

TF

THOMAS



توماس

توماس لوادر همه کاره
صیانتین نماینده انحصاری در ایران
تکنولوژی برتر از کانادا

توماس بدون نیاز به محوطه، ۳۶۰ درجه درجا دور می‌زند.

هر یک از ۲۸ نوع ملحقات توماس در مدت کمتر از یک دقیقه بدون نیاز به آچار توسط راننده تعویض می‌گردد.

با کمترین هزینه سرمایه گذاری و هزینه عملیاتی می‌تواند پروژه‌های خدمات شهری و عمرانی را مکانیزه نماید.



جارو



پخش ماسه، نمک و کود



جاروی برسی (برف روب)



جدول (نیوجرسی) و گاردریل شوی



برف خور



چنگک حمل زباله و آوار



نهال‌کار



شهرداریها

مجله پژوهش، آموزش و اطلاع رسانی
برنامه شهری و مدیریت شهری
نور، مجید - سال دوم - شماره ۱، ۱۳۷۹

۱۳

۴..... یادداشت سردبیر گزارش اصلی

۵..... گامهایی به سوی مدیریت شهری هماهنگ / سرویس فرهنگی - اجتماعی

اندیشه و پژوهش

۱۲..... شورای شهر یا شورای شهرداری؟ کنکاشی در جایگاه شورای شهر در مدیریت شهری / غلامرضا کاظمیان

۱۷..... آیا طرحهای جامع تحقق پذیرند؟ / منوچهر مزینی

گفتگر

۲۰..... جایگاه طراحی شهری در نظام توسعه شهری / گفتگو با سید شقایق

قانون شهر

۲۳..... نارساییهای حقوقی لایحه الحاقی راهنمایی و رانندگی به شهرداری تهران / حسین صالحی

مشاور حقوقی

۲۸..... حسین احتشامی

تجربیات جهانی

۳۰..... تشکیلات، وظایف و اختیارات شهرداری کوالالمپور / شهرداری کوالالمپور

۳۳..... جوانان، ایمنی و موتورسواری، آموزش ایمنی موتورسواری در آلمان / سازمان ترافیک آلمان

۳۷..... پل سبز، نماد حضور طبیعت در شهرها / پیمان عالیان سماعخواه

از نگاه شهردار

۴۰..... آبیای بافت قدیم بوشهر / گفتگو با سعید راستی، شهردار بندر بوشهر

عمارت نو

۴۲..... کوهستانی مشهد؛ میدانگاه انسان، شهر و طبیعت / ناصر برگ پور - نازیلا مرادی

آموزش

۴۷..... جستارهایی از دومین همایش فضای سبز

شهرها و شهرداریهای جهان

۵۱..... باغشهر ۲۱، سبز کردن صنایع، شهرهای پایدار، شهر سبز لند، شهرداری و خدمات به بی خانمانها، شهرداری و پرورش شخصیت شهروندان و...

گزارشهای خبری

۵۵..... تسویع اعتبارات سال ۷۹ شهرداریها، مروری بر عملکرد ۱۰ شورا در اولین سال، ابن طلای کتیف، قابل تست و شو است، و...

اخبار کوتاه

۶۶..... تازههای نشر

فهرست موضوعی مقالات سال اول شهرداریها

ویژه نامه مبلمان شهری

۷۶..... مبلمان شهری، مسائل و رویکردها / جهانشاه پاکزاد

۷۹..... جدول، عنصر معد شهرداری / سعید آگشته

۸۳..... کف سازی فضاهای شهری / سولماز حسینون یا حکماری سرویس علمی - پژوهشی

۸۷..... سطل زباله، عنصر زیست محیطی مبلمان شهری / سولماز حسینون

۹۰..... گیاه در گنبرهای شهری / محمدمهدی لاهی

۹۴..... ترافیک آزاد، امنیت غایب پیاده و حضور بیشتر در عرصه های اجتماعی / مهندسین مشاور آموذ - ناصر شهیدزاده

فهرست انگلیسی

۹۸.....

طرح روی جلده جسته‌داری شیر مرد
مربو حذبه گزارش اصلی
هکس پشت جلده سازه سازی سادل جنوبی رودخانه
تایمزلند - مربو مایه مطلب جایگاه طراحی شهری در نظام
توسعه شهری

- ۱- مطالب مندرج لزوماً بیانگر نظرات
و شهرداران نیست.
- ۲- شهردار یهبادر ویرایش و
تخصیص مطالب آزاد است.
- ۳- مطالب ارسالی به هیچ وجه باز
گردانده نخواهد شد.
- ۴- استفاده از تمام مطالب و طرحهای
ما مانده تنها یا ذکر مأخذ مجاز است.

- صاحب امتیاز و وزارت کشور - سازمان شهرداریهای کشور
- مدیر مسئول: احمد خرم
- سرمدیور علی توکریور
- معاون سرمدیور نوید سعیدی و شوانی
- هیئت تحریریه: سرویس فرهنگی - اجتماعی: زهرانشکر /
- سرویس علمی - پژوهشی: غلامرضا کاظمیان /
- سرویس حقوقی - بین المللی: حسن شفیعی
- ویرایش: غلامرضا طالبی
- مدیر هنری: جمشید یاری شور مرد
- تصویرساز: فرزاد ادریسی
- همکاران این شماره: پروین بابایی، شهرام سعادتی، آرش
ایلاش، سحر زهر ساداتی، سحر عسگری، بهار مؤمنی،
علی نصیریان
- امیر آگهی: مرصیه لاهی
- امور توزیع: مرصیه لاهی
- حرفه‌پژوهی: فریده دارستانی قر اهالی
- اینترگرانی و چاپ: طراحان فردا



در شماره‌های دوم و سوم ماهنامه شهرداریها مبحث بسیار مهم مدیریت شهری مطرح گردید و به توسعه اختیارات، وظایف و تقویت نقش شهرداریها در زمینه ایجاد مدیریت واحد شهری اشاره شد و بر نظارت و مشارکت شهروندان به عنوان اولویت در مدیریت شهری تأکید گردید.

با توجه به اهمیت موضوع و تأکید برنامه پنجساله سوم بر حرکت شهرداریها به سمت جایگاه واقعی مدیریت شهری و اعطای وظایف جدید به آنها، بررسی مجدد موضوع از منظر دیگری در این شماره ضرورت یافت. از مهمترین وظیفه شهرداریها در کشور های توسعه یافته، تهیه و اجرای طرحهای توسعه شهری است. در ایران این وظیفه مهم شهرداریها و وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی به عهده دارند. شهرداریها بدون حضور در تهیه و تصویب این طرحها، باید آنها را اجرا کنند. برآورده کردن برخی دیگر از نیازهای شهروندان در زمینه خدمات اجتماعی، تأسیسات زیربنایی و مسائل فرهنگی و اجتماعی نیز به وزارتخانه‌ها سپرده شده است و شهرداریها هیچ نقشی در این باره ایفا نمی‌کنند.

در جمع‌بندی مشکلات مدیریت شهری می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ۱- تمند سازمانهای محلی که در مدیریت شهری دخالت دارند.
- ۲- عدم استقبال سازمانها و کارگزارانی که اداره امور شهر مستقیماً بر عهده آنهاست.

- ۳- فقدان نیروی متخصص لازم و کافی در رشته‌های مورد نیاز شهرداریها مانند برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، مدیریت شهری، مدیریت خدمات شهری و سایر رشته‌های مرتبط.
- ۴- فقدان شناخت کافی مدیریت شهری از منابع و امکانات شهر.
- ۵- پویایی و تغییرات سریع در پدیده‌های شهری.
- ۶- فقدان شکل‌گیری فرهنگ شهرنشینی متناسب با رشد شهرنشینی در کشور.
- ۷- پیچیدگی پدیده‌های شهری.

در نشستهای مختلف کمیته‌ها و شوراهای برنامه‌ریزی برنامه پنجساله سوم توسعه، اتفاق نظر بر این قرار گرفت که به منظور نظارت و هدایت بر فرآیند توسعه شهرها و فعالیت واحدهای عهده دار تأسیسات و خدمات شهری، باید در نظام مدیریت شهری انسجام و هماهنگی به عمل آید و در این مسیر ضروری است که انحصارات حذف شود بستر مشارکت مردم و سازمانهای غیردولتی مهیا شود، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حمایت و تشویق گردد، شوراهای اسلامی به همراه تجهیزات منابع مالی لازم تقویت شوند، ساختار تشکیلات شهرداریها برای ایفای نقشها و وظایف جدید بازنگری و اصلاح گردد و وظایف شهرداریها متناسب با درجه شهرداری تنظیم شود.

این راهکارها برای تحقق مدیریت واحد شهری، تحت نظارت و با مشارکت همه جانبه مردم، مورد تأکید برنامه پنجساله سوم توسعه است که با هدایت و هماهنگی وزارت کشور تحقق خواهد یافت.

سر ویس فرهنگی - اجتماعی

آنچه در قانون بندیه پیش‌بینی شده بود و اکنون نه تنها به عنوان سند، که گاه به عنوان رویه مورد استفاده ما در اداره شهرهاست، نشانگر اولین تلاش قانونگذاران در حیطه مسائل شهری و تبلور جوانمهای اندیشه‌ای است که در آن زمان در کشور ما تازه سر برآورده بود و مدیریت یک شهر را مدیریت بر مجموعه‌ای واحد و یکپارچه می‌دید. اکنون بیش از ۹۰ سال از تدوین و تصویب قانون بندیه می‌گذرد و مدیریت واحد شهری گرچه در آن سالها برای ما ترجمه‌ای از اندیشه دیگران بود، اما با پشت سر گذاشتن تجارب ناقص در برنامه‌ریزی، هیراکنون برای صانه صورت یک «سرورت» درآمده است؛ ضرورتی که در کوچکترین گامها در مدیریت و برنامه‌ریزی شهری خود را می‌نمایاند. با درک این ضرورت است که ماهنامه شهردار به‌پا بران شد تا در سالروز انتشار ماهنامه بار دیگر به مدیریت شهری واحد در قالب میزگردی با شرکت اساتید، صاحب‌نظران و مدیران اجرایی بپردازد. همچنان که در ۱۴ شماره گذشته، ضمن بررسی موضوعات و مسائل مختلف شهری - که در صفحه گزارش اصلی منعکس شده است - به نوعی بر این امر نیز تأکید شده است.

برگزار کنندگان و شرکاء کنندگان در این میزگرد بر سه محور ذیل توافق داشته‌اند:

۱- مدیریت شهری هماهنگ و واحد، بهترین دستاورد و تجربه در اداره شهرهاست.

۲- صرف‌نظر از چالشهای تئوریک در باره مفهوم «مدیریت شهری واحد»، در میزگود سخن شده است بیشتر به جنبه‌های اجرایی بحث پرداخته و از دیدگاه شرکت کنندگان در زمینه شرایط تحقق و راهکارهای اجرایی مدیریت شهری واحد نیز استفاده شود.

۳- میزگورده جای توجه به شرایط ساختاری و نوآوری و کلان و درازمدت، به راهکارهایی می‌پردازد که در سیستم اداری و برنامه‌ریزی موجود کشور امکان اجرا داشته باشد.

با این سه پیش فرض، برتومس کلی عبارت بر سه محور مکانیزم هماهنگ سازی سازمانهای محلی با سازمانهای دولتی، مدیریت مالی و بستر سازی فرهنگی قرار گرفته و مساحت تکمیلی نیز برای روشن شدن بحث مطرح شده است.

ماهانامه شهردار به‌پا، مقلو حوالی، دکتر در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و استاد دانشگاه شهید بهشتی، که زحمت مشاوره و اداره جلسه را بر خود روا داشتند، سمیانه سیدانگزار است. اعضای دیگر شرکت کننده در میزگرد عبارتند از:

۱- بهیار اردشیری، دکترای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و استاد دانشگاه شیراز.

۲- محمدحسن شهبیدی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و مدیر عامل شهتدین مشاوره سبزینه راه.

۳- بهرام فرینور ضفری، کارشناس ارشد معماری و شهرسازی و مدیر عامل مهندسین مشاور طارستان.

۴- غیاث‌الله فساگافقیان، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و محقق در زمینه مدیریت شهری.

۵- سیدمناف هاشمی، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای و شهردار تکاب.

گامهایی

به سوی مدیریت شهری هماهنگ



مفسر مصرافی: خدمت اعضای جلسه خبرمقدم عوض می کنیم و به عنوان شروع بحث این نکته را متذکر می شوم که در شرایط فعلی در کشور ما حدود ۵ هزار نفر از اعضای شوراهای اسلامی شهر عملاً درگیر مسائلی هستند که محور بحث این میزگرد است. امروزه با توجه به تجربه جدید شوراهای شهر و ضرورتی که برای تحقق مدیریت واحد شهری احساس شده است، موضوع این میزگرد راه راهکارهای عملی و اجرایی اختصاصی داریم. ترویج بحث این است که چه راهکارهایی را می توان پیشروی شوراهای شهر و شهر دارها برای وقتی به سوی مدیریت واحد شهری قرار داد؟

به عنوان گام اول، برای بحث درباره شرایط و لزوم تحقق مدیریت شهری واحد و یکپارچه می توان به این مطلب اشاره کرد که با قوانین موجود ساز و کارهایی که برای هماهنگ سازی سازمانهای محلی با سازمانهای دولتی می تواند وجود داشته باشد چگونگی است. اما توجه به ساختار بخشی و عمودی مدیریت در کشور، مدیریت شهرهای هائیکمپون شامل حدود ۲۵ دستگاه محلی از یک طرف است که در آنجا باور را تخلیفا هستند و وظایفی را در شهرها به عهده دارند و از طرف دیگر هم شهر داری است. ما این ترکیب ۱۶۲۵ چه مکتبچه هایی را می توان پیشنهاد کرد که این سازمانها هماهنگ با یکدیگر عمل کنند؟

مهیار اردشیری: با تشکر از ماهنامه شهر دارها که موضوع مهم و اساسی مدیریت شهری واحد را مورد توجه قرار داده است، برای شروع سخنی ابتدا به یک نکته اشاره می کنم و آن اینکه ما تا ۲۰ یا ۳۰ سال آینده همچنان با نرخ سریع شهر نشینی مواجهیم و انتظار می رود که سالانه حدود یک میلیون نفر به جمعیت شهری ما اضافه شود. لازمه این رشد سریع این است که ما بتوانیم توان اجرایی را در شهرها پشت به پشت بیاوریم. از ابزارهای مدیریتی به طور گسترده و به درستی استفاده کنیم و در جهت اصلاح توان و نظام اجرایی، کاری صورت دهیم تا بتوانیم نیازهای این خیل عظیم جمعیت شهری را پاسخگو باشیم. در غیر این صورت در آینده با مشکلات زیادی روبرو خواهیم بود.

برای پرداختن به بحث چگونگی هماهنگی بین سازمانهای مختلف شهری، ابتدا تجربه ای را بیان می کنم و سپس به بحث نظری در این باره می پردازم. حدود یک سال و نیم است که در شیراز برنامه پنجساله شهرداری را تهیه می کنیم. از زمانی که شروع به تهیه این برنامه کردیم تاکنون احساس من این است که یک ارتقای کیفی در شهرداری در جهت کنترل در زمینه های دیگر ایجاد شده است و به دلیل



پیوستگی موضوعات مختلف اقتصادی، اجتماعی، حمل و نقل و کاربری زمین و... ما در واقع در این تجربه این گسترش عملکردی را دریافتیم. در کنترل ساخت و سازها، گسترش شهر، مناطق قابل توسعه، خدمات زیربنایی و مشارکت مردم در تأمین این خدمات و حتی تولید فضاهای آموزشی و... بحث این بود که تا چه حد می توان با سازمانهای دیگر هماهنگ عمل کرد. در این تجربه، شهرداری به خوبی دریافت که باید حوزه عملکردی خود را گسترش دهد.

بنابراین تجربه ای که عرض کردم، بحث من این است که اگر ما بتوانیم برنامه ریزی را محور اصلاح قرار دهیم و اصولاً اگر بتوانیم مدیریت شهری را با برنامه ریزی شهری پیوند بزنیم، می توانیم به سمت مدیریت شهری واحد حرکت کنیم. البته درباره برنامه ریزی باید اشاره کنم که ما در پیوند بین برنامه و اجزا مشکلاتی داریم که ناشی از سیستم برنامه ریزی است. نظام برنامه ریزی ما در واقع از دو سطح تشکیل شده است. ولی ما باید بتوانیم این رابطه یک نظام سه سطحی تبدیل کنیم و بتوانیم در سطح ملی، منطقه ای و محلی برنامه داشته باشیم. به نظر من اگر در سطح ملی، سازمان برنامه در تهیه برنامه های آمایشی و در سطح منطقه ای وزارت مسکن و شهرسازی برنامه های منطقه ای را انجام دهد و در سطح محلی شهرداریها عهده دار تهیه برنامه های شهری و محلی باشند، مؤثرترین گامی است که می توان در جهت اصلاح نظام اجرایی برداشت. حسن این کنار این است که حوزه فعالیت سازمانهایی که درگیر مسائل محلی هستند، روشتتر خواهد شد.

اگر ما بتوانیم برنامه های محلی را متناسب با برنامه های منطقه ای و ملی تهیه کنیم، در این صورت همان ۲۵ سازمانی که اشاره کردید می توانند با برنامه شهرداری پیوند بخورند و از طریق شورای شهر یا برنامه شهرداری مرتبط شوند. من فکر می کنم این مکتبچه اصلی در جهت بهبود مدیریت محلی و ایجاد یک سیستم مدیریت شهری واحد و هماهنگ است.

مفسر مصرافی:

قبل از اینکه سایر اعضا نکاتی را متذکر شوند من یک سؤال در مورد تجربه شیراز دارم. شما نکته اصلی را از تجربه ریزی می دیدید در تجربه شیراز اینا کمتهای یا شورایی در این باره تشکیل شد یا شما فقط برنامه های دستگاههای محلی را برای آن برنامه پنجساله جمع کردید و اینها را کنار هم قرار دادید؟ اگر در این زمینه تجربه ای هست بفرمایید.

مهیار اردشیری: من فکر می کنم مقدم بر این مطلب، تفکری است که اصولاً باید به وجود بیاید و آن اینکه شهر بایستی دارای برنامه باشد و همه از گانه باید بر پایه این برنامه حرکت کنند. این اول کار است، حتی قبل از اینکه برنامه های مختلف را جمع کنیم و یا به واحدهای مختلف برنامه بدهیم. در تجربه شیراز تقریباً الآن همه به این نکته رسیدند که اگر برنامه ای وجود داشته باشد می تواند بنیای هماهنگی عملکردها باشد. من فقط برای توضیح عرض می کنم که

دهیم (البته منظور از تمرکز، تمرکز قطعی تصمیم‌گیری نیست بلکه هماهنگی برحسب یک محور است). در برنامه‌ریزی (البته با تأکید بر نظام برنامه‌ریزی پویا) دوبخش عمده خواهیم داشت: یکی نظام تصمیم‌سازی و دیگری نظام تصمیم‌گیری. تصمیم‌سازی معمولاً از سوی حرفه‌اندان انجام می‌شود و نقش مهندسان مشاور، معمار و شهرسازان در همین جا اهمیت پیدایم کند، چون قرار است برنامه‌ریزی پویا و مداوم داشته باشیم. نظام تصمیم‌گیری نیز باید حتماً در ارتباط با نظام تصمیم‌سازی قرار گیرد؛ یعنی تصمیم‌گیران نباید براساس دریافت شخصی خود، بلکه براساس معیارهای حرفه‌ای و محوریت برنامه‌ریزی توسعه تصمیم‌گیری کنند و تصمیم‌گیری آنان قانونمند و نظام‌مند باشد. البته حضور تصمیم‌سازان باید در جریان فعالیت‌های توسعه شهری حضور مداوم باشد تا اینکه در حد ارائه یک طرح در مقطع خاصی بماند.

نکته دیگر اینکه چون مفهوم توسعه شهری را محور قرار می‌دهیم، باید مراحل اصلی مدیریتی نیز مشخص شود که یکی برنامه‌ریزی است، بعد تجهیز منابع و سپس اجرا و تفصیلی کردن طرح‌ها و سیاست‌های برنامه و در نهایت بهره‌برداری. در این میان ما هر چه پایین‌تر بیاییم بیشتر به مردم وصل می‌شویم. البته در مقاطع پایین‌تر حضور مردم پررنگ‌تر و قطعی‌تر است، اما مردم باید در سطوح بالاتر یعنی حتی در سطح برنامه‌ریزی هم حضور پیدا کنند.

نکته آخری که می‌خواهم اشاره کنم این است که به دلیل نظام برنامه‌ریزی بخشی، هماهنگی‌های بین بخشی یکی از مسائل مهم توسعه ماست؛ هم در مقیاس ملی و هم محلی. هماهنگی‌های بین بخشی را هم می‌توان بین بخش‌های نمایندگی دولت مرکزی در مقیاس محلی مطرح کرد و هم در خود شهرداری‌ها. شهرداری نیز در درون خود نوعی نظام بین بخشی دارد که باید واحدهای وابسته به خود را هماهنگ کند. توجه به این مسئله بسیار مهم است.

عملی شدن برنامه‌ریزی بر محور توسعه شهری و ایجاد هماهنگی بین بخش‌ها و نیز بین واحدهای وابسته به شهرداری در درون خود شهرداری در شرایطی که شوراهای شهر هنوز قدرت واقعی خود را به دست نیآورده‌اند البته بسیار سخت است، اما این می‌تواند تصویری از آینده برای حرکت ما باشد.

مفکر صراحتی: تاکنون علاوه بر همه مطالب معینی که مطرح شد، دو نکته اساسی مورد تأکید قرار گرفته: یکی اینکه برای ایجاد مدیریت واحد سعی کنیم که یک نظام برنامه‌ریزی داشته باشیم که مدیریت واحد بتواند حول محور آن حرکت کند. دوم اینکه قبول کردیم این نظام برنامه‌ریزی به صورت الزام‌آور هم اکنون وجود ندارد؛ اما می‌توانیم بتدریج توافق و اجتمالی را به وجود آوریم که بدون اینکه وجود تصمیمات الزام‌آور ضرورت داشته باشد، خود همین اجماع بتواند هدایت‌کننده هماهنگی‌ها در سطح شهر باشد و زمینه‌ساز مدیریت واحد در ادامه بحث می‌خواهم از افق هشتمی خواهم گفت که با توجه به اینکه دست‌آورد کل مسائل

اخیراً جلسات ماهانه‌ای به ابتکار انجمن معماران جوان شیراز مرکب از شورای شهر، مدیریت مسکن و شهرسازی، دفتر فنی استانداری و سازمان‌های مختلف تشکیل می‌شود که محور آن هم برنامه پنج‌ساله است. البته ما هنوز در آغاز کاریم، اما در همین شروع کار احساس می‌شود که همه سعی می‌کنند این هماهنگی به وجود آید.

بهرام فریور صدیقی: دقیقاً بحثی را که بنده می‌خواستم مطرح کنم آقای اردشیری مطرح کردند و من فقط می‌خواهم نکات تکمیلی را بیان کنم. ابتدا به چند نکته مهم اشاره می‌کنم: شهر یک مفهوم یکپارچه و نظام پیچیده‌ای است از

خرده نظام‌هایی که در ارتباط مستقیم با یکدیگرند. بنابراین توسعه شهر نیز یک مفهوم یکپارچه و قانونمند است و باید همه مسائل آن را با هم ببینیم. هر نوع مدیریتی که بخواهد برای شهر تعریف شود مجبور است از پیچیدگی‌های این نظام و مسائل مربوط به توسعه آن تبعیت کند و به همین دلیل است که برنامه‌ریزی شهری می‌تواند محور مدیریت ما باشد، چرا که توسعه ویسوستکی مسائل



مربوط به آن، محور مدیریت ماست. همین نکته خط اصلی را در شکل دادن به فعالیت‌ها به ما می‌دهد. ما در واقع به نمایندگی از طرف شهروندان در هدایت جریان توسعه شهر دخالت می‌کنیم. این نمایندگی در دو سطح انجام می‌شود: یکی دولت مرکزی که از طرف کل شهروندان یک کشور نمایندگی و مسئولیت دارد و دیگری هم حکومت محلی است، به نمایندگی از شهروندان یک شهر. شهرداری و شورای شهر در واقع حکومت‌های محلی ما هستند. بر همین اساس هر مسئله‌ای در ارتباط با توسعه شهر باید از طریق این نمایندگی صورت بگیرد.

مسئله اینجاست که نمایندگی محلی چگونه باید برقرار شود و شهرداری و شورای شهر چه کاری باید بکنند. در پاسخ به این مطلب باید گفت مسائلی که در مقیاس شهری، مشترک است باید از طریق یک نهاد عمومی که شهرداری است انجام شود و آنها که مشترک نیست مربوط به تک تک شهروندان و مسئولیت خود آنان است. بر همین قیاس می‌توانیم درباره تمرکز توسعه و مدیریت شهر دیدگاهی ارائه

اجرائی هستند، راهکارهایی را که برای هماهنگی بین بخش‌های مختلف در شهر و در جهت پیشبرد برنامه‌هایی توانسته پیش‌قدم کنند، مطرح می‌نمایند.

سید مناف هاشمی: بنده به عنوان یک نیروی اجرایی که با مسائل شهرداری از نزدیک آشنا هستم، می‌خواهم به چند نکته اشاره کنم: یکی توجه به شهرهای بزرگ است که تا حدی با برنامه حرکت می‌کنند و در جهت توسعه موفقیت‌هایی هم به دست آورده‌اند و شهرهای کوچک که سال به سال بار کم‌تری مواجه می‌شوند، توجه به این دو دسته، پیچیدگی بحث برنامه‌ریزی را بیشتر می‌کند. نکته دوم توقعات مردم از شهرداریهاست. گاه دیده می‌شود این توقعات مربوط به دستگاهها یا وزارتخانه‌های دیگر است، اما مردم با شهرداری و اخیراً با شورای شهر مطرح می‌کنند. برخلاف وظایف محدودی که شهرداریها در گذشته داشته‌اند اکنون حسی از شهرداری توقع می‌رود که در مسائل آموزشی، فرهنگی، فنی و... دخالت کند، در حالی که اختیارات، ابزارها و منابعی را که باید ندارد. شوراهای شهر تا حدی که لازم است نمی‌توانند جوابگوی مشکلات شهر باشند، در حالی که مردم و دستگاهها در بسیاری از مواردی که تکلیفشان روشن نیست به شوراها مراجعه می‌کنند.

من با توجه به این وضعیت فکر می‌کنم در صورتی ما

عنوان جمع‌بندی، بر سه نکته تأکید کردیم: تأمین منابع که باید در باره‌اش فکر شود، برنامه‌ای که باید تنظیم و تدوین شود و اختیارات شوراهای شهرها که باید گسترده‌تر و روستر شود.

در تأمین این سه نکته، بحث پویایی در میستم شهرداری و اصلاح ساختار پرسنلی آن جایگاه مهمی دارد. شهرداری‌های تازه‌های پایین، متأسفانه در کشور ما تاکنون در شهرداریها، تغییر مدیریتهای ناگهانی داشته‌ایم. علاوه بر شهرداریانی منصوب یا انتخاب شده‌اند که چندان به مسائل شهری آشنایی نداشته‌اند و این امر در برنامه‌ریزی تأثیر مهمی دارد. بحث کیفیت نیروهای شاغل در شهرداریها نیز اهمیت بسیاری دارد. شهرداری که از میان ۲۰۰ نفر نیرو فقط یک نفر با تحصیلات لیسانس دارد چگونه می‌تواند در برنامه‌ریزی موفق عمل کند. بنابراین یکی از ابزارهای مهم تحقق مدیریت شهری واحد، بحث پرسنلی شهرداریهاست که باید به آن توجه کافی بشود.

محمدحسن شهیدی: من برای شروع بحثم از ذکر برخی نکات بدیهی مانند پیچیدگی، تحول و دگرگونی و لزوم هدایت و کنترل شهرها می‌گذرم. آقای هاشمی به درستی اشاره کردند به توقعات گسترده‌ای که مردم از شهرداری و شوراها دارند. من این توقع را بسیار مبارک می‌دانم چرا که به



افزایش هزینه‌ها الزاماً افزایش هزینه‌های اولیه نیستند. بخش نامرئی قضیه مربوط به هزینه‌های ناهماهنگی است که مدیریت شهری واحد در واقع مهمترین تدبیر برای کاهش این قبیل هزینه‌هاست.



اگر نگرش رایج به سمت شهروند مداری تغییر دهیم، عرصه عمومی عرصه‌ای خواهد بود که شهروند حضور دارد و حق و تکلیف هم دارد. در چنین نگرشی شهروندان بزرگترین منبع درآمد و مهمترین تصمیم‌گیر و ناظر هستند.

نظرم نشانه حرکت به سمت نگرش مدنی به شهر است. مردم در واقع از نهادهای مدنی خودشان توقع دارند و باید این را حرکت جدید و مبارکی قلمداد کرد. ما در تاریخ گذشته‌مان در نبود عرصه عمومی فقط عرصه خصوصی و حکومتی داشته‌ایم و عرصه عمومی در معرض ناخفت و ناآرامی عرصه‌های خصوصی و حکومتی بوده است. به همین دلیل هم انجمنهای شهر بیشتر صورت حکومتی و فرمایشی داشته‌اند. در نگرش جدید ما با شهروند سروکار داریم. «شهروند» یا «مردم» فرق دارد. شهروندی واقعی دو طرفه است یعنی هم حق دارد و هم تکلیف در برابر خود و جامعه. از نظر من مادامی که نگرش ما نگرش انجمن‌شهری است و مدیریت شهری را دستوری از بالا تلقی می‌کنیم، طبیعی است که هم منابع ما مشکل خواهد داشت و هم هماهنگی بین بخش‌ها. بنابراین اگر نگرش را به

می‌توانیم علاوه بر وظایف شهرداری، وظایف هم‌عرض را هماهنگ کنیم که اختیارات شوراهای شهر و اقتدار شهرداریها بیشتر شود. شهرداریها از نظر منابع به شکل درآمد - هزینه اداره می‌شوند، یعنی مثل مدیریت بخش خصوصی اما مثل بخش خصوصی اداره نمی‌شوند. شهرداریها دستگاههایی خدماتی هستند با منابع مالی پایین و ابزارها و اختیاراتی را که در مدیریت بخش خصوصی هست، در اختیار ندارند.

به نظر من اولین راهکار، در نظر گرفتن منابع مالی است و اندیشیدن برای آن و پیش‌بینی این منابع. اگر شهرداری چنین پیش‌بینی نداشته باشد، نمی‌تواند برنامه آینده‌اش را ترسیم کند. پس از در نظر گرفتن منابع مالی، باید برنامه‌ای تدوین شود و این برنامه کاملاً تحت تأثیر منابع است. پس به

سبز، شبکه حمل و نقل و یا هر چیز دیگر است. این شوراهای فزاینده و بین بخشی هم هستند. این شوراهای می توانند به خوبی عرضه و تقاضا را تحلیل کنند و بین این دو هماهنگی ایجاد نمایند و در مراحل بعدی به تصمیم گیری و اجرا بپردازند. خلاصه سومی که در مدیریت شهرها به چشم می خورد مربوط به منابع مالی است. در شرایطی که به شهروندان اتکا داشته باشیم منابع درآمدی به سمت سرمایه های شهروندان میل می کند و وقتی آدم از جیب خودش بخواهد خرج کند توقعش تا بی نهایت نمی رود. منابع مالی شهروندان یک پتانسیل با ارزش است، اما چگونه می تواند بالفعل شود؟ شاید یکی از مکانیزم های تکمیل شوراهای شهر است. شوراهای مناطق و محلات جزء ذاتی شورای شهر هستند و در صورتی که تحقق یابند، می توانند روی کسانی که برای شوراهای بالاتر انتخاب می شوند کنترل ایجاد کنند و این یعنی شوراهای راز قاعده جامعه شهری شکل دادن تا بالا.

غلامرضا کاظمیان: تاکنون بحثهای عمده ای مطرح شده است اما باید تأکید کنیم که تقریباً تمام مطالعاتی که در زمینه مدیریت شهری در ایران انجام شده، یکی از خلأهای بزرگ را در روابط بین سازمانی ذکر کرده اند، به همین دلیل من می خواهم مجدداً به همین بحث برگردم. اکنون در شرایطی که در امور شهری حدود ۲۶ سازمان دخالت دارند، تقریباً هیچ نوع رابطه قانونی تعریف شده بین سازمانها وجود ندارد. در واقع اگر بخواهیم مشکل ارتباط سازمانها را دقیقتر بررسی کنیم باید در دو سطح بحث کنیم: یکی روابط بین شعبات سازمانهای دولتی که در حال حاضر فقط برای تنظیم این رابطه شورای اداری شهرستانها را داریم که تصمیم گیری در سطح شهرستان است نه شهر و دوم بحث نحوه رابطه شهرداری با این سازمانهای دولتی است. به این اعتبار که شهرداری سازمانی عمومی محسوب می شود نه دولتی، هر یک از اینها اگر بخواهند تحت نظر دیگری باشند می توانند مشکل ایجاد شود. در حالی که می توانست این رابطه همزیستی به صورت قانونی تعریف شود. پس به طور کلی ما نیازمند تصحیح دو رابطه هستیم: رابطه سازمانهای دولتی با یکدیگر و رابطه سازمانهای دولتی با مؤسسه های عمومی که شهرداری است. شورای اداری شهرستان این زمینه را دارد که بتواند روابط سازمانهای دولتی را با یکدیگر هماهنگ کند و می توان هم وزن این شورا، شورای شهر را فراداد که نماینده شهروندان است و باید بتواند هماهنگی بین بخش عمومی و دولتی را برقرار نماید.

وظایف شوراهای شهر اکنون تنها به شهرداری محدود می شود و در قبال سازمانهای دیگر تقریباً هیچ وظیفه ای ندارد و هماهنگی با سازمانهای دیگر طبق قانون فقط بر اساس درخواست آن سازمانها تعریف شده است و شورای شهر مسئول و یا نهاد تصمیم گیری و نظارتی نیست. می توان برای حرکت به سمت مدیریت شهری واحد و در واقع ایجاد تعادل و توازن بین بخش دولتی و عمومی، شورای شهر را با شورای



ما در واقع به نمایندگی از طرف شهروندان در هدایت جریان توسعه شهر دخالت می کنیم. این نمایندگی در در سطح انجام می شود: یکی دولت مرکزی که از طرف کل شهروندان یک کشور نمایندگی و مسئولیت دارد و دیگری هم حکومت محلی است. به نمایندگی از شهروندان یک شهر. شهرداری و شورای شهر در واقع حکومتهای محلی ما هستند. بر همین اساس هر مسئله ای در ارتباط با توسعه شهر باید از طریق این نمایندگی صورت بگیرد



سمت شهروند مداری تغییر دهیم، عرصه عمومی عرصه ای خواهد بود که شهروند حضور دارد و حق و تکلیف هم دارد. در چنین نگرشی شهروندان بزرگترین منبع درآمد و مهمترین تصمیم گیر و ناظر هستند. اکنون مشکل ما در مدیریت شهرها این است که یا نگرش انجمن شهری به شوراهای شهر نگاه می کنیم. بنابراین در هماهنگی بخشی مشکل داریم. منابع را نمی توانیم تأمین کنیم و نفعات مردم هم هر روز زیادتس می شود. این هم نتیجه این است که ما در زمینه شورای شهر با نگرش جدید تمرینی نداریم و متأسفانه نسبت به تحولات جهانی در این زمینه عقب هستیم.

به طور خلاصه از نظر من اگر شهروند مداری مینا قرار گیرد ما حتی ناهماهنگی بخشی بین سازمانهای ملی و محلی هم نخواهیم داشت. چرا که مردم در هر مدیریت از یک طرف در مقیاس محلی در شهر خاص ایفای نقش می کنند و از طرف دیگر در قاعده مردم نقش ملی خود را دنبال می نمایند. پس خلاصه اولی که به چشم می خورد خلاصه نگرشی است. باید نگرش عموم مردم نسبت به امور خود تغییر اساسی کند.

بحث دوم من مربوط به شوراهای تخصصی است. انتظار اینک که اعضای شورایی که از میان مردم انتخاب شده اند، ذوقشوند باشند، انتظار عینی است. ما نیاز داریم که شوراهای تخصصی بر تقاضا و عرضه در شهرها نظارت کنند. البته منظور مکانیزم های تحقق عرضه نیست! منظور در نظر گرفتن تقاضای شهر در حد کلان نسبت به مسکن، فضای

اداری بیوتند زد، به گونه‌ای که ادارات دیگر از طریق شورای اناری شهرستان موظف باشند طبق مصوبات شورای شهر عمل کنند. هدف از تشکیل کمیته برنامه‌ریزی عمران شهر هم که در برنامه دوم توسعه مطرح شده بود برای ایجاد هماهنگی در سطح محلی بود ولی هیچ‌گاه عملی نشد.

مظفر صرافی: در صحبت‌های آقای کانلیان به خوبی بین شد که سطوح دستگانه‌های دولتی در کنار دستگانه‌های محلی، احتیاج به یک راهگشایی نهادی دارند. در نور دوم صحبت‌های شما هم می‌گم راهکارهایی را مطرح می‌نمایم که به عنوان گام‌های اولیه می‌توانند ما را در جهت شکل‌گیری مدیریت شهری واحد کمک کنند.

چهارم اردشیری: درباره گام‌های اول باید گفت بحث مدیریت شهری بحث خیلی وسیعی است ولی ما برای روشن شدن مطلب بهتر است ابتدا زمینه‌های حساس و کاربردی را مشخص کنیم با این پیش‌فرض که بخش دولتی و خصوصی، مکمل و تقویت‌کننده یکدیگرند و مشارکت این دو بخش در مدیریت نوین شهری مورد تأکید قرار گرفته است. به طور کلی محورهایی که در بحث مدیریت شهری

زمینه اقتصاد شهر است.

محور دوم، فقر شهری است. خاشنه‌نشینی و فقر شهری مشکلاتی را در شهرها به وجود آورده و دسترسی افشار کم درآمد و متوسط را به منابع شهری بشدت کاهش می‌دهد. ما باید برای برخورد با معضل فقر شهری سیاستهای مشخصی داشته باشیم.

محور سوم، محور زمین است. بزرگترین مانع اقتصادی در توسعه شهرهای ما بحث زمین است. ما از بازار زمین و نحوه کنار آن اطلاع درستی نداریم و نمی‌دانیم قیمت‌ها تحت تأثیر چه عواملی تغییر می‌کنند. زمین می‌تواند یکی از ابزارهای مدیریتی ما در شهر باشد. در حال حاضر در بحث زمین مشکلی که داریم این است که مشخص نیست باید زمین را محدود کنیم و یا اینکه آن را در بازار قابل عرضه کنیم. سیاستهای سازمان برنامه که به دنبال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است و شورایی عالی معماری و شهرسازی که محدودیت عرضه زمین را در شهرها مطرح می‌کند یا هم مغایرت دارند. مهمترین اثر این مشکل تقویت تشدن اقتصاد شهری است.

محور چهارم، خدمات زیربنایی است. اگر ما نتوانیم از خدمات زیربنایی به عنوان یک ابزار مدیریت شهری استفاده کنیم چگونه می‌توانیم شهر را اداره کنیم و جلوتر از مردم حرکت کنیم. طبیعی است که در صورت استفاده نکردن ما مردم می‌سازند و شهرداری و سازمانهای دیگر مجبورند با هزینه بیشتر و کیفیت پایین‌تر خدمات ارائه دهند. ما چه سیاست مشخص و مدون و چه راهکار عملی توافق شده در زمینه خدمات زیربنایی که هماهنگ با اقتصاد شهری، مدیریت زمین و فقر شهری باشد می‌توانیم داشته باشیم. دو محور آخر بحث محیط زیست و نقش ضوابط و مقررات در حفاظت از آن است که در حال حاضر جایگاهش در مدیریت شهری ما خالی است و دیگری هم بحث منابع درآمدی شهرداری است که ما در ابتدا باید نسبت به آنها شناخت پیدا کنیم. بسیاری از اموری را که در حال حاضر شهردارها هزینه آنها را پرداخت می‌کنند می‌توان با ایجاد احساس تعلق و مشارکت در مردم از طریق تقویت محلات به مردم محول کرد. یکی از محورهایی که ما در برنامه پنجساله شیراز مورد توجه قرار دادیم ایجاد ۳۰ یا ۴۰ مرکز محله در طول ۵ سال بود؛ یعنی ایجاد محلات شهری تا بتوانیم بخشی از نوسازی محله را در اختیار نمایندگان محله قرار دهیم.

در مجموع به عنوان اصلی‌ترین راهکار، مجدداً تأکید می‌کنم که داشتن برنامه، تعهد ایجاد می‌کند و پاسخگویی وقتی برنامه‌های تنظیم شود، شورا تصویب کند، به نظر مردم برسد و از گانه‌های مختلف نیز در اجرای آن هماهنگ باشند، در پایان کار می‌توان سوال کرد که تا چه حد به آن برنامه تعهد بودهایم و این کمک می‌کند به پاسخگویی و تعهد.

محمد حسن شهیدی: در پاسخ به این سوال که آیا در شرایط فعلی می‌توان برای منابع فکری کرد تا حرکت ما به

به طور کلی ما نیازمند تصحیح دو رابطه هستیم، رابطه سازمانهای دولتی با یکدیگر و رابطه سازمانهای دولتی با مؤسسه‌های عمومی که شهرداری است. شورای اداری شهرستان این زمینه را دارد که بتواند روابط سازمانهای دولتی را با یکدیگر هماهنگ کند و می‌توان هم وزن این شورا، شورای شهر را قرار داد که نماینده شهروندان است و باید بتواند هماهنگی بین بخش عمومی و دولتی را برقرار نماید.

مطرح می‌شوند به این شرح‌اند: محور اول بحث اقتصاد شهر یعنی رسیدن به مجموعه‌ای از سیاستهای روشن در جهت تقویت پایه‌های اقتصاد شهر. ما باید در این زمینه از برتریهای نسبی هر شهر در جهت رشد اقتصادی همان شهر استفاده کنیم. مشکل ما در اینجا اولاً ناشی از عدم شناخت پایه‌ها و منابع قابل استفاده است و ثانیاً ناشی از این است که ما اقتصاد شهر را کاملاً فراموش کرده‌ایم، چرا که برنامه‌ریزیهای اقتصادی ما در سطح ملی انجام می‌شود. ما باید بتوانیم از راهکارهای اقتصادی در جهت بهبود فیزیکی و از بهبود کاربردهای فیزیکی در جهت تقویت پایه‌های اقتصاد شهری استفاده کنیم و لازمه این کار داشتن سیاستهای مشخص در

این قبیل هزینه‌هاست.

علامه رضا کاظمیان: من در ادامه بحثهایی که مطرح شد دو راهکار دیگر را نیز به‌طور خلاصه مطرح می‌کنم: راهکار اول تشکیل و تقویت سازمانهای غیردولتی (NGO) است به عنوان یک مکانیزم مؤثر و اجرایی جلب مشارکت مردم. البته نه از این دید که به این نهادها به عنوان وسیله‌ای برای جلب مشارکت مالی و افزایش درآمد شهرداریها نگاه شود، بلکه از سازمانهای غیردولتی به عنوان محلی برای کنترل و بهره‌وری هزینه‌ها استفاده کنیم؛ چرا که از یک سو آنها می‌توانند تعیین کننده نیازهای واقعی شهر و شهروندان باشند و از سوی دیگر به صرفه‌جویی مضارفات شهروندان از منابع شهر کمک کنند و از این طریق از سرمایه‌گذارها و هزینه‌های غیرضروری جلوگیری کنند.

راهکار دیگر بازنگری و شفاف‌سازی پتانسیل‌ها و منابع درآمدی هر شهر است. در این زمینه ضرورت در واقع این خواهد بود که دستورالعملهای نحوه سهم‌بری دولت مرکزی و سازمانهای محلی از این منابع به تناسب مسئولیتها و وظایف تنظیم شود، به گونه‌ای که سازمانهای محلی و مشخصاً شهرداری بتوانند از امکانات مالی لازم برای انجام وظایف و مسئولیتهای فزاینده خود برخوردار شوند.

مظفر صرافی: دوستان نکات زیادی مطرح کردند که هر کدام در حاشی خود بسیار ارزشمند است. بنده در پایان برای جمع‌بندی اظهارات دوستان عرض می‌کنم که در تحلیل شرایط مدیریت شهری واحد از یک سو ضرورت تغییر نگرش شهروندان برای اندازه‌گیری مطرح گردید و بحث شد که برای تحقق این ضرورت جامعه نیامد به صورت دو گانه دولت و مردم اندازه‌گیری شود بلکه با شکل‌گیری عرصه عمومی، مردم علاوه بر وظایفی که در مقابل خود و دولت دارند وظایفی را نیز در مقابل شهر خود و محیط زندگی خود به عهده بگیرند. ما وجودی که دوستان به الزامات ساختاری می‌گویند دارند اما گفتیم که می‌شود به زمینه‌سازی و بسترسازی مدیریت شهری واحد فکر کرد و در همین زمینه پیشنهادهایی شد مانند ایجاد نهادهای میان‌بخشی که نمایندگانی از بخشهای مختلف در آن حضور داشته باشند؛ حتی در صورتی که تصمیمات الزام‌آور و قانونی هم وجود نداشته باشد نیز می‌توان به صورت توافق عمل کرد و هماهنگی‌ها را ایجاد نمود. اشاره‌ای نیز شد که بسیاری از عملکردها را در مقیاس محلی می‌توان به مردم و سازمانهای غیردولتی واگذار کرد و از این طریق احساس تعلقی را که خود در واقع تسبیح منابع واقعی یک شهر است، به وجود آورد. اشاره شد که همه اینها با محوریت برنامه‌ریزی به خوبی می‌تواند تحقق یابد. اضافه می‌کنم که آنچه در این میزگرد مطرح شد در واقع تأکید بر برنامه‌ریزی مشارکتی است یعنی روال جدیدی از برنامه‌ریزی که مشارکت و سه‌مستمر شهروندان را می‌طلبد. برنامه‌ریزی مشارکتی، مستلزم مشارکت کامل مردم است و در آن شهرداری شهر، هزینه‌ساز اختیارات بیشتر و جلب مشارکت‌های بیشتر شهروندان است.

از همه عزیزان شرکت‌کننده در این میزگرد و اظهار نظرات

مفیدشان سپاسگزاریم. □



داشتن برنامه، تعهد ایجاد می‌کند و پاسخگویی. وقتی برنامه‌ای تنظیم شود، شورا تصویب کند، به نظر مردم برسد و از گانه‌های مختلف نیز در اجرای آن هماهنگ باشند، در پایان کار می‌توان سوال کرد که تا چه حد به آن برنامه متعهد بوده‌ایم و این کمک می‌کند به پاسخگویی و تعهد

سمت مدیریت شهری واحد تسهیل شود باید بنده نیز در ادامه صحبت‌های آقای اردشیری در زمینه اقتصاد شهر بحثی را مطرح کنم.

ما شهر را محل مصرف می‌دانیم به همین دلیل درآمد شهر همیشه برای ما مسئله است. آیا به راستی حقیقت همین است؟ نه! شهر می‌تواند تولید کند و اگر تولید کند مدیریت شهری یعنی مدیریت هزینه‌ها، بنابراین می‌توانیم دو نگرش نسبت به شهر داشته باشیم، شهری که فقط مصرف می‌کند و دغدغه شهردار آن همیشه این است که درآمدش چطور اضافه شود و شهری که تولید می‌کند و دغدغه شهردارش این است که چگونه هزینه‌های شهری را مدیریت کنیم؟ وقتی نگرش اول وجود داشته باشد چه بسا درآمد را نه از تولید که حتی از سرمایه هم ایجاد کنیم و فکر کنیم که درآمد به دست آورده‌ایم، در حالی که این ذخیره است نه درآمدی که بتوان رویش حساب کرد. بنابراین شاه بیت قضیه این است که ما از مدیریت درآمد در شهرها به سمت مدیریت هزینه برویم. این اولین رکن، دومین رکن هم این است که برنامه ابزار مدیراست برای کاهش هزینه و افزایش بازدهی و سومین محور هم تعریف منابع یا نگرش جدید است.

نکته دیگری که می‌خواستم اضافه کنم این است که به نظر من اولین منبع درآمدی یک شهر، صرفه‌جویی از طریق کاهش ناهماهنگی است، یعنی اولین تدبیر ما در زمینه مدیریت هزینه بهتر است کاهش ناهماهنگی باشد. متأسفانه ما هیچ مرجعی برای سنجش هزینه‌های ناهماهنگی نداریم. افزایش هزینه‌ها الزاماً افزایش هزینه‌های اولیه نیست. بخش ناسرئی قضیه مربوط به هزینه‌های ناهماهنگی است که مدیریت شهری واحد در واقع مهمترین تدبیر برای کاهش

غلامرضا کاظمیان

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری
دانشگاه تربیت مدرس

کسانی مدیریت شهری و عملکردهای موردانتظار از آن است. در واقع ایستادگی لازم است، روشن شود که از کلیت سیستم مدیریت شهری چه عملکردهایی انتظار می‌رود تا بتوان در این چارچوب و متناسب با اقتضات باشی از آن جایگاه، نقش و عملکردهای عناصر ذی‌ربط و از جمله شورای شهر را تعیین کرد.

با وجود تنوع مفهومی مدیریت شهری - که ریشه در تنوع نگرش‌های موجود به این موضوع دارد - می‌توان تا کید بر «جامعیت و فراگیری سیستم مدیریت شهری» را به عنوان فصل مشترک و عام تعاریف ارائه شده در رویکردهای جدید استنتاج و معرفی کرد. در این مفهوم مدیریت شهری باید تمام سیستم شهری اعم از فضای کالبدی و عملکردی آن را تحت پوشش قرار دهد. مفهوم مدیریت شهری چنان گسترده و پیچیده است که به هیچ وجه نمی‌توان شهرداری با وظائف کنونی‌اش را معادل مدیریت شهری دانست. مدیریت شهری مترادف است با همه بازگران عرصه حیات شهر. به این ترتیب همه بخشها و نهاد‌های مسئول اداره امور مختلف شهر اعم از امور فرهنگی، اجتماعی، آموزش و پرورش، اوقات فراغت، بهداشت عمومی، توسعه کالبدی، امنیت و نظم محلی، زیرساختها و تجهیزات شهری و... تحت پوشش سیستم مدیریت شهری قرار می‌گیرند.

سواً اساس، شورای شهر نیز به عنوان عنصر سیاستگذار، تصمیم‌گیر و ناانذکی تسامح قانونگذار مدیریت شهری در سطح محلی، باید از خصلت جامعیت و فراگیری برخوردار بوده و بتواند وظائف سیاستگذاری و نظارتی خود را نسبت به تمام امور شهر و سازمانهای ذی‌ربط ایفا نماید. اما در عین حال کمیت و کیفیت این خصلت تحت تأثیر سه عامل زیر تعدیل شده و بر حسب جوامع مختلف، اشکال متفاوتی می‌یابد. این عوامل عبارتند از: ساختار حکومت و میزان تمرکزگرایی، سطح توسعه یافتگی و شکل‌گیری و تکامل جامعه مدنی.

ساختار و شیوه حکومت در زمینه مساحت تمرکزگرایی،

نقش، عملکرد و جایگاه نهاد شورای شهر در کلیت سیستم مدیریت شهری چگونه باید باشد و اکنون چگونه است؟ پاسخ این سؤال، رونقگیر جایگاه شوراهای اسلامی شهر در سیستم مدیریت شهری ایران در مقایسه و تطبیق دیدگاهها و معیارهای تئوریک با یکدیگر بوده و نقائص موجود در این زمینه را روشن می‌سازد. بر این اساس در این مقاله، مقایسه و بررسی جایگاه شورای شهر در مدیریت شهری از سه منظر صورت می‌گیرد: ابتدا دیدگاه نظری حاکم در این مقوله ارائه می‌شود، سپس خلاصه‌ای از الگوهای رایج در کشورهای دیگر تشریح می‌گردد و سرانجام در بخش سه «متون قانونی معتبر و مرتبط با موضوع در ایران بررسی خواهد شد تا مشخص شود نگرش قانون و قانونگذار به این موضوع چگونه است. با انجام بحثهای فوق، زمینه برای مقایسه و پاسخ سؤال اصلی مقاله آماده می‌شود و می‌توان مشخص کرد که آیا «شورای اسلامی شهر» نهاد تصمیم‌گیری و سیاستگذاری حاکم و ناظر بر تمام شهر و نهاد‌های ذی‌ربط است و یا عملاً فقط بر شهرداری نظارت داشته و عنوان «شورای شهرداری» با واقعیت موجود آن منطبق تر است. این پاسخ می‌تواند ریشه‌های بسیاری از اختلاف نظرهای آشکار و پنهان موجود میان نهادها و سازمانهای مختلف مدیریت شهری را روشن نماید.

دیدگاه نظری: مدیریت شهری و شورای شهر

شورای شهر یکی از عناصر سیستم مدیریت شهری محسوب می‌شود. از این رو بحث و بررسی در مورد نقش و عملکرد آن نخستین بار ارائه تصویبی از مفهوم و مشخصات عمده سیستم

شورای شهر یا شورای شهرداری؟

کنکاشی در جایگاه شورای شهر در مدیریت شهری



فدرالیسم و توزیع قدرت در سطوح مختلف حکومت، اولین عامل مؤثر در چگونگی مدیریت محلی و میزان اختیارات و قدرت تفویض شده به آن است. در نظامهای متمرکز، سازمانهای محلی ضعیف و فاقد اختیارات لازم هستند، وظایف آنها محدود است و اغلب وظایف عمرانی و خدماتی بر عهده وزارتخانه‌هایی است که یا در سطح محلی عمل می‌کنند و یا از طریق سازمانهای تابعه خود در سطح محلی به اعمال قدرت و انجام امور می‌پردازند. در نظامهای متمرکز فرض بر این است که مردم و نمایندگان آنان صلاحیت لازم را برای اداره امور محلی خود ندارند و به همین دلیل معمولاً حکومت متمرکز، تشکیلات و مقررات حاکم بر سازمانهای محلی و رؤسای آنها را خود منصوب می‌کند.

نظام عدم تمرکز شیوه‌ای است که در آن امور ملی توسط سازمانهای مرکزی و امور محلی توسط سازمانهای محلی انجام می‌گیرد و آنها در سطوح مختلفی همچون استان، شهرستان، شهر و روستا در حد مقررات قانونی به ایقایی نقش می‌پردازند. در این نظامها بیشتر امور محلی توسط نهادهای منتخب انجام می‌گیرد و شوراهای انجمنها، کمیته‌ها و مأموران اصلی معمولاً از طریق انتخابات برگزیده می‌شوند. سازمانهای محلی از اختیارات، تشکیلات، بودجه و وظایف خاص خود بهره‌مند هستند و محدوده وظایف و اختیارات آنها به موجب قوانین اساسی یا عادی تعیین می‌شود و نوعی نظارت از سوی سازمانهای ملی بر آنها وجود دارد. روشن است که شوراهای شهر در هر یک از شیوه‌های حکومتی فوق‌الذکر از جایگاه و اختیارات ویژه‌ای برخوردار بوده و بنابر دلایل ساختاری نمی‌توانند عملکردی خارج از حدود تعیین شده توسط حکومت مرکزی داشته باشند.

دومین عامل مؤثر بر کیفیت و جامعیت عملکرد شورای شهر، سطح توسعه یافتگی کلان ملی و خرد محلی جامعه شهری مورد نظر است. توسعه در مفهوم جدید و جامع خود که متضمن توسعه پایدار و انسانی است، در واقع منابع و پتانسیل‌های بالقوه به‌بود سطح زندگی شهروندان و ارتقای عملکرد سیستم مدیریت شهری و شورای شهر را در سه زمینه عمده امنیت و رفاه، عدالت اجتماعی و مشارکت اجتماعی شهروندان فراهم می‌سازد. در واقع

هر چه سطح توسعه یافتگی یک جامعه شهری بالاتر باشد، سیستم مدیریت شهری آن نیز از پتانسیل بیشتری برای ارائه وسیع‌تر و کامل‌تر خدمات شهری برخوردار است و بر منابع پایدارتری متکی خواهد بود.

سومین عامل مؤثر بر کیفیت و جامعیت عملکرد شورای شهر، شکل‌گیری و تکامل جامعه مدنی است که به مثابه یک عامل زمینه‌ساز و تسهیل‌کننده برای ارتقای عملکرد کلیت سیستم مدیریت شهری ایفای نقش می‌کند. جامعه مدنی جامعه‌ای است متشکل از گروه‌های آزادی، داوطلبانه، مستقل و خودگردان که با هدف پیشبرد منافع، علائق و سلیقه‌های افراد عضو تشکیل می‌شوند. مجموعه این گروه‌ها بر اساس قواعد و مقررات مشخص، شفاف و روشن در شبکه‌های از روابط مبتنی بر سلامت جوینی، اخلاق مدنی، مدارا و تساهل، همزیستی و همکاری با یکدیگر به حیات خویش ادامه می‌دهند.^۳

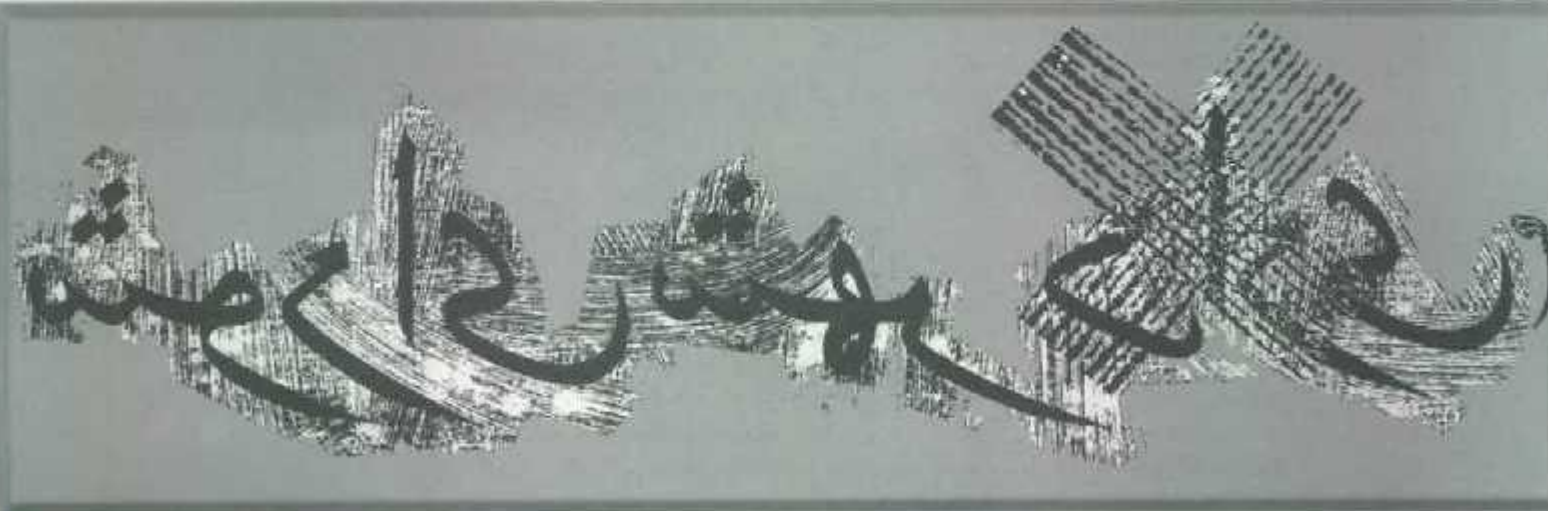
بناپذیرش این معنا، مدیریت شهری مدیریتی از بالا به پایین نیست و مشارکت شهروندان در اداره امور شهر جزء لاینفک آن است. مدیریت شهری باید وظایفی را بر عهده گیرد و انجام دهد که افراد عضو آن یعنی تمام شهروندان، آن را می‌خواهند و می‌پذیرند. بنا بر این تعابیر، شورای شهر نهادی مدنی است که متشکل از نمایندگان منتخب شهروندان بوده و اداره همه جانبه امور شهری توسط سازمانهای مسئول راه‌نایت و نظارت می‌کند.

