی به قلمرو عمومی در محدوده شهر توجه داشته و از این رو بین دو مقیاس کاملاً تثبیت شده از طراحی قرار می‌گیرد. یکی معماری که به شکل کالبدی به قلمرو خصوصی ساختمان‌های منفرد می‌پردازد و دیگری هم طرح‌ریزی شهری و منظوقی که سازمان قلمرو عمومی را در محدوده گسترده‌تری مد نظر دارد.^۱

در گُل طراحان شهری و متخصصین این حوزه تعریف‌های متعددی از طراحی‌های شهری دارند که به دلیل نبود یک تعریف واحد، طرح‌های متفاوت شهری به طراحی شهری پیوند می‌خورد. در عموم

زن به عنوان نیمی از پیکر جامعه می‌تواند نقش و تأثیرگذاری بسزایی در بخش‌های مختلف زندگی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و خانواده‌گی داشته باشد. مشارکت و نقشی را که زنان در عرصه‌های گوناگون در اجتماع ایفا می‌نمایند، پیامدهای مثبت در پیشرفت و سیر تکامل جامعه بشری داشته است، اما با آنهم در طول تاریخ بشریت به نحوی مورد توجه قرار نگرفته و در موارد مختلف نادیده گرفته شده‌اند. یکی از ساحاتی که زنان در آن دست کم گرفته شده‌اند، سهمگیری در طراحی‌های شهری می‌باشد.

شهرها بستر مناسب برای رشد باورهای انسانی، تکثرگرایی، مبارزه با تبعیض اجتماعی و جنسیتی بوده و به همین دلیل باید در طراحی‌های شهری به نیازها و تفاوت‌های همه اقشار در جامعه توجه شود تا با نظرداشت رویکردهای جنسیتی، عدالت شهری تامین گردد. در این مقاله ضمن بررسی نقش و جایگاه زنان در طراحی‌های شهری در افغانستان و برجسته سازی نیازهای آنان، راهکارهای برای بهبود

۱. براند فرای، هیله. (۱۳۸۱). طراحی شهری چیست و چرا امروزه چنین اهمیت یافته است؟. نشریه شهرسازی و معماری هفت شهر، شماره ششم و هفتم.



تطبیقی آن می‌باشد. ظرفیت، ترتیب مقررات، مدیریت جابجاده‌ها، ایجاد چهارچوب خاص به خاطر مشارکت عامه و خصوصی و بودجه از جمله نیازمندی‌های تطبیق طرح متذکره است.^۳

ایجاد دیپارتمنت شهرسازی در پوهنتون پولی تخنیک کابل و تدریس در عرصه‌های پلانگذاری و طراحی شهرهای جدید و نواحی مسکونی، از جمله اقدامات دیگر در قسمت طراحی شهری در کشور می‌باشد.

نقش و جایگاه زنان در برنامه‌ریزی و طراحی شهری

جایگاه زنان در ساختار کلی شهر بسیار حیاتی بوده، چرا که آنان نه تنها بیش از پنجاه درصد از جمعیت را تشکیل می‌دهند، بلکه در تولید، رشد، تربیت و آموزش نسل جدید نیز نقش اساسی دارند. روی همین علت چگونگی مکانی که زنان در آن زیست دارند، تاثیر مستقیم بر رفتار شان دارد. وقتی بخشی از شهر از دید يك معمار و شهرساز زن طراحی شود، به طور حتمی در کنار اینکه از ظرافت، نظم و دقت بیشتری برخوردار می‌باشد، بدون شک به نیازهای محیطی زنان نیز پرداخته خواهد شد.



هر چند در جامعه شهری که نسبت به جامعه روستایی، مترقی‌تر محسوب می‌گردد، شهرنشینی زمینه‌ساز حضور هر چه بیشتر زنان در مناسبات اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی جامعه بوده، اما در

در جهان کم‌تر طراحی شهری یافت می‌شود که تمام جنبه‌های چون توسعه، ساختار محیط و شکل‌های متفاوت برای نواحی شهری را دربر داشته باشد.

طراحی شهری باید به نحوی قلمرو عمومی شهر را نشان داده و تحکیم بخشد که تصویر پایدار از شهر و نواحی آن به روشنی قابل تشخیص بوده و قابلیت بهبود را داشته باشد. همچنان طراحی شهری باید قلمرو عمومی شهر را با نیازها و خواسته‌های متحول شهروندان در شرایط متغیر اجتماعی و اقتصادی حفظ و تقویت کند.

چرا امروزه نیاز به طراحی شهری بیشتر است

امروزه بیشتر مردم در شهرها و شهرک‌ها سکونت داشته و از اینرو جمعیت شهرنشین رو به افزایش است، چون همه به این باور اند که مردم با زنده‌گی در شهر امکانات بهتری را در بخش‌های مختلف زنده‌گی خواهند داشت. فرصت‌ها، دسترسی به خدمات بهتر، تسهیلات شهری، از همه مهم‌تر فراهم بودن زمینه آموزش و اشتغال بهتر، بیشتر در شهر مساعد است. بنا نیاز جدی است تا در قسمت طراحی شهری توجه صورت گیرد. با این وجود، زنده‌گی شهری بیشتر به محیط زیست آسیب زده و اثرات مخربی دارد، اما طراحی شهری این اثرات را کاهش می‌دهد. به همین دلیل، طراحی شهری دارای اهمیت است.

طراحی شهری در سطوح مختلف انجام شده می‌تواند که شامل طراحی در سطح منطقه شهری، طراحی به سطح ناحیه شهری و طراحی به سطح فضاهای منفرد می‌باشد.^۲

طراحی شهری در افغانستان

افغانستان کشور بیست که به دلیل وجود منازعات مسلحانه برای چند دهه و حتی تا امروز، به طراحی شهری چندان توجهی صورت نگرفته، اما باز هم در این اواخر سلسله اقداماتی انجام شده که تصویب «چهارچوب طراحی شهری» نمونه بارز آن است. این طرح در پنج بخش طراحی شده که شامل چارچوب انکشاف، چارچوب دیزاین و انکشاف جاده دارالامان، چارچوب دیزاین و انکشاف جاده شهید مسعود، چهارچوب انکشاف شبکه‌های زیربنا و رهنمودهای

۲. هیله، همان

۳. کریمی، محمد حلیم. (۲۰۱۸). چهارچوب طراحی شهری کابل تصویب گردید. آژانس خبری پژواک، کابل.



به طور مثال طراحی سیستم حمل و نقل بر اساس نیازمندی‌های مردان برای رسیدن به محل کار طراحی شده، آنچه برای زنان مشکل‌زا گردیده است. شمار کم زنان به محل کار می‌روند و در این صورت راننده‌های وسایط کوچک و حمل و نقل عمومی نیز علاوه بر اینکه فضای کوچک‌تری را برای زنان و دختران گذاشته اند، برای سود بیشتر به داشتن مسافری مرد ترجیح می‌دهند.

طراحی شهری، تصمیم‌گیری در باره فضاهای عمومی و شیوه ارایه خدمات شهری معمولاً بدون در نظر گرفتن اولویت‌های زنان انجام می‌شوند. برای شکل‌گیری روندهای مشارکتی و همراهی زنان و مردان در همه مراحل ساخت و مدیریت شهر، به اشکال جدیدی از مشارکت نیاز است.

نتیجه‌گیری

در دانش برنامه‌ریزی و اقدامات شهرسازی باید دیدگاه جنسیتی را لحاظ کرد و از آن به عنوان راهکار مطلوب استفاده نمود. این کار در کنار اقدام عمومی، نقطه شروعی خواهد بود برای مقابله با دیدگاهی که در گذشته وجود داشته و منافع و نیازهای زنان را به تناسب منافع و نیازهای مردان در سرمایه‌گذاری یا سیاست‌گذاری شهری در نظر نمی‌گرفت. در کنار نقش زنان در برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری باید مسایل دیگر و به خصوص تنوع اجتماعی را نیز در نظر گرفت تا به جای داشتن محیط خشن یا خطرناک، به محیطی دست‌یابیم تا برای زنان و مردان، افراد سالم و نیز معلولان و ناتوان‌ها و در عموم برای همه مردم محیط امن، مطمئن و مطلوب باشد. تجارب برنامه‌ریزی شهری موفق جهانی بر اینست که شناخت مسایل و مشکلات جوامع شهری توسط مردم و حتی در برخی موارد ارایه راهکارهای کارآمدتری نیز دارند، بناً برای بیرون رفت از ناکارآمدی برنامه‌ریزی‌های شهری از بالا به پائین، به سهم، مشارکت و حضور فعال زنان به عنوان نیمی از جامعه، ضرورت دیده می‌شود.