جامع‌نگری یاد شده در تعیین وظایف و اختیارات شورای شهر مبتنی بر طرز تلقی جدیدی است که ایده جامعه مدنی از مفهوم شهر پدید آورده است. شهر تنها مجموعه‌ای کالبدی مرکب از ساختمانها، راهها و فضاها یا باز شهری نیست، شهر موضوع سرکزی و اساسی در تعیین سرنوشت انسان معاصر است. شهر جایگاه خرد است و در اداره آن باید وظایفی مورد تأکید قرار گیرد که در نتیجه آن، شهروندان فضای کافی برای ابراز عقیده، گفتگو، تشکل و عمل را داشته باشند.^۴

براین اساس از یک سو میزان موفقیت شورای شهر در انجام وظایف و گسترش حیطه اختیاراتش تحت تأثیر شکل‌گیری و درجه تکامل یافتگی ایده و مؤلفه‌های جامعه مدنی و انعکاس عملی آن در



نمایش نهادها و سازمانهای شهری مسئول امور محلی



شورای شهر در ایران

جایگاه شورای شهر را در ایران می‌توان با مراجعه به متون قانونی مختلف استنتاج کرد. بر اساس اصل هفتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، شوراهای محلی بر مبنای شورای اسلامی، شورای استان، شهرستان، شهر، محل، بخش، روستا و تقاضای آن از ارکان تصمیم‌گیری و اداره امور کشورند. همچنین طبق اصل سدهم همان قانون، نظارت بر اداره امور مناطق مختلف کشور به عهده شوراهای اسلامی گذاشته شده است که اعضای آن را مردم همان محل انتخاب می‌کنند.

در همین چارچوب، قانون شوراهای اسلامی با تغییرات و اصلاحات متعدد به تصویب رسیده است که آخرین آن «قانون تشکیلات، وظائف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵/۳/۱ مجلس شورای اسلامی است. در این قانون هدف از تأسیس شوراهای محلی شرح ذکر شده است: «به منظور پیشبرد سریع برنامه‌های اجتماعی، اقتصادی، عمرانی، بهداشتی، فرهنگی، آموزشی، پرورشی و سایر امور رفاهی از طریق همکاری مردم و نظارت بر امور روستا، بخش، شهر و شهرک شوراهایی به نام شورای اسلامی روستا، بخش، شهر و شهرک بر اساس مقررات این قانون تشکیل می‌شود». از ویژگی‌های مهم این قانون اختیار عزل شهردار است. این اختیار مهمترین ابزار شورای شهر برای اعمال نظارت و کنترل بر عملکرد شهردار و به تبع آن شهرداری است.

قانون مصوب ۱۳۷۵ نسبت به قانونهای قبلی بویژه قانون تشکیلات شوراهای اسلامی سال ۱۳۶۱ اصلاحیه سال ۱۳۶۵ آن تغییرات و تفاوت‌های عمده‌ای یافته است که از جمله مهمترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- مسکوت ماندن وضعیت شوراهای شهرستان و استان: در قانون جدید هیچ اشاره‌ای به این دو شورا نشده است.
- شخصیت حقوقی شورا: به موجب ماده ۱۷ قانون قبلی، شوراها دارای شخصیت حقوقی بوده و حق اقامه دعوا علیه اشخاص حقیقی و حقوقی و دفاع در مقابل دعاوی آنان علیه شورا را دارند، اما در قانون جدید این موضوع مسکوت مانده و اشاره‌ای به آن نشده است.

- الزام ادارات و سازمانها به همکاری شورا: ماده ۱۸ قانون قبلی، تمامی ادارات و سازمانهای وابسته به دولت را مکلف کرده است، تمامی اطلاعات درخواستی مرتبط با وظائف شورا را در صورت درخواست، در اختیار شورا قرار دهند. اما این الزام نیز در قانون جدید حذف شده است. همچنین ماده ۱۴ قانون قبلی که استانداران، فرمانداران، بخشداران و سایر مقامات کشوری را طبق اصل ۱۰۳ قانون اساسی ملزم به رعایت تصمیمات شوراها در حدود اختیاراتشان می‌کرد نیز حذف شده است. در مقابل این شورای شهر است که به همکاری یا مسئولان اجرایی و نهادها و سازمانهای مملکتی بنابر درخواست آنان ملزم شده است.

بودجه شورا: مطابق ماده ۲۲ قانون قبلی، بودجه شوراها از طریق زکات پس از تصویب در آسنادهای محلی و در صورت لزوم از طریق عوارض وضع شده در مقابل خدمات ارائه شده، تأمین خواهد شد و کمبودهای آن از راه کمکهای عمومی جبران می‌شود. این شوراها عالی‌امتنها از محل درآمدهای عمومی جبران می‌شود. این در حالی است که بر اساس ماده ۷۵ قانون جدید «کلیه اموال منقول و غیرمنقول در اختیار شورای اسلامی شهر متعلق به شهرداری مربوط است و نیازهای مالی و تدارکاتی شورا از طریق بودجه

مجموعه مباحث و ترکیب وظائف تعیین شده برای شورای اسلامی شهر، نشانگر کاهش قدرت و اختیارات تصمیم‌گیری و سیاستگذاری شورا بویژه در عرصه روابط بین‌سازمانی تمام عناصر و سازمانهای مؤثر در مدیریت شهری و محدود شدن نسبتاً زیاد آن به نهاد شهرداری و امور مربوط به آن است.

در واقع شورای شهر در این حالت و بر اساس قانون موجود، نهاد و کانون اصلی سیاستگذاری و تصمیم‌گیری برای تمام شهر و سازمانهای ذی‌ربط آن نیست، بلکه فقط بر کار شهرداری نظارت دارد و اختیار قانونی برای تصمیم‌گیری و نظارت در سایر ادارات و سازمانهای ذی‌ربط مدیریت شهری ندارد.

در کنار نهادهای شهری و شهروندان است و از سوی دیگر عملکرد خود شورای شهر می‌تواند عاملی مؤثر در فرآیند هدایت جامعه شهری باشد.

الگوهای رایج شورای شهر در کشورهای دیگر

بررسی الگوهای رایج مدیریت شهری در کشورهای مختلف و جایگاه شوراهای شهر در این الگوها، مبین این است که با وجود تنوع در شکل محتوا و شیوه‌های ارتباط شورای شهر با سایر عناصر مدیریت شهری، شوراهای انتخابی و مسئولیت‌های گسترده‌ای در امور محلی برخوردارند. این گستردگی به حدی است که بویژه در کشورهای توسعه یافته می‌توان به لحاظ قانونی و هم به لحاظ عملی، شورای شهر را به عنوان نهاد اصلی سیاستگذاری شهری و نظارت بر تمامی امور شهری تلقی کرد. در این الگوها شهرداری نیز همپای شورای شهر و به عنوان نهاد اجرایی اصلی سیستم از اختیارات و مسئولیت‌های گسترده و متناسب با شورای شهر برخوردار است. در واقع و به بیانی ساده‌تر از آنجا که عمده امور شهری به نوعی تحت نظارت، مسئولیت و هماهنگی شهرداری انجام می‌شود، از این رو نظارت و کنترل شورای شهر بر شهرداری عملاً به مفهوم نظارت بر تمام سیستم مدیریت شهری است. نمودار شماره یک بیان شماتیک این الگوی کلان است.

به عنوان مثال بررسی‌های انجام شده در مورد چند کشور توسعه یافته نشان می‌دهد که با وجود تفاوت‌های شکلی و حتی ساختاری، شوراهای شهر در این کشورها دارای قدرت و اختیاراتی عمومی و گسترده در امور محلی بوده و می‌توانند در مورد تمام اموری که متضمن منافع محلی و منطقه‌ای است تصمیم‌گیری کنند و شهرداریهای مربوطه موظف به پاسخگویی در قبال شورا هستند.

همچنین بررسی‌های انجام شده در مورد کشورهای در حال توسعه نشانگر این است که شوراهای شهر در این کشورها در اداره امور شهری و محلی از اعتبار، جایگاه دمکراتیک و قدرت کمتری نسبت به جوامع پیشرفته برخوردارند و به همراه شهرداریهای مربوطه عمدتاً با موانع ساختاری مواجه هستند. با وجود این، رویکرد حاکم در این کشورها نیز تقویت و تحکیم هر چه بیشتر این نهاد در اداره امور شهری است.

آیا طرح‌های جامع تحقق پذیرند؟

بخش اول



منوچهر مزینی
دکتر در شهرسازی

بگیریم.

تخت‌ما باید بگوییم که عدم رضایت از طرح‌های جامع، خاص کشور ما نیست، اگر بانک نازشایستی - تقریباً همگانی - از طرح‌های جامع در کشور ما از حدود ده سال پیش آغاز شد، در مغرب زمین عدم کارایی طرح‌های جامع از حدود سالهای ۱۹۶۰ م. (یعنی تقریباً همان زمانی که ما تازه به کار تهیه طرح‌های جامع پرداختیم) به گوش می‌رسید و مخالفت با آن از حدود سالهای ۱۹۸۰ م. بالا گرفته. ما در این باره تنها به ذکر یک مورد بسنده می‌کنیم و بحث مفصل در این زمینه را به فرصتی دیگر واگذار می‌کنیم.

درماندگانی شهرسازی انگلیسی است که تجربه‌های کافی در شهرسازی کشورهای جهان سوم دارد. او در سال ۱۹۸۲ در باره عدم کارایی طرح‌های جامع می‌نویسد: «نیازی به تکرار این نکته نیست که بگوییم تمام گزارش‌های طرح‌های جامع اکنون صرفاً در قفسه کتابخانه‌ها انباشته شده‌اند، یا نقشه‌های کاربری زمین بر این طرح‌ها و پیشنهادهای حوزه‌بندی (zoning) این طرح‌ها (یا رنگ‌های گوناگون) اکنون دیوارهای دفاتر شهرسازی را تزیین می‌کنند، در حالی که شهرها برخلاف هدفها و پیشنهادها این طرح‌ها - که با دقت هم تهیه شده و باید تا سال ۲۰۰۰ معتبر باشند - گسترش می‌یابند و تقریباً کسی گوشش به این طرح‌ها و پیشنهادها بندنگار نیست. فاصله و حشتانی که بین برنامه و آنچه عملاً صورت می‌گیرد وجود دارد و همین مهمترین و بزرگترین دلیل مرگ طرح‌های جامع قدیمی است. گذشته از اینکه هدف این طرح‌ها را اغلب ستایش می‌دانیم یا سانسیم، به هر حال این نوع شهرسازی اعتبار خود را از دست داده است، زیرا به نتایج مورد نظر نرسیده است» (۱).

می‌بینیم این‌ها نشان گزار شهرها، نقشه‌ها و پیشنهادهای طرح‌های جامع که به قول درماند مکتبیل یا در نقشه‌های دفاتر شهرسازی خاک می‌خورند و یا دیوارهای این دفاتر را تزیین می‌نمایند، تقریباً همان است که در ایران نیز اتفاق افتاده است. برخی از دلایل این عدم موفقیت در ایران عبارت‌اند از:

- ۱- وسعت عرصه شهرسازی و پیوند طرح‌های شهری با طرح‌های ملی و به طور کلی سیاست‌های کشوری و وضع اقتصادی و سیاسی کشور.
- ۲- فقدان کارشناسان شهرساز یا کمبود قابل ملاحظه آنان.
- ۳- ناکید بر جنبه‌های کالبدی شهرها در طرح‌ها بدون آنکه تخصص‌هایی چون اقتصاد، جامعه‌شناسی و حتی رفتارشناسی در نظر گرفته شوند و یا به اندازه کافی به شمار آیند.
- ۴- مهیا نبودن زمینه‌های مالی و حقوقی برای اجرای طرح‌ها.

اکنون بیش از سی سال از آغاز شهرسازی نوین در ایران می‌گذرد، اشکبارترین نمود شهرسازی نوین، تهیه و تدوین چیزی است که «طرح جامع» نام گرفته است، اما تقریباً همه دست‌اندرکاران این «طرح‌ها» اعم از اساتیدی که این «طرح‌ها» را در دانشگاه‌ها تدریس می‌کنند و کسانی که تهیه و تدوین آنها را به عهده دارند تا شهردارها که وظیفه اجرای آن را به عهده دارند و نیز مردمی که این «طرح‌ها» برای شهر آنان تدوین شده و می‌بایستی رها و آسایش زندگی ایشان را در این شهرها تأمین کنند، بر این عقیده‌اند که این «طرح‌ها» نتایج مورد انتظار را به دست ندادند؛ حتی وزارت مسکن و شهرسازی که متولی از جاع این «طرح‌ها» به مهندسان مشاور است و نیز مسئولی بررسی و بازبینی این «طرح‌ها» است، از حدود دو سال پیش، گروهی را مأمور بازنگری در این طرح‌ها کرده است که حاصل کار این گروه در جزوه‌ای به نام «مبانی و چارچوب بازنگری شرح خدمات طرح‌های شهری» در نسخ محدود تکثیر شده و برای بسیاری از سازمانها و نهادهای دارای صلاحیت، برای نقد و اظهار نظر ارسال شده است.

در این جزوه آمده است: «به طوری که از مجموع مطالعات و نظرات بررسی‌شده، روال کنونی تهیه و اجرای طرح‌های شهری - دیگر با نیازها و امکانات واقعی شهرها و شرایط جدید اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی کشور همخوانی ندارد... البته مراد از «طرح‌های شهری» که عرصه نسبتاً وسیعی را شامل می‌شود، طرح‌های هادی، تفصیلی و نیز طرح‌های شهرستان است که به تعبیری «طرح‌های جامع» مادر همه آنهاست.

شهردارها نیز دیرزمانی است که نارضایتی خود را از «طرح‌های جامع» ایراد داشته‌اند. شهرداری نیست که بگوید این طرح‌ها وسیله‌ای مؤثر و مفید برای توسعه و آبادانی شهر او بوده است. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی وزارت کشور، از دیهشت سال گذشته مطالعه‌ای انجام داد که بخش‌هایی از آن با نام «بررسی ساختار مدیریت شهری در ایران» انتشار یافت، یکی از اساسی‌ترین پایه‌های این مطالعه مصاحبه‌هایی بود که با تعدادی از شهرداران صورت پذیرفت. هیچ‌یک از این شهرداران از طرح‌های جامع به صورت کنونی اظهار رضایت نکردند. شکایت عمده شهرداران مصاحبه شده این بود که این طرح‌ها بر اساس واقعیات تدوین نیافته‌اند، از این رو قابلیت اجرایی آنها اندک است و نتوانسته‌اند مشکل‌گشای مسائل شهری باشند.

هدف ما از مقاله حاضر، این است که این موضوع را بشکافیم تا در پیهود وضعیت شهرسازی کشور - که یکی از مشکلات شهروندان و دولت‌مداران است - به نوبت خود سهمی به عهده

اگر بانگ نارضایتی - تقریباً همگانی - از طرح‌های جامع در کشور ما از حدود ده سال پیش آغاز شد، در مغرب زمین عدم کارایی طرح‌های جامع از حدود سال‌های ۱۹۶۰ م. (یعنی تقریباً همان زمانی که ما تازه به کار تهیه طرح‌های جامع پرداختیم) به گوش می‌رسید و مخالفت با آن از حدود سال‌های ۱۹۸۰ م. بالا گرفت

۵- فقدان ارقام و اطلاعات لازم برای تبیین داده‌ها که در تبیین طرح‌ها به کار آید.

۶- در نظر نگرفتن پیامدهای جنسی اجرای طرح‌ها.

۷- عرضه پیشنهاد‌های کالبدی طرح‌ها صرفاً بر اساس نقشه‌ها و نمودارهای دوبعدی و نه تصویری جدید که می‌توان آن را «مفهوم فرداوبعدی» شهر نامید (۲).

البته می‌توان دلایل دیگری نیز بر این دلایل هفت گانه افزود و با این دلایل را به صورت‌های دیگری نیز دسته‌بندی و یا تبیین کرد، اما چون در ادامه مقاله نکات دیگری را در باره این موضوع مورد بحث قرار می‌دهیم، فعلاً به منظور یادآوری به همین دلایل هفت گانه بسنده می‌کنیم. برخی از این دلایل تقریباً خاص ایران اند و با در ایران، به سبب شرایط خاص کشور ما، پررنگ‌ترند تا در کشورهای توسعه یافته؛ از این

کشورهای توسعه یافته؛ از این جمله اند فقدان یا کمبود کارشناس شهرساز و یا فقدان و کمبود اطلاعات در کشورهای پیشرفته تقریباً چنین مشکلاتی وجود ندارد و یا در این کشورها تا میزان بسیار زیادی بر این دو مشکل فائق آمده‌اند، اما با وجود این بار هم طرح‌های جامع قدیمی پاسخگوی نیازهای شهرسازی این کشورها نیز نبوده است. دلیل هفتم (فقدان

تصور فرداوبعدی) به کلی تازه است و در طرح‌های جامع قدیمی یا به طور کامل و یا به اندازه کافی به آن توجه نشده و نمی‌شود.

دلایلی که در سطوح بالا به آن پرداختیم، تنها بخشی از مشکلات «طرح‌های جامع» را روشن می‌کند، اما دلایل دیگری نیز وجود دارند که اساس مفهوم طرح جامع را بر سوال می‌برند و بحث اصلی در این مقاله بر سر آنهاست.

به راستی هنگام بحث درباره این مفهوم، هم «طرح» طرح جامع و هم «جامعیت» آن پرسش‌پذیر است. پرسش نخست از بی‌دقتی یا اشتباه در ترجمه این واژه آغاز می‌شود و پرسش دوم به ذات خود موضوع مربوط می‌شود.

«طرح جامع» ترجمه مستقیم comprehensive plan است و در این اصطلاح plan به «طرح» ترجمه شده که درست نیست و واژه برنامه - چنان که پیش از این نیز گفته‌ایم می‌بایستی به کار می‌رفته. ترجمه صحیح plan در فارسی «برنامه» است نه «طرح»، چنان که «سازمان برنامه» را به انگلیسی plan Organization می‌نامیم و urban planning به فارسی «برنامه‌ریزی شهری» ترجمه شده است و نه «طرح‌ریزی شهری».

اگر این اشتباه در ترجمه واژه plan به فارسی تنها در حد یک ترجمه باقی می‌ماند نیازی به تکرار بحث نبود، اما واقعیت چنین نیست. این اشتباه در ترجمه که شاید نه از سر سهو بلکه به سبب درک اشتباه‌آمیز مفهوم این «طرح‌ها» صورت گرفته باشد، پرداختن به چنین طرح‌هایی را از آغاز به «بیراهه» برده است، زیرا تصور شده که فقط جنبه کالبدی شهرها در این طرح‌ها منظور است. جالب است بدانیم که در کشورهای انگلیسی زبان که طبعاً چنین اشتباهی در آنجا در کار نبوده، باز شکایت شهرسازان صاحب‌نظر این است که در این «طرح‌ها» تأکید بر جنبه‌های کالبدی در گذشته، یکی از مشکلات عمده آنان بوده است. پس منشأ این مشکل را نه تنها در ترجمه (که در کشور ما مصداق دارد) بلکه باید در جاهای دیگر نیز جستجو کرد به اعتقاد من مشکل از اینجا ناشی می‌شود که پیش از اینکه «شهرسازی» به مفهوم امروزی خود رایج شود و

متخصصانی چون کارشناسان اقتصادی و اجتماعی در تدوین «طرح» با دقت بر برنامه جامع ذی‌مدخل شوند، صرفاً معماران و مهندسان دست‌اندرکار شهرسازی بودند؛ زیرا در آن روزگار عمده مسائل شهرسازی به ساخت و زیرساخت‌های شهر محدود می‌شد. شهرها نسبتاً کوچک بودند و مسائل شهری تحت تأثیر عوامل اقتصادی و اجتماعی بیچندگی امروز را نداشتند.

در ایران نیز موضوع همین گونه بود و از همین رو نوشتیم که اشتباه در ترجمه plan به «طرح» به جای «برنامه» صرفاً ناشی از سهو نبوده بلکه خط تصور نیز در آن نقش داشته است. در برنامه البته از مسائل کالبدی غفلت نمی‌شود و نباید بشود و برای حل این مسائل نیز باید کوشش بشود (که در این مقاله به خاطر رعایت اجتناب از طولانی شدن کلام فرصت نمی‌یابیم در باره آن صحبت کنیم).

پرسش دوم در باره جامعیت این طرح‌هاست که از ماهیت موضوع نشأت می‌گیرد و خاص کشور ما هم نیست. چنان که می‌دانیم نخستین «برنامه جامع» از هلند و از برنامه جامع آمستردام (۱۹۲۳ م) آغاز شد و اگر چه به احتمال بسیار در این برنامه نیز تأکید بر مسائل کالبدی بوده است، اما برای نخستین بار آمار حیاتی vital statistics مورد استفاده قرار گرفته است و چون آمار حیاتی طبعاً با رشته‌هایی چون اقتصاد و علوم اجتماعی پیوندی نزدیک داشته، در تدوین این برنامه نیز متخصصان علوم انسانی علاوه بر معماران و مهندسان به کار گرفته شدند.

اما اندیشه جامعیت برنامه‌های شهری را شاید بتوان به پتریک گدس نسبت داد که بنا به گفته لوئیس مامفرد، اندیشمند شهرسازی نزدیک به روزگار ما، گدس نخستین کسی بود که توانست رابطه ارگانیک شهر و منطقه را بر اساس عوامل جغرافیایی، تاریخی، ساختاری که در آن روابط متقابل و پیچیده بین مکان، کار، مردم، آموزش، زیست‌شناسی و فعالیت‌های شهری قرار دارد را بفهمد و تبلیغ کند (۳). مطالعه شرح احوال گدس نیز معلوم می‌دارد که تحصیلات نخستین وی در زیست‌شناسی بوده و سپس به جامعه‌شناسی و از آنجا به شهرسازی روی آورده است. تنوع فعالیت‌های گدس و عرصه‌های مختلف آنها و نیز آنچه در آنها کنایش «دگرگونی در شهرها» Cities in Evolution آورده، نشان می‌دهد که او به دنبال یافتن واقعیت از عرصه‌ای به عرصه دیگر به جستجو پرداخته و خواسته است تا جمیع علل و روابط را کشف کند و از همین رو شاید بیشتر سخن گفته و کار کرده و کمتر نوشته است. این بیگیری و ریشه‌یابی، ماهیتاً و به خودی خود پس ستوده است، ولی تنها در مسائلی با دامنه محدود امکان دارد، زیرا اگر دامنه کنکاش را ادامه دهیم ممکن است دریابیم که همه چیز به همه چیز مربوط است! پس یافتن جمیع عوامل و دلایل، بویژه هنگامی که مسائل پیچیدگی می‌یابند و لااقل سخت مشکل، بلکه محال است و غالباً ممکن است بیپسوده نیز باشد. به علاوه، با همه پیشرفت‌هایی که خاصه در سده اخیر نصیب آدمی شده، هنوز یافتن رابطه بسیاری از پدیده‌ها غیر ممکن است و یا مستلزم صرف وقت و هزینه‌هایی است که به زحمتش نمی‌ارزد. اصل رابطه علت و معلولی - که جان کلام خردگرایان است - اکنون که توسط دست‌نویس‌ها و واساز گرایان، در عرصه فلسفه و از آنجا در عرصه معماری و شهرسازی مورد تردید قرار گرفته است، از جمله از همین روست. در واقع این اصل متزلزل نشده، بلکه در موارد بسیار یافتن رابطه علت و معلولی، اگر غیر ممکن نباشد، سخت مشکل است. یکی از دلایل این رابطه بودن مطالعات اجتماعی و اقتصادی که در گزارش‌های «طرح‌های جامع» پیشنهاد‌های این طرح‌ها، بویژه «طرح‌های جامع» که در ایران تدوین شده مشاهده می‌شود

شاید به خاطر همین نکته است.

پس باید گس را آرمان خواهی دانست که سختش تا آنجا که مربوط به مرکب بودن شهرسازی است شنیدنی و پذیرفتنی است، اما این که جمیع دلایل و علل دیده شوند تا بتوان به تدوین طرح‌های جامع پرداخت پرسش پذیر است و عملاً غیر ممکن! زیرا جامعیت طرحها در حال حاضر و با شرایط کنونی در صورتی امکان پذیر است که:

۱- بتوان تمام داده‌هایی را که برای تدوین چنین برنامه‌های جامعی لازم است به دست آورد. این داده‌ها - برای حفظ جامعیت «طرح‌های جامع» شامل تمام عرصه‌های فعالیت‌های آدمی، یا با اندکی تخفیف، تمام عرصه‌های علوم انسانی از جغرافیا و تاریخ گرفته تا اقتصاد، جامعه‌شناسی، روانشناسی و رفتارشناسی را شامل می‌شود و نیز عرصه‌هایی چون

حقوق و ترافیک و همچنین تخصص‌های مربوط به زیرساخت‌های شهری را باید دربرگیرد. مطالعات و تجربیات نشان می‌دهد که این داده‌ها به صورت جامع حتی در کشورهای پیشرفته که سابقه‌ای بیشتر طولانی‌تر از ما در امر برنامه‌ریزی دارند و به علاوه به آخرین تکنیکها و وسائل پیشرفته نیز مجهزند نه موجودند و نه به دست آوردنشان

به راستی هیچ برنامه‌ای را نمی‌توان جامع نامید زیرا همواره عوامل یا جنبه‌های تازه‌ای پدید می‌آیند که باید مورد مطالعه و مذاقه قرار گیرند
پرسش عمده این است که چه چیز یا چه برنامه‌ای و با چه ویژگی‌هایی می‌تواند جانشین «طرح جامع» شود

بدون صرف مخارج گزاف و وقت بسیار و گاه حتی با مخارج و وقت زیاد ممکن.

۲- برای دست یافتن به این داده‌های «جامع» باید مقصودی متصور باشد. بزرگترین مقصود از به دست آوردن این داده‌ها، البته تهیه و تدوین طرح‌های جامع است، اما مراد و منظور از تهیه و تدوین طرح‌های جامع باید پاسخگویی به نیازها و خواستهای عمومی باشد لکن چه کسی خواستهای عمومی را تعیین می‌کند و باید معلوم و تبیین کند؟ در این مورد سیاستمداران و نیز برنامه‌ریزان، هر دو گروه ادعا دارند. این نکته هم در کشورهای مغرب زمین صادق است و هم در کشور خودمان. مسئولان برنامه‌ریزی ملی ایران اکثرشان ادعا دارند که دخالت سیاستمداران، آنان را از تحقق هدفهای برنامه‌هایی که بر اساس خواست مردم تهیه و تدوین شده باز داشته است، اما این نکته را معلوم نکنند که خواست مردم را چه کسی تعیین کرده است؟ خود برنامه‌ریزان؟ آلن آلت سولر که طبعاً نوشته‌هایش بر اساس مشاهدات و مطالعاتش از وضعیت ایالات متحده استوار است در این باره می‌نویسد که «[هم سیاستمداران و هم برنامه‌ریزان] مدعی توانایی منحصر به فردی در درک خواستهای مردم هستند. ادعای سیاستمدار می‌تواند بر آرای است که در انتخابات آورده و رابطه مستقیمی که وی با مردم دارد و نیز مسئولیتی که در قبایل نیازهای مردم احساس می‌کند و [البته] خرد شخصی خویش و ادعای برنامه‌ریز مبتنی بر تخصص حرفه‌ای اوست و این که کار وی (مردان) پژوهش و تحقیق است و بر این اساس می‌تواند خواستها و نیازهای جامعه را به صورتی دقیق بشناسد و دریابد» (۲). در مغرب زمین، سیاستمدار و برنامه‌ریز تفاوت‌هایی با هم دارند و در کشورهای مانند ما نیز این تفاوت وجود دارد. به عنوان مثال شاید بتوان گفت که ممکن است سیاستمدار مغرب زمین نظرش به سبب ملاحظات سیاسی و یا عدم رضایت رأی دهندگان در انتخابات بعدی پدید آمده باشد و نظر سیاستمدار کشورهای جهان

سوم بویژه آنچه‌ها که دمکراسی کم‌رنگتر است و آرای مردم چندان هم به حساب نمی‌آید، بیشتر فردی و خصوصی باشد، ولی این تضاد وجود دارد بر فرض که هر یک از این دو یا هر دو به دقت از خواستها و نیازهای جامعه باخبر باشند و تضاد چندان هم با هم نداشته باشند، اما بیشتر این خواستها بویژه در عرصه برنامه‌ریزی شهری در زمانی که کوتاهتر از دوره برنامه‌های جامع است (۲۵ ساله، ۲۰ و ۱۵ ساله و در دهه‌های اخیر ۱۰ ساله) تغییر می‌یابند. به این صورت تدوین جامع جمیع خواستهای مردم که تغییرناپذیر هم باشند ممکن نیست و از این رو جامعیت «طرح‌های جامع» از این نظر نیز اعتبار خود را تا میزان بسیار از دست می‌دهد. به راستی هیچ برنامه‌ای را نمی‌توان جامع نامید زیرا همواره عوامل یا جنبه‌های تازه‌ای پدید می‌آیند که باید مورد مطالعه و مذاقه قرار گیرند.

۳- هدفهای برنامه‌ریزی جامع به حکم جامعیت آن باید کلی باشند، اما بر تبیین کلی هدفها - هر چند جامع - چند اشکال مترتب است. نخست اینکه می‌توان برای هدفهای کلی چندین تعبیر و گاه متعارض یکدیگر قائل شد. این نکته‌ای است که بویژه واسازگران و آنان که اصولاً با برنامه‌ریزی مخالفاند و یا با آن میانه‌خوشی ندارند بر آن تأکید می‌گذارند. دوم، هدفهای کلی ممکن است فریبنده باشند و برای مدتی مردم را به انتظار نتایجی بگذارند که رسیدن به آن هیچ‌گاه ممکن نباشند. از این جمله‌اند هدفهایی که در اکثر و بلکه همه «طرح‌های جامع» برای شهرهای ایران تهیه و تدوین شده‌اند. سوم، در صورتی که اهداف برنامه‌ها به صورت کلی تبیین شده باشند، آرمانها جای امکانات و مقدمات را می‌گیرند. این هدفهای کلی به شعار نزدیک‌ترند تا واقعیتی که باید تحقق یابند. از همین رو اکنون دیگر مردم در کشورهای پیشرفته و روز به روز بیشتر در کشورهای در حال توسعه، نسبت به اجرای هدفهای «معنایی» و خوش ظاهر، اما تو خالی، به دیده تردید می‌نگرند.

۴- جامعیت «طرح‌های جامع مستقر» در نظر گرفتن عقاید نظرات، منافع و ارزشهای جمیع قشرهای جامعه است، اما چون در نظر گرفتن منافع و ارزشهای جمیع قشرهای جامعه در تدوین برنامه‌های جامع عملاً مقدور نیست و بعضی قشرها بویژه طبقات پایین که برنامه‌ریزی باید بیشتر حافظ منافع آنان باشد از امکانات لازم حتی برای تبیین منافع خود بهره‌مند نیستند، به قول آلت سولر «برنامه‌ریزی جامعی که بر اصول دمکراتیک استوار باشد عملاً مقدور نیست» (۵). این نکته بویژه در تحقق برنامه‌های جامع مصداق دارد، زیرا اقدامات بسیاری باید صورت گیرد تا هدفهای کلی برنامه‌های جامع بتواند واقعیت یابد و هیچ فرد یا نهاد قانونی قادر نیست به ارزشیابی این اقدامات بپردازد تا ببیند راه بهتر چیست و اقدام مرجح کدام است. پس در این مورد نیز «جامعیت» را به جایی نمی‌برد از جمله به این دلیل اشخاص و نهادها اقدامات کوتاهتر را که نتایج آنها زودتر معلوم شود ترجیح می‌دهند.

۵- برنامه‌ریزی جامع به دلیل وسعت عرصه‌اش به پیش‌بینی‌های درازمدتی نیاز دارد، اما تجربه نشان داده‌است که این پیش‌بینی‌ها تحقق نیافتند. هنوز هیچ روش و وسیله‌ای اختراع نشده که بتواند حتی با دقت نسبی پیش‌بینی‌ها را با آنچه عملاً اتفاق می‌افتد به انطباق در آورد. البته هر چه مدت پیش‌بینی‌ها درازتر باشد امکان تحقق آنها نیز کمتر است، ولی ماهیت برنامه‌های جامع، درست به حکم همین جامعیت خود نسبت به برنامه‌های «غیر جامع» به زمان درازتری نیاز دارد. با ذکر نکاتی که گذشت اکنون پرسش عمده‌ای که پیش می‌آید این است که چه چیز یا چه برنامه‌ای و با چه ویژگی‌هایی می‌تواند جانشین «طرح جامع» شود؟
ادامه دارد

منابع

1- DPU, The Changing Practice of Urban Planning, The World Bank and other influences, P. 8.
2- مزین سولر، مکاتباتی در باب شهر و شهرستان، انتشارات دانشگاه تهران، تابستان ۱۳۲۶.
3- Whittick, Arnold, Encyclopedia of Urban Planning, Mc Graw-Hill Book Company, 1974, P. 443.
4- S. Alchutler, Alan, The Goals of Comprehensive Planning, in the City Planning Process, Corbell University, 1985, P. 82-87.
5- در اینجا آلن سولر و فرانسه نیز در مقاله «P&R» به بحث پرداخته و وجه تفاوتها و شباهت‌ها را در نظر گرفته‌اند. در مقاله «Stad Planning» در ترجمه و بازنویسی در کتاب «Planification» نوشته از سیاستمداران در ایران است.

پروژه‌های طراحی شهری در ایران تاکنون عمدتاً به طراحی در مقیاس منطقه یا ناحیه‌ای از شهر مانند فضاهای شهری، میدانها، بدنه خیابانها و بزرگراهها، مجتمعهای مسکونی و تفریحی و... محدود بوده، اما اکنون زمینه‌های تهیه برنامه طراحی شهری در مقیاس شهر تهران فراهم شده است. این پروژه بزرگ پس از کسب تجربه در تهیه چندین پروژه طراحی شهری در مقیاس محدوددهایی از شهر تهران و همچنین برگزاری نشستهای علمی فراوان در سازمان زیباسازی شهرداری تهران در دستور کار قرار گرفته است. دیدگاهی که طراحی شهری را صرفاً محدود به بهسازی نماهای ساختمانی، بهبود ظاهر فضاهای شهری و در یک کلام بیان سه بعدی تصمیمات برنامه ریزی می‌داند، تهیه برنامه طراحی شهری در مقیاس شهر و آن هم شهر تهران را دشوار و بعید می‌داند. اما دیدگاهی دیگر - که در این گفتگو بر آن تأکید شده است - از طراحی شهری ظاهری (Cosmetic Urban Design) فراتر می‌رود و به طراحی شهری راهبردی (Strategic Urban Design) می‌رسد. این دیدگاه، طراحی شهری را نه تنها در مقیاس شهر، بلکه وسیعتر از آن، در مقیاس منطقه شهری (Conurbation) معتادار می‌یابد. طراحی شهری راهبردی بر پایداری در توسعه و کیفیت محیط شهری از طریق توجه به قابلیت و ظرفیت محیط برای توسعه، بهبود شکل و ساختار شهر، نظم دادن به سازمان فضایی فعالیت‌های شهری و ارتقای روابط حسی و رفتاری میان شهروندان و محیط شهر استوار است.



■ درباره سپیده شقایب

سپیده شقایب، متولد ۱۳۳۶ تبریز، در سال ۵۵ در رشته معماری از دانشکده دولتی رجم و در سال ۵۷ در رشته برنامه‌ریزی شهری از دانشکده ویرمکاندیسین فارغ‌التحصیل شد. وی از سال ۵۷ به بعد به عنوان مسئول یا کارشناس ارشد در تهیه طرح‌های شهری گوناگون مشارکت کرده است که از جمله می‌توان به طرح جامع قم، طرح جامع ساوه، طرح جامع یزد، طرح شهرک نمک‌آبرود، طرح شهر جدید مهاجران ارائه طرح شهر جدید سهند تبریز و طرح جامع توسعه استان کردستان اشاره کرد.
شقایب در سالهای ۶۸ و ۶۹ به تدریس در روس معماری و برنامه‌ریزی شهری در دانشگاه آزاد پرداخته است. همچنین مقاله‌هایی در مجله‌های بین‌المللی استانبول در ۱۹۸۶ و اصفهان در ۱۳۷۱ ارائه کرده است. او هم‌اکنون مدیر عامل مهندسان مشاور نشانان است.

جایگاه طراحی شهری دژ نظام توسعه شهری

گفتگو با سپیده شقایب
ناصر برک پور

■ در حال حاضر صحبت از تهیه طرحی با مضمون طراحی شهری در مورد شهر تهران است. علاوه بر این در سالهای اخیر به طور کلی از ضرورت طراحی شهری سخن بسیار شنیده می‌شود. به نظر شما چه مسائل و مشکلاتی در نظام توسعه شهری تهران و سایر شهرهای ما وجود دارد که اسناد توسعه موجود قادر به حل آنها نیستند و قرار است طراحی شهری این نقش را ایفا کند؟

■ مهمترین مسئله، توسعه شهری انجام گسیخته‌ای است که در نتیجه برنامه‌ریزی صرف یا برنامه‌ریزی عملکردی اتفاق افتاده است. طبیعتاً برنامه‌ریزی تهران هم همین گونه بوده است. تهران وامی‌شود به عنوان بارزترین نمود این پدیده در کشور مثال زد، بویژه اگر به جایگاه تهران در کل کشور توجه کنیم وضعیت هدایت توسعه آن تا امروز اهمیت بیشتری می‌یابد. تهران ۲۰۰ سال است کنه پایتخت و مرکز سیاسی کشور است. بیش از ۷ میلیون نفر جمعیت دارد، اندازه آن تقریباً سه برابر سایر شهرهای بزرگ ایران است و دارای عظیمترین شبکه‌های زیربنایی است. شهری با این ویژگیها، برنامه توسعه در خور و ویژه‌ای طلب می‌کند که متناسبانه تاکنون طی چهار دهه گذشته فقط اقبال برخوردار از توسعه



اسناد توسعه تهران و به طور کلی اسناد توسعه شهری در ایران است.

به نظر شما این فاصله را طراحی شهری می تواند پر کند؟

با چنجهایی که امروز وجود دارد دیگر نباید برای طراحی شهری تنها یک مقیاس خاص تعریف کنیم و بگوییم مثلاً در یک سطح برنامه ریزی شهری مناسبت می کند، بعد نوبت به طراحی شهری می رسد و بعد هم نوبت معماری است. موضوع طراحی شهری در تمام مقیاس ها مطرح است، یعنی طراحی شهری در کنار برنامه ریزی در تمام مقیاس ها و پایه پای آن باید مورد استفاده قرار گیرد.

چه چیزی این دو زمینه، یعنی برنامه ریزی و طراحی، را به هم نزدیک می کند یا از هم جدا می سازد؟

مهمترین تفاوت این است که در برنامه ریزی شهری بیشتر به موضوعهای کلی توجه می شود و در حالی که در طراحی شهری، موضوع کیفیت و پایداری اهمیت پیدا می کند، یعنی طراحی می کشند به اندیشه های که از بعد برنامه ریزی و کلی وجود دارد خصوصیات کیفیت و پایداری را اضافه کند، به آن شکل دهد و برای آن ساختار، فرم و عملکرد تعریف کند. بنابراین، این دو در هر مقیاس در کنار هم هستند.

برنامه ریزی هم مدعی همین چیزهایی است که اشاره کردید. در اینجا شاید لازم باشد تعریفی از طراحی شهری بشود تا تا درک مشترک، این بحث را ادامه دهیم. پیش از این گفتگو من تعریفهای طراحی شهری را مرور کردم و در اینجا از بین آنها چند مورد را که مشخص تر و متمایز از بقیه است نقل می کنم. مثلاً در یک جا طراحی شهری به عنوان «بیان سه بعدی تصمیمات یا سیاستهای عمومی» تعریف شده است. تعریف دیگر از «اسپریوینگ» است که طراحی شهری را «نظام بخشیدن عملکردی و ظاهری به شش عنصر شهری یعنی خیابانها، ساختمانها، نظام ارتباطات و تجهیزات، محلهای کار، تفریح و سرگرمی و ملاقات» می داند و سرانجام تعریفی دیگر می گوید: «طراحی شهری چیزی

رسمی تاسا را داشته است؛ یکی از این اسناد، طرح جامع و تفصیلی است که در نیمه دوم دهه ۴۰ تهیه شد و دیگری طرح ساماندهی مصوب ۱۳۷۰ که در سال ۷۱ طرح جامع نام گرفت.

اگر این اسناد را به دقت بررسی کنیم، می بینیم در مقیاس کلان فاقد دیدگاه روشن توسعه در ابعاد فراملی، ملی، منطقه ای و شهری هستند. در این حالت انتظاری جز ناگوار آمد بودن و توسل به بخشنامه برای هدایت تهران وجود ندارد. آن هم بخشنامه های متعددی که گاه بنا هم مفایر و متضاد دارند. در مقیاس خود هم طرحهای تفصیلی موجود، به سبب اعمال تغییرات گسترده در آنها، قبل از اینکه ساهیت نقشه داشته باشند به طومار و سیاهه نویسی تبدیل شده اند.

در چنین شرایطی به طور یقین نمی شود مسائل توسعه تهران را حل کرد. اگر قرار است با مسائل توسعه شهری کشور برخورد جدی شود لازم است نسل سوم برنامه و طرح توسعه در ایران، آن طور که شایسته و بایسته است در دستور کار قرار گیرد.

مشخص تر بفرمایید چرا اسندهای توسعه ای - که به آنها به عنوان اسندهای برنامه ریزی اشاره کردید - برای پاسخ دادن به مسائل شهری موجود کارآمد نیستند؟

اسناد موجود توسعه تهران، یعنی طرح جامع و طرح تفصیلی، نه رابطه درستی با هم دارند و نه در حدود صلاحیت خود به مداخله می پردازند. مثلاً طرح جامع به عنوان سند فرادست تصمیم گیری باید اندیشه ها و سیاستهای کلی و راهبردی را مطرح کند، اما این سند به مسائلی جزئی می پردازد که در آن مقیاس نه ضرورت پرداختن به مسئله وجود دارد و نه برداشت درست از آن امکان پذیر است. بنابراین عدم انطباق بین مقیاس مداخله و مورد مداخله، اولین دلیل نا کارآمدی آن است. از طرف دیگر حتی اگر فرض کنیم طرح جامع در جایگاه خود قرار دارد بین آن با طرح تفصیلی که به خطوط اجرایی می رسد فاصله نسبتاً زیادی است. یعنی در حال حاضر کلانی در طرح جامع مطرح می شود و بعد بلافاصله این کلیات به از قلم بروکف و عرض خیابان تبدیل می شود. در صورتی که آن اندیشه باید جریان را طی کند، تعین آن درک شود، ابزار و عناصر آن تعریف شود و بعد به طرحهای اجرا برسد. شکاف و فاصله بین دو مقیاس طرح جامع و طرح تفصیلی، دلیل دیگر نا کارآمدی

از فرایند برنامه‌ریزی است که با کیفیت کالبدی محیط اورتباط می‌یابد. بنابراین تعابیر مختلفی از طراحی شهری شده است. شما این دانش را چگونه تعریف می‌کنید؟

⑥ من با این تعریفها و محدود کردن طراحی شهری به جزئی از برنامه‌ریزی موافق نیستم. باید دید نتیجه کار برنامه‌ریزی که در اسناد طرح جامع و تفصیلی تبلور می‌یابد چیست. در این طرحها براساس سرآورد کمی از جمعیت و زمین و نه براساس شناخت جوهره و ویژگیهای آنها توزیع و تخصیص سطوح به مسکن، خدماتات و سایر تاسیسات و تجهیزات شهری صورت می‌گیرد. در بهترین حالت هم این عناصر برحسب شعاع عملکردشان تعریف و توزیع می‌شوند یا این دیدگاه چه در مقیاس کلان و چه خرد، سطح شهر به مناطق مختلف تقسیم می‌شود و هر بخش آن به فعلیتی نظیر تجاری، مسکونی، اداری و... اختصاص می‌یابد. به این ترتیب سطح شهر براساس سرآوردهای کمی و ساده شده از نیازهای جمعیت، منطقه‌بندی می‌شود.

اما وقتی از تاکید بر کیفیت در طراحی شهری صحبت می‌کنیم، منظور این است که طراحی شهری در هدایت توسعه شهر از نظم ساده و کمی دو دو تا چهار تا می‌گذرد و به پیچیدگی روابط می‌پردازد. به عبارت دیگر تفاوت بین این دو، ریشه در تفاوت میان «توسعه» و «توسعه پایدار» دارد. ما نمی‌توانیم روندهای جهانی را نمی‌کنیم. زمین بحث غالب، توسعه بوده است، یعنی هر چه بیشتر تولید می‌شده، توسعه نیز بیشتر تحقق می‌یافته است. به همین دلیل ما بی‌محابا از منابع استفاده کردیم. هیچ تکنولوژی نبودیم که شهر چقدر گسترش می‌یابد و ما گسترش آن چقدر آلودگی ایجاد می‌شود. اما آن چیزی که این وضع را کنترل می‌کند و بر کیفیت و پایداری تاکید می‌وردد توسعه پایدار است. باقی‌ماندگی در توسعه ما دیگر نمی‌توانیم از هر منبع تا دلمان بخواهد استفاده کنیم، بلکه قابلیت و ظرفیت محیط، میزان و چگونگی استفاده از آن را تعیین می‌کنند. در برنامه‌ریزی شهری تاکنون برای زمین کاری تعریف می‌شده است، در حالی که طراحی شهری می‌گوید کاربرد زمین چیست؟ زمین چه ظرفیتی دارد و چه توانی از خود نشان می‌دهد؟ ما نمی‌توانیم تنها روی زمین عمل کنیم بلکه زمین هم برای ما تکلیف تعیین می‌کند. در واقع طراحی شهری می‌گوید برنامه‌ریزی تاکی و کجا و تا چه حد مجاز است اتفاق بیفتد تا به کیفیت محیط و حیات شهروند خدشه وارد نشود.

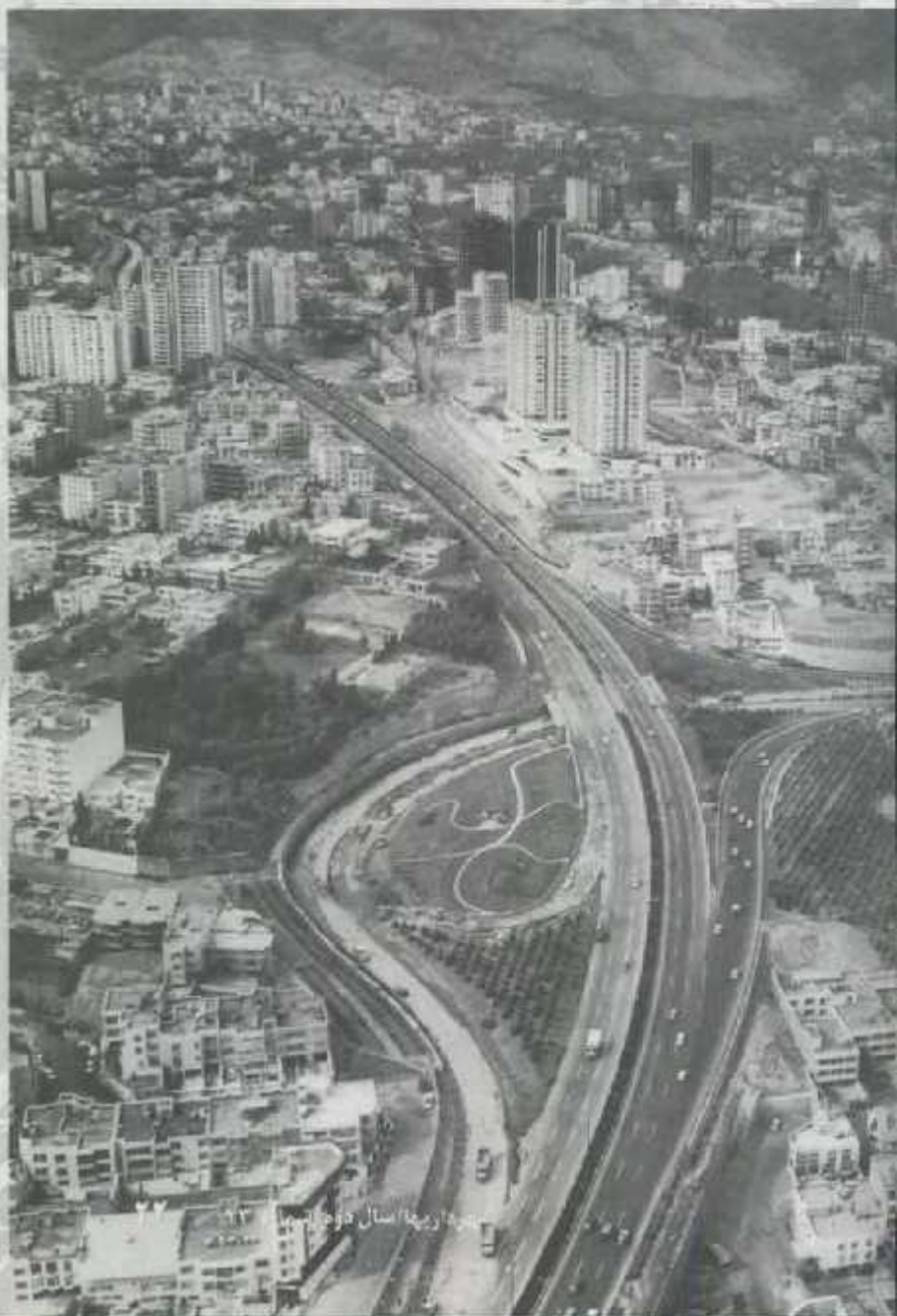
⑦ به عقیده من شما تعریف آرمانی از طراحی شهری را با تعبیری از برنامه‌ریزی که تاکنون در ایران و تا چند دهه پیش در جهان رایج بوده است با هم مقایسه می‌کنید، در حالی که برنامه‌ریزی به انتقاد از خود پرداخته و نگرشهای صرفاً کمی را نفی می‌کند. حتی حوزه این نقد بسیار گسترده است و علاوه بر کیفیت و پایداری زیست‌محیطی، موضوعاتی همچون پایداری اجتماعی، تنوع فرهنگی، ارزشهای بومی و نگرشهای دموکراتیک را نیز در بر می‌گیرد. بنابراین امروزه نمی‌توان آن را در چارچوب برآوردهای کمی محدود کرد.

از اینها گذشته، نکته مهم و ارزشمند، مواردی است که به آنها اشاره کردید و باید در نظام هدایت توسعه شهری مورد توجه قرار گیرند. اما این که آنها را در کدام زمینه دانشی طبقه‌بندی کنیم، موضوعی دیگر است. آیا شما در تجربه حرفه‌ای خود توانسته‌اید دیدگاهی از طراحی شهری را که بران تاکید می‌کنید در فرآیند تهیه طرحها تحقیق ببخشید؟

⑧ گمان می‌کنم دو طرح که یکی در منطقه ۲۰ تهران و دیگری در منطقه ۱ و ۲ تهران تهیه شده‌اند، یادیدگاههایی که دنبال کردند، قابل طرح باشند.

طرح اول که کانون توجه آن خیابان قداییان اسلام بود در بسری بارشهای چند هزار ساله در حیات تاریخی این سرزمین و طرح دوم، یعنی گردشگاه دژ، در که در طبیعت یکسو، با هویت تاریخی این سرزمین همسایه‌ای هستند که با وجود تعارضاتی بسیار و زمینه‌های متفاوت کاربری، در نهایت پیش برد جلوه‌های متفاوت یک اندیشه‌اند.

در طرح خیابان قداییان اسلام ساختار، فرم و عناصر ماندگار و به قول آقای مختاری به جای مانده از سه دوره «مشت»، «حسبت» و «تجدد» یعنی محدوده ری باستان، شاه عبدالعظیم، کارخانه‌های پوست تهران، روک و بیمارستان فیروزآبادی و در طرح دره در که ساختار و فرم ماندگار کوچه باغها و مسیر رودخانه حاکی از آن است





که در هر یک از دو نمونه، جوهرهای وجود داشته که توانسته است تا به امروز در مقابل تعارضهای هویت ستیز و گرایشهای سوداگرانه توسعه‌محلی جدید ساخت جانی کند و باقی بماند. در هر دو طرح تلاش گردیده تا «جوهره مکان» و تعاملی و بزرگیهای آن تریافت و ادراک شود و نقطه عطف تصمیم‌سازیه‌ها قرار گیرد.

طراحی شهری در ایران تاکنون عمدتاً در مقیاس محدود، یعنی منطقه‌ای از شهر، بود و در چارچوب نظم‌دهی ظاهری به وضع موجود بوده است. اما طراحی شهری در مقیاس شهر چگونه خواهد

بود؟ به نظر شما مضامین و محورهای اصلی طراحی شهری در شهر تهران چیست؟

عن ابتدای صحبت اشاره کردم که طراحی شهری به شکل و ساختار شهر اهمیت می‌دهد. منظور از طراحی شهری در اینجا طراحی شهری استرکچر یک است، نه نوعی از طراحی شهری که به اصلاح وضع موجود و گذشته‌گوشه‌ای از شهر می‌پردازد. اما درباره محورهای اصلی طراحی شهری تهران بهتر است مثال مشخصی بزنم؛ حتماً خاطرتان هست که برگزاری اجلاس سران در تهران موجب شد شهر چند روز تعطیل شود. دلیلش این است که شهر تهران فاقد شبکه و ساختار سیاسی است. ساختار سیاسی به این مفهوم که عناصری که در این زمینه باهم ارتباط دارند مانند نیروگاه، هتلها، محض اجلاس و... در شبکه‌ای یکپارچه به هم وصل شوند. اگر چنین شبکه‌ای در تهران طراحی شده بود شهر هیچ نمی‌شد به تنها شبکه سیاسی، بلکه شبکه اقتصادی، شبکه توریستی و سایر شبکه‌ها نیز در این شهر وجود نداشت. اساساً توسعه شهری تهران بدون توجه به این ساختارها بوده است. به همین دلیل امروز تهران نه شکل دارد و نه ساختار. در حالی که طراحی شهری در مقیاس استرکچر یک به این جنبه از توسعه شهری توجه می‌کند حتی قراتر از این به تأییدی که توسعه پیرامونی بر شهر می‌گذارد نیز اهمیت می‌دهد.

نقش برنامه‌ریزی شهر تهران در اینجا چیست؟

الان ما یک سند بالادست مثل طرح مجموعه شهری تهران داریم که جدید هم هست. در این سند جمعیتی حدود ۱۶/۵ میلیون نفر برای مجموعه شهری تهران پیش‌بینی شده است. استدلالش هم این است که ما چه بخوایم چه نخواهیم این اتفاق می‌افتد و چنین جمعیتی دور و بر تهران ساکن می‌شود. درست است که این

اتفاق خواهد افتاد، ولی اگر ما نتوانیم کفیت‌های محیطی را کنترل کنیم چه خواهد شد؟ آیا چنین برنامه‌ریزی غیر از نوعی نگاه عملکردی به تهران و پیرامونش، چیز دیگری است؟

البته مدافعان طرح مجموعه شهری در اینجا نیستند تا پاسخ دهند.

من نمی‌خواهم در مقام قضاوت و نفی یا تأیید طرح بنشینم، بلکه از سند برنامه‌ریزی بالادست تهران صحبت می‌کنیم که باید توسعه عملکردی‌تر شده است. در این سند پیش‌بینی نشده است که ۱۶/۵ میلیون نفر چه وضعیت و کفیتی برای تهران به وجود خواهد آورد. واقعیت این است که هر گونه برنامه‌ریزی، تجلی کابینی و سه بعدی می‌باشد. ادراک و رفتار تولید می‌کند، اما کیفیت اینها چگونه کنترل خواهد شد، معلوم نیست.

به نظر شما مهمترین محدودیتها و موانعی که فراروی طراحی شهری تهران وجود دارد چیست؟

تختین مانع، ذهنیت محافظه‌کارانه است که در مقابل اندیشه‌های نو مقاومت می‌کند و پیشانی‌ش می‌خواهد طراحی شهری تهران را به برنامه‌ای اثر تبدیل کند. چرایی وجود دارد که تسریع می‌دهد این شهر در چارچوب‌های گذشته بماند و در مقابل حرکت جدید مقاومت کند. هنوز بحث منطقه‌بندی یا زونینگ را پیش می‌کشند. در حالی که پرسیده‌اند آن با تفکرات رایج و تک عملکردی شدن حوزه‌ها به دلیل اثرات نامطلوب بر کاهش کیفیت محیطهای شهری، ارزشش چانه‌چایی‌های شهری، تولید آلودگیهای ناشی از آن و هدر رفتن زمین، از دهه ۱۹۶۰ سته شده است. مانع دیگر نبود سازمانی مسئول برای طراحی شهری است. هر چند سازمان ریاستی شهرتاری در حال حاضر بخشی از این کمبود را جبران می‌کند ولی نیاز به تشکیلاتی متمرکز وجود دارد. مهمترین همه ابزار قانونی و حقوقی است که باید برای بررسی طرحهایی با موضوع طراحی شهری به وجود آید. هم اکنون در شوراهای شهری سازی و کمیسیون ماده ۵ معیاری برای بررسی چنین طرحهایی وجود ندارد.

اصولاً این تعریف از طراحی شهری، آیا چنین طرحهایی را می‌توان با تشکیلات فعلی پیش برد؟

بسیار دشوار است. در چند سال اخیر فعالتهای زیادی در سازمان ریاستی انجام شده است. ولی هنوز تلاش طراحی شهری در جامعه نهادینه نشده و در ابتدای ترین مراحل خود قرار دارد. نظر من مدیران شهری نباید این مسئله را دست کم بگیرند و ضروری است هر چه سریعتر ابزار قانونی، حقوقی و تشکیلاتی لازم را برای آن ایجاد کنند.

در پایان سخن، اگر نکته‌ای درباره چشم‌انداز طراحی شهری در تهران و ایران وجود دارد بفرمایید؟

فقط به این موضوع اشاره می‌کنم. آسانی که حتی تا چند سال اخیر در باره طراحی شهری متشخص شده‌اند هنوز درباره تعریف و مقیاس مداخله طراحی شهری تردید دارند و فاقد دید جامع‌نگری هستند که در این گفتگو بر آن تأکید شد. اما منطقی که از ابتدای سال ۲۰۰۰ وجود دارد پیوسته طراحی شهری را در سه مقیاس کلان شامل منطقه شهری و شهر، مقیاس میانی حوزه‌های شهری و مقیاس خرد یعنی گروهی از قضاوهای شهری، و یا یک تک‌فضا سرریس شش‌ساید و عملکرد آن را از طریق ساختار و فرم هر یک از مقیاسها، رابطه عملکردی با فضا و ادراک و رفتار شهروندان از آنها در فضای سه بعدی می‌دانند.

با بیامان از شما.

خدمات فعلی شهرداریها

- اهم خدمات شهری مورد نیاز مردم که به موجب ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۳ و اصلاحات بعدی آن به عهده شهرداری است در موارد ذیل خلاصه می‌شوند:
- ۱- ایجاد خیابانها، کوچه‌ها، میدانها، باغهای عمومی، مجاری آب و توسعه معابر در حدود قوانین موضوعه.
 - ۲- تطهیر، نگهداری و تسطیح معابر و انبار عمومی، مجاری آنها، فاضلاب و تصفیه قنوات مربوط به شهر و رفع سدمعبر.
 - ۳- مراقبت در امور بهداشت ساکنان شهر و جلوگیری از امراض مسری انسانی و حیوانی و...
 - ۴- جلوگیری از کندی و توسعه آموزش عمومی و...
 - ۵- اهدا و قبول اعانات و هدایا (باتصوب انجمن شهر).
 - ۶- ایجاد عسالخانه و گورستان و تهیه وسائل حمل اموات و مراقبت در انتظام امور آنها.
 - ۷- اتخاذ تدابیر مؤثر و اقدام لازم برای حفظ شهر از خطر سیل و حریق و نیز رفع خطر از بناها و دیوارهای شکسته و خطرناک واقع در معابر و اماکن عمومی و...
 - ۸- تهیه و تعیین میدانهای عمومی برای خرید و فروش اوراق و توقف و سائط نقلیه و...
 - ۹- جلوگیری از تأسیس و فعالیت مشاغل مزاحم ساکنان شهر و مخالف بهداشت شهری.
 - ۱۰- احداث بناهای عمومی از قبیل رختشویخانه، مستراح، حمام عمومی، کشتارگاه، میدانها، باغ کودکان و ورزشگاه.
 - ۱۱- شریک مساعی در حفظ آب و آسایش استانی شهر و ساختمانهای عمومی و مساجد.
 - ۱۲- اهتمام در نگهداری اطفال بی بضاعت و سرراهی.
 - ۱۳- صدور پروانه برای ساختمانهایی که در شهر ساخته می‌شوند.

شهرداری در قانون شهرداری مصوب ۱۳۴۳/۱۱/۱۱ و اصلاحات بعدی و سایر قوانین و مقررات مربوط به شهر به صراحت تعریف نشده است، اما با عنایت به مجموعه حدود و ثغور اختیاراتی که قانونگذار برای تأسیس آن ترسیم کرده تعریفش به سادگی و روشنی برای همگان مشخص است. خدمات شهری مورد نیاز شهر به اعتباری به هر گونه کار یا خدمت و نیاز مندی مستقیم و یا فوری شهروندان اطلاق می‌شود.

با توسعه زندگی شهری و پیچیده شدن روابط شهروندان در شهرها، شرح وظائف شهرداریها از حالت ابتدایی، ساده و اختصاری گذشته خارج شد و بتدریج «ارائه برخی خدمات شهری» به صورت تکمیلی مورد نظر طراحان و برنامه‌ریزان قرار گرفت. شاید اساسی‌ترین علت این تکامل، سیطره جدی، همه جانبه و عملی شهرداری بر امور عمومی شهر بوده است.

اکنون که در کشور ما از ۱۳۷۸/۲/۹ فعالیت رسمی شوراهای اسلامی آغاز شده، زمینه اجرای اصل عدم تمرکز اداری (۱) از طریق نوعی خودگردانی (۲) و در قالب اداره امور محلی توسط مردم و منتخبان آنها فراهم آمده است و به این وسیله گستره و شرائط برای بررسی مجدد واگذاری برخی خدمات شهری مکمل به شهرداریها مساعدتر شده است. در واقع حلقه واسطه و گذاری (شورای اسلامی شهر) پدیدار گشته است.

شرح وظائف شهرداری به شرحی که در ماده ۵۵ قانون شهرداری به تصریح قید شده و بار عایت جوانب و مراتبی که در سایر قوانین و مقررات منعکس است، پیش‌بینی شده است. با همین شرح وظائف و اختیارات موجود، فعالیتهای شهرداری به نحو کاملاً برجسته و عینی با زندگی روزمره و نیازمندیهای اولیه سکنه شهر عجین شده و شهرداری به محل رجوع طبقات و گروههای مختلف مردم بدل شده است. به گونه‌ای که عده‌ای از شهرداری به عنوان «دانشگاه مردم شناسی» یاد می‌کنند.



نارسائیهای حقوقی لایحه الحاق راهنمایی و رانندگی به شهرداری تهران

حسین صالحی

۱۴- ساختن خیابانها و آسفالت کردن سواره‌روها و پیاده‌روها،
کوچه‌های عمومی و جدولهای طرفین آنها از سنگ، آسفالت و
امثال آن.

عناوین یادشده مهمترین خدمات شهری است که به موجب
قانون شهرداری به عهده شهرداری گذاشته شده است و تذراً
برخی خدمات جزئی دیگری نیز حسب قوانین و
مقررات به شهرداریها محول شده که به دلیل فرعی
بودن قابل ذکر نیستند. مقوله واگذاری برخی خدمات
شهرداریها به شهروندان به شهرداری محتاج بر سببها و
مطالعات همه‌جانبه، فنی، علمی و تخصصی است.

شرایط و موجبات واگذاری خدمات شهری جدید به شهرداریها

قبل از اینکه بتوانیم به طور مشخص و معین به برخی
خدمات شهری مورد نیاز مردم که واگذاری آنها به
شهرداری پیشنهاد می‌شود اشاره کنیم، ابتدا لازم
است شرایط و مقتضیات تحقق این امر مهم و
کارشناسانه ذکر شود. اساسی‌ترین شرایطی که
می‌توان در این زمینه ذکر کرد در موارد ذیل خلاصه
شده است:

۱- واگذاری خدمات شهری مکمل باید به طور
ملموس و واقعی مورد نیاز شهر و شهروندان باشد.
واگذاری اموری که مورد نیاز عموم شهروندان نیست
با استقبال مردم روبه‌رو نخواهد شد و موفقیتی در پی
نخواهد داشت. بنابراین عنصر «نیاز عمومی» در این
قسمت نقش حساس و تعیین کننده دارد.

۲- قابلیت و توان فنی و تخصصی یا اجرایی
شهرداری برای پذیرش مسئولیت ارائه خدمات
تکمیلی شهری و دسترسی به برنامه‌ها، امکانات و
لوازمی که برای این کار مورد نیاز است، از ضروریات
واگذاری و احواله برخی خدمات شهری به
شهرداریهاست. موفقیت کامل شهرداری در ارائه
بهینه خدماتی که در وضع فعلی و موجود عهده‌دار آن
است از اهمیت بسزایی برخوردار است و نشان دهنده
این است که در ارائه خدمات بعدی نیز توفیق خواهد
داشت.

۳- طراحی‌ها و برنامه‌ریزیهای مستند و اصولی در امر
واگذاری ارائه خدمات شهری مکمل به شهرداری
پس از احراز استقبال عمومی و ارزیابی توان و
امکانات پذیرش این مسئولیت، عنصر مهمی است
که زمینه انجام صحیح کار را فراهم می‌کند.

احصا و تشخیص اموری که می‌توان واگذار کرد،
طبقه‌بندی و اولویت دادن به خدماتی که می‌توان به
شهرداریها محول نمود و روشهای دستیابی به این
امر، واجد حساسیتی ویژه و استثنائی است. به نحوی
که با تغییر روشها، تشخیص‌ها و طراحی‌ها، نتیجه کار
هم متفاوت می‌شود. شاید برای همه شهرداریها توان به یک نحو
عمل کرد. خدمات شهری قابل واگذاری بر حسب شهر، شرایط،
مقتضیات و نیز مشخصات و مختصات گوناگون شهری متعلقه‌ای
متفاوت است. بنابراین علاوه بر توجه به روشهای مشترک و جوانب
یکسانی که در همه شهرداریها باید به آن عنایت کرد، واگذاری این
خدمات نیز باید به طور مستند و منطبق بر مقتضیات محلی و
نیازمندیهای عمومی و به صورت موردی برای هر شهر و متفاوت
و مجزا از شهرهای دیگر مورد مطالعه قرار گرفته و به مرحله اجرا



در آید.

۴- هماهنگی واگذاری برخی خدمات شهری مورد نیاز مردم با
سیاستهای عمومی دولت و حاکمیت و نیز همخوانی با مقتضیات و
تدابیر کلان و اساسی کشور و تأمین سازگاری مورد نیاز در این
مقوله از اهمیت خاصی برخوردار است. اگرچه با اندک تخیل و
تأویلی می‌توان به مطابقت این تدبیر در واگذاری برخی کارها به
شهرداری با توسعه و تکامل ملی پی برد، اما زمانی می‌توان احساس
موفقیت کرد که نشانه‌های عملی و اجرایی مداخله شهرداری در
امور عمده و اساسی شهر روشنتر شود.

۵- آخرین و شاید مهمترین شرط واگذاری برخی خدمات
شهری به شهرداری، عنصر قانون است. تمهید مقدمات قانونی
برای واگذاری برخی امور به شهرداریها ممکن است در نگاه اول،
ساده به نظر آید، اما با توجه به تجربیات گذشته می‌توان گفت در
فرض تحقق شرایط و لوازم فنی، تخصصی و علمی کار تجویز
قانونی این امر جایگاه تعیین کننده و مؤثری دارد.

در برخی موارد مقنن برای واگذاری برخی اختیارات یا خدمات
اداری به شهرداری پیش‌بینی لازم را نکرده است و احتیاج به وضع
قانون توسط مجلس شورای اسلامی نیست. به عنوان مثال
می‌توان به ماده ۲۰ قانون حفاظت و بهسازی محیطزیست
(مصوب ۱۳۵۳) اشاره کرد که به موجب این ماده سازمان حفاظت
محیطزیست می‌تواند با تصویب شورای عالی محیطزیست قسمتی
(حتی قسمت عمده‌ای) از وظائف و اختیارات خود را نسبت به
اجرای مواد ۱۱، ۱۲ و ۱۳ قانون یادشده که در مورد نحوه برخورد با
آلوده‌کنندگان محیطزیست، کارگاهها و کارخانه‌های آلوده کننده
حکم خاصی برای مجازات آنان آورده است، در محدوده شهرها به
شهرداری محول نماید. این مثال روشن می‌کند که در برخی موارد
احتیاجی به تصویب قانون نیست بلکه با هماهنگی و تصویب
سراج نظارتی و تأیید در بدنه قوه مجریه نیز می‌توان به نتیجه
رسید.

در برخی موارد واگذاری خدمات شهری مکمل به شهرداریها با
تصویب سراج و متولیان رسمی قوه مجریه، جزو قانونی و قابلیت
اجرایی را به دست نمی‌آورد و مستلزم وضع قانون توسط قوه مقننه
است. بنابراین در این حالت نمی‌توان به استناد اختیارات قوه مجریه،
امری را به شهرداری محول نمود. مثال روشن این مورد واگذاری
برخی خدمات راهنمایی و رانندگی به شهرداری است. اداره امور
مربوط به راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل درون شهری در مرکز
حکومت جمهوری اسلامی ایران یعنی شهر تهران با معضلات و
پیچیدگیهای گوناگون مواجه است.

برای حسن جریان این امور و در جهت سامان بخشی به
حمل و نقل و ترافیک درون شهر تهران، برنامه‌ریزی، سیاستگذاری
و مدیریت یکسسان و مطلوب حائز اهمیت و حساسیت اساسی است
و نقش تعیین کننده‌ای در نظم و انتظام شهری دارد.

دوگانگی مراجع تصمیم‌گیرنده و عدم شفافیت حدود اختیارات
و تکالیف قانونی در برخی موارد معضلات موجود را تشدید کرده
است. آلودگی هوای شهر تهران به درجه‌ای رسیده که طراحان و
برنامه‌ریزان را بر آن داشت تا ارتباط سازنده مورد نیاز راهنمایی و
رانندگی شهر تهران و شهرداری تهران را به عنوان یک راه حل
مطرح نمایند.

صرف نظر از اینکه تا چه حد این هماهنگی به وجود آمده یا
خواهد آمد در این مقال مختصری از سابقه و تاریخچه قوانین و
مقررات مرتبط به موضوع ارائه می‌شود و ضمن بیان قسمتی از
معضلات و کاستیهای موجود در این زمینه، خلاصه‌ای از مهمترین
تلاشهایی که باید مورد توجه قرار گیرد نیز بیان خواهد شد.

قانون واگذاری امور مربوط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران به شهرداری در سال ۵۳ به تصویب رسید. به موجب این ماده واحده، تمامی امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی و ترافیک اعم از صدور پروانه رانندگی، نصب علائم، صدور اجازه نصب شماره اتومبیل «پلاک» و وسائط نقلیه در محدوده قانونی شهر تهران به شهرداری واگذار گردید.

فانسیون واگذاری امور مربوط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران به شهرداری در سال ۵۳ به تصویب رسید. به موجب این ماده واحده، تمامی امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی و ترافیک اعم از صدور پروانه رانندگی، نصب علائم، صدور اجازه نصب شماره اتومبیل «پلاک» و وسائط نقلیه در محدوده قانونی شهر تهران به شهرداری واگذار گردید.

افسران و کارمندان و درجه داران با رعایت قوانین و مقررات استخدامی و کفایتی مورد عمل نیروهای مسلح برای انجام امور محوله به صورت مأمور در اختیار شهرداری قرار گرفتند، اما از نظر امور انتظامی و امنیتی کماکن زیر نظر شهرداری کشور انجام وظیفه می نمودند و مکلف به اجرای دستورات و خط مشیهای صادره از شهرداری کشور بودند.

بودجه و اعتبارات مورد نیاز امور پرسنلی، تدارکات و تجهیزات مرتبط به راهنمایی و رانندگی و تدارکات عمومی و سایر نیازمندیها به وسیله شهرداری تهیه و پس از تأیید انجمن شهر به دولت ارائه می شد و در یک قلم به عنوان کمک هر ساله در اختیار شهرداری قرار می گرفت.

همچنین بر اساس این قانون تمامی وسائط نقلیه عوتوری و تجهیزات فنی و ارتباطی امور راهنمایی و رانندگی مرتبط به محدوده شهر تهران که به هر نحو در اختیار اداره راهنمایی شهرداری قرار داشت و نیز تمامی تجهیزات و ساختمانهای که در تهران از محل اخذ جریمه، احداث و یا خریداری شده بود، به صورت بلاعوض به شهرداری واگذار شد.

به موجب این مصوبه تمامی اختیارات و وظائف قانونی راهنمایی و رانندگی شهرداری عیناً در شهر تهران به شهرداری واگذار شد.

همین طور تمامی وجوه حاصل از جریمه تخلفات رانندگی کلاً در حساب مخصوصی متمرکز و بر اساس قانون یادشده متحصراً برای بهبود امور راهنمایی و رانندگی و یار کینگ، طبق مصوبه انجمن شهر قابل مصرف شناخته شد.

از سوی دیگر بر اساس قانون الحاقی یک تبصره به قانون واگذاری امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران به شهرداری (مصوب ۱۳۵۶) تمامی لوازم و تجهیزات از قبیل دستگاههای فرستنده و گیرنده علائم و چراغهای راهنمایی و دستگاههای کنترل کننده مرکزی، وسائط نقلیه (به استثنای اتومبیل سواری شخصی)، موتور سیکلت و ابزار و لوازم یدکی آنها که به تصویب هیئت وزیران منحصراً برای مصارف اداره راهنمایی و رانندگی تهران خریداری و مستقیماً به نام این اداره از خارج وارد می شد، از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض معاف اعلام گردید.

تمامی این تشریفات و تسهیلات به دلایل خاص سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی صورت می گرفت و ویژه شهر تهران بود این امر به منظور حل مشکلات و تنگناهای زندگی شهری در تهران پیش بینی شده بود که در جای خود حائز اهمیت بود.

قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در سال ۶۹ به تصویب قوه مقننه رسید و ماده ۴ این قانون به تفصیل مأموریت و وظائف نیروی انتظامی را بیان کرد.

بر اساس بند ۱۲ ماده ۴ قانون یاد شده، اجرای قوانین و مقررات

راهنمایی و رانندگی به طور کامل جزء مأموریت و وظائف نیروی انتظامی قرار گرفت. با تصویب این قانون بنابه تفسیری که از قانون مؤخر التصویب یعنی بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی وجود داشت و عملاً به مرحله اجرا نیز درآمد، از شهرداری تهران در زمینه امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران سلب اختیار شد. حال آنکه جای تفسیر و یا تفاسیری که نتیجه ای غیر از آنچه

اتفاق اقتصاد و انفکاک امور راهنمایی و رانندگی شهر تهران را از شهرداری در پی داشت خالی بود بنابه تفسیری، قانون واگذاری امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران به شهرداری (مصوب ۱۳۵۳) قانون خاص است و اختصاص به شهر تهران دارد و قانون نیروی انتظامی (مصوب ۱۳۶۹) که مؤخر بر قانون مورد اشاره است عام است و در مورد همه شهرها حاکمیت دارد. بنابراین بر اساس این قاعده حقوقی که قانون عام مؤخر التصویب، قانون خاص مقدم التصویب را تخصیص نمی دهد، مصوبه سال ۵۳ به لحاظ حقوقی نسخ و لغو نشده است.

به هر حال عملکرد بعدی قانونگذار نشان خواهد داد که قانونگذار با این تفسیری که در واقع نتیجه منطقی وضع گذشته مقررات بوده است همسو نبوده و به دنبال تعیین و معرفی وضع دیگری بوده است. یک فوریت ۷ یحه الحاقی دو تبصره به بند ۱۲

ماده ۴ قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۱۳۶۹) در جلسه روز یکشنبه ۱۳۷۸/۵/۲۳ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. پیشنهاد دولت به مجلس شورای اسلامی متضمن این بود که تمامی امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران از جمله صدور پروانه رانندگی، نصب علائم، صدور اجازه نصب شماره اتومبیل و اجرای تمامی قوانین و مقررات مرتبط به راهنمایی و رانندگی همراه وظایف و اختیارات، بودجه، اعتبارات، نهادهای تشکیلاتی، پرسنل، امکانات و تجهیزات اعم از منقول و غیر منقول و سایر امور مرتبط با رعایت قانون واگذاری امور مرتبط به راهنمایی و رانندگی شهر تهران به شهرداری (مصوب ۱۳۵۳)، به شهرداری تهران محول گردد و چندان عنوان و عبارت شکلی نیز اصلاح شود.

مجلس در مقطعی از زمان دو فوریت آن را تصویب کرد و به نحوی به روند کار سرعت بخشید، اما سپس دو فوریت تصویبی منتفی شد و فراز و نشیب این مصوبه، سرانجام به جایی منتهی شد که در کمیسیون شوراها و امور داخلی مجلس شورای اسلامی (کمیسیون اصلی) پیشنهاد دولت به تصویب رسید و برای رسیدگی به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردید.

در ۱۳۷۹/۱/۲۳ پیشنهاد دولت در این زمینه تغییر شکل یافت و مشتمل بر سه تبصره الحاقی به بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی به تصویب رسید. در مصوبه مجلس شورای اسلامی، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران صرفاً موظف گردید تمامی امور راهنمایی و رانندگی شهر تهران را بر اساس سیاستها و برنامه های شهرداری تهران و در چارچوب قانون به اجرا آورد. تأمین تمامی تجهیزات، تأسیسات، بودجه و امکانات مورد نیاز اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران (به استثنای حقوق و مزایای پرسنل، تجهیزات مخبرانی و سلاح و مهمات) بر عهده شهرداری تهران قرار گرفت و تمامی امکانات و تجهیزات موجود اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران عیناً در این اداره باقی ماند. همین طور یادآوری شد که اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران در زمینه برقراری امنیت بر اساس ابلاغیه های نیروی انتظامی (ناجا) انجام وظیفه نماید و در نهایت مقرر گردید مقررات جزئی تر و چگونگی اجرای قانون از جمله نحوه عزل و نصب رئیس اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران (به استثنای موارد مرتبط به امور

بر اساس این قاعده حقوقی که قانون عام مؤخر التصویب را تخصیص نمی‌دهد، مصوبه سال ۵۳ به لحاظ حقوقی نسخ و لغو نشده است

انستیتی و انتظامی که به تصویب فرماندهی کل قوا می‌رسد) مطابق با آیین‌نامه اجرایی که توسط وزارت کشور و با هماهنگی و همکاری ستاد کل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد صورت پذیرد. در این مرحله مصوبه مجلس شورای اسلامی مورد ايراد شورای نگهبان قرار گرفت و به مجلس اعاده شد و مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ ايراد شورای نگهبان را با قید رعایت اصل ۱۱۰ قانون اساسی مرتفع نمود و متنی تکمیلی را به تصویب رساند. نکته‌ای که ذکر آن ضروری است این است که به موجب بند ۷ ماده ۱ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ما (مصوب ۱۳۷۲/۱۲/۸) فرمانده نیروی انتظامی یا معاون او در شورای یادشده که به منظور اعمال سیاستهای جامع و هماهنگ ترافیکی و تهیه خط‌مشی لازم و بهبود آثاره تمامی امور مربوطه به عبور و مرور مانند طراحی، برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی، هدایت، نظارت و انتظامات ترافیکی شهرها تأسیس شده است. عضویت مستقیم دارد و نیروی انتظامی در حدود متدرج در این قانون و سایر قوانین و مقررات برای همسویی و همکاری تکلیفی قانونی دارد و لایحه جدید تصویب مجلس شورای اسلامی، الزام معین و مشخص جدیدی برای نیروی انتظامی ایجاد نموده است. مضاف بر این ايراد، برخلاف اصل وحدت و تمرکز اختیار و تکلیف که از اصول مسلم و اولیه در حقوق اداری است، اختیار در دست نیروی انتظامی متمرکز شده، اما تکلیف منابع مالی موضوع به دوش شهرداری تهران گذاشته شده است. در حالی که حق این بود که قانونگذار به وضعیت، شرایط و مقتضیات خاص سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شهر تهران عنایت می‌نمود و به جای این مصوبه تمهیدی دیده می‌شد که به صورت بنیادین و اساسی، اختیارات مربوطه به راهتمایی و رانندگی در اختیار مرجعی (شهرداری تهران) قرار می‌گرفت که متعهد به تأمین منابع مالی و تدارکاتی و پشتیبانی این کار مهم است تا به این وسیله از تداخل امور جلوگیری شود.

تحلیل وضع موجود

آنچه در مصوبه شورای اسلامی نمودار این است که مقنن در متن قانون تنها به رعایت سیاستها و اجرای برنامه‌های شهرداری تهران اشاره کرده و در مفاد آن ضمانت اجرای تخلف از این قانون تعیین نشده است. از طرفی قانونگذار پس از انقلاب بر خلاف روش قانونگذار قبل از انقلاب که تسهیلات و امکانات ویژه‌ای به شرح پیشگفت در اختیار شهرداری قرار داده است، شهرداری را مکلف کرده نسبت به تأمین تمامی تجهیزات، تأسیسات، بودجه و امکانات مورد نیاز شهر تهران اقدام نماید. مقنن تصور کرده تنها عنصر حقوقی که ایجاد و ظهور آن ضروری است این است که بین شهرداری تهران و راهتمایی و رانندگی هماهنگی به وجود آید، در حالی که لوازم کار را پیش‌بینی نکرده است. به هر حال اداره شهری مانند تهران اگر در حدود نیست و آندسی سال قبل نیازمند مدیریتی یکسان در اداره امور راهتمایی و رانندگی بوده است به طریق اولی در شرایط فعلی نیازمند قدرت عمل و اقتدار جدی متولیان امور راهتمایی و رانندگی در این شهر است و این امر مهم تنها با واگذاری این امور به شهرداری تهران به

دست می‌آید.

مهمترین نکاتی را که پیش‌بینی آن در آیین‌نامه اجرایی که به تصویب وزارت کشور و ستاد کل نیروهای مسلح و نهادنا هیئت وزیران می‌رسد، لازم است و باید بدان توجه نمود می‌توان در موارد ذیل خلاصه نمود:

۱- پیش‌بینی نحوه عزل و نصب رئیس راهتمایی و رانندگی تهران به این نحو که نخست‌فرد یا افراد برای تصدی این مسئولیت توسط شهردار تهران ارزیابی و سپس برای انجام تشریفات لازم از قبیل تأیید فرماندهی کل قوا (اجرای اصل ۱۱۰ قانون اساسی) به شرحی که مورد نظر شورای نگهبان است معرفی گردد.

۲- اگر چه قانون معضل فقدان هماهنگی را به نحوی قانع حل نکرده است اما به هر حال دارای اعتبار است و باید به مرحله اجرا درآید. درجه و میزان رفع مشکلات مرتبط به امور راهتمایی و رانندگی (در همه اشکال) با درجه و میزان هماهنگی، همیاری و همکاری متصدیان راهتمایی و رانندگی با مسئولان شهرداری تهران تست مستقیم و رابطه بلاواسطه دارد و به همین میزان در رفع معضلات مردم راهگشاست.

۳- پیش‌بینی اختیارات مورد نیاز برای تحقیقات علمی و پژوهشهای کارشناسانه و مطالعات میدانی به نحوی که صرفاً به فضالینهای کتابخانه‌ای اکتفا نشود و بررسیها به‌طور کاربردی و عملی نیز به مرحله اجرا درآید.

۴- از آنجا که اختلاف سلیقه و نظر و در نتیجه احتمال برخی ناهماهنگیهای عملی، مجریان را از اداره صحیح امور دور می‌کند و اجرای قانون را به تعویق می‌اندازد. به عنوان تدبیری برای حل این معضل پیش‌بینی هیئت نظارت و یا حل اختلاف مرکب از نمایندگان وزارت کشور، شهرداری تهران، ستاد کل نیروهای مسلح، راهتمایی و رانندگی و سایر دستگاههای ذی‌ربط در این زمینه راهگشاست. تعیین ضوابط مورد نیاز برای نحوه تشکیل جلسات و شیوه حل اختلاف در این خصوص نیز ضروری است.

۵- ارائه گزارش پیشرفت امور توسط شهرداری تهران و راهتمایی و رانندگی، راه را برای پیمودن انسان خواهد نمود. اطلاع‌رسانی دقیق و فنی نیز در این زمینه مفید و مؤثر است و همین‌طور خلاقتهای عملی و استفاده از تجربیات سایر کشورها در این خصوص، ارائه خدمات بهتر به شهروندان را به دنبال خواهد داشت.

نتیجه‌گیری و راه‌حل

با وجودی که در وضعیت کنونی، پیشنهاد دولت در مجلس شورای اسلامی برای ایجاد شبکه‌ای موفق در اداره تمامی امور مرتبط به راهتمایی و رانندگی با تأخیر در امور مواجه است اساساً کاری است دشمنی و این امر مهم دست یافتنی است. به شرح اینک:

- ۱- همکاری شهرداری و راهتمایی و رانندگی عملاً خلأ مربوطه به برخی ناهماهنگیها را مرتفع سازد.
- ۲- مکانیسم آیین‌نامه اجرایی مصوبه مجلس به نوعی طراحی شود که مسئولیت شهرداری و راهتمایی و رانندگی معلوم و روشن شود.
- ۳- تمامی دست‌اندرکاران و مسئولان امر، حمایت عملی و جدی خود را از هر دو مرجع به اجرا در آورند.
- ۴- پیشنهادهای تکمیلی برای رفع نواقص و کاستیهای ناشی از اجرای قانون پس از مدتی معین و ذوق‌القالب بازنگری در آن، به مسئولان و مراجع ذی‌صلاح (دولت و مجلس شورای اسلامی) تقدیم و تعین گردد.

مشاور حقوقی

حسین احتشامی

مشاوره حقوقی این شماره ماهنامه با در نظر گرفتن موضوعات و مسائل مشترک شهرداریها، شوراهای و سایر سازمانهای متولی اداره امور شهرها و نیاز سایر مخاطبان ماهنامه تنظیم شده است. پاسخهای ارائه شده در مشاوره حقوقی، بازتاب دیدگاههای اداره کل حقوقی وزارت کشور و مشاور حقوقی ماهنامه است که به ترتیب با نشانه‌های (۱) و (۲) مشخص شده‌اند.

شهر درآید، آیا باید از شورای شهر استعفا دهد یا در این خصوص منع قانونی وجود دارد؟

*** در قانون و مقررات مرتبط به شوراها، حکمی که مانع از استخدام اعضای شوراها در دستگاههای اداری و اجرایی باشد ملاحظه نگردد.

*** تغییر محل سکونت اعضای شورای شهر به خارج از حوزه انتخابیه چه تبعات حقوقی در پی دارد؟

*** چنانچه به هر دلیل محل سکونت هر یک از اعضای شورا به خارج از حوزه انتخابیه تغییر یابد، مطابق تبصره ۲۶ قانون شوراها از موجبات سلب عضویت آن عضو خواهد بود.

*** با توجه به سکوت قانون و مقررات نسبت به صدور کارت امتنی آیا در صورت مفقود شدن کارت عضویت شوراها، صدور کارت مجدد امکان پذیر است یا خیر؟

*** سکوت مقررات در این باره مانع از صدور کارت امتنی نمی‌گردد و ترتیب انجام آن به کیفیتی است که برای کارت اولیه مرعی و لحاظ شده است.

*** با توجه به ماده ۸۰ قانون شوراهای اسلامی (مصوب ۱۳۷۵/۳/۱) آیا اجرای وظایف مندرج در ماده ۴۷ قانون شهرداری برای شهرداران الزامی است یا خیر؟

*** موارد ۴۷ و ۴۸ قانون شهرداری به موجب احکام تبصره ذیل ماده ۷۷، ۷۸، ۷۹ و ۸۰ قانون شوراها (مصوب سال ۷۵) منسوخ گردید و الزامی برای ارسال مصوبات توسط شهرداری به مراجع یاد شده در ماده ۴۷ نیست.

*** در صورتی که مصوبه‌ای از شورای اسلامی شهر مورد اعتراض قرار گیرد و برای اتخاذ تصمیم به هیئت حل اختلاف و رسیدگی به شکایات ماده ۷۹ قانون شوراهای اسلامی از جاع گردد و در نهایت مصوبه شورا تایید شود، تاریخ اجرای مصوبه، تاریخ تصویب توسط شورای مربوطه خواهد بود یا تاریخ ابلاغ رأی نهایی هیئت حل اختلاف به شورا؟

*** آیا شهرداریها در صورت ضرورت می‌توانند به باره‌ای از موارد آیین‌نامه‌ها و معاملات شهرداری تهران تصک و مراجعه نمایند؟

*** قوانین و آیین‌نامه‌های شهرداری تهران از جمله آیین‌نامه معاملات شهرداری تهران (مصوب سال ۵۵) منحصرأ در خصوص شهرداری تهران قابل اجراء است و شهری آنها بر سایر شهرداریها نیاز به تصویب قانون دارد.

*** آیا شهرداریها می‌توانند قسمتی از اراضی متعلقه به خود را به منظور تأمین بخشی از نیاز مندیهای پرسنل شاغل در شهرداری، در قالب بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اختصاص دهند؟

*** اجرای بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری مشروط و مقید به نام شهر است. چون درخواست به نام کارکنان شهرداری است، بنابراین از این حیث هم انجام مورد پیشنهاد شده در شمول بند ۱۰ ماده ۵۵ قانون قرار نمی‌گیرد.

*** در شهرهای فاقد سازمان صنفی آیا شهرداری می‌تواند اقدام به تعطیل نمودن محل کسب بدون پروانه نماید؟

*** مطابق ماده ۵۷ قانون نظام صنفی در شهرهایی که سازمان صنفی وجود ندارد، وظائف و اختیارات مربوطه در حدود قانون به عهده شهرداری است، از این رو شهرداری می‌تواند در چنین شهرهایی طبق ماده ۷۲ قانون نظام صنفی، محل کسب بدون پروانه را تعطیل و از ادامه کار آن جلوگیری نماید و به موجب بند ۲۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری، اگر برخلاف مندرجات پروانه ساختمانی در منطقه غیر تجارتهای، محل کسب یا پیشه ویا تجارت دائر شود، شهرداری خورد را در کمیسیون مقرر در تبصره یک ماده ۱۰۰ مطرح می‌کند و کمیسیون اتخاذ تصمیم می‌نماید.

*** شورای شهر احضار ابعاد استان یزد استعمال نموده است. عضو از شورای شهر می‌خواهد به استخدام شهرداری همان

•• زمان اجرای مصوبات شورا به کیفیتی است که در منطوق ماده ۱۲ آیین نامه اجرایی تشکیلات و امور مالی شوراهای اسلامی شهر درج گردیده است.

«آیا وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت برای ایجاد ساختمان موظف به دریافت پروانه ساختمانی از شهرداری هستند یا خیر؟»

•• وفق تبصره ۴ ماده ۲۶ قانون موسازی و عمران شهری، وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی وابسته به دولت برای ایجاد ساختمان مؤسسات خود، مکلف به دریافت پروانه ساختمانی از شهرداری و رعایت ماده ۱۰۰ قانون اصلاحی شهرداری (مصوب ۱۳۴۵) هستند. بدیهی است چنانچه از گانه‌های یاد شده بدون دریافت پروانه یا برخلاف مندرجات پروانه، مبادرت به احداث ساختمان نمایند، این موضوع در کمیسیون عاده صد قابل طرح خواهد بود.

•• تصرف عوارض قراردادهای پیمانکاری بعیناً در شهرها متفاوت بوده و عملکردها همواره با اختلاف نظر مواجه است. مواضع حقوقی هر یک را در این زمینه تبیین و تشریح نماید.

•• عوارض موضوع بند یک ماده ۲۵ قانون تشکیلات شوراها از لحاظ قواعد و مقررات حاکم با عوارض موضوع بند الف ماده ۲۳ قانون وصول... سال ۶۹ و بند الف ماده ۳۰ قانون وصول... سال ۷۳ تفاوت دارد و بخشنامه‌های صادره از سوی سازمان برنامه و بودجه صرفاً در ارتباط با عوارض موضوع قانون وصول است و ارتباطی با عوارض بند یک ماده ۲۵ قانون تشکیلات شوراها ندارد. در مورد عوارض قراردادهای شهرداری که به تنفیذ نماینده ولی امر مسلمین رسیده است، اگر ردیفی وجود داشته باشد که به موجب آن پیمانکاران موظف شده باشند... درصد مبلغ پیمان خود را به عنوان عوارض قرارداد به شهرداری بپردازند، طبقاً تماسی پیمانکاران بدون استثناء عم از آنکه طرف پیمان آنها دولتی باشد یا غیردولتی موظف به پرداخت عوارض یاد شده هستند. از لحاظ سهولت وصول می توان کارفرمایان را موظف کرد مبلغ یاد شده را از حساب پیمانکار کسر و به حساب شهرداری واریز نمایند.

انچه شهرداریها باید بدانند

۱- عملکرد اجرایی تعرفه یک درصد از محصولات تولیدی، موضوع مصوبه شماره ۱۳۲۴/۱/۲/۵۵ وزارت کشور به کیفیتی که متداول است، منحصرأ از خریداران وصول و ایصال می گردد.

با این وصف، کارخانه‌های خودروسازی، واردکنندگان خودرو، قطعه‌سازان و... یا تمسک به تبصره ۲۲ قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی و بازرگانی مصوب سال ۷۱ برخلاف شفافیت حکم تبصره یاد شده - که متعلق معافیت را ناظر به خودروسازان و قطعه‌سازان دانسته - به شکل‌های مختلف از اجرای این مصوبه عدول نموده‌اند.

یکی از جرجه‌های تولیدی وابسته به خط تولید خودرو با استناد به تبصره یاد شده در هیئت عمومی دیوان و برای رفع تعرض، در این خصوص دادخواستی را مطرح نمود که در نهایت منجر به صدور رأی وحدت رویه شماره ۱۳۷-۷۸/۶/۲۸ گردید و در مفاد رأی ادعای مجموعه‌های وابسته به این صنعت به گونه‌ای مرود اعلام گردید.

رأی هیئت عمومی

باتوجه به صراحت تبصره ۲۲ قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی و بازرگانی مصوب ۷۱/۱۰/۳ معافیت از پرداخت عوارض مندرج در تبصره مزبور، منحصرأ ناظر به تولیدکنندگان و واردکنندگان انواع خودرو و ماشینهای راه‌سازی و قطعه‌سازی آنهاست و تسری حکم مزبور به مسواری که اشخاص فوق‌الذکر صرفاً مسوولیت وصول و ایصال عوارض مزبور را دارند، فاقد مجوز قانونی است. بنابراین آرای که... متضمن این معنی است، موافق اصول و موازین قانونی تشخیص می گردد. این رأی به استناد قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع مربوط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

۲- در پی تفاسیر و تمایز مختلف و اعتراض از سوی اشخاص حقیقی و حقوقی در مورد وجود معاینات قانونی در آیین نامه اجرایی قانون الحاقی تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران مصوب ۱۳۴۳/۸/۱۰ هیئت محترم وزیران و تسلیم شکوایه‌های متعدد به مراجع مختلف از جمله هیئت عمومی جهت ابطال بند «ب» ماده ۱۲ و تبصره یک ماده ۱۵ و اصلاح قسمتی از ماده ۱۲ آیین نامه اجرایی قانون، دیوان عدالت اداری پس از بحث و تبادل نظر نهایتاً رأی وحدت رویه شماره ۱۳۷-۷۸/۸/۲۳ را صادر کرد که عین حکم در ذیل درج می گردد.

رأی هیئت عمومی

باعتبات به ماده واحده لایحه قانونی راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی در تهران زیر نظر شهرداری تهران مصوب ۵۹/۲/۲۸ شورای انقلاب که به موجب آن و به منظور ایجاد هماهنگی در سیستم حمل و نقل شهری، مسائل مربوط به تاکسیرانی در شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران قرار گرفتند و طبق قسمت آخر تبصره الحاقی به ماده واحده مزبور تهیه آیین نامه‌های اجرایی قانون به عهده سازمان شهرداریهای کشور با هماهنگی وزارت کشور و تصویب آنها به هیئت وزیران محول شد، و آیین نامه اجرایی مورخ ۷۴/۸/۱۰ به تجویز مقررات مزبور تهیه و تصویب گردیده است. مقررات مورد اعتراض از آیین نامه اجرایی فوق‌الذکر معایناتی با قانون ندارد.

رئیس هیئت عمومی دیوان عدالت اداری - مری نظاری

تشکیلات، وظائف و اختیارات شهرداری کوالالمپور

شهرداری کوالالمپور
ترجمه مهرنوش نوکلی



کوالالمپور، پایتخت مالزی، امروزه به عنوان یکی از بزرگترین مراکز تجاری - صنعتی آسیای جنوب شرقی شناخته شده است. تا سالها پس از استقلال مالزی، این شهر رونق و اعتبار چندانی نداشت. پس از اینکه در یک فوریه ۱۹۷۲ کوالالمپور به عنوان مرکز سیاسی مالزی درآمد، دولتمردان این کشور مصمم شدند با نوسازی و زیباسازی این شهر، آن را از سایر شهرها متمایز و مشخص سازند. براین اساس بود که توسعه و گسترش زیرساختهای اقتصادی، عمران شهر، ارتباط با شبکه تجارت بین المللی و طراحی دقیق شهر در اولویت اهداف اساسی قرار گرفت. اینک شهرداری کوالالمپور به عنوان یک حکومت محلی شناخته شده است تا بتواند در ارائه خدمات متنوع به شهروندان اختیارات کافی داشته باشد. در مقاله زیر چارچوب کلی زمینههای تاریخی، ساختار، تشکیلات و وظائف شهرداری کوالالمپور ارائه می شود که می تواند الگوی مناسبی در مقایسه وظائف و اختیارات شهرداریها ارائه دهد.

زمینههای تاریخی

در اوایل قرن ۱۹ گروهی از مهاجران سوماترایی در اسکله بندر گاه کوچکی رحل اقامت افکندند که بیشتر به روستای قرون وسطایی شباهت داشت. این بندر گاه کوچک، کوالالمپور فعلی نام دارد. معادن غنی این منطقه چنان جاذبه ای برای مهاجران ایجاد کرد که در اندک زمانی بعد، کوالالمپور به صورت شهری توسعه یافته درآمد و رشد فوق العاده اقتصادی - جمعیتی پیدا کرد. در سال ۱۸۸۰ میلادی، این شهر به مرکزیت ایالت سلنگور درآمد. در آن زمان جمعیت آن ۲ هزار نفر بیش نبود. ورود انگلیس به منطقه در همان سال، با ایجاد یک دولت مرکزی در مالزی مصادف گشت. در ۱۵ مارس ۱۹۴۸ در کوالالمپور شهرداری تأسیس شد و در همان سال اتحادیه مالایا شکل گرفت و کوالالمپور به مرکزیت آن درآمد. در سال ۱۹۵۲ اولین انتخابات شورای شهرداری کوالالمپور برگزار شد. در اول فوریه ۱۹۷۲ شهردار کوالالمپور با فرمان پادشاه، اداره امور شهر را به دست گرفت. در سال ۱۹۷۸ شهرداری کوالالمپور تحت پوشش تشکیلات نخست وزیری قرار گرفت و رفتار شهرداری شد که تمامی امور شهری، فرهنگی، تجاری، مذهبی و... در آن متمرکز شد.

- شهرداری کوالالمپور بر اساس مجموعه قوانین و دستورالعملهای مختلف و مرتبشده اداره می شود که ابعاد مختلف یک مدیریت شهرداری کارآمد را شامل می شوند.
- اهداف و عملکردهای شهرداری کوالالمپور**
- شهرداری کوالالمپور به منظور تحقق حکومت محلی اهداف زیر را سروجه فعالیتها می خویش قرار داده است:
- ۱- حفظ موقعیت کوالالمپور به عنوان مرکز سیاسی کشور.
 - ۲- ایجاد هماهنگی در اجرای سیاستهای جدید اقتصادی.
 - ۳- تلاش برای ایجاد کوالالمپور زیبا و جذاب.
 - ۴- ایجاد تسهیلات تهیه مسکن برای اقشار کم درآمد جامعه.
 - ۵- بهبود نظام اقتصادی شهری و تجدید ساختار اقتصادی - اجتماعی جامعه.
 - ۶- عمران و توسعه نواحی شهری و روستایی.
 - ۷- تلاش برای تقویت کوالالمپور به عنوان مرکز تجاری جهانی.
- مجموعه عملکردهای شهرداری کوالالمپور به منظور تحقق اهداف فوق به شرح زیر است:

۱- خدمات شهری از قبیل جمع آوری و دفع زباله،
تنظیف خیابانها، توسعه سرویس های بهداشتی، گسترش
فضای سبز و احداث و گسترش شبکه فاضلاب.
۲- بهداشت شهری شامل مراقبت از سلامتی زنان
باردار، کودکان، دانش آموزان، بهداشت عمومی، دفع
بیماریهای مسری و کنترل آلودگی.
۳- حمل و نقل درون شهری شامل گسترش و توسعه
خیابانها و معابر، کنترل و مدیریت ترافیک، گسترش سیستم
حمل و نقل همگانی و توسعه پایانهها.
۴- اوقات فراغت شهروندان شامل توسعه گردشگری،
گسترش اماکن ورزشی، استخرها، تالارهای چندمنظوره،
استادیومها و زمینهای بازی کودکان.

نخست وزیر مالی است.
بخشها و واحدهای مختلف شهرداری کوالالمپور به
شرح زیر انجام وظیفه می کنند:
۱- خدمات شهری: در این بخش خدمات زیر ارائه
می شود: بهداشت عمومی شامل بهداشت محیط، مبارزه با
بیماریهای واگیردار، بهداشت مدارس، درمانگاههای اطفال و
زایشگاهها، حفاظت و نگهداری از خیابانها، جمع آوری زباله،
توسعه سیستم فاضلاب و زهکشی، زیباسازی شهر، توسعه
اماکن تفریحی و پارکها، توسعه روستایی شهر، توسعه معابر و
کوچه ها، توسعه مجموعه های ورزشی، ایجاد محلی برای
سگونت جوانان مهاجر بی بضاعت روستایی و زنان
بی سرپرست، انتقال آب و برق به روستاها، ایجاد بازارها و



۵- اجرای سیاستهای مسکن شامل احداث و مدیریت
مسکن عمومی، برنامه ریزی و ایجاد شهرکهای جدید، مرمت
ساختمانها و توسعه و نوسازی شهرها، کنترل و نظارت
بر تصرفات عنوانی و کنترل، طراحی و نظارت بر ساختمانها.
ساختار تشکیلاتی شهرداری کوالالمپور

شهرداری به منظور نیل به اهداف فوق و ارائه
راهکارهای دقیق، ساختار متناسبی را سازماندهی کرده است
که به صورت سیستمیک و ارگانیک، هر بخش جزئی از
اهداف را اجرا می نماید. زیرمجموعه های شهرداری را ۲۲
واحد تشکیل می دهند که به عنوان معاونتهای شهرداری
در قبالت شهردار مسئولیت دارند. شهردار دارای مقام انتصابی
است و نقش رئیس هیئت اجرایی شهرداری را ایفا می کند.
هیئت اجرایی شهرداری شامل شهردار، ۱۲ مشاور انتصابی و
نماینده نخست وزیر است. هیئت مشورتی در امور مختلف از
قبیل برنامه و بودجه، شهرسازی، طراحی و نظارت بر
ساختمان، زیباسازی شهر، کنترل ترافیک، نامگذاری
خیابانها، سرآورد مالیاتها، سوانح و حوادث طبیعی به شهردار
مشاوره می دهند.
شهرداری کوالالمپور از لحاظ سازمانی وابسته به

غرفهها، تأسیس کتابخانه های عمومی، خدمات اورژانس در
مواقع زلزله، سیل، طوفان و... ایجاد قبرستانها و غسلخانه ها.
۲- توسعه شهری: این بخش شامل واحدهای
شهرسازی و نظارت بر پروژه های عمرانی است. برنامه توسعه
کوالالمپور ۱۳ هدف را دنبال می کند که ۴ هدف آن عبارت
است از: ۱- ایجاد موفقیت در سیاست جدید اقتصادی مبتنی
بر تقویت بخش خصوصی در خدمات شهری. ۲- ارائه
تصویری مطلوب از کوالالمپور به عنوان مرکز تجاری،
فرهنگی و مذهبی مالزی. ۳- فراهم کردن زمینه های اشتغال
و رسیدن به رشد اقتصادی. ۴- تأمین مسکن برای اقشار کم
درآمد.

علاوه بر این، شهرداری واحد برنامه ریزی بیست گانه ای
را برای تهیه طرحهای ساختاری کوالالمپور، طرحهای
موضوعی خاص مانند صنعت، خانه سازی، تجارت و محدوده
عمل نظارت بر فرم ساختمانها، چشم انداز و ترتیب ساختمانها
ایجاد کرده است.

از دیگر برنامه های شهرداری می توان به ایجاد مسکن
دولتی برای اقشار کم درآمد و کمک به اسکان مجدد
غسبی نشینان اشاره کرد.



۳- امور مالی: از سال ۱۹۴۸، شهرداری از نظر مالی مستقل شده است. منابع درآمد شهرداری شامل عواید قانونی، اختصارها و وامهای دولتی است. از جمله منابع اصلی درآمد شهرداری می توان به درآمدهای ناشی از ارزیابی و نظارت بر ساختمان، مجوزها، پروانه های کسب و دستمزدهای ناشی از برنامه ریزی اشاره کرد. شهرداری بر اساس قانون حکومت محلی (۱۹۶۷) از تمام ساختارها (جز آنها که قانوناً معاف شده اند) هزینه صدور جواز دریافت می کند. شعبه صادرکننده مجوز بابت هر ساختمان (حداقل) ۲۰۰ دلار دریافت می کند. بر اساس قانون تماشای خانه ها و تفریحات عمومی، (۱۹۷۷) سالنهای نمایش فیلم، موسیقی، آواز و... باید ۱۴ روز قبل از نمایش، عوارض قانونی خود را به شهرداری پرداخت نمایند. از دیگر منابع درآمد شهرداری کوالا میور می توان به این موارد اشاره نمود: عوارض بر دلالان خراج (بر اساس قانون خراج سال ۱۹۸۱)، عوارض بر تهیه کنندگان نقشه های ساختمانی، عوارض کسب مجوز نیش قبر، عوارض بر بنگاههای امینی، عوارض ناشی از صدور مجوز برای بازارهای روز و دوره گردان، عوارض کسب مجوز برپایی غرفه در بازارهای شهرداری، عوارض ناشی از صدور مجوز پارکینگ های خصوصی و عوارض بر نصب تابلوهای تبلیغاتی (بر اساس قانون حکومت محلی ۱۹۷۶ تبلیغات عمومی بر دیوارها، وسائط نقلیه و...).

شهرداری برای خدمات زیر نیز عوارض دریافت می کند:

- ۱- بررسی طرحهای ساختمانی. ۲- فروش طرحهای ساختمانی دارای مجوز. ۳- ایجاد پارکینگ ماشین. ۴- خدمات هزینه های واکنش سبیل و تأسیس مراکز بهداشتی. ۵- هزینه های دفع منابع آلاینده. ۶- هزینه های گیاهان تزئین شده گلخانه ای.

۴- دبیرخانه: این واحد اصلی ترین رکن شهرداری است و وظیفه آن هماهنگ کردن فعالیت بخشهای مختلف، روابط عمومی و تدوین و تنظیم سیاستها و اهداف شهرداری است. دبیرخانه شهرداری به سه بخش تقسیم می شود:

- ۱- بخش امور اداری و روابط عمومی: وظیفه این بخش تنظیم جلسات کمیسیون دایمی، مشاوران، کمیسیون امور مالی، کمیسیون مشاوره ترافیک و کمیسیون نامگذاری خیابانها است. سایر وظایف این بخش شامل اداره دفتر مرکزی شهرداری، کنترل و نظارت بر اجرای سیاستهای تمرکززدایی، نظارت بر فعالیتهای مذهبی مسلمانان، گسترش روابط شهرداریها و رسانه های گروهی، دریافت شکایتهای مردمی و ارجاع به مراجع ذی ربط است.

۲- گروه تنظیم قراردادها و تدارکات: تدارک و تهیه لوازم مورد نیاز، نظارت بر فعالیتهای پیمانکاران و هماهنگ کردن پروژه های عمرانی شهرداری از جمله وظایف این گروه است.

۳- گروه توسعه خدمات ورزشی: این گروه گسترش فعالیتهای ورزشی برای کارکنان شهرداری، توسعه امکانات ورزشی، هماهنگی فعالیتهای ورزشی شهرداری و سایر مؤسسات، همکاری با وزارت جوانان و ورزش، برنامه ریزی فعالیتهای ورزشی و... را به عهده دارد.

۵- واحدهای برنامه ریزی اقتصاد شهری: هماهنگی با سیاستهای ملی توسعه اقتصادی، تدوین و ارائه استراتژی ها و سیاستهای توسعه اقتصادی - اجتماعی، تخصیص سرمایه به

پروژه های توسعه، تضمین توسعه جامع بخش صنعت، تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در پروژه های شهرداری، توسعه و گسترش فعالیتهای اقتصادی بین المللی از جمله وظایف این واحدها به شمار می روند.

۶- حسابداری: این بخش به نظارت و برنامه ریزی سرمایه گذاریهای شهرداری، بودجه بندی، کنترل مخارج و هزینه ها بر اساس ضوابط و قوانین و مقررات، فراهم کردن منابع مالی، بررسی وامها، کنترل و جمع آوری درآمدهای شهرداری، تهیه خلاصه مذاکرات مالی، تهیه گزارش مالی سالانه، رایانه های گردن اطلاعات مالی، کنترل هزینه ها و دستمزدهای کارکنان می پردازد.

۷- واحد حقوقی: حمایت از خواسته های قانونی شهرداری، نظارت و تضمین اجرای وظائف قانونی پرسنل شهرداری، تهیه موافقت نامه ها و قراردادهای از جمله وظایف این واحد به شمار می روند.

۸- معماری و پروژه های خاص: این واحد وظیفه طراحی و توسعه خانه های دولتی، حفاظت از ساختمانهای شهرداری، تهیه طرحها و اجزای پروژه های توسعه شهرداری، برگزاری تشریفات مناقصه برای انجام مراحل مختلف کار و... را به عهده دارد.

۹- حمل و نقل و ترافیک: این واحد وظیفه طراحی و اجرای پروژه های راهسازی، کاهش هزینه های حمل و نقل و مسافرت، کاهش تصادفات جاده ای، کاهش ترافیک و... را به عهده دارد.

۱۰- نظارت بر اجرای پروژه ها: این بخش وظیفه مشاوره و راهنمایی در قراردادها، مشاوره در هزینه و مخارج پروژه های ساختمانی، کنترل هزینه های مسکن و اقتصادی بودن پروژه ها را به عهده دارد.



۱۷- صدور مجوز: تدوین و اجرای سیاستهای صدور مجوز هماهنگ با اهداف دولت، فراهم کردن امکان ارائه مشاوره فنی و خدمات، ارائه مجوز به وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و خصوصی و اجرای قوانین و مقررات صدور مجوز از وظائف این واحد به شمار می‌روند.

۱۸- حمل و نقل درون شهری: برنامه‌ریزی برای ایجاد یک شبکه مؤثر حمل و نقل درون شهری، ایجاد هماهنگی در ارائه امکانات و خدمات حمل و نقل درون شهری، پیگیری تأمین بودجه حمل و نقل توسط دولت و توسعه شبکه حمل و نقل از وظائف این واحد است.

۱۹- پارکها و گذران اوقات فراغت: کاشت درختان، فراهم کردن امکانات تفریحی، طراحی و اجرای پروژه‌های زیباسازی و پارک‌های عمومی، حفاظت از درختان، درختچه‌ها و پارک‌های عمومی، کاشت گیاهان زینتی برای جشنها و همایشها، پرورش گیاهان و... از وظائف این واحد محسوب می‌شوند.

۲۰- کنترل و نظارت بر دستفروشان: کنترل مجوز دستفروشان، دادن هویت به دستفروشان، ایجاد فضای مناسب و سالم شغلی و... از وظائف این واحد است.

۲۱- بهداشت شهر: این واحد وظیفه مبارزه با بیماریهای واگیردار و عفونی، نظارت بر مواد غذایی و نوشیدنیها، فراهم کردن امکانات پزشکی برای کارکنان شهرداریها، فراهم کردن امکانات زایمان برای زنان باردار، بهداشت کودکان زیر ۶ سال و... را به عهده دارد.

۲۲- توسعه فرهنگی- اجتماعی: تبلیغ و توسعه فعالیتهای فرهنگی بین کارکنان شهرداری، برگزاری جشنهای ملی مانند فستیوال مالزی، گردهمایی‌ها، توسعه گردشگری و... به عهده این واحد است.

۲۳- مدیریت اجرایی: مراقبت از پارکها و اماکن تفریحی، نظارت بر پاکیزگی شهر، جلوگیری از غصب و تصرف عدوانی، کمک به قربانیان حوادث، گسترش فرهنگ عمومی شهرنشینی، اعمال قوانین مربوط به دستفروشی و سایر امور اجرایی به عهده این واحد است.

۱۱- واحد پرسنلی: این واحد به نظارت، کنترل، آموزش، رفاه، مسکن، انضباط و تعهد شغلی کارکنان می‌پردازد.

۱۲- نظارت و مدیریت اموال: تمهید راهکارهای مناسب در ارزیابی اموال منطقه کوآلا لامپور، تهیه زمینهای دولتی برای پروژه‌های شهرداری، قیمت‌گذاری بر اموال واقع شده در قلمرو کوآلا لامپور و... از وظائف این واحد است.

۱۳- طراحی و کنترل ساختمان: نظارت بر استفاده اراضی همسو با استراتژی و اهداف طرح ساختاری کوآلا لامپور، دستیابی به تعادل میان توسعه و محیط زیست به منظور ایجاد محیط شهری هماهنگ، تشویق دولت به نظارت بر طرحهای توسعه کوآلا لامپور از وظائف این واحد به شمار می‌روند.

۱۴- مهندسی مکانیک: اداره وسائط نقلیه، تهیه قطعات یدکی و تجهیزات مورد نیاز شهرداری از وظائف این واحد است.

۱۵- خدمات شهری: این واحد وظیفه فراهم کردن شبکه فاضلاب، جمع‌آوری آبهای سطحی، جلوگیری از ورود شبکه فاضلاب به منابع آبهای زیرزمینی، ارتقای کیفیت پاکیزگی شهر و جمع‌آوری زباله را بر عهده دارد.

۱۶- مدیریت مسکن: برنامه‌ریزی تهیه مسکن ارزان قیمت دولتی برای اقشار کم درآمد، توسعه اجتماعی با تأکید بر زندگی راحت در آپارتمان‌ها، نظارت و کنترل اجاره خانه‌های دولتی، تهیه امکانات رفاهی، ایجاد سائنه‌های اجتماعات، ایجاد انجمنهای محلی ساکنان یک محله، اداره خانه‌های دولتی از وظائف این واحد محسوب می‌شوند.

منحنی افزایش تنوع و گوناگونی موتورسیکلت‌ها همچنان در حال رشد است. پس از جنگ دوم جهانی برای بسیاری از مردم، موتور به یک وسیله نقلیه کاربردی و ساده تبدیل شد و به عبارت دقیق‌تر تنها وسیله‌ای بود که می‌توانست با سرعت مطلوب، بیشترین کارهای فردی اشخاص را انجام دهد. در دهه ۷۰ شرایط و موقعیت تغییر کرد و افراد بیشتری توانایی و قدرت خرید اتومبیل را پیدا کردند. متعاقب این، شرکت‌های سازنده اتومبیل هم نتوانستند تغییری در میزان تولید موتورسیکلت ایجاد کنند. در سال ۹۶ خط تولید موتورهای ۵۰ سی‌سی نسبت به سال گذشته ۱۴ درصد افزایش یافت. موتورهای ۵۰، ۸۰ و ۱۲۵ سی‌سی نیز ۷۸ درصد رشد یافتند. در آوریل ۹۷ شهر ایسن آلمان اولین نمایشگاه تخصصی موتورسیکلت را برگزار کرد و به این ترتیب موتورسواری جایگاه ویژه‌ای میان طرفداران آن بویژه نوجوانان پیدا کرد که موتور را وسیله‌ای برای نمایش حسن استقلال و عدم وابستگی می‌دانند. مقاله زیر ابعاد مختلف استفاده از این وسیله را با تأکید بر ایمنی موتورسواری مورد بررسی قرار می‌دهد.

جوانان، ایمنی و موتورسواری

آموزش ایمنی موتورسواری در آلمان

نوجوانان با داشتن موتورسیکلت می‌خواهند دنیای تازه‌ای را تجربه کنند. آنان سرشار از روحیه ماجراجویی هستند و علاقه ویژه‌ای به انجام کارهای خطرناک دارند. آنان در خیابان‌هایی که با مقررات راهنمایی و رانندگی اداره می‌شوند، بی‌ساکانه و بدون ترس رانندگی می‌کنند. یک نوجوان ۱۵ یا ۱۶ ساله فقط نمی‌خواهد از نقطه A به نقطه B برسد، بلکه اغلب دوست دارد موتورش را به بقیه ماشینها نشان دهد تا فاصله بین موتور و ماشینها را از بین ببرد. اما این احساس نوجوان که دوست دارد تحسین دیگران را برانگیزد حسن خطرناکی است و به همین دلیل، نوجوانان خود و دیگران را دچار دردهای زیادی می‌کنند. آثار نشان می‌دهد که علت اصلی بیش از ۱۱ هزار تصادف در سال ۹۵ در آلمان که خسارات جانی فراوانی هم داشته است نوجوانان بوده‌اند. ذکر این نکته ضروری است که بزرگسالانی هم که در دوران جوانی و نوجوانی از داشتن موتور محروم بوده‌اند علاقه وافری به داشتن موتور دارند؛ این افراد که عمدتاً بالای ۲۵ سال سن دارند نیز دچار سانحه رانندگی می‌شوند با این تفاوت که تعداد مرگ و میر آنان بیشتر از نوجوانان است.



سازمان ترافیک آلمان
ترجمه داود حضرتی و پونه ملک مختاری



بر اساس این واقعیات، سازمان ترافیک آلمان، وظیفه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را به عهده گرفته است؛ این سازمان قصد دارد در اقدامی وسیع و همه‌جانبه، جوانان و نوجوانان را با مسئولیتها و مقررات عبور و مرور آشنا نماید. از جمله این اقدامات می‌توان به برگزاری دوره‌های آموزش موتورسواری در مدارس، تهیه جزوات و کتب آموزشی برای مدیران اشاره کرد.

مسئولان ترافیک آلمان معتقدند نوجوانان باید به محض ورود به دنیای موتورسواری یاد بگیرند که لذت بردن از موتورسواری منوط به رعایت نکات ایمنی و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. تأسیس مؤسسه «کلوب عمومی دوچرخه‌سواری و موتورسواری آلمان» و اشاعه فرهنگ ترافیک از طریق رسانه‌های جمعی از دیگر اقدامات سازمان ترافیک است. آموزش جوانان در رعایت نکات ایمنی چند مرحله دارد که یکی از مراحل مهم آن یادگیری این نکته است که جوانان هوشیاری و مسئولیت‌پذیری مطلق را در حین رانندگی بیاموزند.

از سال ۸۰ سازمان ترافیک آلمان، اقدام به برگزاری دوره‌های آموزش موتورسواری صحیح در سطح کشور نموده و با آماده‌سازی منابع آموزشی، نقش مهمی در آموزش نوجوانان ایفا کرده است.