افغانستان، به عنوان جامعه‌ای نسبتاً مرد سالار، امکان حضور و نقش زنان در برنامه‌ریزی‌های شهری و طراحی شهری، بسیار کم است. نه تنها اینکه زنان نقشی در برنامه‌ریزی شهری ندارند، بلکه حین طراحی شهری، فضای امن شهری برای زنان نیز در نظر گرفته نمی‌شود.

محیط‌های عمومی مانند سرک‌ها، میدان‌ها و مکان‌های عمومی شهری مثل بازارها، فروشگاه‌ها و پارک‌های تفریحی جایگاه با ارزشی را در برنامه‌ریزی شهری و طراحی شهری دارند. همچنین بسیاری از سیاست‌های شهری در برنامه‌ریزی‌ها و مدیریت‌های شهری مرتبط با محیط عمومی شهرها بوده و لازمست طوری باشد که همه شهروندان احساس تعلق به شهر و محیط شهری را در خود دریابند و هیچ کسی شهر را مختص به مرد و یا هم زن نبیند.

شهر کابل به عنوان پایتخت افغانستان به صورت عموم طوری طراحی شده که زنان در مجموع در همه محیط‌های آن به تنهایی احساس امنیت فردی ندارند و ضرورت و نیازهای زنان در این شهر در نظر گرفته نشده است. در کنار این، در کل می‌توان گفت در بسیاری محیط‌های شهر کابل حتی به برآورده شدن نیازهای مردان در طراحی شهری همچنان پرداخته نشده است. این خلاها بحث اشتراک و سهمگیری زنان در برنامه‌ریزی‌های شهری را به هدف نظرداشت تمامی نیازهای محیطی حتمی می‌سازد تا زنان و مردان در کنار هم از محیط‌های عمومی شهری بدون هیچ دغدغه‌ای استفاده ببرند. با این کار می‌توان سهم زنان در استفاده از محیط‌های شهری در اوقات فراغت، حمل و نقل، احتیاجات زنان در امر مسکن، اشتغال و تقسیم کار، امنیت و ... را به بهترین وجه تامین کرد.

به این ترتیب، بحث امنیت زنان در محیط عمومی نیز از اهمیت بسزایی برخوردار بوده و باید در طراحی و برنامه‌ریزی شهری به صورت جدی مد نظر باشد. بنا بر این، امر حتمیست تا با وارد کردن تغییرات اساسی در رویکردهای برنامه‌ریزی شهری و مطمین سازی فضاهای عمومی برای زنان و دختران، ابتکارات سازماندهی مجدد بر اساس نقش‌های جدید جنسیتی در جامعه را ترویج داد.^۴

۴. گوهری نسب، انیسه، (۲۰۱۵). بررسی جایگاه مشارکت زنان در برنامه‌ریزی شهری. سومین کنگره بین المللی مهندسی عمران، معماری و توسعه شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.

مانی

ضمیر ساپی

د دارالامان مانی تاریخي ارزښت

دارالامان مانی د افغانستان یو له تاریخي ودانو ګڼل کېږي چې د کابل ښار له مرکزې د سوېل لوېدیځ لوري ته شاوخوا ۸ کېلوميټري کې د چهاردهی سیمې او د دارالامان د عمومی واک وروستی برخې د قورغ د غره په لمنو کې د تاج بیګ مانی ته نژدی موقعیت لري.

دا مانی د ۱۳۰۴ - ۱۳۰۶ لمريزو کلونو په لړ کې د غازي امان الله خان د پاچاهۍ پر مهال د جرمني انجینیر جوزف برکس په نوبت د ښارونو او کور جوړولو په برخه کې د ۲۲ جرمني معمارانو او انجینیرانو تر څار لاندې جوړه شوه چې هغه وخت یې ۱۵۰ کوچنۍ او لویې خونې لرلې.

دا مانی ځکه تاریخي ارزښت لري چې د افغانستان دولتونو په کې رسمي چارې مخ ته وړلې او پخواني پاچا غازي امان الله خان دا مانی د خپل دولت د کارونې لپاره په خپل نوم جوړه کړې وه، خو تر دوو کلونو د کمې مودې لپاره یې ترې ګټه پورته کړه او پاچاهي یې ښکته شوه.