تحقیقات وزارت حمل و نقل آلمان نشان داده است افرادی که در سال ۸۰ در کلاسهای ویژه سازمان ترافیک شرکت کرده‌اند افرادی منظم و مقرراتی هستند.

سازمان ترافیک آلمان با اعزام نماینده به باشگاهها و کانونهای موتورسواری، نقش مهمی در آموزش موتورسواران ایفا می‌کند. در این آموزشها از تجربیات و برنامه‌های آموزشی شورایی ایمنی ترافیک و باشگاه عمومی اتومبیل آلمان استفاده می‌شود. در دوره‌های یک یا دو روزه در این باشگاهها یا مدارس، هدایت صحیح موتور تمرین می‌شود. پس از پایان دوره، به افراد شرکت‌کننده گواهینامه ویژه رانندگی اعطا می‌شود. در این دوره‌ها نوجوانان یاد می‌گیرند که هم جان خود را حفظ کنند و هم جان دیگران را به خطر نیفتانند.



موتورسواری و ایمنی

داده است که موتورسواران، قوتین سرعت را رعایت می کنند، پشت چراغهای قرمز می ایستند و به هنگام رانندگی محتاطتر از اتومبیل سواران هستند. به گفته مسئولان اداره راهنمایی و رانندگی، بزرگترین خطر برای موتورسواران، اتومبیل ها هستند. در هنگام تصادف، موتورسوار عامل تصادف نیست، بلکه قربانی حادثه است و جراحات حاصله در یک تصادف برای موتورسوار ۶۰ برابر راننده ماشین است. مهمترین دلیل تصادف، عدم توجه موتورسواران و رانندگان اتومبیل نسبت به یکدیگر ذکر شده است. بر همین اساس، راهنمایی و رانندگی قصد دارد به جای پیش دوری در مورد رانندگان، زمینه اطلاع رسانی به آنان را فراهم کند.

سالها پیش موتور وسیله ای ارزان قیمت برای رفت و آمد بود، اما امروزه به یک فرهنگ تبدیل شده است. احساس آزادی عجیبی که موتورسواری به انسان می دهد، بادی که در موها می پیچد و تماشای افق تا دور دستها از جذایتهای خاص موتورسواری است.

آمار نشان می دهد در سال ۹۷ تصادفات موتورسواران ۱۴ درصد بیش از سال گذشته بوده و این به معنی هزار کشته در سال است؛ یعنی رشدی در حدود ۱۳ درصد. اگرچه طبق آمار اخیر مجلس ملی النعمان در سال ۹۸ تعداد کشته شدگان بسیار کاهش یافته است، اما این قضیه دلیلی برای نفس عمیق کشیدن از سراسودگی خیال نمی شود. تحقیقات نشان



تجهیزات آب نما

طرح - اجرا - فروش

پس از سالها فعالیت در صنعت آب بهترین کالا و خدمات عرضه می گردد

تلفن: ۷۷۲۰۹۵۱ فاکس: ۷۷۲۶۲۲۹

صندوق پستی: ۲۱۱-۱۵۶۳۵ کد پستی: ۱۵۶۱۷

پماهنامه

سهر داریها

آگهی



شرکت کار آلومینیوم

کارالک

صنایع آلومینیوم در ساختمان

ارائه دهنده خدمات فروش و نصب دروازه‌چرخه، نعلان، ساختمانی و سقف های کاذب آلومینیوم

دامپا - بافل - تابل

نماینده رسمی فروش محصولات **کارالک** (تکلی دروازه چرخه استاندارد شده ایران)

تهران، سعادت آباد، پل مدیریت، ساختمان شماره ۶۷، طبقه چهارم شمالی

تلفن: ۲۰۹۱۸۶۰ - ۲۰۹۱۸۸۰ فاکس: ۲۰۸۴۴۴۷

انسان از زمانی که پایه عرصه وجود نهاد، پس از رفع اولین نیاز خود (گرستگی) احساس نمود برای اسایش و امنیت خویش نیاز به سرپناه دارد. از این رو به غارتنش روی آورد. پس از چندی که با کشاورزی آشنا شد، موخت چگونه از مواد اضافی حاصل از کشت و کار خود برای ساختن سرپناه استفاده کند و به دنبال آن در سالیان متمادی با تکامل فکر و وسائل و تکنیکها، سبکهای مختلف شهرسازی و خانهسازی به وجود آمد که یا حاصل جبر طبیعت بر انسان بود و یا رنگمایه‌ای از ذوق، ابتکار و اعتقادات او داشت. بر همین اساس در قرون میانه غالباً سبک و سیاق ابنیه و شهرها مبتنی بر خصوصیات اقلیمی (آب و هوا) محلی بوده و تأثیر عوامل اقلیمی، نوع خاصی از سبک معماری را به وجود آورده است. به طوری که شکل و حتی جهت ساختن خانه‌ها نیز مبتنی بر خصوصیات طبیعی منطقه بوده و در تمامی این دوره، سبک خانه‌سازی کاملاً متعلق بر قوانین طبیعت بوده است. مردمان آن زمان با استفاده از امکانات خدادادی موجود در طبیعت به آرامش نسبی دست یافته بودند. از این پس با شروع عصر صنعتی و بوجود آمدن انرژیهای چون برق و سوختهای فسیلی، کم‌کم وسائل گرمایشی و سرمایشی توانستند از شدت تأثیر اقلیم بر سبک ساخت و سازها بکاهند و معماری سنتی تبدیل به معماری مدرن شد که نتیجه آن چیزی نبود جز اتلاف انرژی. این امر تا دهه ۷۰ میلادی - یعنی زمانی که کشورهای صنعتی دنیا با بحران نفت مواجه شدند - احساس نشد و در این زمان بود که فعالیت در زمینه کاهش مصرف انرژی شروع شد. از سوی دیگر با افزایش چشمگیر جمعیت و به تبع آن گسترش رو به رشد ساختمانهای بلندمرتبه و کم شدن فضای سبز، مشکلات عدیده‌ای برای ساکنان شهرها به وجود آمد. به این ترتیب انسانهای مدرن به دنبال حلقه گم شده خود، برای بازگشت به طبیعت، به تحقیق و تفحص پرداختند. از جمله معروفترین پژوهشگرانی که در این زمینه کار کرده و نتایج جالبی به دست آورده‌اند می‌توان به پروفسور گرنت مینک (۱) که در زمینه خانه‌های اکولوژیک و مهندس دیتروماگنوس (۲) که بر روی فضاهای شهری همخوان با طبیعت، در دهه ۸۰ میلادی کار کردند اشاره نمود. پژوهش در این زمینه، خود شامل مراحل به شرح زیر است:

۱- پیشرفت در اکولوژی ساختمانی

پایه و اساس در این روش، دستیابی به این نتیجه است که امروزه تنها سنگ، بتن، فلز و چوب مواد مصالح ساختمانی نیستند بلکه می‌توان مصالح دیگری جایگزین آنها نمود که نتایج مطلوبتری دارند. اولین مطالعات درباره ساختمانهای جدید توسط پروفسور گرنت مینک، استاد دانشگاه پلی تکنیک کاسل (۳) آلمان ارائه شد. او عقیده داشت بسیاری از مصالح ارزان می‌توانند کارایی خوبی داشته باشند و آجرهای رسی را به عنوان محصولی ارزان و مقاوم که نیاز کمتری به انرژی دارند و در مقابل عوامل اقلیمی تضمین شده‌اند، معرفی می‌کند. وی برای اثبات نظریات خود ۳۴ واحد ساختمان آجری در شهر کاسل بنا کرد و توانست به وسیله اندازه‌گیریهای دقیق اعلام کند که در آجرهای رسی نسبت به سایر مصالح، میزان اتلاف انرژی تنها یک درصد است. به علاوه آجرهای رسی با جذب رطوبت، امکان سلامت هوای اتاق را در طول سال تضمین می‌کنند و رطوبت ساختمان بین ۵۰ تا ۶۰ درصد ثابت می‌ماند. همچنین نمای این ساختمانها به وسیله خزه (چمن) پوشیده شده که این پوسته لاج عایقی طبیعی بوده و می‌تواند ساختمان را سالها در برابر تخریب شیمیایی حفظ نماید. در برابر این سؤال که خزه‌ها باعث تخریب دیوارها می‌شوند یا خیر؟ پروفسور مینک پاسخ می‌دهد که در تاحیساتی به نام نیو گرنج استون ایچ (۴) در ایرلند ساختمانهایی وجود دارند که داخل آنها طی چندین سده، عاری از رطوبت بوده و هنوز دیوارهای آن سالم مانده‌اند. ساختمانهایی نیز در کاسل با سقف چمنی (خزه) وجود دارند که با گذشت چند سال بدون اینکه نیاز به تعمیر داشته باشند قابل استفاده هستند.

خزه‌ها (چمنها) غالباً با حفظ آب باران و رطوبت داخل سفالها و آجرها امکان از هم پاشیدن آنها را منعی می‌کنند. به‌علاوه با جذب دی‌اکسید کربن، آب (رطوبت) از تشکیل اسید کربنیک که باعث تخریب شیمیایی آجر و سفالها می‌شود نیز جلوگیری به عمل می‌آورند. این نوع بناها برای مناطق شلوغ و پرترافیک شهری که به علت تأثیرات گلخانه‌ای (۵) میزان رطوبت و دی‌اکسید کربن آن بالا بوده توصیه می‌گردد. علاوه بر این پروفسور مینک نظریاتی درباره خانه‌های مولد انرژی ارائه داده که در آنها به جای سقفهای سفالی و فلزی از سلولهای خورشیدی استفاده می‌شود و خانه بر روی محوری در جهت نور خورشید متحرک باقی می‌ماند که می‌تواند تمامی انرژی مصرفی ساختمان را در تمام فصول تأمین نماید.

پیمان عالیمان سماکچرا
کارشناسی فضای سبز

بل سبز، نماد حضور طبیعت در شهرها

وجود پل سبز علاوه بر اینکه از نظر روحی باعث تشویق و جذب عابر پیاده به عبور از روی آن می شود، همچنین به علت شیب مایل آن، عبور از روی پل برای همه افراد راحت بوده و از سوی دیگر با وجود پوشش گیاهی بر روی پل، محیط دارای هوایی پاک و لطیف شده که این موقعیت به همراه ایجاد مکانهای استراحت باعث جذب هر چه بیشتر عابران می شود و توقف وسائط نقلیه را به علت تردد عابران پیاده از عرض خیابان منتفی می نماید

بالا بردن طول عمر ساختمانهای اطراف

با افزایش فضای سبز در مناطق پر تراکم شهری همچون میادین اصلی شهر میزان گاز دی اکسید کربن و رطوبت به طور چشمگیر کاهش می یابد که این امر مانع از تولید و تراکم اسید کربنیک می شود و در نتیجه روند تخریب شیمیایی بناهای اطراف این پلها به حداقل می رسد. قابل ذکر است که اسید کربنیک اولین و مهمترین عاملی است که باعث تخریب شیمیایی بناها در درازمدت می گردد.

تأثیر بر روی میکروکلیمای (۱۶) شهری

غالباً میادین اصلی شهرهای بزرگ آلودگی هوایی شدیدی دارند. ترافیک در این میادین باعث می گردد میزان مصرف وسائط نقلیه در حال تردد بالا رفته و گازهای حاصل از سوخت این وسائط نقلیه، حالت گلخانه ای به جو بالا بدهد. به طوری که اختلاف دما بین حداکثر و حداقل مطلق دمای شب و روز در میادین اصلی به حداقل می رسد که این موضوع را می توان با کمی دقت در رفتار پرندگان غیر مهاجر مشاهده نمود؛ پرندگانی همچون گنجشک ها در فصل زمستان هنگام شب در میادین اصلی بسر می برند و دلیل این امر گرمای میادین در طول شب به علت وجود شرائط گلخانه ای است که امکان تخلیه گرمای ذخیره شده در روز را نمی دهد. در حالی که پلهای سبز یا تسریع حرکت وسائط نقلیه امکان به وجود آمدن آلودگی شدید را منتفی می کنند. از طرف دیگر افزایش فضای سبز تأثیر زیادی بر روی کاهش آلودگی هوایی میدان خواهد داشت و تخخیر و تمریق گیاهان، خنکی نسبی را در اطراف میدانها به وجود می آوردند.

طبق پژوهشهای انجام شده میزان آلودگی (۱۷) اسفالت به علت رنگ تیره آن کم بوده و بیشتر انرژی تابشی خورشید را در خود جذب می نماید. در حالی که پوشش گیاهی آلودگی بیشتری نسبت به اسفالت داشته و بیشتر انرژی تابشی خورشید را باز می تاباند و در نتیجه سطح آن خنکتر از اسفالت خواهد بود.

تأثیرات اجتماعی پلهای سبز

غالباً محیطهای طبیعی تأثیر مثبتی بر روحیه افراد دارند. شهرنشینانی که در انبوهی از بتن و سنگ محصور شده اند، وجود فضای سبز پل تأثیر عمیقی بر روحیات آنان دارد.

توجه اقتصادی پلهای سبز

۱- به صورت مستقیم: از طریق فروش و اجاره فروشگاههای زیر پل منبع درآمدی برای شهرداریها خواهد بود.

۲- به صورت غیر مستقیم: از طریق کاهش بار ترافیک که منجر به کاهش مصرف سوخت و استهلاک وسائط نقلیه می شود و با توجه به پارانهای سوختی عامل مهمی در صرفه جویی منابع انرژی دولت خواهد شد.

اولین پل سبز دنیا در دهه ۸۰ میلادی در شهر مینس آلمان طراحی و ساخته شد. هدف از ساخت این پل، کاهش ترافیک و افزایش فضای سبز بود که به صورت یک پل معلق بر روی عرض خیابان قرار گرفت

فواید و مزایای پلهای سبز

مسئولان شهری برای کاهش بار ترافیکی معابر شهری از پلهای عابر پیاده کنونی استفاده می کنند، اما این پلها به دلیل اینکه از دو طرف به وسیله پله به خیابان منتهی می شوند، برای افراد معلول و سن و مادرانی که کالسکه کودکانشان را به همراه دارند غیر قابل استفاده بوده و از سوی دیگر فضای روی بعضی از این پلها بسته (سربوشیده) است که باعث تراکم گازهای حاصل از سوخت وسائط نقلیه عبوری در داخل فضای سربوشیده این پلها می شود و سختی تنفس و سوزش چشم عابران را به همراه دارد، اما وجود پل سبز علاوه بر اینکه از نظر روحی باعث تشویق و جذب عابر پیاده به عبور از روی آن می شود، همچنین به علت شیب مایل آن، عبور از روی پل برای همه افراد راحت بوده و از سوی دیگر با وجود پوشش گیاهی بر روی پل، محیط دارای هوایی پاک و لطیف شده که این موقعیت به همراه ایجاد مکانهای استراحت باعث جذب هر چه بیشتر عابران می شود و توقف وسائط نقلیه را به علت تردد عابران پیاده از عرض خیابان منتفی می نماید.

کاهش آلودگی هوا

این پلها از طریق افزایش فضای سبز و جذب گاز دی اکسید کربن توسط گیاهان باعث پالایش هوای آلوده مناطق پر تراکم شهری نیز می شوند.

به وجود آمدن مکان تفریحی

در این نوع پلها با توجه به مساحت آنها می توان وسائل تفریحی (به شکل پارکهای کوچک) روی آن نصب کرد تا به عنوان یک پارک مورد استفاده شهروندان قرار گیرد.

به وجود آمدن جاذبه توریستی

در برخی از میادین قدیمی شهر مناظر و چشماندازهای زیبایی وجود دارد که دیدن آن از مکانی مرتفع بسیار دل انگیز است. این پلها امکان دیدن این چشماندازها را به وجود می آورند و به دلیل اینکه به عنوان پلهای منحصر به فردی در دنیا هستند از جاذبه خاصی نیز برخوردارند.

منابع

- 1- اسکور، ژوزف - عوامل محیطی آلودگی هوا در شهرهای اروپا، انتشارات علمی، نشر قزوین، ۱۳۷۲.
- 2- E. A. "Repairing the City", Scale Magazine (July - Aug 1980) Germany.
- 3- Ulrich Fey, "Ecological Building Boom", Scale Magazine (7 December 1990).
- 4- <http://www.entleendpark.co.uk/bridge.htm>.
- 5- <http://www.dtmagnus.S9W@methonet.de>.

پانویس:

- 1- Gernot Minke
- 2- Dieter Magnus
- 3- Kassel
- 4- Newgrange Stone Age
- 5- Green House Effect
- 6- Green House Effect
- 7- Schotten
- 8- Marseille
- 9- Yarn
- 10- Melbourne
- 11- Gotha Institut
- 12- Environmental Art Versus Artificial Environment
- 13- Art and Natural Landscape
- 14- Green Bridge
- 15- Mainz
- 16- Mile & Road Park
- 17- Microclima
- 18- Albedo

بندر بوشهر، سرزمین مردمی سلحشور با پیشینه‌ای پر افتخار، چون نگینی بر پیشانی خلیج فارس می‌درخشد. قدمت این بندر به چهار هزار سال قبل «عهد عیلامیان» می‌رسد. بوشهر در آن روزگار به لیان و در دوره ساسانی به بخت اردشیر معروف بوده است. اولین فرودگاه بین‌المللی و اولین بندر ایران در این شهر ایجاد شده است. گرچه دیری است بندر بوشهر به فراموشی سپرده شده، اما هنوز توان استراتژیک و رونق اقتصادی خویش را از دست نداده است. وجود نمایندگی شرکت‌های خارجی و کنسولگری دوولتهای مختلف از جمله آلمان، بریتانیا، روسیه و عثمانی تأییدی بر موقعیت ویژه این بندر بوده است. آب و هوای بوشهر در نوار ساحلی، گرم و مرطوب و در بخش‌های داخلی، گرم، خشک و بیابانی است.

از نگاه شهردار

کفتگو با سعید راستی
شهردار بندر بوشهر
غلامرضا طالبی

احیای بافت قدیم بوشهر

بافت قدیم بوشهر، خاک و شن را هک نیست، بازی تور است. شعر است. تجسمی است از رؤیاهای انسان نیروز و پیش سرگشته امروز. چشمان خسته اما رنگارنگ خانه‌ها، قدیم، نیوای موسیقی در گوش چل است. گرچه دیری است این بافت به گلچین خریدار عمده است. اما تم مسماهی تویی که آمدن تلنگری به او برنی، جانی دوباره در او می‌دهد و روزهای سر به مهرش پیش رویت رخ می‌نویسد.

شهر است و ارزشی ملی نیز محسوب می‌شود. اگر این بافت مورد توجه قرار گیرد بازدهی مادی و معنوی فراوانی در پی خواهد داشت و راهگشای کمبود زمین و مسکن - که به خاطر حضور نیروی دریایی و هوایی در این شهر به وجود آمده است - نیز خواهد بود. بافت قدیم برای ما جنبه نوستالژیک دارد و از منظر توریسم داخلی و خارجی منبع درآمد نیز هست.



بندر بوشهر یکی از شهرهای است که با بافت قدیمی و زیبای برخوردار است. در زمینه بافت قدیم شهرهای مازندران و حریت مسقطی هستند، یک سوزنی و جاذبه کم نظیر آن و سوی دیگر، اما دیگر جایی که این هنر برای مردم و تجزیه حیات آن معنی می‌کند. اینها هستند. سایر مدیران شهری نیز نظراتی دارند که در جایی خود قابل تأمل است.

سید راستی، شهردار بوشهر، تصریح کرده است بافت قدیم شهر با تجدید حیات نمایی و ساختن اصلی آن پایه خانه و کلدانه خویش ما گم نماند. این امر در برنامه‌های به جایگاه و پوزیشن بافته است. با اعتقاد دارد که در زمینه بافته‌ها این سرمایه بزرگ ملی بی‌ارزش نخواهد بود.

آقای شهردار، شما تجدید حیات بافت قدیم بوشهر را از عمده‌ترین مسائل این شهر می‌دانید. علت اینکه این امر در اولویت برنامه‌های شما قرار گرفته چیست؟

تأییدی از اینجاست مهمی که برای شهروند بوشهری مطرح است و اولین تصویری که در این شهر، چشم هر بیننده را در همان لحظه نخست بر می‌کند بافت فرسوده، پلاستیک و در عین حال زیبای این شهر است که بخش قابل توجهی از شهر را به خود اختصاص داده است. از این گذشته، سروسامان دادن بسیاری از مسائل بوشهر به بافت قدیم آن بستگی دارد. بافت قدیم هویت این

تصمیم دارید چه تغییراتی در بافت قدیم ایجاد کنید؟
ما می‌خواهیم بافت قدیم را به تسهیلات و لوازم زندگی امروزی مجهز کنیم تا در ساکنان اصلی آن، انگیزه بازگشت به وجود آید. ما قبول داریم که در حال حاضر امکانات بافت قدیم صفر است. اما تصمیم داریم انتظارات بافت را از نظر فرهنگی، تفریحی، فضای سبز، اطفای حریق و... تأمین نماییم. تصمیم داریم ساختمان‌هایی را در بافت قدیم (در محله‌های مختلف بافت) خریداری کنیم و پس از مرمت و بازسازی، کلاس‌هایی را در زمینه کلدوزی، صنایع دستی، نقاشی کودکان و... در آن راه‌اندازی نماییم. امیدواریم آموزش و پرورش، بهداشت و سایر ادارات و سازمان‌ها نیز با حضور خود در این بافت، نیازهای مختلف ساکنان آن را برآورده نمایند و باعث دلگرمی آنان شوند.

اینها که گفتید وظیفه شهرداری است، علاوه بر این موارد چه امکاناتی می‌توانید برای پر شدن بافت قدیم در نظر بگیرید؟

ما ساز حق و حقوق قانونی شهرداری صرف نظر می‌کنیم تا بافت جان بگیرد. اعلام کرده‌ایم که حاضریم به صورت رایگان پروانه ساختمانی بدهیم، ساخت و سازهای بافت را به طور کامل از عوارض شهرداری معاف کنیم و هر پیشنهاد منطقی دیگر، ادر این زمینه بپذیریم.

آیا بافت قدیم کاملاً تخلیه شده یا هنوز تعدادی در آن ساکن هستند؟

تأیید می‌کنم. ساختمان‌های این بافت تخلیه شده است، فقط تعداد اندکی هنوز در آنجا ساکن هستند، اما به طور کلی این بخش از شهر، حالت ترو که و مخروبه به خود گرفته است.



تجدید حیات بافت قدیم بر مدیریتش واحد تأکید کردیم. پیشنهاد من این بوده است که همه سازمانهای ذی ربط، تحت مدیریت استانداری به ساماندهی امور بافت قدیم بپردازند. کارشناسان و مجربان سازمان میراث فرهنگی، وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری و... هر یک بخشهای مربوط به خود را سر سامان دهند، اما بر اساس سیاستهایی که آن مدیریت واحد برای آنان تعیین می کند. به این شکل، هم به لحاظ قانونی مشکلی نخواهیم داشت و هم از نظر زمانی زودتر به نتیجه می رسیم.

به نظر شما اگر امور بافت قدیم در اختیار شهرداری باشد زودتر به نتیجه می رسد یا سازمانهای دیگر؟

سازمانهای دیگر به تنهایی نمی توانند کاری انجام دهند؛ باید دستشان در دست شهرداری باشد. عقیده من این است که امور بافت قدیم به شهرداری واگذار شود و شهرداری با هماهنگی و همکاری سازمانهای دیگر به تمشیت امور بپردازد. ما ادعا نداریم که متولی بافت قدیم هستیم، اما اگر امور اجرایی آن در اختیار ما قرار گیرد ساماندهی بافت زودتر به نتیجه می رسد. ما معتقدیم حتی در طرح تفصیلی بافت قدیم هم خود شهرداری مشاور بگیرد و سازمانهای ذی ربط، اعتراضات و پیشنهادهای خود را در شورای عالی شهرسازی - که محل تلاقی همه است - مطرح نمایند. اگر سازمان میراث فرهنگی و یادگیران روی ساختمان خاص و یا مورد دیگری تأکید دارند، در آنجا با یکدیگر رأی می کنیم و آنچه قانون بگوید تبعیت خواهیم نمود.

آیا طرح تفصیلی بافت قدیم مشخص شده است؟

خیر و به همین علت، بلا تکلیف مانده ایم؛ زیرا سمت و سوی اهداف و حرکتهای مشخص نیست.

بازار قدیم بوشهر «روبروی قدمگاه عباسعلی» بیش از هر چیز به تکی از خاک شبیه شده است؛ همچکس آنجا نیست؛ دیوارها و سقفهای فرورویخته، درهای قفل شده و زنگار گرفته و... شما گفته اید که تصمیم دارید این بازار را احیا کنید؛ آیا با مالکان مغازه های این بازار به توافق رسیده اید و اگر در دسترس نباشند چه خواهید کرد؟

آیا عناصری که قرار است برای احیای بافت در آن تزریق کنید، با گذشته بافت، همخوان است؟

آری، ما بدون نقل کارشناسانه، هیچ تغییری در بافت قدیم نخواهیم داد. مصالح و عناصر مورد نظر ما نیز به گونه ای است که در بافت می نشیند و با آن همخوانی دارد؛ حتی فضای سبز، گل و گیاه، درخت و...

باز گشت افراد بومی چه سودی برای بافت قدیم دارد؟

با جریان یافتن زندگی در این بافت از فرسودگی روز افزون آن جلوگیری می شود و این پیشینه ممتاز در معرض دید دیگران قرار می گیرد و بر آشنای جهانی می درخشد.

آیا نمونه هایی از ساختمانهای بافت قدیم رایج بهره برداری رسانده اید؟

دو نمونه از ساختمانهای بافت قدیم یعنی قهوه خانه سنتی قوام و عمارت شهرداری را مرمت کرده و به بهره برداری رسانده ایم. قهوه خانه سنتی قوام، آب انباری مترو که با قدمتی ۱۵۰ ساله بوده است و عمارت شهرداری با قدمتی ۱۰۰ ساله، نخست مقر حکومت امیر بوشهر بوده و پس از آن، شهرداری و سپس استانداری از این ساختمان استفاده کرده اند و اکنون به موزه مردم شناسی و بوشهر شناسی تبدیل شده است.

شما قبلاً در عمارت شهرداری مستقر بودید، چرا این ساختمان را تخلیه کردید؟

شهرداری در سال ۷۲ این ساختمان را تخلیه کرد. این ساختمان در آن زمان، وضعیت فعلی را نداشت؛ مشکلات سازهای، ظاهر ناپسند، کمبود فضا برای پرسنل و... عواملی بودند که نمی شد به راحتی آنها را فراموش کرد. عمارت شهرداری در ۱۳۰۰ هجری خورشیدی به بلدیة معروف بوده است.

یکی از مشکلات مهم بافتهای قدیم شهرهای ما این است که پایه طور کلی فراموش شده اند و یا چند متولی روی آنها انگشت گذاشته و هر کدام هم ساز خود را می زنند.

همین مسوور است، اما بنده در گفتگوهای مختلف در زمینه

❏ مشکل آبهای سطحی، مخصوص بافت قدیم نیست، تمام پوشش‌ها و این مشکل مواجه است. در پوشش‌های زیرزمینی، مانع نفوذ آب است و چاههای فاضلاب جواب نمی‌دهند و معمولاً با سرریز شدن خود، مشکلات جدیدی به وجود می‌آورند. از آنجا که رزه آب در پوشش‌ها بالاست، مردم حتی آب شستشو و حمام را نیز در کوچه‌ها و معابر‌ها می‌کنند. تلاش ما این است که این مشکل را در حد امکان در بافت قدیم نیز ساماندهی کنیم.

❖ پیش‌بینی می‌کنید وقتی بافت قدیم رونق گرفت، چند درصد از پوشش‌های اصلی بر گردند؟

❏ پوشش‌های اصلی هنوز هم به همان اتاقهای پنج دری،

❏ ما حق کسی را ضایع نمی‌کنیم. حد و حدود قانونی خود را می‌شناسیم و از آن تجاوز نخواهیم کرد. ما تصمیم خود را در روزنامه‌ها و هفته‌نامه‌های محلی اعلام کردیم، حتی در یک نشریه در شیراز هم اعلام کردیم؛ زیرا عدل‌های از پوشش‌های ما به شیراز مهاجرت کرده و آنجا سکونت نموده‌اند، اما به هر حال کسی مراجعه نکرد. همشهریان ما با این نشریات را بخوانده‌اند و یا اطمینان نکرده‌اند. شهرداری اگر بخواهد قفل عمارت‌های را باز کند حتماً با مجوز و نظارت مسئولان مربوطه و مراجع رسمی این کار را انجام خواهد داد. از این گذشته، هر وقت مالک سفارش مراجعه کند، مغایرتش را به او تحویل می‌دهیم. ما امیدواریم یکی دو مغازه که باز شود مالکان سایر



مغازه‌ها نیز امیدوار شوند و مراجعه کنند. این بازار اکنون وضع اسفندگاری پیدا کرده و قسمتی از آن صد در صد از بین رفته است.

❖ نظر سازمان میراث فرهنگی در مورد این بازار چیست؟

❏ آنال نیز روی این بازار کار می‌کنند و همین باعث شده حرکت شهرداری در این مورد کند شود. هر چه هنوز برای ما به روشنی معلوم نیست که میراث فرهنگی چه تصمیمی در این مورد گرفته است.

❖ برای بازسازی ساختمانهای بافت قدیم چقدر هزینه لازم است؟

❏ آقابه عنوان مثال بازسازی عمارت شهرداری ۱۱۰ میلیون تومان هزینه برده است و برای بازسازی ساختمان دیگری به نام رسیدی ۲۵۰ میلیون تومان برآورد هزینه کرده‌ایم.

❖ بازسازی عمارت شهرداری - که در پیشانی بافت قدیم و در معرض دید مستقیم شهروندان پوشش‌های قرار دارد - چه تأثیری در مردم داشته است؟

❏ باعث دلگرمی بومیان پوشش شده است. پس از بازسازی این عمارت، افرادی برای خرید آن مراجعه کردند و چون جواب ما منفی بود گفتند که حاضرند اگر ساختمانی در مجاورت این عمارت و یا این خیابان به فروش برسد آن را بخرند. سامان بافت این ساختمان باعث شد ساختمانی دیگری نیز در این خیابان بازسازی شوند. به همین دلیل قیمت‌ها در اینجا بالا رفت و سرمایه‌گذاری شهروندان و خرید و فروش شروع شد.

❖ یکی از مشکلات جدی کوچه‌های کم عرض و طولانی بافت قدیم، آبهای سطحی آن است. آیا برای جمع‌آوری بهداشتی آبهای سطحی بافت، طرحی اندیشیده‌اید؟

❏ آقابه عنوان مثال بازسازی عمارت شهرداری ۱۱۰ میلیون تومان هزینه برده است و برای بازسازی ساختمان دیگری به نام رسیدی ۲۵۰ میلیون تومان برآورد هزینه کرده‌ایم.

❖ بازسازی عمارت شهرداری - که در پیشانی بافت قدیم و در معرض دید مستقیم شهروندان پوشش‌های قرار دارد - چه تأثیری در مردم داشته است؟

❏ باعث دلگرمی بومیان پوشش شده است. پس از بازسازی این عمارت، افرادی برای خرید آن مراجعه کردند و چون جواب ما منفی بود گفتند که حاضرند اگر ساختمانی در مجاورت این عمارت و یا این خیابان به فروش برسد آن را بخرند. سامان بافت این ساختمان باعث شد ساختمانی دیگری نیز در این خیابان بازسازی شوند. به همین دلیل قیمت‌ها در اینجا بالا رفت و سرمایه‌گذاری شهروندان و خرید و فروش شروع شد.

❖ یکی از مشکلات جدی کوچه‌های کم عرض و طولانی بافت قدیم، آبهای سطحی آن است. آیا برای جمع‌آوری بهداشتی آبهای سطحی بافت، طرحی اندیشیده‌اید؟

❏ آقابه عنوان مثال بازسازی عمارت شهرداری ۱۱۰ میلیون تومان هزینه برده است و برای بازسازی ساختمان دیگری به نام رسیدی ۲۵۰ میلیون تومان برآورد هزینه کرده‌ایم.



❖ آقای شهردار از اینکه ما را پذیرفتید متشکرم.

کوهسنگی مشهد؛ معادگاه انسان، شهر و طبیعت

نازیلا مرادی - ناصربرک پور



پیرکنند و در نقش بازوی اجرایی مردم ظاهر شوند. او می‌گوید: طرح کوهسنگی را می‌توان جزء نخستین نمونه‌هایی دانست که نیازها، مشکلات و عقاید مردم در مراحل مختلف تهیه و تصویب طرح انعکاس یافته است. ابتدا اراده و تصمیم شهرداری برای احیای منطقه کوهسنگی به آگاهی عموم مردم رسیده سپس از شهروندان دعوت شد در جلسات بررسی اهداف و تصویب جزئیات طرح، شرکت کنند.

از جمله اهداف و راهبردهایی که مبنای تهیه طرح کوهسنگی را تشکیل می‌داند می‌توان به حفاظت از نواحی جنوبی مشهد از ساخت و سازهای بی‌رویه، اتصال فضاهای باز و سبز پراکنده شهر به یکدیگر، تلفیق و اتصال دامنه‌ها و ارتفاعات جنوب شهر با بافت شهری، استفاده از توانهای طبیعی در جهت ارتقای کیفیت دیداری و حسی شهر و تسهیل جریان حرکت پیاده، دوچرخه و فعالیتهای ورزشی از شهر به طرف طبیعت اشاره کرد.

شهروندان مختلف به مدت ۲ روز همراه با مسئولان و طراحان در جلسات بررسی طرح شرکت کردند. هرچند خانه و کاشانه تعدادی از ساکنان پیرامون منطقه کوهسنگی به دلیل ضرورت گسترش محدوده طرح ناگزیر باید تخریب می‌گردید. اما توضیح اهداف گسترده طرح و آثار سودمند آن بر کل منطقه و شهر آنان را مجاب کرد تا از منافع خصوصی خویش به نفع منافع عمومی شهر بگذرند. حاصل همفکری طراحان، مسئولان و شهروندان، موافقت با تصویب طرح و برداشتن گامهای عملی برای نجات کوهسنگی بود.

طراحی مجتمع فرهنگی، ورزشی و تفریحی کوهسنگی (باغهای هفتگانه)

کوهسنگی به شکل هفت باغ پیوسته به هم در پیرامون دو کوه سنگی طراحی شده است. در هر یک از این باغها به علت ویژگیهای زمین، وجود کوهها، بافتهای شهری پیرامون، آرامگاه و ورزشگاه موجود و سایر عوامل مؤثر، روحیه‌های ویژه برجستگی یافته است. نام هر یک از باغها نیز برگرفته از همین روحیه و عناصر غالب آن است. باغ اول، باغ پذیرایی؛ این مجموعه به مساحت ۹ هکتار در پیرامون استخر و باشگاه قدیمی (تالار پذیرایی) شکل گرفته است. عناصر اصلی باغ پذیرایی را تالار قدیمی کوهسنگی، تالار جدید و حیاطهای مجزا برای پذیرایی از مردم به شیوه‌های سنتی تشکیل می‌دهند.

باغ دوم، باغ فرهنگی؛ این باغ در بخش شمالی مجتمع به مساحت حدود ۲۰ هکتار، مجموعه‌ای است از عناصر فرهنگی با مقیاس شهری، ملی و بین‌المللی که مجموعه کودک و آینده، موزه خراسان، راسته صنعتگران و هنرمندان، آمفی تئاترهای هوای آزاد و خانه دوستی ملل را شامل می‌شود.

باغ سوم، باغ سنگی؛ این مجموعه طبیعی با مساحت حدود ۳۰ هکتار در قلب مجتمع قرار دارد و عناصر اصلی آن را دو کوه سنگی تشکیل می‌دهند؛ کوه شرقی مرتفع‌تر است و پارو حبه آرامتر طراحی شده و بر فراز این کوه، استقرار مجسمه‌های فلزی و عظیم با نام نیایش به عنوان نشانه شهر پیش‌بینی شده است. کوه غربی مرکز تحرک و فعالیت پارک است. در بالاترین بخش این کوه دیوارهای سنگی است که بر آن نقش سنگی داستان سیمرغ عطار نیشابوری طراحی شده است.

باغ چهارم، باغ طبیعی؛ این باغ در بخش جنوبی کوهها و

حکایت «مردم مشهد و کوهسنگی» حکایت همزیستی عاشقانه «انسان، شهر و طبیعت» است. کوهسنگی امروزه به خاطر جمع شدن مردم راه یافته است. این مکان از شصت و سه سالهای اخیر می‌رفت که در پی نامهربانیها و غفلتها زیر فشار ساخت و ساز شهر نابود شود. اما خاطرات خوش گذشته و اراده جمعی استوار به یاری آمد و کوهسنگی را تولدی دوباره بخشید. دیرزمانی نیست که بخشی از کوهسنگی از محدودهای قراموش شده و محصور در سیم خاردار به مکانی پر جنب و جوش و با نشاط تبدیل شده است.

کوهسنگی دیروز و امروز

کوهسنگی در سالهای دور به علت آب و هوای خوب دید گسترده به شهر و همچنین وجود کوههایی مناسب برای کوهنوردی، گردشگاه مردم شهر بود. این منطقه بویژه در شپهای تابستان و روزهای آفتابی فصول سرد، مورد استقبال قرار می‌گرفت. ساختمان تالاری ۶۰ ساله، استخر و فضاهای باز و سبز پیرامون آن، عناصر قدیمی کوهسنگی را تشکیل می‌دهند. بخشی از جاده کمربندی مشهد یا جاده آسیایی، از کنار محوطه کوهسنگی عبور می‌کند. از فراز کوههای «کوهسنگی»، نشانه‌های برجسته شهر مشهد همچون گنبد حرم امام رضا (ع) و مسجد گوهر شاد، ساختمانهای بلند و مرتفع و باغ ملک آباد دیده می‌شود. طرح کوهسنگی، تمرین مشارکت مردم در تحقق طرحهای شهری

غلامرضا پناسیان حضرت، مدیر طراحی کوهسنگی در مهندسان مشاور بافت شهر، بیش از هر چیز بر ارزشهای طرح کوهسنگی از دیدگاه مشارکتی آن تأکید می‌کند. به عقیده وی بخش عمده‌ای از مشکلات شهرسازی ایران و عدم تحقق طرحهای شهری ریشه در نادیده گرفتن نقش شهروندان در فرایند توسعه شهری دارد. اما تحولات اجتماعی امروز، از جمله تحول در ساختار تصمیم‌گیری شهر، موجب همسویی اهداف طرحهای شهری با خواسته‌های مردم و در نتیجه واقع‌گرایی و امکان‌پذیری اجرای آنها می‌شود. نشانه‌ای از این تحول اجتماعی، شکل گرفتن شوراهای شهر به عنوان نماینده افکار عمومی است. از این پس باید انتظار داشت شوراها فاصله‌های را که میان دیدگاههای فنی و نگاه غیرواقعی کارشناسان یا خواسته‌های حسی شهروندان وجود داشته است

سرکوه بلند ابرست و باران
زمین غرق گل و سبزه بهاران
دسر کوه بنده
مهدی، آخوندک



طرح کوهسنگی را می توان جزء نخستین نمونه‌هایی دانست که نیازها، مشکلات و عقاید مردم در مراحل مختلف تهیه و تصویب طرح انعکاس یافته است

کنونی (به مساحت حدود ۲۰ هکتار) بازدید کرده‌اند.

بناسان حضرت چنین استقبال شدیدی را نشانه عدم تناسب میان تقاضای شهروندان و بازدید کنندگان از مشهد با فضاهای مناسب گذران اوقات فراغت در شهر می‌داند و آن را به غالب شهرهای کشور عمومیت می‌دهد. او برای نمونه از حاشیه زاینده‌رود اصفهان، کوهپایا و رود - دره‌های شمال تهران، طاق بستان کرمانشاه و عباس آباد همشان نام می‌برد و می‌گوید: این مکانها جزء برجسته‌ترین نمونه‌هایی هستند که طراحی و تجهیز آنها می‌تواند با دیدگاه سرمایه‌گذاران برای جلب توریست صورت گیرد. علاوه بر اینها، در بسیاری از شهرهای ایران امکانات طبیعی فراوانی وجود دارد که می‌توان آنها را با طراحی مناسب و پیش‌بینی تسهیلات لازم به فضاهای شهری مطلوب تبدیل کرد. در هر شهر که امکان ایجاد ارتباط بین انسان و طبیعت وجود دارد، باید این امکان مورد توجه و طراحی قرار گیرد و در خدمت مردم درآید. توفیق شهر اصفهان در سازماندهی بدنه زاینده‌رود و تبدیل آن به مکانی برای ارتباط با طبیعت، نمونه بسیار خوبی است.

پس از اجراء پایان یا آغازی دیگری؟

یکی از مشکلاتی که در نظام برنامه‌ریزی و تهیه و اجراء طرح‌های شهری در ایران وجود دارد قطعاً ارتباطاً دستگاه تهیه کننده طرح (مهندسان مشاور) با مسئولان اجراء آن پس از تصویب طرح است. درحالی که طرح‌های شهری را برخلاف طرح‌های معماری، هیچ‌گاه نمی‌توان پایان یافته تلقی کرد. در طرح‌های شهری به دلیل مقیاس وسیع طرح، دخالت عوامل فراوان و زمان طولانی تهیه و اجراء همواره نیازها و مسائل جدیدی پیش می‌آید که محتاج بازنگری، تغییر و یا تعدیل پیشنهادهای طرح، حتی در حین اجراء است.

بناسان حضرت بر نقش و وظیفه مشاور در روشن کردن زمینه‌های سرمایه‌گذاری و تحقق‌پذیری اجزای طرح تأکید می‌کند و می‌گوید: مشاور می‌تواند با انجام مطالعه اصولی، ارائه طرح واقع‌گرا و زمان‌بندی عینی و دقیق اجزای عناصر آن، اجزای طرح را واقعیت بخشد. در چنین صورتی بخش خصوصی نیز برای مشارکت ترغیب می‌شود و همه‌یاران زمین بودجه به دوش شهرداری نخواهد بود. در این زمینه همچنین تهیه انواع بروشور به منظور معرفی و تبلیغ زمینه‌های سرمایه‌گذاری می‌تواند زیر نظر مشاور تهیه کننده طرح صورت گیرد.

کوهسنگی از نگاه دیگران

در پیشبرد و تحقق طرح کوهسنگی، اندیشه‌ها و اراده‌های فراوان در کار بوده است. تا اینجا مراحل مختلف شکل‌گیری طرح از زبان مشاور و تهیه کننده طرح بیان شد. اما روایت ماجرا از سوی دیگران و جوه تأییدهای دیگری را از این طرح بزرگ شهری روشن می‌کند.

بر اساس ادعای طراح پروژه کوهسنگی، اهتمام در نگهداری بافت طبیعی و قدیمی منطقه، به عنوان یک اصل از نظر جور نموده است. مجید توپونچی، معاونت عمرانی شهرداری مشهد، نیز بر این مسئله مهر تأیید می‌زند. اما آشنایی با دیدگاه کارشناسان بومی و مردمی که در نقش شهروند، مهمترین مخاطب طراح پروژه بوده‌اند، وجوه دیگری از پروژه را آشکار می‌کند. غلامرضا حق دوست، مسئول واحد امور مشاوران شهرداری مشهد، می‌گوید: با وجودی که با توجه به کمبودهای موجود، پروژه کوهسنگی فضای سبز نسبتاً قابل قبولی ایجاد کرده است، اما همیشه می‌تواند کاملتر از وضعیت قبل نیز وجود داشته باشد. توجه به ایجاد شرایط و فرصتهایی برای رویکرد مردم به طبیعت و فرار از فشارهای روزمره شهری، ضرورت حفظ و پاسداری از تناسلها و امکاناتی را که در طبیعت وجود دارد

مختصراً بین دو کوه به مساحت حدود ۱۷/۵ هکتار است. در مرکز این باغ، دو دریاچه مرتبط در دو ارتفاع قرار دارد که از طریق آبشاری به هم وصل می‌شوند. در جزیره‌های میان دریاچه‌ها، کانست درختان سایه‌دار پیش‌بینی شده است. در این باغ همچنین موزه تاریخ طبیعی احداث خواهد شد. باغ طبیعی دارای فضاهای متنوع و ترکیبی از آب، فواره و درخت برای بازیهای کودکان و فضاهای پذیرایی در داخل طبیعت است.

باغ پنجم، باغ آرامگاه، باغ آرامگاه دارای مساحتی حدود ۱۷/۵ هکتار است که شامل بازیچه‌های مقبره موجود و توسعه باغ ایرانی آن تا کنسار بلوار موجود در شمال مقبره است. بدین شکل روحیه آرام این باغ به صورت کنوش حفظ خواهد شد.

باغ ششم، باغ ورزشی: این مجموعه در پیرامون فضای ورزشی موجود در شمال کوه غربی به مساحت حدود ۳ هکتار است. در این باغ یک محوطه ورزشی باستانی طراحی شده که پیرامون آن با نقشه‌های حماسی شاهنامه بر روی سنگ حجاری شده است.

باغ هفتم، باغ تفریحی: این مجموعه شاد و پر تحرک به مساحت حدود ۱۸ هکتار در بخش جنوب شرقی مجتمع و در ترکیب با باغ سنگی و طبیعی است. شهر بازی در هوای آزاد و سرپوشیده، پارکینگ مجهز، وسائل ارتباطی مختلف نظیر قطار، درشکه، دوچرخه و تله کابین از جمله تسهیلات و تجهیزات این مجموعه است.

دیدگاه غالب طراحی در طرح کوهسنگی، آمیزش طراحی از طراحی شهری و طراحی محیطی بوده است. خصوصیات طبیعی کوهسنگی و همجواری آن با مشهد، این فرصت را فراهم آورده است تا بتوان عناصر طراحی معماری و شهرسازی را هماهنگ با طبیعت در یک جاسایم تلفیق کرد. از این روش رنگ «انسان، شهر و طبیعت» را می‌توان تعبیر دیگری از این دیدگاه در طراحی دانست.

از سوی دیگر تلاش بر این بوده تا با توجه به عناصر مؤثر در سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، امکان‌پذیری اجزای طرح افزایش یابد.

اجراء طرح و استقبال مردم

پس‌آورد کل هزینه اجراء کوهسنگی (محوطه‌ها و ساخته‌ها) حدود ۲۴ میلیارد ریال است. از این مبلغ، ۳۲ میلیارد ریال به احداث ساخته‌ها و ۲۷ میلیارد ریال برای محوطه‌سازی اختصاص یافته است. ناگفته نماند در بخش ساختمان‌سازی فقط بوفه‌ها و آلابیق‌های طرح به طور کامل احداث شده‌اند و برخی از ساخته‌ها نظیر نمازخانه و تالار جدید نزدیک به بهره‌برداری هستند. محوطه‌سازی کوهسنگی سه بخش شمالی، مرکزی و جنوبی را شامل می‌شود و تاکنون فقط محوطه شمالی آن (باغ پذیرایی و قسمتی از باغ فرهنگی) آماده شده است.

به این ترتیب پیشرفت اجراء طرح هنوز به نیمه نرسیده است. اما از سوی دیگر مردم به محض امکان استفاده از محوطه‌ها و کوهپایا به کوهسنگی روی آورده‌اند، به حدی که در ایام عید و تابستان در برخی روزها تا حدود ۲۰۰ هزار نفر از بخش آماده شده



توجه به ایجاد شرایط و فرصت‌ها برای رویکرد مردم به طبیعت و فرار از فشارهای روزمره شهری، ضرورت حفظ و پاسداری از پتانسیل‌ها و امکاناتی را که در طبیعت وجود دارد بیشتر می‌نمایند

می‌گوید: ممکن است وقتی از زاویه بالا به پلان طرح نگاه کنیم، نظیر طرح قابل درک باشند، اما انتقال آن به بیننده‌ای که روی زمین حرکت می‌کند، امکان‌پذیر نیست. برای ابقای این مسئله به مردم، نیاز به طراحی ویژه‌ای برای ایجاد حجم و فضا احساس می‌شود.

نکته مهم دیگر در کوهسنگی، اصل دسترسی است. واقعیت این است که قابلیت دسترسی در شهرسازی رابطه مستقیمی با فاصله و زمان دارد. در سالهای اخیر شهر مشهد را رشد ۶۰ درصدی جمعیت روبرو بوده است. از سوی دیگر براساس آمار و اطلاعات، پیش‌بینی می‌شود میزان جمعیت زائر تا سال ۸۰ به مرز ۳۰ میلیون برسد. مواجهه با رشد توأمان جمعیت شهروندان مشهد از یک سو و جمعیت زائران از سوی دیگر، موجب می‌شود بحث ایجاد امکانات فراغتی و تفریحی در این شهر، نه‌فقط از دیدگاه‌های محققان و جامعه‌شناسان نیز مدد جوید.

پهرام رسیده با اشاره به اینکه پارک‌ها و امکانات تفریحی به سوازلات رشد جمعیت در شهر، نوسه یافته‌اند می‌گوید: واقعیت این است که این مراکز باید با دید سرویس‌دهی به جمعیت بسیار نیز طراحی شوند. به این ترتیب مسئله دسترسی‌ها، موقعیت پروژه در بافت شهری و امکانات و خدماتی که مورد نیاز هر کدام از این دو گروه خاص اجتماعی است، مورد توجه قرار می‌گیرد.

میدان کوهسنگی در گذشته با عرضی مناسب به خودروهای مراجعه کنندگان اجازه جرحیدن و برگشتن را می‌داد اما در طراحی جدید، بین گردش وساطت نقلیه و ورود و خروج آنها تداخل‌هایی وجود دارد. آمد و شد مردم و وساطت نقلیه در میدان، بار ترافیکی شدیدی را در حصول مسیر سبب می‌شود، به خصوص که تنها راه دسترسی به کوهسنگی، خیابان باریک و قدیمی کوهسنگی است که به میدانی به همین نام ختم می‌شود. لازم به ذکر است که توسعه مناطق مسکونی در دو طرف محور مسیر، تراکم‌های بالا و ساخت و سازها و ایجاد مراکز متعدد خدماتی در طول محور شبهه عدم ساماندهی دسترسی در طرح را پررنگتر می‌نمایند. یک شهروند مشهدی با اشاره به بنا سنگین ترافیک در کوهسنگی می‌گوید: پارکینگ مجموعه کوهسنگی در جایی دور و پرت قرار دارد. این مسئله باعث می‌شود خودروها در بانه‌های ترافیکی که برای استفاده مردم طراحی شده بایستند. از طرف دیگر اشغال مکان‌های مختص مراجعه کنندگان توسط وساطت نقلیه، سبب جمعیت‌را به سمت محله‌های مسکونی مجاور می‌کشاند. ناگفته نماند این مسئله منشأ ایجاد اختلال و مشکلات بی‌شماری برای ساکنان منطقه کوهسنگی خواهد بود.

نکته‌ای که در پروژه کوهسنگی قابل تأمل است، تفکر حاکم بر پروژه است که گویی همسویی چندانی با جلب مشارکت‌های مردمی ندارد. مهم‌ترین دلیل این مسئله شاید این است که کارفرما یا شهرداری مشهد هنگام آغاز طرح، چنین نیازی را به خوبی احساس نکرده است. اگر باور کنیم که تصور کارفرما از ابتدا بر این بوده است که پروژه با اعتبارات موجود شهرداری قابل اجراست، پیش‌بینی جلب مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی در طرح اولیه در مقیاس چنین گسترده‌مید به نظر می‌رسد.

اجبار یا اقبال عمومی

همان طور که پیشتر ذکر آن رفت، طریق آمار، نرخ رشد جمعیت مشهد نسبت به شهرهای دیگر، گویای افزایش ۶۰ درصدی است. به این جمعیت باید آسوه زائوالی را که هر ساله برای زیارت به مشهد سفر می‌کنند نیز اضافه کرد. به این ترتیب در بیشتر ماه‌های سال، شهر در ازدحامی واقعی دست و پا می‌زند. سنوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا حجم کارهای انجام شده در زمینه ایجاد فضاهای سبز برای شهر کفایت می‌کند؟

بیشتر می‌نمایند. در پروژه کوهسنگی اهمیت حفظ بافت طبیعی منطقه و تشدید و تعمیم آن تا به آنجا که بتواند به داخل شهر نیز کشیده شود، محل سؤال است. آیا حاصل کار در کوهسنگی، ارتباط و هماهنگی لازم را با طبیعت داراست؟ حق دوست در پاسخ به این سؤال ضمن اشاره به موفقیت و جذابیت بیشتر پروژه‌هایی که در دل طبیعت اجرا می‌شود می‌گوید: بهتر بود بافت منظم هندسی منطقه، به شکل یک بافت ارگانیک در می‌آمد تا ارتباط بیشتری با طبیعت داشته باشد. نمی‌توان صرفاً با استفاده از مواد مصالح گران قیمت، زیبا و مصنوعی رضایت مردم را جلب کرد. وقتی مردم به هتل مراجعه می‌کنند میل دارند روی سنگ گرانیت قدم بگذارند، اما درون یک پارک، شاید بیشتر مایل باشند روی ریگ یا چوب راه بروند. این مسئله مهمی است که به شناخت طراح از مردم، مخاطبان و استفاده کنندگانی که برای محیط در نظر گرفته است، باز می‌گردد.

پهرام رسیده، کارشناس و طراح پروژه پارک پردیس قائم مشهد، با اشاره به کاراکتر خاصی که در طبیعت کوهسنگی وجود دارد می‌گوید: انتظار مردم در پارک‌ها و مراکز طبیعی، دیدن فضاهایی است که با طبیعت مانوس‌تر است. فرم‌ها و شخصیت کلی مجموعه کوهسنگی، شخصیتی اتوکشیده است و سنگ‌های گرانیت و انواع دیگری که به عنوان مصالح به کار گرفته شده است، انسان را بیش از جلوه‌های طبیعی و فرم‌های آزاد طبیعت، با جلوه‌های صنعتی مواجه می‌کند.

آنچه از کوهسنگی و از گذشته‌های دور در خاطره جمعی مردم مشهد باقی مانده است، تفریحگاهی با ارتفاعات سنگی و شکلی کاملاً طبیعی است که چشمانداز شهر از آنجا کاملاً آشکار است. پهرام رسیده ضمن ابراز این نکته، که عناصر شکل گرفته در پیرامون پروژه، تابع و هماهنگ با ارتفاعات نیست، می‌افزاید: شاید اکنون که بخش‌هایی از پروژه به اتمام رسیده است، جای زیادی برای بازنگری نمانده باشد، اما می‌توان با این دیدگاه، در فضاهای دیگری که پیش‌بینی شده‌اند، عناصر بعدی را طراحی و اجرا کرد.

شاید مهم‌ترین دلیل طراح برای انتخاب مصالح خاصی که بویژه در کف‌سازها به کار رفته است، مسئله ماندگاری و حفظ کیفیت آنها در طول زمان است. اما حق دوست ضمن رد این نکته، معتقد است: با استفاده از فرم‌ها و مصالحی که با طبیعت هارمونی و هماهنگی بیشتری داشته باشند نیز می‌توان این ماندگاری را ایجاد کرد. الایق‌های ساخته شده از سنگ‌های گران قیمت، با شکل و شمایل پاسمغای، این احساس را به بیننده القا می‌کند که گویی به آنجا چسبانده شده‌اند و هر گوشه دیگری نیز ممکن بود قرار بگیرند.

مهم‌ترین خطری که پروژه‌هایی با ویژگی پروژه کوهسنگی را تهدید می‌کند، دگرگونی و تفاوت پروژه به اتمام رسیده با آن چیزی است که از ابتدا در اندیشه طراح نسبت به طرح وجود داشته است.

مصدق این نکته در کوهسنگی هفت باغی است که پیشتر در گزارش طراح، ذکر آن رفت. هفت باغ یاد شده از نظر هندسی، برای کسی که در محیط حرکت می‌کند، خیلی قابل تفکیک نیست و عرصه‌بندی‌های آن از نظر فضایی تعریف روشنی ندارد. حق دوست

اگر چه به اعتقاد طراح و مدیر اجرایی پروژه در شهرداری مشهد، ایجاد احیا و ساماندهی فضاهای سبز و امکانات تفریحی با اقبال عمومی روبرو شده است اما باید دید برخورداری از سهم سرانه شهر زیارتی مشهد از فضای سبز چگونه است. حق دوست در این باره می گوید: به دلیل کمبود فضای سبز، مردم در کنار خیابانها نیز تفریح می کنند. این را نمی توان احساس رضایت مردم از موضوع تلقی کرد. مردم به ناچار از آنچه در اختیارشان می گذاریم استفاده می کنند.

جلب مشارکت مردمی

مهمترین مسئله‌ای که از ابتدا باید در پروژه‌های فرهنگی - تفریحی مدنظر قرار گیرد این است که پروژه به لحاظ اقتصادی دارای توجیه مناسبی باشد. مشاور و طراح در مطالعات مقدماتی خود باید به راهکارهایی بپردازند که مشارکت و سرمایه‌گذاری را که توانایی سرمایه‌گذاری دارند جلب نماید. بنابراین رویکرد کلی نسبت به پروژه‌هایی از این دست، به سمت ایجاد زمینه لازم برای سرمایه‌گذاری در بخشهای خدماتی و تضمین منافع آن حرکت می کند.

مهمترین خطری که پروژه‌هایی با ویژگی پروژه کوهستانی را تهدید می کند، دگرگونی و تفاوت پروژه به اتمام رسیده با آن چیزی است که از ابتدا در اندیشه طراح نسبت به طرح وجود داشته است.



توتونچی با اشاره به گستردگی و زمان‌بر بودن پروژه، تنها راه تأمین منبع بودجه را مشارکت بخش خصوصی در طرح‌های درآمدزا می‌داند. به بیان دیگر با توجه به محدودیت زمان و عدم توانایی شهرداری در تخصیص بودجه مناسب و کافی به پروژه، جلب مشارکت‌های مردمی، تنها راه اجرای سریعتر پروژه بوده است. به این ترتیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در شهرسازی، تله‌کابین، رستوران و واحدهای تجاری از ویژگیهای درآمدزایی پروژه است که مشاور در پروژه دیده است و هدف از آن به تعادل رساندن توازن مالی پروژه است.

با نگرشی تاریخی باید گفت آنچه در طول تاریخ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه‌ها مشخص است عدم اعتماد این بخش به سازدنی و درآمدزایی سرمایه‌های است که صرف توسعه پروژه می‌شود. وجود محدودیتهایی در شهرداری، به طور کلی امکان واگذاری زمین را به سرمایه‌گذار منتفی می‌کند و از سوی دیگر جذابیت سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذار این است که در طول زمان برای سرمایه‌گذاری او ارزش افزوده ایجاد شود.

برای دستیابی به تحلیلی منطقی و واقع‌بینانه، باید فشارهایی را که در زمینه کمبود سرانه فضای سبز بر مردم وارد می‌شود برداشت و به آنها آزادی انتخاب و عمل داد، نگاه می‌توان به واقعیت اقبال عمومی یا موفقیت پروژه در نزد مردم پی برد. به غیر تقدیر در این

گوشه طرح‌ها، کمبود فضای سبز به عنوان پارامتری که بر سیمای پروژه خدشه وارد می‌کند، نباید از نظر دور بماند. ویژگی زیارتی و سیاحتی شهر مشهد حکایت از آن دارد که اختصاص سرانه‌های شهری در زمینه خدمات عمومی و فراغت باید به گونه‌ای طراحی و ساماندهی شود که حداقل بخشی از آن برای شهروندان نیز قابل استفاده باشد.

مفهوم توسعه پایدار در پروژه‌های عمرانی

حق دوست در زمینه نقش نظارتی طراح بر طرح می‌گوید: احتمالاً مقصود مشاور از نظارت، نظارت کارگاهی است. در پروژه کوهستانی با اینکه شهرداری در تشکیلات خود، دستگاه نظارت دارد، اما نظارت عالی و هدایت پروژه در طول مسیر اجرا، به اختیار مشاور بوده است. دیدگاه‌های مشاور و تغییراتی که از نظر او باید صورت می‌گرفته، به راستی اعمال می‌شد و در طول پروژه هیچ‌گونه محدودیتی از نظر اتصال دیدگاه‌های کارشناسی مشاور وجود نداشت.

صرف نظر از مسائلی که ذکر آن رفت، توجه به حفظ و نگهداری حاصل آنچه بعد از اتمام پروژه بر جای می‌ماند، مفهوم نظارت را به مفهومی روشنتر تبدیل می‌کند. مفهومی که مهمترین محور آن مدیریت نگهداری بعد از اجرای پروژه است. در کشور ما روال معمول این است که پروژه‌های با صرف هزینه‌های گزاف به مرحله بهره‌برداری می‌رسد، اما مکانیزم‌های نگهداری آن پیش‌بینی نمی‌شود. این گونه اعمال مدیریت در شهرسازی می‌تواند از طریق بهره‌بردار که حوزه معاونتهای مختلف را شامل می‌شود انجام پذیرد. رواج و به کار بستن نظارتی برای نگهداری و حفاظت از طرح‌ها، فرهنگ استفاده را به مردم آموزش می‌دهد و از اتلاف سرمایه‌های ملی و شهری جلوگیری می‌کند. از سوی دیگر اعمال مدیریتی کارآمد در جهت حفظ و نگهداری پروژه‌ها که منجر به پایداری آنها نیز می‌شود، مستلزم صرف هزینه‌های گزافی است. بی‌شک دیدن مکانیزم‌هایی توسط طراح در طرح که به کسب درآمد از پروژه منجر شود، عاملی مؤثر در توسعه پایدار شهری به معنای واقعی خواهد بود.

سخن پایانی

اگر در طرح‌های عمرانی به دنبال بر آورد میزان موفقیت و اقبال عمومی هستیم، ابتدا باید طرح را با توجه به اهداف اولیه و تعریف شده آن ارزیابی کنیم. در این حالت با دو مسئله اساسی روبرو هستیم: نخست اینکه در کشور ما ارزیابی پروژه‌ها در زمینه دستیابی به اهداف اولیه، بسیار کم‌رنگ صورت می‌گیرد و نکته دیگر اینکه حتی اگر اهداف یک طرح برای طراح و مشاور کاملاً روشن باشد، امکان عدم انطباق اهداف تعریف شده با واقعیت، محلی برای شک و تردید ایجاد می‌کند. در اینجا دشواری و سنگینی وظیفه جامعه مشاوران به خوبی آشکار می‌شود. مشاوران با توجه به عظمت رسالتی که در پیشبرد طرح‌های عمرانی، بردوش دارند، می‌توانند با هدف‌سازی برای کارفرما، به عنوان بازوی تخصصی در اصلاح دید کارفرما و ارتقای جامعه و باورهای اجتماعی، نقشی اساسی ایفا کنند. اکنون در مقطعی از طرح‌های توسعه شهری قرار گرفته‌ایم که به نقش و وظیفه مشاوران و طراحان، جنبه‌های محققانه و جامعه‌شناسانه نیز افزوده می‌شود. به هر تقدیر وسعت، تفاوت و تنوع طبقاتی، عملکردی و رفتاری مخاطبان پروژه کوهستانی، ضرورت و لزوم به کارگیری مطالعات مقدماتی دقیق و همه‌جانبه و روش‌های تحقیقی را در طرح به تمامی می‌نمایاند.

اگر همیشه امکان توجه و توسل به مشاوران بومی در پروژه‌هایی از این دست وجود ندارد، باید به راهکارهایی اندیشید که رفتارشناسی ظریف و وسیعی از مخاطبان پروژه‌ها را از نظر دور ندارد.

جستارهایی از دومین همایش فضای سبز



سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران

حاشیه نشینی و اجرای طرحهای نامتناسب مهندسی از طرف دیگر، لزوم توجه به آراستگی پایگوهی را - که میرادگاه نسل جوان با طبیعت است - یادآور می شود. شهرکزی تهران در این زمینه با اقدام به تهیه و تصویب طرحی محیطی دره گلکچال و احداث باغ فر دوس در دره گوهستانی جمشیدیه، باعث استقبال گسترده مردم شده است. پیشنهاد مشخص در این باره، ارائه لایحه حفاظت دره های کوهستانی و حوضه های آبریز به عنوان میراث طبیعی شهر است. حدود ۲۰۰ شهر در سراسر کشور با رود دره ها محاطت دارند که به دلیل دیدگاه غالب مهندسی، بیشتر جنبه های محدودیت برای آنها مورد تأکید و توجه است. فقط در تهران ۱۰ رود دره وجود دارد که مجموعه طول آنها حدود ۱۵۰ کیلومتر و فضای باز پیرامون آنها حدود ۳ هزار هکتار است. دره دارآباد، جمشیدیه، تنگه حصار، گلآبدره، دره خمر حژاد و کن در تهران و رود دره های وکیل آباد مشهد، دره گنج نامه همدان و دره باغ مشه تبریز از نمونه های بارز آنها هستند.

تداوم دیدگاه مهندسی در ایجاد کانالهای بتونی و تبدیل رود دره ها به محل تجمع زباله باعث نابودی آنها خواهد شد. پیشنهاد می شود با دیدگاه طراحی محیطی که از اصول توسعه پایدار شهرهاست، ضمن ایمن سازی دره ها و شهرها در مقابل سیل از امکانات طبیعی این دره ها برای توسعه فضاهای سبز شهری استفاده شود. حفاظت و احیای رود دره های شهری دست کم منافع زیر را در بردارد:

- ۱- امتداد طبیعت در بافت شهری، ۲- ارتباط مجدد محله هایی که توسط دره ها از هم جدا شده اند، ۳- اتصال محلات منفصل شهر از طریق فضاهای سبز ورزشی و تفریحی، ۴- ایجاد ارتباط متعادل بین انسان و طبیعت، ۵- صرفه جویی در هزینه های ایجاد حفظ و نگهداری فضاهای سبز شهری، ۶- حفظ ساختار طبیعی بستر شهرها.
- در همین زمینه شهرداری تهران اقدام به طراحی دره در که دره، فرحزاد و دره مقصودیک کرده است. از طرف دیگر به منظور رفع موانع اجرایی از طرف ارگانهای ذی ربط بیابانه مشترکی امضا شده که در خواست تعیین و تصویب رود دره های شهری را به عنوان میراث طبیعی شهرها از شورای عالی شهرسازی نموده است.

در زمینه اجرای سیاستهای آموزشی شهرداری تهران، سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران در اسفند ۷۸ با هدف ارائه آخرین دستاوردهای علمی - تخصصی و اجرایی فضای سبز و تبادل افکار و تجارب صاحب نظران و دست اندر کاران، اقدام به برگزاری دومین همایش سراسری آموزشی - پژوهشی فضای سبز نمود. از میان ۲۲۰ مقاله ارسال شده به دبیرخانه همایش ۱۶ مقاله به دلیل مطابقت موضوعی، همسویی با اهداف همایش و به روز بودن اطلاعات، برای ارائه در سمینار انتخاب و ۵۶ مقاله دیگر نیز به دلیل محتوای علمی مفید به شکل بوسترهای ارائه شدند تا حاضران از مطالب آنها بهره مند شوند.

به جهت اهمیت و کاربرد موضوع، خلاصه اهم مطالب منتخب از چند مقاله ارائه شده در سمینار که همسویی بیشتری با اهداف ماهنامه شهرداریها دارند در ذیل ارائه می شود.

ساماندهی نظام فضاهای سبز کلانشهرهای کشور
غلامرضا یاسیان حضرت

اندیشمندان یکی از اصلی ترین راههای مقابله با آلودگی ناشی از توسعه های شدید شهری را تقویت رابطه انسان شهرنشین با طبیعت دانسته اند. با آگاهی از این موضوع، در سالهای اخیر شهرداریهای سراسر کشور در پاسخ به نیاز عمومی، تلاش گسترده ای برای حفظ و توسعه فضای سبز به عمل آورده اند که محصول آن هزاران هکتار باغ عمومی و پارک بوده است. شکی نیست که با ارزیابی اقدامات گذشته می توان راهکارهای مناسبتری برای آینده ارائه نمود. صرف هزینه برای ایجاد فضاهای سبز جدید در جهت تحقق هدف شهر سبز هنگامی تحقق خواهد یافت که تعام از گانهای تزیینت دریاچه اصلی ترین زمینه های موجود و ممکن برای ایجاد فضاهای سبز در شهرها همکاری کنند. این زمینه ها و استفاده های بالقوه را می توان در چهار مقوله زیر خلاصه و به تفکیک مورد ارزیابی قرار داد:

- ۱- دره ها و اراضی پایگوهی مشرف به شهرها، ۲- رود دره های شهری، ۳- بده بزرگراهها، ۴- کمربند سبز شهری.
- استقرار اکثر شهرهای بزرگ کشور در بستر کوهپایه ای و وجود دره های کوهستانی زیبا از یک طرف و گسترش بی رویه شهر، رواج



تحصولی اساسی در برنامه ریزی بود. همزمان در کانادا استفاده از ابزارهای متداول شد که اساس آن لایه بندی عوارض تشکیل دهنده محیط بود که با GIS معروف شد.

طراحی خوب ملزم به برنامه ریزی مناسب و برنامه ریزی مناسب نیازمند ابزار تحلیلی قوی است که GIS این امر مهم را فراهم می کند. در مقاله حاضر که بر دیدگاه تحلیلی مبتنی است از شیوه لایه بندی در قالب یک فرآیند سیستمی استفاده شده است که روشی برای اطلاعات (شامل نقشه، عوارض و داده های توضیحی) به پردازش داده ها و تحلیل و بررسی و سرانجام طراحی یک فضای شهری برای پارک ها و تفرجگاه ها، مراحل اصلی این فرآیند را شامل می شود.

ابتدا از نقشه های یک دو هزارم مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران - که در سال ۷۵ تهیه شده است - نقشه های موضوعی، شهری و طبیعی به صورت جداگانه استخراج شد و سه منطبقه ۷۶ و ۲ به عنوان محدوده مورد مطالعه انتخاب گردید. سپس بحثی در خصوص سرانه فضای سبز مطرح شد که متوسط مساحت مورد نیاز برای کاشت یک درخت، ویژگی های اقلیمی، کیفیت محیط زیست و تراکم هر نفر در واحد مسکونی به عنوان پارامترهای اصلی مورد تأکید قرار گرفت.

اطلاعات با استفاده از نرم افزار خاصی به دو صورت توصیفی و گرافیکی، جمع آوری و منجر به تشکیل پایگاه های اطلاعاتی برای پارک ها در GIS شد که مواردی همچون نام پارک، مساحت، آدرس، مکان جغرافیایی، سال تأسیس و... را شامل می شود.

علاوه بر پایگاه اطلاعاتی پارک ها، لایه های اطلاعاتی همچون کاربری اراضی قابل تبدیل، فضاهای باز، فضاهای تجاری و... تشکیل شد. سپس با تعیین استانداردهای همچون شعاع عملکرد ۸۰۰ متری برای پارک محله ای و تعیین شعاع عملکرد پارک های منطقه ای و ناحیه ای با توجه به الگوهای تراکم، تقاضای تفریحی و قابلیت اراضی برای تفسیر کاربری، مثل مکان یابی پارک های محلی را به دست آوردیم. بعد از طبقه بندی پارک های محله ای، داده های در خصوص نوع محلات (تجاری - مسکونی) با عنوان مشخصه یابی پارک های محله ای و سپس داده های در خصوص مساحت یابی پارک های محله ای به سیستم داده شد که با تحلیل گر GIS استنتاج نهایی در خصوص موقعیت، وسعت و مشخصه هر پارک محله ای حاصل و یک طرح مجازی با

اهدات و طراحی بزرگ آنها با هدف اصلی پاسخگویی به نیازهای حمل و نقل شهری، مشکلات متعددی همچون قطع ارتباط کالبدی محلات، خطرات جانی صورت پذیرگزاره، اختلاف سطوح زیاد در بدنه ها، ناپایداری بدنه ها و... را به وجود آورده است. با نگرش طراحی شهری مدرن، بدنه بزرگراه های شهری یکی از امکانات مهم شهرهای ما برای ایجاد فضای سبز است. با طراحی بدنه بزرگراه های شهری و بر اساس این دیدگاه، می توان ضمن ایمن سازی سواره و پیاده و اتصال محلات منقطع، کیفیت منظر شهری را ارتقا بخشید و احساس حرکت در طبیعت و باغ که در معابر شهری قدیمی نظیر خیابان ولی عصر تهران، خواجهر بیع مشهد و چهارباغ اصفهان وجود داشته را در شهرها ایفا کرد. از تجربیات موفق شهرداری تهران در این زمینه می توان به طراحی کالبدی پیرامون بزرگراه چمران و منظر سازی بزرگراه مدرس (بوژیه مجاور پارک طالقانی) اشاره کرد.

در مورد کمربند های سبز شهری که در اکثر طرح های جامع شهری نیز پیشنهاد شده است باید عنوان کرد که بیشتر کمربند های سبز پیشنهادی بنا به علی همچون هزینه بالا در ایجاد و نگهداری و عدم برنامه ریزی مناسب اجرا نشده اند. با توجه به اهمیت کمربند های سبز شهری در جلوگیری از باد های کویری و مقابله با آلودگی هوا و همچنین تجربه ای که در برخی از نواحی تهران با مشارکت مردم در ایجاد کمربند های سبز شهر به دست آمده، پیشنهاد می شود در صورت مشارکت مردم در ایجاد کمربند های سبز شهر مطالعات لازم صورت گرفته و با تصویب لوایح و دستورالعمل ها زمینه واگذاری اراضی حومه ای برای ایجاد کمربند سبز به افراد فراهم شود.

مکان یابی و طراحی پارک های شهری با استفاده از الگوی تحلیل گر GIS و واقعیت مجازی فرساده نوریان و مهران قدوسی

این مقاله نتیجه یک طرح تحقیقاتی است که در دانشگاه تهران با همکاری مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران صورت گرفته است. هدف مقاله، ارائه الگویی برای مکان یابی پارک های شهری در تهران و طراحی مجازی آنها با استفاده از سیستم لایه بندی GIS است.

یسان مک هارد در کتاب معروفش، طراحی با طبیعت، نظراتی نو در خصوص تحلیل اطلاعات به صورت لایه بندی مطرح کرد که

استفاده از GIS به عنوان الگو ارائه شد جایگاه اقتصادی فضای سبز در مدیریت شهری داود نهری

کاربرهای شهری از جمله پروژه‌های مسکونی به راحتی بر مبنای سود زیان اقتصادی قابل تحلیل هستند. توجه اقتصادی کاربرها منبای استواری برای شکل‌گیری و توسعه آنها ایجاد می‌کنند. بنابراین تحلیل اقتصادی فضاهای سبز شهری به عنوان یک کارسری عمده در شهرها برای توسعه و نگهداری آنها موضوع مهمی در مدیریت شهری محسوب می‌شود.

روشهای مختلفی برای تحلیل اقتصادی فضای سبز شهری به کار گرفته شده است. از جمله روش هزینه مسافرت (Travel Cost Method)، روش تمایل به پرداخت ورودیه (Willingness to Pay)، روش ارزش تجربه و لذت (Hedonic Pricing Method) که ارزش تفریحی یک منطقه را به ترفیبات براساس مقدار هزینه‌ای که افراد برای رسیدن و ورود به آن و کیفیت زیست

نشان دهنده اهمیت فضاهای سبز و توجه‌پذیری اقتصادی آنها هست. پیشنهاد می‌شود فضاهای سبز موجود شهرهای کشورمان نیز به منظور برخورداری از مبنای استوار با دیدگاهی اقتصادی، مورد ارزیابی قرار گیرند و زمینه‌های توسعه فضاهای سبز جدید را فراهم نمایند.

رابطه بین مقدار هزینه تخصیصی افراد در استفاده از پارکها و ساعات حضور در پارکها و عوامل مؤثر در استفاده از پارکها

منصور عباس آبادی

به منظور مطالعه تقاضا برای پارکها یا ساعات حضور در پارکها ابتدا از طریق نمونه‌گیری خوشه‌ای و سیستماتیک چهار پارک بزرگ تهران (اله، ملت، دانشجو و بعثت) انتخاب شد. در داخل هر یک از این پارکها دو منطقه زنان و مردان به روش نمونه‌گیری تصادفی انتخاب گردید و با مراجعه در دو مقطع صبح و عصر، ۱۶۴ پرسشنامه تکمیل شد. متغیر هادراوند، هزینه‌ای که تا رسیدن به پارک صرف می‌شود، هزینه‌ای که درون پارک صرف می‌شود، شغل و سن را شامل می‌شدند.

از حاصل ضرب تعداد دفعات مراجعه بر تعداد ساعات مراجعه به پارک، میزان تقاضای فرد برای پارک به دست می‌آید. با این فرض و با ناخال کردن پارامتر وزن نوع وسیله‌ای که افراد برای مراجعه به پارک استفاده می‌کنند می‌توان به نتایجی قابل اطمینان کار با وزن دهی به هفت وسیله رایج یعنی پیاده، دوچرخه، موتور، اتوبوس، تاکسی، اتومبیل شخصی صورت گرفت، که با آنکا بر نظر به‌های تجربی، پیاده‌بیشترین وزن و اتومبیل شخصی کمترین وزن را به خود اختصاص دادند.

بر اساس نتایج تحقیق بین افزایش هزینه فرد تا رسیدن به پارک و تعداد مراجعات، رابطه مثبتی وجود دارد. به این معنی که اگر افزایش هزینه هر فرد نشان دهنده میزان بالای درآمد فرد باشد با افزایش درآمد تعداد مراجعات به پارک نیز بیشتر می‌شود.

برای گروه مردان رابطه متغیر وسیله مورد استفاده برای رسیدن به پارک و تعداد مراجعات منفی است. اما در گروه زنان رابطه متغیر وسیله مراجعه و تعداد مراجعه مثبت است که با انگیزه‌های مراجعه گروه زنان به پارک قابل توجیه است.

در گروه مردان بیشترین درصد استفاده از وسیله مراجعه به پارکها پیاده و در گروه زنان اتوبوس بوده است.

یافته‌های بخش اول این تحقیق در بخش دوم از دیدگاه توسعه پایدار مورد ارزیابی قرار گرفت. به منظور افزایش تعداد ساعات مراجعه به پارک نتیجه‌گیری شد که دوراه و خوددارد تا باید فاصله پارکها کم شوند و یا اینکه درآمد آنها افزایش یابد که هر دوی اینها جزء شاخصهای توسعه‌یافتگی کلانشهرها هستند. بنابراین میزان فضای سبز می‌تواند به عنوان یک شاخص مناسب برای سنجش توسعه‌یافتگی کلانشهرها تلقی گردد.

منظر سازی فضاهای شهری با استفاده از آب باران و گیاهان سازگار

اشکان نوجیان

هدف این مقاله شناخت صحیح و معرفی برخی از فضاهای نازیبا شهری و ارائه راهکارهای علمی و عملی برای استفاده بهینه از آب باران و گیاهان سازگار برای منظر سازی ذکر شده است. در برخی از فضاهای موجود در شهرها اجرای فعالیتهای عمرانی و زیباسازی دست کم در یک دوره زمانی خاص و محدود میسر نیست و می‌توان از آنها به عنوان فضای سبز موقت و منظر سازی شهری



سرعت دوچرخه در مسافتهای ۴ تا ۶/۵ کیلومتری و در ساعات پر تردد، عملاً بیشتر از سایر وسایط نقلیه است

شهرهایی که در موقعیت جنگل‌های قرار دارند، از پتانسیل بیشتری برای راهاندازی مسیر ویژه تردد دوچرخه‌سواری برخوردارند

محیطی انجام می‌پردازند می‌سنجند.

روش دیگری نیز که مورد تأکید این مقاله است، روش هزینه‌های جایگزینی (Lesting Cost Method) است. در این روش سعی می‌شود هزینه‌هایی که با وجود فضای سبز صرفه جویی می‌شوند، محاسبه و به عنوان ارزشهای اقتصادی فضای سبز تلقی شوند. مثلاً فضای سبز باعث کاهش آلودگی هوا، کاهش فرسایش خاک، کاهش خطرات ناشی از سیل و... می‌شود. با سنجش میزان پولی این صرفه‌جویی‌ها می‌توان مقایسه‌ای بین این صرفه‌ها و مبالغی که در صورت نبود فضای سبز از طرق دیگر (مثلاً تجهیزات کنترل آلودگی) باید صرف شود انجام داد و به این طریق ارزشهای اقتصادی هر واحد از فضای سبز را به دست آورد.

مطالبی متعددی از محاسبه هزینه‌هایی که با وجود درختان و فضای سبز صرفه جویی می‌شوند از شهرهای ایالات متحده وجود دارد که ارزشهای اقتصادی کلان میلیونی و حتی میلیارد دلاری را برای فضاهای سبز تخمین می‌زنند.

با وجود اینکه معالغ تخمینی به عنوان ارزش اقتصادی فضاهای سبز نمی‌تواند از دقت کامل برخوردار باشد، اما

استفاده کرد. این فضاها عبارتند از:

- فضاهایی که در طرحهای شهری پیشنهادهایی در مورد آنها مطرح شده، اما به دلایلی همچون زمان بندی اجرای طرحها، کمبود اعتبارات و... با تکلیف ماندهاند.
- فضاهای حاشیه رودخانهها.
- پستی و بلندیهایی که در برخی از شهرها وجود دارد.
- کودکانهای بزرگی که به دلیل خاکبرداری و یا خاکریزی ایجاد شده و عملاً به محل تجمع زباله و شیوع بیماریها تبدیل شده است.

- برخی فضاهای بزرگ مرز بندی شده به وسیله دیوار، ترده و یا سیم خاردار به شکل ناموزون از طرف برخی افراد و ارگانها برای برخورد با این فضاها توجه بر سه موضوع تأکید می شود:
۱- استفاده بهینه از آب در توسعه فضاهای سبز، ۲- استفاده از گیاهان سازگار، ۳- شیوه برخورد صحیح و اصولی با هر یک از این فضاها.

به منظور استفاده بهینه از آب باران چهار روش پیشنهاد می شود که عبارتند از:

۱- استفاده از خاکریز که در سطوح با شیب متوسط مناسب است و در طول خاکریزها شیوههایی با مصالح مقاومتر ایجاد می شود.

۲- استفاده از آبروها و یا شیوههای خاکی که برای سطوح با شیب بیشتر می تواند کار کرد داشته باشد.

۳- استفاده از سطوح نفوذناپذیر که برای سطوح با شیب کم مناسب است و ترکیبی از شیوههای ۷ شکل و سطوح فشرده و نفوذناپذیر است و حتی استفاده از پلاستیک در زیر سطح فوقانی خاک جهت نفوذناپذیری پیشنهاد می شود.

۴- استفاده از تیمارهای گیاهی بعد از کاشت برای جلوگیری از هدر رفتن آب و صرفه جویی در مصرف آن.

در مورد استفاده از گیاهان سازگار ضمن اینکه به استفاده از گیاهان بومی توصیه می شود، مجموعه شرایطی برای گیاهان سازگار معرفی می شود که عبارتند از: ۱- سریع الرشد، ۲- مقاوم با شرایط محیطی، ۳- تکثیر و کاشت راحت، ۴- نیاز کم به آبیاری، ۵- نیاز کم به مراقبت و باغبانی، ۶- مطلوبیت زیبایی شناختی و کارکردی.

در خصوص چگونگی برخورد صحیح و اصولی با فضاها که نتیجه گیری دو بخش فوق است، پیشنهاد می شود هر یک از فضاها توسط مجریان طرح از نزدیک مورد بررسی دقیق قرار گیرد و با توجه به امکانات و شرایط، مهمترین روش برخورد انتخاب و به مورد اجرا گذارده شود.

در پایان پیشنهاد می شود دست کم یکی از مراکز ذی نفع مثل شهرداریها یا سازمان پارکها مسئولیت اجرایی طرحهای منظر سازی را بر عهده گیرد و با شناسایی فضاها اقدام به منظر سازی آنها نماید.

بررسی اصول زیبایی شناسی در طراحی کاشت گیاهان

زیستی

مسعود احمدی

یکی از مباحث مهم در طراحی فضای سبز، طراحی کاشت است. طراحی کاشت در واقع هنری است که با استفاده از اصول و روشهای خاص خود سعی در استفاده علمی از طبیعت و مناظر زیبا و رضایتبخش از گیاهان دارد.

برای رسیدن به روش منسجم و علمی برای ایجاد محیطی مطلوب، شناسایی اصول زیبایی شناسی الزامی است. برای این منظور قواعد روانشناسی روبرت گیاهان می تواند به عنوان پایه و طرح اولیه برای دستیابی به اصول زیبایی شناسی باشد. تضاد موجود در هر پدیده می تواند باعث حساس شدن قوای حسی و بیان قویتر و در نتیجه درک سهل تر آن شود. این قاعده کلی در مورد خصوصیات بصری گیاهان نیز صادق است. ویژگیهای بصری گیاهان در سه شکل کلی فرم، بافت و رنگ قابل بررسی هستند که آگاهی طراح بر ویژگیهای مختلف آنها، او را قادر به استفاده از این اصول در جهت انتقال خواستهها و احساسات درونی خویش به طرح و پیوسته خواهد کرد. از جمله ویژگیهای بصری گیاهان می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- درختانی با ارتفاع و پهنایی برابر و شاخه های پراکنده، فرمی گرد دارند که باعث تحریک چشم در مسیر کاشت خواهد شد.

- درختانی با ارتفاع زیاد و پهنای کم، فرمی ستونی دارند که حرکت چشم را متوقف و نقطه تأکید ایجاد می کنند.

- بافت هر گیاه نشان دهنده سرزندگی آن است. بافت خشن درختان تداعی کننده نوعی تأکید بر پسته شده است.

- رنگ در مفهوم عام خود در همه افراد تأثیر مشترکی دارد و برای انتقال هیجانات و احساسات طراح به بیننده، قابلیت فراوانی دارد که در قالب هفت تشبیه اصلی، رنگهای گرم و سرد، رنگهای مکمل و رنگهای پسا کثیر است. بالا قابل مطالعه است و باقیه های تجربی متعددی در مورد آنها موجود است.

بعد از شناسایی اجمالی با خصوصیات بصری گیاهان بررسی اصول زیبایی شناسی آنان ضروری به نظر می رسد. هدف این اصول، ایجاد هماهنگی و وحدت بصری است. یک مجموعه متحد باید خصوصیات زیر را داشته باشد:

- ۱- به گونه های طراحی شود که هر یک از واحدهای آن دارای منظره جالب و خوشایندی باشد ۲- کل مجموعه دارای نظم منطقی باشد. ۳- مجموعه کلیتی از خود در ذهن بیننده ایجاد کند.
- ۴- به گونه های طراحی شود که هر یک از اجزای طرح برای افزایش شناسایی عملکردهای مختلف کل مجموعه مؤثر باشد ۵- بیننده را به راحتی به مکانهای یا اهمیت هدایت کند. ۶- بیننده باید بودن در محیطی پویا و متنوع را حس کند.

تحصیل مجموعه ای با مشخصات فوق مستلزم رعایت اصول زیبایی شناسی یعنی سادگی، تنوع، تأکید، تعادل، توالی و مقیاس است.

با شناخت مقدماتی از اصول زیبایی شناسی گیاهان، به منظور طراحی فضایی مطلوب، آگاهی به مشخصات گیاهان و عوامل محیطی مؤثر بر آنها الزامی می نماید. برای این منظور یک برنامه کامپیوتری تهیه شده است که مشخصات کاملی از تمامی گیاهان در آن ثبت شده و به راحتی قابلیت جستجو و کز پخش را به طراح می دهد؛ مثلاً با توجه به هدف طراح می توان بر اساس رنگ بافت ماندگار، نوع خاک مورد نیاز و سایر خصوصیات، گیاه مورد نظر را انتخاب کرد و در طراحی از آن استفاده نمود. از طرف دیگر یک منطقه بندی حرارتی و طولوتی در مورد کل ایران صورت گرفته که امکان جستجوی گیاهان، بر اساس آن فاکتورها را نیز فراهم می کند.

شهرهای پایدار: استراتژی جدید بانک جهانی

بانک جهانی در استراتژی جدیدی در جهت گسترش شهرهای پایدار و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، چهار ویژگی قابل زیست بودن، رقابت آمیز بودن، داشتن مدیریت محلی مطلوب و قابلیت اعتبار بانکی را به عنوان اصول مہر شهری تعیین نمود.

قابل زیست بودن یعنی تعهد به تأمین زندگی توأم با سلامتی و عزت برای قشر فقیر شهری و تأمین رفاه آنان از طریق ایجاد فرصت برای دسترسی عادلانه به منابع اجتماعی. این هدف به خودی خود در رفاه عمومی اقتدار اجتماعی مؤثر خواهد بود.

بسیاری معیارهای سنجش در این استراتژی عبارتند از رفح فقر یا نابرابری شدید ایجاد محیط زیست سالم، توجه خاص به رفح یا کاهش تهدیدهای جدی در سلامتی و ایمنی (آلودگی هوا، آلودگی آبها، تصادفات رانندگی، فجایع طبیعی) تأمین حداقل امنیت شخصی و کاهش میزان وقوع جنایت و خشونت، پوشش همگانی حمایت‌های مدنی و ایجاد فرصت مشارکت

در فرآیندهای سیاسی، فرهنگی و تفریحی برای همه شهروندان به عنوان حداقل استانداردهای توسعه شهری پایدار. از سوی دیگر پایداری شهرهای نیارمند استحکام اشتغال زایی و افزایش درآمد و سرمایه گذاری است. رویکردهای لازم در جهت عدالت شهری و گسترش شبکه‌های امنیت اجتماعی، نیازمند هماهنگی یا سیستم پاداشی است که حاضی شرکت‌های تولیدی و رقابتی مختلف است.

بانک جهانی با توجه به افزایش بهره‌وری بازار مسکن، زمین، مستغلات و ایاب و ذهاب شهری، تنظیم صحیح برنامه شهرسازی را توصیه می‌نماید، زیرا این امور بر هزینه و دسترسی به کارگرمؤثرند. علاوه بر اینها رفح مقررات دست و پاگیر و تقویت سیستم اداری مدیریت محلی نیز از عوامل تقویت زیربنای اقتصاد شهری است. حکومت و مدیریت مطلوب شهری، اصلی مهم در قابل زیست بودن و رقابتی نمودن شهر است، بخصوص اگر مناطق شهری بسرعت رشد کنند. در این بُعد از شهرسازی پایدار، ملاک «قابلیت اتکا به مسئولان در اعمال اقتدار مدیریت محلی»، «عزت نفس و شفافیت» آنان در استفاده از منابع مالی و

«دانش و ظرفیت» برای اجرای مسئولیتهای مدیریت محلی و پاسخگویی به نیازهای شهروندان است.

در بسیاری از کشورها، شهرها از نظر داشتن منابع بالقوه و یا قابلیت بهره‌برداری مؤثر از منابع و امکانات بسیار ضعیف هستند. معمولاً بخش عظیمی از نیروی انسانی در بخش اقتصاد غیررسمی و یا کاذب فعالیت می‌کنند. ادغام مردم محله‌های حاشیه‌نشین و غیررسمی در مناطق دیگر به عنوان شهروندان کامل، فعال و مصرف‌کننده خدمات عمومی، باید هدف مهم این شهرها باشد. یک سیستم مالی پایدار و عادلانه نیز برای رشد اشتغال، درآمد و مشربیت مسلم شهری ضروری است. قابلیت اعتبار بانکی به معنای سلامت مالی در برخورد با درآمدها و هزینه‌های مدیریت محلی است. برای برخی از شهرها داشتن اعتبار مالی، اجازه دسترسی به بازار سرمایه را فراهم می‌نماید. گفتنی است بانک جهانی در گزارش استراتژی شهر پایدار، سیاستها، رفتارهای نهادین ملی و محلی، فعالیتها و ابزارهای خاصی را پیشنهاد و برای انجام آن کمکهای مشاوره‌ای و فنی ارائه می‌نماید.

مؤثرتر از شیوه سنتی تحمیل جریمه است، اما عموماً با توجه به بی‌کفایتی و فساد اداری یا شکست روبرو شده است.

در شیوه سبز کردن صنایع، نمایندگان مجامع محلی در کنار سیاستگذاران زیست‌محیطی دولتی و مدیران کارخانه‌ها برای تعیین میزان قابل آلودگی و تعیین جریمه به مذاکره می‌نشینند. همچنین مصرف‌کنندگان، بانکها و خریداران سهام قبل از خرید کالا، اسطای وام و یا معامله سهام از طریق رسانه‌ها در جریان ارزیابی سوابق زیست‌محیطی کارخانه قرار می‌گیرند تا در تصمیم خویش تجدیدنظر کنند.

دولتها دریافته‌اند که جمع‌آوری امار و اطلاعات معتبر آلودگی هوا و گزارش آنان به مردم در قالب‌های ساده و قابل درک می‌تواند نفوذ و قدرت مردم را افزایش دهد. دو اندونزی یا نظارت بر فاضلابهای صنایع و انتشار نتایج آن در رسانه‌های خبری، آلودگی آب به میزان زیادی کاهش یافته است.

در اندونزی برنامه‌های اجرا می‌شود که کارخانه‌های آلوده‌کننده آب را پاک‌سازی رنگی مصرفی می‌کنند؛ از کد سیاه برای



سبز کردن صنایع: رویکردی نو در کاهش آلودگی صنایع

تعیین و سرنگینها را برای مقادیر آلودگی بیش از حد مجاز جریمه می‌کند که با توجه به ضعف مراکز اجرایی جهان سوم، شرکتها چندین در معرض تهدید جریمه تیمستند و دلیلی برای کنترل آلودگیها نمی‌یابند. اما در رویکرد «سبز کردن صنایع»، بازار بورس، رسانه‌های خبری و مردم محلی، صنایع را ناگزیر به بهبود وضعیت محیط زیست خویش می‌نمایند. این رویکرد مردمی - محلی در برخی از کشورهای جهان سوم و حتی انگلیس و کاتادا تجربه شده و بسیار

شیوه «دشورالعمل و کنترل» به عنوان تقلیدی از مقررات کشورهای صنعتی برای پاکسازی آلودگیهای ناشی از صنایع، بدون تأسیس مثبت در جهان سوم رایج است. به تازگی بانک جهانی در گزارش «سبز کردن صنایع» شیوه جدیدی را توصیف و تشویق نموده است که در آن پاکسازی آب و هوا را به کمک «مردم محلی»، «بازار بورس» و «رسانه‌های خبری» به صنایع تحمیل می‌کنند. نه با جریمه کردن آنها. در شیوه سنتی، دولت حداکثر میزان آلودگی مجاز را

کارخانه‌هایی که بسیار آلوده کنند تا حد طلایی برای تکنولوژی پاک با حداقل ایجاد آلودگی. همچنین کد سبز برای آنهایی که معیارهایی بالاتر از استاندارد دارند. این برای کارخانه‌هایی که برای حفظ حداقل استاندارد تلاش می‌کنند و قریب برای تلاش بی‌نقص زیر میزان استاندارد گفتنی است که تاکنون هیچ کارخانه‌ای به درجه طلایی دست نیافته است. از ۱۸۷ کارخانه بزرگ آلوده‌تری که در آغاز برنامه یاد شده به عنوان نمونه مورد بررسی قرار گرفتند، دو سوم آنها در چه سیاه گرفتند ولی طی ۱۸ ماه پس از آغاز برنامه،

میزان آلودگی آنها تا ۴۰ درصد کاهش یافت. چین با اجرای این برنامه، با دو برابر نمودن تولیدات صنعتی، موفق به پاکسازی آب و هوا نیز شده است. در کلمبیا و فیلیپین تعیین عوارض آلودگی باعث شده است که مدیران کارخانه‌های صنعتی به کنترل آلودگی آب و هوا روی آورند. آلودگی شدید کارخانه‌ها نشان دهنده عملکرد بی‌کفایت آنها و عدم امنیت سرمایه‌گذاری و احتمال جریمه است. از این رو سهامداران بازار بورس با سرمایه‌گذاری در تکنولوژی پاک می‌توانند

ارزش سهام و سوددهی آن را بالا ببرند. در مکزیک ارزش سهام کارخانه کانساز «کیمه لی کلارک» پس از اینکه دولت آن را برای تخلیفات آلوده‌سازی آنها محکوم نمود، حدود ۵۰ درصد سقوط کرد. شیوه‌های جدید مبارزه با آلودگی صنایع به علت داشتن پایه اقتصادی محکم، مؤثرند. مدیران کارخانه‌ها ایجاد آلودگی را تا زمانی تحمل می‌کنند که جریمه ایجاد آلودگی بیش از هزینه کنترل آن نباشد.

باغشهر ۲۱: طرح شورای شهر هرت فوردشایر انگلستان

باغشهر ۲۱، نام طرح جامعی در خصوص توسعه اراضی جنوبی انگلستان با کاربری مسکونی است که با مشارکت مردم و شورای ایالت هرت فوردشایر طراحی شده است.

در از مدت ۱۰ هزار واحد مسکونی دیگر است. در نظر خواهی عمومی که برای تهیه طرح باغشهر ۲۱ برگزار شد، مهمترین خواسته مردم، جلوگیری از ترافیک و اتخاذ شیوه جدیدی از حمل و نقل در این باغشهر

خواستگاری مردم توجه شده است و اساس آن بر استفاده از راه‌ها و کمربندهای محافظت سبز است و همچنین استفاده از درختان و جنگل و بهره‌گیری از برجسته‌هاست و بی‌سازه‌ها دارد. گفتنی است که قلب سکونتگاه جدید در طرح باغشهر ۲۱، شاهراهی است که این سکونتگاه را به مرکز شهر وصل می‌کند. سایر راه‌های فرعی به حمل و نقل عمومی، پیاده‌رو، مسیر دوچرخه و وسایل نقلیه شخصی اختصاص دارند که نقطه پایانی آنها مرکز شهر است. در باغشهر ۲۱، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده بر رانندگان وسایل نقلیه موتوری شخصی اولویت دارند و تمامی راه‌های حمل و نقل عمومی از همه واحدهای مسکونی می‌گذرند. مراکز آموزشی طوری طراحی شده‌اند که فاصله آنها تا واحدهای مسکونی بیش از ۵ تا ۱۰ دقیقه پیاده‌روی نباشد.



در این اراضی طی دو مرحله ۸ هزار و ۶۰۰ واحد مسکونی احداث می‌شود. مورد دیگری که در این طرح پیش‌بینی شده است عقب‌نشینی کمربند سبز برای توسعه

بود، از این رو در این طرح، شبکه پیاده‌رو و مسیر دوچرخه نیز به مجموعه راه‌های موجود افزوده می‌شود. به طور کامل به ارتباط هویت محلی با طبیعت و

در این طرح موفقیت ساختارها و فضاهای کلیدی، چشم‌اندازهایی را ایجاد می‌کند که با حرکت عابر در اطراف مجموعه به صورت منظم تغییر می‌نماید. به این ترتیب حسن مکان به رهگذر القا می‌شود و فضاهای عمومی محصور، نقاط کانونی مشخصی برای مراکز روستایی به وجود می‌آورد. با ایجاد تراکم خانه‌ها در اطراف، مراکز روستایی فضای مجموعه محصور می‌شود و کانونی برای محلات مسکونی به وجود می‌آورد. با دور شدن از مرکز باغشهر به طرف دهکده‌ها و مزارع، تراکم خانه‌ها کاهش می‌یابد و تمامی مسیر را سبزی طبیعی می‌پوشاند. عموم مردم از ابتدا تا انتهای اجرای طرح باغشهر ۲۱ مشارکت دارند و بر حفظ طبیعت موجود در محیط تأکید شده است.

کنفرانس جهانی شهرها در قرن ۲۱

کنفرانس جهانی شهرها در قرن بیست و یکم از چهارم تا هفتم جولای سال جاری در برلین برگزار خواهد شد. با افزایش مداوم شهرنشینی در سراسر جهان بیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ جمعیت جهان به ۸ میلیارد نفر برسد. طبق گزارش

مؤسسه منابع جهانی در واشنگتن، دو سوم از این جمعیت در شهرها زندگی خواهند کرد و حدود ۱۰۰ شهر بزرگ که هر کدام بیش از ۵ میلیون نفر را در خود جای می‌دهند، به وجود خواهند آمد. این شرایط، مشکلات اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی زیادی را برای شهرها بخصوص در کشورهای در حال توسعه

بوجود می‌آورد. جمهوری فدرال آلمان با حمایت کشورهای برزیل، سنگاپور و افریقای جنوبی با برگزاری این کنفرانس قصد دارد، قانونی تهیه کند که حاوی دستورالعملهایی برای رشد شهرهای پایدار جهان در قرن بیست و یکم و نیز وضعیت آینده شهرها باشد.

بازیافت گوشیهای تلفن همراه در نیویورک

شهردار نیویورک، رودلف گیلیانی، اقدام به اجرای برنامه‌ای مهم در بازیافت گوشیهای تلفن همراه در سراسر کشور کرده است. در سه آوریل مردم گوشیهای تلفن همراه قدیمی یا بی‌استفاده خود را به ۲۰۰ پایگاه جمع‌آوری گوشی ارائه دادند تا شرکت «تلفن بل» با برنامه‌ریزی مجدد،

دستیابی به آنها را محدود به سرکز خدمات اضطراری شهری (۹۱۱) نماید. بعد از این جمع‌آوری، شهرداری گوشیها را در اختیار قربانیان احتمالی خستون در خانواده، سالخورده‌گان، بیماران زمین‌گیر، گروههای محرومی حفاظت از محله و پلیس مدرسه قرار می‌دهد تا آنها در هنگام احساس خطر بتوانند سریعاً با

سرکز خدمات اضطراری شهر تماس بگیرند و نیروهای امداد را به یاری بطلبند. مقامات شهری نیویورک امیدوارند این طرح بتواند امنیت جامعه را در مجموع افزایش دهد. این برنامه با همکاری بعضی از مراکز رسمی شهری، سازمانهای غیردولتی و سازمانهای حمایت‌کننده دیگر انجام می‌شود.

شهرداری و پرورش شخصیت شهروندان

شهردار شهر باتون روز، مرکز ایالت لوئیزیانای آمریکا، از ابتدای سال ۲۰۰۰ به اجرای طرح «شخصیت اول شهر» پرداخته است. هدف از اجرای این طرح تقویت اخلاقی و رفتار شخصی شهروندان است. مسئولان شهری این طرح را این‌طور تفسیر می‌کنند که

پرورش شخصیت شهروندان بر خانواده، صنایع، مدارس، نادگاهها، دولت، کلیسا، رسانه‌ها و بالاخره بر عموم مردم اثر می‌گذارد و همه را به ساخت جامعه‌ای بهتر تشویق می‌کند. این برنامه شامل فعالیتهای متعددی است که طی ۱۲ ماه انجام خواهد شد. هرماه بر یک کیفیت

اخلاقی برای پرورش شخصیت افراد تأکید می‌شود و همگی توسعه شخصیت شهروندان را برای زندگی موفق، تحکیم زندگیهای خانوادگی، افزایش تولید، کاهش تصادفات، کاهش غیبت از محل کار و کاهش جنایت و فقر در سطح شهر در نظر دارند.

شهر سرزنده: برنامه‌ای برای همکاری فرهنگی تشکلهای مردمی

شورای شهر سیدنی اعلام کرد برای خلق یک «شهر پرشور، شاداب و سعادتمند در سطح جهانی» به کمک مردم نیاز دارد. این شورا خواهان همکاری تشکلهای محلی شده است تا با ارائه شیوه‌های ابتکاری، پروژه‌ها و برنامه‌های محلی، خدمات و برنامه‌های فرهنگی و هنری و حل مشکلات مردم با مقاصد شهری

مشارکت کنند. در این میان شهرداری سیدنی با ارائه مالی اعلام نموده است که از ایده‌های مناسب برای این برنامه استقبال می‌کند. شورای شهر سیدنی معتقد است گام‌بزرگ مفهوم «شهر سرزنده» در برنامه‌های فرهنگی، هنری و خدماتی، ضمن گسترش منابع و امکانات شهر به توسعه اقتصادی آن نیز کمک می‌کند. شورای شهر سیدنی برخی از اهداف برنامه شهر سرزنده را بدین گونه بر شمرده است:

حمایت از خدمات جدید، ابتکارات و منابع برای برآوردن نیازهای عمومی و با گروههای محروم، ایجاد فرصت برای گسترش دانش، مهارت و اعتماد به نفس در مردم محلی، ارتقای آگاهی عمومی و استفاده از منابع فرهنگی و محلی، تشویق به مشارکت مردم و ترغیب روحیه همبستگی مردم محلی، تشریح مساعی برای ایجاد یک زندگی فرهنگی شاداب و سرزنده در سیدنی.

شهرداری و خدمات به بی‌خانمانها

دفتر خدمات بی‌خانمانها در شهرداری نیویورک که طیف وسیعی از خدمات مختلف شامل پناهگاه موقت، آموزش حرفه‌ای، خدمات بهداشت فیزیکی و روانی، بازپروری متادان و برنامه تهیه مسکن دائم را به بی‌خانمانها ارائه می‌دهد، تلاش بر این است که با تشویق مراجعان به مشارکت کامل در برنامه، آنان را برای استقلال کامل

آماده کند. در این برنامه توجه شده است که بی‌خانمانی یک مشکل منفرد نیست و مسکن تنها راه حل نیست. خانواده‌های بی‌خانمان با داشتن کودکان در مقایسه با افراد مجرد مشکلات خاصی دارند که باید حل شود. دفتر خدمات بی‌خانمانها دو برنامه اصلی برای ارائه خدمات به افراد بزرگسال و خانواده‌ها دارد. این دفتر دارای ۳۴ پناهگاه بزرگسالان با ظرفیت ۷ هزار نفر است که ۳۶ مرکز آن را سازمانهای غیردولتی اداره می‌کنند و ۸ مرکز دیگر مستقیماً زیر نظر شهرداری است. از ۸۰ مرکز خانوادگی ۶۸ پناهگاه توسط سازمانهای غیردولتی اداره می‌شوند.

شهردار نیویورک هماهنگی آژانس‌های متعدد شهری و برنامه‌های مختلف مسکن شامل برنامه مسکن اضطراری برای سامان‌دهی بی‌خانمانها را موجب افتخار شهرداری می‌داند. این نهاد به خانواده‌ها کمک می‌کند از پناهگاههای موقت که حداکثر ۹ ماه آنان را می‌پذیرند، به مسکنهای دائمی منتقل شوند. آژانس مسکن شهر به خانواده‌ها، مسکن دولتی ارزان قیمت ارائه می‌نماید و مراکز دیگر به خانواده‌ها برای استقرار و سپس عرضه خدمات موردنیاز پس از استقرار کمک می‌کند.

نصب دوربینهای امنیت خیابانی در سیدنی

به دنبال نصب دوربینهای خیابانی در شهرهای انگلستان، شهرداری سیدنی نیز در استرالیا برای ایجاد امنیت در تقاطع مرکزی شهر و خیابانهایی که طبق گزارش پلیس بیشترین میزان وقوع جرایم و جنایات را نشان داده‌اند، دوربین نصب

برای کار و زندگی «تأثیر قاطعی داشته است.

از دسامبر ۹۸ تاکنون پلیس سیدنی بیش از ۱۱۰ جنایتکار را مستقیماً به کمک این دوربینها دستگیر نموده است. اما اهمیت بیشتر این دوربینها این است که پلیس فرصت یافته است که با مداخله در وضعیتهای مشاهده شده، مانع از وقوع جنایات شود.

می‌کند. از سال ۹۸ تاکنون تعداد ۵۱ دوربین خیابانی در قالب برنامه امنیت شهری سیدنی در خیابانهای مختلف نصب شده‌اند. شهردار سیدنی اعلام کرده است که این دوربینها به عنوان یکی از منابع اصلی نیروهای پلیس در سالهای گذشته در کاهش وقوع جرایم و جنایات خیابانی و افزایش امنیت سیدنی به عنوان «شهری

نوسازی شهر برگن

برگن دومین شهر بزرگ نروژ است که در مقایسه با شهرهای دیگر اروپایی چشم‌اندازی زیباتر دارد. در مرکز این شهر، محله‌ای با خانه‌های چوبی متعلق به قبل از قرن هجدهم به چشم می‌خورد که عموماً با بازسازی مجدد معماری قرون وسطی حفظ شده‌اند. شورای شهر و شهرداری برگن به دنبال اقدام به اجرای طرح نوسازی شهر،

در کاهش ترافیک خیابانها نیز مؤثر باشد. هم‌اکنون خیابانها با سنگفرشهای زیبا، نیمکت‌ها و درختانش نمای جدیدی پیدا کرده است. پیاده‌روها و فضاهای سبز بالاتر از سطح خیابان قرار گرفته‌اند. در انتخاب نقش و رنگ سنگفرشها به این نکته توجه شده است که عبور و مرور و انتظار در خیابانها برای شهروندان خوشایند باشد. ترافیک در این شهر برای اولین بار مهار شده است.

گروهی از شهرسازان، طراحان شهری و هنرمندان را گرد هم آورد تا به تهیه طرح جزئیات مبلمان شهری با تأکید بر کاهش بار ترافیکی بپردازند. نتیجه این اقدام خلق نقشه‌های ساده و زیبا برای سنگفرشها، حفاظ درختان، چراغهای خیابان و نیمکت‌ها بود. همچنین با نوسازی مبادین شهر سعی شد با ساده‌ترین و زیباترین مصالح هماهنگی لازم بین میدان و فضاهای اطراف به وجود آید، به نحوی که

تبدیل شبکه آبرسانی شهر نیویورک به کانال فیبر نوری

نیاز به کانلهای فیبر نوری به علت رشد سریع صنایع رسانه‌ای جدید و گسترش اینترنت، شهر نیویورک را ناچار به تبدیل لوله‌های آب به کانال فیبر نوری نموده است. شهردار نیویورک اعلام نمود: انقلاب اطلاعات باعث ایجاد یک نیاز غیرقابل

پیش‌بینی برای تأسیسات زیربنایی برای حمایت از رشد رسانه‌های جدید شده است. خطوط ارتباطی فیبر نوری شاهرگهای این صنعت جدید هستند. اما کانالهای زیرزمینی فعلی سرعت پر شده و ایجاد خطوط جدید نیازمند هزینه زیاد، شکافتن خیابانها و ایجاد اختلال در ترافیک شهری و خدمات فعلی است.

بنابراین شهردار درخواست نموده است که از لوله‌های اصلی موجود آب در زیر خیابانهای شهر برای این منظور استفاده شود. این لوله‌های آب قابلیت بسیاری برای جویانگویی به نیازهای کابل‌کشی ارتباطی دارند و می‌توانند شهر نیویورک را در مقام پیشساز صنایع ارتباطی و رسانهای جدید حفظ نمایند. گفتنی است در سال ۹۹ نیویورک با داشتن ۱۲۸ هزار نفر شاغل در صنایع ارتباطی، بیش از ۹ میلیون دلار درآمد از این صنعت داشته است.

نظیر مشاوران فنی این است که کانالهای خالی آب را می‌توان برای نگهداری فیبر نوری تبدیل نمود. این سیستم لوله‌های آب در اوایل قرن بیستم، جهت آبرسانی با فشار زیاد برای آتش‌نشانی تأسیس شد و با پیشرفت کامیونهای آتش‌نشانی عملاً بی‌استفاده مانده است. این شبکه به سادگی از طریق ورودیهای مخصوص قابل دسترسی است و ظرفیت حفظ کابل آن، حداقل ۳۶ برابر کانالهای معمولی کابلهای ارتباطی است. شهردار نیویورک در اجرای این طرح از صنایع و مردم درباره چگونگی تبدیل شبکه آبرسانی، استفاده و مدیریت آن و همچنین پرداخت غرامت به شهر و مصرف کنندگان آب نظرخواهی نموده است و امیدوار است تا قبل از پایان سال ۲۰۰۰ این شبکه تبدیل شود و به بهره‌برداری برسد.



ایتراک

شرکت ایتراک

تکنولوژی و ساخت تجهیزات منابع طاقی - جمعیتی و زیست محیطی

برخی از محصولات و خدمات شرکت ایتراک:

- تجهیزات گشتارگاههای صنعتی و بهداشتی
- تجهیزات کارخانه های تبدیل زبله به کرد گیاهی (کمپوست)
- کوره های لاشه سوز و زباله سوز جهت

لاشه های محیطی و صنایعت گشتارگاهها و انواع زبله های شهری و بیمارستانی

تهران - خلیان واحد صنعتی (ظرف) - پلاک ۲۰ - صندوق پستی ۱۱۳۶-۱۹۳۹۵
تلفن: ۲۲۷۲۸۳۹ - ۲۰۰۰۹۹۰ - ۲۰۰۸۷۴۲ فاکس ۲۰۰۰۹۹۰



این طلای کثیف، قابل شست و شو است!

سپیده زرین پناه

در شماره گذشته، در گزارشی با عنوان «این طلای کثیف، قابل شست و شو است!» به ضرورت تفکیک زباله در مبدأ برای ساماندهی امر باز یافت زباله تاکید شد و اینکه پس از گذشت ۵ سال از زمانی که مطرح شد شهروندان زباله‌ها را از ساعت ۲۱ پشت در منازل خود بگذارند می‌گذرد، هنوز فقط ۳۰ درصد جامعه به این برنامه عمل می‌کند. علیرضا کردجهان بیگلو (معاونت اجرایی سازمان بازیافت) و رضوانقوی (کارشناس حوزه معاونت خدمات شهری) حل این بحران را در ارتقای سطح فرهنگی جامعه در این زمینه با استفاده از برنامه‌های آموزشی در رسانه‌ها دانستند. قسمت دوم و پایانی این گزارش را می‌خوانید.

ضرورت اطلاع رسانی

در حال حاضر آنچه در سازمان بازیافت توجه به آن ضروری به نظر می‌رسد، تکرار در اطلاع‌رسانی به مردم، یا بهره‌گیری از رسانه‌هاست. تا بلکه تغییر در نگرش مردم و مسئولان نسبت به امر زباله به وجود آید، چرا که برنامه‌های مقطعی نمی‌تواند فرهنگ‌سازی کند. دیگر اینکه به نظر می‌رسد اهداف ملی، جنبش ملی را تیز طلب می‌کند. به همین دلیل بهره‌گیری از تشکلهایی که در برخی از اهداف با سازمان بازیافت وجه اشتراک دارند، می‌تواند کارساز باشد.

انکاس آموزش چهره به چهره شهروندان در رسانه‌ها که از پایان سال ۷۸ آغاز شده و تشکلهایی چون «جبهه سبز»، «حامیان اندیشه سبز»، «آوای سبز»، «جمعیت زنان مبارز با آلودگی محیط زیست» و... در اجرای آن همکاری دارند، در این زمینه بسیار مؤثر است. طبق آمار ارائه شده از سوی سازمان بازیافت، «در سال ۷۸، حدود ۵۰۰ هزار خانوار تحت پوشش آموزش این طرح قرار گرفته‌اند و اگر مدت زمان آموزش هر خانوار را حدود ۱۲ دقیقه در نظر بگیریم، جمع مدت زمان صرف شده ۶ میلیون دقیقه و یا ۱۰۰ هزار ساعت و در نهایت بیش از ۱۱ سال زمان کاری بوده است». نکته حائز اهمیت

استمرار این طرح‌های آموزشی و بهره‌گیری از توان رسانه‌های داخلی است.

ما طلای کثیف را نمی‌شناسیم

فروش زباله از دیرباز در کشور ما یک کسب و کار بوده است و برای بسیاری نیز پز سود، «نان خشکی‌ها» و «نمکی‌ها» که در ازای مثلاً چند کیلو روزنامه، بسته‌ای نمک به فروشنده کالا می‌دهند، بخشی از زنجیره بازیافت مواد زائد جامد شهری محسوب می‌شوند که به شیوه سنتی عمل می‌کنند، اما در بسیاری از نقاط شهر بویژه در بخش مرفه‌ترین شهرها چنین دادوستدی بی‌معناست و معمولاً زباله دزدان آزادانه از این مواد بهره می‌برند. اما اینکه این افراد به زباله دزد مشهور هستند، نه به دلیل درک اهمیت زباله در اذهان عمومی، بلکه به این دلیل است که باز شدن کیسه‌ها به آلوده شدن معابر می‌انجامد، همین و بس و گرنه دزدی آنچه دورریختنی است (بنابراین تعریف اذهان عمومی نسبت به زباله) نمی‌تواند جایی در قوانین جزایی کشور ما داشته باشد. با توجه به اینکه میزان تولید زباله در کشور ما بسیار بالاست، برای اجرای قانون، بازنگری در این تعریف ضروری است.

ثروتی گمشده در میان زباله‌ها

طبق آمار ارائه شده از سوی سازمان بازیافت، هریارسانی، روزانه به طور

متوسط ۷۰۰ گرم زباله تولید می‌کند که با احتساب جمعیت ۶۰ میلیونی کشور، به ۴۲ هزار تن در روز می‌رسد. در تهران که ۷۰۰ کیلومتر وسعت دارد و حدود ۹ میلیون نفر جمعیت، روزانه هر شهروند حدود یک کیلوگرم زباله تولید می‌کند. جالب اینجاست که در این زباله‌ها حدود ۹/۵ درصد کاغذ، ۵ درصد پلاستیک، ۲/۷ درصد شیشه، ۱/۳ درصد فلزات و بیش از ۷۰ درصد مواد قابل بازیافت وجود دارد. قیمت این مواد عبارت است از: پلاستیک: ۱۵۰ تومان، آلومینیوم: ۱۱۰۰ تومان، گارتن: ۳۳ تومان، روزنامه: ۲۰ تومان، نان: ۳۰ تومان، شیشه: ۸ تومان، آهن: ۱۲ تومان، سیم برق: ۲۰۰ تومان و مس: ۹۰۰ تومان که منبع خوبی برای زباله دزدان است. هاشمی که سالها در مراکز تحقیقاتی آلمان در زمینه بازیافت زباله فعالیت کرده است می‌گوید: «بسیاری از جوامع دیگر نیز سالانه از راه تبدیل این «طلای کثیف» سود سرشاری می‌برند. به همین دلیل مثلاً در آلمان، ظرف‌شویی منازل، مجهز به دستگاههایی برای تفکیک زباله و انتقال آن به ایستگاه بازیافت است». در ایتالیا برای اداره شهر و دخالت مردم در ساماندهی آن، بسیاری از سازمانهای محلی درآمد خود را از سوی عوارضی که در ازای خدمات به مردم می‌گیرند، حاصل می‌کنند. دریافت مالیات از بازیافت کنندگان زباله‌های شهری یکی از این راههاست.



جهان بیگلو نیز می‌گوید: «برای اینکه بتوانیم در عرصه بازیافت زیاله موفق شویم، توجه به الگوهای مصرفی دیگر کشورها ضروری است. ما بسیاری از مواد را آماده خریداری نمی‌کنیم. در واقع سیستم مصرفی ما ابتدایی است. یک خانم خانه، نیزبجای آنکه تمام مواد زاید و غیربهداشتی آن خریداری و نه تنها آلودگی را وارد منزل خود می‌کند، بلکه ساماندهی سیستم بازیافت آن را با دشواری روبه‌رو می‌کند». در واقع در کشور ما هنوز از این سرمایه استفاده صحیح نمی‌شود. طی چند سال اخیر، در شهرهای بزرگ ایران از جمله تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، اهواز، قم، کرمانشاه و شیراز، فعالیتهایی برای مهیا کردن زمینه پهریداری هرچه بیشتر از این سرمایه انجام شده است، اما حجم وسیعی از این مواد هنوز هم روزانه دفن و یا در مکانهایی تلتبار می‌شود که نه تنها سودی نصیب اقتصاد کشور نمی‌گردد بلکه با تولید گازهای سمی، آلودگی آبهای زیرزمینی و آلوده کردن معابر، ضربه‌های بی‌شماری نیز به شهرنشینان این آب و خاک وارد می‌کند. بخش محدودی از این زیاله‌ها نیز از جمله مواد پلاستیکی، آهن و کاغذ از سراسر ایران به کارگاههای غیربهداشتی تهران منتقل می‌شود.