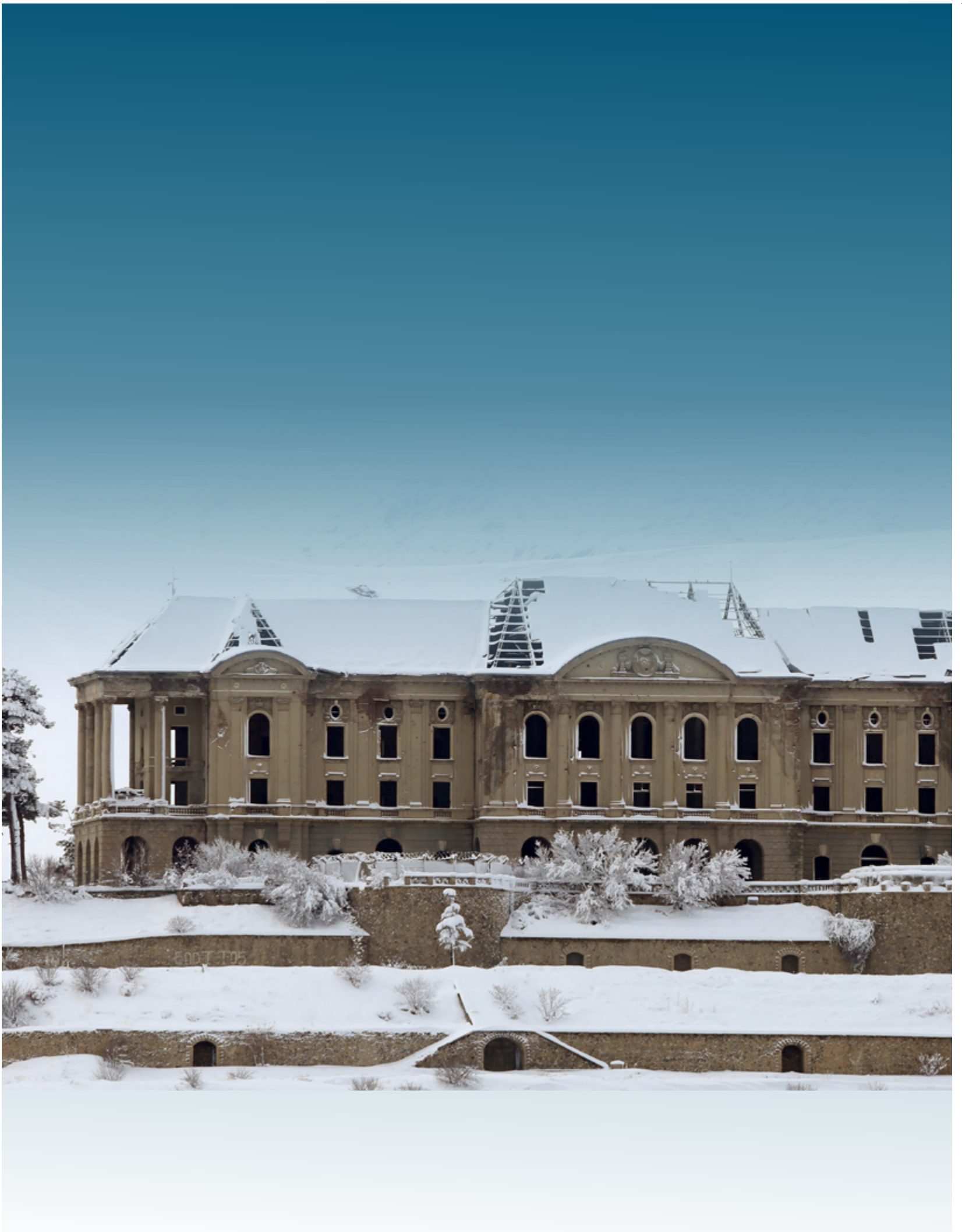
همداراز، په دارالامان مانی کې د ۱۳۴۷ د لېنډۍ په ۲۲مه د وخت د ټولګټو وزارت چارې په کې مخته وړل کېدې چې د برښنا د شارتې له امله یې درېیم پور وسوځېده، خو بیا ورغول شوه او وروسته ترې د وخت د عدلي وزارت ګټه پورته کوله.

د سردار محمد داود خان د ۱۳۵۵ کال د اساسي قانون تصویب لویه جرګه هم په دې مانی کې رابلل شوې وه. د حفیظ الله امین په واکمنۍ کې د هېواد د جمهوري ریاست دستګاه یو ځل بیا د دارالامان قصر ته ولېږدول شوه، خو د ۱۳۵۸ د جدې په ۶مه د شورویانو د یرغل په وخت کې دې مانی اور واخېست.