نمکی‌های قدیم، پیمانکاران امروز

طی دو سه سال اخیر، شهرداری در ده‌شهر بزرگ ایران از جمله تهران با هدف ایجاد سیستمی برای مدیریت بازیافت مواد زاید جامد کشور، اقدام به اجاره زیاله‌های خشک مناطق شهری به پیمانکاران کرده است.

فریدون خاتمی، معاونت سازمان بازیافت، می‌گوید: «بسیاری از پیمانکارانی که جمع‌آوری زیاله خشک را از مناطق تهران و شهرهای بزرگ برعهده می‌گیرند، سالها در عرصه خرید و فروش مواد زاید جامد شهری فعالیت کرده‌اند و در واقع میراث‌دار این

شغل‌اند. اولین قدم برای بهینه‌سازی بازیافت زیاله در سطح شهر، کنترل و درجاریت افراد این افراد است. به نحوی که مجبور باشند برای ادامه فعالیت گسترده خود از شهرداری مجوز فعالیت بگیرند».

جهان بیگلو نیز توضیح می‌دهد: «ما فکر کردیم برای سروامان دادن به وضعیت فعلی بهتر است خود مردم را درگیر ماجرا کنیم تا آنان به این نکته فکر کنند که می‌توانند با تفکیک زیاله‌هایشان به دو دسته تر و خشک، هم آنها را بفروشند و خود توجه این امر مهم شوند که وقتی زیاله‌ها تفکیک نمی‌شوند و چند روز - مثلاً کاغذ - در کنار مواد فسادپذیر می‌مانند، آلوده به انواع و اقسام میکروب‌ها می‌شوند، بعد همین کاغذ به شکل مفسوی شیمی به منزلتشان بازمی‌گردد و یا مواد پلاستیکی دست خود، به شکل یک توپ اسباب بازی در اختیار فرزندانشان قرار می‌گیرد. قصد ما این است که مردم خودشان هدایت زیاله را برعهده بگیرند و از پیمانکاران قدیمی، در واقع نمکی‌های قدیم نیز بهره‌بریم. ما نمی‌خواهیم یک‌دفعه شرایط را زیر و رو کنیم. می‌خواهیم از بطن جریان آن را آرام‌آرام متحول کنیم».

شهرداری کار ساماندهی زیاله‌های جامد هر منطقه را به این شرط به پیمانکاران واگذار می‌کند که شرایط مطلوب را داشته باشند؛ شرایط مطلوب یعنی تعدادی ماشین، چرخ دستی و چندانبار برای جمع‌آوری زیاله‌ها.

این مواد پس از تفکیک، برای خرید شدن به کارگاهها منتقل می‌شوند. تولیدی‌هایی که به ساخت و ساز اجناس مختلف مشغول‌اند آنها را خریداری می‌کنند تا به شکل کالاهای جدید روانه بازار کنند. حالاً در این میانه عده‌ای نیز هستند که دور از چشم پیمانکار، زیاله‌های خشک را جمع‌آوری می‌کنند، ممکن است کارگر شهرداری باشد که هر شب از مقابل منازل زیاله‌هایی را جمع می‌کند (زیاله‌هایی که عمدتاً تفکیک نشده‌اند)؛ ممکن است مردی نمکی باشد یا یک چرخ دستی که به طور یواشکی در کوچه زیاله جمع می‌کند؛ ممکن است زیاله دزد باشد و... اینها اگر بتوانند با پیمانکار وارد بده وستان شوند که هیچ، در غیر این صورت مستقیماً

کسالای خود را با قیمتی ارزاتر به کارگاهها واگذار می‌کنند. در یکی از کارگاههای تولید مواد، یکی از افرادی که مقداری دمپایی دست‌نوم برای فروش آورده بود گفت: «پیمانکاران به ما اجازه فعالیت آزاد نمی‌دهند. کارگران انسان‌گوار دارند. من دلم نمی‌خواهد با انسان کار کنم چون جنس را خیلی ارزان از ما می‌خرند».

کنارگران پیمانکار اگر چه مجوز فعالیت دارند اما نحوه عملکردشان هیچ فرفی یا زیاله در جل نند. در آنکه مقید به رعایت هیچ‌گونه مسائل بهداشتی نیستند. این درحالی است که جهان بیگلو می‌گوید: «اگر عمل واگذاری مناطق به پیمانکاران و بازیافت زیاله‌های کل ایران به بهترین نحو صورت بگیرد، فقط در بخش ۲۵ درصد زیاله خشک آن، از هر تن، روزانه یکصد هزار ریال سود حاصل خواهد شد که اگر این رقم را با توجه به کل زیاله ایران در سال حساب کنیم، سود سرشاری خواهد بود».

شهرداری به طور متوسط از هر تن کام از پیمانکاران مناطق ۳۰ گانه تهران به طور متوسط ۴ میلیون تومان به عنوان اجاره بهای زیاله هر منطقه دریافت می‌کند، اما نکته حائز اهمیت اینجاست که پس از دریافت اجاره، دیگر هیچ‌گونه نظارتی برچند و چون فعالیت پیمانکاران و تبدیل مواد به کالای جدید نمی‌شود. در واقع ما در نظر گرفتن این نکته که طرح ساماندهی زیاله‌های شهری تهران و کل ایران درجایی قرار دارد که چند دهه‌ای دیگر کشورها عقب‌تر است، این تفکر که زیاله‌ها منبع تولید مواد و انرژی در کشور هستند، ابتدا باید در خود شهرداری و سازمان تابع آن اتفاق بیفتد تا شرایط از رأس هرم اصلاح شود. اما ظاهراً تفکر اقتصادی بر گرایشهای زیست محیطی آن غلبه کرده و نزدیک شده به نگاه پیمانکارانی که سالها فقط به این فعالیت به عنوان یک کسب و کار سودآور نگاه کرده و رعایت مسائل بهداشتی را نادیده گرفته‌اند. برای اصلاح یک فعالیت اجتماعی، نیاز به یک اقدام همه‌جانبه بین سازمانهایی که اهداف مشترک دارند وجود دارد. عدم نظارت روی فعالیت بهداشتی کارگاههای خریدکننده مواد زاید جامد از جمله کاغذ، پلاستیک و شیشه و چند و چون تولید

مواد و کالاهای جدید
در کارگاههایی که عمدتاً با سیستم غیربهداشتی و به طرز غیر قانونی فعالیت دارند، معضل اصلی سیستم بازیافت کشور ما محسوب می شود. این هم در شرایطی که بیش از ۲۶ هزار کارمند و ۵ هزار خودرو در ۶۶۰ شهر کشور در این حوزه فعال هستند. نقوی می گوید: «ما به حرکت گام به گام اعتقاد داریم. در حال حاضر شهرداری تهران شروع به تجهیز و جمع آوری یک بانک اطلاعاتی درباره تعداد کارگاههایی کرده است که در تهران به تبدیل این مواد می پردازند. آن هم با این هدف که بتواند به نحو بهتری روی چند و چون فعالیت آنها نظارت و آنها را به چار چوب قانونی مقید کند.»

خاتمی نیز توضیح می دهد: «بعد از مرحله واگذاری مناطق به پیمانکاران، فعالیت دیگر، اصلاح و انتخاب بهترین پیمانکاران است که هم از نظر توان عملیاتی و اجرایی، قدرت بهینه سازی بیشتری داشته باشند و هم از حیث مسائلی فرهنگی و اجتماعی، ظرفیت لازم را داشته باشند. در واقع قصد ما

فقط کسب منفعت مادی نیست، بلکه می خواهیم از این سود برای بهبود وضعیت بهره ببریم. در حوزه اجرایی عمل نظارت، ستادی داریم به نام ستاد نظافت و پاکسازی شهر تهران که با عنوان سیتد معروف است. این ستاد کار نظارت را برعهده دارد. رعایت مسائل بهداشتی، یکی از بخشهایی قابل توجه است که حمایت اصولی می خواهد و زیر نظر پیمانکاران است. این نکته را هم در نظر بگیریم که هرگاه در جامعه ای قرار است اصلاحاتی اتفاق بیفتد، با مقاومتهایی روبه رو می شود چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی. از جمله کادر شهرداری، اینها به روال سنتی عادت کرده اند و ما برای رسیدن به اهداف خود به زمان نیاز داریم.» جهان بیگلو نیز توضیح می دهد که رعایت مسائل بهداشتی کارگاهها وظیفه وزارت بهداشت و سازمان محیط زیست است و سازمان بازیافت در این عرصه با آنها همکاری می کند.

توجه به چند نکته در سازمان بازیافت و شهرداری کشور ضروری

است:

الف - آموزش نکات بهداشتی به رفتگران که در ارتباط مستقیم با مردم هستند. این مهم با همکاری سازمان بازیافت، وزارت بهداشت و سازمان محیط زیست امکانپذیر است.

ب - آموزش در زمینه تفکیک زباله در مبدأ از طریق رسانهها بویژه صدا و سیما. در قالب تیزرهای تلویزیونی، مجموعه های داستانی و مستند.

ج - آموزش تفکیک زباله در مبدأ در کتابهای درسی به دانش آموزان که با همکاری سازمان آموزش و پرورش امکانپذیر است.

د - نظارت بر چند و چون کار پیمانکاران از جمع آوری زباله تا انبار و تحویل آن به تولیدکنندگان.

ه - نظارت بر کارگاههای تولیدی.

و - رسیدگی به وضعیت رفاهی و رفتگران برای ایجاد مصونیت آنان در فرآیند کار حساس جمع آوری زباله که سالیانست در معرض سوذجویی های فراوان برخی از فعالان تفکیک زباله قرار دارند.

توزیع اعتبارات ۷۹ سال از محل وجوه عوارض متمرکز شهر دارها (بندج)

حرکت در جهت تحقق اهداف، سیاستها و رهنمودهای برنامه سوم توسعه کشور در فصل عمران شهری

شهرام سعادت آملی

به روال معمول سالهای گذشته، در نیمه اول خرداد سال جاری، دستورالعمل توزیع اعتبارات از محل وجوه حاصل از عوارض متمرکز شهر دارها، موضوع بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۷۹ کل کشور تهیه و تنظیم گردید و جهت اجرا به استانداریهای کشور ابلاغ شد. این دستورالعمل که پس از سه ماه بررسی کارشناسان در دفتر برنامه ریزی عمرانی با لحاظ نمودن دیدگاههای مدیریت ستادی و طرح در سمینار معاونان امور عمرانی استانداریهای کشور، جهت دریافت نظرات و پیشنهادهای مدیرانتهای منطقه ای، جمع بندی و نهایی شد، دارای ویژگیهای برجسته و متمایزی نسبت به روش توزیع اعتبارات سالهای گذشته است که مهمترین آنها در این گزارش تشریح می شود:

۱- توزیع اعتبارات در جهت تحقق اهداف برنامه: هر چند کلیه سرفصلهای اعتباری سالهای قبل نیز در جهت تحقق

اهداف کمی و کیفی پیش بینی شده در برنامه دوم توسعه کل کشور در فصل عمران شهری تعریف شده بود ولی در دستورالعمل سال جاری ضمن بیان یک مقدمه فشرده اعلام گردید: «چنانچه از تشخیص نیاز شهر دارها براساس تحلیلهای شخصی و دیدگاههای سلیقه ای مدیران و توجه به مشکلات جاری و آبی شهر دارها بکنیم، از منظر برنامه ریزی، نیازهای مالی شهرداری اصولاً برای تامین هزینه اجرای برنامه هاست و بدون یک برنامه مدون نمی توانیم به یک برآورد صحیح و منطقی از یکایک و یا مجموعه نیازهای شهرداریها دست یابیم» و تأکید شده است که با توجه به امکان برآورد این نیازها در سطوح مختلف برنامه ریزی عمران شهری «برنامه های توسعه شهری - برنامه میان مدت (پنجساله شهرداریها) - برنامه های پنجساله توسعه کشور»، در سال ۷۹ پس از تصویب برنامه پنجساله توسعه سوم کشور، حوزه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور با بررسی

کامل سرفصلهای اعتباری سالهای قبل در انطباق با رهنمودها، سیاستها، اهداف و شاخصهای برنامه های فصل عمران شهری در برنامه سوم توسعه کشور، سرفصل اعتبارات و ضوابط و معیارهای توزیع اعتبار را تعیین نموده است.

۲- توزیع اعتبارات با طبقه بندی مناسبه در دستورالعمل سال جاری برخلاف سالهای قبل - که فقط عناوین سرفصل اعتبارات بدون طبقه بندی و ترتیب خاصی تعیین شده بود - اعتبارات در قالب شش عنوان برنامه و هر برنامه مشتمل بر چند طرح (مجموعاً ۲۲ طرح) طبقه بندی شده است. عناوین برنامه ها عبارت اند از:

اول - برنامه بهبود مدیریت و ارتقای بهره وری. دوم - برنامه مطالعات، تحقیقات و طرحهای توسعه شهری. سوم - برنامه کمک به اجرای طرحهای عمران شهری و ایمن سازی شهرها. چهارم - برنامه بهبود عبور و مرور شهری. پنجم - برنامه بهبود محیط و بهداشت شهری. ششم - برنامه اعطای تسهیلات اعتباری.

۳- تخصیص اعتبار برای جلب مشارکت مردم و آموزش شهروندان: اولین برنامه جمعاً با مبلغ ۸۷ میلیارد ریال اعتبار برای پنج طرح به اسامی «طرح کمک به بودجه»، «طرح تعدیل نیروی انسانی شهرداریها»، «طرح کمک به مشارکت مردم»، «طرح آموزش شهروندان و کارکنان شهرداریها» و «طرح تجهیز شهرداریها به رایانه» در نظر گرفته شده که از آن میان برای دو طرح برای اولین بار در سال جاری گشایش اعتبار شده است.

الف- طرح کمک به مشارکت مردم، با مبلغ ۱۰ میلیارد ریال اعتبار جهت فراهم آوردن زمینه‌های مساعد مشارکت و تأمین بخشی از هزینه اجرای پروژه‌های خدماتی و عمرانی است که با مشارکت مستقیم عینی و عملی شهروندان (تأمین منابع مالی یا ارائه خدمات مشخص و قابل برآورد) تحت نظارت شوراهای اسلامی شهرها به اجرا در می‌آید. ایجاد NGO ها، تفکیک زباله از مبدأ و بازگشایی مسیر اجرای طرحهای عمران شهری از جمله طرحهای مناسب با این سرفصل اعتباری است.

ب- طرح آموزش شهروندان، با مبلغ ۲ میلیارد ریال اعتبار که به صورت متحرک از طریق تهیه و بخش برنامه‌های مناسب آموزش عمومی مرتبط با خدمات شهری و ارتقای سطح آگاهیهای عمومی نسبت به مسائل شهر و شهرنشینی با همکاری صدا و سیما به اجرا در می‌آید.

۴- اهمیت مطالعات و تحقیقات شهری و منطقه‌ای: دومین برنامه با جمع مبلغ ۱۰ میلیارد ریال اعتبار به دو طرح «کمک به مطالعات شهری و منطقه‌ای» و «کمک به اجرای طرحهای توسعه شهری» تقسیم شده است که خود طرح دوم در برگیرنده طرحهای هادی شهرها و تهیه نقشه جامع شهرسازی حريم شهرهاست.

در سال جاری با تشکیل شوراهای پژوهشی استانها که وظیفه ساماندهی مطالعات شهری (محلی و منطقه‌ای) را برعهده دارند، مبلغ یک میلیارد ریال اعتبار برای تأمین بخشی از اعتبار طرحهای مطالعاتی مورد نظر شوراهای یاد شده در نظر گرفته شده است. شرط برخورداری از این اعتبار تصویب طرح

مطالعاتی پیشنهادی در شورای علمی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور است.

۵- توجه به طرحهای زیباسازی و ایمنی شهرها: سومین برنامه با سرجمع ۱۶۰ میلیارد ریال اعتبار به شش طرح با عناوین «طرحهای عمران شهری»، «طرح کمک به شهرهای بندری و مرزی»، «طرح حفظ بناهای تاریخی و توسعه گردشگری»، «طرح کمک به خرید ماشین آتش‌نشانی و ماشین آلات عمرانی»، «طرح کمک به خرید شیر آتش‌نشانی» و «طرح اصلاح جدول گذاری و رفوژ کاری در شهرها»

کشور ساماندهی نماید.

۶- رفع نارسایی‌های سیستم حمل و نقل درون شهری: چهارمین برنامه با جمع مبلغ ۱۸ میلیارد ریال اعتبار در برگیرنده دو طرح است «طرح مطالعات ساماندهی ترافیک» که از ۲ سال قبل مطرح شده و در سال جاری مرحله اول مطالعات ساماندهی سیستم حمل و نقل و ترافیک تعدادی از شهرهای کشور خاتمه یافته و پس از تصویب، تکوین شرح خدمات مرحله دوم آغاز خواهد شد. ولی در سال جاری برای اولین بار وضعیت حمل و نقل عمومی شهرهای پایین‌تر از متوسط

در سال جاری با تشکیل شوراهای پژوهشی استانها که وظیفه ساماندهی مطالعات شهری را برعهده دارند، مبلغ یک میلیارد ریال اعتبار برای تأمین بخشی از اعتبار طرحهای مطالعاتی مورد نظر شوراهای یاد شده در نظر گرفته شده است. شرط برخورداری از این اعتبار تصویب طرح مطالعاتی پیشنهادی در شورای علمی مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور است.

مورد توجه قرار گرفته و با توجه به اینکه به علت وسعت و بافت شهرسازی این شهرها، اتوبوس وسیله‌ای کاملاً مناسب برای حمل و نقل در آنها نیست، از این رو برای ارتقای سهم عینی بوس در سفرهای درون شهری این شهرها به سطحی قابل قبول مبلغ ۱۰ میلیارد ریال اعتبار برای تأمین یک دوم بهای یک هزار دستگاه مینی بوس در نظر گرفته شده که بین شهرهای یاد شده توزیع گردد. یک دوم بقیه بهای مینی بوسهای تخصیصی توسط شهرداریهای تحویل گیرنده تأمین خواهد شد.

۷- گامهایی در جهت جلوگیری از آلودگی محیط شهرها: در پنجمین برنامه با مبلغ ۵۵ میلیارد ریال اعتبار طرحهای مهم «دفع بهداشتی مواد زاید جامد و تفکیک از مبدأ»، «طرح توسعه، تجهیز و بازسازی کشتارگاههای کشور» و «طرح خرید ماشین حمل زباله» که از چند سال قبل مطرح شده، پیگیری می‌شود. در طرح اول تأکید شده است که «... برای جلوگیری از اثرات سوء زیست محیطی ناشی از اجرای

تقسیم شده که از آن میان طرح آخر برای اولین بار در سال جاری مطرح شده است. در اهمیت اجرای این طرح توضیح داده شده که با وجود توجه خاص کلیه شهرداریهای کشور به پروژه‌های احداث و اصلاح معابر شهری متضمن بسوارسازی، رفوژ کاری، جدول گذاری و تمسکاری، با اعمال سلابق متفاوت عمدتاً فضاهای ایجاد شده با ضوابط مبلمان صحیح شهری هماهنگی لازم راندارند و... از این رو وزارت کشور برای ایجاد هماهنگی لازم در این برنامه مهم در سال جاری مبلغ ۱۰ میلیارد ریال اعتبار برای کمک به خرید سنگهای تزئینی (از جمله سنگ چینی) از معادن کشور تخصیص داده و به شهرداریهای منتخب هر استان تحویل می‌نماید تا به جایگزینی جدول بتنی مورد استفاده فعلی، در اجرای پروژه‌های جدول گذاری، رفوژ کاری، فضای جداکننده پارکها و سایر نماکارهای معابر عمومی مورد استفاده قرار گرفته و با جلب توجه شهرداریها به نمونه‌های اجرا شده، این امر مهم را در شهرهای

طرح‌های غیربهداشتی دفن و انحصای موادزاید جامد و همچنین ضرورت اجرای طرح‌هایی با مشارکت مؤثر مردم در مورد تفکیک برخی مواد از مبدأ و بازیافت مجدد آن از طریق احداث کارخانه‌های بازیافت کاغذ، شیشه و پلاستیک و درعین حال کاهش سرانه تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل و دفع این مواد، مبلغ ۲۰ میلیارد ریال اعتبار جهت مطالعه و اجرای این طرح‌ها در تعداد محدودی از شهرها که طرح‌های مناسب مبتنی بر مطالعات لازم در اختیار داشته و یا تهیه نمایند، اختصاص خواهد یافت.

در پنجمین برنامه با مبلغ ۵۵ میلیارد

ریال اعتبار طرح‌های مهم «دفن بهداشتی مواد زاید جامد و

تفکیک از مبدأ»، «طرح توسعه، تجهیز و بازسازی

کشتار گاه‌های کشور» و «طرح خرید ماشین حمل زباله»

که از چند سال قبل مطرح شده، پیگیری می‌شود

۸- اعطای تسهیلات اعتباری، راهکار مناسب رفع محدودیت منابع: در برنامه ششم با تخصیص مبلغ ۲۵۰ میلیارد ریال اعتبار - که ۸۰ میلیارد ریال آن از محل بازپرداخت اقساط تسهیلات اعطایی در سال‌های قبل تأمین می‌گردد - کمک می‌شود که برخی از پروژه‌های بزرگ مورد نظر شهرداری‌ها که نیاز به سرمایه‌گذاری کلان داشته و دارای توجیهات اقتصادی کافی بوده و از طرح‌های خودکفا محسوب می‌شوند و می‌توانند پس از شروع بهره‌برداری در مدت قابل قبولی سرمایه پرداخت شده را برگشت دهند، به اجرا درآیند و همچنین با فراهم آوردن زمینه مناسب برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های عمرانی - اقتصادی از طریق سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها، ضمن ایجاد انگیزه و تحرک برای سایر بخش‌های راغب به سرمایه‌گذاری با شهرداری‌ها، کمک مؤثری در رونق اقتصادی شهرها و ایجاد اشتغال داشته باشند.

طرح‌های مورد نظر در این برنامه عبارت‌اند از «وام بدون کارمزد

شهرداری‌ها»، «وام شهرداری‌ها جهت سرمایه‌گذاری مشارکتی»، «وام برای سرمایه‌گذاری سازمان‌های همیاری در طرح‌های عمرانی، اقتصادی و تولیدی» و «وام برای سرمایه‌گذاری مشارکتی در فعالیتهای تجاری - بازرگانی سازمان‌های همیاری شهرداری‌ها».

۹- تقویت مدیریت منطبقه‌ای و عدم تمرکز: در توزیع اعتبارات مورد بحث از وجوهی که طبق قانون در اختیار وزارت کشور قرار می‌گیرد، سعی شده است سیاست‌گذاری‌ها و خط‌مشی‌های کلی اتخاذ و معیارها و ضوابط به نحوی تنظیم شوند که تصمیم‌گیری در مورد توزیع و تخصیص اعتبار در سطح شهرها به مدیریت استانی محول گردد.

جزئیات این ویژگی مهم در توزیع اعتبارات به شرح زیر است:

الف - اعتبارات «کمک به بودجه»، «طرح‌های عمران شهری» و «طرح آموزش کارکنان شهرداری‌ها» جمعاً با مبلغ ۱۲۵ میلیارد ریال اعتبار (معادل ۴۱ درصد اعتبارات بلاعوض) به صورت استانی توزیع و سهم هر استان در اختیار استانداردهای مربوطه قرار می‌گیرد تا بین شهرداری‌های تابعه تقسیم و مستقیماً پرداخت شود.

ب - یکصد و پنج میلیارد ریال (معادل ۲۲ درصد) از اعتبار طرح‌های مختلف کمک بلاعوض توسط استانداری بین شهرداری‌های تابعه توزیع و به وزارت کشور پیشنهاد می‌شود که به شهرداری‌های ذی‌نفع پرداخت گردد.

ج - فقط ۹۰ میلیارد ریال از اعتبار (معادل ۲۷ درصد) به عنوان طرح‌های ملی توسط گروه‌ها و یا کمیته‌های تخصصی مرکب از کارشناسان سازمان‌های ذی‌ربط هر طرح در وزارت کشور بررسی و تخصیص خواهد یافت که پرداخت این اعتبارات نیز در وهله اول نیاز به موافقت و پیشنهاد استانداردها دارد.

د - ۱۵۰ میلیارد ریال از تسهیلات اعتباری (معادل ۶۰ درصد) مربوط به شهرداری‌ها بنابه تشخیص و پیشنهاد استانداردها در وزارت کشور مورد بررسی قرار گرفته و پرداخت می‌شود.

ه - استانداردها می‌توانند، میزان سهمیه اعتبار هر طرح را ۱۰ درصد افزایش یا کاهش دهند، به نحوی که در سرجمع سهمیه اعتباری شهرداری‌های

استان تغییری حاصل نشود.

۱۰- سایر ویژگی‌های مهم: بجز ویژگی‌های بر شمرده شده فوق در توزیع اعتبارات سال ۷۹ شهرداری‌های کشور نکات زیر نیز واجد اهمیت و قابل توجه‌اند:

الف - معیارها و ضوابط توزیع اعتبارات: در این سیستم توزیع، متناسب با ویژگی‌های هر طرح‌شخصیها و معیارهایی تبیین شده که کل اعتبار مربوطه بر این اساس به صورت استانی و یا شهری تقسیم می‌گردد. این شاخصها عمدتاً بر اساس توجه به شهرهای کم درآمد و مسئله دار اتخاذ شده‌اند که در محاسبات معیارهایی مانند درآمد سرانه شهرداری، سرانه اعتبارات عمرانی، جمعیت، تعداد شهرهای هر استان مبنای قرار می‌گیرند.

در سال جاری با اتخاذ یک سیاست تشویقی برای شهرها و استان‌هایی که درآمد آنها در سال‌های اخیر افزایش قابل توجهی داشته‌اند، معیار تازه‌ای اتخاذ شده که عبارت است از اعمال یک ضریب اضافی برای شهرهایی که در بین سال‌های ۷۶ تا ۷۸ نرخ رشد درآمد آنها بالاتر از میانگین نرخ رشد درآمد شهرداری‌های کشور بوده است.

ب - دستورالعمل‌های اجرایی: پرداخت اعتبار بعضی از طرح‌ها مستلزم توضیحات تفصیلی در مورد مشخصات پروژه‌ها، شرایط پرداخت و ضوابط و نحوه تخصیص اعتبار است که چون درج همه آنها موجب حجیم شدن دستورالعمل شده و چه بسا از اهمیت مسائل مطروحه خواهند کاست، از این رو در این دستورالعمل کلیات هر طرح توضیح داده شده و توضیحات جزئی به تهیه و ابلاغ دستورالعمل‌های اجرایی موکول شده است.

در دستورالعمل توزیع اعتبارات سال ۷۹ شهرداری‌ها تأکید شده است که نظارت کامل استانداران و معاونان امور عمرانی استانداردها بر اجرای آن و مطالعه دقیق آن توسط مدیران و کارشناسان ذی‌ربط در استانداری موجب سهولت و سرعت در جذب اعتبارات سهمیه هر استان و پرداخت به موقع آن به شهرداری‌های کشور خواهد شد.

مروری بر

عملکرد ۱۰ شورا در اولین سال

نازیلا مرادی



تهران

سال گذشته ۷۶ مورد طرح و لایحه در شورای شهر تهران به تصویب رسید. طرح تشکیل انجمنهای شورایی، تصویب اساسنامه سازمان فرهنگی - هنری و تصویب بودجه ۷۸ و ۷۹ شهرداری تهران از جمله مصوبات مهم شورا بوده که در جهت سمت و سو بحثیستن قانونی به عملکرد شهرداری تهران انجام شده است.

همچنین با تشکیل کمیسیونهای سه گانه برنامه و بودجه، فرهنگی، اجتماعی و زیست شهری و کمیسیون توسعه و عمران شهری در کنار کمیته‌های پنجگانه مناطق مختلف تهران، مسائل شهری و مشکلات مردم تهران، به صورت جدی دنبال شده است. از دیگر مصوبات مهم شورا در سال گذشته می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: انتخاب شهردار تهران، لایحه تشکیل سازمان سرمایه‌گذاری و مدیریت پروژه‌های مشارکتی شهرداری تهران، لایحه بودجه سازمانهای وابسته به شهرداری نظیر تاکسیرانی، لایحه عوارض طرح ترافیک، طرح جلوگیری از تغییر کاربری زمینهای ورزشی، لایحه ساماندهی و ایجاد امنیت برای عابران پیاده، طرحهای فوریت‌ناز و اختصاص بودجه برای رفع مشکلات شهروندان، لایحه ساماندهی تبلیغات در شهر تهران، لایحه متمم بودجه سال ۷۸، بررسی برنامه پنجساله شهرداری تهران، تشکیل کمیسیون خاص و فراخوان از شهروندان تهرانی برای

مشارکت در تدوین این برنامه. به منظور هماهنگی، استفاده از تجربیات دیگران و معانت از انجام کارهای جوی، شورای شهر، ارتباطی مستقیم با سازمانها و نهادهای دولتی، نظیر نهاد ریاست جمهوری، مجلس شورای اسلامی، وزارت کشور، سازمان برنامه و بودجه و... داشته است. همچنین شورای همفکری و همکاری با شوراهای دیگر شهرهای کشور، جلسات مشترکی از قبیل نشست اعضای شورای اسلامی شهر اصفهان و مجمع شوراهای شهرهای بزرگ، برگزار کرده است. به علاوه شورای شهر در ارتباط با اصناف، احزاب و گروهها از نظرات و پیشنهادهای آنان در خصوص مسائل شهری، از این امر نیز استقبال نموده است.

همدان

انتخاب شهردار از سوی شورای شهر همدان و همکاری نزدیک شورا با شهرداری موجب شده است رابطه شورای همدان با سازمانهای خدمات شهری، مانند رابطه شورا با مردم بر اساس حسن همجواری شکل گیرد. ایجاد کمیسیون رسیدگی به مناطق شهری، راهاندازی انجمن شوراییان، ایجاد کمیسیونهای ورزش و جوانان، امور اجتماعی و فرهنگی، خدمات شهری، مناطق شهری، فنی و عمرانی، طرح ریزی شهری و مالی و اداری منشا

در آستانه سالگرد آغاز به کار شوراهای اسلامی شهرها بر آن شدیم تا با طرح موانع موجود بر سر راه شوراها اقدامات صورت گرفته، برنامه‌های آینده و به طور کلی تصویر کلی از کارنامه یکساله چند شورای شهر ارائه دهیم.

می‌توانید ضرورت بهبودگیری مناسب از منابع موجود مادی و انسانی در امر مدیریت شهری، امر هنگام تشکیل شوراهای اسلامی مدنظر بوده است. طرز روشی که در نهایت با ایجاد سیستم مدیریت غیر متمرکز به مشارکت کامل مردم می‌انجامد.

آثار مثبتی در نحوه خدمات‌دهی به شهروندان همدان بوده است.

پی‌گیری‌های شورای شهر همدان در اجرای طرح‌های مورد نیاز مردم منجر به احداث پارک ۵/۵ هکتاری شهید مدنی، ایجاد ترمینال روستایی با مشارکت مردم، ایجاد سرای سالمندان، جمع‌آوری متکدی‌مان حرقه‌ای، ساماندهی هیتت‌های ورزشی، احیای باغات و فتواته، ایجاد کلوب پرواز، اجرای طرح GIS و واگذاری جمع‌آوری زباله‌های شهری، به بخش خصوصی توسط شهرداری شده است. لازم به ذکر است که تأکید شورای شهر در واگذاری این وظایف از شهرداری به بخش خصوصی هزینه‌های معمول را در سطح کل اعتبارات، به میزان ۱۵ درصد کاهش داده است. از دیگر برنامه‌های شورای شهر همدان که در سال جاری به شهرداری پیشنهاد شده است می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

احداث ترمینال مسافربری بین شهری، احداث مقبره عین‌القضات همدانی، راه‌اندازی چند بلوار، افزایش ایستگاه‌های آتش‌نشانی، احداث پل هوایی و میدان میوه و تره‌بار و شهرسازی می‌باشد.

همچنین شورای شهر همدان ضمن شرکت در کمیسیون ساده «پنج» استانداری، درصدد تدوین آیین‌نامه و برنامه مدون درازمدت درخصوص روشنتر شدن وظایف شورا است.

تبریز

سیدحسین شکوری، رئیس شورای شهر تبریز، بودجه‌نویسی از سوی شورای تبریز را عاملی برای حسن رابطه شورا با شهرداری عنوان می‌کند. او با اشاره به این مسئله که مهمترین مشکل شهر تبریز اشتغال و مسکن است می‌گوید: از دیگر مشکلاتی که شورای شهر تبریز از آغاز تا امروز با آن دست به گریبان بوده است، بدهی ۱۳ میلیارد ریالی شهرداریهای گذشته به سازمان تأمین اجتماعی است. این بدهی پیش از انقلاب نیز وجود داشته است. لازم به ذکر است که فشار سازمان تأمین اجتماعی برای پرداخت این بدهی بر

شورای تازه متولد شده شهر تبریز، امکان برنامه‌ریزیهای درازمدت را در زمینه توسعه شهر به حداقل ممکن رسانده است. مهمترین اقدامات شورای تبریز در سال آینده پیگیری طرح توسعه فضای سبز با تکیه بر نیروهای مردمی، انجام پروژه زیرگذر و خیابانها، عیبرگشایی و آسفالت خیابانها توسط شهرداریست. همچنین در سال گذشته با پیگیری‌های شورای شهر تبریز، شهرداری موفق شد احداث کنار گذر شمالی شهر، کمربند میانی و یک پل روگذر با صرف هزینه‌ای بالغ بر یک میلیارد ریال را به اتمام برساند.

بندرعباس

صرف‌نظر از ابهامات قانونی در زمینه وظایف شوراهای، شورای شهر بندرعباس با موانع و مشکلات دیگری نیز روبروست. اگرچه پذیرفتن شورا از سوی نهادهای و اعتماد مردم به آن می‌تواند نقطه مثبتی به شمار آید، اما مشکلات درون شورا و ناهماهنگی و عدم وحدت میان اعضا در سال گذشته موجب شدت اعضای مخالف و از اکثریت انداختن شورا برای تصویب موارد مختلف گردید. ناگفته نپیداست این مسئله بابت تضعیف و جوسازیهای علیه شورای شهر بندرعباس شده است. خیابان‌کشی، آسفالت کوچه‌ها و توسعه فضای سبز در سال گذشته با همکاری شورا به انجام رسیده و اتمام طرح بازیافت زمین از دریا به مساحت ۵/۵ هکتار و احداث مراکز تفریحی و تجاری در آن از جمله اقدامات این شورا در سال جاری است. همچنین پیگیری و هماهنگی با شهرداری در اجرای بلوار ساحلی، احداث موج‌شکن (که از آرزوهای دیرینه مردم بندرعباس بوده است) احداث میدان بزرگ گفتگوی تمدنها و کانال‌کشی بخش وسیعی از خیابانها نیز از دیگر اقدامات شورا در سال جاری است.

گفتنی است که وجود تفکر شورایی در استانداری، سازوکار مناسبی را میان شورای بندرعباس و استانداری ایجاد کرده است.

چالوس

مهمترین مانع در آغاز کنار شورای شهر چالوس بدهی‌هایی بود که از گذشته بر جای مانده است.

برنامه شورای شهر چالوس در سال ۷۹ عبارت است از: پیگیری و هماهنگی با شهرداری در آزادسازی یکی از رینگ‌های موجود در نقشه جامع شهر که به بازار روز متصل می‌شود، اجرای نقشه جامع شهر، احداث اینها بر روی رودخانه چالوس، ادامه بلوار تنکابن، احداث میدان ۴ هزار متری در خط ۸ و آسفالت و لکه‌گیری خیابانها.

به گفته یکی از اعضای شورای این شهر اگرچه شورا برنامه پنجساله‌ای را برای توسعه شهر پیش‌نویس کرده است، اما ابهامات قانونی در زمینه وظایف شوراهای، روابط مناسبی را که لازم است میان استانداری و شورا باشد تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و شورا را در جهت نیل به اهداف خود دچار مشکل می‌کند.

کرج

شورای اسلامی شهر کرج در خصوص رفع مشکلات کرج با تصویب قوانینی، اختیارات شهردار را در زمینه معاملات، عمران، شهرسازی، توافقات و افزایش داده است.

شورای کرج در حال تدوین برنامه پنجساله‌ای است که اهم مفاد آن به این شرح است: اصلاح نظام مدیریت شهری، اصلاح ساختار فضای کالبدی شهر کرج، اصلاح الگوهای معماری و شهرسازی، اصلاح ساختار درآمدی با اتکا بر ارزش افزوده ناشی از فعالیتهای شهری، بهبود اصلاح مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک شهری، توسعه فضای سبز، ایجاد تشکلهای غیردولتی، سرمایه‌گذاری در امر تحقیقات و پژوهشهای شهری، ارتقای آگاهیهای عمومی و فرهنگ شهروندی و توسعه کمی و کیفی فعالیتهای فرهنگی، آموزشی، تفریحی و ورزشی.

شیراز

شورای اسلامی شهر شیراز در آغاز کار، با تشکیل جلسات غیررسمی، در خصوص ایفای وظایف خود و همکاری با مجموعه شهرداری به ارزیابی مثبتی رسید.

مهمترین کارهایی که شورای شهر شیراز در سال جاری انجام خواهد داد به این شرح است: تنظیم و تدوین نهایی برنامه پنجساله، رسیدگی به بافت قدیم شهر، توجه به پتانسیل‌های موجود در گردشگری و توجه دادن شهرداری به ایجاد ارتقای کیفی و بازسازی و مرمت مراکز بی‌شمار فرهنگی، تاریخی و مذهبی، تقویت کمیته‌ای متشکل از نمایندگان شورا، دانشگاه شیراز و شهرداری برای پیوند تحقیقات و مطالعات علمی و تخصصی با امور اجرایی، راه‌اندازی قطار شهری شیراز - اصفهان، گسترش فضای سبز و تأکید بر ارتقای امور فرهنگی.

زنجان

به گفته رئیس شورای اسلامی شهر زنجان، روابط شورا با شهرداری بر پایه تعاون، همکاری و مشارکت است. او می‌افزاید: مهمترین مشکل برای شوراها در سطح کشور و در شهر ما، عدم امکان ارتباط رسانهای شوراها با شهروندان است. صدا و سیما بعد از یک سال که ۲۶۵ روز از عمر شوراها می‌گذرد، متأسفانه ۲۶۵ ثانیه برای شوراها وقت نگذاشته است. بیوک آقا ملایی، پور مهمترین اقدامات شورا را در سال جاری چنین عنوان می‌کند: ایجاد هماهنگی با شهرداری در توسعه فضای سبز، کنترل فاضلاب و مسائل بهداشتی شهر، روانبخشی ترافیک و حمل‌ونقل درون شهری و حل مسئله معابر و میادین از طریق تملک و احداث خیابانها و میادین جدید.

شورای شهر زنجان در حال بررسی و تدوین برنامه پنجساله‌ای است که به مثابه راهکاری برای اقدامات آینده شورا و شهرداری خواهد بود.

ساری

شورای اسلامی شهر ساری در ارتباط با وظایف خود دچار نوعی بی‌تکلیفی و تعارض با استانداری است. این شورا از طریق دفتر ارتباط مردمی و در اختیار گذاشتن شماره‌های تلفن تماس با شورا و حضور در مساجد و محله‌ها ارتباط خوبی با مردم و کارشناسان برقرار کرده است.

شورای شهر ساری با قراردادن کارهای زیربنایی در دستور کار خود به شناسایی و نارسایی‌هایی که شهر با آن روبروست، پرداخته است. کمیسیون‌های چهارگانه شورا، برای رفع معضلات شهر، مطالعاتی در زمینه ساماندهی آبهای سطحی شهر، طرح جامع ترافیک، احداث فرهنگسرا و ایجاد مکانیهای تفریحی و توریستی، انجام داده‌اند.

وشت

توجه به احداث پارکها و بازارچه‌های محلی، تکمیل فاز پنجم گمرندی، ایجاد نوانخانه، احداث خانه فرهنگ و هنر، ایجاد فضاهای فرهنگی و هنری در نقاط قدیمی شهر از جمله اقداماتی است که شورای شهر رشت در سال جاری با مدیریت اجرایی شهرداری به سرانجام خواهد رساند. تلاش برای اصلاح سیستم اداری شهرداری و سازمانهای دیگر از طریق شناسایی و پیشنهاد جرح و تعدیل قوانینی که نفعی نکننده یکدیگر هستند، اقدام دیگر شورای این شهر است که راهکارهای جدیدی را برای عملکرد بهتر در اختیار مدیران قرار دهد.

سروش اکبرزاده، رئیس شورای اسلامی شهر رشت، مهمترین مشکل شورا را با سازمانهای دیگر، هماهنگی

اهواز

در سال گذشته، ساماندهی وضعیت برق مناطق شهری و راه‌اندازی طرح توسعه نیشکر در سبزر اقدامات شورا قرار گرفت. کمیون بازار روز در سطح کلانشهر اهواز و فقدان قطار شهری، لزوم برنامه‌ریزی شورا را در این زمینه پررنگتر می‌نماید. شورای شهر اهواز از یک سو با کمبود شدید منابع مالی روبروست و از سوی دیگر مشکل اشتغال جوانان را نیز باید ساماندهی نماید. عدم انعکاس مصوبات شورا توسط صدا و سیما، مرکز استان، همچون بسیاری از شهرهای دیگر، امکان اطلاع‌رسانی صحیح و شفاف را به مردم از بین برده است.

بابل

ار همان آغاز به کار شوراها، ارتباط و سازوکار مطلوب شورای اسلامی شهر بابل با شهرداری و مسئولان استان و مردم، به این شورا در جهت توسعه شهر و حل مشکلات مردم کمک فراوانی نموده است.

گرفتن امتیاز تشریفاتی به نام شورا، تصویب طرح انجمن شوراباران، پیگیری طرح احداث پالایشگاه نفت و پیشرفت ۳۰ درصدی یک سد عظیم، از جمله اقدامات مهم شورا در سال گذشته بوده است. شورای شهر بابل احداث پایانه مسافری را در این شهر در صدر برنامه‌های شهرداری در سال جاری قرار داده است.



■ حلقه اول
■ حلقه دوم
■ حلقه سوم

حلقه سوم ترافیکی اصفهان، مؤثر در کاهش بار ترافیک



موجب کاهش حجم ترافیک داخلی و ایجاد ارتباط بین داخل و خارج بدون عبور از محدوده مرکزی شهر خواهد شد. در سطح شهر اصفهان سه حلقه ترافیکی طرح ریزی شده است که حلقه سوم خارجی ترین مسیر حرکت شهری نسبت به مرکز شهر است. حلقه سوم وظیفه تبادل سفر بین نواحی خارج شهر به خارج شهر، خارج به داخل و داخل به خارج شهر و ارتباطات وسیع نواحی با فواصل زیاد را به عهده دارد.

حلقه سوم ترافیک دورتادور شهر اصفهان، بزرگراهی به طول ۴۲ کیلومتر را تشکیل می‌دهد. طبق داده‌های واحد مطالعات و پژوهش معاونت حمل و نقل شهرداری اصفهان با توجه به اینکه سرعت شبکه ترافیکی وضع موجود در کل شهر ۲۴/۷۹ کیلومتر در ساعت است، اگر تا ۴ سال آینده، یعنی سال ۸۳، حلقه سوم ترافیکی احداث نشود، سرعت به ۱۸/۳۰ کیلومتر در ساعت تقلیل می‌یابد، اما با احداث این حلقه سرعت به ۲۲/۰۹ کیلومتر یعنی ۲۱ درصد افزایش خواهد رسید.

در مرکز شهر نیز سرعت وضع موجود حدود ۱۸/۳۵ کیلومتر در ساعت است که در سال ۸۳ بدون احداث حلقه سوم ۱۵/۵۵ کیلومتر و با احداث آن به ۱۹/۹۲ کیلومتر در ساعت (۲۸ درصد افزایش) خواهد رسید. گفتنی است که بعد از احداث حلقه سوم بر روی شبکه ترافیکی، وقت مسافران ۱۵ درصد کمتر از اکنون تلف می‌شود.

امکان تردد در این سفرها، شبکه ترافیکی درون شهر است که خود باعث ازدحام و ترافیک بیش از ظرفیت شبکه معابر می‌شود. از سوی دیگر وجود اماکن فرهنگی و بناهای تاریخی و هزینه گزاف آزادسازی در هسته مرکزی شهر، احداث خیابانهای جدید را ناممکن نموده است. به طوری که میزان مساحت خیابانها در مرکز شهر اصفهان بسیار کمتر از حد استاندارد است. از طرفی مسافران بیرون شهری نیز برای عبور از شهر به ناچار از معابر درون شهری استفاده می‌کنند که خود بر بار ترافیکی داخل شهر می‌افزاید. ایجاد حلقه‌های ترافیکی در شهر

اصفهان روز به روز با افزایش جمعیت روبه روست و در نتیجه تغییرات و تحولاتی چشمگیر فرگشت شهری آن شده است. این توسعه روزگوار، چالش‌هایی مانند کمبود فضای شهری به صورت مستلزم قابل توجه در آورده است. حجم زیاد چالش‌های مزید معانی اقتصادی وارد بر شهر، اتلاف وقت در ترافیک شهر و اثرات روانی - اجتماعی ناشی از آن و اثرات گوناگونی محیط زیست و بهداشتی و شادی، همگی نشان می‌دهند که باید توجه بیشتری به شبکه معابر درون شهری اصفهان شود.

توسعه شهر اصفهان در قالب شهرکهای مسکونی پراکنده ایجاد شده است. در نتیجه هر روز شاهد سفرهای فراوانی در اطراف اصفهان هستیم. تنها



شرکت تولیدی تسمیران

تولید کننده تسمه پروانه های صنعتی، کشاورزی و خودرو در

گروههای ساده، دنده ای و شیاردار

نشانی دفتر مرکزی: تهران، ضلع جنوبی میدان آزادی، جنب پمپ بنزین، ساختمان ۸۰۸ حلقه دوم

تلفن: ۰۲۷۶۱۰۰۲۳۶۵۶۶۰ فاکس: ۰۲۳۰۱۲۵۰ تلکس: ۲۲۶۶۶

نشانی کارخانه: همدان، کیلومتر ۴۰ جاده همدان - تهران، شهرک صنعتی ویان

تلفن: ۰۸۲۶۲۳۶۸۶ و ۲۱۹۳

مفهوم نوآوری در مبلان شهری

گزارشی از ساماندهی
مبلان شهری در مهرشهر کرج

شود. بررسی‌های روانشناسانه بر روی رنگ تابلوها از جمله مواردی است که فرصت‌آلودگی فراوانی بر آن دارد. برخی از رنگها باید تیره و خستگی‌آور باشند به نحوی که راننده با سرعت از کنار آن رد شود، اما در محیط‌های دنجی چون پارکها، خیره‌کنندگی رنگها موجب توقف بیشتر شهروندان خواهد شد. به هر حال رنگ، ابعاد، قوت خط، ارتفاع و زوایای نصب تابلوها از جمله عواملی هستند که بر اساس مصوبات کنوانسیون ژنو تعریف روشنی دارند. در مهرشهر سعی شده است، تابلوها از استانداردهای جهانی پیروی کنند. فرصت‌آلودگی یا بیش‌کشیدن بحث مراسلات پستی شهروندان می‌گوید: ما قصد داریم در کدگذاری تابلوها و اسامی کوچه‌ها به گونه‌ای عمل کنیم که مراسلات به بهترین شکل و در کمترین زمان ممکن انجام پذیرد. استفاده از اسامی تک سیلابی در معابر و نشان دادن هویت شمالی، جنوبی، غربی و شرقی بودن معبر از جمله مواردی است که در این زمینه انجام خواهد شد.

از این تابلوها می‌گویند: اعمال سلیقه در نصب علائم و تابلوهای هدایت مسیر، موجب کندی سفر و سردرگم شدن عابر یا وسیله نقلیه می‌شود. علائم انتظامی، هشدار دهنده و راهنما با رعایت مسائلی چون زوایای دید، ارتفاع، محل نصب و عرض معبر، باید به گونه‌ای نصب شوند که در نهایت به زیبایی شهر لطمه وارد نکنند. ابعاد و اندازه، نورپردازی، نحوه نصب و رنگهایی که در تابلوهای خدماتی، اطلاع‌رسانی و آموزشی موجود به کار می‌رود، موجب خطای دید راننده و بروز حوادث احتمالی خواهد شد. شهردار مهرشهر ضمن اشاره به این موضوع که اکثر تابلوهای نصب شده در کرج، در محل تقاطعها، بزرگراهها، محله‌های دسترسی و راست‌گردد و چپ‌گردد قرار دارند، می‌افزاید: اکثر این تابلوها حاوی پیام نوشتاری هستند که توجه راننده را برای مدت کوتاهی به خود جلب می‌کنند. حذف نوشتار در این تابلوها، ضمن جلوگیری از امکان بروز حادثه موجب می‌شود تصویر سریعتر در ذهن راننده نقش ببندد و به حافظه او منتقل

مهرشهر زیباترین شهر دنیا نیست، اما رنگداری که حتی برای یکبار از آن عبور کند، بلوارها، خیابانها، پستاده‌ها و وسع و یکدستی چشم‌نواز آن، نمی‌تواند علائم و تابلوهای راهنما و محیط این شهر را از یاد نبرد. حضور به جسی رنگ در این شهر به چندان گرچک، حکایت از انتخاب روانشناسانه و کارآمد آن در طراحی و ساماندهی مبلان شهری دارد.

کیوان فرصت‌آلود، شهردار منطقه ۴ کرج (مهرشهر)، مهمترین مشکل ساماندهی مبلان شهری را در شهرها، موارد آیین‌نامه‌ای و الزام به اجرای آن می‌داند و به همین دلیل به تدوین کتابچه‌ای با محوریت ضابطه‌مندی مبلان شهری اقدام نموده است. گزارشی که پیش‌رو دارید حاصل گفتگویی است که حکایت از کارهای انجام شده و ایده‌های بسیار او در مقوله طراحی مبلان شهری دارد.

یکی از موارد ساماندهی در مبلان شهری مهرشهر، تابلوها هستند. فرصت‌آلودگی ضمن تفکیک انواع تابلوها به تابلوهای ترافیکی، هشدار دهنده، راهنمای مسیر و اطلاع‌رسانی و تبلیغاتی در زمینه خصوصیت هر یک



نکته دیگری که باید در جهت یکدستی و زیبایی شهر مدنظر قرار گیرد، ساماندهی نشانه‌های خندمانی و ایستگاههای اتوبوس است. فرصیاد ضمن اشاره به اینکه اکثر جایگاههای سطلهای ویژه جمع‌آوری مکانیزه زباله، در میادین و تقاطعها قرار گرفته‌اند، این موضوع را در تشدید بروز اختلال ترافیکی در کانال حمل‌ونقل شهری مؤثر می‌داند. او معتقد است در نصب سطلهای زباله باید به مسئله خروج زباله نیز توجه کرد. نصب ۲۰ سطل زباله در یک خیابان ۵۰۰ متری، نشانه دیگری از استفاده اشتباه از عناصر خدماتی عیلمان شهری است. فرصیاد همچنین قرار گرفتن صندوقهای پستی، کمیته امداد و کیوسک‌های برق و مخابرات را در تقاطعها، عاملی برای بروز تصادف عنوان می‌کند. به عقیده او عناصر التحافی مثل صندوقهای پستی و کمیته امداد را می‌توان به شعاع ۵۰ تا ۱۰۰ متری میادین و تقاطعها منتقل کرد.

استقرار ایستگاههای اتوبوس در تقاطع و سرپیچها نیز، علاوه بر به خطر انداختن جان شهروندان، وضعیت نامطلوبی برای سوار و پیاده شدن ایجاد

می‌کند. ایستگاههای اتوبوس در کشور ما از مهمترین اماکنی هستند که مردم برای رسیدن به مقصدشان، زمان کوتاهی را در آن سپری می‌کنند. شهردار مهرشهر با اشاره به تأثیر عواملی چون اقلیم شهر، سمت و سوی وزش باد و غالب بودن باران، آفتاب و باد در مکان‌یابی و انتخاب حجم و فضای ایستگاه اتوبوس می‌گوید: مجموعه این عوامل باید جذابیت خاصی برای شهروند ایجاد نماید به طوری که به استفاده از این وسیله نقلیه عمومی ترغیب شود.

بحث دیگری که در جهت ساماندهی میلمان شهری مطرح می‌شود، توجه به ضوابط کارگذاری جداول است. در سراسر دنیا جدول به عنوان عامل جداکننده معبر از پیاده‌رو، فضای سبز از معبر و معبر از معبر شناخته می‌شود. فرصیاد با اشاره به مطالب فوق اضافه می‌کند: اگر جداول را به عنوان عنصری تعیین‌کننده در زیبایی میلمان شهری تلقی کنیم، بحث کیفیت، ابعاد، رنگ و اندازه آنها نیز مطرح می‌شود. شکل و اندازه جداول برای هر مکان و معبر می‌تواند متفاوت باشد. به عنوان مثال استفاده از جدولی با قطر بالا (۲۰ سانتیمتری) باعث ضربه‌پذیری کم و بالا رفتن عمر مفید جدول می‌شود. همچنین ارتفاع کم یا کاشت صحیح جدول موجب عبور آسان عابران خواهد شد. وی در این زمینه به تجربه پارکی در شهر یسار کرج اشاره می‌کند و می‌گوید: در آن پارک سعی کردیم جداول، بلند و صرفاً برای تفکیک فضای سبز و معبر نباشند. با جدول‌گذاری صحیح، پیاده‌روسازی و تفکیک فضاها به فضای خانوادگی و فضای مخصوص کودک و نوجوان این پارک به محیطی دنج تبدیل شد.

نکته مهم دیگر در جداول، بحث رنگ آنهاست. فرصیاد ضمن رد استفاده از رنگهای مختلف برای جداول، به سایه روشن بودن رنگها به عنوان عاملی جداکننده اشاره می‌کند و می‌گوید: نشانه جداکننده در شب و روز به خوبی دیده شود. روزها رنگ سیاه و شبها رنگ سفید بهتر از سایر رنگها دیده می‌شوند. به همین دلیل جدلهایت سایه و روشن یعنی سفید و سیاه برای جداول مناسبترین رنگ است. البته

برای قسمتهایی همچون تقاطعها، دوربرگردانها، ایچکی‌ها و جان‌پیچها که تعمیر فرم می‌دهند، غیر از تابلوها استفاده از رنگ زرد و سیاه هشداردهندگی بیشتری دارد.

اصلاح هندسی معابر یکی از اهداف برنامه پنجساله تدوین شده شهرداری مهرشهر است. از جمله کارهایی که سال گذشته در این زمینه صورت گرفته است، می‌توان از پایانه مسافربری فاز ۴ مهرشهر، اصلاح هندسی ورودی مهرشهر، چند تقاطع، دوپل زیرگذر و عابر پیاده و یک پل عبور وسائط نقلیه نام برد. هدف از اصلاح هندسی معابر، استاندارد کردن جان‌پیچها و دوربرگردانهاست که در بحثهای اجزایی، ساماندهی و هدایت آبهای سطحی، فضای سبز، چراغها و خط‌کشی نیز ضمیمه آن خواهد شد.

فرصیاد با اشاره به نقاشی دیواری می‌گوید: نقاشی دیواری همچون میلمان شهری از کارهای التحافی شهر است که به بدنه شهر اضافه می‌شود. از آنجا که تاکیده شهرداری مهرشهر بر حذف عناصر و نشانه‌های اضافی است که باعث ناآرامی شهر می‌شوند، از این رو به این موضوع توجه شده است که برای هر معبر نقاشی هماهنگ با آن معبر تعریف شود. فرصیاد می‌گوید: در این زمینه همچون تابلوها، استفاده از رنگ گرم یا سرد برای تأثیرگذاری بر ناخودآگاه شهروندان موردنظر ماست. نکته مهم دیگر ایجاد عمق در نقاشیهاست. در معابر کم عرض سعی بر این بوده است که با نقاشیها عمق ایجاد کنیم و در ورودی و خروجی شهر، از نقاشیهایی با رنگهای سرد استفاده کرده‌ایم.

او در مقوله بدنه و نماسازی ساختمانها به دو بخش مهم معماری اروپایی و معماری سنتی در مهر شهر اشاره می‌کند و می‌گوید: تأکید ما روی شکل پنجره‌ها، بدنه‌ها، مصالح سقف، نحوه دیوارکشی، پیاده‌روسازی و جانمایی ساختمان از نظر جهت وزش باد بوده است. بنابراین ضابطه مند کردن نکات یاد شده گامی دیگر در جهت ایجاد یکدستی و هماهنگی در بافت کلی شهر و زدودن زنگار خستگی از چهره شهر به شمار می‌رود.

ماهشهری را فراهم کرده است. امکانات رفاهی که از سوی این کارخانه‌ها ارائه می‌شود، ویژه کارکنان شاغل در همین کارخانه‌ها است و شهروندان عادی گاملاً از آن بی‌بهره‌اند.

کند و محدوده منطقه آزاد قوانین خاص خود را دارد. تداخل این دو، شهرداری را دچار بلاتکلیفی نموده است. در واقع تمامی مناطق آزاد بنا شکل هندسی از محدوده شهر جدا هستند، اما در قلم سازمان منطقه آزاد

ایادان سرمایه‌گذاری کلان

شرکت نفت برای مناطق مسکونی کارکنان خود در سالیان پیش، باعث به وجود آمدن دو گونه بافت شهری در آبادان شده است. در قسمتی که متعلق به شرکت نفت است، خانه‌ها از متر تا بالای بر خور دارند و مساحت زیادی از زمینها به فضای سبز اختصاص دارد. اما در قسمت بومی آبادان خانه‌ها بافت قشردهای دارند. منطقه مربوط به شرکت نفت با داشتن سیستم مطلوب در فاضلاب، جمع‌آوری آبهای سطحی، آبرسانی فضای سبز و طراحی زیبای منطقه به عنوان انگوی مناسبی در شهرسازی به شمار می‌رود. ❁ بسیاری از ویرانه‌های ناشی از جنگ، بدون بازسازی از سوی مالکان، در سطح شهر آبادان محلی برای تجمع معتادان شده است. شهرداری سعی نموده برای جلوگیری از این امر، دیوارهایی با مصالح گچ و آجر در جلوی این منازل ویرانه بکشد که در نهایت خود به نازیبا نمودن سیمای شهر منجر شده است. به تازگی شهرداری آبادان برای رفع این معضل اقدام به صدور اطلاعیه‌ای نموده است که طی آن از مالکان درخواست نموده در صورت عدم تمایل به بازسازی منازل خود حداقل نسبت به تخریب کامل آنها اقدام نمایند تا به زیباسازی شهر کمک شود. گفتنی است در این اطلاعیه آمده است که در صورت عدم همکاری مالکان زمینهای یاد شده، شهرداری اقدام به تملک منازل مخروبه می‌نماید.



قسمت دست به انتخاب بهترین قسمتهای جزیره زده است، و در نتیجه مشکل مطرح شده به وجود آمده است. سازمان منطقه آزاد قسم برای رفع مشکل، صدور مجوزهای ساخت و ساز را بر عهده گرفته است و سرویس دهی خدمات شهری کل جزیره را بر عهده شهرداری گذاشته است. از آنجا که به این ترتیب شهرداری از دریافت عوارض ساخت و سازها محروم است، از جهت تأمین درآمد با مشکل روبرو شده است.

❁ در جارت سازمانی شهرداری قسم امکان استخدام نیروی کیفی کارشناسی وجود ندارد. از این رو شهرداری قسم با برگزاری گردهمایی افراد تحصیلکرده قسم، سعی نموده است نیروهای کارشناس منطقه را شناسایی نماید؛ بیشتر این نیروها به فعالیتهای تجاری در منطقه مشغول اند که شهرداری قسم از آنان در خواست همکاریهای موقت نموده است. آنان ضمن اینکه به کسب و کار خود می‌پردازند شهرداری نیز به صورت مشاوره‌ای از اطلاعات آنان استفاده می‌کند و به این ترتیب کمبود کادر کیفی شهرداری جبران می‌شود.

قسم شهرداری قسم با مشکل

تداخل حوزه عمل خود با منطقه آزاد تجاری قسم روبروست. محدوده بومی نشین شهر قسم واقع در نوک جزیره قسم به طور کامل در محدوده سازمان منطقه آزاد قسم و منطقه ویژه اقتصادی قرار دارد. از آنجا که محدوده شهر باید از قوانین شهرداری تبعیت

❁ ماهشهر بخش عمده‌ای از درآمد شهرداری ماهشهر، صرف هزینه جمع‌آوری آبهای سطحی می‌شود. در حال حاضر تمامی فاضلابهای این شهر به داخل مسیل بزرگ «خور» که در داخل حوزه شهری قرار دارد سرریز می‌شود و نزدیکی شهر به دریا باعث شده است با هر مد دریا (۲ بار در روز) آبهای فاضلاب مسیل داخل شود و حجم بالای آن سطح برخی از خیابانها را بپوشاند این موضوع همچنین باعث ایجاد بوی متعفن نیز در سطح می‌شود. شهرداری ماهشهر بهسازی این مسیل و رفع مشکلات ناشی از آن را خارج از توان مالی خود می‌داند.

❁ وجود شرکتهای پتروشیمی در محدوده دو شهر ماهشهر و بندر امام خمینی (ره) باعث تخریب محیط زیست منطقه می‌شود. در زمان شرجی بودن هوا بوی نامطبوع مواد شیمیایی، فضای شهر را در برمی‌گیرد و سکونت مردم در مناطق نزدیک به کارخانه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند. شهرداری ماهشهر اعلام نموده بی‌توجهی کارخانه‌های یاد شده در رعایت استانداردهای آلودگی صنعتی منجر به تخریب محیط زیست و شیوع بیماریهای ریوی بین مردم می‌شود. در حال حاضر مواد شیمیایی موجود در فاضلاب این کارخانه‌ها باعث آلودگی آب دریا و تلف شدن ماهیهای نزدیک به ساحل شده است. محل سکونت و تردد اکثر کارکنان کارخانه‌های پتروشیمی در ماهشهر است و به خاطر حقوق و مزایای بالای آنان، نرخ تورم در شهر بالا رفته است و موجبات نارضایتی شهروندان

● **شهرداری قشم** با بیش از ۴۰ سال سابقه هنوز فاقد ساختمان اداری برای پرسنل است و به صورت موقت در زیرزمین یک ساختمان استیجاری فعالیت می‌نماید.

□ **اهواز** به مناسبت گرامیداشت سالگرد فعالیت رسمی شوراهای



اسلامی، همایشی با شرکت شورای منتخب استان خوزستان در اهواز برگزار شد. این همایش با شرکت حدود ۵۰۰ نفر از اعضای شوراهای اسلامی تمامی شهرها و بخشهای استان و همچنین استاندار و شهرداران استان خوزستان برپا شد و طی آن به ۴۰ شورای اسلامی نمونه، لوح تقدیر اهدا گردید.

□ **میناب** شهرداری میناب با مشارکت جوانان تحصیلکرده و دانش‌آموزان ساکن میناب، اقدام به راه‌اندازی ستاد زیباسازی شهر نموده است. ۶۱ نفر عضو این ستاد بدون کوچکترین چشمداشت مالی با هدف رفع مشکلات شهر میناب و زیباسازی آن در ۶ کمیته فعالیت می‌کنند. این جوانان با هماهنگی شهرداری در کمیته‌های طرح و برنامه، زیست‌محیطی و فاضلاب، عمران و شهرسازی، امور حقوقی، هماهنگی و تبلیغات و علوم اجتماعی به تهیه طرح‌هایی برای زیباسازی سیمای شهر می‌پردازند. از جمله این طرح‌ها، طرح ممیزی املاک شهر است. شهرداری میناب با ۷۴ سال سابقه از وضعیت املاک و میزان عوارض و پرداختها آگاهی ندارد و در نتیجه اجرای این طرح

خشکسالی ارائه گردید و معاونان امور عمرانی کشور به بیان مسائل و مشکلات خود پرداختند. گفتنی است در این نشست با حضور مسئولان سازمان ابرانگردی و جهانگردی، مسائل ابرانگردی و جهانگردی شهرها نیز مورد بررسی قرار گرفت (گزارش جامع این نشست در شماره بعدی ماهنامه درج می‌شود).

□ **تهران** چهارمین گردهمایی دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانها و معاونان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداریهای شهرهای بزرگ کشور به اهتمام دفتر حمل‌ونقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری استانداری فارس، شهرداری و مسئولان حمل‌ونقل و ترافیک شیراز در ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت ۷۹ در شهر شیراز برگزار گردید.

اعلام سیاستهای کلان دولت و شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از سوی احمد خزیم، رئیس این شورا، ارائه گزارش کمیته‌های کاری، سخنرانی تخصصی و آموزشی و نیز تبادل نظر بین دبیران شورای هماهنگی ترافیک استانها و مسئولان حمل‌ونقل و ترافیک شهرهای بزرگ کشور از جمله مباحث مطرح شده در این گردهمایی بود که مشروح آن در شماره بعدی به اطلاع خواهد رسید.

□ **کرج** سومین جلسه کمیته آمادگی جسمانی آتش‌نشانهای کشور اردیبهشت ماه جاری در محل سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج برگزار شد. این کمیته با هدف افزایش کارایی و سرعت عمل آتش‌نشانان، تقویت روحیه تعادل، نشاط و آمادگی برای انجام عملیات تشکیل شد. در این جلسه برگزاری اولین المپیاد عملیاتی - ورزشی آتش‌نشانان کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفت. گفتنی است اولین المپیاد ورزشی آتش‌نشانان کشور در چهار رشته عبور از خرگ با لوله، پرتاب لوله، نوازی، دوامداری با خاموش‌کننده دستی و طناب‌کشی، خرداد ماه جاری برگزار خواهد شد.

با به دست آوردن اطلاعاتی جزئی از زمین و املاک شهر اعم از مسکونی و تجاری امکان برنامه‌ریزی درآمدی شهرداری را فراهم می‌کند. از دیگر طرح‌های این ستاد، ارزیابی و مشکلات زیاده شهر در عیناب، مکان‌یابی محل دفن زیاده و کمپوست زیاده شهری است.

□ **یزد** شهرداری یزد، اردیبهشت ماه جاری اقدام به برگزاری اولین همایش «موتورسیکلت - شدامد - تصادفات» با شرکت کارشناسان شورای عالی ترافیک استانها، وزارت کشور، اساتید صاحب‌نظر و شهرداران استان یزد نمود. شهر یزد با جمعیتی معادل ۲۵۰ هزار نفر با استفاده روزافزون از موتورسیکلت به عنوان یک وسیله کم‌مصرف حمل‌ونقل روپرورست و عدم استفاده صحیح از این وسیله، شهرداری یزد را با مشکلاتی چون اختلال فیزیکی در بافت قدیم و جدید شهر، ایجاد خسارت به مبلمان شهری، ایجاد آلودگیهای صوتی و هوا و تصادفات دلخراش شهروندان روپرو ساخته است. همایش یاد شده با هدف بررسی این معضل و تغییر راهکارهایی برای تعیین جایگاه موتورسیکلت در حمل‌ونقل درون‌شهری و چگونگی استفاده مناسب از آن در بافت شهری برگزار شد. در این همایش مقالاتی در زمینه طرح ساماندهی موتورسیکلت‌سواران، تأثیر اجرای مقررات و قوانین در بهبود شدامد موتورسیکلت، بررسی وضعیت آلودگی صوتی ناشی از موتورسیکلت در یزد و بررسی علل گرایش مردم یزد از دوچرخه به موتورسیکلت ارائه شد (گزارش مفصل این همایش در شماره بعدی ماهنامه درج می‌گردد).

□ **تهران** گردهمایی معاونان امور عمرانی استانداریهای سراسر کشور، اردیبهشت ماه جاری در میگوین برگزار شد. در این گردهمایی پیش‌نویس دستورالعمل توزیع اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹ قانون بودجه ۱۳۷۹ مورد بررسی قرار گرفت، همچنین گزارش‌کنار کمیته‌ها و اقدامات انجام شده مربوط به



وسایل بازی کودکان / رویا
مطلق زاده / تهران / سازمان
زیباسازی شهر تهران / چاپ اول
۱۳۷۸ / ۳۲ صفحه

زندگی در شهرها با وجود بالابودن امکانات رفاهی و افزایش بهداشت جسمانی شهروندان، موجبات نگرانیها، اضطراب و تألمات روحی را نیز فراهم نموده است. برای رهایی از این معضلات روحی - روانی ایجاد زمینه‌های گذران اوقات فراغت، از جمله رونق بخشیدن به پارک‌های اجتناب‌ناپذیر است. آسیب‌پذیرترین گروه‌های سنی افراد جامعه در جوامع شهری کودکان هستند؛ باید زندگی زیبای کودکان را شناخت و متناسب با آن فضا و محیط اطراف آنان را مزیّن نمود. کودک در فرآیند جامعه‌پذیری به فرآیند استعدادهای ذاتی و محیط اطراف، پدیده‌های کلامی و غیر کلامی را مورد تحلیل قرار می‌دهد و فرآیند یادگیری را در چنین بستری طی می‌کند. اگر محیط اطراف کودک که در درجه اول محیط بازی اوست محیطی خشن و نامطلوب با خلقیات و روحیات او باشد، آثار روانی نامساعد چیران‌ناپذیری به دنبال خواهد داشت. کتابی که در اینجا معرفی می‌شود پاسخی است به نیازهای کودکان و ایجاد فضاهای مناسب برای گذران اوقات فراغت و بازی آنان. این کتاب از یک مقدمه و شش بخش تشکیل شده است.

بخش اول - روانشناسی و رابطه آن با وسایل بازی کودکان: مؤلف در این بخش ابتدایه معرفی فضاهای بازی کودکان، اندازه و تناسب محیط

بازی انسان و همچنین ریزه‌کاریهای ضروری برای طراحی وسایل بازی کودکان پرداخته است. طراح باید با توجه به روانشناسی کودک و نیازهای عاطفی او محیطهای مناسبی را از نظر دید، صوت و نور برای کودک به وجود آورد. نویسنده در ادامه افزوده است که زیبایی و چشم‌انداز مناسب، عامل مهمی در جلوگیری از میزان فرسودگی و تخریب پارک‌ها توسط افراد و عامل فرسایشده است. نکته قابل توجه دیگر برای کاهش فرسودگی وسایل بازی کودک، نوع مواد به کار رفته در آنها و ارزش اقتصادی هر کدام از این وسایل است. نویسنده در ادامه چند نکته را متذکر می‌شود: ۱- شناخت فرسودگی و تخریب. ۲- یافتن علل فرسودگی و تخریب. ۳- برطرف کردن علتهای ارائه طرح مناسب.

فرسودگی تابعی از عامل زمان، فصول مختلف و همچنین روزهای هفته است. میزان استفاده و در نتیجه فرسودگی و تخریب زمین و وسایل بازی و تفریح کودکان در پارک‌های پررفت و آمد بیشتر است.

بخش دوم - بررسی علایق ذاتی کودکان در چهار چوب خواسته‌های جامعه و روان کودک: احداث محل بازی با صرف هزینه گزاف به تنهایی نیازهای جسمی و روحی کودکان را برآورده نمی‌کند و بیش از هر چیز کودکان به توجه و نظارت والدین خود نیاز دارند. آشنایی کودک با مفاهیم پایه‌ای مانند فضا، کمیت، ساخت، شکل، اندازه، وزن، مراقبت، نگهداری، زمان، مکان، حجم و... که صرفاً از طریق بازی حاصل می‌شود، تأثیرات متفاوتی بر رشد عاطفی و هیجانی کودک دارند.

بخش سوم - ارتباطات و تجزیه و تحلیلها: مؤلف در ابتدای این بخش، انواع ارتباطات با وسایل بازی کودکان را مطرح کرده و با بیان رابطه‌های گوناگون با وسایل بازی و تقسیم‌بندی گروه‌های مرتبط با وسایل بازی کودکان به تحلیل رابطه اجتماعی، محیطی زیباشناختی، بازار، نحوه ساخت، نیازها و کارکرد عملی این وسایل پرداخته است. در انتهای این بخش محاسن و معایب وسایل بازی

ساخته شده از جنس فایبرگلاس، فلز، آجر، چوب و بتن مطرح شده است.

بخش چهارم - بررسی وسایل بازی در پارک‌ها و پیشنهادها: در این بخش مطالب زیر مطرح شده است:

اصول و مبانی و کارکردهای وسایل بازی کودکان از دیدگاههای مختلف، گرایش ذاتی و فطری انسان به طبیعت، استفاده از رنگ در ایجاد جذابیت برای کودکان، بالا بردن مهارتهای فردی کودکان، لزوم نورپردازی برای استفاده بهتر از وسایل بازی در هنگام شب، بخش موزیکهای مناسب و آرام در محوطه بازی، حوادث و اتفاقات احتمالی در محیط بازی، انواع صدعات رایج در این محیطها، استانداردها و اصول ایمنی این وسایل. در انتهای همین بخش، پیشنهادهایی نیز در این زمینه‌ها ارائه شده است.

بخش پنجم - طراحی انواع وسایل بازی کودکان: در این بخش اصول پایه و جزئیات طراحی و اجرای بیش از ۲۰ نوع از انواع مختلف وسایل بازی ارائه شده است.

بخش ششم - ارائه چند طرح مناسب برای ایجاد زمین بازی کودکان: در این بخش مؤلف با الگو گرفتن از تجربیات کشورهای دیگر از جمله ژاپن، انگلستان و آمریکا چند طرح مناسب برای ایجاد زمین بازی کودکان را با در نظر گرفتن ملاحظات کالبدی و غیر کالبدی پیشنهاد کرده است.

شهر/ان بایستی - برناردز /

ترجمه علی اشرفی / تهران:

دانشگاه هنر / چاپ اول ۱۳۷۷ /

۴۶۲ صفحه

مؤلفان کتاب، استادان رشته امایش و شهرسازی دانشگاه پاریس - سوربن و مرکز مطالعات و تحقیقات پاریس و ایل دو فرانس هستند. مترجم در مقدمه کتاب «شهر» را کتابی جامع در نوع خود می‌داند و با نگرش همه‌جانبه‌ای به شهر، علت وجودی، شیوه رشد شکل تکامل و بیماریهای این موجود زنده را مورد مطالعه قرار می‌دهد و با ژانر کتاب سیاستها و تصمیم‌گیریهای مختلف را در عرفولوژی آن نمایان می‌سازد. خود مؤلفان نیز در تبیین



ویژگیهای کتاب، کسانی را که نگران آینده شهرها و زندگی شهری هستند مخاطبان کتاب قلمداد کرده و در مصرفی یازادیم آن عنوان می کنند که کتاب شهر «آموزش جغرافیای شهری را از زوایای گوناگون هدف می گیرد» و اضافه می نمایند اگر چه رشد شهری به صورت پدیده‌ای جهان شمول درآمده است، اما تفاوت‌های چشمگیری بین شهرهای ممالک دارای تولید ناخالص ملی بالا و شهرهای ممالک کم رشد وجود دارد که این تفاوت بیش از همه در آنتک رشد جمعیت آنها نمایان است. اگر ماهیت مسائلی که تمام شهرها بویژه ابر شهرها را مورد هجوم قرار می دهد مانند مسکن، تجهیزات، بهداشت، تردد و سائط نقلیه، انرژی، آب، پسماندها و محیط زیست، بسیار مشابه است اما امکانات موجود برای مقابله با آنهاست که تفاوتی عمده به وجود می آورد.

پس از مطالعه روابط نظری و عملی جمعیتها در فضای شهری، فعالیتها و عملکردهای شهرها، سازماندهی و مدیریت آنها، کتاب با بررسی مسائل آمایشی و شهرسازی در ارتباط با معماری، حقوق، محیط زیست، دولت و شهرنشینان و تأکید بر نقش رو به گسترش شهرها و سیمای آنها به انتهای خود نزدیک می شود و سرانجام تلاش می کند به پیش بینی وضعیت شهرها در قرن بیست و یکم بپردازد. در سیستم شهری، بیش از دیگر سیستمها همه چیز پیچیده و ناپایدار است. تغییر طبیعی یا انسانی کم و بیش با برنامه یا خودجوش به عنوان یکی از

عناصر مجموعه شهر، تعادل مجموعه را به هم می ریزد و دیگر گویهای عناصر دیگر را برای ایجاد تعادلی جدید به دنبال می آورد که به نوبه خود مورد بحث و ایراد قرار می گیرند. از این گذشته، این تغییر می تواند به جای ایجاد تحولات کم و بیش بطئی به گسستگیها و بی نظمیهای کامل بینجامد که در این زمینه مؤلفان تلاش کرده اند پیرامون این موضوع مرکزی (شهر) به رغم خصوصیت و ناهمگونی شایان توجهش در بهینه گیتی، بسیاری از پندارها و کردارهایی را که در شکل گیری شهر دخالت دارند آشکار و منظم سازند.

مؤلفان اذعان می دارند در تألیف این کتاب «ما نخواسته ایم فراموش کنیم که شهرها بیش از هر چیز از موجودات انسانی تشکیل شده اند و باید بتوانند به نیازهای حقیقی ساکنان خود از جمله شغل، مسکن، تغذیه، پوشاک، بهداشت، آموزش، جابه جایی، اوقات فراغت و نیز تمایلات آنان پاسخ گویند». بنابر این خواننده کتاب با یک مجموعه از موضوعات متنوع شهری در کتاب مواجه می شود که بر حسب نیاز و علاقه می تواند مورد استفاده قرار گیرد. کتاب شهر در چهار فصل به صورت زیر تدوین شده است:

فصل اول تحت عنوان مناظر کلی و متدولوژی به موضوعات متنوعی در قالب بخشهایی به این شرح پرداخته است: اختلاف، پیچیدگی و ویژگی فضای شهری - خصوصیات متعدد فضای شهری و تراکم - مفهوم، تعیین حدود و پرش فضای شهری - اطلاعات در مورد شهر: دوام و کاربری - نظریه ها و الگوها - موانع و تسهیلات طبیعی: موقعیتها و محلتهای شهرها - جمعیتهای شهری.

فصل دوم تحت عنوان فعالیتها و عملکردها در چهار جوب بخشهای مختلفی به شرح زیر ارائه گردیده است: شهر و تردد عمومی - مخابرات، انفورماتیک و شهر - ابرشهرگرایی و هماهنگیها - تجارت، خدمات و شهر - فرهنگ، اوقات فراغت، گردشگری و شهر - شهرها با عملکرد ویژه - صنایع سنتی و شهرهای صنعتی - صنایع جدید و تکنوپلها - روابط شهر - روستا: توسعه شهری در مناطق

پیراشهری و پیرا روستایی - مرکزیت داشتن و پیرامونی بودن، شبکه ها و سلسله مراتب شهری.

فصل سوم تحت عنوان سازماندهی و مدیریت شامل مطالب مختلفی به این شرح است: توسعه فضایی شهری - طرحها و ساختار شهری - تردد و نوشهری - ارزشهای ارضی و مستعلات شهری - گستره ساختمانی و واحدهای مسکونی - تأسیسات زیربنایی و تجهیزات - انرژی و شهر - زیرزمین شهری و شهرسازی زیرزمینی - محیط، فضاها، سبز، سلامتی و آسیبها - نهادها، درآمدها و هزینه های شهر.

فصل چهارم تحت عنوان آمایش و شهرسازی موضوعات مختلف شهرسازی را می می گیرد که عبارت است از: شهرسازی با برنامه: شهرهای جدید - شهرسازی و میراث: حفظ و احیا یا نوسازی - شهرسازی و معماری - شهرسازی، حقوق و قانونگذاری - تصمیم و عمل - سیمای شهر.

فصل پنجم: مطالب فضای شهری به دلیل پیچیدگی و هزینه کارکردش، مسئله شایان توجهی را در زمینه سازگاری بین منفعت عمومی و آزادی فردی مطرح می سازد. نیازهای زندگی جمعی، تحمیل کننده هزینه های بالا و تنگناهای مختلف و گرایشهای فردی، خواهان آزادی در مکان بایی، جابه جایی و شیوه زندگی است که تدابیر اتخاذ شده باید به محدوددهای آزادی فردی همچون هزینه انتخابهای افراد جامعه، تأسیسات زیربنایی مورد نیاز آنها، تراکم اندک و در یک کلام کیفیت زندگی توجه داشته باشند و نیز باید از ساخت یکسان و تحمیلی یا رها کردن شهرها برای ساکنانی که تمایلی به آنها ندارند دوری جست. حق شهرنشینان است که از مسائل و مشکلات شهر خود آگاه شوند، به آنها توجه داشته باشند و در رفع آنها بکوشند. امید است این کتاب بتواند در این مورد به آنها کمک کند.

ماهنامه شهردارها، مطالعه کتاب شهردارها به دلیل جامع نگری موضوعات و نیز ارائه نگرشهای بدیع به همه دست اندر کاران امور شهری بویژه شهرداران، کارشناسان و تمامی علاقمندان مسائل شهری توصیه می نماید.

سال اول دوره جدید ماهنامه شهرداریها با انتشار ۱۲ شماره پیاپی به پایان رسید. گستردگی موضوعات مرتبط به مدیریت شهری و شهرداریها، انتشار مطالب متنوع را گریز ناپذیری می‌کند، از این رو فهرست موضوعی می‌تواند دسترسی سریعتر به موضوع خاص مورد توجه محقق را امکان‌پذیر نماید. فهرست ذیل به همین منظور تنظیم شده و تمامی مطالب ۱۲ شماره منتشره را شامل می‌شود. این فهرست بر اساس تاریخ انتشار تدوین یافته است.

فهرست موضوعی مقالات «شهرداریها»

برنامه‌ریزی و کالتی، شماره ۲، صص ۷۸، صص ۱۹-۱۴
 ۳- اسماعیل صالحی، شهر خیالی ژول ورن، شماره ۴، مرداد ۷۸، صص ۱۸-۱۳
 ۴- سیاستهای فصل عمران شهری و روستایی در برنامه سوم توسعه، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۵۴
 ۵- بسیم، س. حکیم، شکل شهر در فرهنگ سنتی اسلامی، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۶۳-۶۰
 ۶- منوچهر مزینی، مشکل برنامه‌ریزی، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۱۶-۱۲
 ۷- ناصر برک پور، گفتگو با بهرام فریور صدری، زمین شهری، کالای محلی است نه ملی، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۲۵-۲۲
 ۸- منوچهر مزینی، شهرسازی، شهرسازان، شهروندان، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۵۷-۵۳
 ۹- ناصر برک پور، گفتگو با احمد سعید تیا، مشارکت تفاهمی در مدیریت شهری، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۲۵-۲۲
 ۱۰- مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری، برنامه‌ریزی: آینده در آینه امروز، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۵۰-۴۶
 ۱۱- ناصر برک پور، گفتگو با فرخ زلوزی، شهر قدیمی: زندگی امروزی، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۲۲-۱۸
 ۱۲- زهرانشکر، شهرداریها و چالشهای برنامه‌ریزی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۱۱-۵
 ۱۳- منوچهر مزینی، نقش برنامه‌ریزی در برنامه‌ریزی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۱۷-۱۵
 ۱۴- محمد عدالتخواه، تعیین کاربری یا تغییر کاربری، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۶۲-۶۰

خلدون، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۱۷-۱۴
 ۸- حبیب‌الله طاهرخانی، تبدیل روستاهای بزرگ به شهر، نگاهی به یک سیاست، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۲۱-۱۸
 ۹- ناصر برک پور، گفتگو با احمد سعید تیا، مشارکت تفاهمی در مدیریت شهری، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۲۵-۲۲
 ۱۰- منوچهر مزینی، مدیریت شهری در جستجوی نظمی نو، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۱۳-۱۱
 ۱۱- ناصر برک پور، گفتگو با مظفر صراقی، مدیریت کلاتشهرها، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۲۵-۲۱
 ۱۲- سید محمود نجاتی حسینی، درآمدی بر مطالعات شهری، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۲۰-۱۸
 ۱۳- فرخ حسامیان، رابطه پژوهش و مدیریت شهری، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۴۴-۴۲
 ۱۴- ناصر برک پور، گفتگو با سید محسن حبیبی، مدیریت شهری و فضای یادمانی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۲۷-۲۴
 ۱۵- فضل‌الله هاشمی، سنجه‌های مدیریتی در خدمات ایمنی، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۲۵-۲۳
 ۱۶- سرژ الو و مارچلو بالبو، تمرکززدایی در مدیریت شهری، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۳۹-۳۶
 ۱۷- فضل‌الله هاشمی، تهران را دریابیم، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۱۸-۱۵
برنامه‌ریزی شهری: نظریه‌ها و دیدگاهها
 ۱- غلامرضا طالبی، درآمدی بر ریخت شناسی شهرهای اسلامی، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۵۹-۵۶
 ۲- منوچهر مزینی، برنامه‌ریزی تکثرگرا،



مدیریت شهری: نظریه‌ها و دیدگاهها
 ۱- نوید سعیدی رضوانی، کنکاشی در مفهوم شهرداری، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۱۹-۱۶
 ۲- رضا رسولی، تجربه حکومتهای محلی اروپا و ترکیه، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۴۸-۴۷
 ۳- سید محمود نجاتی حسینی، چالشهای حقوقی نظام مدیریت شهری، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۲۵-۲۲
 ۴- سید محمود نجاتی حسینی، مدیریت شهری، حقوق شهری و جامعه مدنی، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۲۲-۱۹
 ۵- حسین ایمانی جاجرمی، مدیریت زمان، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۵۷-۵۴
 ۶- ریحانه رضازاده مقدم، از بلدیة تا شهرداریها، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۵۹-۵۸
 ۷- ناصرالدین غراب، گذر از بادیه‌نشینی، رشد و توسعه شهرنشینی از دیدگاه این

۱۵- مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور، فنون برنامه ریزی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۳۵-۳۲.

۱۶- منوچهر مزی، شهرسازی بی برنامه یا برنامه، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۱۸-۱۶.

۱۷- پرویز پیران، تقویت شهرهای متوسط راهکاری برای کاهش ناهماهنگی در نظام شهری کشور، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۱۴-۱۲.

۱۸- ناصر برک پور، گفتگو با غلامرضا افشاری، توسعه شهری در ایران از آرمان گرایی تا واقعیت، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۲۳-۱۹.



شورای شهر

۱- زهر آشکور، شوراهای اسلامی شهر و چالشها، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۱۵-۵.

۲- کامبیز نوروزی، مبانی حقوق اساسی قانئون شوراهای اسلامی کشور، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۳۳-۳۲.

۳- محسن ابراهیم مجرد، تشکيلات سازمانی شورای شهر و شهرداری استکهلم، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۴۷-۴۶.

۴- سخنرانی حسن حبیبی، شوراهای مسائل و راه حلها، شماره ۲، مرداد ۷۸، صص ۵۹-۵۶.

۵- عباس زراعت، شکایات علیه شوراهای کجا رسیدگی می شود؟ شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۳۲-۲۹.

۶- زهرا تشکر، شوراهای از ایده تا واقعیت، نگاهی تحلیلی به عملکرد شوراهای شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۱۱-۵.

۷- غضنفر اکبری، چگونه شوراهای مشکلات شهر خود را بشناسند؟ شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۶۳-۵۸.

۸- فضل الله هاشمی، حلقه های گمشده زنجیره شوراهای نقش شوراهای محلی و منطقه ای در بهبود عملکرد شوراهای شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۲۱-۱۶.

۹- حسن شفیعی، چشم انداز جهانی شوراهای شهر، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۲۷-۲۳.

۱۰- محسن ابراهیمی مجرد، پیشنهادی برای همکاری شهرداری و شورا، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۳۳-۴۰.

۱۱- حسین صالحی، وظایف قانونی شوراهای شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۲۷-۲۴.

۱۲- حسین ایمانی جاجرمی، تحولات تاریخی شوراهای شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۳۱-۲۸.

۱۳- حسین صالحی، وظایف قانونی شوراهای بخش پایانی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۱۴- حسین ایمانی جاجرمی، تحولات تاریخی شوراها، بخش دوم، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۳۱-۳۰.

۱۵- حسین ایمانی جاجرمی، تحولات تاریخی شوراهای بخش پایانی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۳۲-۳۱.

۱۶- فضل الله هاشمی، استخراج رابطه شوراهای و شهرداریها، طرح یک آزمون، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۳۹-۳۸.

۱۷- تونی آدیسون و دیگران، مدیریت نیروی انسانی در شورای شهر بیرنگام، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۳۸-۳۶.

شهروندان و شهروندی

۱- نقش نیروهای داوطلب در امور ائمنی و آتش نشانی، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۲- ماندانا ملاعلی، گفتگو با مسئولان دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ائمنی و آتش نشانی، نقش نیروهای داوطلب در امور ائمنی و آتش نشانی، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۳- سکنه عزیزان، آموزش شهروندی در کتب درسی، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۲۲-۱۷.

۴- جین لی، نقش فرهنگ و آموزش در کنترل بلایای طبیعی چین، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۴۱-۲۸.

۵- علیرضا علوی تبار، انگوی مشارکت در جامعه مردم سالار، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۱۵-۱۲.

۶- ناصر برک پور، گفتگو با احمد سعیدیا، مشارکت تفاهمی در مدیریت شهری، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۲۵-۲۳.

۷- منوچهر مزی، شهرسازی، شهرسازان، شهروندان، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۵۷-۵۳.

۸- جین لی، نقش فرهنگ و آموزش در کنترل بلایای طبیعی چین، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۲۶-۲۳.

۹- سهراب مشهودی، پیچیدگی دستیابی به نظرات واقعی شهروندان، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۶۳-۶۲.

۱۰- علیرضا علوی تبار، مشارکت شهروندان در تأمین ائمنی شهر، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۱۳-۱۲.

۱۱- غلامرضا طالبی، گفتگو با محمد شریف شهسورزی، شهردار بندرعباس، آشتی شهروند و شهرداری، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۴۳-۴۲.

حقوق و قوانین شهری

۱- کامبیز نوروزی، مبانی حقوق اساسی قانئون شوراهای اسلامی کشور، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۳۳-۳۲.

۲- سید محمود نجاتی حسینی، چالشهای حقوقی نظام مدیریت شهری، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۳۳-۲۵.

۳- سید محمود نجاتی حسینی، مدیریت شهری، حقوق شهری و جامعه مدنی، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۲۹-۲۳.

۴- حسین صالحی، قانون شهر: چرا آرای کمیسیون ماده صد نقض می شود؟ شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۳۵-۳۰.

۵- حسین احتشامی، قانون شهر: قانون شهرداری بعد از چهل سال، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۶- عباس زراعت، شکایات علیه شوراهای کجا رسیدگی می شود؟ شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۳۲-۲۹.

۷- حسین صالحی، وظایف قانونی شوراهای شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۲۷-۲۴.

۸- حسین صالحی، وظایف قانونی شوراهای شماره ۸، دی ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۹- حسین احتشامی، ماده ۸ قانون نوسازی و عمران شهری، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۳۰-۲۸.

۱۰- حسین صالحی، قانون شهر: مروری بر قوانین ائمنی در ده کشور پیشرفته و ایران، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۲۲-۱۸.

۱۱- حسین صالحی، قانون شهر: احراز مالکیت املاک و اراضی، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۲۶-۲۳.

۱۲- حسین صالحی، قانون شهر: ساماندهی صنایع و مشاغل، تأملی در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداریها، شماره ۱۲،

اردیبهشت ۷۸، صص ۲۶-۲۴.

مدیریت مالی و بودجه شهرداریها

۱- تجربه شهرداری هالیفاکس کانادا، گردشگری منبع اشتغال و درآمد، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۴۶-۴۴.

۲- معیارهای توزیع اعتبارات بند «ج» تبصره ۱۹؛ قانون بودجه سال ۱۳۷۸، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۵۱-۴۸.

۳- سرویس فرهنگی - اجتماعی، محدودیت منابع و افزایش هزینه شهرداریها، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۱۱-۵.

۴- زهرا تشکر، تأملی در نظام بودجه نویسی شهرداریها، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۱۰-۵.



۴- پورهنگ بهرامی، حسابداری طرحهای عمران شهری، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۵۳-۵۱.

۵- کریستین اوکلایر، دو شاخص برای سنجش درآمد و هزینه حکومتهای محلی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۳۵-۳۴.

۶- پورهنگ بهرامی، حسابداری طرحهای عمران، شهری بخش دوم، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۴۹-۳۵.

۷- پورهنگ بهرامی، حسابداری طرحهای عمران شهری، بخش پایانی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۴۸-۴۶.

۸- محمد عدالتخواه، سازوکار بازرس گیسوی رانتهای اراضی شهری، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۷۲-۷۱.

۹- فرحناز نویخت، راهبردهای کاهش هزینه شهرداریها در ترکیه، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۴۱-۳۹.

۱۰- شهرام سعادت آملی، سرگذشت بند «ج» تبصره ۱۹، قانون بودجه کل کشور، بخش پایانی، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۱۱-۵.

صص ۳۰-۲۷.

۱۱- جعفر موسوی، موانع دستیابی به درآمدهای بیش بینی شده شهرداریها، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۷۳-۷۲.

وظایف و تشکیلات شهرداریها

۱- محسن ابراهیم مجرّد، تشکیلات سازمانی شورای شهر و شهرداری استکهلم، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۴۷-۴۶.

۲- زهرا تشکر، وظایف شهرداریها در ایران؛ از تصور تا واقعیت، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۱۳-۵.

۳- زهرا تشکر، افزایش وظایف شهرداریها؛ موانع و راهکارها، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۱۲-۵.

۴- شاهرخ عربشاهی، متناسب سازی روابط عمومی شهرداریها با مدیریت شورایی، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۱۷-۱۴.

۵- زهرا تشکر، نقش شهرداریها در مدیریت فرهنگی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۱۱-۵.

۶- فضل الله هاشمی، سنجش رابطه شوراها و شهرداریها، طرح یک آزمون، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۳۹-۳۸.

برنامه‌ها و طرحهای توسعه شهری

۱- منوچهر مزینی، شهرسازی، شهرسازان، شهروندان، شماره ۶، آبان ۷۸، صص ۵۷-۵۳.

۲- احمد سعیدنیا، طرحهای توسعه شهری، مشکلات و راهبردها، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۱۴-۱۲.

۳- محمد عدالتخواه، تعیین کاربری یا تغییر کاربری، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۶۲-۶۰.

۴- رضا احمدیان، طرحهای شهرسازی، اتلاف زمان در مرحله تصویب، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۲۲-۱۹.

فضای سبز شهری

۱- بررسی راههای نگهداشت و توسعه باغها و فضاهای سبز شهری، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۶۳-۶۲.

۲- مهرداد سمنار، نگاه کوتاه به طراحی فضای سبز، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۵۱-۴۹.

۳- زهرا تشکر، فضای سبز؛ شناخت هدفها و روشها، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۱۱-۵.

۴- ناصر برک یور، گفتگو با همایون، از باغهای دیروزی تا پارکهای امروزی، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۳۰-۲۷.

۵- مهرداد قنوسی، فن آوریهای نوین در طراحی فضای سبز، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۱۱-۵.

صص ۳۳-۳۱.

۶- نازیلا مرادی، نازوان، شهری برای پرنندگان، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۵۲-۴۸.

۷- زهرا تشکر، طرحهای توسعه شهری، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۱۱-۵.

ترافیک و حمل و نقل شهری

۱- آتوسا راوش، بعد از سالها مترو، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۴۳-۴۰.

۲- غلامرضا طالبی، مدیریت ترافیک؛ عابر پیاده یا خودرو، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۲۶-۲۰.

۳- فوتوان سیکه، شهر سالم، شهروان (سیستم سه میله بندی خودرو در شهر سنگاپور)، شماره ۲، مرداد ۷۸، صص ۴۵-۴۰.

۴- فوتوان سیکه، حمل و نقل شهری و مدیریت تقاضا، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۴۶-۴۳.

۵- کریستین اوکلایر، سنجش زمان سفر در شهرها، معیارها و شاخصها، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۲۶-۳۴.

۶- ونف فن اکارت، خیابان قابل زندگی؛ وونرف طرحی برای ساماندهی ترافیک در خیابانهای محلی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۴۱-۳۸.

۷- گابریل روته، کاهش ترافیک از طریق جریمه نقدی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۴۱-۴۰.

تأسیسات، تجهیزات و ایمنی شهرها

۱- شهرزاد شریانی، گزارش همایش منطقه‌ای مدیریت مواد زاید جامد - کیش، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۵۵-۴۹.

۲- دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی، آشنایی با کمیته فنی بین المللی پیشگیری و اطفای حریق، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۲۶-۲۰.

۳- سرویس خبر و گزارش، بررسی وضع موجود، مشکلات و راهکارهای بهبود سامانه آتش نشانی، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۵۶-۵۵.

۴- مانانا ماعلی، گفتگو با مستولان دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش نشانی، نقش نیروهای داوطلب در امور ایمنی و آتش نشانی، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۲۹-۲۶.

۵- پیشنهادها و توصیه‌های مدیران آتش نشانی کشور، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۵۳-۵۲.

۶- زهرا تشکر، بلایای طبیعی در کمین شهرها؛ تا چه حد شهرهای ما ایمن هستند، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۱۳-۵.

۷- جین لی، نقش فرهنگ و آموزش در

کنترل بلایای طبیعی چین، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۴۱-۳۸.

۸- سازمان مشاور فنی و مهندسی شهرداری تهران، سرویسهای بهداشتی در فضاهای عمومی، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۵۷-۵۵.

۹- زهره خوش نمک، مهارت‌های سرگردان؛ گزارشی از پروژه جمع‌آوری آبهای سطحی تهران، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۴۵-۴۰.

۱۰- جین لی، نقش فرهنگ و آموزش در کنترل بلایای طبیعی چین، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۳۶-۳۴.

۱۱- زهره اشکر، آتش‌نشانیها و



کاستمهای ساختاری، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۱۱-۵.

۱۲- تقی بینقی، محمود سعیدی رضوانی، مخاطب شناسی آموزشهای ایمنی، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۱۶-۱۴.

۱۳- روزریا ونو، مدیریت ایمنی در کلانشهر سانتوپولو، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۲۸-۲۳.

۱۴- آتش نشانی توکیو، فنی آوری در خدمت ایمنی، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۳۰-۲۹.

۱۵- حسین صالحی، قانون شهر؛ مروری بر قوانین ایمنی در ده کشور پیشرفته و ایران، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۲۲-۱۸.

۱۶- اسناد در برف و آتش، کنترل بلایای در ایالت کارفرانسه، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۳۲-۳۱.

۱۷- فضل الله هاشمی، سنجش‌های مدیریتی در خدمات ایمنی، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۳۵-۳۳.

۱۸- عباس قریشی، دانش فنی و

حرفه‌های آتش‌نشانان، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۴۸-۴۶.

۱۹- علیرضا علوی تبار، مشارکت شهروندان در تأمین ایمنی شهر، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۱۳-۱۲.

۲۰- غلامرضا فرزین، هلیکوپتر نقش آفرین در امداد و نجات، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۴۵-۴۴.

۲۱- سالخوردهگان و تصادفات رانندگی، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۳۵-۳۴.

۲۲- علیرضا میکائیلی، شیوه‌های کنترل آلودگی صوتی، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۴۷-۴۴.

۲۳- تیما حیدرزاده، امکان بازیافت مواد از زباله‌های شهری، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۴۸-۴۴.

معماری و طراحی شهری

۱- فاطمه شاعری کوچکی، نقش نور در زیباسازی فضای شهری، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۵۰-۴۸.

۲- آتوسا راوش، چهارمین برج مختبراتی دنیا در تپه‌های گیشا، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۴۵-۴۲.

۳- آتوسا راوش، عباس آباد تپه سبز برای همه، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۳۹-۳۶.

۴- نابلوه‌های شهری، معیارهای ساماندهی، ویژه نامه ساماندهی مبلمان شهری، صص ۱۲-۲.

۵- رابرت شفر، آب نماها و مجسمه‌های آبی، ویژه نامه ساماندهی مبلمان شهر، صص ۱۶-۱۳.

۶- ناصر برک پور، گفتگو با حسنعلی لقایی، شهر همچون چشم‌انداز، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۲۶-۲۳.

۷- فهیمه حسین زاده، رهایی از این بسته، گزارشی از پیل هفتم اهواز، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۳۹-۳۶.

۸- آنتر و ماسار کلین، نور، جهت یابی و اطلاع‌رسانی، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۴۲-۴۰.

۹- مشارکت، حمایت، تداوم، گزارشی از شرکت دامپروری و گشتار گاه صنعتی کرج لراک، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۳۳-۳۰.

۱۰- سازجان مشاور فنی و مهندسی تهران، سرویسهای بهداشتی در فضاهای عمومی، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۵۷-۵۵.

۱۱- حسین رجب صالحی، مراحل کنترل ساختمان، شماره ۷، آذر ۷۸، صص ۵۵-۵۳.

۱۲- ولف فن اکارت، خیابان قابل زندگی، وونترف طرحی برای ساماندهی

ترافیگ در خیابانهای محلی، شماره ۸، دی ۷۸، صص ۴۱-۳۸.

۱۳- مهندسین مشاور سازمند، مقررات بلندمرتبه سازی در ایران، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۲۳-۲۰.

۱۴- ناصر برک پور، گفتگو با سید محسن حبیبی، مدیریت شهری و فضای یادمانی، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۲۷-۲۴.

۱۵- سازجان مشاور فنی مهندسی - شهرداری تهران، گذران اوقات فراغت، ساماندهی فضاهای شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۱۹-۱۶.

۱۶- مصطفی بهزادفر، معماری مساجد و سیمای شهر، شماره ۹، بهمن ۷۸، صص ۱۵-۱۲.

۱۷- ناصر برک پور، گفتگو با واضیه رضازاده، بهسازی نماهای شهری، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۵۸-۵۵.

۱۸- نازیلا مرادی، ایستگاه شماره ۹، نماد حرکت و آمادگی - گزارشی از ایستگاه آتش‌نشانی شیراز، شماره ۱۰، اسفند ۷۸، صص ۴۱-۳۶.

۱۹- مصطفی بهزادفر، معماری مساجد و سیمای شهر، بخش پایانی، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص ۱۵-۱۳.

۲۰- نازیلا مرادی، مسیرهای ویژه دوچرخه - تجربه سه شهر (اصفهان، بناب، مشهد)، شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۵۲-۴۹.

نهادهای سازمانهای بین‌المللی

۱- دبیرخانه ستاد هماهنگی امور ایمنی و آتش‌نشانی، آشنایی با کمیته فنی بین‌المللی پیشگیری و اطفای حریق، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۲۸-۲۷.

۲- بیانیه جهانی IULIA ۱۹۹۸ در زمینه نقش زنان در حکومت محلی، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۳۱-۲۹.

۳- حسن شفیعی، معرفی اتحادیه بین‌المللی حکومتی محلی (IULIA)، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۳۱-۳۰.

۴- حسن شفیعی، حکومت محلی، چشم انداز جهانی، معرفی اتحادیه بین‌المللی حکومت محلی (IULIA)، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۲۲-۱۹.

۵- سرویس بین‌المللی انجمن همکاریهای ملی - بین‌المللی شهرها، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۲۹-۲۷.

۶- سرویس بین‌المللی جایگاه سازمان جهانی کلانشهرها در نظام حقوقی بین‌المللی، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۴۵-۳۲.

۷- مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری



تیر ۷۸، صص ۴۱-۳۶.
 ۳- وحید قبادیان، پلهای تاریخی
 اصفهان، شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۲۵-۲۰.
 ۴- غلامرضا طالبی، قم؛ حاشیه نشین
 دریاچه نمک، شماره ۳، مرداد ۷۸، صص
 ۳۵-۳۰.
 ۵- سهیلا شهنشاهی، نصادهای از
 بهشت، شماره ۴، شهریور ۷۸، صص ۶۲-۶۰.
 ۶- سهیلا شهنشاهی، نصادهای از
 بهشت، شماره ۵، مهر ۷۸، صص ۶۱-۵۸.
 ۷- سهیلا شهنشاهی، کاشان شهری بین
 بیابان و کوهستان، شماره ۷، آذر ۷۸، صص
 ۵۸-۵۶.
 ۸- غلامرضا طالبی، گفتگو با مسعود
 العاصی شهردار قروه، شماره ۹، بهمن ۷۸،
 صص ۳۷-۳۶.
 ۸- غلامرضا طالبی، گفتگو با فردین
 شاکری شهردار سنندج، شماره ۱۰، اسفند ۷۸،
 صص ۴۲-۴۲.
 ۸- غلامرضا طالبی، گفتگو با صادق
 محمدی شهردار آغاچاری، شماره ۱۱،
 فروردین ۷۹، صص ۴۲-۴۲.
 ۸- غلامرضا طالبی، گفتگو با محمد
 شریف شهروزی شهردار بندرعباس، آشتی
 شهروند و شهرداری، شماره ۱۱، اردیبهشت
 ۷۹، صص ۴۳-۴۲.

سازمانی شورای شهر و شهرداری استکلهم،
 شماره ۲، تیر ۷۸، صص ۴۷-۴۶.
 ۴- فوتوان سیک، شهرسالم، شهروان،
 شماره ۳، مرداد ۷۸، صص ۴۵-۴۰.
 ۵- حسن شفیعی، چشم انداز جهانی
 شوراهای شهر، شماره ۶، آبان ۷۸، صص
 ۳۷-۳۳.
 ۶- مورتون - این - مارش، بزرگترین
 دانشکده آتش نشانی، شماره ۸، دی ۷۸،
 صص ۳۷-۳۶.
 ۶- مهرناز بیگدلی، استانبول تجلیگاه
 برخورد مدنیت شرق و غرب، شماره ۹، بهمن
 ۷۸، صص ۶۳-۶۱.
 ۷- ترگس زهره نسب، سمرقند و بخارا،
 احیا یا زوال، شماره ۱۱، فروردین ۷۹، صص
 ۶۹-۶۶.
 ۸- سرویس حقوقی - بین المللی،
 چالشهای مدیریت محلی در ترکیه، شماره
 ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۲۵-۲۲.
 ۹- تونی ادیسون و دیگران، مدیریت
 نیروی انسانی در شورای شهر بیرسنگام،
 شماره ۱۲، اردیبهشت ۷۹، صص ۳۸-۳۶.
شهر ما
 ۱- غلامرضا طالبی، مشهد از نگاه
 سیاحان، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص ۳۹-۳۵.
 ۲- غلامرضا طالبی، یزد؛ محلی
 گندگون در کویر مرکزی ایران، شماره ۲،

وزارت کشور، گزارشی از نشست کمیته
 اجرایی آیولا - ایمنه در استانبول، شماره ۹،
 بهمن ۷۸، صص ۳۵-۳۲.
شهر دیگران
 ۱- شریف ادیب سلطانی، تجربه
 شهرداری هالیفاکس کانادا، گردشگری منبع



اشتغال و درآمد، شماره ۱، خرداد ۷۸، صص
 ۴۶-۴۴.
 ۲- غلامرضا طالبی، شهر فاس، شماره
 ۲، تیر ۷۸، صص ۶۰-۵۷.
 ۳- محسن ابراهیم محرد، تشکیلات



بی‌شک یکی از عوامل مهم مؤثر در کیفیت عملکردی و بصری فضاهای شهری، طرح میلان شهری مورد استفاده در این نواحی است. از این رو شناخت و درک عمیق‌تری از عملی طراحی و اجرا و اجرا این عناصر در فضاهای شهری و معماری می‌تواند در ارتقای کیفیت فضاهای شهری کشور از اهمیت و تأثیر گسترده‌ای برخوردار باشد.

اگر چه در شرایط فعلی، نهادهای مختلفی مسئولیت اجرا بر عهده می‌دهند، اما در گذشته، که از جمله می‌توان به شهرداری، مشاوران، آب و فاضلاب و... اشاره کرد - با وجود این می‌توان گفت که شهرداریها به لحاظ گستره وظایف و اختیاراتشان بیشترین سهم و تأثیر را در ساماندهی میلان شهری بر عهده داشته و از این طریق می‌توانند در هماهنگی عناصر مربوط به سازمانهای دیگر نیز ایفای نقش نمایند.

سامانه شهرداریها در چارچوب اهداف و وظایف خود در خصوص مطرح کردن راهکارهای علمی - اجرایی برای برخی از وظایف و فعالیتها که کمتر مورد توجه شهرداریها قرار گرفته است، موضوع ساماندهی میلان شهری را به عنوان یکی از محورهای قابل توجه برگزیده است. هدف این انتخاب، یادآوری مجدد و تعمیق دانش علمی و اجرایی شهرداریها، کارشناسان و مجریان ذی ربط میلان شهری در شهرهای مختلف است. بر همین اساس دومین ویژه نامه ساماندهی میلان شهری تنظیم و تدوین شده است.

این ویژه نامه علاوه بر مقاله «میلان شهری»، مسائل و رویکردها که تکرش بنیادین و جامع را به این موضوع ارائه می‌کند، حاوی چند مقاله موضوعی ویژه نیز در مورد برخی عناصر میلان شهری مثل جدول، کف سازی، سطح زیالیه، گیاهان و درختان است. مقاله ترافیک آرام نیز به معرفی یک تجربه طراحی شهری مرتبط با موضوع پرداخته است.

بحث در مورد سایر عناصر میلان شهری به فرصتهای دیگر و یاری صاحب نظران و متخصصان امر موکول می‌شود.

دکتر سید علی - ویژه نشر

ویژه نامه شماره ۲

ساماندهی میلان شهری

دوره‌میه توایم

الف- باید تولیدکنندگان را از معیارها و ضوابط انتخاب مبلان شهری آگاه نمود.
ب- باید به تشویق تولیدکنندگان پرداخت که طرح‌های از پیش اندیشیده شده

عرضه می‌کنند و به معیارها و ضوابط فوق پایبند هستند.
ج- باید از نشر اجناس کپی شده داخلی و خارجی جلوگیری کرده زیرا هر شهر

اقلیم، فرهنگ و هویت ویژه دارد.
د- باید برای ابتکار، نوآوری و ارتقای کیفیت مبلان شهری ارزش قائل شد. حق

امتیاز هر محصول مرغوب باید به تولیدکننده آن برسد و نه نقالان و کپی‌کاران.
ه- هر محصولی، صنعتی تازه‌ای نیاز دارد تا هم تولیدکننده متعهد به عرضه جنس

با دوام و مرغوب باشد و هم شهرت‌زایی نارای اجرام کنترل.

دوره‌میه انتخاب

الف- حاکمیت ضوابط بر روابط را باید پذیرفت.
ب- ضوابط و معیارهای انتخاب را باید تدوین نمود.

ج- هیئتی علمی را باید امور بررسی و ارزیابی محصولات عرضه شده نمود.
د- ارزیابی باید تخصصی و بخشی ضرورت پذیرد و در هر متخصص پسفکری

و حسن خاص از یک عنصر.
ه- به تدریج ارزیابی و ایجاد به محصولات دیگر از کالاهای متعدد آب و برق

و گاز نیز تسوی داد.
دوره‌میه جانشینی نصب و نگهداری

الف- طراحی سورتیاز هر فضا باید برای ایجاد هماهنگی مبلان با یکدیگر و با

محیط انجام پذیرد.
ب- باید ضوابط و نقشه‌های اجرایی تهیه برای زیرسازی و نصب ارائه تهیه گردد.

ج- باید نهادی دانشی و مسئول برای کنترل، ارزیابی و گزارش‌رسانی هالیجاد

گردد.
د- باید واحدهایی اجرایی برای ترمیم و بازسازی مبلان مستهلک و تخریب شده

ایجاد شوند.

سازمانها و نهادهای زیادی در تولید و نصب مبلان شهری دخالت دارند

شهرداریه‌ها، اداره معاینات، سازمانهای آب، برق، گاز و پست، انار و راهنمایی رانندگی

و... در شهرداریه‌ها نیز دوایسر مختلفی به تولید و نصب مشغول اند اما مثلاً سازمان

تراشه‌ها، آتش‌نشانی، پلی، عسکری، فضای سبز و پارکها و... مناسطه در این زمینه به

تنها هماهنگیهای لازم صورت نمی‌پذیرد، بلکه با متخصصانی مانند طرح صنعتی، طرح

شهری، مهندس عمران، گرافیک، مجسمه‌ساز و... نیز مشورت نمی‌شود. زمانی که به

تخصص و هماهنگی درون سازمانی توجه نمی‌شود، چگونه می‌توان توقع داشت که

سازمان دیگر خود را با شهرداری هماهنگ نماید. ما در همه زمینه‌ها با نارسایی روبرو

هستیم، در زمینه‌های طراحی، تولید، انتخاب، جانشینی، نصب و نگهداری. برخی

راهکارها را می‌توان به طور اجمال به شرح زیر مطرح کرد.

دوره‌میه طراحی

الف- باید مبلان صنعتی را به امر طراحی ارائه شهری، تشویق نماییم. تعدادی

از طراحان هستند که موضوع پایان‌نامه آنان مبلان شهری است، اما به علت عدم وجود

تقاضای به چشم‌های دیگر مانند طراحی و مسائل خانگی یا خودرو و جذب شده‌اند. این

استعدادهای می‌توان با جذب، تشویق و حل مسائل مالی و اداری آنان به امکانش بالفعل

تبدیل نمود.
ب- می‌توان با تشویق دانشجویان طراحی صنعتی به انتخاب موضوعات مختلف

مبلان شهری در پایان‌نامه‌های خود و خرید منابع مطالعات و طرح‌های آنان، کمبود

کارشناس و متخصص در این زمینه کاهش داد.
ج- با کمک متخصصان، دانشجویان طراحی صنعتی و مسئولان اجرایی می‌توان

اسون و مهمل طراحی مبلان شهری در شهر را تدوین نمود.
د- از پایداری مشورت حقوق طراحی باید جلوگیری کرد. نباید اجازه داد محصولات

ناسمجیه و یا کپی شده از خارج و داخل امکان رشد و توسعه پیدا کنند.
ه- از کالاهای پویا و شهرداریه‌ها، صالح‌ترین نهاد ایجاد ارتباط بین طراحی و

تولیدکننده هستند. حل اختلافات احتمالی بین طراحی و تولیدکننده می‌تواند تنها از

سوی ستاژش داشته ممکن گردد.

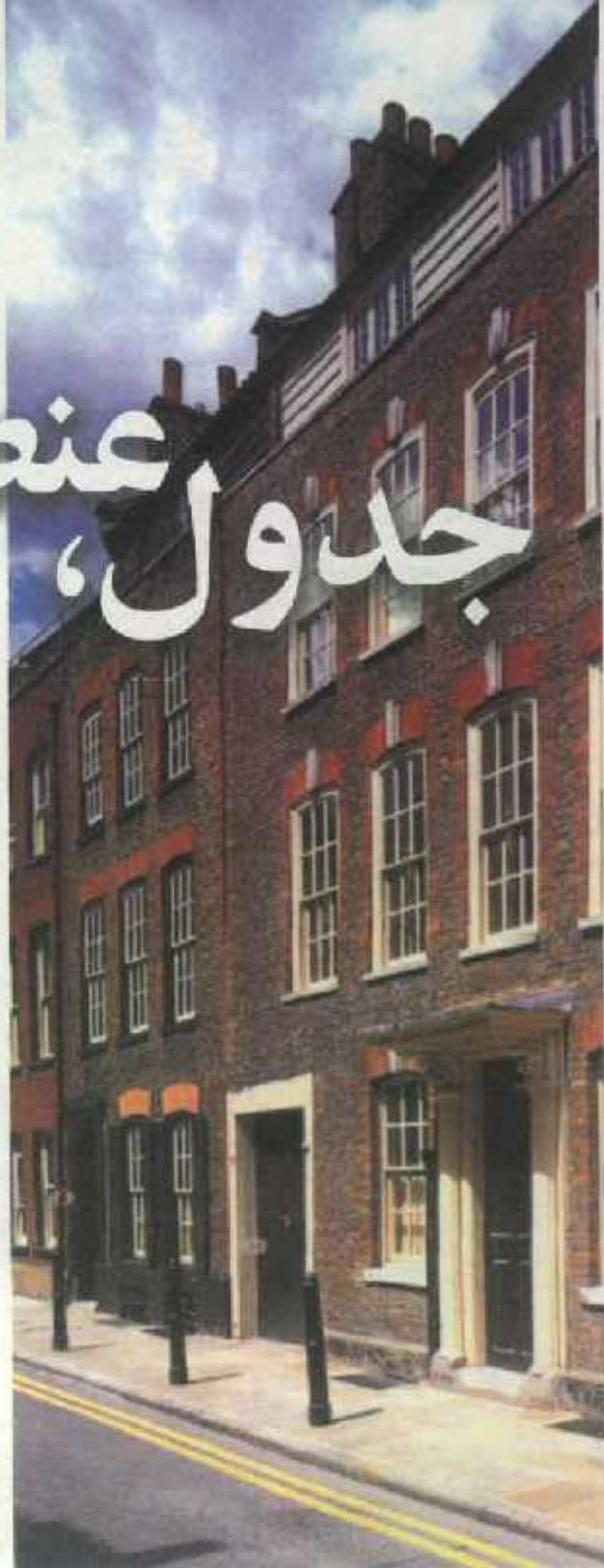


مبلان یا ارائه شهری، آشنایی هستند که به منظور آسایش و راحتی، ارائه اطلاعات، کنترل حرکت، حفاظت و بهره‌گیری توسط استفاده‌کنندگان در فضاهای شهری مستقر شده‌اند

اگر ضربه ما خانه بایست، پس باید دست کم مانند منزل شخصی خود به سلامت می‌رویم و تحویل آن را بپردازیم و ارائه خبری آن را یاد می‌کنیم. شور و شوقی که همه را در شبیه مبلان خانه خود داریم انتخاب کنیم

مانند همه زمینه‌ها نارسایی وجودی هستند. در زمینه‌های طراحی، تولید، انتخاب، جانشینی، نصب و نگهداری

جدول، عنصر مهمند شهری



شماره یک جدول در خیابان کورنوال، لندن

جریان زندگی در شهر منحصر به سکوته کار و تفریح در خانه، محل کار و مراکز تفریحی نیست، بلکه بخش عمده‌ای از وقت هر شهر و تدویر حرکت میان فضاهای یاد شده و به عبارت بهتر در فضاهای شهری صرف می‌شود. از این رو طبیعی است برای حصول زندگی دلپذیر تر شهری، بدان گونه که ساخت فضاهای خصوصی هر کنار شهری، با نوع فعالیت و خصوصیات کاربری کار بران آنها هم‌رودتر پذیرفته شده است. حضور و شرکت شهر و بدان در فضاهای شهری نیز باید با آراستن، امنیت و احساس لذت، سعی و بصورتی همراه باشد.

یکی از مشخصه‌های فضای شهری مناسب و مطلوب، بر خور داری از میدان شهری مناسب و متناسب با نوع آن فضاست. میدان شهری تمام عناصری را شامل می‌شود که اولاً در فضاهای باز شهری مکان‌یابی شده و کارکرد عمومی دارند و ثانیاً چون آنها در فضای شهری بسیاری از نیازهای عمومی شهروندان را تأمین می‌کنند. حذف، مبدل شدن از اندام شهری و یا نامناسب بودن آنها می‌تواند زمینه‌ساز ناکارایی و اختلال در عملکرد نظام شهری شود و نیازهای متعددی را بر پاسخ بگذارد.

عناصر میدان شهری به دو گروه زیر قابل تفکیک است:

- الف- عناصر کارکردی مثل چراغ روشنایی، چراغ راهنمایی و راهنمایی، سبیل زباله، ایستگاه سایه بان ایستگاه اتوبوس، دیواره تابلو عمومی، پناهک مطبوعات، صندوق پست، جدول و ...
 - ب- عناصر زیبایی شناسی مثل گدازه، مجسمه، فواره، درختان و گیاهان تزیینی، آب‌نما، چشم‌نواز ...
- البته این تفکیک بر مبنای ویژگی اصلی عناصر انجام شده و به هیچ وجه به مفهوم تعارض یا تغییر وجه کارکردی با وجه زیبایی شناختی عناصر نیست.
- مقررات‌های عمده مورد بحث و توجه در طراحی و اجرای عناصر میدان شهری عبارت‌اند از:

- ۱- عملکرد مناسب - ۲- چشایی مناسب - ۳- اقتصادی بودن - ۴- ایمنی مناسب - ۵- زیبایی هماهنگی فرم و رنگ - ۶- استقلال و پایداری
- شاید در میان تمام عناصر میدان شهری، تنها عنصری که در تمام فضاهای شهری حضور دارد و از تساهل کم‌نمایی و ویژگی بر خور داری است، جدول باشد. برخلاف تصور رایج در ذهن بسیاری از متخصصان و مسئولان اجرایی در سطح جدول، عنصری است که به لحاظ ویژگی‌های عملکردی و زیبایی شناختی باید مورد توجه قرار گیرد تا بتواند از کارکرد و سرویس دهی مناسب و زیبایی بصورتی لازم برخوردار باشد.