د ۶۰مې لسیزې پر مهال د وخت حکومت په دې مانی کې د دفاع وزارت چارې پر مخ وړلې، خو د ۱۳۶۸ کال د حوت میاشتې د ۱۶ ورځې کودتا پر مهال هم دا ودانۍ تر ډېره ویجاړه شوې وه او بېرته ژر ورغول شوه، خو د ۸۰مې لسیزې کورنیو جګړو پر مهال دې مانی ته ډېر زیان واوښت او په پای کې په کنډواله بدله شوه.

په کابل کې د دارالامان مانی دویمې برخې کار د ولسمشر محمد اشرف غني په دوره کې د ۱۰۰ انجینیرانو له خوا پیل شو چې ۲۵ سلنه یې ښخې دي او د دې ودانۍ تر بیارغېدو وروسته به دا تاریخي مانی په ملي موزیم بدلېږي او همداراز د یوې مرکزي تاریخي ودانۍ په توګه به د بهرنیو لور پورې مېلمنو د هرکلي لپاره ترې ګټه پورته کېږي.





تحلیل کاربردی زمین شهری در محدوده ماستر پلان شهر کابل

ادامه از صفحه ۱۵



می‌شود که به اصلاحات و بازنگری ضرورت دارد. در شهر یزد ایران نظر به توسعه بدون کنترل شهری و رشد نفوس در آن واضحاً به نظر می‌رسد که کدام ساختار درست برای زون بندی شهر وجود ندارد. در افغانستان اداره نورم و ستندرد در سال ۲۰۱۲ دستورالعمل انکشاف شهری افغانستان را آماده ساخت و نظر به نبود آگاهی کافی و هماهنگی ضعیف ارگان‌های دولتی در سکتور شهری تا حال از آن هیچ استفاده نشده است. این دستورالعمل نیاز به بازنگری و اصلاحات دارد.

در طرزالعمل پلان‌ها در سطح محله؛ کشور جاپان به شکل وسیع و جامع ساختار قانونی برای آن طرح و تطبیق کرده است. در لاهور پاکستان دیده می‌شود که مسئولیت آماده ساختن و تطبیق پلان‌ها در سطح محلات برای مسئولان محلی داده شده که نظر به ضعف در ظرفیت تخنیکی و نداشتن اراده قوی دست‌آورد چشمگیری در این خصوص وجود ندارد. در یزد ایران، به صورت واضح دیده می‌شود که اصلاً کدام چهارچوب درست برای این پلان‌ها وجود نداشته و هر ارگان به میل خویش در این مورد اجرات نموده است. در راجستان

در شهر کابل نیز تا اکنون پلان‌های تفصیلی رایج است که از لحاظ محتوا با روحیه ماستر پلان نافذ نفاذ ضعف و نقیصه‌های خویش را دارا میباشد.

در بخش مقررات قسمی که در جدول ۱ نشان داده شده، باز هم در سه عنوان «مقرره تطبیق ماستر پلان، مقرره زون بندی و طرزالعمل پلان‌ها در سطح محله» مقایسه گردیده اند. در قسمت مقرره تطبیق ماستر پلان دیده می‌شود که فقط مملکت جاپان؛ چهارچوب روشن جهت تطبیق ماستر پلان تعیین کرده و چهار مملکت دیگر که از آن تذکر رفت، مشکلات خویش را دارند.

در مقرره زون بندی دیده می‌شود که باز هم جاپان چهارچوب واضح و روشن قانونی برای آن تعیین کرده و جوانب قانونی پلان‌های زون بندی را طرح و تطبیق نموده است. در شهر لاهور پاکستان دیده می‌شود که مقرره زون بندی را در داخل راپور ماستر پلان تهیه کرده، اما دیده می‌شود که ضرورت جدی به اصلاح دارد. در راجستان هند از اینکه دارای پلان زون بندی است، به یقین که دارای ساختار قانونی آن نیز می‌باشد، اما از بی نظمی موجود شهری نتیجه گرفته



همجوار و جاپان صورت گرفت و همچنان تاریخچه پلان‌های شهری در شهر کابل مطالعه گردید، نتیجه گرفته می‌شود که جهت مؤثریت و حل مشکلات پلان‌های شهری در کابل روی نکات ذیل باید توجه کرد:

نخست از همه باید پلان‌های زون بندی، پلان‌ها در سطح نواحی و سیستم کنترل توسعه شهری جدیداً ایجاد و انکشاف داده شود، زیرا این میکانیزم بر علاوه اینکه در داخل راپور ماستر پلان شهر کابل توصیه گردیده، در مطالعات این مقاله نیز دریافت گردید که این خالهای تکنیکی در پلان گذاری شهری موجود است. ثانیاً بعد از مطالعه طبیعت پلان‌های تفصیلی، دیده می‌شود که با روحیه ماستر پلان ارتباط ضعیف داشته و به هیچ وجه توقعات و ضروریات ماستر پلان را برآورده نمی‌سازد. از اینرو؛ آنچه از این تحقیق حاصل می‌شود، اینست که تهیه و انکشاف پلان‌ها به سطح نواحی امریست لازمی. همچنان استفاده از روش‌های جدید و معاصر چون تنظیم مجدد زمین و انکشاف مجدد شهری، انکشاف با تکیه به مسیر ترانزیت و غیره نیز گزینه‌های با ارزش برای حل مشکل ساحات غیرپلانی به عنوان گره‌گشای تطبیق پلان‌های شهری می‌باشد.

ضمناً نتیجه گرفته می‌شود که برای تطبیق ماستر پلان و پلانی ساختن ساحات غیر پلانی برنامه‌های دراز مدت مانند پروژه زون بندی، ترتیب و تطبیق پلان‌های تفصیلی، تنظیم مجدد زمین، انکشاف مجدد شهری، معیاری سازی ساختمان‌ها و شهرک‌های موجوده الزامی می‌باشد. البته، باز دهی این پروژه‌ها معمولاً طولی‌المدت بوده و مستلزم هزینه‌های هنگفت است. با نظر داشت این اصل، طرح و تطبیق پروژه‌های زودرس «Quick Wins» در کنار برنامه‌های میان‌مدت و درازمدت نیز می‌تواند بسیار مؤثر تمام شوند. طرح‌های کوتاه‌مدت از جانبی باعث تغییرات مثبت در سیمای شهر

هند نیز کدام دست‌آورد ملموس و موفق در این عرصه به چشم نمی‌خورد و از اینرو به بازنگری ضرورت دارد. در شهر کابل کدام سند واضح در مورد پلان‌ها به سطح محله‌ها وجود نداشته و بیشتر با تکیه به مقرر تطبیق ماستر پلان تصمیم گرفته شده و اجراء می‌شود.

تحلیل چگونگی تطبیق و کنترل پلان‌ها در شهر کابل:

نه تنها چالش‌های پلانی که فوقاً به صورت مفصل تشریح گردید، مشکلات در عرصه تطبیق و کنترل پلان‌ها نیز کاملاً مشهود است. مؤلفین این مقاله معتقدند که عمدتاً در نظر نگرفتن معیارها و قوانین واضح، سبب گردیده تا پلان‌های پاسخگوی و همه‌جانبه طرح نشوند. پلان‌های ترتیب شده اکثراً یا در کل عملی نگردیده یا بصورت درست کنترل نشده است. عوامل کلیدی چون تثبیت و چگونگی اسناد ملکیت، غصب ملکیت‌ها و خودسری‌ها، عدم موجودیت معیارها و پروسه‌های واضح در طرح و تطبیق پلان‌ها، طبیعت سختگیرانه پلان تفصیلی، عدم ظرفیت و کارایی لازم نهادهای شهری و اراده ضعیف سیاسی باعث شده که پلان‌های شهری به صورت درست طرح و عملی نشوند.

نتیجه‌گیری:

در این مقاله نتایج و نتیجه‌گیری در سه بخش که شامل پلان‌های شهری، مقررات و چگونگی تطبیق پلان‌های شهری می‌گردند، ارائه گردیده است. نتیجه‌گیری بر مبنای مطالعه حالت موجوده، مطالعه چند شهر دیگر و ارزیابی مؤلفین ترتیب شده است.

۱. پلان‌های شهری

نظر به مطالعات و مقایسه که در بخش مرور بر تجارب ممالک

گردیده و از سوی هم سبب معتبر شدن مراجع تطبیقی خواهد شد که به اعتماد سازی میان مردم و حکومت منتج می‌گردد.