معمولاً در طراحی و اجرای فضاهای شهری، بر حسب موقعیت و شرایط برای تفکیک اجزای مختلف فضا از یکدیگر از عناصر و مواعین فیزیکی و غیر فیزیکی مختلفی استفاده می‌شود. از جمله این عناصر می‌توان به جدول، فواره، میله‌های جدا کننده فضای پیاده، حصار، پرچین، خطوط رنگی، نوارهای سبز درختان و گیاهان و ... اشاره کرد. این مبحث به موضوع جدول اختصاص ندارد که بیشتر در مباحث (اعم از سواره یا پیاده) مورد استفاده قرار می‌گیرد.

- ۱- مشخصات و مشخصات حرکت سواره از یکدیگر - ۲- جداسازی پیاده‌رو از مسیر سواره و تجهیزات حمل و نقل آنها - ۳- جداسازی فضاهای سبز از مسیر پیاده‌رو فضاهای شهری - ۴- ایجاد مسیر عبور برای معلولین
- نگاشت قابل توجه در طراحی و اجرای جدول، یا توجه به کارکردهای یاد شده و مقرراتی مؤثر در موضوع را می‌توان به شرح زیر جمع بندی و ارائه کرد.

شکل و طرح مناسب
جدول باید به تناسب نوع عملکرد مورد انتظار از آن طراحی و انتخاب شود. این طراحی باید ملاحظات عملکردی، ایمنی و زیبایی شناختی را مدنظر قرار دهد. به عنوان مثال در مقاطع اجرایی دارای انحنای، جدول مربوطه نیز باید از انحنای متناسب و - و خودرو باز باشند، یا از ترازهای روبه تراز یک جدول جداکننده مسیرهای سواره به نسبی تنظیم شود، که اکثر وسایط نقلیه با سرعت معمول (کمتر از ۵ کیلومتر در ساعت) پس آن برخورد کنند، نتوانند از آن عبور نمایند و به سمت دیگر خیابان منتقل

سجده گذشته

کارشناس عمران

(با همکاری سرویس علمی پژوهشی)

صرفه اقتصادی

ارزیابی صرفه اقتصادی استفاده از جدول متوطبه در امر مهم است. اول اینکه اصولاً برای یک منظور مشخص باید از جدول استفاده شود یا از یک عنصر دیگر میمان شهری مثل میله‌های جداکننده کار دریل و خط رنگی و دیگر اینکه نوع جدول و جنس آن را نیز باید مد نظر قرار داد.

روشن است که مورد نخست در وهله اول به محاسبات عملکردی و زیبایی شناختی در وسط است، اما در صورت تساوی شرایط نتیجه ارزیابی اقتصادی می‌تواند تعیین کننده باشد. مورد دوم نیز با رعایت هزینه‌های مستقیم (ساخت و نصب جدول) و هزینه‌های جانبی (نگهداری، تعمیر و تعویض) و هزینه‌های اجتماعی (اختلال در آرامش شهر و ندان اختلال در ترافیک و...) تعیین می‌شود.

در این زمینه در مجال حاضر استفاده از دو نوع جدول بتنی و سنگی مطرح است. جدول سنگی اگرچه به طور متوسط حدود ۵۰ درصد گرانتر از نمونه‌های مشابه بتنی قیمت گذاری شده‌اند ولی با توجه به هزینه‌های جانبی و اجتماعی کمتر، به لحاظ استقامت و دوام و ریسک‌داری طولانی‌تر می‌تواند از صرفه اقتصادی بیشتری برخوردار باشد. البته در این زمینه توجه به شرایط اقلیمی هر شهر و آثار مثبت و منفی آن بر روی سنگ و بتن کاملاً ضروری است.

ایمنی مناسب

رعایت ملاحظات ایمنی در طراحی و اجزای جدول اول را می‌توان به دو بخش ایمنی سواره و پیاده تقسیم کرد.

الف- ایمنی پیاده: نصب جدول در محل‌های گذر عابر پیاده باید به گونه‌ای باشد که هیچ خطری را به عابر پیاده تحمیل نکند. در این زمینه از تقاطع عرض و شکل جدول بسیار مهم است. استقامت جدول در محل گذرگاه عابر پیاده در مقطع عرضی حیاتی‌ها می‌تواند خطر تصادف عابر پیاده را تشدید نماید. در مقطع طولی حیاتیان باید از تقاطع نمای جدول با نزدیک شدن به پیاده‌گذارها بکمرج گانسته شود تا در محل پیاده‌گذار کف جدول و عماران هم سطح شوند. به علاوه پیاده‌گذار باید توسط دشمن راه به پیاده‌رو متصل شود.

ب- ایمنی سواره: در استفاده از جدول در راه‌هایی که سرعت طرح آنها از ۸۰ کیلومتر در ساعت بیشتر است، باید با احتیاط زیاد عمل کرد. وجود جدول قائم در نزدیکی سواره‌رو خطر مهمی برای این راه‌ها به شمار می‌آید، زیرا وسائط نقلیه‌ای که با سرعت زیاد حرکت می‌کنند، هنگام برخورد با جدول قائم ممکن است تعادل خود را از دست بدهند و به داخل سواره‌رو یا لایک برگردند و خطرات بزرگی به بار آورند. به علاوه جدول نمی‌تواند از خروج وسائط نقلیه‌ای که با سرعت زیاد به آن برخورد می‌کنند جلوگیری کند. برای ممانعت شدن از خروج وسائط نقلیه در سرعتهای زیاد باید از دیواره یا توده حافظ استفاده شود.

با وجود نامناسب بودن جدول برای راه‌های با سرعت طراحی بالا، استفاده از آن برای هدایت آب در قسمتهای جانبی این راه‌ها اغلب اجتناب‌ناپذیر است. در این موارد باید شرایط زیر رعایت شوند:

- ۱- از جدول به عنوان حافظ و وسائط نقلیه استفاده نشود.
- ۲- جدول را در حد خارجی شانه و یا دورتر از آن قرار دهند.
- ۳- از جدول مایل استفاده شود.



تاریخ و جایگاه جدول در کنار جاده الوصل



تزیین جدول برای تقویت استقامت عوامل اقلیمی

نشوند، علاوه بر این، به سمت موافق حرکت خود نیز منحرف نشوند. همچنین از تقاطع جدول باید با توجه حرکت و عبور عرضی عابر پیاده از خیابان تقاسم داشته باشد.

جانمایی مناسب

جانمایی جدول بقولهای است با اهمیت که بر حسب نوع جدول و عملکرد آن تعیین می‌شود. به عنوان مثال برای جریمی که عبور وسائط نقلیه از آن ممنوع است باید از جدول قائم و در جایه که عبور ممنوع نیست از جدول مایل استفاده شود. جدول مایل جدولی است که نمای رویه ترافیک آن مایل است و هدف از نصب آن الزاماً جداسازی کامل مسیرهای مختلف از یکدیگر نیست (۱). مثال دیگر اینکه برای جداسازی مسیرهای پیاده از فضاهای سبز باید از جدول با لبه‌های گرد و ارتفاع کمتر استفاده شود. به نحوی که ضمن تحقق عملکرد زیاد شده به کیفیت حرکت عابر پیاده و کیفیت بصری فضای حومه‌ای و آراستگی آن.

جدول طراحی شده برای جعبه آوری آبهای سطحی خیابان





کمانی از نوع جدول در محل گذر عبور پداف

زیبایی

به علت تداوم جدول جنابول در فضاهای شهری، از آنجا که مکانیابی این عنصر شهری معمولاً در تقاضا گرانگهی است - مثل فاصله بین خیابان و ایروها و ایروها و پیمانده و - و چنین مثل های بیشتر مورد توجه هستند از این رو هر کدام از این جدول می توانست با به کار گیری تعاریف، حاوی پیام خاص باشند از طرف دیگر رنگ آمیزی جدول به دلیل رؤیت آنها در شب ضرورتی انگار ناخوشی است و خود این امر به دوام جدول و ایمنی راه کمک می کند؛ زیبایی جدول مقله ای است که با سه آیتیم در ارتباط است: ۱- رنگ ۲- فرم ۳- هماهنگی با قصد.

یکی از کارهایی که می توان برای زیباسازی جدول و در نتیجه محیط شهری انجام داد رنگ آمیزی جدول است. رنگ آمیزی جدول می تواند با توجه به عملکرد آنها تنوع یابد. به طور مثال در جدولی که عملکرد آنها تعیین حریم است، از رنگهای سفید و مشکی برای اعلام نزدیک شدن به تقاطع از مشکی و زرد استفاده می شود همچنین می توان پیامهای ترافیکی دیگری را نیز از این طریق مثلاً برای اعلام پارک ممنوع و یا آزاد و... منتقل کرد. در جدول رفوژها می توان از رنگ سفید و سبز که نشانگر نزدیکی و مسابرت با محیط فضای سبز است برای اعلام مسووعیت ورود به فضای سبز و از رنگ سبز - رنگی دیگر مثلاً مشکی و سبز برای اعلام مجاز بودن ورود و عبور از این بخش فضای سبز استفاده نمود. محیط زیبایی از نظر شکل و فرم نیز باید مورد توجه واقع شود.

استقامت و پایداری در مقابل عوامل مختلف

عمدتاً چهار عامل باعث تخریب جدول می شود: ۱- فرسایش تدریجی بر اثر تردد افراد پیاده، ۲- تخریب بر اثر برخورد وسائط نقلیه، ۳- تخریب بر اثر حرکت و عبور وسائط نقلیه، ۴- پوک شدنی بر اثر عوامل اقلیمی.

فرسایش تدریجی بر اثر تردد افراد پیاده: غالباً در حد بسیار کمی از جدولهای جدول به این عامل مربوط است. از آنجا که اغلب جدول بتنی هستند و سطح رویه آنها سهم بیشتتری از ژل بتن دارند، حرکت افراد و ایجاد ضوابط دیداری بسیار خفیف - سطح رویه جدول را تخریب و به صورت متخلخل نمایان می کند. با استفاده از جدول سنگی در این نواحی (که تردد زیادی توسط افراد پیاده از روی آنها صورت می گیرد) می توان این مشکل را تا حدی مرتفع نمود.

تخریب جدول بر اثر برخورد وسائط نقلیه: این جدولها به صورت کلی از یک طرف بتدریج از بین رفته و یا جدا می شوند. به نحوی که گاه مشاهده می شود در یک ردیف جدول، چندین جدول تا سطح روسازی به طور کلی و یا تا حدودی از بین رفته اند. این مسئله باید با تهیه سنگرد و مسطح کردن بتن جدول این قسمتها مرتفع گردد. در این حالت جدول سنگی به علت مقاومت کمتر در مقابل ضربات سنگین و عبور وسائط نقلیه، جواب نامناسبتری خواهند داد.

تخریب جدول بر اثر حرکت و عبور وسائط نقلیه: در این مورد که عموماً در جدول کفشار روگدر آبهایی سطحی و به اصطلاح جویها مشاهده می شود به علت حرکت آرام وسائط نقلیه از روی این جدول، سطح رویه آنها ساییده شده و به مرور زمان از بین می روند. در این مورد پیشنهاد می شود از جدول بتنی با عیار بالاتر و یا از سنگهایی با مقاومت زیاد استفاده شود.

پوک شدنی در اثر سرما و گرما: از آنجا که جدول در معرض سرما، گرما و تغییر دمای دائمی و تماس مستقیم با آب هستند، جذب، انجماد و انبساط آب باعث ایجاد خلل و فرج، پوک شدنی و تخریب رویه جدول می شود. در شهرهایی که این اختلاف دما و تبادل حرارتی دامنه زیادی داشته باشد، می توان از نوعی سنگ چینی آبی کریستاله بسیار مقاوم که به دلیل سختی زیاد از مرغوبیت خوبی برخوردار است استفاده کرد. این سنگها به دلیل نفوذ و جذب آب بسیار پایین و خاصیتهای کششی و برشی بسیار در برابر سرما، سرما، بارندگی و یخبندان، در تمام مناطق سردسیر و گرمسیر دارای مقاومت زیادی بوده و پوک شدنی که در جدول بتنی در اثر خوردن زمان به وجود می آید در این سنگها کمتر دیده می شود.

نکته مهم و قابل توجه دیگر در تعیین میزان استقامت و پایداری جدول، مشوره



از نوع مناسب جدول برای تفکیک مسیرهای سواره و پیاده



ساخت آهن‌است. معمولاً جداول مورد استفاده در ایران بتنی هستند و جداول بتنی عمدتاً به دو صورت در جای پیش ساخته تهیه و نصب می‌شوند. قطعات پیش ساخته باید در کارخانه و تحت شرایط کنترل شده ساخته شوند و دوام و مقاومت آنها از دوام و مقاومت بتن در جا کمتر نباشد. به علاوه قطعات کوچک را باید به یکدیگر کام و زیاده کنند تا در مقابل ضربه ناشی از برخورد وسائط نقلیه کنده نشوند. جملاتی پیش ساخته متداول که به صورت دستی و بدون کنترل مشخصات فنی ساخته می‌شوند دارای عیوب متعددی هستند.

- ۱- به علت وزن کم قطعات پیش ساخته و جداول در قطعات از هم جدا می‌شوند و از جا کنده می‌شوند.
 - ۲- بنا شود و متداول ساخت بسیار کم دوام بوده و سطح آنها در اولین یخبندان ترک می‌خورد و شروع به از هم پاشیدن می‌کند.
 - ۳- نصب آنها مشکل و پرهزینه است.
 - ۴- قابلهای بدون کام و زیاده هستند.
- جسدهای بتنی که با بتن در جا ساخته می‌شوند، به علت کیفیت بهتر بتن دوام بیشتری دارند و به دلیل برخورداری از استحکام بیشتر، در برخورد وسائط نقلیه دوام بیشتری از خود نشان داده‌اند.

پیشنهادهای

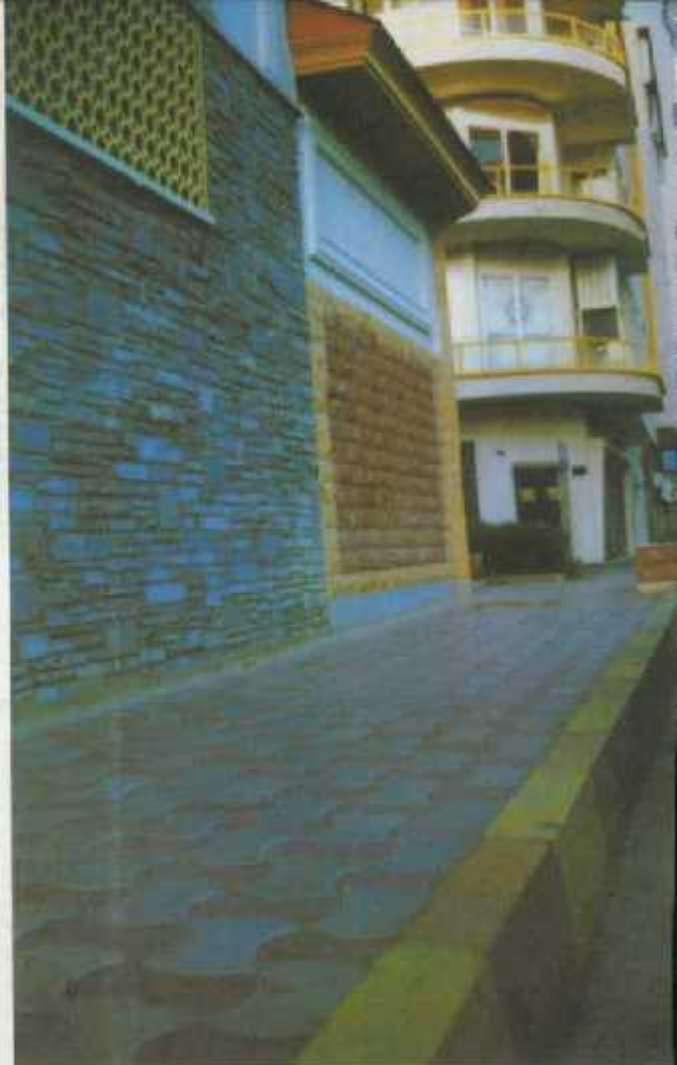
- ۱- استناد بر آیین نامه تجهیزات و عملیات شهری به عنوان دستورالعمل و استناد بر دایره پایه.
- ۲- تعریف نمودن ترکیب و نگهداری خاص به صورت استاندارد و فرارگویی به منظور زیبایی و اطلاع رسانی شهری.
- ۳- استفاده از شن‌های تعبیه شده در روی قطعاتی از یلاستیک‌های فشرده در سطح جداول خاشنه خیابانها.
- ۴- تنظیم ارتفاع جدول از کف بر حسب نوع عملکرد و بلاخطات زیبایی شناختی.
- ۵- احتساب از به کارگیری جداول قائم در خیابانها با سرعت طراحی بیش از ۵ کیلومتر به عنوان حافظه آئین می‌باشد.
- ۶- رعایت اصول مهندسی مردم با محیط از لحاظ عملکردی و بصری در طراحی و کاربرد جداول.
- ۷- پیش‌بینی لازم در مورد دروس‌های آینده معیار برای نصب جدول و تنظیم ارتفاع آن.
- ۸- استفاده از جداول سنگی در مناطق معرض تغییر دمای فصلی شدید.
- ۹- استفاده از رنگهای روغنی مخصوص برای رنگ آمیزی جدول تا علاوه بر مسائل زیبایی شناختی، با ایجاد سطحی تقریباً آیزوله از نفوذ آب و پوشش جدول جلوگیری شود.

منابع

۱- آیین نامه ملی طراحی و اجرای جدول شهری
 ۲- راهنمای ۲۲۴
 ۳- آیین نامه طراحی و اجرای جدول شهری
 ۴- راهنمای طراحی و اجرای جدول شهری
 ۵- J. G. Brown and S. Choudhury, Urban Street Pavement & Road Book for Designers, 1997, International Bureau, 148.

فضاهای بار شهری و عناصر آن می‌توانند عناصر حلیه‌ای یا مستخرج و یا هر دو را شامل شوند، یکی از مؤلفه‌های مهم در طراحی این فضاها نحوه سازی و کف‌سازی آنهاست که تعیین‌کننده بسط فضای شهری و تمامی عناصر آن بوده و از این طریق از قدرت تأثیرگذاری عمده‌ای در ترک رفتار فضایی استفاده کنندگان برخوردار است. طراحی این مؤلفه معمولاً به عملکرد، ساختار و شکل ظاهری زمین بر حسب مسیر یک خیابان یا گذر پیاده، شکل یک میدان و همچنین حجم و اهمیت عامل تولید در چنین فضاهایی بستگی دارد از نسبی دیگر آرایش و طراحی پوشش زمین نیز خود به عنوان عاملی مستقر در تعریف فضاهای شهری، نقشی مؤثر داشته و می‌تواند کار برد و یا نوع تردد و حرکت خاص را در بسط خود القا، تشویق و یا تملی کند.

ملاحظات عملکردی کف‌سازی
 اولین عامل مؤثر در طراحی و اجرای کف‌سازی، توجه به نوع عملکرد مورد انتظار از فضای مورد نظر است. عملکردهای عمده فضاهای شهری در ارتباط با نوع کف‌سازی عبارت‌اند از: ۱- محل تردد عابر پیاده، ۲- محل عبور دوچرخه و موتورسیکلت، ۳- محل عبور مخاطب و مسأله نقلیه اشخاص، عوام و مسأله بوجرس، ۴- باندهای موازی و تفکیک شده برای عبور و مسأله نقلیه مختلف‌زوی هر مسیر و یک نوع وسیله نقلیه خاص حرکت می‌کند.
 به منظور ترک هو یک از این عملکردها توسط استفاده‌کنندگان لازم است مجموعه‌ای از مصالح و رنگ به گونه‌ای انتخاب شوند که نشانگر کیفیت و عملکرد خاص یک مکان باشند یا استفاده از این ترکیبها می‌تواند مضامین متفاوتی برای هر فضا خلق کرده و انتقال داد.
 به‌طور کلی استفاده از یک آرایش متجانس و هماهنگ از مصالح و الگوهای کف‌سازی می‌تواند تأثیر وحدت‌بخش در محیط خیابان یا شهر داشته و هویتی متمایز به یک منطقه ببخشد. همچنین سنگفرش و پوشش کف می‌تواند ضمن پیوستگی میان سطوح مختلف را نیز برقرار سازد، بویژه زمانی که از مصالح سفید برای لبه‌ها، کانالها و کف‌پوش استفاده شود.
 سنگفرش را می‌توان به عنوان زمینه‌ای خنثی در نظر گرفت و یا با تزیین و پرداخت آن، از آن به عنوان وسیله‌ای برای جلب توجه، خلق فضایی برای تمرکز ایجاد فضایی ملایم، به عنوان نشان‌دهنده یک گره ارتباطی مهم و یا یک ورودی استفاده کرد. انتخاب مصالح، بافت و رنگ هماهنگ با یکدیگر می‌تواند در ایجاد تضاد عاقل و یا حتی مقیاس مؤثر باشد.



کف‌سازی فضاهای شهری

دست‌انگار: حسین‌پور
 کارشناس ارشد، معماری
 (استاد در ریس طرح - پارسه)



طراحی کف‌سازی در خیابان‌ها، تکرار و تکرار عناصر طبیعی و کف‌سازی



انتخاب مصالح کفسازی

در انتخاب مصالح کف سازی باید به این نکته توجه کرد که مصالحین سستی سنگفرش شهر این مینمای مصالح بومی انتخاب گردیده و در طول زمان از مایش شده اند. استفاده مجدد از مصالح قدیمی و ترکیب آن با مصالح جدید می تواند به مکانهای تازه فرش شده، همی از ثبات و استایین بند، از این رو در انتخاب مصالح باید موارد زیر مورد توجه قرار گیرند:

- نوع کار برنامه ریزی شده، سواره و مسودهایی ویژه.
- نوع استفاده، رسمی، غیر رسمی، عمومی، خصوصی و مشترک.
- هزینه اجرا نگهداری، مرمت و جایگزینی.
- نگهداری، دوام، سهولت اجرا، نظافت و تعمیر.
- ترکیب بندی، ضوی، آسانی و ملاحظاتی ساختاری.
- اتصالات و رنگ، پیدا و نوع مصالح اتصال بدهند.
- جنس سخر، انعطاف پذیری و قابلیت های نصب و استفاده بر حسب عملکردهای مختلف.

به عنوان مثال یکپارچه کردن زمین و اجداث روکش تیره، موجب برجسته شدن بناهای اطراف می شود و یا شکل اجزای تشکیل دهنده زمین می تواند در جهت دادن به عبور آن و یا تعیین آغاز و پایان آن کمک کند. به کار گرفتن چند نوع از تجهیزات ساده و ایضا طرح و نقشهای متنوع روی زمین می تواند نقاطی برای توقف یا گردش را القا کند و یا اشکالی روی پوشش کف در هماهنگی با پاهای اطراف باشد. تجهیزات و پوشش کف می تواند با تقویت نقش و خصوصیت مکانها افراد را به تسوقف یا حرکت در یک مکان تشویق کند، بویژه اینکه عبور آن پیاده با مصالح زمین ارتباطی نزدیک داشته و بر حسب اینکه زمین یکپارچه، گوناگون، هفتی، براق، رنگی، کثیف، لغزنده و یا باهمو آن باشد رفتارهای متفاوتی از خود نشان می دهند. برای مثال عبور از مسودهای صافتر و با مصالح روشتتر تمایل بیشتری نشان می دهند.

مجموعه عکسها در ادامه این مقاله





آرایش و طراحی پوشش زمین نیز خود به عنوان عاملی مستقل در تعریف فضاهای شهری، نقشی مؤثر داشته و می تواند کاربرد و یا نوع تردد و حرکت خاص را در بستر خود القا، تشویق و یا نفی کند

محیطه سازی و کف سازی

محیطه سازی و کف سازی تعیین کننده بستر فضای شهری و تمامی عناصر آن بوده و از این طریق از قدرت تأثیرگذاری عمده ای در درک رفتار فضایی استفاده کنندگان برخوردار است.

• نوع ساخت و اجرا پیش ساخته یا بر جا ساخته شده
 - رنگ و رنگ رویش (انعکاس نور و نور نشین در فضا) بهره جذب حرارت و پهنای کردن لکه ها و احتیاط تغییر رنگ و رنگ برینگی مصالح دائمی شدن شده بر طول زمان
 - تناسب و هماهنگی: تناسب و هماهنگی مصالح مورد استفاده با دیگر عناصر موجود در فضای شهری مورد نظر و همچنین بافت معماری منطقه
 در همین زمینه سوای باز داشتن عابران از حرکت و کاهش سرعت و مساحت نقلیه موارد زیر توصیه می شود:
 سطوح صاف برای حرکت عابران در مسیرهای ویژه و پیاده رو ها، سطوح بافت دار مانند بتن دانه دار برای زمینهای شهید دار، پوشش اطراف فضاها یی، گکو ها و سایر نقاط پر خطر و نژانده سطوح موج دار برای افراد نابینا و مواضع نیازمند هشدار به عابر پیاده و پوششهای ناموار مثل قلو دستگها.

انواع طرحهای کف سازی سنگفرش:
 محیطه های وسیع را می توان با استفاده از آجر یا قلمه سنگ از طریق لبه سازی و ایجاد قالب تقسیم کرد. با استفاده از موارد زیر می توان فضاهای ویژه یا گروه های رفت و آمد را مورد تأکید قرار داد:
 - ایجاد نظم و ریتم در سنگفرش و ایجاد تنوع در ناگهانی در آن
 - معرفی یک کف پوش جدید
 - به کار بردن یک شکل خاص مانند نماد شهری
 الگوی سنگفرش می تواند ویژگی رسمی یا غیر رسمی یک منطقه را مشخص کند برای مثال: الگوی ساده و رسمی برای مناطق تاریخی و الگوهای غیر رسمی با رنگی برای سواحل دریا.
 همچنین مقیاس فضا را می توان به کمک آن تعریف کرد، الگوهای بزرگ برای میدان و وسیع، گردشگاهها یا مکانهای تجمع رسمی و الگوهای کوچک برای کوچه ها، خیابانهای کم عرض پیاده و حیاطهای مرکزی.



سطح زباله عناصر زیست محیطی مسلمان شهری

سولماز حسینیون

مصنود شهری، فضای زیستی، جسامت و آسیب پذیری است که عوامل مختلفی مانند انواع آلودگیهای صوتی، بصری، بصری و بهداشتی می تواند موجب اختلال در کیفیت زیست محیطی آن شود. در حفظ و ارتقای این کیفیت، دو عامل مؤثر مطرح است. اول نگاه داری و پاکیزگی فضاهای شهری و دوم مبارزه با آلودگیهای ناشی از سدا، بو، مناظر نامطلوب و...

سطح زباله عنصری است که به لحاظ عملکردی با هر دو عامل فوق در ارتباط است. از یک سو عنصری مؤثر در نگهداری و پاکیزگی فضاهای شهری است و از سوی دیگر در کنترل و رفع آلودگیهای محیطی نقش مؤثری دارد. طراحی، ساخت و تعبیه سطوحی زیست محیطی در فضاهای شهری، به طور نوآمان، باید با توجه به عملکردهای فوق و همچنین سایر نظرسرقتن ملاحظات محیط شهری و اقتضات زیبایی شناختی آن هماهنگ و متعلق باشد.

سطح زباله به عنوان یک عنصر میلمان شهری باید با سایر عناصر مربوطه نیز هماهنگی و همخوانی داشته باشد و علاوه بر این که باید از نوعی و به تعبیر دیگر در برابر سایر عناصر متناسب شود باید در همه جا عنصر مشترکی نیز داشته باشد تا در تمام سطح شهر به آسانی از سایر عناصر میلمان شهری قابل تشخیص و تشخیص شود. برای حصول این امر لازم است اصول روانشناسی محیط، فرهنگ و آداب بومی، نوع اقلیم و کاربری هر فضای مورد توجه و بررسی قرار گیرد.

آنچه در ادامه خواهد آمد اصول و معیارهایی است که برای طراحی و انتخاب سطوحی زیست محیطی و تعبیه آنها در کنار پیاده روها و محلهای شهری، داخل پارکها و... باید مورد توجه قرار گیرد.



چند نمونه سطح زباله خارجی

مکانیابی، مکانیابی و جانمایی سطوحی زیست محیطی تحت تأثیر دو عامل است: اول قابلیت دسترسی و دید مناسب و دوم مقدار استفاده مورد انتظار. سطح زباله باید به راحتی در معرض دید و دسترسی بدون اینکه ایجاد مزاحمت کند، علاوه بر این، سطح و مقدار فضای تحت اشغال آن نیز باید در حداقل باشد، بر همین اساس در مواردی که امکان دارد می توان از سطوحی بدون پایه استفاده کرد که به عنوان مثال قابلیت نصب بر پایه چرخه ایستگاه اتوبوس، علائم خیابان و یا دیوارها را دارند. مقدار استفاده مورد انتظار از سطح زباله تحت تأثیر نوع کاربری و عملکرد فضای شهری مورد انتظار است و بر اساس آن تعداد مناسب سطح زباله تعیین می شود. به عنوان مثال زمانی که سطحها در امتداد خطی (مثل خیابان) قرار می گیرند فاصله آنها باید حدود ۳ متر باشد، اما این فاصله را می توان در محلهای اطراف سینماها، فروشگاههای بزرگ، اغذیه فروشیها، آبمیوه و بستنی فروشیها، مدارس و... کاهش داد و یا در



طراحی، ساخت و تعبیه سطل‌های زیاده در فضاهای شهری، به‌طور توأمان، باید با توجه به عملکردهای فوق و همچنین با در نظر گرفتن ملاحظات محیط شهری و اقتضائات زیبایی‌شناختی آن هماهنگ و منطبق باشد.



سطل زیاده باید به راحتی در معرض دید و دسترسی باشد بدون اینکه ایجاد مزاحمت کند. علاوه بر این، سطح و مقدار فضای تحت اشغال آن نیز باید در حداقل باشد.

سطل‌های زیاده در فضای شهری

اطراف برخی بناهای شهری ویژه به دلایل ایمنی افزایش داب، همچنین در فضاهایی مانند شهری، استقرار سطل زیاده در نزدیکی کودکان توصیه می‌شود. عامل دیگر در تعیین تعداد سطل‌های زیاده در محلات و خیابانها، سرعت جمع‌آوری زیاده است که بستگی به حجم ظروف و همچنین میزان کارایی، سرعت و شرفیت عوامل جمع‌آوری زیاده دارد.

حسرتیجه حداقل شرفیت یک سطل زیاده در مرکز شهر باید ۵۰ سانتی باشد، اما در مکان‌های وسیع و یا شلوغ، سطل‌های پایه‌دار با ظرفیت ۵ تا ۱۰ لیتر مناسبتر است. باید توجه داشت که استفاده از سطل زیاده برای گروه‌های مختلف مردم اعم از بزرگسالان، کودکان و معلولان به راحتی میسر باشد.

نگهداری، شرفیت و نگهداری سطل زیاده مستقیماً به یکدیگر مربوط است. اگر سطل‌ها به‌طور مرتب، تخلیه و تمیز نشوند و جو نشان بیوده خواهد بود، برای نگهداری و تخلیه راحت سطل زیاده می‌توان از ظروف ساخته شده از شبکه‌های توری استفاده کرد که در داخل سطل قرار می‌گیرند و به سهولت قابل برداشتن و تخلیه هستند. مصالحه مصالح باید استحکام و دوام لازم را داشته باشند و یافت آنها به‌گونه‌ای باشد که به راحتی قابل شستشو بوده و از تجمع آلودگی جلوگیری کند:

- قاب‌های گلاس تقویت شده که با زمین‌های مقاوم در برابر آتش ساخته شده باشد و سطح قابل شستشو داشته باشد. این نوع در محیط‌های کف‌تول شده مناسب قابل استفاده است. مزیت دیگر قاب‌های گلاس، افزودن دانه‌های رنگی و در نتیجه تنوع رنگی آنهاست.

- فلزات ریخته شده: این مواد قابلیت حصول به جزئیات طراحی شده را دارند که از جمله می‌توان به ظرف‌ها یا نمادهای خاص بر آنها اشاره کرد. این مصالح محکم هستند و به دلیل امکان قالب‌گیری می‌توان طرح‌های زیبایی را به وسیله آنها ساخت. بدون اینکه زیبایی خود را از دست بدهند. از جمله این مصالح می‌توان به چدن اشاره کرد.

- بتن: این ماده بسیار کمی به نگهداری دارند اما به دلیل ضخامت آن، تنها می‌توان طرح‌های ساده با آن ساخت. دانه‌بندی بوجسته در نمای آن، بافتی زیاده اقتصادی و بادوام به دست می‌دهد.

- چسب: این ماده تنها زمانی باید به کار رود که پوسته داخلی سطل زیاده از جنس استنول باشد. چوب مصالح گرعی است که برای محیط‌های رسمی و غیررسمی مناسب است.

داخل سطل‌ها می‌توان از ورق‌های کالو نیز، تورهای سیمی که با پلاستیک یا پلی‌اتیلن پوشانده شده باشند ساخت.



سطل‌های زیاده باید از نظر رنگ، تناسب و هماهنگی با محیط داشته و از فواصل مختلف قابل تشخیص باشد. بهتر است سطل‌های زیاده محدوده‌های معین شهری، دارای رنگ خاصی باشند.

گیاه گذرهای شهری

محمد مهدی لطفی

کارشناس دفتر فنی استانداری اصفهان

تعریف فضا با استفاده از محیط

معماری شهری از عرصه زمین فضاهای مورد استفاده مردم یک شهر است. درختان و درختچه‌های کاشته شده در معابر، قسمتی از فضاهای سبز شهری و همچنین ایجاد کننده فضای سبز خیابانها هستند. تأثیر گذاری گیاهان به حدی است که کاربرد هر بیت فضای موجود را به خود اختصاص می‌دهند و هر شهر و منطقه برای توسعه آن محل، در مرحله اول تفکر خویش به بناء درختان آنجا می‌افتد. چنین حالتی که ماه به آن «عالمیت فضایی» می‌گویم در نتیجه برتری بصری گیاهان شکل می‌گیرد. از این جهت وجود درختان به این دقیق در امر کاشت ضروری است و این بر تانه بدون در نظر گرفتن ژوئیدی مختلف حضور گیاهان در معابر شکل خواهد گرفت.

نقش های گیاهان در گذرها

گیاهان به عنوان جزئی از بخش زنده محیطهای شهری و نیز قسمتی از بخش معماری فضاهای شهری، نقشهایی به شرح زیر دارند:

۱- نقشهای عمومی زیست محیطی: این نقشها تولید اکسیژن (هر هکتار در یک سال ۱۰۰ کیلوگرم اکسیژن لازم برای ۳۳ نفر و ۱۰۰ تن کربن می‌کند) و کاستن از میزان بلند مخاطت سطح در مقابل فتوسنتز ناشی از ساران، تصفیه هوا، حفاظت در مقابل سرو صدا، مطبوعی برای استقرار پرندگان، جذب گردوغبار و... را شامل می‌شوند.

۲- ایجاد وحدت در فضای معابر: لازمه وحدت کل، وحدت در اجزای سازنده آن است. وحدت فضایی به مجموعه‌ای که عناصر متعدد در آن وجود دارند می‌شود. با ایجاد فضای یکی در بعضی و یا همه عناصر آن به وجود آید. یکی از مؤثرترین عوامل در این وحدت بخشی، کاشت گیاهان و درختان یک شکل و با فواصل منظم است.

۳- حفاظت بصری و پوشاندن مناظر نامطلوب: افزایش تراکم ساختمانی و مرتفع سازی ساختمانی در حاشیه خیابانهای اصلی از یک طرف و تعبیه پنجره‌های بزرگ و شیشه‌های رو به خیابان در این گونه ساختمانها باعث بروز مشکلات متقابل بین جنبه و خیابان شده است که از جمله می‌توان به مشکل اشراق ساختمانها به یکدیگر، مزاحمت و آشوب خیابان، منساختن آنها، انتقال سرو صدا به ساختمانها، آلودگی بصری منظر حیاطان به لحاظ نماهای نامطلوب آینه و... اشاره کرد. برای رفع یا تخفیف برخی از این مشکلات می‌توانیم در برنامه تربیت درختان کاشته شده تا در درختان در دست کم در ارتفاع ۲ متری از سطح زمین شکل دهیم تا گسترش ناچ بر محدوده آینه طبقه دوم به بالای ساختمانها باشد. این کار علاوه بر حفاظت بصری پنجره‌ها و ایجاد نمای سبز در فلب پنجره، باعث تکمیل، نسیم موجود در محل نیز خواهد شد.

۴- جداسازی پیاده‌رو و سواره‌رو: خیابان گیاهان حاشیه پیاده‌رو و یا یکی از مهم‌ترین عوامل جدا کننده دو فضای پیاده و سواره هستند که بسته به فضای موجود، یک یا دو ردیف درخت پریش بینی می‌شود. در کاشت درختان بر هر دو حالت باید حداقل فاصله کاشت آنها با خیابان ۲/۵ متر باشد. هر چه مناسب شاخه‌ها با فرمهای بونلی و طاقی برای عبور و سواره‌ها تعلقه ضروری است. در حالت کشته‌های دور دانه باید عمق‌های پیاده‌رو کعبه‌های آجری یا موزائیک، فرشهای سوراخدار و نور پذیر که امکان شهر به خاک را فراهم نمایند، پوشیده شود. مشخص کردن مسیر عبور پیاده در گذرها برای هشدار رانندگان از طریق کاشت نوع خاصی از درختان در این محیطها و یا آرایش خاصی از گیاهان امکان پذیر است.

۵- ایجاد سایه‌بان گیاهی و حرارت در محیطها: به منظور استفاده از سایه درخت، گیاه سوراخدار به هنگام نشاندن، باید به اندازه‌ای رشد کرده باشد که از سطح آن پس از چند سال به ۴/۵ تا ۶ متر برسد. نحوه قرار دادن درختان نیز جائز اهمیت است به گونه‌ای که در ساعات گرم محیط صورت درخت بتواند از سایه آنها استفاده کند. توصیه می‌شود در محیطهای شهری دارای اقلیم سرد به منظور ایجاد حرارت و سایه مناسب از گونه‌های گیاهی خزان دار و در اقلیم گرم از گونه‌های گیاهی همیشه سبز استفاده شود.

۶- ادغام گیاهان با ساختمانها: گیاهان و انسانها در محیطهای شهری اثرات متقابلی بر یکدیگر می‌گذارند. ولی مقدار صدمه‌ای که انسان و محیط شهری به گیاهان معابر وارد می‌کنند (مانند تعبیه سوات سطح خاگ، فشردگی خاک، حفر جوی برای خدمت ساختمانی و...) از صدماتی که درختان به ساختمانها وارد می‌کنند (مانند رشد قطری ساقته آسید، به سنگ‌ش، آسیب ریشه‌ها به پیاده‌رو و ملال حیا و...) بیشتر است. سوارانگر شده تأثیرات مکانیکی است در حالی که حضور گیاه و ساختمان، حریف کسترده‌ای از تلفات را مانند خصوصیات نظیر رنگ، بافت و حجم نیز شامل می‌شود.





رنگ متفاوتی از محیط پیرامون خوبش است. به عنوان مثال برگها و گلها هم رنگ در زمینه سیاه زیباتر جلوه می‌کنند، گلها و برگها پررنگ و تیره‌تر نیز در زمینه کم‌رنگ جلوه بیشتری دارند. با به کار گیری بافت نرم یا سخت گیاهی می‌توان بر بافت محیط تأثیر گذاشت. بافت همپوش بر احساس بسته یا باز بودن محیط مؤثر است. به عنوان مثال کاشتن درختان دارای بافت نرم القاکننده احساس باز بودن محیط است.

احجام بزرگ و کوچک واقع در کنار یکدیگر، باعث ترغیب یا ترغیب اثرات جسمی بگنایگر می‌شوند. به عنوان مثال اگر از نظام ساختمانیها و طرح کم‌تعبیر القاکننده احساس دلنگی برای عبور آن است یا انتخاب گیاهان کوتاه‌تر از اینها، این احساس را می‌توان کاهش داد.

۷- تعریف فضای گیاه در معابر شهری از سوی تعریف کننده فضای تردد عابران و از سوی دیگر تعریف کننده خیابان است. در تعریف فضای توسط گیاهان معابر عوامل نظیر اندازه‌ها و نوع، فاصله هر ترخت با ترخت دیگر و... در بافت دارند. گیاهان می‌توانند به روشهای مختلفی در برگ فضای مؤثر باشند. درجه مصور بودن فضای اندازه تقسیمه تراکم و تمرکز آنها متغیر است و همچنین فاصله مناسب برای درختان معابر شهری (۳ تا ۵ متر) نقش مهمی در تعریف فضای آنها می‌کنند.

۸- فضا کردن مداخله درختان می‌تواند در معابر یا قاب کردن موضعی خاص (مثلاً ورودی یک ساختمان) در پهنای آن مداخله متنوع یا هدف ایجاد تک منظرهایی خاص و تأکید بصورتی، توجه ناظران و راه آن موضع جلب نمایند.

۹- تأکید بر نقاط ویژه گیاهان خاص که دارای رنگ، بافت، بوی و اندازه متفاوت از سایر گیاهان موجود در مجموعه گیاهی همجوار خود هستند می‌تواند به عنوان تفاوتی، به عنوان مثال تفاوت رنگ، برگ، افرا و چتر، توجه به نقاط استقرار خود را، از جمله محل تقاطعها، عابران پیاده و سواره، مورد تأکید قرار دهد.

۱۰- جهت دادن به ترافیک نامنظم پیاده‌روها، گیاهان در نقش موثر فیزیکی و غیرحسی در معابر می‌توانند مسیرهای عابران پیاده و دوچرخه را به صورت گذرهای ویژه‌ای هدایت کنند و مانع از بی نظمی عبور و مرور شوند.

جایگاه گیاهان در گذرها

انتخاب محل استقرار گیاه به معنی پذیرش استقرار چندین و چندساله آن در محل مورد نظر است. از این رو آندیشیدن بر محل کاشتن گیاه از ضروریات اجتناب ناپذیر در برنامه‌ریزی فضای سبز شهری است. به خاطر اهمیت جایگاه گیاهان در معابر و گذرها، این موضوع را به طور مستقل مورد بررسی قرار می‌دهیم.

مثال گیاهان درختان جنگلی معابر





تأثیر گذاری گیاهان به حدی است که گاه همه هویت فضایی موجود را به خود اختصاص می دهند و هر شهروندی برای توصیف آن محل، در مرحله اول تفکر خویش به یاد درختان آنها می افتد

مشخص کردن گزینش هر صحنه با انتخاب گیاهان متنوع در محل گذر

۱- گیاهان در باغچه های منفرد در این حالت در نیه پیاده رو، فضایی در حدود قطر تنه هر درخت به آنها اختصاص می یابد، اما ممکن است به علت استفاده دستفروشان از فضای مرده بین درختان، خیابانهای شهر چهره نامناسبی به خود بگیرند. این روش به علت مشکلاتی از قبیل عدم تنوع به مناسب خاک و فشار دگی و تراکم آن، گیاه را از حالت تعادل طبیعی خارج می کند.

به منظور تأمین نیاز های ریشه درختان، صفحات مشبکی در قسمتی از فضای سایه انداز درخت تعبیه می شود و به این ترتیب امکان تسهيلات کاري خلک با محیط فراهم می گردد. روشهای متفاوت آبیاری درختان عبارتند از: الف- آبیاری انفرادی (آبیاری مشخص آن گیاه) ب- آبیاری با اتصال طشتک آبگویی جوی کنار خیابان ج- ایجاد آبراهه و استفاده از صفحات فلزی به منظور هدایت آب از میان روشهای فوق روش دوم به صورت مشروط، مناسبتر، زیباتر و برای آبیاری درختان اقتصادی تر به نظر می رسد.

۲- گیاهان در باغچه های پیوسته در این حالت ضمن کاهش درخت در فواصل معین، در واز سبزی در فاصله بین آنها ایجاد می کنند که از مزایای آن می توان به ایجاد فضای نفوذپذیر در اطراف ریشه گیاهان و در نتیجه رشد بهتر گیاه، تشخیص سطح بیشتر به فضای سبز معابر، ایجاد احساس امنیت برای عابران با تعریف شدن پیاده رو توسط ساختمانها و دیوار سبز و حذف فضاهای کور میان درختان اشاره نمود.

۳- گیاهان در جوی کنار خیابان در این حالت باغچه و جوی کنار خیابان در یکدیگر تلفیق شده و گیاهان درون جوی کاشته می شوند. از مزایای این شیوه آبیاری سهولت، حذف فضاهای کور در کنار راه، ایجاد فضای حاصل بین پیاده و سواره و فرغ بیشتر بصری به محیط است. اما معایب آن عبارتند از: شسته شدن خاک اطراف ریشه درختان، معایب استخکام یافتن سفر جوی با ضرورت نفوذپذیری باعث خاک اطراف ریشه و وابستگی درختان به ریشه آبیاری متداول که هر نوع اختلال در تخلیه آبیاری باعث خزان زود هنگام گیاه می شود. این مشکل را می توان با جدا کردن مسیر عبور آب و باغچه های گیاهان رفع نمود. از سه روش پیشنهادی به ترتیب اولویت و راههای دوم، سوم و اول پیشنهاد می شود.

ملاحظات در گزینش گیاهان

گزینش گیاه از اصولی ترین موارد شکل دهی معابر با گیاهان است و توجه به آن از معصل شدن آن در آینده جلوگیری می کند. نکات قابل توجه در گزینش گیاهان به قرار زیر است:

۱- ایجاد تنوع در چشم انداز همان طور که گفته شد یکی از نقشهای گیاهان در معابر، وحدت بصری به نمای جریانه است که با استفاده از گونه های خاص از گیاهان می توان ضمن حفظ وحدت در ناسامتنوع در چشم انداز نیز ایجاد نمود. برای ایجاد تنوع در چشم انداز باید خصوصیتی نظیر میزان رشد، شکل شاخ و برگ، رنگ برگ، تراکم و خزان دار یا همیشه سبز بودن گیاه مدنظر قرار گیرد. از نمونه های گیاه ایجاد کننده تنوع در چشم انداز می توان به گونه های به نام کلرو تریپاست و گیاه انجیلی اشاره کرد. به طور کلی درختان خزان دار به دلیل تغییرات رنگ و فرم در طول سال نسبت به همیشه سبزها، چشم انداز متنوع تری دارند.

۲- توجه به نیاز های حشرات گیاهان، نور خورشید برای تاج گیاهان، فضا سازی برای طوقه گیاه و فراهم آوردن محیط رشد ریشه گیاهان از حیاتی ترین نیازهای گیاهان به شمار می آید. در این زمینه توجه به شرایط اقلیم، فصلی در ابتدای عملیات کاشت و نفوذپذیری خاک توأم با حفظ ریشه حائز اهمیت است.

۳- فرم و اندازه نهایی گیاهان، گیاهان در سوره بلوغ دارای فرمهای ویژه ای هستند و هر گیاه بنا فرم ویژه خود به عنوان یک عنصر حجمی، کارکرد خاص و تأثیر بصری ویژه ای دارد. فرمهای کلی درختان و موارد استفاده آنها به شرح زیر است:



سبزی یا ریشه



چشمگیری



عمودی



عمودی



راست قامت



گسترده افقی

فرمهای کلی درختان

فضاهای عناصر گوناگون، یک محله یا شهر توسط شبکه و آنها به یکدیگر متصل شده و شهروندان از طریق مسیرهای ارتباطی به شهر تحرک و جذب و جوش میبخشند. بدین ترتیب سازمان فضایی هر محله یا شهر را میتوان بر اساس نوع و میزان روابط آنها تحلیل کرد و نظم بخشید.

در شهرهای قدیمی ایران، شبکه معابر بر اساس نیاز و شرایط مکانی شکل می‌گرفت و با گسترش شهر توسعه می‌یافت. در آن هنگام به دلیل نبود ماشین، مقیاس انسانی در سلسله مراتب شبکه ارتباطی به طور کامل رعایت می‌شد و در واقع عامل اصلی تأثیرگذار در شکل‌گیری شبکه ارتباطی انسان بود.

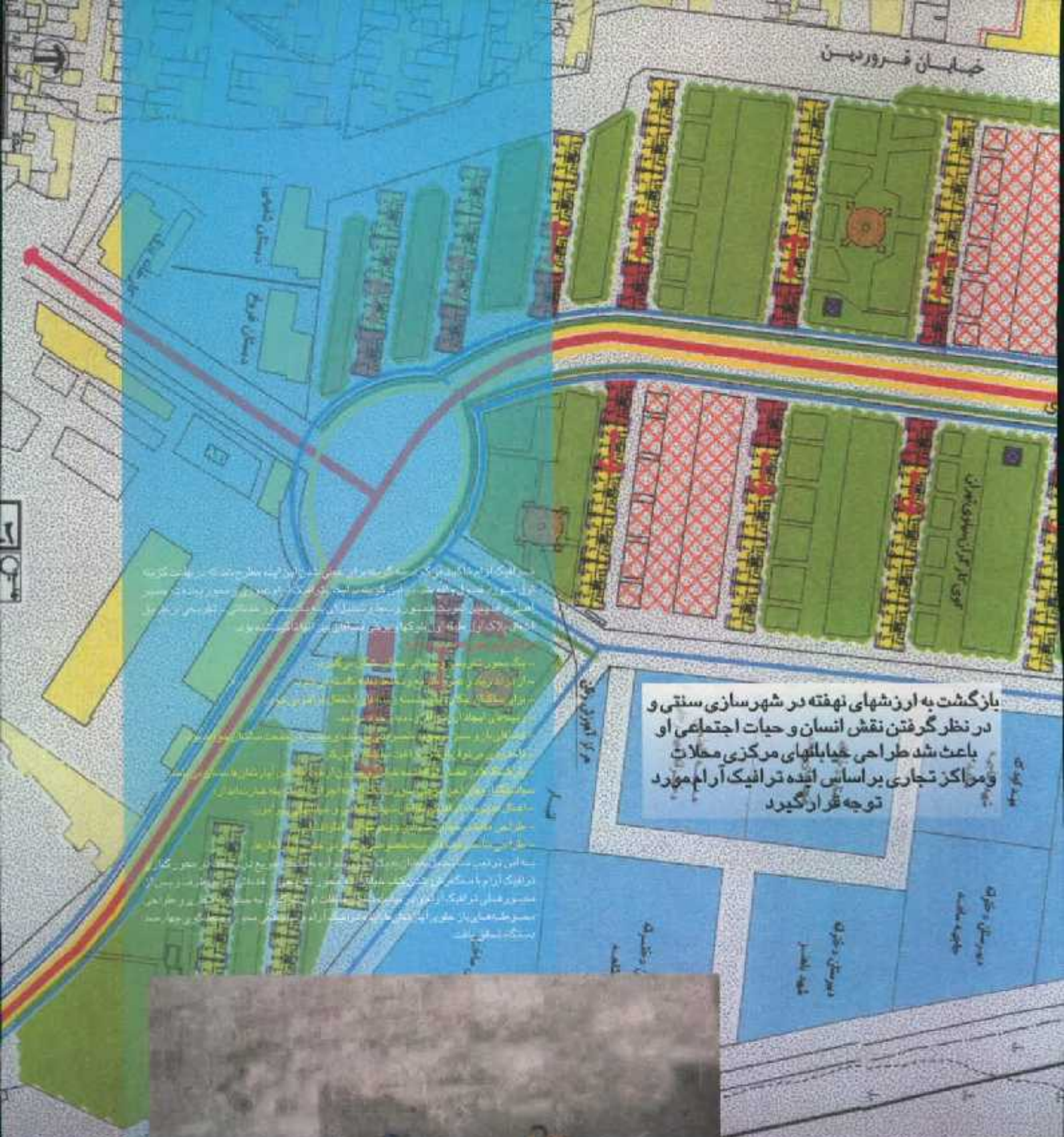
در باقیمانده بافت‌های قدیمی با ارزش می‌توان ویژگی‌های جالبی در مورد سلسله مراتب در شبکه‌های ارتباطی و معابر مشاهده کرد. شبکه راه‌های بیرون محله‌ای (بر اساس بزرگی و کوچک‌گی محلات و نوع ارتباط آنها) و فضاهای شهری مانند بازار، مسجد و یا خیابان اصلی شهر، هر یک شکلهای متفاوتی را پذیرفته‌اند. این شبکه ارتباطی را چه در فضاهای بیرون محله‌ای و چه در داخل بلات پیچیده محلات می‌توان به فضاهای کاملاً خصوصی (خانه)، نیمه خصوصی (هشتی و بن‌بست)، نیمه عمومی (گذرگاه نوعی)، عمومی (گذرگاه اصلی و بازار) و فضاهای کاملاً عمومی (مساجد و میدانها) تقسیم کرد. نقش و عملکرد این فضاها در سطح یک شهر، سازمان فضایی آن را به نمایش می‌گذارند.

با ورود ماشین همه چیز دچار گسستگی و آشفتگی شد. بافت‌های قدیمی از هم پاشیده، بازارها تکه پاره شدند، نقش پیاده در شبکه راهها نادیده گرفته شد و اولویت عبور و مرور به ماشین اختصاص یافت. به این ترتیب ساخت شبکه معابر نه بر اساس مقیاسهای انسانی و حتی در نظر گرفتن آن بلکه با در نظر گرفتن حداقل ارزش برای عبور پیاده صورت گرفت. عبور سریع اتومبیل‌ها همه چیز را تحت الشعاع قرار داد. حتی چتر آهنی و آهن‌های و رانندگی نیز در ایجاد امنیت برای عبور عبور پیاده از خیابانها و چهار راهها نقشی ایفا نکرد و تنها راه چاره‌ای بود برای کنترل عبور و مرور اتومبیل‌ها. افزایش تعداد اتومبیل‌ها و عبور و مرور سریع آنها حتی از میان محله‌های مسکونی، علاوه بر ایجاد آلودگی هوا، سکوت و آرامش محلات را نیز برهم زد و عبور و مرور عبور پیاده را دچار ناامنی کرد.

ناصر مشهدی‌زاده
مهندسین مشاور آلود

آرام، ترافیک عابر پیاده امنیت

اجتماعی
عرضه‌های
بیشتر در
و حضور

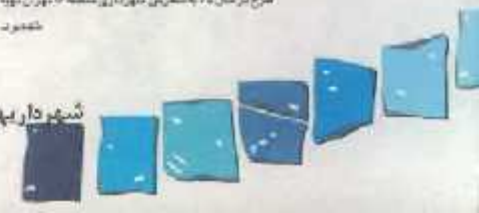


یازگشت به ارزشهای نهفته در شهرسازی سنتی و در نظر گرفتن نقش انسان و حیات اجتماعی او باعث شد طراحی خیابانهای مرکزی محلات و مراکز تجاری بر اساس آنچه ترافیک آرام مورد توجه قرار گیرد

این طرح بر اساس اصول شهرسازی سنتی و با در نظر گرفتن نقش انسان و حیات اجتماعی او طراحی شده است. در این طرح، خیابانهای مرکزی محلات و مراکز تجاری بر اساس آنچه ترافیک آرام مورد توجه قرار گیرد طراحی شده است. این طرح با در نظر گرفتن اصول شهرسازی سنتی و با در نظر گرفتن نقش انسان و حیات اجتماعی او طراحی شده است.



این گروه از معماران و مهندسان در حال بررسی نقشه‌های طراحی برای محله‌های جدید در شهر تهران است. این گروه در سال ۷۵ به سفارش شهرداری منطقه ۴ تهران توسط شهرداری تشکیل شد.



* License Holder: Interior Ministry - Organization of Municipalities

* Managing Director: Ahmad Khorram

* Editor - in -Chief: Ali Nozarpoor

Contents

4	Editor's Note
	Special Report
5	The Steps toward Concordant Urban Management: Social - Cultural Editorial
	Ideas and Research
12	City Council or Municipality Council? Study in Status of City Council on the Urban Management: Gh. Kazemian
17	Are Comprehensive Plans Proven to be True? M. Mozayari
	Dialogue
20	Status of Urban Design in the Urban Development: S. Shefeneh
	Urban Law
24	Legal Deficiencies of Bill on the Join of Traffic: Guidance to Tabriz Municipality: H. Salehi
	Legal Counselor
28	H. Eshesami
	World's Experiences
30	Organizations, Duties & Authorities of Kuala Lumpur Municipality: Kuala Lumpur Municipality
34	Youngs, Amenity & Motorcycling Education of Amenity on Motorcycling in the Germany: Traffic Organization of Germany
37	Green Bridge: Symbol of Presence of Nature in the Cities: P. Alan Samakshah
	Mayor's View Point
40	Results of Bushehr's Old Texture, Interview with Saeed Rasti, Mayor of Bandar of Bushehr
	New Building
43	Mashhad's Kulsangi, Confluence of Human being, City & Nature: N. Baniqpur - N. Moradi
	Education
47	Selection on the Second Seminar of Green Space: T. Askari
51	The World Cities & Municipalities
54	News Reports
65	Brief News
68	Books Review
70	Article's Subject Index of First Year "Shahrdariha" (1-12)
	Special on Urban Furniture
76	Urban Furniture: Problems & Approaches: J. Pakzad
79	Curb, Element of Urban Extended: S. Agoshki
83	Pavement of Urban Spaces: Research & Scientific Editorial With Assistance of S. Hoseiniuzi
87	Acoustic, Environmental Element of Urban Furniture: S. Hoseiniuzi
90	Plant in the Urban Passages: M.M. Lotfi
94	Quiet Traffic: Amenity of Passer-by & More Presented in the Social Areas N. Mashhadzade, Amud consultants Engineers



Address: Second Floor- No. 16 - 5th GANDHI Avenue - Tehran - Iran.

Tel/Fax (0098-21) 8880226-8798537-61312610-8772634-35

E-Mail: SHAHRDARI@yahoo.com

(سهامی عام)



اطلاعیه شرکت زامیاد

قابل توجه استانداریها ، شهرداریها و فرمانداریهای سراسر کشور

شرکت زامیاد نسبت به فروش تعدادی محدود مینی بوس و کامیونت ایویکو با امکان استفاده از تسهیلات شرکت لیزینگ ایران (وابسته به بانک تجارت) بصورت تحویل فوری اقدام می نماید .
متقاضیان می توانند جهت اطلاعات بیشتر به اداره فروش این شرکت واقع در کیلومتر ۱۸ جاده قدیم کرج و یا با تلفنهای شماره ۱۶-۶۰۲۸۱۱۱ تماس حاصل فرمایند .

روابط عمومی شرکت زامیاد

زامیاد



مینی بوس ایویکو مدل A60.9

زامیاد



کاربریهای کامیونت ایویکو
مدل C60.9 انواع باری
کمپرسی ، آتش نشانی ،
نفر بالابر ، خودروبر
امداد و ...

راحتی ، اطمینان ، زیبایی با محصولات زامیاد

Shahrdariba
 Journal of Urban Management and Planning
 Volume 1, Number 1, Winter 2008

- The Steps toward concordant Urban Management
- City Council or Municipality Council?
- Study in Status of City Council on the Urban Management
- Status of Urban Design in the Urban Development
- Legal Deficiencies of Bill on the Join of Traffic Guidance to Tehran Municipality
 - Organizations, Duties & Authorities of Kuala Lumpur Municipality
 - Youngs, Amenity & Motorcycling; Education of Amenity on Motorcycling in the Germany
- Revital of Bushehr's Old Texture
 - Mashhad's Kuhsangi, Confluence of Human Being, City & Nature
 - Curb, Element of Urban Extended
 - Pavement of Urban Spaces
- Ashcan, Environmental Element of Urban Furniture