پروژه‌های عام‌المنفعه از جمله ایجاد تفریح‌گاه‌ها، ایجاد و بازسازی پارک‌های سبز، مدیریت ترافیک شهری و بهبود چهارراهی‌ها و رفع ازدحام ترافیکی، ایجاد دهلیز پیاده رو در محلات مشخص، اعمار کتابخانه‌های عامه و فضای تجمعات، رفع مشکلات دست فروشان، ایجاد زیربنای غیر متمرکز، تطبیق کمپاین آگاهی عامه و تطبیق پروژه‌های مشخص طراحی شهری، باعث رشد و شکوفایی شهر و رضایت شهروندان خواهد شد.

تطبیق پلان‌های زیربنایی همزمان با تطبیق دیگر پلانها نیز از ضرورت‌های مبرم است که خوشبختانه در چارچوب طراحی جدید شهری در نظر گرفته شده است. تا اکنون ارگان‌های ذیربط در بخش زیربناها مانند وزارت‌های ترانسپورت و انرژی و آب، هریک پلان‌های انکشافی و توسعه‌ی خویش را برای شهر کابل تطبیق کرده اند که در هماهنگی ضعیف با شاروالی کابل و وزارت شهرسازی و اراضی انکشاف داده شده است.

باید تذکر داد، هر یک از پلان‌های شهری که در نتایج این مقاله پیشنهاد می‌گردد، به مقررات عمومی و خصوصی خویش ضرورت داشته تا در ساختار قوانین جایگاه و موقف هر یک مشخص و تشریح گردد.

۲. مبنای قانونی

طوری که فوقاً تشریح گردید، مقررات و کودهای ساختمانی در مقررات مرتبط به نوع استفاده از زمین در چهارچوب قانونی، قسماً موجود است. به استثنای قانون شاروالی‌ها، قانون تنظیم امور زمینداری، قانون استملاک و قانون شهرسازی که جدیداً اصلاح و بروز رسانی شده، مقررات و طرزالعمل‌های دیگر ضرورت به اصلاح

و تعدیل داشته تا از این طریق پاسخگوی نیازمندی‌های کنونی و آینده شهر کابل باشد.

همچنان ضرورت است تا کود شهر سازی که توسط اداره نورم و ستندرد افغانستان ساخته شده، با قوانین و مقررات استفاده از زمین مانند قانون شهرسازی و مقرر تطبیق ماستر پلان ارتباط داده شود تا عملاً از آن استفاده صورت گیرد. با نظر داشت موارد فوق، به اصلاح، بازنگری و نوسازی مقررات ذیل ضرورت دیده می‌شود.

- بازنگری و اصلاح مقرر تطبیق ماستر پلان در مطابقت با روحیه ماستر پلان
- ایجاد پالیسی و مقرر زون بندی
- ایجاد مقرر و یا طرزالعمل برای پلان‌ها در سطح محله
- هماهنگ کردن کودهای شهری و ساختمانی با قوانین و مقررات مرتبط شهری و ساختمانی پ

۳. چگونگی تطبیق پلان‌های شهری

با در نظر داشت تجارب کشورهای مختلف و شهر کابل، به نظر می‌رسد که تنها داشتن پلان‌ها و مقررات، پاسخگوی تطبیق پلان نیست. روش‌ها و میکانیزم‌های مناسب و موثر جهت تطبیق پلان‌ها نیز ضروری پنداشته می‌شود. برای چگونگی مناسب تطبیق پلان‌ها، حاصل این مطالعه پیشنهاد می‌کند که جهت مطمئن شدن از تطبیق درست پلان‌ها، ضرورت است تا میکانیزم‌های مناسب کنترل ترتیب و عملی گردد. موارد از قبیل تعیین و چگونگی بازرسی‌ها جهت کنترل، در نظر گرفتن اوصاف و شرایط برای بازرسان و ناظران ساحوی، ایجاد مقررات ضروری برای کنترل و تطبیق پلان‌ها، چگونگی جلوگیری از تخلفات ساختمانی و ارایه سند بهره‌برداری باید در نظر گرفته شود.

شکل ۵: نتایج مطالعه پلان‌های شهری، مقررات و تطبیق پلان‌ها در شهر کابل (تهیه شده توسط مؤلفین)





وزارت شهرسازی و اراضی برای نخستین بار با ایجاد مرکز دیزاین و مدیریت ساختمان های عامه و دولتی، تمام ساختمان های ادارات دولتی و عام المنفعه را از طریق این مرکز توسط مجرب ترین متخصصین، دیزاین و اعمار می نماید.

